



HEMEROTECA  
MUNICIPAL  
MADRID

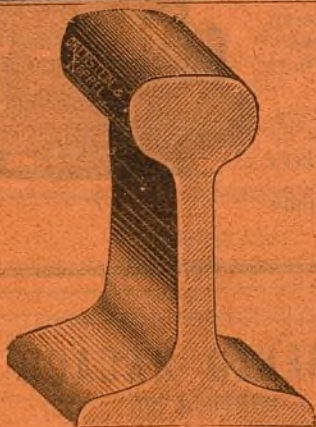
# LA CIUDAD LINEAL

*Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.*

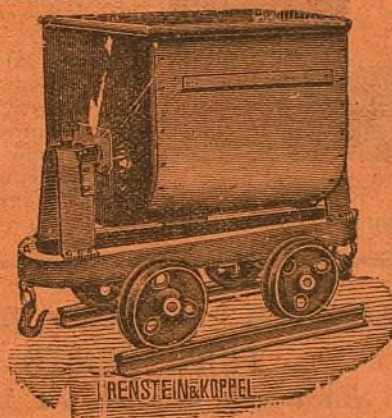
AÑO VII

MADRID (Chamartin) 30 DE JUNIO DE 1903.

NUM. 167.



Sociedad Española  
de  
Material Ferroviario, *antes*  
**Orenstein y Koppel,**  
Madrid.  
*Carrera de San Jerónimo, 44.*  
Carriles,  
vía portátil y fija, cambios  
de vía y placas giratorias.  
Vagonetas y vagones  
Locomotoras.



Compañía Madrileña de Urbanización.

## EMISIÓN DE OBLIGACIONES

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

Las 1.500 obligaciones de la 1.<sup>a</sup> 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 EMISIÓN DE LA SEGUNDA SERIE que comprende desde el 3.001 al 6.000, al PRECIO DE 475 PESETAS CADA OBLIGACIÓN DE 500 PESETAS.

Número de la última obligación subscripta ..... 4.243.

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, almacen de materiales, alumbrado, etc., etc.

## KIOSCO DE LA CIUDAD LINEAL CAFÉ-RESTAURANT

ESTABLECIDO POR LA

## SOCIEDAD DE ESPECTÁCULOS

Almuerzos.

Cenas.

Se admiten encargos para bodas, banquetes  
y reuniones.

Géneros de 1.<sup>a</sup> calidad.—Precios económicos.  
Teléfono 1.215.

Refrescos.

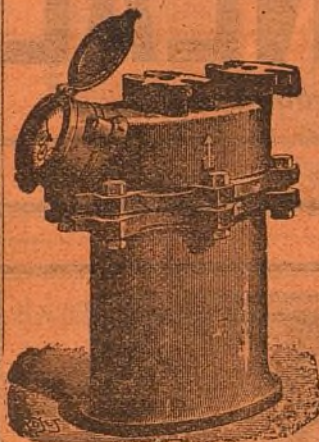
Licores.

Ayuntamiento de Madrid



# RAFAEL RODRÍGUEZ

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



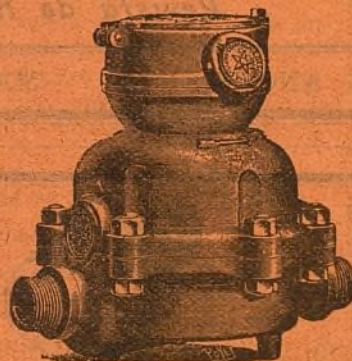
## CONTADORES PARA AGUA

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.<sup>ta</sup> Mad.<sup>a</sup> 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 Espiritu 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.<sup>a</sup> 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.



# 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) 30 DE JUNIO DE 1903.

NUM. 167.

## Sumario.

A la Sociedad de Espectáculos de la «Ciudad Lineal» (2.<sup>a</sup> carta abierta).—Problema del tráfico de pasajeros del Greater New York. (Conclusión).—El Album de Minerva.—Urbanización: Nuestras noticias.—Gastos de la «Fiesta del Arbol», celebrada el 17 de mayo.—Arturo Soria. Curso de tres lecciones de trabajo manual.—Café restaurant de la «Ciudad Lineal».—Progresos de la decena.—Venta de terrenos, á plazos mensuales, en la «Ciudad Lineal».—Construcciones en la «Ciudad Lineal».

## A la Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal.

### 2.<sup>a</sup> Carta abierta.

### La construcción de una plaza de toros-teatro en nuestros terrenos.

Mis queridos consocios: Puesto que mi primera carta ha sido tan bien recibida y me excitan ustedes á que les mande la 2.<sup>a</sup> aquí vá, dedicada al proyecto que ustedes tienen de construir cuanto antes una plaza de toros en nuestros terrenos.

Mi opinión sobre esta materia ya la expuse en mi carta anterior. Hacer un edificio que sirva á la vez para plaza de toros y para teatro al aire libre; una especie de Circo de Price, pero mucho más grande, capaz para cinco ó seis mil espectadores, cortando los tendidos en una quinta ó sexta parte de su extensión total, y destinándola á escenario, del que también podría formar parte la arena, en la misma forma artística y original que se viene haciendo en el anfiteatro de Béziers (Francia), el cual podría servirnos de modelo.

No se me ocultan las dificultades que hay para llevar adelante esa empresa que exige muchos gastos de construcción y de explotación y que sería una novedad á la que no está acostumbrado nuestro público (1).

Pero, mi principal razón es ésta, ¿por qué lo que se está haciendo de varios años á esta parte en Béziers, no ha de poder hacerse en nuestro Madrid que cuenta con una población quince veces mayor que la de aquella ciudad francesa? ¿En nuestro Madrid tan animado, tan bullanguero, que los días de fiesta invade la Plaza de Toros y se disputa las localidades de todos nuestros teatros, ó inunda de gente los cafés y los ventorrillos de los alrededores y que vendrá seguramente á nuestra «Ciudad Lineal» si sabemos atraerle debidamente?

Es verdad que allí, en Béziers, tienen un empresario decidido y valiente, que arriesgó su capital en el negocio y que no se desanimó al perder dinero el primer año. Es verdad que allí

(1) En esa misma novedad y en lo aficionado que el público de Madrid es á la música, al teatro y á los espectáculos al aire libre fundo yo grandes esperanzas de que daría muy buen resultado un teatro como el que yo pretendo construir, si era construido y explotado debidamente.

tienen también un compositor como Saint-Saëns, que es el que con su gran talento ha conseguido atraer al público llevándole á un espectáculo completamente nuevo y consiguiendo hacer de Béziers durante el mes de agosto, la Bayreuth de Francia, como han dicho nuestros vecinos (1). Pero también aquí podríamos hallar ambas cosas; un empresario decidido y un compositor notable. Intentémoslo con decisión, y si conseguimos empezar, si logramos que se dé la primera representación en nuestro teatro al aire libre, tengo la firme convicción de que la empresa está asegurada, como estuvo asegurada la «Ciudad Lineal» desde el día en que fué construida la primera casa en nuestros terrenos.

Que dirán todos que la dificultad está precisamente en eso. En llegar á dar la primera representación, porque eso supondría la plaza-teatro terminada y hallados el empresario que la explotara y la compañía que diera funciones.

¿Cómo hacer todo eso? Daré mi opinión, y corregida ó ampliada por la de otros de mis consocios, quizás nos dé la solución para conseguir ver construido y explotado en la «Ciudad Lineal» el teatro al aire libre por el que tanto suspiro.

Tenemos que prescindir del gran capitalista, siempre receloso y más en España para empresas nuevas. No hay que pensar tampoco en hacer de nuestro teatro griego, un teatro nacional ó municipal, construido y explotado gracias al apoyo oficial del Estado ó del Ayuntamiento de Madrid que le concedieran una subvención durante algunos años, al cabo de los cuales pasara á ser propiedad de alguna de aquellas entidades (2). Contando sólo con la iniciativa particular, con el esfuerzo propio y con la asociación de los muchos pocos, debemos buscar al gran público, al pequeño capitalista, como lo ha buscado y lo ha hallado siempre la Compañía Madrileña de Urbanización y con su ayuda elevar el capital de la «Sociedad de Espectáculos» á un millón de pesetas, añadiendo á los propósitos sociales la construcción de un gran anfiteatro en la «Ciudad Lineal», destinado á corridas de toros, á funciones de teatros, á conciertos y, en general, á toda clase de espectáculos á que se prestaría un edificio de esa naturaleza.

