

# LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

OFICINAS: Chamartín. Estación del tranvía.

## SUBSCRIPCIÓN

Gratis para los Accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización, sociedades, círculos, casinos y centros de gran concurrencia.  
Toda la correspondencia referente a este periódico, así de Redacción como de Administración, deberá dirigirse a nombre del Redactor Jefe.

## ADMINISTRACIÓN

Escorial, número 6.—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 barrios cómodos, higiénicos y baratos, constituyendo con ellos 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 esencia a largas distancias y la adquisición de costosas posesiones de recreo, condenadas 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 agua y de luz, construcción de tranvías y otros medios de locomoción y transporte.

## ANUNCIOS

En la tercera plana, 20 céntimos lineal. 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

Escorial, número 6.—Madrid.

AÑO II

Chamartín de la Rosa.—20 de Noviembre de 1898.

NÚM. 37

## ACTIVIDAD Y ACIERTO

La difícil labor que en todo tiempo se ha impuesto al Consejo de nuestra Compañía de demostrar con hechos la posibilidad del proyecto de «La Ciudad Lineal», tiene en la presente ocasión extraordinaria importancia, muy especialmente, por los trabajos realizados de prolongación del tranvía de Tetuán hasta Chamartín de la Rosa, cuya línea está en explotación desde el día 17 de octubre último.

Este nuevo hecho constituye un señalado triunfo entre los muchos conseguidos hasta ahora, pues el esfuerzo realizado por la Compañía, abriendo a la explotación la nueva línea, bien a las claras se manifiesta si se tiene en cuenta, que ha logrado en pocos meses el deseo acariciado durante mucho tiempo por la anterior empresa del tranvía.

Y es muy de hacerse notar, que la obra ha sido llevada a cabo precisamente en los meses de verano, durante los cuales se paralizan todos los negocios, y cuando era de esperar una disminución considerable en los ingresos, como en años anteriores, por esta causa constante y por la excepcional de la guerra con los Estados Unidos.

La construcción del tranvía de Chamartín se ha hecho sin interrupción alguna, y la recaudación por todos conceptos, lejos de disminuir ha seguido aumentando según lo indican las cifras publicadas en uno de nuestros números anteriores. Esto demuestra que el crédito de nuestra Sociedad es cada día mayor, lo cual es debido principalmente a hechos como el que apuntamos, que son señal evidente de una buena administración, y del acierto y actividad de los encargados de la misma, que trabajan sin descanso para conseguir el engrandecimiento de la Compañía.

Por esta razón no han de hacerse esperar hechos de mayor importancia, como son la construcción del tranvía de las Ventas y la del ramal de la calle principal de nuestra primera barriada, comprendido entre las manzanas 68 y 100, que ha de unir el tranvía de Chamartín con el de las Ventas.

Estos trabajos, que han de decidir el éxito definitivo de nuestra empresa, serán realizados con toda la actividad que lo permita la suscripción de obligaciones, y si ésta aumenta en la proporción necesaria, veremos muy en breve construidos y en explotación los tranvías de «La Ciudad Lineal».

A ello ha de contribuir en gran parte la subdivisión de obligaciones en quintos de 100 pesetas, pagaderas en mensualidades de 5, acordada recientemente por el Consejo, porque dadas estas facilidades y las ventajas que ofrece, han de interesarse en la suscripción todos los accionistas, y muchos que, sin serlo, conocen la marcha y desenvolvimiento de la Compañía. En esto confía el autor de tan acertada idea al proponerla en su carta publicada en el número 30 de nuestro periódico. Y nosotros creemos que así ha de suceder, a juzgar por el buen resultado obtenido hasta ahora, pues son ya muchas

las suscripciones hechas por nuestros consocios. Si todos los accionistas hacemos lo mismo, secundando así el acierto y actividad del Consejo y de la Dirección, nuestros propósitos serán realizados, y muy pronto obtendrá la Sociedad su merecida recompensa.

ANGEL MUÑOZ.

## EL APRECIO DE LAS GRANDES IDEAS

Los individuos, como las colectividades, ya sean grandes ó pequeñas, dejan siempre a su paso por la sociedad humana, como deja un cometa en el infinito espacio celeste, como deja una nave que surca los mares, una estela que se borra más ó menos pronto en su propio materialismo, pero que se eterniza en lo ideal espiritualizándose de tal manera que forma para el hombre pensador esa segunda parte moral de que los seres humanos están dotados. La estela que dejan individuos y colectividades no es como la sombra que va siempre unida al cuerpo, y que cuando éste desaparece disolviéndose y confundándose en lo eterno, aquélla deja de ser, por lo menos para nuestra imperfecta vista, que no puede distinguir el rastro sombrío del imperceptible átomo.

No, la estela es un efecto moral y que queda en lo material su huella; en lo espiritual, su indeleble surco, aun después de la desaparición del ser causante.

Se levanta una estatua a la memoria de un individuo que fué, y allá en nuestra imaginación vemos los hechos que produjeron su estela, ya sombría cual la de Torquemada, ya luminosa cual la de Franklin y Edison.

La sociedad que ha recibido como lluvia divina, de esos hombres, un beneficio moral y material para sus costumbres, para su civilización y su engrandecimiento, levanta agradecida monumentos que representan su apoteosis, en cuya apoteosis se ve, como pudiera verse entre gasa de finísimos hilos de oro la esbelta figura de una virgen, el talento y la virtud, transportándonos como por encanto a su época.

