

# LA CIUDAD LINEAL

ÓRGANO OFICIAL DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

OFICINAS: Chamartín. Estación del tranvía.

## SUBSCRIPCIÓN

Gratis para los Accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización, sociedades, círculos, casinos y centros de gran concurrencia.

Toda la correspondencia referente a este periódico, así de Redacción como de Administración, deberá dirigirse a nombre del Redactor Jefe.

## ADMINISTRACIÓN

Escorial, número 6.—Madrid.

SE PUBLICA QUINCENALMENTE

Redactor Jefe: DON ANGEL MUÑOZ

La Compañía Madrileña de Urbanización tiene por objeto la creación en los alrededores de Madrid de barriadas cómodas, higiénicas y baratas, constituyendo con ellas la Ciudad Lineal, en donde se haga compatible la vida del campo con la proximidad al centro de los negocios y a las necesidades de la vida moderna, para todas las clases sociales, y, muy especialmente,

para aquellas cuyos medios de vida les imposibilitan la ausencia a largas distancias y la adquisición de costosas posesiones de recreo, condenándolas a vivir perpetuamente encerradas en el estrecho recinto de las calles de Madrid, respirando la atmósfera viciada y enervante de una población aglomerada.

El fin que persigue la Compañía

lleva consigo, como negocio mercantil, la explotación de todos los servicios urbanos que se relacionan con el fin principal, como compra y venta de terrenos, construcción de edificios, fabricación y venta de materiales de construcción, abastecimiento de aguas y de luz, construcción de tranvías y otros medios de locomoción y transporte.

## ANUNCIOS

En la tercera plana, 20 céntimos lineal. Idem en la cuarta, 10 céntimos.—Los que excedan de 25 líneas a precios convencionales.

Se reciben en la Administración, todos los días de diez a una.

Con arreglo a la ley cada anuncio pagará 10 céntimos por impuesto de timbre.

## ADMINISTRACIÓN

Escorial, número 6.—Madrid.

ANO II

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

NÚM. 39

## LA "FIESTA DEL ÁRBOL."

Según anunciamos en nuestro número anterior, la «Compañía Madrileña de Urbanización» celebrará su segunda *fiesta del árbol* el próximo mes de enero, en los terrenos de su propiedad, inmediatos a Chamartín de la Rosa, en el punto en que la calle principal de la «Ciudad Lineal» atraviesa la carretera de Hortaleza.

Continúan los preparativos para dicha fiesta, y a juzgar por éstos podemos asegurar un resultado tan brillante como el obtenido en la del 28 de noviembre del año anterior, celebrada con motivo de la inauguración de la canalización de las aguas del Lozoya en la «Ciudad Lineal».

En aquel acto, la Compañía puso de manifiesto los trabajos realizados hasta entonces, sus aspiraciones y sus propósitos. Y desde aquella fecha hasta la presente ha continuado sin interrupción la obra emprendida, y ha demostrado con hechos la posibilidad del proyecto de la «Ciudad Lineal», realizando, en gran parte, sus propósitos.

Nuestra Sociedad no necesita ya otra propaganda ni otras demostraciones que no sean los mismos hechos, y por eso dedica su segunda *fiesta del árbol* a enaltecer la Escuela, premiando y obsequiando en dicho acto al niño más aplicado de cada uno de los colegios de Madrid.

Y al invitar y asociar a su fiesta a este grupo de distinguidos escolares, lo hace con el único fin de estimularles al estudio y de despertar en ellos la afición y el interés por el fomento del arbolado, haciéndoles comprender los grandes beneficios que reporta.

Sin el esplendor que a todo acto presta el elemento oficial (al cual no invita la Compañía por razones de economía) tendrá nuestra fiesta toda la importancia de una verdadera solemnidad por ser una manifestación de cultura en armonía con la higiene pública, que ha de reportar indiscutibles beneficios al vecindario madrileño.

Porque la *fiesta del árbol*, establecida por la Compañía de Urbanización, no es la diversión o el recreo de plantar árboles, un día, para después abandonarlos, sino que consiste en solemnizar el gran número de plantaciones hechas durante un invierno, atendiendo luego a su conservación con cuidados y riegos.

Esto decíamos hace próximamente un año, cuando celebrábamos la primera *fiesta del árbol*, y prácticamente demostrado está que la Compañía ha cuidado con esmero los 10.000 árboles plantados durante el

invierno de 1897-98. Lo mismo hará con las plantaciones sucesivas, para lograr de este modo convertir los áridos alrededores de Madrid en delicioso vergel, como lo son los de otras grandes poblaciones.

No dudamos, que estas fecundas iniciativas, llevadas a la práctica con la perseverancia demostrada por la «Compañía Madrileña de Urbanización», han de merecer la simpatía y el apoyo de la opinión.