Para atraer al público y conseguir que suscribiera ese millón de pesetas que yo presupongo, debería empezarse por ha-

(1) No es Béziers la única población francesa en que se dan con excelente resultado artístico y económico, representaciones de esa naturaleza. En Orange (también en el Mediodía de Francia) se representan todos los años funciones análogas á las de Béziers, y el año pasado en el antiguo anfiteatro de Bayonne, el ilustre Monet-Sully, el orgullo de Francia como actor trágico, representó varias veces el *Edipo rey* de Esquilo. Como se vé, pues, las representaciones teatrales al aire libre se van generalizando, haciendo una marcada tendencia á la restauración del teatro clásico, de Grecia y Roma, mucho más artístico, más sano, más hermoso y con más recursos que el teatro moderno celebrando funciones de noche, en local reducido y con luz artificial.

(2) En el extranjero, convencidos de la misión grandemente educativa que el teatro tiene, se preocupan mucho, de algunos años á esta parte, de crear teatros populares, algunos de ellos completamente gratuitos. Ahí están los teatros de Strasburgo, de Praga, de Wiesbaden, de Dresde, de Viena, etc. En París se está tratando de hacer un gran teatro popular que tenga una subvención anual de 100.000 francos y que al cabo de cincuenta años pase á ser propiedad del Ayuntamiento.



cer un proyecto detallado de la plaza-teatro, con planos, presupuesto de coste, gastos de explotación, representaciones y espectáculos que podrían darse, etc. Si, como yo creo, en esa «Sociedad de Espectáculos» hay algún arquitecto, debemos invitarle á que haga dicho proyecto, lo cual no sería difícil porque le bastaría reproducir un teatro antiguo, griego ó romano, de los que han quedado restos y que han sido estudiados y reproducidos en muchas obras de arquitectura. Por ejemplo; el teatro nuestro de Murviedro, la antigua Sagunto, cerca de Valencia; los teatros antiguos de Italia, de Grecia, etcétera.

Como se trata de una tentativa, y con el fin de evitar gastos, el proyecto habría de ser hecho por el arquitecto de referencia gratis, pero á condición de que si se emprendía su construcción fuera pagado por los planos hechos ó se le encomendara la dirección de las obras.

Una vez terminados los planos se los enseñaría á nuestros autores, á nuestros actores y á nuestros compositores y solicitaría con gran empeño el concurso de Echegaray el grande, de Sellés el ilustre (que tan interesado está en que nuestra «Ciudad Lineal» prospere), de Dicenta que tan atrevido y tan valiente es en todas sus concepciones teatrales, de Galdós, el infatigable campeón, de Benavente, tan original, de los Quintero tan inspirados, tan trabajadores y tan chispeantes; solicitaría de Bretón, de Chapi, de Villa y de Vives y en general de todos nuestros autores y nuestros maestros, veteranos y noveles, que escribieran algo á propósito para ser representado en nuestro teatro, del que podrían sacar gran partido por sus especiales condiciones, tales como el tener un gran escenario formado en parte por el redondel unido al escenario propiamente dicho por una gran rampa ó una escalinata; el celebrarse las funciones al aire libre y con luz natural, la posibilidad de trabajar grandes masas corales, etc.

Y entonces lanzaría al público la idea, publicando á manera de anuncio un folleto de propaganda en él; que se exhibieran los planos del anfiteatro ó teatro griego de la «Ciudad Lineal», en el que se diera cuenta de lo que está sucediendo en el Mediodía de Francia de algunos años á esta parte, de nuestros esfuerzos por implantar esos espectáculos en Madrid y de nuestras gestiones con los autores, maestros y actores españoles. Y yo creo que el público vendría y suscribiría el capital necesario para llevar adelante esa empresa que es muy hermosa como idea artística de renovación y mejora del teatro contemporáneo y que podría constituir un buen negocio, como empresa industrial.

Creo más. Creo que si los accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización fueran todos como deberían ser y dejaran á un lado su apocamiento y su apatía, no teníamos necesidad de acudir al público extraño, sino que nosotros solos, todos nosotros unidos, deberíamos hacer y explotar esa plaza de toros-teatro, que tanto habría de beneficiarnos llevando gente á nuestros terrenos, mejorando y aumentando el valor de nuestras fincas y haciendo una gran propaganda á favor de nuestra «Ciudad Lineal».

Y para que no se me diga que no predico con el ejemplo, ahí van mis ofrecimientos. Si se amplía el capital de esa «Sociedad de Espectáculos» hasta un millón de pesetas y es uno de los propósitos sociales la construcción de una plaza-teatro en la forma indicada, yo me comprometo á tomar acciones por valor de 10.000 pesetas, á condición de que sea suscrito todo el capital social y de que se emprenda inmediatamente la construcción de dicho edificio. En nuestra «Ciudad Lineal» hay grandes capitalistas y hay muchas personas que como accionistas, como suscriptores de pagarés ó de obligaciones, ó como poseedores de lotes de terreno, están muy interesados en que la «Ciudad Lineal» vaya adelante y sea terminada lo más pronto posible. La construcción y explotación de un teatro griego en nuestros terrenos habría de dar un gran impulso á la «Ciudad Lineal» llevando á ella población, laboriosidad, capital é iniciativas industriales; sería, además, el mejor anuncio para nuestra empresa de urbanización y mejora de los alrededores de Madrid. ¿No será posible, pues, encontrar ahí, docientas personas que suscriban acciones por valor de 5.000 pesetas cada persona y que lleven á feliz término esta idea?

¿Cómo habría de ser hecho el teatro griego que yo proyecto? Apasionado por el teatro y entusiasta grande de la arquitectura, si yo dispusiera de dinero abundante haría un soberbio edificio, espacioso, rodeado de jardines y que llamara la atención por su riqueza y por su buen gusto. En la necesidad de facilitar su realización y de asegurar el negocio, comprendo que hay que quitar *jierro* á la imaginación y no pensar sino en un proyecto barato, haciendo un edificio lo más reducido posible.

Así, y con el fin de reducir gastos la plaza-teatro podría ser construida en algunos lotes de los que hay ahí más bajos que la calle principal, para aprovechar el desnivel del terreno, siguiendo en esto el ejemplo de los antiguos que casi siempre construían sus teatros en la falda de las colinas. La Compañía

Madrileña de Urbanización nos daría seguramente grandes facilidades en el pago del terreno á largos plazos y en el pago de los ladrillos que ella misma nos suministraría de sus propios tejares, casi al pie de obra. El edificio sería sencillo, hecho de ladrillo ordinario, sin adornos ó con muy pocos, pero dispuesto de modo que el día en que el negocio estuviera asegurado y hubiera capital abundante, pudiera ser grandemente embellecido, recubriendo y adornando pilastras y columnas con cemento, estucando paredes, colocando frisos y bajo-relieves, cubriendo el edificio con un *velarium* ó con una montera de cristales que impidiera la lluvia y no quitara luz; en suma, hermoseándolo todo lo posible.

La explotación de la plaza-teatro podría hacerse por la misma compañía propietaria si tenía dinero suficiente ó por un empresario á quien se le cediera el edificio. También podría hacerse una combinación por virtud de la cual, la compañía propietaria pusiera el edificio y el empresario aportara capital de explotación, repartiéndose entre ambos las ganancias que hubiera.

Acaso lo mejor fuera que una vez terminado el edificio se ofreciera á los empresarios de Madrid, en estas ó parecidas condiciones: 1.ª Cesión gratuita durante uno ó dos años. La Compañía propietaria del teatro no cobrará nada por alquiler sino en el caso de que hubiera ganancias y entonces percibiría un tanto por ciento. 2.ª En ese teatro el empresario podrá celebrar, á su elección, los siguientes espectáculos: corridas de toros, funciones de circo, concursos de orfeones ó bandas de música, conciertos, oratorios, óperas, zarzuelas, dramas, etcétera. 3.ª Obligación por parte del empresario de dar un minimum de funciones teatrales durante el año; por ejemplo, diez, celebradas en cualquier época, á su elección, pero de día y con luz natural. 4.ª Obligación de estrenar por lo menos tres obras escritas expresamente para dicho teatro, con música ó sin ella pero de autor español.