Nos retiramos del sitio en que contemplamos estas figuras y aun volvemos la cabeza para decir: «Estos hombres no debían morir nunca», palabra que envuelve una enérgica protesta contra la muerte, y es el mejor culto que se les puede rendir.

Las generaciones registran la historia.

¿Qué importa que haya desaparecido el individuo si su paso dejó señal eterna, y sobre esa señal se cernirá siempre altiva y majestuosa la figura del que produjo los hechos, objeto de la contemplación? Leed *La Iheriada*, por Manuel Lorenzo D'Ayot, que al haber la descripción del alcázar de Sevilla, se ve uno, al leerlo, transportado a aquel palacio; y allí, con la elegancia de estilo con que describe sus orientales recintos, sus misteriosos jardines de sultanas y odalisca. Irresistiblemente se ve—como él dice—vagar por encima de todas aquellas grandezas la sombra de D. Pedro I de Castilla; allí un poema terrible, allí su estela, mezcla horrible del bien y del mal. Si de allí pasamos a Roma, y contemplamos las ruinas del circo, estela horrible de una colectividad aristocrática, que gozaba en la contemplación de aquellas luchas sangrientas entre esclavos y fieras, sin estremecerse a la vista de aquellas piteiras humanas, de aquellas láuces de fieras sangrientas que a propósito tenían tres ó cuatro días sin comer para que la lucha fuese más horrible, no podremos menos de ver, pero no entre gasa de oro, sino entre tupido velo negrozco la latida sombra de Junio Bruto, introductor de tan horrible civilización. ¿Separemos nuestra imaginación

de esos sitios, y olvidemos, si podemos, tan sombríos recuerdos, lanzando una maldición que envuelva a siempre la sombra del que tal estela dejó! Rindamos culto a Gutenberg, Galileo, Miguel Servet, Volta, Colón, Cervantes y otros muchos, cuyas estelas resplandecerán eternamente visibles para todas las generaciones. Pero es ley, y ley fatal, que los contemporáneos de una idea grande no podamos juzgarla y apreciarla en su verdadero valor, á causa de las mil encontradas opiniones que cruzan y se confunden en la opinión general; quien tratándola de utopía, palabra que se ha hecho general entre aquellos que por rutina están siempre en contra de todo progreso; quien ensalzándola hasta lo sumo, porque eraen que nada hay imposible, y que el hombre es capaz de realizar maravillas siempre que tome como norma el progreso, la moral y la justicia. Pero también es ley, y ley fija, que los tiempos se encargan de juzgar á los hombres y á las colectividades en su verdadera justicia. Así *La Ciudad Lineal*, que para muchos fué una utopía, será para los venideros la huella indeleble, la estela luminosa que dejó nuestra empresa á su paso por la sociedad en el siglo XIX.

VICENTE DAZA.

## CRISÁLIDA Y MARIPOSA

Que nuestra Compañía es ya una empresa ferroviaria á la vista está. Modestísima, todo lo modesta que se quiera, pero el proyecto de *La Ciudad Lineal* tiene ya su principal aspecto, que es el ferroviario.

Que no tardaremos mucho en tener en explotación el tranvía del barrio de la Concepción á las Ventas, el de Fuencarral y el de nuestra calle principal no creemos que lo dude ya ninguno de nuestros consocios. Claro es que á poco que aumente la suscripción de obligaciones puede estar hecho esto antes de la Junta general en febrero del año que viene; pero, si no es entonces, lo será poco después.

Juzgamos, pues, no sólo muy probable, sino completamente seguro el tener en explotación las indicadas líneas que, juntas, suman unos 15 kilómetros de vía férrea, que proporcionarán grandes ganancias, construidos con la inverosímil economía de que estamos dando tantas pruebas, y explotados con el celo inteligente y la mano de hierro, que son una necesidad imperiosa en esta clase de asuntos, y que en nuestra Compañía son ya hábitos arraigados y costumbres sancionadas por muchos éxitos de varias clases durante cuatro años y medio.

350.000 pesetas es, en números redondos, el coste medio por kilómetro de los ferrocarriles europeos; el de los tranvías madrileños más barato pasa de pesetas 30.000; nosotros hemos construido el ramal á Chamartín, que tiene algo menos de dos kilómetros, por menos de 30.000 pesetas cada uno.

Para puntualizar las ganancias probables como minimum de nuestra pequeña red ferroviaria no está de más recordar que los ingresos de los tranvías son inmensamente superiores á los de los ferrocarriles, y si bien los gastos de los primeros son el 80 por 100 del ingreso bruto, y los gastos de los ferrocarriles son el 45 por 100 aproximadamente, el tranvía es siempre, por sus mayores rendimientos, un negocio mucho mejor y más seguro que el ferrocarril.

*Ejemplos:* Los tranvías de Madrid recaudan, juntos, aproximadamente más de 105.000 pesetas por kilómetro de vía al año.

El ferrocarril del Norte recauda nada más que 25.000, el del Mediodía 20.000, y todos los demás ferrocarriles juntos no pasan del término medio de 8.000 pesetas por kilómetro.

Los tranvías suburbanos de Vallera y de Carabanchel recaudan más de 25.000.

Habida cuenta de la que ha producido hasta ahora el tranvía de Tetuán y de una multitud de circunstancias, nosotros podremos esperar cuando menos una recaudación de 15.000 pesetas por kilómetro, ó sean 225.000 pesetas al año. Digiendo el 80 por 100 para gastos quedará de beneficio el 20 por 100, ó sea 45.000 pesetas, con las que se puede pagar un 3 por 100 de interés y un 2 por 100 de amortización á 1.125 obligaciones.

