

LA CIUDAD LINEAL

Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

COMPañIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

(FUNDADORA DE LA Ciudad Lineal)

Oficinas: Lagasca, 6, primero. — Madrid. — Horas de 1 á 7. — Teléfono: 1.253.

SOCIEDAD ANONIMA

constituida con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, por escritura otorgada en Madrid el 3 de marzo de 1894, ante el Notario, D. Bruno Pascual Ruilópez.

CUENTA CORRIENTE EN EL BANCO DE ESPAÑA Y EN EL BANCO DE CASTILLA

Emisión de obligaciones

de 500 pesetas una, con interés anual de 40 pesetas.

Las 1.500 obligaciones de la 1.^a serie están ya subscriptas en totalidad. La PRIMERA EMISIÓN DE LA SEGUNDA SERIE que alcanza al número 3.000, ha quedado también subscripta.

La Compañía ha puesto en circulación la SEGUNDA EMISION DE LA SEGUNDA SERIE que comprende desde el 3.001 al 6.000, al PRECIO DE 475 PESETAS CADA OBLIGACION DE 500 PESETAS.

Número de la última obligación subscripta..... 3.976.

El producto de las obligaciones 3.001 á 6.000 se invertirá como el de las anteriores:

En comprar terrenos para su reventa á plazos mensuales;

En construir edificios para su reventa en 240 plazos iguales y cobrando por inquilinato el 9 por 100 de los plazos pendientes de pago en cada año;

En construir y explotar vías férreas;

En extender la red de tuberías para el suministro de agua;

Y, en los demás negocios auxiliares de estos cuatro principales, como imprenta, fábrica de ladrillos y otros efectos de construcción, almacén de materiales, alumbrado, etc., etc.

Venta de terrenos en la Ciudad Lineal.

Los terrenos á plazos mensuales desde 5 á 25 pesetas, se venden en la actualidad á los precios siguientes:

Solar de 1.200 metros cuadrados (15.456 pies) esquina á calle principal y transversal, 6.000 pesetas. Cuota mensual, 25 pesetas.

Solar de 1.200 metros cuadrados (15.456 pies) con frente de 20 metros á la calle principal, 5.000 pesetas. Cuota mensual, 20,85 pesetas.

Solar de 1.200 metros cuadrados (15.456 pies) con frente de 20 metros á calle transversal, 3.750 pesetas. Cuota mensual, 15,65 pesetas.

Solar de 800 metros cuadrados (10.304 pies) con frente de 20 metros á calle transversal, 2.500 pesetas. Cuota mensual, 10,45 pesetas.

Solar de 400 metros cuadrados (5.152 pies) esquina á calle transversal y posterior, 1.750 pesetas. Cuota mensual, 7,50 ptas.

Solar de 400 metros cuadrados (5.152 pies) con frente de 20 metros á calle posterior, 1.250 pesetas. Cuota mensual, 5,25 pesetas.

El subscriptor ó comprador de terrenos puede disponer de ellos para construir ó utilizarlos en la forma que tenga por conveniente desde el momento de verificar el pago de la primera mensualidad.

Los indicados precios serán aumentados tan pronto como lo considere oportuno el Consejo de administración de la Compañía.

Cuando el precio de los terrenos era mucho más reducido recomendábamos su adquisición como negocio positivo. Ahora que se han elevado los precios seguimos haciendo la misma

recomendación porque prácticamente se vé que los terrenos de la «Ciudad Lineal» tienen cada vez mayor valor y han de continuar con tendencia al alza pues la Compañía trabaja sin cesar en el perfeccionamiento de los elementos de vida y de riqueza de que los ha dotado como son aguas, arbolado y vías férreas y ha de establecer sin pérdida de tiempo otros servicios de utilidad pública.

Conviene la adquisición de terrenos:

A las pequeñas industrias.

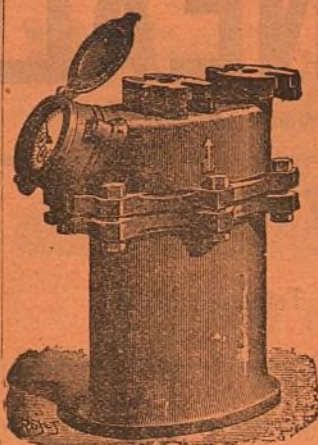
A los obreros que aspiren á conquistar por el ahorro y por su esfuerzo individual la independencia de su hogar.

A los retirados y pensionistas que puedan construir por sí ó pagar á plazos una modesta vivienda higiénica en el campo, sin los inconvenientes de los pueblos pequeños y con todas las ventajas de la vida de la civilización.

A los comerciantes é industriales que, siguiendo la costumbre de todas las grandes poblaciones, quieran pasar los días festivos en una casita de su propiedad descansando de la ruda labor de la semana, entre árboles y flores, respirando aires más puros.

A las personas acaudaladas que por amor á su patria deseen cooperar á esta obra de interés general, sin perjuicio de su interés particular.

A los empleados públicos y particulares que aspiren á redimirse de la tirana obligación de pagar al casero, haciendo la vida de familia en la «Ciudad Lineal», y la vida del trabajo en el centro de Madrid, comprando á plazos una modesta vivienda.



RAFAEL RODRÍGUEZ

Teléfono 494.—Reina, 14, duplicado, y Alcalá, 73, duplicado.

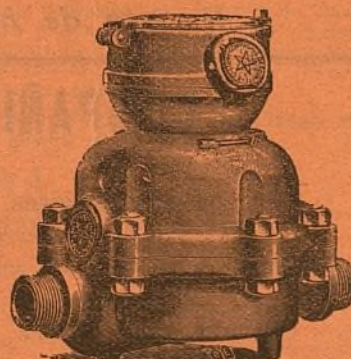
CONTADORES PARA AGUA

Contadores de los mejores sistemas conocidos comprobados por la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, precintados por la Jefatura del Canal de Isabel II, etc.

Estos contadores han sido colocados en la Estación de M. Z. A. Banco de España, Equitativa, Laboratorio de Artillería, Ingenieros Militares y otros muchos centros importantes.

Construcción de toda clase de válvulas, llaves, flotadores, retretes ingleses y del país, bombas de elevación á motor y á brazo, y en general toda clase de aparatos hidráulicos y piezas especiales.

Con sujeción á planos ó modelos construiremos cuantas piezas se nos indique en bronce, latón, metal blanco, alpaca, etc.



FIDEL BENITO

Encargado de obras en Madrid.
Contratista de la Comp.^a Mad.^a de Urbanización.

AVISOS: Obispo Sancha, 11 (Guindalera).
MADRID

LORENZO RACAUD

HORTICULTOR

ZARAGOZA

Remitirá gratis su Catálogo general de árboles y semillas á todos los que lo soliciten.

GREGORIO RONCERO

Venta al por menor y mayor de toda clase de granos y salvados.

Abastecedor de los tranvías de la «Ciudad Lineal.»
Ventas del Espíritu Santo.

RICARDO FERNANDEZ

MAQUEADOR MADRILEÑO

21-23, BUENAVISTA, 21-23, bajo
MADRID

LA NUEVA PARISIEN

SOMBREROS

Victoria, 12, (esquina á la calle de la Cruz).

Manuel González.

Encargado de obras en Madrid.
Contratista de la Compañía Mad.^a de Urbanización.
Avisos: Carretera de Aragón, kilómetro 6, esquina al Camino de la Cuerda.

MADRID

FELIX POUZET

CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 37.

Árboles frutales y de sombra
de todas clases y tamaños. Pinos, Cedros
y toda clase de coníferas.

Se sirven por abono, plantas, flores y adornos
para bodas, banquetes, reuniones etc.

Levantamiento de planos para jardines, parques, etc.

Conservación y construcción de los mismos.

Carrera de San Jerónimo, 37.—

Teléfono núm. 23.



HEMEROTECA MUNICIPAL

MADRID

LA CIUDAD LINEAL

Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

SUBSCRIPCIONES

Madrid y provincias: AÑO SEIS ptas.—Número suelto veinte céntimos.
—Número atrasado treinta céntimos.

Para los señores accionistas, obligacionistas y compradores de terrenos su coste es el de TRES pesetas al año.

Se publica los días 10, 20 y 30 de cada mes.

REDACCION Y ADMINISTRACION
LAGASCA, 6, PRIMERO

Horas de oficina: de 1 á 7 de la tarde.

ANUNCIOS

Se reciben en la Administración todos los días laborables.

Se facilitan tarifas.

Toda la correspondencia referente á anuncios y subscripciones, debe dirigirse á nombre del Administrador.

AÑO VII

MADRID (Chamartín) 20 DE ABRIL DE 1903.

NUM. 160.

Sumario.

Mecánica social.—Fiesta del árbol en la «Ciudad Lineal».—Problema del tráfico de pasajeros del «Greater New York».—Urbanización: Nuestras noticias.—Resúmenes de ingresos y pagos durante el mes de enero de 1903.—Progresos de la decena.