Y esto mismo esperamos de la prensa, con más fundada razón, porque siempre recordaremos con inmensa gratitud la justicia que hizo a nuestros propósitos cuando celebramos la primera *fiesta del árbol* y tenemos la seguridad de que ha de hacerlo de igual modo en la ocasión presente, propagando la idea de honrar la Escuela y fomentar el arbolado.

A. M.

## TRANVÍA SUBTERRÁNEO PARA MADRID

De la Revista Minera en 1.º de noviembre de 1898.

«El infatigable fundador de la «Compañía Madrileña de Urbanización», Sr. D. Arturo Soria, ha presentado un proyecto de mucho interés para favorecer el desarrollo de su «Ciudad Lineal» y ferrocarril de circunvalación alrededor de Madrid, que consiste en un ferrocarril subterráneo. Hemos tenido ocasión de examinar el estudio, y aun cuando el plan difiere del que nosotros hubiéramos considerado que debía ser el subterráneo inicial en Madrid, reconocemos que lo propuesto responde especial y muy cumplidamente a los fines de la Sociedad Madrileña de Urbanización, con el raro mérito de no crear el menor obstáculo para que se lleve a cabo posteriormente la línea que será complementaria de la propuesta, como la proyectada completaría aquella a que nos referimos.

En todas las grandes capitales en que existe un gran movimiento de viajeros para recorridos por ferrocarril relativamente cortos, se han hecho sentir las molestias de tener que ir para tales viajes a tomar los trenes a estaciones situadas en los puntos extremos de la población, y se ha encontrado el remedio estableciendo apeaderos de viajeros en los puntos más céntricos de las ciudades; pero como el llegar con los trenes a ellos en las líneas normales al aire libre es económicamente costoso hasta lo imposible, y materialmente difícil también por los entorpecimientos que crean a la circulación general, ha sido preciso apelar, para las líneas que centralizan puntos de partida a las estaciones de los ferrocarriles, a líneas aéreas sobre columnas, o a las subterráneas en túneles. Las rasantes generales de las poblaciones son las que han decidido el que se haya preferido un sistema u otro en cada caso.

Aun siendo la idea primordial el comunicar el centro de las capitales con las estaciones de las vías férreas, se ha tenido en cuenta también que las líneas subterráneas sirvan para el servicio entre los distintos puntos de la población con grandísima ventaja para el movimiento de personas, pues tanto las líneas sobre columnas al aire libre, como las subterráneas, por ser independientes de todo otro tráfico, pueden recorrerse a velocidades dobles y triples que las vías públicas de tráfico general, rapidez a que se da gran importancia a poco que sea la distancia de alguna consideración.

El Sr. Soria, que con admiración general y con una constancia digna de todo encomio, está consiguiendo su

propósito de crear una población lineal alrededor de Madrid, concibe lo mucho que favorecerá al adelanto de la misma el comunicar su barriada circular con el centro de la capital, y proyecta un subterráneo para Madrid que favorecerá singularmente sus planes.

Si su ferrocarril en túnel sólo respondiera a comunicar el centro de la capital con «La Ciudad Lineal», sería económicamente ruinoso, y el mérito que encontramos al proyecto del Sr. Soria es que responde a sus conveniencias, haciendo su subterráneo realizable, porque independiente de los productos que correspondan a la barriada de la Madrileña de Urbanización, tendrá un movimiento peculiar, propio e importante, dentro del perímetro de Madrid, y crea una comunicación entre todas las vías férreas y la Puerta del Sol que darán ingresos suficientes para justificar el gasto de instalación, pues éste, según el proyecto, producirá un interés superior al normal del dinero en España. Según los cálculos se podrá pagar 8 por 100 anual de interés y aun tener una utilidad importante para la Sociedad de Urbanización.

El proyecto consiste en establecer un punto de partida subterráneo en la Puerta del Sol, seguir en túnel por debajo de la calle de Alcalá, con una salida frente al Ministerio de la Guerra; sigue el túnel por debajo del Paseo de Recoletos con otra salida en Colón; vuelve a tener otra estación en el encuentro de la calle de Goya y Serrano, y sigue en túnel en recta por debajo de aquella calle hasta desembocar con otra parada intermedia en las cercanías de la Plaza de Toros, donde sale al aire libre y se establece la estación de todos los servicios en un solar de la suficiente extensión. De allí ya parte la línea a cielo abierto hasta encontrar la línea de circunvalación de «La Ciudad Lineal», y, por fin, se proyecta un ramal a la Necrópolis que vaya a empalmar con la vía normal de la red del Mediodía en Vicálvaro.