Si en vez de explotar estos tranvías con caballerías, ó como dice un accionista guasón, con motores de aires comprimidos, movemos los coches mecánicamente, podemos aspirar á convertir en pocos años nuestra harrida de *La Ciudad Lineal* y los pueblos de Chamartín y Fuencarral en una agrupación de viviendas tan importante como la de Sarriá, cerca de Barcelona, y recandar tanto como el tranvía de vapor de Barcelona á Sarriá, es decir 85.000 pesetas por kilómetro, con lo cual nuestras acciones podrán cobrar dividendos fabulosos.

Y éstas no son fantasías ni ilusiones, sino cálculos racionales y esperanzas fundadas, más ó menos remotas.

A mayor abundamiento añadiremos que el Consejo tiene acordado el practicar los estudios de otras varias líneas férreas, y solicitar las correspondientes concesiones, además de nuestro magno empeño del ferrocarril subterráneo, llamado á ser la vía férrea más importante de España, por sus grandes ingresos con relación á su escasa longitud.

El organismo de nuestra empresa ha llegado ya, con admiración de los incrédulos, al punto en que la crisálida se transforma en mariposa por efecto de las grandes energías acumuladas durante mucho tiempo y concertadas con la paciencia de los que saben lo que quieren.

ARTURO SORIA.

## NUESTRAS NOTICIAS

Se han comprado dos coches usados, en buen estado, los números 8 y 9 del tranvía del Hipódromo, á D. Rafael Pérez, para el tranvía en construcción de las Ventas del Espíritu Santo al barrio de la Concepción.

Serán pintados por el accionista D. Ricardo Fernández, de blanco con filetes rojos; llevarán los lemas de «Compañía Madrileña de Urbanización» y «Ciudad Lineal», y prestarán servicio provisionalmente en la línea de Tetuán-Chamartín, mientras no se abra á la explotación la línea á que están destinados.

Se han comprado carriles de 9 metros de longitud y 20 kilos por metro, sistema Vigore, á D. Juan Calmette, por la cantidad de 5.000 pesetas, á razón de 150 pesetas la tonelada.

Serán colocados sobre traviesas en la calle principal á la derecha de la carretera de Hortaleza, frente á las manzanas 81, 82, 83 y 84, y á medida que atunente la suscripción de obligaciones se irá colocando vía hasta unirla con la del tranvía de las Ventas.

Con posterioridad al acuerdo de la compra que precede, y en vista de que la ocasión de comprar carriles á 150 pesetas tonelada no es frecuente, el Comité acordó la compra de toda la partida de 6.000 metros de carriles y de los accesorios de eclisea, tornillos, etc, aunque incompletos, al mismo precio también de 150 pesetas tonelada.

Por este concepto se han pagado al contado, hasta hoy, á D. Juan Calmette 12.000 pesetas, quedando el referido material depositado, parte junto á la carretera de Aragón y parte en las carreteras á Fuencarral y Hortaleza.

No dudamos que nuestros consocios aplaudirán una vez más la moralidad y el acierto de la Dirección y del Consejo, al ver realizados actos de esta importancia.

Se ha prolongado la vía de Chamartín por medio de la plaza hasta la fuente situada entre los dos colegios.

Terminada esta obra las cuadrillas en ella empleadas serán unidas á las que trabajan en el tranvía de las Ventas, para activar todo lo posible la construcción de dicha línea.

Se ha terminado la obra de fábrica de la caballeriza para el tranvía contigua á nuestro hotel del barrio de la Concepción, faltando sólo la colocación de pesebreras y el empedrado.

Continúan activamente los trabajos de explanación

y ha empezado la apertura de zanjas y de hoyos para la plantación de arbolado.

La Compañía ha empezado la construcción de una casita, pagadera á plazos, para el accionista, D. Vicente Daza.

Acordada la traslación de la imprenta á la Estación del tranvía de Tetuán, junto á las oficinas, han empezado las obras para este objeto, lo cual ha de reportar ventajas de alguna consideración y economías no despreciables.

El proyecto de ferrocarril subterráneo ha gustado mucho, á juzgar por las numerosas cartas que ha recibido el Sr. Soria con felicitaciones, preguntas, consejos y observaciones.

Algunas, en muy corto número por cierto, manifiestan dudas que, en resumidas cuentas, se reducen á que hace falta dinero.

Ya vendrá.

D. Antonio Cano es el primero que disfruta del privilegio de viajar por 15 céntimos, ó sea á mitad de precio, desde los Castro Caminos á Chamartín, por haber hecho uso de la autorización concedida á los obligacionistas de cobrar los intereses en billetes del tranvía con la bonificación de 50 por 100.

Se admiten anuncios para los coches de la Compañía, gratis para los accionistas mientras no haya anuncios de pago.

El día 3 del corriente, y ante el Notario Excmo. señor D. Luis González Martínez, se ha otorgado, por doña Escolástica Rodríguez Pinilla, carta de pago de las 5.635 pesetas, precio en que le fueron compradas á dicha señora dieciocho tierras, unas en el trazado y otras fuera del mismo.

El Comité Delegado del Consejo ha acordado que una vez terminada la vía á Chamartín se prosigan con toda actividad hasta su terminación las obras del tranvía de las Ventas, en el supuesto de que los señores accionistas activen la propaganda de suscripción de las obligaciones.

Ha acordado asimismo que se emprendan simultáneamente los trabajos de establecimiento de vía por la calle principal y en dirección á Fuencarral.