MECÁNICA SOCIAL

Muchas madres ven con indiferencia y aún con agrado que sus pequeñuelos juegan con los tranvías poniendo en los carriles piedras, pistones, monedas y cuanto hallan á mano. Los maestros y maestras de las escuelas á que concurren no saben ó no pueden educar á sus alumnos en el espíritu de obediencia á prudentes consejos y de respeto á la propiedad.

Las autoridades no saben ó no quieren castigar á los padres que tal hacen, ni pagan bien á los maestros para que enseñen bien.

Cada uno de estos actos al parecer insignificantes ó indiferentes tiene un valor, representa una fuerza espiritual que sumada á otras muchas se convierte en fuerza material, en delito, en sangre derramada á virtud de las leyes de la mecánica social que estamos en el deber de aprender principiando por perfeccionarse moralmente cada cual á sí propio y después contribuyendo á perfeccionar á los demás.

Según mi cuenta, sobre poco más ó menos, cuando un niño es atropellado por un tranvía la participación y la responsabilidad en este delito colectivo debe repartirse así:

Todas las madres á que aludo.....	50 por 100
Todas las autoridades.....	30 » »
La prensa que extravía la opinión cuando no es completamente imparcial..	10 » »
Las empresas y sus empleados y obreros.....	2 » »
La víctima y sus padres.....	3 » »
Los maestros.....	1 » »
Varias causas.....	4 » »

Como en este código penal de la mecánica social todos somos jueces y partes puede cada uno distribuir según su conciencia las penas correspondientes.

Todos nos consideramos completamente inocentes; pero lo cierto es que en la blanca túnica de cada conciencia hay una pequeñísima mancha de sangre, tan pequeña que sólo es visible con el microscopio de la mecánica social.

* *

Son asesinados cuatro estudiantes en Salamanca y acuchillados y aporreados á centenares en todas partes.

¡Pobres muchachos! ¡Pobres padres! ¡Pobre España! En este delito colectivo las manchas de sangre se ven sin necesidad de microscopio.

Las pequeñas perturbaciones de la justicia que indiferentes vemos cometer todos los días son las causas espirituales que sumadas determinan el hecho material de la perturbación del orden público, de la misma suerte que el gatillo de una pistola dispara las energías almacenadas y sumadas en los granos de pólvora del cartucho.

La pequeña injusticia de Salamanca ha sido en esta ocasión el gatillo de la pistola estudiantil por donde se han disparado las ansias de justicia que padecemos los españoles, y el mal humor patriótico que tenemos desde que perdimos las colonias y la vergüenza.

* *

Chistes automáticos. Salen metiendo las palabras del diccionario en un bombo y dando vueltas á un manubrio.

Leo en un cartel de los tranvías un chiste automático.

Goya por Claudio Coello.

Como si dijéramos ¡Castilla por don Enrique! Tiene cierta gracia esto de que Goya rescuite para alzarse en armas en favor de Claudio Coello.

Otro chiste automático se lo he oído á un amigo mío que hablando de los sucesos de Salamanca y de mantener el principio de autoridad se equivocó y dijo *principio de atrocidad*.

De todos modos en la mecánica social hay bastante diferencia entre fusilar palabras y fusilar estudiantes, entre hacer reír y hacer llorar automáticamente, á máquina.

Arturo Soria.

Fiesta del árbol en la «Ciudad Lineal.,

Se celebrará definitivamente, como ya tenemos anunciado, el domingo 3 del próximo mes de mayo.

La fiesta dará principio á las diez de la mañana prolongándose hasta las últimas horas de la tarde para dar lugar á los muchos y variados números de que ha de constar el programa, cuyo detalle publicaremos en el próximo número, no haciéndolo en el presente por no estar todavía completamente terminados algunos de los trabajos preparatorios que se están llevando á cabo.

Sin embargo, podemos anticipar que nuestra próxima fiesta tendrá mayores atractivos que las celebradas en años anteriores, y que como aquéllas, y aun con mayor motivo, merecerá el aplauso de la opinión, singularmente por lo que su celebración significa como manifestación bien elocuente de cultura en armonía con la higiene.

Empezará y terminará el festival con el himno, de que dimos cuenta en nuestro número anterior, que será cantado por los niños del asilo de San Bernardino y otros de un colegio parti-

cular de Madrid, acompañados por la música del citado asilo.

Además de cuanto ya conocen nuestros lectores habrá bailes, músicas, cucañas y otras distracciones que harán muy agradable la próxima *fiesta del árbol* en la «Ciudad Lineal». Y esto, unido a la gran significación del acto, ha de ser motivo de que a él concurran todas las personas interesadas en nuestra empresa y cuantas son amantes del progreso en sus diversas manifestaciones.

Problema del tráfico de pasajeros del «Greater New York».

La extensión y variedad de interrupciones a que diariamente está sujeto el tráfico de las líneas de tranvías «Manhattan» apenas puede apreciarse con la sola observación.

Sólo el gerente de una empresa de tranvías sobre cuya mesa se encuentra toda clase de informes puede conocer la importancia que encierra el problema de las detenciones de los tranvías que resulta del tráfico excesivo, pues por muchas calles que uno recorra, no es posible llegar a conocer todo lo que en ellas pasa.

A continuación insertamos algunos estados aunque no detallados, que tienden a dar una idea exacta de la naturaleza de las ordinarias detenciones que alteran la regularidad del servicio.

Estos estados demuestran claramente lo difícil que se hace la circulación de los tranvías.

El cuadro núm. 8 es un resumen de los retrasos ocurridos desde el 1.º diciembre a 18 diciembre (18 días) que pasan de cinco minutos; los que no llegaron a los cinco minutos y de los cuales hay 75, no se han tomado en cuenta.

Todos estos retrasos se deben atribuir a los vehículos ó a la obstrucción que ocasionan con sus trabajos, los contratistas del subterráneo «Rapid Transit».

Ninguno de los retrasos han sido causados por motivos dependientes de la intervención de la Compañía.

Todas estas detenciones demuestran que hubo como término medio 24 retrasos denunciados por día, añadiendo 44 minutos, ó 18,3 minutos por cada retraso conocido. La interrupción de los tranvías causadas por los vehículos en las calles de intersección es cosa poco apreciada por el público en general. Las personas competentes en asuntos de ferrocarriles que no han querido tomarse la molestia de informarse, no pueden darse cuenta de ello.

Cuadro núm. VIII.—Resumen de las detenciones en la línea del Metropolitan Street Railway.

Día 1.º al 18 diciembre inclusive, causadas por vehículos ó por los contratistas del subterráneo. No se toman en cuenta los retrasos que no llegan a los cinco minutos, de los cuales hay 75.

TOTAL				TOTAL			
Fecha.	Número.	Minutos.	Término medio	Fecha.	Número.	Minutos.	Término medio
Día 1.º	26	447	17	Día 12	26	578	22
» 2	29	385	13	» 13	14	358	25
» 3	9	105	12	» 14	35	464	13
» 4	15	284	19	» 15	33	719	21
» 5	42	520	12	» 16	15	373	25
» 6	56	142	13	» 17	19	361	24
» 7	4	55	13	» 18	24	591	24
» 8	20	294	14				
» 9	23	578	25				
» 10	17	315	22				
» 11	27	120	26				
				TOTAL...	434	7.949	
				Término medio diario.....		24-441-183	

La aglomeración en el Shopping district, (distrito de tiendas al por menor) la circulación rápida de los tranvías es casi imposible.

El cuadro núm. IX demuestra el número de vehículos que pasaron el día 27 de diciembre en el tiempo de una hora por cruces de calles de gran tránsito. Este cálculo se hizo después del «chaistinas Shopping» (días de Navidad).

El triángulo que forma la esquina de Broadway, Quinta Avenida y calle 23, es uno de los sitios de mayor tránsito donde 1.910 vehículos pasaron los rails en el término de una hora (desde las 11 a. m. hasta las 12 a. m.).

Siguen a ésta la calle de Canal y West. Broadway con 1.250 vehículos, (en la hora 3 p. m. a 4 p. m.) lo que se explica por el hecho que la calle de Canal es la más ancha para los vehículos que atraviesan la ciudad de un lado a otro.

Por el cruce de la calle 34 con la llamada Broadway pasaron 1.150 vehículos en el tiempo de una hora (3 p. m. a 4 p. m.) que en comparación con los tranvías que cruzan la ciudad por

Sexta Avenida, Broadway y calle 34, es el punto tal vez de mayor movimiento de esta ciudad y de cualquiera otra.

Cuadro núm. IX.—Estado de los vehículos que atraviesan los rails del Metropolitan Street Railway en el tiempo de una hora en diferentes intersecciones de calles. Diciembre 27 1902.

	Hora.	Hora.
	3 a 4 p. m.	4 a 5 p. m.
Cálculo tomado en.....		
Fulton Street y Broadway.....	1.080	820
Canal Street y Broadway.....	1.090	1.020
Calle 34 y Broadway.....	1.150	1.080
Estación Grand Central.....	600	640
Calle 34 y Séptima Avenida.....	500	480
Calle Canal y West Broadway....	1.250	1.020
Calle 42 y Sexta Avenida.....	730	760

Broadway, calle 23 y Quinta Avenida desde las 11 a. m. a las 12 medio día: Broadway 637.