Yo creo que si hay teatro griego en nuestros terrenos, habrá empresario que quiera explotarlo. Si hay empresario, habrá autores que escriban y maestros que compongan obras expresamente para él. Si hay autores, habrá actores á quienes seducirá mucho la idea de representar en un teatro de esas condiciones. Y si hay actores que se presenten, habrá público que vaya á oírles y aplaudirles. Lo principal, pues, á mi juicio, es que el teatro sea hecho.

\* \*

Este es mi proyecto. Deséchenlo si les parece disparatado, si creen ustedes que es empresa temeraria por lo nueva ó por considerar que el público no vendrá á nuestros terrenos aunque le atraigamos con diversiones cultas y variadas y aunque pongamos á su disposición tranvías que en pocos minutos y por poco dinero le coloquen en la «Ciudad Lineal» tan sana, tan inundada de luz, de sol y de aire puro.

Si, por el contrario, creen ustedes que en mi proyecto hay algo aprovechable, y que es realizable en una forma ó en otra, inténtenlo con las modificaciones convenientes, solicitando para ello la cooperación de todos los que puedan llevarlo adelante. La Compañía Madrileña de Urbanización en primer término, que sacaría un gran provecho con que se hiciera una plaza-teatro en nuestros terrenos; los accionistas y propietarios de la «Ciudad Lineal», que saldrían muy beneficiados; los autores, músicos y actores que en el teatro griego hallarían ocasión de desenvolver sus iniciativas y de probar su talento; el público; en fin, que al suscribir acciones podría colocar ventajosamente su capital en una empresa, que, lo repito, como idea es muy hermosa y como negocio podría resultar muy lucrativo.

Y si se deciden ustedes por intentarla ¡ánimo y adelante!; no desmayar por los primeros obstáculos que se presenten. Nuestro Director que conoce muy bien al público y los medios de atraerle, es un bravo general que sabe conducir á la victoria después de reñida lucha, y que puede ayudarnos mucho con su experiencia y con su talento. Nuestro periódico LA CIUDAD LINEAL puede servirnos de propaganda muy eficaz. Nuestra íntima unión y nuestra firme voluntad pueden conseguirlo todo.

Y si de algo sirvió yo, cuenten con el sincero apoyo y el gran entusiasmo que en la realización de esa obra pondría de muy buena gana su afectísimo consocio y amigo,

Pascual López.



## Problema del tráfico de pasajeros del Greater New York.

(CONCLUSIÓN)

Las siguientes cifras nos dan el número de viajeros en el Este y Oeste.

### Pasajeros transportados por año.

Ferries de East River.....	84.500.000
Puente de Brooklyn.....	109.000.000
Ferries del Río Hudson.....	108.500.000

TOTAL..... 302.000.000

El término medio de personas de Long Island, Staten Island y New Jersey que atraviesan el río diariamente y que vienen a Manhattan es el siguiente:

Por los «ferries» de Long Island y Staten Island...	119.000
Por Long Island por el Puente.....	150.000
Por New Jersey por ferries.....	150.000

419.000

El distrito de negocios de Manhattan hacia donde se dirige la corriente de gente por la mañana puede localizarse en la parte de New York comprendida entre las calles 23 y Battery.

No es posible contar con exactitud el número de personas que van y vuelven del distrito, durante una hora ó en las horas de mayor tráfico, pero se ha hecho un cálculo aproximado con datos que tenemos.

### Los viajes á los distritos comerciales durante la mañana y tarde pueden calcularse como sigue:

Viniendo del Norte de la calle 23 por la línea elevada.....	75.000
Viniendo del Norte de la calle 23 por los tranvías..	67.000
	142.000
Viniendo de Long Island por Brooklyn Puente....	33.000
Viniendo de Long Island y Staten Island todas líneas de «ferries».....	31.000
	64.000
Viniendo de New Jersey por «ferries» del río Hudson.....	32.000
Viniendo de los tranvías del Este y Oeste.....	13.000

TOTAL EN LA HORA MÁXIMA..... 250.000

La particularidad de estas cifras, es que un 36,8 por 100 de los pasajeros que se dirigen al «business» distrito proceden del Norte, y 25,6 por 100 viene de Long Island, 12,8 por 100 de New Jersey y 48 por 100 del «residence district» de Manhattan.

Hacemos referencia á los siguientes artículos para los que deseen conocer más á fondo el problema del tráfico de Manhattan.

«Railroad Gayette» Nov. 20 1891.—Manhattan «Elevated Railroad traffic» por H. C. Prout.—«Railroad Gayette» septiembre 11 1896.—«Análisis del tráfico de un solo día en los ferrocarriles elevados Manhattan» por Jheo. Cooper.—«Procedimientos del Club New York Railroad». No requiere mucho estudio conocer las actuales condiciones del tráfico, para ello basta observar que las líneas Norte y Sur de Manhattan (elevados y tranvías) son insuficientes para transportar los muchos viajeros que transitan en las horas de mayor movimiento.

Cuando se haya terminado la instalación de los trenes de Manhattan y sean aumentados el número de coches, construyendo al propio tiempo amplias plataformas en las estaciones, nada quedará por hacer mas que aumentar el número de rails á las líneas de trenes elevados.

Los puntos que establecen el límite del número de trenes que pueden circular, fueron indicadas por el Vicepresidente y Gerente General Skitt, en su carta á Mayor Lord fechada 24 Dic. 1902 cuyo extracto transcribimos á continuación.

Respecto á los viajes durante las fiestas de Dewey, los trenes de Manhattan transportaron en el primer día 805.000 pasajeros y en el segundo 836.000 en condiciones que todos recordarán. El lunes pasado se transportaron sin retraso alguno 931.000 pasajeros. Hay un límite sin embargo al número de trenes que circulan al Norte de la calle 59 y novena avenida, donde los trenes de la sexta avenida, los de la novena y también los express de la novena, viajan sobre dos vías una para los trenes ordinarios y otra para los express. En la calle 115 estas dos vías se funden en una cuando los express toman la vía de los trenes ordinarios para desembarcar los pasajeros en la calle 116 (Norte).

Es imposible pasar en todas las estaciones más de 40 trenes en el tiempo de una hora, ó sea un minuto y medio sin vapor, ó lo que es lo mismo 60 trenes por hora, (eléctricos) sin interrumpir el servicio en la calle 104 dando lugar á serias protestas por parte de los pasajeros que desembarcan en la calle 116 (la segunda estación de importancia) 125 y otras estaciones al Norte de la calle 115.

Los pasajeros tienen derecho á toda clase de consideraciones.

La fuerza mixta de vapor y electricidad es causa de muchas irregularidades y además impide que el sexto coche pueda engancharse á todos los trenes. Durante las horas de negocios (business) 81 trenes pasan por la calle 59 y 9.<sup>a</sup> avenida hacia el Norte. El único medio para cubrir todas estas deficiencias es el de aumentar el número de coches en todos los trenes de las principales líneas (6 coches) y 6 en los de la calle 58. En la sexta Avenida circulan en la actualidad 26 trenes de cinco coches cada uno, que han de aumentarse á seis, tan pronto como la electricidad sea instalada ó sea 26 coches adicionales y 10 trenes de tres coches cada uno, que se aumentarán á cinco coches, ó sea 20 coches adicionales, resultando un aumento de 46 coches en la línea de la sexta Avenida. En la novena Avenida, treinta trenes express se cambiarán de cinco coches á seis, y 24 trenes ordinarios ó sea un aumento de 54 coches en toda la línea.

En la actualidad circulan en la sexta Avenida 26 trenes con seis coches eléctricos. Ocho más estarán en condiciones de circular dentro de dos semanas.

En la línea del Este cada tren tiene seis coches y se ha proyectado la circulación de 42 trenes de 252 coches en las Avenidas segunda y tercera hasta la calle 161 en las horas de negocios (business).

El número de trenes que ahora circulan en Manhattan durante las horas 5 á 1 m. queda indicado en el siguiente cuadro:

### Línea de la Segunda Avenida.

Veinticinco trenes de 4.59 p. m. á 6.01 p. m.  
Veintiún trenes de 6.03 p. m. á 7.05 p. m.

### Línea de la Tercera Avenida.

Cuarenta y un trenes de 5 p. m. á 6 p. m.  
Treinta y tres trenes de 6.02 p. m. á 7.02 p. m.

### Línea de la Sexta Avenida.

Cuarenta y siete trenes 4.58 p. m. á 5.38 p. m.  
Treinta y cinco trenes de 6 p. m. á 7 p. m.

### Línea de la Novena Avenida.

Treinta y siete trenes de 5 p. m. á 6 p. m.  
Veinticuatro de 6 p. m. á 7.30 p. m.