Para estas obras se necesitarán unas 8.000 traviesas, que se comprarán al que las facilite en plazos más largos y en igualdad de condiciones de precio, y de plazos de pago será preferido, entre los que hagan proposición, el que sea accionista.

Uno de nuestros consocios ha cedido sus derechos al terreno correspondiente á sus acciones mediante la prima de 1.500 pesetas, y reservándose cinco acciones, sin derecho ya á lote de terreno, lo cual revela que tiene esperanzas en el porvenir de estos valores. Es decir, que ha obtenido por 2.500 pesetas, desembolsadas poco á poco durante cuatro años, el reintegro del capital pagado y un beneficio del 60 por 100, sin perjuicio de los que obtenga cuando las acciones empiecen á cobrar dividendos en metálico.

Lo notable del caso es que, á nuestro juicio, quien ha hecho mejor negocio es el comprador. Por esto aconsejamos á los que se vean precisados á vender que aguarden á que estén en explotación nuestras líneas férreas.

Rogamos á nuestros consocios lean esta noticia á los que critican nuestros planes para ver si queda algo todavía por criticar.

En el día 10 del corriente se ha otorgado ante el Notario, D. Tomás Calle, escritura de compra al señor D. Juan Bon de los terrenos de la manzana 79, contiguos á la carretera de Hortaleza.

Por este concepto se han pagado 1.975 pesetas, y adquirido ya el pleno dominio por la Compañía de los mencionados terrenos, á los señores accionistas que en ellos han elegido sus lotes se les otorgará escritura á su favor cuando lo tengan por conveniente.

El arquitecto de la Compañía, D. Manuel Ortiz Villajos, está haciendo los planos de un kiosco, cuya construcción se propone establecer la Compañía en sitio conveniente para los viajeros de sus líneas.

En el día 14, y ante el Notario D. Bruno Pascual Ruiz López, se ha otorgado escritura á favor de la señora accionista, doña Juana Aldecoa.

El día 12 de noviembre trabajaban por cuenta de la Compañía entre empleados y obreros 111 personas á más de 7 volquetes y 3 vagones.

El día 8 del corriente, y ante el Notario D. Federico Plana, se han otorgado escrituras de cesión de 3 lotes, correspondientes á las acciones de D. Fausto del Campo, y de 2 lotes correspondientes á las de D. Manuel Entrago y Alvarez.

### Panadería y yaquería.

La fabricación de pan y la de quesos y mantecas son industrias eminentemente propias para ser establecidas en *La Ciudad Lineal* en la proximidad de un gran centro de consumo como Madrid.

A la maquinaria empleada en estas industrias con gran éxito deben Dinamarca y Holanda su preponderancia en esta materia, por lo que aconsejamos á los que intentasen establecer estas industrias pedir antecedentes á nuestros Cónsules en dichas naciones.

## OBRAS PÚBLICAS

Número 1.413.

El Ilmo. señor Director general de Obras públicas me dice, con fecha 15 de octubre próximo pasado, lo que sigue:

«Vista la instancia elevada á este Ministerio, por don Arturo Soria, Director de la «Compañía Madrileña de Urbanización», y concesionaria del tranvía de Madrid á Tetuán, Chamartín y Fuencarral, solicitando un año de prórroga para terminar las obras de esta línea, alegando como fundamento de tal petición:

1.º Que la Compañía recurrente no ha podido en el poco tiempo que lleva de concesionaria concluir los trabajos de dicho tranvía, si bien demuestra, con los hechos entre la Estación de Tetuán é inmediaciones de Chamartín de la Rosa, verdadero deseo de realizar aquel propósito;

2.º Que en los seis años que van transcurridos desde que se otorgaron la concesión de la línea y dos prórrogas de doce meses cada una sólo se ejecutaron obras que consisten en el primer trozo, ya en explotación, y terminado casi el segundo; Resultando del expediente que, en efecto, son varias las transferencias que de la concesión de este tranvía se ha hecho, y la última en favor de la Compañía recurrente, es de fecha de 2 de agosto del año actual;

Considerando que puede apreciarse como razón motivada por no haber cumplido los anteriores concesionarios sus deberes ó compromisos con el Estado las circunstancias excepcionales por que atraviesa la nación para el desarrollo de las obras públicas,

Considerando, según se alega en la instancia y ratifica en su informe el Ingeniero jefe inspector de la línea de que se trata, la Compañía actual ha desplegado más actividad en el poco tiempo que es concesionaria que los anteriores, y por tanto se demuestra que hay decidido propósito de terminar y explotar el tranvía con los recursos de que dispone,

Considerando que el primer trozo del mismo se halla ya en explotación, restando sólo cuatro kilómetros para que ésta sea completa, y que al acceder á la solicitud de prórroga no se perjudica á tercero, sino que, otorgada, puede beneficiar los intereses de la localidad y puntos por que atraviesa la línea.

S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, ha tenido á bien otorgar á la Compañía concesionaria del tranvía de Madrid por Tetuán, Chamartín á Fuencarral una prórroga de doce meses para concluir las obras del mismo, cuyo plazo se contará desde que terminó la anterior, ó sea la concedida por Real orden de 17 de agosto de 1897.

Lo que traslado á V. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde á V. muchos años.—Madrid 2 de noviembre de 1898.

El Ingeniero jefe,  
ANTONIO MULLA.

Al Sr. D. Arturo Soria.

## Negociado de obras públicas.

NÚM. 2.208.