Quinta Avenida 588, calle 23, 715. Total 1.910.

Con el objeto de hacer una comparación del tráfico entre diversas ciudades por millas de rail (mile de track) y (car miles) insertamos a continuación el cuadro núm. X.

Hay que tener en cuenta que las cifras expresadas se refieren a los tranvías, exceptuando a Brooklyn y Boston donde las de los trenes elevados no pueden separarse de las de los tranvías.

Cuadro núm. X.—Demostrando el tráfico comparativo por milla de «track» y milla de «car» en diversas ciudades.

	Millas de car por millas de track.	Recibos por milla de track. Pesos.	Población por milla de track.	Recibos. Pesos.	Millas de car.	Millas de track.	Recibos por car, millas. Pesos.	Año.	
	197.233	65.983	6.171	19.769.920	59.092.853	299.62	33,29	30 junio 1901.....	Tranvías de Manhattan....
	118.000	25.184	3.927	13.331.136	6.210.635	518.11	21,82	31 diciembre 1901.	Chicago.....
	101.324	26.618	1.373	10.869.495	43.824.879	408.34	24,82	30 septiembre 1901.	Boston.....
	98.257	23.718	2.026	13.655.085	56.588.465	575.72	24,11	30 junio 1901.....	Brooklyn.....
	125.132	29.536	2.829	13.431.680	51.534.238	451.31	23,35	30 junio 1901.....	Philadelphia.....
	•	13.366	1.441	4.718.285	•	353	•	31 diciembre 1901.	Baltimore.....
	•	15.173	1.161	2.852.549	•	188	•	31 diciembre 1901.	Washington.....

Nuevas facilidades concedidas y propuestas.

Un oficial del gobierno dijo recientemente a la comisión naval del Congreso *The time to become warlike is coken yonare making estimates*, asimismo puede decirse que mucho antes de necesitarse nuevos medios de transporte deben de proyectarse.

Si hace quince años los habitantes de New York hubieran despertado el espíritu público que tan claramente se mani-

fiesta ahora, y si hubiesen insistido sobre la necesidad de nuevos puentes, túneles y subterráneos, no se hubiera llegado al estado actual de aglomeración. Esa es la importante cuestión que ha de estudiarse en la persecución de toda obra de gran magnitud, el tiempo es un elemento imprescindible. Hay dos ó tres cosas en este estudio que merecen nuestra atención. Una de ellas es el tiempo que ha de transcurrir hasta la terminación de las obras de transporte; que hasta 1907 no estarán concluidas y además la anomalía de la insuficiencia de los perfeccionamientos planteados para el tráfico, Norte y Sur de la Isla Manhattan para el día que se hayan completado las obras por razón del aumento de población y que si para el porvenir se quiere dotar á la primera ciudad del mundo de un sistema digno de transporte, los presupuestos y planos deben hacerse cuanto antes.

Estado de las nuevas facilidades para el tráfico, concedidas y su coste aproximado.

DESCRIPCIÓN	Coste aproximado. Pesos.
1.—Puente núm. 2 del New East River desde Delancy, Manhattan hasta Broadway (Williamsburgh) Brooklyn; en construcción, terminación enero 1904.....	20.000.000
2.—Subterráneo «Rapid Transit» desde City Hall, Manhattan, hasta Spuyten Duyvil y Bronx Park; en construcción, terminación para enero 1904.....	36.500.000
3.—Túnel de New York y New Jersey desde la ciudad de Jersey y Hoboken á la calle Morton Manhattan, que ha de usarse por medio de trolley; en construcción, terminación probable para enero de 1904.....	10.000.000
4.—Atlántic Avenida (nuevo subterráneo y tren elevado) en Brooklyn, para Isla Long (Long Island) que ha de comunicarse con el túnel de New York y subterráneo Rapid Transit; terminación probable enero 1905.....	8.000.000
5.—Extensión del subterráneo Rapid Transit desde City Hall, Manhattan debajo Broadway á Borolring Green y desde aquí por túnel á las Avenidas Atlántic y Flatbush, Brooklyn, con una comunicación con el tren de Long Island; acaba de empezarse la obra; terminación para 1906.....	10.000.000
6.—Puente núm. 3 New East River desde las calles Canal y Forsyth, Manhattan, á Villonghby, Brooklyn, acaba de empezarse la obra; terminación para 1907.....	19.500.000
7.—Puente núm. 4 New East River desde Calle	
	Coste aproximado. Pesos.
59, Manhattan, por Blockwelli Island á Long Island City, (Ravensivood) pronto ha de hacerse contrato para empezar esta obra; terminación para 1908.....	12.500.000
8.—Túnel del ferrocarril Pennsylvania Long Island, desde Havrisin N. Y. por debajo del río Hudson, Manhattan Island y Río Este, á Long Island City con gran estación para pasajeros en la Séptima Avenida y Calle 33 Manhattan, su construcción empezará en seguida; terminación para 1908.....	50.000.000
TOTAL.....	161.500.000

Nuevas facilidades proyectadas y autorizadas en parte y su coste aproximado.

DESCRIPCIÓN	Coste aproximado. Pesos.
1.—Túnel segundo del East River, desde cerca de Maiden Lane (en comunicación con los puentes nuevos y subterráneo Rapid Transit) hasta un punto próximo al City Hall, Brooklyn; podría terminarse esta obra dentro de cuatro ó cinco años.....	6.000.000
2.—East Side Rapid Transit subterráneo, desde el Eis Harlem corriendo por debajo la Avenida Lefington hasta comunicarse con la línea central del subterráneo en la calle 42; terminación probable para dentro cuatro años.....	10.000.000
3.—Subterráneo del Grand Central debajo de la Avenida Park desde una comunicación con el subterráneo Rapid Transit,—al Norte de	

DESCRIPCIÓN	Pesos.
Grand Central en la calle 42.—Podría hacer un servicio completo de ferrocarril con el subterráneo municipal desde City Hall, Manhattan, á puntos diferentes del Hudson y Harlem; terminación para dentro cinco años.....	25.000.000
4.—Rapid Transit subterráneo, (Broadway) desde una comunicación con subterráneo del lado Este (West Side) á la calle 42 y Broadway hasta el Battery; (se propuso de unirlo al subterráneo Central en Unión Square, pero hubiera estado fuera de vista) terminación dentro cuatro ó cinco años.....	10.000.000
TOTAL.....	51.000.000

Hay también un estado de nuevas facilidades á las que en parte han consentido las autoridades municipales. Cada estado demuestra el tiempo que ha de transcurrir en las construcciones y su coste aproximado. Su importancia queda demostrada con la cifra pesos 161.500, cantidad en que se ha presupuestado todas las obras, sin contar la de pesos 51.000.000 para los trabajos cuya autorización está por concederse.

Especial atención se dá al aumento considerable de las facilidades de transportes laterales, especialmente hacia Long Island. En su reciente Memoria anual á la Junta de Alderman el Mayor (Alcalde) Mr. Low dijo: «Con la terminación de estos puentes y túneles (dentro de cinco años) tendremos 30 vías férreas entre Manhattan, Brooklyn y Queens, mientras que en la actualidad no hay más que cuatro. No puede saberse por ahora cuántas serán las vías entre Manhattan y New Jersey cuando se terminen los dos túneles recientemente autorizados, pero puede decirse con seguridad que no serán menos de cuatro, ni más de seis, mientras que ahora no existe ninguno.

Podemos por lo tanto contar con el aumento de 30 á 32 vías para el tráfico Este y Oeste, sobre las que puede calcularse una capacidad de 350.000 personas por hora en una dirección, y tal vez se alcanzará mayor capacidad con los nuevos trabajos que vayan haciéndose. Todo lo que estas facilidades suponen á Brooklyn á Long Island y New Jersey puede conocerse, refiriéndose al estado que demuestra que el número de personas que en la actualidad vienen á New York en las horas de negocios desde Long Island y Llaten Island por el puente y «ferries» (barcos) es de 64.000 y el número desde los «ferries» de New Jersey es de 32.000 haciendo un total de 96.000 personas por hora.

La terminación de estas enormes empresas marcará el principio de un periodo de transición en el problema del transporte de New York y de sus alrededores. Los alrededores de Brooklyn, Queens y los de Long Island serán centros de desarrollo porque han de estar en la línea de menor resistencia. El que suscribe no quiere profetizar, pero hace constar que personas competentes que han estudiado este problema opinan que dentro de pocos años el centro de la población de New York será trasladado desde Manhattan á Long Island. Se dice con razón que los beneficios que han de reportar las nuevas facilidades no se sentirán al principio.

En 1904 se dice estarán terminados los subterráneos para el tráfico Norte y Sur, el puente núm. 2 del río Este para el tráfico de Brooklyn y el túnel de New York y New Jersey para el tráfico de New Jersey.

Ahora nos proponemos considerar estas nuevas facilidades con la mayor brevedad posible y estudiar las relaciones de unas con otras y con las existentes en New York.

Subterráneos municipales y su tráfico.