Es de esperar que en vista de las condiciones de las calles de Manhattan y Brooklyn las líneas de tranvías no transporten pasajeros á largas distancias.

Pero las deficientes condiciones de los trenes elevados han hecho que gran parte de sus pasajeros hayan tenido que servir de los tranvías.

Los gerentes de la Compañía de Ferrocarriles se oponen á que los tranvías transporten pasajeros de largas distancias, pero no consiguen evitarlo.

Las interminables filas de tranvías en las calles y puente de Brooklyn no pudiendo libremente circular hacen sus viajes con gran exposición á choques con los demás vehículos y por lo tanto molestan á los pasajeros que se sirven de estos medios de transporte; como consecuencia natural resulta que muchos se ven obligados á recorrer esas distancias á pié. Es evidente que las líneas de tranvías han de tener una parte insignificante en el desarrollo del «rapid transit».

Mucho puede hacerse por parte de las autoridades para la mejora del servicio, solo basta que tomen la cosa del lado que debe tomarse.

Con el tiempo, los habitantes de New York respondiendo con eso al instinto de conservación, han de exigir que los carros de gran peso circulen en horas distintas de las de «business» y que la descarga de mercancías de los grandes almacenes se efectúen antes ó después de las horas de mayor tráfico.

Se dá tan poca importancia á esto, que es práctica corriente ver las aceras y calles llenas de cajas, barriles, materiales de construcción, y hasta en alguna de las estrechas calles de la «City» el tránsito se hace imposible.

Tal situación en la ciudad de New York parecería increíble si no lo presenciáramos miles de personas diarias.

### Lo que es el problema.

No es uno solo, sino varios relacionados entre sí.

El tráfico ha aumentado considerablemente, hasta el punto



que en muchas calles y avenidas, la circulación se hace peligrosa.

En el «business district» los edificios bajos se reemplazan por torres donde hay miles y miles de empleados. Una de las más altas (torres) es un edificio de 29 pisos que ocupa el espacio que contenía uno de 5 pisos, tiene 1.125 oficinas en las que habrá unas 6.000 personas. Los ascensores de este edificio suben y bajan 15.000 personas al día. Si los empleados de este edificio vivieran todos en Harlem se necesitarían 10 trenes elevados de seis coches cada uno para transportarlos a sus casas, con 100 personas amontonadas en cada coche y para darles asiento se necesitarían 20 trenes de seis coches cada uno. Estos edificios aumentan rápidamente. Ha sido recientemente autorizada la construcción de un edificio de 30 pisos y la de otro de 31. La otra cuestión es, de donde viene y donde va toda esta masa de población.

La mayor parte de la población se distribuye entre el tráfico Este, Oeste, Norte y Sur, estos se subdividen en tráfico de larga y corta distancia. Cuando ocurre algún conflicto entre estos tráficos hay retraso, es necesario por lo tanto separarlos.

El problema comprende no solamente la cuestión de donde se dirige y la de donde viene la gente sino también la de donde se dirigirá y vendrá dentro de algunos años. Conforme vaya alargándose el problema, se verá que se refiere no solamente a Manhattan sino también a los territorios adyacentes.

Una sección no puede tomarse en consideración sin las demás: por consiguiente los medios para llegar a Manhattan por los proyectados puentes, botes, subterráneos, son de gran importancia. Pero la parte del problema más difícil de resolver es la del manejo dentro de los reducidos límites de Manhattan, de la enorme masa de población de los vecinos territorios que se sirven ahora de los «ferries» puentes y túneles.

El proveer medios para distribuir este tremendo tráfico a su destino por la mañana y recogerlo para devolverlo al punto de partida, sin que las diferentes corrientes del tráfico se molesten unas a otras, es el problema colosal que merece la mayor atención por parte de las autoridades municipales.

Las quejas que continuamente se lanzan contra la dirección sobre las condiciones actuales del ferrocarril elevado son injustas, basta comparar la velocidad y confort de los trenes de hoy día con los de años atrás, y se comprenderá lo mucho que se ha conseguido en un tiempo relativamente corto.

Sería de justicia censurar las autoridades del Estado las municipales por falta de previsión y de iniciativa.

Se nota también que el espíritu del pueblo ha sido contrario a cualquier adelanto que los ferrocarriles han tratado introducir en su servicio. En vez de ayudar para que se llevarán a cabo ciertos adelantos, no ha cesado de crear obstáculos para entorpecer todo cuanto se proponía hacer la Compañía para mejorar el servicio. Esta ha tenido que sostener fuerte lucha para obtener concesiones por muy insignificante que fuera. Si las facilidades del tránsito de New York resultan insuficientes para el enorme aumento de población, el público debe cargar con su parte de responsabilidad.

Hay que tener presente que los ferrocarriles siempre han estado dispuestos a aumentar sus líneas con toda clase de comodidades.

Como el público no preste su cooperación y dificulte el desarrollo del «rapid transit» tendrán que contentarse con las actuales condiciones del servicio. Queda advertido el público que las molestias que ahora tiene que soportar, son insignificantes con las que tendrá que sufrir en el porvenir si no empieza por prestar su concurso.

Exceptuando la aplicación de la electricidad a los tranvías de tracción animal y el desarrollo de facilidades en las líneas de tranvías, y la construcción del puente de Brooklyn, puede decirse que poco se ha hecho en el último cuarto de siglo. Nada que pueda llamarse de capital importancia pudo hacerse; hasta que se autorizaron las obras del «rapid transit», incluyendo Brooklyn y los tres puentes sobre el río Este.

Hasta dentro un año estas nuevas facilidades no podrán ofrecerse al público y solo dentro de cuatro o cinco años las demás obras no serán completadas.

La extensión de negocios hacia el «residence district» y la insuficiencia de espacio para proveer de residencias a aquellos que tienen negocios en New York hace que muchos tengan que cruzar el río en busca de habitaciones. Con el tiempo las casas particulares en Manhattan escasearán y ni los más ricos podrán encontrar habitaciones bien ventiladas. El reducido espacio del que ahora se dispone para «private residence» se está rápidamente cubriendo de hoteles de gran lujo, y de casas que podrán habitar sólo aquellos que dispongan de una gran renta y posición independiente.

Las cifras siguientes, tomadas de los registros del Departamento de Construcción (Building Department) por Herbert Croley demuestran que el número de casas particulares que se están actualmente construyendo es sólo una, un sexto más, de

hace diez años y su precio de construcción ha aumentado cuatro veces.

Año.		Número de edificios	Precio de construcción.	Término medio por edificio.
			Pesos.	Pesos.
1902	(Enero a septiembre).	120	7.793.500	64.000
1901	»	99	5.927.000	59.800
1900	»	112	3.928.000	35.000
1899	»	338	8.329.000	24.600
1898	»	339	6.812.800	18.200
1897	»	492	7.492.100	15.200
1896	»	410	5.527.900	13.400
1895	»	515	8.799.750	17.000
1894	»	511	8.606.160	17.200
1893	»	494	9.516.750	19.000
1892	»	710	12.625.500	17.500
1891	»	661	11.225.500	16.900
1890	»	835	12.668.000	15.100
1889	»	759	12.113.000	16.700

Si la misma proporción de aumento continúa, no ha de tardar el día en que para ocupar una «residence» en Manhattan, será una gran distinción. La masa de gente se ve obligada a ocupar grandes caserones o mudarse a los alrededores donde sus modestas rentas les permitan vivir con decoro. Hay ahora miles de personas que esperan con impaciencia el día que las facilidades del «rapid transit» les permita abandonar esas habitaciones donde no les llega la luz ni la ventilación.

La dirección de la expansión de Manhattan será en la línea de menor resistencia y esa línea dependerá de las mejoras de facilidades que es lo que ahora tomaremos en consideración.

Traducción del inglés por  
Tomás Baldasano.

## EL ALBUM DE MINERVA

En Guatemala, pueblo centro-americano que preside el ilustre Estrada Cabrera, se celebran desde hace cuatro años, y merced a la iniciativa de éste, unas fiestas originales, que se llaman las fiestas de Minerva. Y como quiera que se establecieron para honrar la ciencia y enaltecer el trabajo, bueno será transcribir los párrafos de este Decreto.