Practicado por el Ingeniero jefe de la provincia el reconocimiento de las obras del tranvía, titulado de los «Cuatro Caminos á Chamartín y Fuencarral», en la parte comprendida entre los dos primeros puntos en virtud de la instancia presentada por V., solicitando la autorización necesaria para abrir á la explotación el mencionado tramo, y visto el informe emitido por el referido Ingeniero jefe y el del Alcalde de Chamartín, de 24 de mayo de 1878 para la aplicación de la vigente ley de Ferrocarriles, he dispuesto conceder la autorización solicitada por esa Compañía, con la condición de que en el plazo de tres meses se recargue el afirmado de la zona comprendida entre los carriles y medio metro á cada lado hasta que el espesor sea de 20 centímetros.

Dios que á V. guarde muchos años.

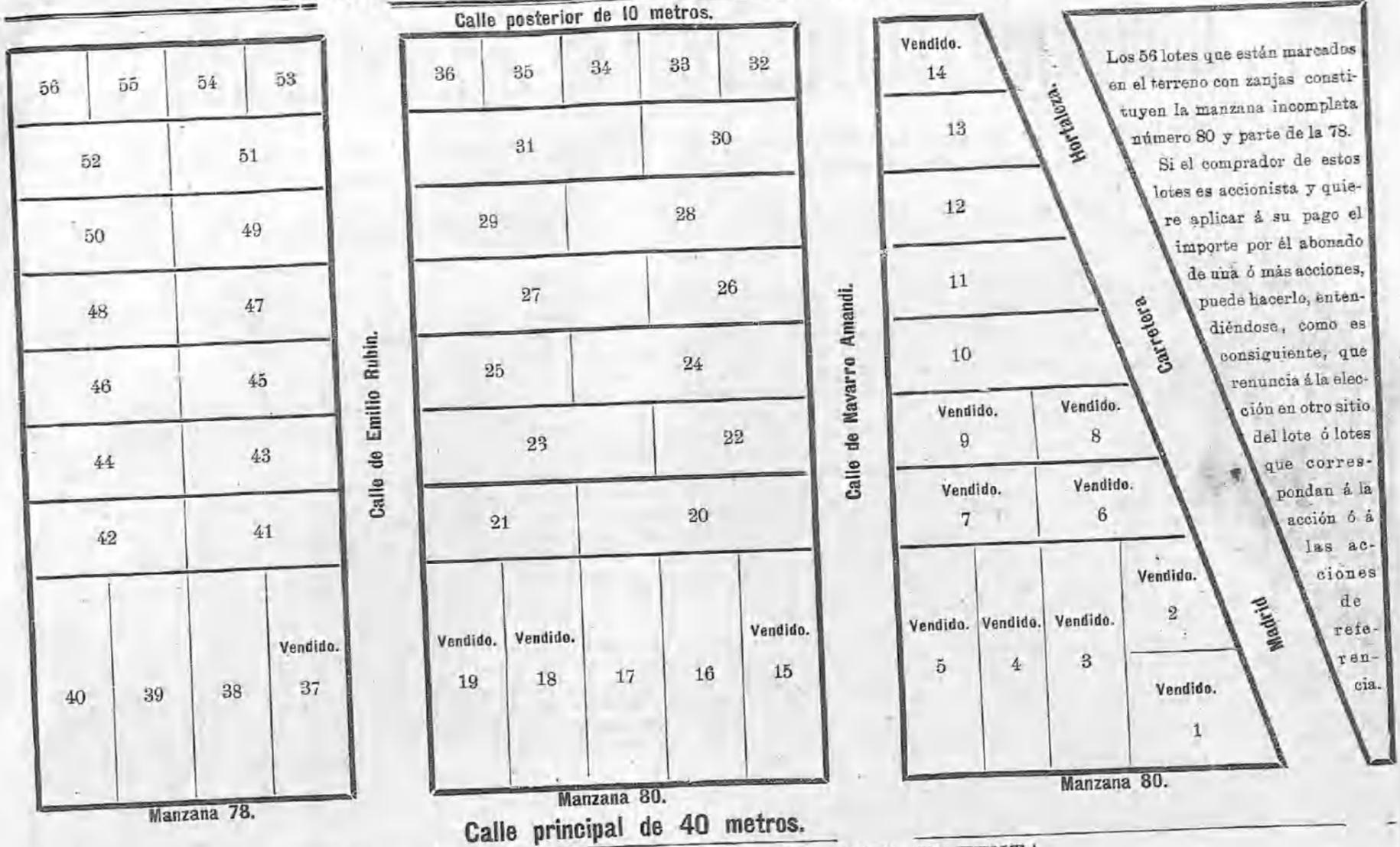
Madrid 11 de octubre de 1898.

El Gobernador,  
Aguilera.

Sr. D. Arturo Soria y Mata, Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Imp. de la Compañía Madrileña de Urbanización. Casa máquinas, á Chamartín de la Rosa. (Próximo al Ventorro de Chaleco).

PLANO DE LOS LOTES DE TERRENOS EN VENTA



Los 56 lotes que están marcados en el terreno con zanjas constituyen la manzana incompleta número 80 y parte de la 78. Si el comprador de estos lotes es accionista y quiere aplicar a su pago el importe por él abonado de una ó más acciones, puede hacerlo, entendiéndose, como es consiguiente, que renuncia a la elección en otro sitio del lote ó lotes que correspondan a la acción ó a las acciones de referencia.