Tratar asunto tan importante en este número indica que la opinión pública es partidaria del túnel único desde City Hall, Manhattan á la calle 104 y de sus dos ramificaciones, una á Spuyten Duyvil, y otra á Bronx Park. La rama desde Spuyten Duyvil tendrá dos vías desde Spuyten Duyvil á la calle 137 y tres desde la calle 137 á la calle 104.

La rama de Bronx Park tendrá tres vías desde Bronx Park á la Avenida Jackson y dos desde la Avenida Jackson á la calle 104. El tráfico de estas dos ramificaciones convergen en la calle 104 y siguen hasta City Hall sobre cuatro rails. Este es el subterráneo tal como será presentado al público al principio de 1904.

La capacidad máxima de estos subterráneos será computada sobre la base de cuatro rails, dos para los trenes ordinarios y dos para los express.

La capacidad máxima se precisará por el número de rails de la sección Sur donde la densidad del tráfico es mayor. Cualquiera experto sabe que los trenes con una velocidad de 30 á 35 millas por hora no puede sin peligro correr, sin un intermedio entre cada dos, de medio minuto; esto es posible con las más perfectas aplicaciones y con un personal experto. En la circulación subterránea, los elementos esenciales, son la seguridad y la velocidad, y estos elementos no pueden sacrificarse.

Es probable que con frecuentes paradas é intervalos más

cortos los trenes ordinarios no puedan alcanzar tanta velocidad como los express. La capacidad media de la línea es de 30 trenes por hora sobre los rails del express y 50 sobre los de los trenes ordinarios.

Con ocho coches en los trenes express y seis en los ordinarios, habrá una capacidad de 540 coches por hora, conteniendo cada coche 52 personas resultará que los trenes subterráneos podrá llevar 28.000 pasajeros por hora. Si los trenes han de ir tan llenos como los tranvías entonces el lector puede calcular el número de personas que podrán ir de pie. 80 personas (52 sentadas y 28 de pie) en cada coche es un buen término medio, tomando como base estas cifras se puede calcular que la capacidad en las cuatro vías será de 43.000 personas por hora en una dirección. En datos ya publicados sobre las condiciones del tráfico se ha demostrado que entre los trenes elevados y tranvías se trasladaban de la «City» a los demás puntos de la ciudad 142.000 personas por hora.

El 25 de mayo de 1896 la venta de billetes en los trenes elevados fué de 626.000 de los cuales 336.200 fueron para el movimiento Sur y 289.800 para el Norte. Del tráfico Sur 161.000 ó el 48 por 100 utilizaron la línea Oeste y 175.200 ó 32 por 100 las del Este.

Del movimiento Sur 336.200 el 59 por 100 vino de la parte Norte de la calle 69 y del Norte ó sea 289.800 el 77 por 100 vino de la parte Sur de la calle 22.

El lunes 17 de diciembre de 1900 que fué de gran movimiento para los trenes elevados, la venta ascendió á 701.811 billetes de los cuales 361.458 ó el 57 por 100 para el Oeste y 346.323 ó 49 por 100 para las líneas del Este. En dicho día y de siete á ocho de la mañana, fué la hora de mayor tránsito 91.208 pasajeros circularon en ese transcurso de tiempo en ambas direcciones en el orden siguiente:

Líneas del Oeste.		Líneas del Este.	
Avenida Sexta.....	34.515	Avenida Tercera...	36.196
Avenida Novena.....	5.978	Avenida Segunda...	14.519
TOTAL.....	40.493	TOTAL.....	50.715

Quizás las cifras del mes de diciembre de 1902, que aún no pueden conocerse, demuestren un pequeño aumento en la línea Este sobre la Oeste. Puede calcularse que un 52 por 100 del tráfico de los trenes elevados está en la línea Este y un 48 por 100 en la Oeste. La distribución en las líneas de tranvías indica que el 52 por 100 del movimiento está en la línea Oeste y 48 por 100 en la Este.

El alcalde Mr. Low en su reciente Memoria al Board Taldermen dijo:

«Con la terminación del sistema subterráneo para Manhattan y Bronx, las facilidades para los viajes de Sur á Norte ya grandes se duplicarán.»

El alcalde sin duda no se refiere á un subterráneo con sólo cuatro vías ni tampoco á un nuevo subterráneo con más de cuatro vías, todo el largo de la Isla.

Dos subterráneos con cuatro vías podrían transportar poco más ó menos 86.000 personas por hora en una dirección, pero esto no equivale á duplicar las dificultades. Tal vez el alcalde consideraba los trenes elevados solamente al decir que las facilidades actuales se duplicarían, pero no debe olvidarse que las líneas de tranvías transporta mayor número de pasajeros cosa que no pueden hacer los elevados.

La actual capacidad de las líneas Norte y Sur es de 142.000 pasajeros por hora. Un tercer subterráneo con cuatro vías haría que al cabo de una hora transitaran 129.000 y como se ve no duplicaría el número de pasajeros que en la actualidad circulan.

Se desea el aumento de líneas subterráneas suficientes para duplicar la capacidad de viajeros.

La ramificación de la parte Este que desde el río Harlem corre bajo la Avenida Lexington se unirá con el subterráneo central de la calle 42, y esta ramificación tendrá tres vías en una parte del camino y dos en el resto. Cruzará también el Harlem River y se extenderá por la Avenida Ierone.

El subterráneo desde el Portchester Road (centro vías) que es de alguna consideración se unirá con el subterráneo cerca del río Harlem. Los trenes de Portchester circularán por el subterráneo hasta la parte más baja de Manhattan. Ha sido propuesto que la división de Hudron del New York Central se adopte para funcionar como eléctrico hasta Croton (34 millas) y la división de Harlem hasta White Plains (22 millas).

Lo más importante del plano (porque afecta el problema del transporte local) es el proyecto de extender los trenes eléctricos suburbanos por el subterráneo hasta el City Hall.

El túnel de Pennsylvania Long Island con su estación cerca de la Séptima Avenida y calle 33 está destinado á ser un foco del tráfico enorme de estos distritos. La terminación de esta gran obra ha de ejercer notable influencia en las corrientes del tráfico Norte y Sur de Manhattan. El enorme tráfico que ahora hay en las líneas de Pennsylvania, Long Island y Lehigh

Valley Ruads será distribuida por las costas de Manhattan por los «ferries».

Dentro de unos cinco años, cuando el túnel estará terminado, ese tráfico enormemente aumentado, se concentrará en un punto central de la City y será distribuido por las líneas del Norte y Sur; el puente de Black Well Island se valdrá para desembarcar sus pasajeros de algún punto comprendido en el término de la calle 59 al Este de Park Avenida y las líneas Norte y Sur de la parte Este se encargarán de distribuirlo. Este puente abrirá para su desarrollo el entero barrio de Queens y su tráfico indudablemente experimentará notable aumento.

El túnel de Nueva York y New Iersey será empleado por los tranvías de Iersey, City y Hoboken para el desembarque de pasajeros en New York, y tal vez se podrá emplear para el tráfico de pasajeros de los ferrocarriles del Erie y Lackawanna.

Tendría como límite en Nueva York la calle de Cristopher (hora y media de City Hall). La disposición del tráfico que llegará á Manhattan por los puentes de Williamsburg (núm. 2) y por el puente Manhattan (núm. 3) será de lo más cómodo, siempre que los proyectos sean realizados y se haga de cada uno de estos puentes no sólo medios de comunicación con Manhattan, sino además haya trenes elevados ó subterráneos que vayan en las direcciones por donde circule una parte numerosa de población.

Se calcula que un 10 por 100 de las personas que atraviesan estos puentes en las horas de negocios necesitará trasladarse hacia el Sur del City Hall. (Distrito de Wall Street).

La breve exposición de las nuevas facilidades que dentro de pocos años se harán para el tráfico Norte y Sur, indica que los planos hasta ahora anunciados son insuficientes.

El subterráneo medio terminado y el propuesto por el alcalde que correrá desde la calle 42 bajo Broadway al Battery es lo que únicamente se ha contemplado.

Estos dos subterráneos con ocho vías se necesitan ahora (hoy) para que se ocupe del tráfico Norte y Sur hasta que puedan construirse subterráneos nuevos.

Cuando los nuevos medios de comunicación que quedan trazados empiece á transportar miles y miles de personas al cabo del día, se verá que se necesitarán por lo menos cinco subterráneos con 30 vías. Si no se provee con tiempo al aumento de la parte Norte y Sur la circulación ha de hacerse imposible.

El desarrollo de las líneas de transporte Norte de la calle 42 ó en Broux Park no evitaría nada sino que empeoraría la situación.

Las nuevas facilidades se necesitan en la parte Norte y Sur de la Isla de Manhattan y es allí donde ha de proveerse. Cuando se piensa que se está proveyendo veintiseis nuevas vías hacia Long Island para un tráfico que ahora asciende á 64.000 por hora, ó el 25 por 100 del tráfico del «rush-hour» (horas de negocios) al «business-district» (distrito de negocios) y que los cuatro nuevos subterráneos casi terminados, y que los otros cuatro que se han propuesto han de responder á un tráfico que asciende á 142.000 por hora, ó el 56 por 100 para el «business-district» estas proporciones parecen inverosímiles.