Dicen así: «Considerando que es un deber de todo Gobierno que se inspira en el progreso y bien de la Patria, poner cuantos medios estén a su alcance para mejorar la condición y porvenir moral de un pueblo, cosas ambas que indudablemente radican en la educación que se dé a la juventud; y que es muy justo tanto el coronar de una manera digna los trabajos del Magisterio, en cuyas manos está depositado el porvenir de la Nación, como el estimular con manifestaciones de público regocijo los esfuerzos y tareas de la juventud estudiosa.

Por tanto, Decreto:

Artículo único. Se destina el último domingo de octubre de cada año, comenzando por el presente, para la celebración de una solemne fiesta popular y general en toda la República consagrada exclusivamente a ensalzar la educación de la juventud, festividad a la cual están obligados a concurrir los directores, profesores y alumnos de todos los establecimientos de enseñanza de la República.

Dado en el Palacio del Ejecutivo, etc., etc.»

¿No es cierto que estas iniciativas merecen todos los aplausos, y son tan profundamente simpáticas, como altamente progresivas? ¿No es cierto, que para nosotros las quisiéramos? ¿No es cierto, que sólo sacudiendo marasmos y siguiendo estos derroteros es como se hace grandes a los pueblos?

Pues bien, no contento con ello el generoso Estrada Cabrera ha ofrecido este año, como complemento a la fiesta, un Album, verdadero primor artístico y derroche de buen gusto, en el que se mezclan a interesantes grabados, pensamientos y artículos de hombres ilustres, americanos y europeos. Entre ellos, y no siendo posible una completa enumeración, citaré tan sólo a Hanotaux, Ives Guyot, Max Nordau, Mistral, Fonillé, Echeagaray, Unamuno, Nakens, Calcaño, Estévez y Martín Hume, dejando de citar cien más, todos gloria de su país y obreros del progreso y de la libertad.

Album, que resulta una verdadera joya literaria.

Y como quiera que, aun siendo el último de entre todos, también fui invitado para la colaboración, y mi modesto trabajo trata de cuestiones de enseñanza, consíéntaseme su transcripción en gracia a la intención que lo inspira.



## Ideas.

«Cuenta Hesíodo, en su interesante Theogonía, que la profética Noche, fraguadora de sombras, dió el ser á la Muerte, al Sueño, al Fraude, á la horrible Vejez, á la ardiente Discordia..... la cual á su vez engendra el penoso Trabajo, el Dolor, los Combates y el Juramento.

¡La Noche! ¿No cabría imaginar que no es la noche la que se oculta tras el símbolo hesiódico, sino la espantosa Ignorancia con su cortejo de males?

Aprestaré á combatirlos, hacer brillar la luz y entronizar la razón en la Tierra, es trabajar por la vida, por el progreso y por la libertad.

¿Existe algo más hermoso que centenares de criaturas que arrojan flores en los altares de la ciencia, que se prosternan ante ellos religiosamente y elevan sus preces en el seno de la Naturaleza, como se elevan las nubes del incienso en las bóvedas espaciales y arcáicas de nuestras catedrales góticas?

La ciencia es la verdad; la verdad el bien; el bien el imperio de la libertad y la justicia.

¿Cabe existencia social sin que á ella la inspire la ciencia y la alumbre la luz espléndida de la razón?

Engendrar amor á la ciencia es trabajar por el bienestar de los pueblos, es ser el sacerdote del ideal, es arrancar un pedazo de lo absoluto y encerrarlo en el corazón del hombre.

Y ya que del hombre se trata, ¿por qué, agrandando la cuestión, no tratar de los intereses de los pueblos y del espíritu que debiera prestarles aliento, haciéndoles comunes en aspiraciones é ideales?

Se habla á todas horas de estrecha unión entre americanos y españoles; se evoca, sin orden ni concierto, la áurea leyenda de las glorias y grandezas pasadas; pretenden borrarse recuerdos y tristezas; se cantan, más por instinto que por convicción, futuros de confraternidad y amor, y en tanto nada práctico se hace, viviendo entre quimeras y ensueños, y sirviendo de hazme reír á los que nos llaman pueblos moribundos.

¿Cómo aspirar á que sean los mismos nuestros ideales, mientras la educación y la instrucción sean distintas?

¿Cómo laborar por el propio trabajo, si las herramientas en unas manos son de sílex, mientras en las otras de templadísimo acero? ¿Cómo, si á los unos inspiran medioevales creencias y á los otros las del novísimo positivismo científico?

Ya que el Sr. Estrada Cabrera ha demostrado generosas iniciativas con estas fiestas escolares, y por ello merece la más alta consideración, á él compete—y su nombre se haría así glorioso—otra iniciativa: la de convocar á un gran concurso, contando con el auxilio de todas las Repúblicas hispanas y el de esta vieja España, en el que se premiara al mejor de los trabajos que organizara, unificándola, la enseñanza en todos estos países.

Las ciencias, las artes, las letras, serían igualmente estudiadas; sus líneas generales serían las propias, el mismo el espíritu que alentara á las generaciones futuras en su amor al ideal, á la libertad y al trabajo.

Es seguro que entonces todos se considerarían hermanos, y que las carcajadas de los Chamberlain se trocarían en muecas de asombro.

Y la empresa es fácil: convóquese al certamen; ofrézcanse diez mil francos por cada uno de los pueblos que á él se adhiera, como premio; nómbrase un Jurado Internacional, acuérdese por los adheridos someterse al plan que triunfe, y el ideal, cobrando cuerpo, se habrá transformado en hecho.

Es seguro que el triunfador se daría por satisfecho con la gloria conquistada á la que formarían áureo marco las millares de francos del premio internacional.

¿Por qué no toma estas generosas iniciativas en pró de la raza el Sr. Estrada Cabrera, como las ha tomado con aplauso en pró del desarrollo intelectual y moral de su pueblo?

Si se decidiera, y el triunfo coronara sus esfuerzos, es seguro que la Noche en que vivimos no daría el ser á la Muerte, al Sueño, al Fraude, á la horrible Vejez, á la ardiente Discordia de la poética creación hesiódica, sino á la vida, al amor y á la libertad entre todos los hombres.»

\*  
\* \*

La «Ciudad Lineal», obrero de todos los progresos y amante de los más generosos ideales, es seguro que enviará sus aplausos á quienes allende los mares tienen tan altas iniciativas y trabajan con tales bríos por la prosperidad y engrandecimiento de los pueblos.

Enrique Roger.

## — URBANIZACIÓN —

*Nuestras noticias.*

El día 19 del corriente mes y ante el Notario D. Federico Plana, se ha otorgado por el señor Subdirector escritura de cesión de un lote á D. José Castaño, por la acción núm. 57 y de un lote incompleto que dicho señor ha comprado.

\*  
\* \*

Habiendo terminado el plazo concedido por el Excelentísimo Señor Gobernador Civil de esta provincia para oír reclamaciones contra la necesidad de la ocupación de ciertos terrenos que ha de atravesar el ferrocarril económico de la «Ciudad Lineal», en el trayecto comprendido entre el Arroyo Abroñigal y la plaza de Chamartín de la Rosa, sin que los interesados en los mismos hayan producido reclamación ninguna, se ha procedido al replanteo de dicha vía en el indicado trozo los días 25 y 26, y muy en breve se hará la medición de la faja de terreno que habrá de expropiarse, y su aprecio, con arreglo á las prescripciones de la Ley de Expropiación forzosa por causa de utilidad pública.

\*  
\* \*

Informado por el Ingeniero del Ayuntamiento el expediente sobre modificaciones introducidas en el proyecto de ferrocarril subterráneo, pasará en breve, á la sección de Fontanería, con objeto de que exponga su parecer en el mismo, en la parte que afecta á las alcantarillas.

\*  
\* \*

En breve se remitirán, por el Señor Ingeniero Municipal, al Excelentísimo Ayuntamiento, para el examen é informe de la Comisión respectiva, el expediente sobre enlace de nuestra vía á Tetuán con las del Norte y Estaciones y Mercados en los Cuatro Caminos y en la Glorieta de Quevedo.

\*  
\* \*

Está acordado que informe el Consejo de Obras Públicas en el expediente promovido por esta Compañía sobre prolongación del tranvía á Fuencarral por la calle Real de este pueblo y hasta el límite de la misma.

En cuanto obtengamos la correspondiente autorización, darán principio las obras necesarias para llevar á dicho pueblo tan importante mejora.