SUPERFICIES Y PRECIOS DE LOS LOTES EN VENTA

| Lotes. | Pies.  | Precio. | Cuota mensual. | Lotes. | Pies.  | Precio. | Cuota mensual. | Lotes.   | Pies.  | Precio. | Cuota mensual. |
|--------|--------|---------|----------------|--------|--------|---------|----------------|----------|--------|---------|----------------|
| 10     | 15.043 | 3.500   | 15 pesetas.    | 25     | 10.304 | 2.000   | 10 pesetas.    | 36       | 5.152  | 1.500   | 7,50 ptas.     |
| 11     | 12.828 | 3.100   | 15 "           | 26     | id.    | 2.000   | 10 "           | 38       | 15.456 | 4.000   | 20 "           |
| 12     | 10.500 | 2.600   | 15 "           | 27     | 15.456 | 3.000   | 15 "           | 39       | id.    | 4.000   | 20 "           |
| 13     | 8.526  | 2.100   | 10 "           | 28     | id.    | 3.000   | 15 "           | 40       | id.    | 5.000   | 25 "           |
| 16     | 15.456 | 4.000   | 20 "           | 29     | 10.304 | 2.000   | 10 "           | 41 al 52 | 10.304 | 2.000   | 10 "           |
| 17     | id.    | 4.000   | 20 "           | 30     | id.    | 2.000   | 10 "           | 53       | 5.152  | 1.500   | 7,50 "         |
| 20     | id.    | 3.000   | 15 "           | 31     | 15.446 | 3.000   | 15 "           | 54       | id.    | 1.000   | 5 "            |
| 21     | 10.304 | 2.000   | 10 "           | 32     | 5.152  | 1.500   | 7,50 "         | 55       | id.    | 1.000   | 5 "            |
| 22     | 10.304 | 2.000   | 10 "           | 33     | id.    | 1.000   | 5 "            | 56       | id.    | 1.500   | 7,50 "         |
| 23     | 15.456 | 3.000   | 15 "           | 34     | 5.152  | 1.000   | 5 "            |          |        |         |                |
| 24     | 15.456 | 3.000   | 15 "           | 35     | id.    | 1.000   | 5 "            |          |        |         |                |

COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

Ferrocarril eléctrico subterráneo.

**PROYECTO** (presentado al Excmo. señor Ministro de Fomento, en virtud del art. 1.º de la ley de concesión del ferrocarril de circunvalación) de ferrocarril eléctrico subterráneo de vía ancha y doble desde la farola de la Puerta del Sol á la Plaza de Toros (con Estaciones en la Cibeles, Colón y cruces de la calle de Goya con las de Serrano y Alcalá), y desde la Plaza de Toros, al aire libre, con ramal á la Necrópolis hasta empalmar en Vicálvaro con el ferrocarril del Mediodía, de modo que todos los ferrocarriles de España puedan llegar con sus trenes al centro de Madrid.

Longitud del túnel 3 1/2 kilómetros. Curva mínima, radio de 160 metros. Pendiente máxima 2 por 100.

Esta línea es el ramal de acceso á Madrid del ferrocarril de circunvalación que será la principal vía férrea de LA CIUDAD LINEAL. Para construirla, antes de aceptar capital extranjero invocamos el patriotismo de nuestros capitalistas grandes y pequeños y el favor de los poderes públicos, y pedimos, especialmente, al comercio y al pueblo de Madrid, su concurso para realizar esta gran obra de indudables y grandes provechos.

**Emisión de 10.000 obligaciones de 500 pesetas (2.ª serie), pagaderas al contado ó á plazos mensuales de 10 pesetas cuando menos, á voluntad del suscriptor. No se abona comisión á corredores ni agentes. Ventajas especiales para el que suscriba más de mil obligaciones.**

**Interés anual 8 por 100.**—Los pagos mensuales devengan interés, pero éste no se abona mientras no se haya verificado el completo pago de las obligaciones.

El suscriptor que demore más de tres meses el pago de los plazos mensuales perderá los que hubiere abonado, sin derecho á reclamación alguna.

**Amortización de 150 obligaciones** en cada año, y de todas dentro del plazo máximo de noventa años.

**Premios anuales de amortización.**—Uno de 5.000 duros en metálico ó billetes del Banco, 25 de mil pesetas

en terrenos á elegir entre los puestos á la venta por la Compañía dentro ó fuera de LA CIUDAD LINEAL, y si el terreno elegido por el obligacionista tuviere mayor valor de 1.000 pesetas, el exceso será pagado en los plazos mensuales que se convengan; ciento de 250 pesetas en billetes gratuitos de tranvía ó ferrocarril por cualquiera de las líneas férreas de la Compañía y 24 con premio de 25 pesetas en metálico cada una.

La amortización principiará tan luego como estén subscriptas las 10.000 obligaciones, y se verificará por sorteo público en las oficinas de la Compañía en el mes de diciembre de cada año. Si en el término de cuatro años no se hubieren subscripto las 10.000 obligaciones, las cifras de amortización y de premios se reducirán proporcionalmente al número de las que se hubieren subscripto.

**Obras.**—El producto de la emisión se invertirá con preferencia en la construcción del ferrocarril subterráneo y demás vías férreas de la Compañía, y en segundo término en el desarrollo de los demás negocios de LA CIUDAD LINEAL.

**Garantías.**—La administración correcta y acertada de la Sociedad en los cinco años que lleva de existencia. La concesión á los obligacionistas del derecho que tienen los accionistas por el art. 35 de los Estatutos, que dice así:

«Diariamente, durante una hora, y á la que determine el Director, estarán de manifiesto á los accionistas en las oficinas de la Sociedad los libros y la documentación de la misma.»

La primera hipoteca sobre las obras del ferrocarril subterráneo, material fijo y móvil y productos líquidos de la explotación.