Las condiciones físicas son de tal género que aconsejan la casi prohibición de construir más estructuras para los elevados en la parte Sur de Manhattan, y como la opinión pública también se opone es de esperar que todo el tránsito será subterráneo.

Hay un límite para el número de los subterráneos Norte y Sur que puedan ponerse en la parte Sur de Manhattan, pero este límite no se alcanzará en muchos años.

Un proyecto ideal de líneas de transportes debe reunir los siguientes elementos:

- 1.º Un arreglo tal de vías, estaciones, términos y servicios de tren que separe por completo el tráfico local, del «long haul» (tráfico mayor).
- 2.º Un tal arreglo de líneas y vías de modo que las diferentes líneas no se crucen unas con otras y que en ningún punto se encuentren en conflicto.
- 3.º La falta de grandes estaciones en los puntos donde se concentran gran tráfico (como la estación de New York en el puente de Brooklyn) tras las corrientes de personas en desorden y hace la circulación difícil y peligrosa.
- 4.º La comunicación de los puentes, túneles y subterráneos unos con otros en tal modo que haya un sistema de circulación en el servicio de trenes donde las condiciones lo permita. El subterráneo en Manhattan Island debe de proyectarse de modo que hubiera una línea de circunvalación rápida que partiera del Battery, y corriera hasta la parte Este hasta la calle 59 y de aquí cruzase la calle 59 á un subterráneo del Oeste, y de aquí al Battery. Tal sistema de circulación respondería á las exigencias del enorme tráfico de los dos lados de la ciudad y en ambas direcciones.
- 5.º Que los viajes largos por los alrededores de Brooklyn Queens Bronx y New Iersey los hicieran los trenes rápidos y

desembarcara los pasajeros en el distrito de negocios («business district») de Manhattan en el punto ó cerca del de destino sin cambio ninguno.

6.º Donde sea necesario el cambio por causa de un excesivo tráfico, que los trenes Manhattan se haga cargo de él en el lado opuesto del tráfico excesivo, noche y día, quedando así bien equilibrado el movimiento de personas.

No hay ninguna ciudad de la importancia de New York donde el forastero tenga que someterse á tantas molestias para llegar á su destino. Mientras que es verdad que los «ferries» han hecho servicios excelentes distribuyendo miles de personas en las costas de New York, son bajo todos sentidos desagradables y antiguos.

Desde que los ferrocarriles de Pennsylvania Lehigh Valley y Long Island se han unido con los ferrocarriles del New York Central y el New York New Haven y Starsford, el privilegio de desembarcar sus pasajeros en el corazón de la ciudad, es de suponer que los otros ferrocarriles en la costa en New Jersey han de buscar idénticas ventajas.

El ferrocarril central de New Jersey, el Philadelphia y Reading, el Erie, el Delaware, Lackawanna y Westens, el West Shore y el Ontario y Westens no ha de sentir la competencia.

Cada uno de estos ferrocarriles está tratando de construir subterráneos aumentando su capacidad.

Hacemos mención de los túneles que probablemente se construirán, para demostrar la importancia y la necesidad de adoptar un buen plano general del sistema de subterráneo para Manhattan.

Tal plano debe hacerse sobre una larga base teniendo en cuenta el aumento para el porvenir de las necesidades de transporte de la ciudad.

Debe tenerse en cuenta el hecho que hay un límite al desarrollo de nuevas líneas Norte y Sur en Manhattan, y que los nuevos túneles laterales deben de ponerse en modo que puedan distribuir el movimiento de pasajeros de las líneas Norte y Sur.

En sucesivos números nos ocuparemos detalladamente de las nuevas facilidades que alcanza Long Island y de su probable influencia sobre el tráfico en los alrededores de Brooklyn y Queens.

*Traducción del inglés por
Tomás Baldasano.*

— URBANIZACIÓN —

Nuestras noticias.

La crisis del carburo de calcio.—No sabemos bien lo que pasa, si se trata de una especulación, trust ó cosa tal para monopolizar esta materia ya de primera necesidad, si se trata realmente de un enormísimo y repentino aumento de consumo muy superior á la producción ó si además de ambas cosas es un movimiento de agonía de los grandes intereses del petróleo amenazados de muerte próxima é inevitable.

Lo cierto es que el carburo escasea y que hemos tenido que suprimir el alumbrado de la vía y limitarnos al de los coches y estación.

Construcciones.—Nuestro sistema de vender casas á plazos en veinte años permite convertirse en propietarios á muchos industriales, empleados y obreros pagando mensualmente poco más de lo que se paga al casero. Es objeto en la actualidad de muchas preguntas que contestamos con mucho gusto y que van traduciéndose en hechos aunque lentamente.

Habiendo aumentado la subscripción de obligaciones en marzo, hemos aumentado en abril el número de construcciones pagaderas á plazos.

Las más adelantadas son las levantadas para el distinguido escritor D. Arturo Perera, en la manzana 71, para D. Antonio Pérez con fachada á la calle posterior de la manzana 83 y para doña Juliana Martín en los terrenos de la Carretera de Aragón.

El subscriptor de obligaciones coloca bien su dinero obteniendo poco más de 8 por 100 de interés anual.

El comprador de terreno y de casa á plazos posee y disfruta con escaso desembolso de una finca que de otro modo no podría adquirir.

La Compañía gana un poco en la diferencia de interés que cobra del comprador de casas á plazos y entrega al obligacionista, otro poco en la construcción, otro poco en consumo de agua, otro poco en viajes de tranvía dando á los compradores de casas tarjetas para circular por 10 céntimos desde cualquier distancia y algo más en el aumento de valor de los demás terrenos, y con la explotación de los tejares y demás negocios secundarios que se vayan estableciendo.

D. Manuel Santamaría ha empezado la construcción de una finca en la manzana 97 con fachada al Camino de la Cuerda.

La del Sr. Escriche junto á los depósitos partidores va muy adelantada.

Las cercas de fábrica y verja para D. Francisco Igual y D. Rafael Fernández, manzana 73 adelantan bastante.

En la manzana 76 se construye para la venta una casa que se utilizará primero para dependencia y servicio del tejear.

El nuevo hotel para el Consejero Sr. Quintanilla está ya fuera de cimientos en la manzana 98.

La ampliación de otro contiguo al de la Compañía vá muy adelantada.

Para el Consejero Sr. Cirajas se ha construído frente al pinar de Chamartín una de las habitaciones del hotel que proyecta, que se utilizará provisionalmente como casa de guarda.

Nuestro consocio D. Agustín Gutiérrez está ampliando su establecimiento en la entrada de la «Ciudad Lineal» y mejorando algo, aunque no tanto como quisiéramos, el aspecto de aquella parte de la barriada.

Según anunciamos en números anteriores, el día 11 del actual quedó firmado contrato para obras por valor de 12.534 pesetas en los lotes de terreno que en la manzana 74 tiene suscriptos D. Manuel Piquer, siendo dichas obras pagaderas á plazos en veinte años y con sujeción á las demás condiciones establecidas por la Compañía. Se construirá un hotelito de estilo inglés que ha de resultar muy bonito y contribuirá al adelanto de aquella parte de la calle principal.

Las obras de la Iglesia continúan paralizadas con gran sentimiento de muchos vecinos.

De las muchas construcciones proyectadas y á punto de empezar iremos dando cuenta oportunamente.

Colocados 500 metros de vía Phoenix en la Carretera de Aragón, hemos encargado á Altos Hornos de Bilbao otros 1.500 metros. Tan luego los recibamos colcaremos 600 en la Carretera de Aragón en sustitución del carril Haarmann, 400 en los Cuatro Caminos y 500 desde la Plaza de Chamartín al puente sobre el Abroñigal.

Hemos pedido el cambio de tracción animal por la de vapor en el tranvía de Tetuán, Chamartín y Fuenarral acompañando el correspondiente proyecto.

Pasan de 500 las personas ocupadas hoy en todos los trabajos y obras de la Compañía y de particulares en nuestra barriada. Esperamos que en el año próximo excederá este número de 2.000.

Sólo esto basta para que estemos satisfechos cuantos hemos contribuído á la realización de la «Ciudad Lineal».

Funcionan hoy 2 carros, uno de ellos nuevo, 9 wago-netas, 8 volquetes de la Compañía y alquilados otros 15 y una carreta.

* *

La explanación de la calle principal desde la manzana 96 á la 100 adelanta mucho.

Hemos dado este tajo por contrata á peseta el metro cúbico á Antonio López, operario herido en uno de los desmontes con fractura de la clavícula como recompensa por la lealtad con que ha procedido declarando, como era verdad, que nadie tenía culpa del accidente y rechazando consejos encaminados á perjudicar á la Compañía. No está recomendado por nadie ni sabe leer pero suple esta falta con gran celo y actividad.

En otro accidente del trabajo que tuvimos anteriormente cumplimos la ley con exceso, según acostumbramos, pero habiendo advertido en el obrero deslealtad y propósito de seguir consejos de picapleitos lo despedimos con intención de no volver á admitirle al servicio de la Compañía á pesar de estar muy recomendado y de ser pariente de un señor accionista.