\*  
\* \*

Se han hecho varias instalaciones de tomas de agua de la cañería general con sus respectivos contadores para la casa ya habitada por D. Antonio Pérez y su familia, la finca de D. Ventura López, el pabellón de la «Sociedad de Espectáculos», una finca de la Carretera de Aragón y se atenderán á la posible brevedad otras varias peticiones.

\*  
\* \*

Se ha hecho la limpieza del depósito de la Casa de Máquinas sin interrumpir el suministro que se viene haciendo con perfecta regularidad y sin queja alguna de los abonados.

\*  
\* \*

Al riego del arbolado se dedica este año preferente atención.

\*  
\* \*

Del número 1 al 1.500 se vendieron las obligaciones á..... 400 pesetas.  
Del 1.501 al 3.000 á..... 450 »  
Del 3.000 al 6.000 se están vendiendo á..... 475 »

Y como desde el 6.001 en adelante se venderán á la par de 500 pesetas deben apresurarse á suscribir obligaciones los que tengan intención de hacerlo antes de que llegue la suscripción al número 6.000.

La última suscrita tiene el número..... 4.243.  
El crédito de nuestros valores vá en alza constante á



pesar de que se puede decir que aún no ha salido nuestro negocio del período de preparación puesto que aún no hemos unido las vías férreas en Chamartín. En el mes de octubre de este año ó quizá antes se podrá decir que principia la explotación del negocio de la «Ciudad Lineal».

Todo lo hecho hasta ahora no son más que preparativos para abrir una tienda en que nos proponemos vender terrenos, aguas, billetes de tranvías y casas y para ello hemos hecho á modo de estanterías y mostradores, canalizaciones de agua, parcelación de tierras, vías férreas y modelos de casas de varios precios.

\* \*

Hemos recibido los Estatutos de «La Nacional Constructora» Sociedad mutua de Valencia.

Están bastante bien pensados; pero en el plazo de doce años en que puede un individuo estar pagando cuotas de compra de casa sin tener casa si no le ha correspondido el sorteo, pueden ocurrir tantas cosas y tantas mudanzas que tememos que el resultado no corresponda á la bondad y á la honradez evidentes del propósito.

No obstante la voluntad perseverante vence estas y otras dificultades mayores y celebraremos que en un porvenir próximo la «Ciudad Lineal» Madrileña pueda concurrir con sus recursos á la obra de las construcciones económicas en Valencia.

\* \*

Se han sustituido 700 metros de carril Haarmann y Vignole por carril Phoenix de Bilbao en la Carretera de Aragón.

\* \*

Continúa la construcción de vía por la calle principal frente á la manzana 71 y la explanación correspondiente para poner este invierno la primera calle de árboles frente al pinar de Chamartín.

Prosiguen activamente los trabajos de canalización y desmonte en la Carretera de Aragón.

\* \*

Se ruega á los señores accionistas que tengan completamente pagadas sus acciones las presenten al canje, debiendo traer, los que tengan escriturados sus lotes, las acciones antiguas, ó sus resguardos, y la escritura.

\* \*

De nuevo hacemos presente á los señores accionistas que tengan elegido terreno por acciones completamente pagadas y á los señores compradores que hayan satisfecho el total importe de sus lotes, tanto en la «Ciudad Lineal» como en la Nueva barriada de la Carretera de Aragón que pueden pedir se les otorgue la escritura de propiedad cuando gusten.

## Gastos de la «Fiesta del Arbol», celebrada el 17 de mayo.

OBSEQUIO A LA PRENSA	Ptas.
Almuerzo á los redactores de los periódicos invitados á la fiesta.....	180 »
Café y licores.....	43,50
Champagne.....	72 »
Sidra.....	45 »
Una botella de cognac.....	6,50
Siete botellas de cerveza.....	7 »
Cuatro raciones de jamón en dulce.....	5 »
Tabacos.....	66,50
Menús y tarjetas de invitación.....	31 »
Gratificaciones á catorce camareros.....	25 »
Veintidós décimos de lotería, á 5 pesetas uno.....	110 »
Veintidós rótulos de hierro esmaltado.....	143 »
Cadenas para la colocación de los rótulos en los árboles.....	4,25

## OBSEQUIO A LOS OBREROS

	Ptas.
Ciento cincuenta y cinco botellas.....	23,25
Cinco arrobas de vino.....	32,25
Ciento cincuenta panecillos.....	15 »
Ciento veinticinco chorizos.....	37,50

## FESTEJOS

Doce caretas pequeñas para las cucañas.....	18 »
Once caretas grandes para idem.....	69 »
Veinte banderas pequeñas, á 1 peseta.....	20 »
Veinte banderas medianas, á 1,25 pesetas.....	25 »
Veinticinco gallardetes, á 2,75 pesetas.....	68,75
Dos cortinas para la escalera del kiosco.....	22,50
Dos kilos y medio de alambre, treinta y seis argollas, clavos y bramante.....	9,40
Cincuenta bolsitas para las cucañas.....	6,50
Importe de los premios en metálico para las cucañas..	54,50
Seis globos aereostáticos, á 3 pesetas uno.....	18 »
Fuegos artificiales.....	75 »
Alquiler de sillas.....	43 »
Música de San Bernardino.....	75 »
Almuerzo á los músicos y asilados.....	50 »
Locomoción, á la música de San Bernardino.....	17,60
Cincuenta y cinco cajas-meriendas para los alumnos del Colegio Español.....	68,75
Almuerzo y locomoción, á los empleados de la Compañía ocupados en los trabajos de la fiesta.....	43,30
Cien sobres grandes para invitaciones.....	1,50
Reparto de cartas á los periódicos diarios con las noticias de aplazamiento de la fiesta.....	1,75

TOTAL..... 1.534,30

## Arturo Soria. Curso de tres lecciones de trabajo manual

en la Escuela Normal (Ancha de San Bernardo 80).

La primera lección el sábado 4 de julio

á las seis y media de la tarde. Segunda y tercera en los sábados siguientes.

## PROGRAMA

- 1.—Las manos son máquinas admirables intermediarias entre el trabajo de los pies que nos acerca á los brutos y el trabajo del cerebro que nos aproxima á la divinidad.
- 2.—Al fundirse el cielo y la tierra en las manos del hombre, de ellas salen todas las maravillas de la civilización.
- 3.—Las excelencias del trabajo manual se inician en la escuela pitagórica, construyendo los primeros poliedros regulares.
- 4.—Las más altas ideas filosóficas y científicas se expresan en el trabajo manual de la construcción de los poliedros regulares.
  - (a) El Dios único ó primer uno.
  - (b) El arte combinatorio. En cada combinación aparece una cosa nueva que antes no existía.
  - (c) Se combinan el espacio y el tiempo y aparece la fuerza en forma de átomo central del universo vibrando eternamente y produciendo sin cesar oleadas de átomos á él semejantes.
  - (d) La forma del mundo es la de un punto en vibración, una esfera de tamaño sin cesar creciente, la luz divina de la creación iluminando la eternidad del tiempo y la extensión infinita del espacio.
  - (e) Dentro de esta esfera grande del átomo central se mueven las esferulas, por él engendradas, que llamamos átomos.
  - (f) Cada cuatro esferitas-átomos se agrupan con regularidad y sus centros determinan la aparición del primer poliedro regular, el tetraedro.
  - (g) Todas las formas de la naturaleza son combinaciones regulares del tetraedro regular hechas con arreglo á la ley de la evolución de lo sencillo á lo complejo.