La segunda hipoteca de todo lo afecto en primera hipoteca á la primera serie emitida en diciembre de 1897, de 1.500 obligaciones, de las que están colocadas 508.

**Ventajas para el público, y en especial para la clase obrera.**—Posibilidad de mover sin peligro diariamente cien mil personas desde la Puerta del Sol á la calle de Serrano (cruce de Goya), en cinco minutos; á la Plaza de Toros en siete; á la Necrópolis en doce, y á LA CIUDAD LINEAL, ó Estación del ferrocarril del Mediodía, en Vicálvaro, en quince minutos; posibilidad de un activísimo tráfico de mercancías de 1 de la noche á 7 de la mañana con incalculables economías y comodidades para el comercio y la industria de Madrid y seguridad

absoluta para la Villa en el pago de los derechos de consumos.

La solución más perfecta, cómoda y barata para el transporte á la Necrópolis de viajeros vivos, con exclusión de todo servicio fúnebre.

La vida higiénica y barata de LA CIUDAD LINEAL hecha compatible con la del centro de Madrid.

Trenes para obreros por 10 céntimos, desde Madrid á LA CIUDAD LINEAL ó Vicálvaro.

El túnel, invisible al público (el cual sólo verá unas estaciones lujosísimas espléndidamente iluminadas, servidas por cómodos y amplios ascensores y artísticos kioscos, la rapidez del viaje, el confort de los coches, el menor número de accidentes y la tarifa muy económica harán de este medio de locomoción el preferido del público madrileño, y una excelente y segura colocación del dinero.

BOLETÍN DE SUBSCRIPCIÓN

para cortar y remitir, al Director de la Compañía, al domicilio social, Serrano, 58, 3.º izq.ª, ó á las oficinas, Chamartín, Estación del tranvía.

Subscribo ... obligaciones de la 2.ª serie, que pagaré en 1.ª de marzo de 1899, en plazos mensuales de ... pesetas ó al contado.

Fecha y firma .....

Domicilio del Suscriptor .....

La Compañía se reserva el derecho de no aceptar las ofertas de suscripción si su número á principios de febrero próximo no fuere suficiente, á su juicio, para principiar las obras. En caso de aceptar se daría entonces á la emisión la forma legal prevenida en los Estatutos.

Por el Consejo: Sebastián Cirajas, Pedro R. Illanes, José Segura Vázquez, Ildefonso González Amigo, Vicente Muzás, Manuel Meneses, Arturo Soria.

Obligaciones subscriptas de la 1.ª serie..... 537  
de la 2.ª ..... 25

# COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

Emisión de obligaciones de 500 pesetas con interés de 8 por 100 anual, pagaderas al contado ó á plazos, á voluntad del subscriptor, acordada en Junta general de 19 de diciembre de 1897.

## CONDICIONES DE LA 1.ª SERIE DE 1.500 OBLIGACIONES

El capital de estas obligaciones se destina, con preferencia, á la construcción de vías férreas.

Las obligaciones son de 500 pesetas cada una; devengan el interés anual de 8 por 100, pagadero una vez al año, en igual fecha que la de la suscripción, en los años sucesivos, hasta su amortización, dentro del plazo de cincuenta años, ó por trimestres á voluntad del subscriptor.

El pago se puede hacer de una vez ó á plazos.

El pago al contado da derecho á una bonificación de 20 por 100, ó sea á pagar 400 pesetas por cada obligación, que será amortizada devolviendo la Compañía 500 pesetas.

El pago á plazos puede hacerse por mensualidades de 20 pesetas cada una.

En el caso de que el obligacionista demore el pago de uno ó más plazos mensuales el abono de 8 por 100 de interés sólo se hará sobre el importe de las mensualidades satisfechas, y en los respectivos vencimientos, esto es, 1.60 pesetas por cada mensualidad de 20, satisfecha, y la amortización de la obligación sólo se hará de la cantidad total, pagada por mensualidades, sin premio alguno de amortización.

Si el pago de las mensualidades de 20 pesetas se verifica sin interrupción alguna, el obligacionista tendrá derecho á una bonificación de 10 por 100, esto es, á pagar 450 pesetas y cobrar 500.

Si el pago total se verifica por cuotas mayores de 20 pesetas dentro de un año, contado desde la fecha del primer pago á cuenta, la bonificación será de 15 por 100.

Las obligaciones serán numeradas por el riguroso orden numérico en que sean subscriptas.

La amortización se verificará por turno, principiando por la obligación núm. 1, y siguiendo el mismo orden numérico de menor á mayor y además por sorteo, en la proporción de tres obligaciones amortizadas por turno y una amortizada por sorteo.

El número de obligaciones que hayan de ser amortizadas en cada año será determinado por el Consejo, y nunca menor de dos por cada ciento, á fin de que la total amortización quede hecha dentro del plazo máximo de cincuenta años.

El tipo de emisión de obligaciones al contado que para la primera serie se fija en 80 por 100 del valor nominal, será aumentado por el Consejo en las series sucesivas á medida que lo recomiende el desarrollo de las operaciones sociales y la situación del mercado.

Las obligaciones completamente pagadas serán admitidas en pago de terrenos, de suministro de aguas, de billetes de tranvía, y, en general, en pago de todos los servicios establecidos ó que establezca la Compañía con sujeción á las reglas que para el caso se fijarán.

Quedan afectas al pago de intereses y amortización de las obligaciones las vías férreas en construcción, y en explotación los productos de ésta el material móvil, los edificios y terrenos no afectos á otra obligación anterior, los alquileres y los productos líquidos de todos los servicios establecidos por la Compañía.