* *

Resúmen. Nuestros negocios van bien pero los de la cosecha y los del país en general muy mal. Preferiríamos, por patriotismo que sucediese lo contrario, pero el hecho es que creemos y aconsejamos vender papel del Estado y comprar obligaciones de nuestra Compañía.

* *

Están en poder del encuadernador las 1.500 acciones que nos serán entregadas en esta semana.

El canje debe verificarse personalmente en las oficinas avisando previamente el día y la hora á que se desea verificar el canje.

* *

Buen cocinero ó cocinera.—Se necesita para explotar el lujoso kiosco de la Compañía en la manzana 89 como restaurant, café y merendero donde los viajeros puedan almorzar, cenar ó tomar un vaso de leche, cerveza, etcétera, etc.

La Compañía dará todas las facilidades posibles entre ellas la de la habitación á la persona que se encargue de este negocio que puede ser muy lucrativo en el próximo verano.

* *

Por error de imprenta se consigna el núm. 3.976 para la última obligación suscripta en lugar del 3.796. Después de tirada la cubierta se han suscripto ocho, que hacen un total de 3.804 obligaciones.

* *

En la previsión de que el desarrollo de los asuntos de la Sociedad exija aumento de personal se necesita elegir previamente las personas que reúnan las circunstancias siguientes:

- 1.^a Ser de edad de dieciocho á veinticinco años.
- 2.^a Poseer conocimientos de contabilidad teóricos y prácticos los más extensos posible determinando las casas ú oficinas donde hayan prestado sus servicios anteriormente.
- 3.^a Tener muy buena letra y escribir al dictado con rapidez y buena ortografía.
- 4.^a Ser recomendado por uno ó varios accionistas de la Compañía.

Los aspirantes serán clasificados por orden de méritos por el Jefe de Contabilidad, Cajero é Interventor de la Compañía y por el orden de clasificación serán admitidos á sus servicios.

Sueldo de entrada 75 pesetas mensuales.

El plazo para la presentación de instancias que han de ir de puño y letra de los aspirantes vencerá el 27 del actual á las siete de la tarde.

* *

Rogamos á todas las personas que reciban nuestra Revista comuniquen á la ADMINISTRACIÓN, LA GASCIA, 6, PRIMERO los cambios de domicilio, para que no sufra interrupción el envío del periódico.

RESUMENES de ingresos y pagos verificados por la Compañía Madrileña de Urbanización durante el mes de Enero de 1903.

INGRESOS

VALORES EMITIDOS Y DEPÓSITOS	Pesetas.
Dividendos cobrados por acciones...	1.057,80
Cobrado por obligaciones.....	41.622 »
Pagarés subscritos.....	56.337 »
Un depósito de.....	1.000 »
Otro de.....	1,80
TERRENOS EXPLOTACIÓN	
Vendidos á plazos.....	3.086,95
AGUAS EXPLOTACIÓN	
Suministrada.....	288,40
Vendida en el Hotel.....	2,10
TRANVÍA DE TETUÁN EXPLOTACIÓN	
Metálico.....	2.688 »
Abonos.....	579,50
De la «Sociedad Aplicaciones de la Ingeniería», por venta de carriles usados.....	302,40
De D. J. Mendez, por 500 billetes de Fuencarral á Cuatro Caminos para el servicio combinado con los coches de Alcobendas.....	125 »
Cobrado por saldo de un capote.....	11,25
Idem por gorras.....	20,40
Idem por averías en el coche núm. 1.....	2 »
Venta de la mula «Leona».....	40 »
Idem estiércol.....	7,50
TRANVÍA VENTAS EXPLOTACIÓN	
Recaudación en el mes.....	554,90
Venta de billetes pagados con intereses de obligaciones, con bonificación de 50 por 100.....	67,50
IMPRENTA EXPLOTACIÓN	
De varios señores accionistas, por tarjetas de circulación á precio reducido.....	8,50
Cobrado de varios por subscripción á esta Revista durante el año 1903...	57 »
Idem por impresos.....	5 »
Idem por multa impuesta á un empleado.....	1 »
ARRENDAMIENTO Y VENTA DE CASAS	
Cobrado por amortización.....	10.442,31
Idem por alquileres.....	856,70
ARBOLADO EXPLOTACIÓN	
Por jornales empleados en el riego de árboles.....	4 »
COMISIONES	
Cobrado por este concepto.....	53,48
CONTRIBUCIONES É IMPUESTOS	
Cobrado por descuento de 3 por 100 para la Hacienda, de los intereses de obligaciones, pagarés y depósitos, pagados en el mes.....	479,89
Cobrado de varios por la contribución de sus terrenos.....	28 »
GASTOS GENERALES	
Multa.....	1 »
FERROCARRIL DE LA «CIUDAD LINEAL»	
Cobrado del asilo del S. C. de J., por rotura de traviesas y desperfecto de una vagoneta de hierro.....	20 »
Reintegro de lo incluido de más en una nómina, por rebaja de sueldo.....	2,75
TERRENOS EN COMISIÓN	
Cobrado á cuenta.....	91,65
D. HILARIÓN G. DEL CASTILLO	
Por alquiler del hotel «La Tierruca», mes actual.....	125 »
Cobrado é ingresado por el señor Director como apoderado, por intereses de obligaciones, de los que se deducen 32,60 pesetas por el 3 por 100 para la Hacienda, por la contribución de sus terrenos.....	187,40
SUMAN LOS INGRESOS.....	120.097,18

PAGOS

PAGOS		Pesetas.			
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN					
CONSEJO					
Personal.....	333,33	}	483,33		
Dietas de los señores Consejeros, sesión 198.....	150 »				
DIRECCIÓN					
Personal administrativo.....	1.784,10	}	2.548,10		
Idem facultativo.....	295 »				
Idem temporero.....	469 »				
PUBLICIDAD					
Anuncios y subscripciones.....	398 »	}	452,65		
Gastos de reparto y envío á provincias de los números 149, 150 y 151 de LA CIUDAD LINEAL.....	59,65				
GASTOS GENERALES					
A la Fábrica de Electricidad de Espuñes, por alumbrado de oficinas en diciembre último.....	42,68	}	767,61		
A D. P. Pérez, gratificación por el servicio telefónico entre el Hotel de la Compañía y el kiosco de la manzana 77, en diciembre último y mes actual.....	15,50				
A D. B. de Castro, por encuadernación de periódicos.....	23,70				
A la «Librería del Herald» por la obra <i>Controle des Chemins de Fer</i> , y la de Acetileno de González Murciano.....	20 »				
A los Sres. Laporta Hermanos, por un plano á línea y un cliché.....	13,16				
A la «Librería Internacional», por un diccionario <i>Español-Francés</i>	33 »				
A D. E. R. por un artículo de colaboración.....	50 »				
A la Excm. Sra. Viuda de Muruve, por alquiler del local de oficinas, mes actual.....	229,15				
Gratificación de porteria.....	5 »				
A D. P. Pérez, para gratificación de varios obreros.....	25 »				
A D. J. Fernández, para gasto de locomoción.....	7,50				
A la Compañía de Alumbrado y Calefacción por Gas, por alquiler de contador y consumo.....	11,67				
A D. J. Quijano, por carbón para las oficinas.....	120 »				
A la Compañía de Construcciones Eléctricas, por 12 lámparas incandescentes.....	12 »				
A D. Carlos Ferreiro, por dos libros de 500 folios para la Contabilidad y 12 cuadernos para la Intervención.....	31 »				
Al mismo, por objetos de escritorio..	39 »				
A D. Anastasio Chulilla, por idem.....	2,75				
Papel y goma, para el Hotel.....	2 »				
A D. V. Castillo, por trabajos de carpintería.....	22,50				
A la Compañía de Tabacos, por una caja de cigarros, para un obsequio.	30 »				
Gastos menores del mes.....	32 »				
TERRENOS 1.º ESTABLECIMIENTO					
A D. Luis García Arias, por gestiones para la compra de tierras.....	124,90	}	390,85		
Al mismo, por comisión de compra de tierras á D. Pablo Sánchez.....	100 »				
Por inscripción de varias escrituras en el Registro de la Propiedad de Alcalá de Henares.....	62,45				
Jornales para obras en la carretera de Aragón.....	41,50				
A D. R. Fernández, por pintar cuatro tarjetones para anuncios de la venta de terrenos.....	30 »				
Al mismo, por pintar ocho columnas con rótulos de calles.....	32 »				
AGUAS 1.º ESTABLECIMIENTO					
A D. R. Rodríguez, por varias llaves de paso.....	93 »			}	
A D. M. Rodríguez, á cuenta de su factura por 327 metros de tubería de hierro suministrada.....	500 »				
Colocación de tubería en la Carretera de Aragón y de contadores.....				226,50	}
A D. V. Moreno, por 15 metros de zanja, descontada una pala.....		9,85			
AGUAS EXPLOTACIÓN					
A D. J. Quijano, su factura de diciembre último, por 4.252 kilogramos de carbón para la máquina elevadora á 52 ptas. los 1.000 kilos.		221 »	}	388,75	
Jornales por elevación.....		157,75			
Gratificaciones.....		10 »			
TRANVÍA DE TETUÁN EXPLOTACIÓN					
Gastos.....				4.119,16	
TRANVÍA DE LAS VENTAS EXPLOTACIÓN					
Gastos.....				685,50	
IMPRENTA EXPLOTACIÓN					
Jornales del personal.....		378,40	}	1.020 »	
Locomoción para llevar pruebas y encargos á las oficinas.....		5 »			
Cisco, jabón, cuerdas, harina, hojotes para carpetas y otros artículos....		11,60			
A D. T. Sainz y Romillo, su factura de 13 de noviembre último por papel.....		550 »	}		
Redacción del periódico en diciembre.....		75 »			
COMISIONES					
Satisfecho por este concepto.....				309 »	
FERROCARRIL DE LA «CIUDAD LINEAL»					
Importe de varias facturas por cebada, paja, asistencia y herraje del ganado, esquilado y medicamentos.		1.105,29	}		
Jornales construcción vía y material móvil.....		1.267 »			
Desmontes, asiento de vía y terraplenes en la calle Principal, manzanas 73, 78, 80, 97 y 98, Carretera de Aragón y calle del Vizconde de los Asilos.....		3.046,42	}	6.762,08	
Rastrillas.....		52,50			
Tirantillas.....		114,12	}		
Un hacha y algodón borra.....		3,20			
A D. J. Rodríguez, por guarda de herramientas.....		7,50	}		
A D. F. Palomeque, á cuenta de aduquines.....		500 »			
A D. José Gayo, por empedrado de 268 metros lineales de vía á 0,75 pesetas el metro.....		201 »	}		
Escobas, astiles, etc.....		62,50			
Grasas.....		16,65	}		
Entradas de volquetes en Madrid....		1 »			
Trabajos del guarnicionero.....		116,75	}		
Hoja de lata.....		8,50			
Lija.....		2,50	}		
Estañó.....		3,20			
Aldavillas.....		1,10	}		
A Larrumbide y Compañía, por 2.000 kilogramos de hulla á 54 pesetas los 1.000 kilos.....		108 »			
Manillones.....		12 »	}		
Lavado de paños.....		2 »			
Aceite y aceite secante.....		10,85	}		
A D. A. Camacho por alcohol, petróleo, cabos y vinagre.....		47,30			
Una cuba.....		4 »	}		
Mulas y volquetes.....		44 »			
Gastos menores.....		19,70	}		
Gratificación á los carreteros conductores de traviesas.....		5 »			
TRANVÍA DE TETUÁN 1.º ESTABLECIMIENTO					
A D. Adolfo Ramírez de Arellano, por 12 faroles á 17 pesetas uno.....		204 »	}	372,89	
A D. Antonio Quintana, su factura de 30 de septiembre por efectos de ferretería.....					
A D. S. Beltrán, por cambio de cuatro ruedas inútiles por otras cuatro útiles.....		30 »	}		
A la Sra. Viuda de Ochandarena, por herramientas para el vidriero.....		2,70			
Jornales por colocación de un cambio de vía.....		474,12	}	301 »	
Idem por renovación de vía.....		301 »			