- 5.—Al construir el tetraedro regular, primer poliedro de 6 aristas, empezamos á copiar la construcción del mundo. La religión y la ciencia que eran una misma cosa para los pitagóricos inspiraban el sentimiento de profunda admiración que presidía á la construcción de esta figura y á la iniciación en los demás secretos de la ciencia.
  - 6.—Construyendo los poliedros de 12 aristas, cubo y octaedro, y combinándolos con regularidad obtenemos las formas geométricas del hidrógeno, del oxígeno, del carbono y del ázoe y las formas minerales.
  - 7.—Construyendo la serie indefinida de los poliedros de 24 aristas, de 48, de 96 etc. obtenemos las formas geométricas de la serie indefinida de los cuerpos simples.
  - 8.—La construcción manual de la serie indefinida de los poliedros regulares facilita mucho el comprender la profunda teoría pitagórica de los números, distinguiendo el número de la pluralidad, cosas que suelen confundir ó no entender los sabios.
- El número 1, la combinación única más perfecta posible, la unidad.*
- El número 2, la dualidad, conjugación de todas las formas ó sexualidad.*
- El número 3, el misterio de la trinidad hipostática de todas las formas de la naturaleza hecho visible y palpable en las construcciones poliédricas.*
- 9.—Construyendo los poliedros de 30 aristas, de 60, de 120 etcétera y combinándolos con regularidad empezamos el camino por donde se llegará al conocimiento de la forma geométrica de la célula y por consiguiente al conocimiento *a priori* de todas las formas vegetales y animales matemáticamente posibles en nuestro planeta y en cualquiera otro del universo.
  - 10.—Construcción de algunos de los poliedros descubiertos por mí: los pentatetraedros dextrorsum y sinistrorsum; el pentaoctaedro; el pentahexaedro; la década pitagórica; el tricontaedro, formas minerales y vegetales.
  - 11.—El trabajo manual en las escuelas tiende á resucitar las grandes enseñanzas que empezó á difundir hace 24 siglos la escuela pitagórica.
  - 12.—Empecemos por el trabajo manual de las construcciones poliédricas como medio sencillo y eficazísimo de vulgarizar las más altas especulaciones filosóficas y científicas, de comprender bien la naturaleza y de adquirir el hábito de buscar la perfección en todas las cosas.
  - 13.—Los demás trabajos manuales deben estar sujetos á una clasificación inspirada en la de las construcciones poliédricas, procediendo de lo sencillo á lo complejo, agotando el procedimiento combinatorio para inventar ó descubrir lo nuevo.
  - 14.—Los trabajos manuales sin finalidad alguna, fútiles ó ridículos deben proscribirse porque todos deben obedecer á un plan bien estudiado.
  - 15.—El trabajo manual desprovisto de toda idea y de toda pasión tiende á confundir al hombre con la bestia.
  - 16.—Cuando el trabajo manual es vivificado por nuestro pensamiento nos acercamos á la divinidad porque transformándose el pensamiento intenso y constante en voluntad y purificándose la voluntad uno y otro día hasta convertirse en amor, éste se transforma en belleza producida; y el trabajo manual convertido entonces en trabajo artístico es imagen y semejanza de la belleza suprema.

### Café-restaurant de la Ciudad Lineal.

Concurrir al Kiosco de la manzana 89, donde está el café restaurant establecido por la *Sociedad de Espectáculos*, es lo mejor para merendar ó cenar, refrescar ó tomar un vaso de leche pura.

Para almuerzos y comidas de gran número de personas conviene avisar con anticipación al teléfono 1.215 ó por el cobrador del tranvía.

Por la diferencia de precios en algunos artículos resulta el tranvía de balde.

Para ir al café-restaurant de la «Ciudad Lineal» tómese el tranvía de las Ventas en la Puerta del Sol ó calle de Alcalá y al final de esta línea el tranvía de la «Ciudad Lineal» que sale á las horas en punto de las Ventas desde las 8 de la mañana hasta las 12 y desde las 3 á las 12 de la noche durante los meses de julio y agosto.

De las Ventas al kiosco 12 minutos.

El encargado del kiosco y del café facilita impresos y periódicos á los que quieran subscribir valores, comprar á plazos terrenos ó encargar la construcción de hoteles de lujo desde 25.000 pesetas en adelante, de hoteles burgueses de 5.000 pesetas en adelante ó de hoteles obreros de menos de 5.000 pesetas. Pago á plazos en veinte años. El primero de los 240 plazos mensuales al hacer el pedido. La construcción pedida se hace en tres ó cuatro meses salvo casos de fuerza mayor.

La «Ciudad Lineal» será dentro de muy pocos años la barriada mejor y más higiénica de los alrededores de Madrid y uno de los negocios mejores y más fáciles de conocer por los rentistas.

### PROGRESOS DE LA DECENA

OBLIGACIONES subscriptas.....	4.243
amortizadas.....	167
»	
LOTES DE TERRENOS.—6 vendidos durante la última decena importan 6.750 ptas., que vienen á aumentar las garantías de las obligaciones y de los pagarés de la Compañía.	
Total importe de los 972 lotes vendidos á plazos, 1.048.626,01 pesetas.	

### Venta de terrenos, á plazos mensuales, 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, 21 pesetas.

Solar de 1.200 metros cuadrados (15.456 pies) con frente de 20 metros á calle transversal, 3.750 pesetas. Cuota mensual, 16 pesetas.

Solar de 800 metros cuadrados (10.304 pies) con frente de 20 metros á calle transversal, 2.500 pesetas. Cuota mensual, 10,50 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 subscritor 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.

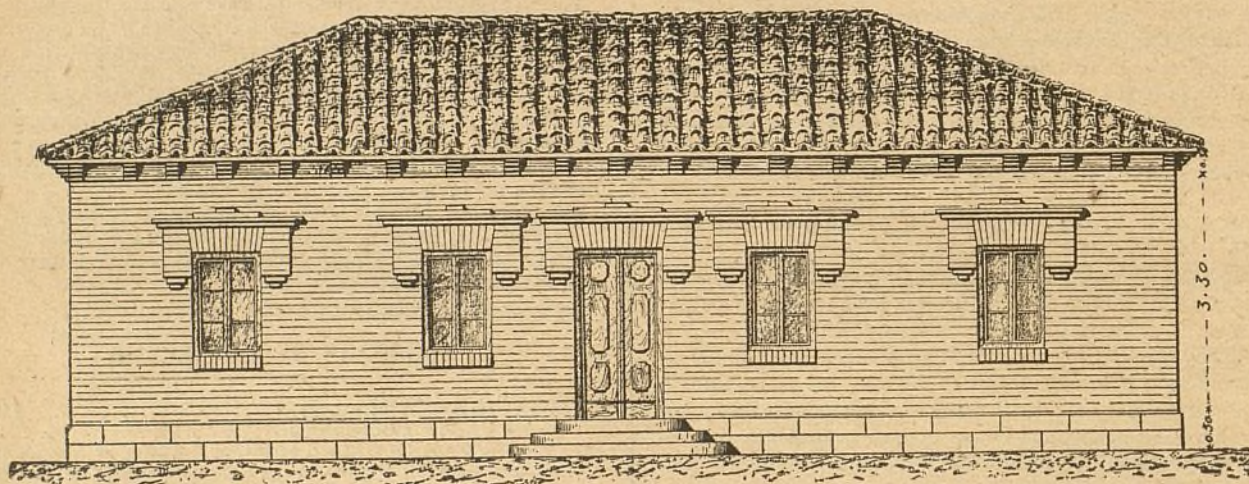
Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización.  
Estación del tranvía.—Chamartín de la Rosa.



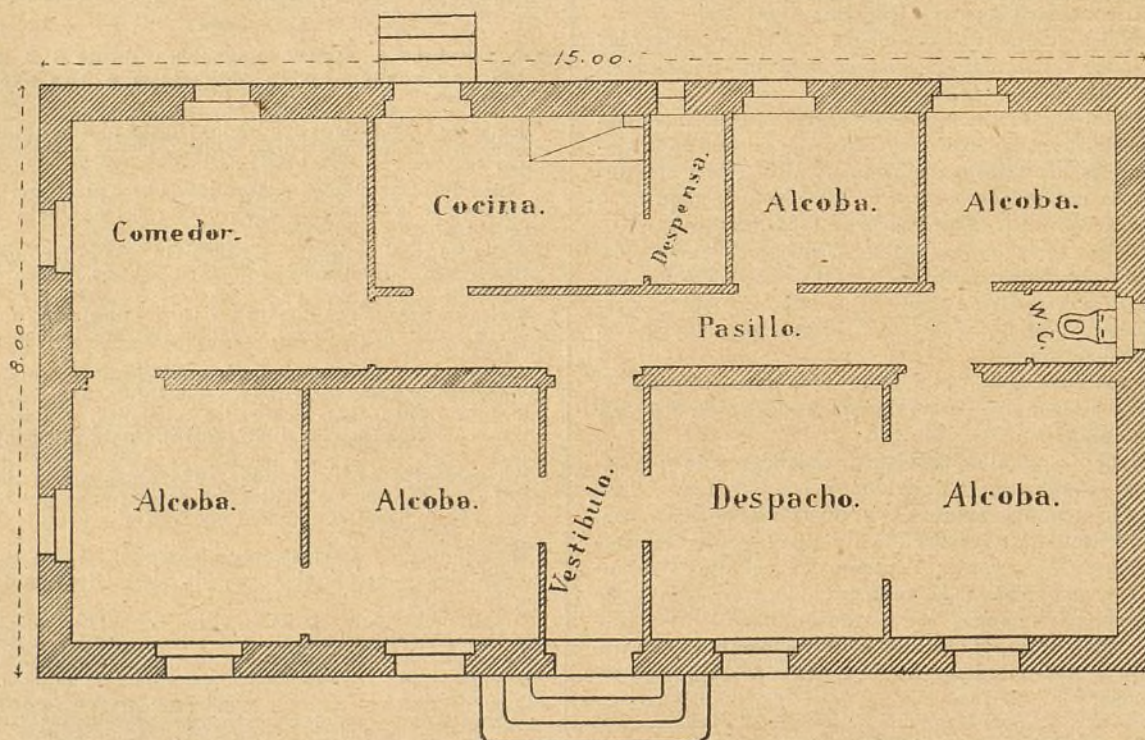
## Construcciones en la "Ciudad Lineal",

Casa construida por la Compañía para D. Antonio Pérez en la manzana 85.