Subdivisión en quintos de obligaciones de 100 pesetas cada uno, pagaderas en plazos mensuales de 5 pesetas, acordada por el Consejo en sesión de 15 de septiembre de 1898.

Se concede á los subscriptores de obligaciones el pago del primer quinto de la obligación, ó sea de 100 pesetas, á razón de 5 mensuales.

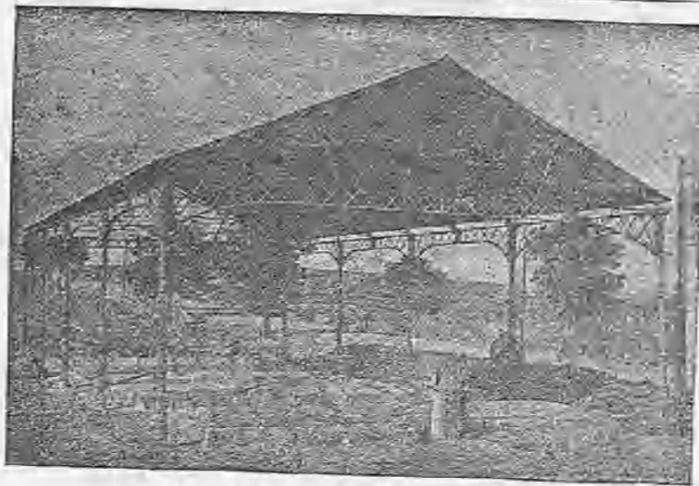
Cada cuatro mensualidades de 5 pesetas equivalen á uno de los plazos de 20 de la emisión acordada en 19 de diciembre de 1897.

Los obligacionistas que no quieran percibir en metálico los intereses (ó deseen reintegrarse de su obligación cuando lo tengan por conveniente) recibirán de la Compañía billetes del tranvía por valor de la cantidad á que asciendan los intereses ó el valor nominal de la obligación si está subscripta en totalidad, ó la parte alícuota que de ella se hubiere pagado, con la rebaja del 50 por 100 de la tarifa establecida para el público, esto es, á menos de cinco céntimos por kilómetro.

Los obligacionistas que sean consumidores de agua podrán percibir los intereses ó amortizar la obligación ó la parte de ella subscripta, pagando con su importe el suministro de agua, uso de calles y tuberías, con la rebaja de un 50 por 100 de la tarifa establecida para el público, y con la misma rebaja de 50 por 100 en la tarifa establecida para los accionistas si el abonado fuese, además de obligacionista, accionista, entendiéndose que el suministro á tarifa reducida se hace en los terrenos adquiridos por la Compañía, y en proporción á las acciones que se posean.

El subscriptor de un quinto de obligación tendrá derecho preferente para suscribir los cuartos quintos restantes de la misma obligación mientras no estén subscriptas las 1.500 emitidas.

SAN RAFAEL, 4, (CHAMBERÍ).



MADRID.—Teléfono número 3.072.

### GRANDES MAQUINERÍAS

#### FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MÁQUINAS

Director propietario: D. RAFAEL PÉREZ

Prensas hidráulicas para aceite, molinos harineros, ídem grandes para yeso y cemento, transmisiones, bombas para elevación y extracción de aguas, norias de varias clases, material de tranvías y reparación de máquinas.

ANTIGUA PLATERÍA de NÚÑEZ.— 4, Clavel, 4.—Compra de oro y plata, altos precios.—Especialidad en composuras.

GRAN LOCAL, se alquila en precio económico una tienda para depósito, almacén, fábrica ó taller, con un salón de más de 2.000 pies, todo diáfano, con pies derechos y dos huecos de fachada.

TRAFALGAR, NÚM. 11.—MADRID.

TELEFONO NUMERO 1.061.



TELEGRAMAS—Soujol, Campo Sagrado, Barcelona.

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

SOUJOL Y COMPAÑIA  
CAMPO SAGRADO 16 — BORRELL 11 — BARCELONA

FÁBRICA DE TUBOS DE HIERRO Y ACERO ASFALTADOS PARA CONDUCCIONES DE AGUA, GAS Y CABLES ELÉCTRICOS

### SOUJOL Y COMPAÑIA

CASA FUNDADA EN 1852.—PRIMERA EN ESPAÑA

Campo Sagrado, 16, y Borrell, 11.—BARCELONA

SE CAMBIA cámara fotográfica campaña, nueva, 18 x 24, gran lujo, por una salón mayor tamaño.

Razón: Oficinas de esta Compañía.

### NUEVA GRAN FÁBRICA Y DEPÓSITO DE SOMBREROS INGLESES

CON VENTA EXCLUSIVAMENTE AL DETALLE A PRECIO DE FÁBRICA

34, FUENCARRAL, 34.

Sombreros de copa desde 12 ptas.; hongos desde 4.50; flexibles desde 4.

CLACS.—LIBREAS.—CORDOBESSES.—GORRAS.—BOINAS.—Todo 30 por 100 más barato que en las demás casas.

PRECIOS FIJOS

NADIE COMPRE SIN VISITAR ESTE NUEVO ESTABLECIMIENTO

### BACHILLERATO

Preparación rápida por enseñanza libre. Repaso para los exámenes de septiembre á los alumnos de la Oficial.

### HONORARIOS MÓDICOS

Beneficio de un 20 por 100 á los accionistas de la «Compañía Madrileña de Urbanización».

M. VALLEJO — Calle Colón, 5 y 7, 3.º