	Pesetas.	
A D. F. Fernández, por pintar de minio las chapas del coche núm. 4...	12 »	
A D. J. Garrouste, portes y camionaje de cuatro bultos procedentes de Zaragoza...	64,65	
A D. J. Rodríguez, por un hacha...	2 »	1.944,91
A D. A. de las Heras, por dos faroles nuevos para el coche número 17 y otro para un reflector...	60,75	
A la fundición de San Rafael, su factura de 31 de diciembre por reparación de agujas, dos faroles, ocho cajas de engrase y 23 asas niqueladas.	420,80	
ARBOLADO I.º ESTABLECIMIENTO		
Jornales por plantación en terrenos de la Carretera de Aragón...	111,05	
A D. J. Navarro, por zanjias para plantación...	291,50	
Al sereno de la «Ciudad Lineal» sus haberes de diciembre y gratificación de Navidad...	42,50	1.650,80
A D. J. Sanz, por zanjias para plantación...	360,75	
Jornales para poda...	137,50	
Idem para plantación...	192,75	
A D. J. Garrouste, por transporte...	14,75	
A D. F. Pouzet, á cuenta de arbolado que ha suministrado á la Comp.ª	500 »	
INTERESES, CUENTA GENERAL		
Por obligaciones...	10,570 »	
Por pagarés...	4,362,12	15,829,45
Por depósitos...	897,33	
EDIFICIOS Y CONSTRUCCIONES		
A D. F. Achaques, á cuenta de obras.	1,700 »	
A D. F. Benito, por un depósito para agua, manzana 73...	350 »	
A D. J. Rodríguez, por desmontes...	776,19	
Transportes de ladrillos...	18,40	
A J. Barrios, trabajos para colocación de tubería...	2,31	
A D. F. Benito, saldo de obras...	600 »	
A D. F. Cabañas, por una verja de hierro y dos puertas...	262 »	
A D. M. González, á cuenta de obras.	2,900 »	9.003,10
Kiosco de las manzanas 89 y 90: A la Sociedad «Aplicaciones de la Ingeniería» á cuenta de esta obra...	2,302,40	
A D. A. G. López, por cuatro rejas...	55 »	
Hotel Kruger: A D. J. Navarro, por 35 hoyos para árboles...	21 »	
Jornales para plantación...	6 »	
Hotel manzana 98, J, 15: A D. J. Navarro, por 14 hoyos para árboles...	7,80	
Jornales para plantación...	2 »	
CONTRIBUCIONES E IMPUESTOS		
Por papel de pagos al Estado, para reintegro de un copiadore de cartas, pólizas, pagarés, timbres móviles y sellos gastados en el mes...	190,02	17.252,19
A la Hacienda, como depósito á la resulta de un recurso interpuesto sobre el pago de utilidades de 1901.	17.062,17	
PAGARES		
Uno de...	10.000 »	
Tres de 5.000...	15.000 »	
Uno de...	3.000 »	
Otro de...	2.500 »	
Otro de...	2.100 »	
Otro de...	2.000 »	
Otro de...	1.600 »	46.505 »
Otro de...	1.500 »	
Seis de 1.000...	6.000 »	
Uno de...	800 »	
Dos de 600...	1.200 »	
Uno de...	500 »	
Otro de...	205 »	
Otro de...	100 »	
TEJAR		
Jornales en descarga de hornos...	300,32	
DERECHOS DEL FUNDADOR		
Pagado por este concepto según artículo 6.º de los Estatutos...	114,46	
TRANVIA VENTAS I.º ESTABLECIMIENTO		
A D. F. Palomeque, por 3.518 adoquines...	1.160,94	1.215,44
Arreglo de vía en el puente...	6 »	
Trabajos en la Carretera de Aragón.	48,50	

	Pesetas.	
ALUMBRADO POR ACETILENO		
A D. R. Pérez, por dos gasómetros...	325 »	
A Xifré, por carburo de calcio...	389,25	
A D. S. Beltrán, por dos reflectores usados...	10 »	
A la Compañía de Contadores por varios aparatos...	13,40	794,65
A D. R. Fernández, por pintar un aparato grande y dos pequeños...	27 »	
Jornales por arreglo de aparatos...	18 »	
Idem para instalación en casa del Sr. Vallejo...	12 »	
DEPÓSITOS		
Uno de...	3.000 »	
Dos de 1.000...	2.000 »	5.016,40
Uno de...	16,40	
FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN		
A la Sociedad «Aplicaciones de la Ingeniería» por variación del proyecto del ferrocarril subterráneo...	1.000 »	
MOBILIARIO Y ENSERES		
A la Papelería Alemana, por un perforador Leitz.	3,50	
FIANZAS DE EMPLEADOS		
Devolución de la de dos cobradores...	200 »	
DEUDORES VARIOS		
A D. C. Ferreiro, por 400 tiras de papel...	4 »	
D. JUAN RON (Terrenos manzanas pares.)		
Por los cinco plazos mensuales de á 1.000 pesetas desde 7 de mayo de 1902 á 7 de octubre del mismo año...	5.000 »	
D. HILARIÓN G. DEL CASTILLO		
Pagado por cuenta y orden de dicho señor al Procurador D. Pedro Gauna, por derechos y gastos suplidos en pleito sobre liberación de unas obligaciones...	60,10	
GASTOS JUDICIALES		
Al Procurador D. Pedro Gauna, por gastos suplidos y derechos en pleito con la Fábrica de Electricidad de Tetuán, Florencio Dominguez y doña Elisa Constance Arthur...	707,62	
RED TELEFÓNICA DE LA «CIUDAD LINEAL»		
A C. Portillo, por arreglo y colocación...	23 »	
SUMAN LOS PAGOS		124.886,32
RESÚMEN. —Existencia en 1.º de enero de 1903...	24.509,27	
Ingresos en diciembre...	120.097,18	
SUMA		144.606,45
Pagos en enero		124.886,32
Existencia en 1.º de febrero de 1903		19.720,13

El Director,
Arturo Soria y Mata.