Fachada principal.



Planta.



Es de fábrica de ladrillo al descubierto, muros de pie y medio de espesor, tejado á cuatro aguas; alcobas estucadas, habitaciones principales pintadas al temple; pasillos empapelados; retrete inodoro.

Superficie construida 120 metros cuadrados. Precio: 8.000 pesetas.





Papel de fumar,  
el mejor y más fino.

Libritos á 10 y 15 céntimos.

Depósito: Arco Santa María, 23, pral.

Arthur Koppel.-Berlín.

CONSTRUCTOR DE FERROCARRILES PORTÁTILES Y FIJOS

Oficinas: Calle de Atocha, 20.

MADRID

Carriles  
de acero.

Vagonetas  
para minas.

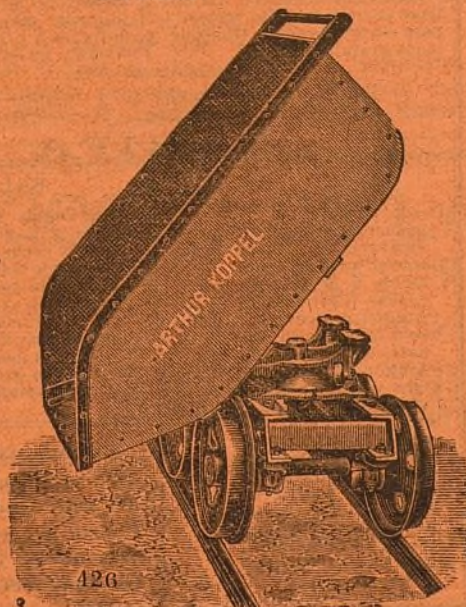
Cambios de vía.

Placas  
giratorias.

Ruedas  
de acero.

Vías portátiles

Locomotoras.



426

**AUGUSTO DELBREIL**  
Grabador de la Compañía Mad.<sup>ca</sup> de Urbanización.  
Espoz y Mina, 34 (todo el edificio).—Madrid.  
Casa fundada en 1859.



Sellos de cautehú; máquinas  
y accesorios para fabricarlos.  
—Sellos y timbres metálicos de  
toda clase.—Calados.—Apara-  
tos tipográficos y autográficos.  
—Letras y chapas de metal y  
de metal esmaltado.

Se desean correspondientes en provincias y Ultramar.

**M. MARTÍNEZ**  
**TAPICERO.—ALAMEDA, 4.**

Se hacen toda clase de muebles de tapi-  
cería, colgaduras y decorado de habitaciones  
á precios económicos.

A los accionistas de la Compañía Madri-  
leña de Urbanización se les hará un des-  
cuento 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.

**IMPRESOS COMERCIALES**  
**TIPOLITOGRAFÍA DE FERREIRO**

23, Barco, 23.

Facturas, recibos talonarios, bonos, billetes, accio-  
nes, etiquetas y, en general, cuanto constituye este  
ramo. En este establecimiento se hacen todos los  
trabajos de esta índole con perfección y en las con-  
diciones de economía apetecibles.

23, Barco, 23.



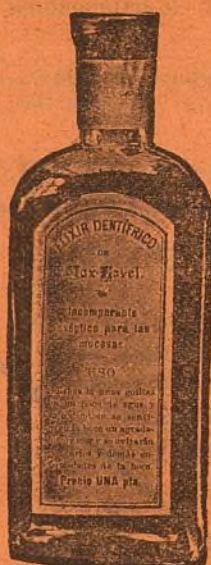


Talleres  
para la re-  
paración  
de auto-  
móviles.—  
**GARAGE**  
Repara-  
ción y  
construc-  
ción de  
toda clase  
de  
máquinas.

**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**

### 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.

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

Se reciben anuncios y suscripciones para esta Revista  
en la Administración, Lagasca, 6, primero, y en el Anun-  
ciador Universal, Montera, 40, segundo.

## ANUNCIADOR UNIVERSAL

Oficinas: **MONTERA, 40, 2.º**

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

Grandes descuentos en toda clase de anuncios.

PIDANSE TARIFAS

Tranvía de Madrid á Tetuán, Chamartín y Fuencarral.

### TARIFA

#### Á FUENCARRAL

	PTAS.
De Cuatro Caminos á Fuencarral ó vice- versa.....	0,50
De la Estación á Fuen- carral ó viceversa....	0,35
De la Bifurcación á Fuencarral ó vice- versa.....	0,30
De Tetuán al Camino del Cementerio ó vi- ceversa.....	0,15
Idem, id., coche espe- cial para 30 personas ida y vuelta.....	15 »

#### Á CHAMARTÍN

De Cuatro Caminos á Chamartín ó vice- versa.....	0,30
De Cuatro Caminos á la Bifurcación ó vi- ceversa.....	0,20
De Tetuán á Chamartín ó viceversa.....	0,20
De Cuatro Caminos á la Estación ó viceversa..	0,15
De Chamartín á la Es- tación ó viceversa...	0,15

#### MERCANCÍAS

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

En los coches dedicados ex-  
clusivamente al transporte de  
mercancías pagarán:

En una vagoneta abierta, por  
toda clase de mercancías que  
en junto no pesen más de 2.500  
kilos, desde Cuatro Caminos á  
Chamartín ó Fuencarral ó vi-  
ceversa, 8 pesetas.

Por un coche de viajeros al-  
quilado para transportar exclu-  
sivamente mercancías, por cada  
viaje desde Cuatro Caminos á  
Fuencarral ó Chamartín ó vi-  
ceversa, 10 pesetas.

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

#### SALIDAS

Salida de Cuatro Caminos  
para Tetuán, á las 8 de la ma-  
ñana, continuando un coche  
cada cuarto de hora, hasta las  
10 en invierno y 10 y 1/2 en ve-  
rano.

Salida de Cuatro Caminos  
para Fuencarral y viceversa, á  
las 8 de la mañana, continuan-  
do un coche cada hora hasta las  
6 de la tarde.

Salida de Cuatro Caminos  
para Chamartín y viceversa á  
las 8 y 1/2 de la mañana, con-  
tinuando un coche cada hora  
hasta las 5 y 1/2 en invierno y  
á las 6 y 1/2 en verano.

Tranvía de las Ventas á la «Ciudad Lineal».

### TARIFA

	PTAS.
Desde las Ventas al primer apartadero ó viceversa.....	0,10
Desde el primer apar- tadero á la «Ciudad Lineal» (Carretera de Aragón) ó viceversa..	0,15
Desde la «Ciudad Li- neal» (Carretera de Aragón), á la Carre- tera de Hortaleza ó viceversa.....	0,10
Desde la «Ciudad Li- neal» (Carretera de Aragón), á la manza- na 77 ó viceversa....	0,15
Desde las Ventas al final de la línea hasta ahora en explotación, manz. 77 de la «Ci- udad Lineal» ó vi- ceversa.....	0,25

#### SALIDAS

De Ventas para la Ciudad  
Lineal, á las horas, después de  
llegar el coche del tranvía del  
Este, desde las 8 de la mañana  
á las 9 de la noche en invierno  
y á las 12 en verano.

De la Ciudad Lineal para  
Ventas, á las medias, desde las  
7 y 30 de la mañana á las 8 y 30  
de la noche en invierno y á las  
11 y 30 en verano.

**NOTA.**— Los viajeros  
que utilicen el tranvía  
del Este deben salir de la  
Puerta del Sol á las me-  
dias horas, y de la Cibe-  
les á los tres cuartos.