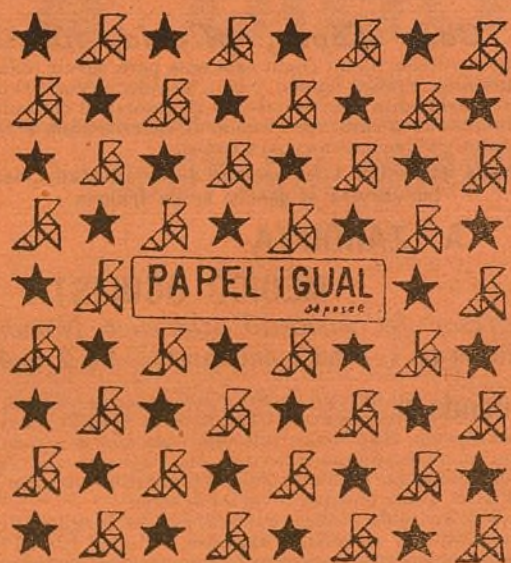
NOTA. Desde el primer día de la Sociedad, 3 de marzo de 1894, se han publicado, sin excepción, todas las cuentas mensuales. Los comprobantes á disposición de los accionistas durante todo el año.

PROGRESOS DE LA DECENA

OBLIGACIONES subscriptas...	3.804
» amortizadas...	167
LOTES DE TERRENOS. —1 vendido durante la última decena importan 1.015,63 ptas, que viene á aumentar las garantías de las obligaciones y de los pagarés de la Compañía.	
Total importe de los 861 lotes vendidos á plazos, 934.382,60 pesetas.	

Se recuerda á los que habitan en las inmediaciones de nuestra línea de Cuatro Caminos á Tetuán, Chamartín y Fuencarral que comprando una acción pueden circular hasta Tetuán por 5 céntimos, á Chamartín por 10 y á Fuencarral por 15. A los señores accionistas residentes en Fuencarral y Tetuán también y con mayor motivo se lo recordamos para que hagan uso de su derecho.

Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización.
Estación del tranvía.—Chamartín de la Rosa.



Papel de fumar,
el mejor y más fino.

Libritos á 10 y 15 céntimos.

Depósito: Arco Santa María, 23, pral.

Arthur Koppel.—Berlin.

CONSTRUCTOR DE FERROCARRILES PORTÁTILES Y FIJOS

Oficinas: **Calle de Atocha, 20.**

MADRID

Carriles
de acero.

Vagonetas para minas.

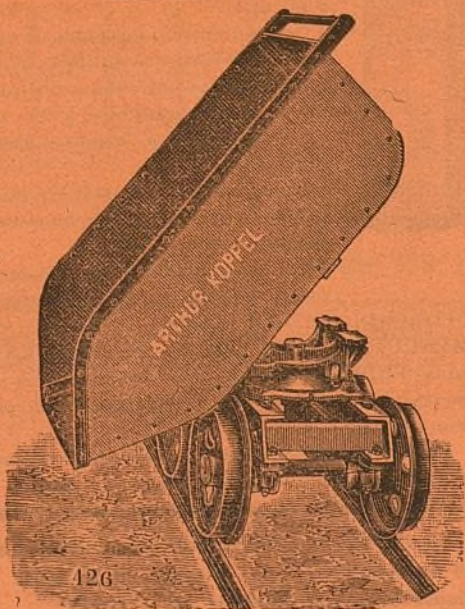
Cambios de vía.

Placas
giratorias.

Ruedas
de acero.

Vías portátiles.

Locomotoras.



426

AUGUSTO DELBREIL

Grabador de la Compañía Mad.^a de Urbanización.
Espoz y Mina, 34 (todo el edificio).—Madrid.
Casa fundada en 1859.



Sellos de cautchú; máquinas y accesorios para fabricarlos. —Sellos y timbres metálicos de toda clase. —Calados. —Aparatos tipográficos y autográficos. —Letras y chapas de metal y de metal esmaltado.

Se desean corresponsales en provincias y Ultramar.

M. MARTÍNEZ

TAPICERO.—ALAMEDA, 4.

Se hacen toda clase de muebles de tapicería, colgaduras y decorado de habitaciones á precios económicos.

A los accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización se les hará un descuento del 10 por 100.

El jabón, hecho en casa.

MANUAL

absolutamente práctico.— Contiene claras
y precisas fórmulas para fabricar
en casa el jabón de tocador
y lavadero, crudo y
— cocido —

UNA peseta el ejemplar en todas las librerías.

Recordatorios.

FERREIRO.—FUENCARRAL, 12

OBJETOS DE ESCRITORIO

Para defunción y sus recordatorios podemos ofrecer al público, gracias á los grandes elementos con que contamos, los trabajos de mejor gusto y variedad conocidos, dentro de las tarifas más accesibles á toda fortuna.

12, Fuencarral, 12.



Talleres
para la re-
paración
de auto-
móviles.—
GARAGE
Repara-
ción y
construc-
ción de
toda clase
de
máquinas.

ANTONIO ORTEGA
SANDOVAL, 2, esquina á Fuencarral.
MADRID

Las caries, dolores de muelas, inflamación de las encías
y en general todas las enfermedades de la boca se evitan
siempre con el **ELIXIR DENTIFRICO** de

MAX LOVEL



Poderoso antiséptico, según
lo acreditan certificados facul-
tativos y han comprobado las
numerosas personas que lo
usan.

Es un producto eminente-
mente higiénico, de agradable
sabor y exquisito aroma.

UNA peseta frasco

en farmacias, droguerías y per-
fumerías.

Depósito general, **G. Gar-
cía, Calle de Mariana**
Pineda, núm. 1, entresuelo.
MADRID

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

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

Advertencia.

Se ruega á las personas que depositen cantidades
para la Compañía en las Sucursales del Banco de
España lo hagan en esta forma:
«Para la cuenta corriente de la Compañía Madrile-
ña de Urbanización»

Los giros, letras y libranzas deberán extenderse á
nombre de la Compañía ó de su Director sin desig-
nar nombre ni apellidos.

Poniendo el nombre y apellidos del Director ó del
Subdirector hay que mover sus cuentas corrientes par-
ticulares, lo que ocasiona dificultades y pérdidas de
tiempo.

Profesor de Derecho. En la Administración de
este periódico Lagasca, 6,
primero, se dará razón.

Casa López, Alcalá, 108.

Todos lo dicen; nadie como esta casa para servir toda clase
de coloniales. Fresco, bueno y bien pesado, 2 por 100 de des-
cuento á toda nota que exceda de 25 pesetas al contado. Es-
pecialidades de la casa: vino rancio de catorce años á 1,75 bo-
tella; sales y algas marinas para baños.

Se sirve á domicilio. A los vecinos de la «Ciudad Lineal» se
les servirá el género en su tranvía.

A. ZARDOYA

MÉDICO OCULISTA

Profesor del Instituto oftálmico Nacional.
Valverde, 1, cuad.º, entresuelo.—De 2 á 4.

Se vende un terreno de 400 metros cuadrados en la «Ciudad Lineal», Camino de la Cuerda, muy próximo al tranvía. Hay construida una casa con seis habitaciones, con su correspondiente retrete, una vaquería con 12 plazas y dos dependencias para almacén de alimentos, un gran patio con su pozo. Tiene plantados varios árboles.

El precio de dicho terreno y demás es 5.000 pesetas.

Para tratar con **D. Pedro Aspizúa**, «Ciudad Lineal», calle principal, núm. 4, huerta, ó San Leonardo, núm. 6, Madrid.

ANUNCIADOR UNIVERSAL

Oficinas: **MONTERA, 40, 2.º**

Esta empresa anunciadora se encarga de la publicación de toda clase de anuncios en los periódicos de Madrid, provincias y extranjero. Anuncios combinados, á precios muy económicos. Esquelas de defunción, novenario y aniversario á precios muy reducidos.

Grandes descuentos en toda clase de anuncios.

PIDANSE TARIFAS

PAJARETE ORQUIDIADO



Es un tónico analéptico y alimenticio de poder reparador, muy enérgico y estimulante de la acción nutritiva; es el único que, reduciendo los gastos, reintegra las fuerzas perdidas por el desgaste orgánico, las enfermedades, los excesos y la vejez.

Como producto higiénico, el uso diario de este vino mantiene en equilibrio la salud, y es conveniente á los individuos de temperamento débil, á los impotentes y á los que no asimilan bien los alimentos, siendo el gasto mayor que el ingreso.

Repone inmediatamente la sangre, regulariza la menstruación y es conveniente después de las grandes hemorragias.

Por el aumento de la oxihemoglobina, es de acción pronta y segura contra la **ANEMIA**, **CLOROSIS**, **LEUCOCITEMIA**, **DEBILIDAD**, **ASTENIA MUSCULAR**, **RAQUITISMO**, **ESCROFULAS**, y sobre todo, en la **TUBERCULOSIS**, pues nutriendo los enfermos se refuerzan las defensas propias del organismo para la eliminación del bacilo de Koch.

Depositario, **G. García, Capellanes, 1.**—Pídase en todas las buenas farmacias.—**Borrell, Puerta del Sol, 5.**

Se reciben anuncios y subscripciones para esta Revista en la Administración, Lagasca, 6, primero, y en el Anunciador Universal, Montera, 40, segundo.