El proyecto está perfectamente concebido para realizar el de otro modo imposible plan de comunicar el centro de Madrid con la incipiente barriada de la Sociedad de Urbanización, porque será el ingreso independiente de aquella el que dará la base para sostener el trayecto más importante y costoso de la línea. El túnel en totalidad se compone de 3.522 metros, dividido en tres secciones: la primera, de 693, de la Puerta del Sol al Ministerio de la Guerra; la segunda, de éste al encuentro de la calle de Goya con la de Serrano, de 1.200 metros, y la tercera, de este punto a la Plaza de Toros, de 1.624 metros. En lo que decididamente no estamos conformes con el proyecto, es en proponer la tracción por locomotoras de vapor. Lo que se pide es la tracción de vapor sin que sea obstáculo el simultanear este sistema de tracción con el eléctrico. Hemos usado lo bastante el subterráneo de Londres para no considerar esta tracción aceptable en caso alguno en estos tiempos.

El presupuesto, con inclusión del interés mientras se construye, es próximamente 5.200.000 pesetas, y los ingresos, calculados en cerca de 600.000, dan para los gastos de explotación, interés del capital a 8 por 100 y un sobrante de 190.000 pesetas. Todo el que conozca la historia de los ferrocarriles de España, sabe que son raros los casos en que los ferrocarriles no han producido más de lo previsto, y los malos negocios en ellos han dependido siempre de que el coste, al menos el aparente, ha superado con mucho a lo presupuestado. Si el subterráneo proyectado por el Sr. Soria se puede construir y equipar por el presupuesto, no dudamos que sea un buen negocio. En ello estriba todo, pues poca duda nos ofrece la probabilidad de los ingresos, aun haciéndose sólo la línea proyectada ahora; pero, sobre todo, lo que pone la cuestión fuera de duda, es que no es posible que se realice el subterráneo propuesto, sin que seguidamente se comunique del mismo modo con la estación del



Norte y con la del Mediodía con una salida en la plaza de Santo Domingo, pues ambas estaciones están pidiendo a voces una comunicación subterránea con la Puerta del Sol para llegar a ellas en tres ó cuatro minutos.

El proyecto del Sr. Soria con los complementos que indicamos, es de aquellos en que se empieza por no creer, y á los cuales se le crean toda clase de dificultades y contra los cuales se dicen toda clase de tonterías; pero es de los que al cabo se realizan, porque tienen razón de ser y se llegan á hacer necesarios sólo por el hecho de haberlos concebido.

J. G. H.

## NUESTRAS NOTICIAS

Han quedado completamente pagados los terrenos de la manzana 96, comprados al señor Marqués de Portu-galete. Pueden, pues, otorgar escritura de pleno dominio los señores accionistas que tengan elegidos sus lotes en la referida manzana.

En breve podremos decir otro tanto de las demás tierras de la misma procedencia, y quedará por esta propaganda irrefutable de los hechos destruida aquella otra propaganda insidiosa y malévola que hace un año trató de sembrar la desconfianza en el ánimo de los accionistas.

El público nos vá haciendo justicia, en primer término porque la merecemos; en segundo lugar, porque sabemos pedirla; y, por último, porque los hechos son más fuertes que todas las murmuraciones.

\* \*

Ha empezado la plantación de árboles de muchos años y de especies de valor, comprados á D. Félix Pouzet, para la *fiesta del árbol*.

Con igual objeto se han pedido al señor alcalde, de Madrid, los árboles concedidos en el año anterior y no entregados en totalidad.

\* \*

Continúan activamente los trabajos de canalización colocando tubería de 12 centímetros, en dirección al Pinar de Chamartín; los de construcción de la línea del tranvía de las Ventas; los de afirmado con grava del ramal de Chamartín; los de recomposición de la línea de Tetuán; los de explanación de la calle principal; los de construcción de dependencias en la Estación del tranvía y los de plantación de arbolado.

\* \*

Nuestro consocio, D. Pedro Bravo Martín, ha empezado la construcción de su casa, cercando con tapia de ladrillo sus lotes.

—D. Eugenio García ha terminado la segunda casita construída en sus lotes.

—La de D. Tomás Bebia está ya terminada.

—Se han hecho también varias construcciones de estanques y dependencias en las fincas ya construídas de la manzana 77.

—D. J. Silva lleva muy adelantada la tapia de cerramiento de sus lotes y ha empezado la construcción de una dependencia del hotel que se propone levantar.

\* \*

Nos consta que nuestro Director ha agradecido extraordinariamente las manifestaciones de entusiasmo por la Sociedad y de adhesión personal que le ha hecho recientemente el Sr. Ferreiro, y que atenderá con mucho gusto en la medida de lo posible la petición de suministro de efectos hecha por nuestro estimado consocio.

\* \*

Es una prueba elocuente de las vivas simpatías que tiene ya en el público nuestro proyecto el que muchas personas de la Compañía y de fuera de ella asocian sus esperanzas en la próxima lotería de Navidad, con el propósito de invertir la mayor parte de los premios que se obtengan en obligaciones de nuestra Compañía.

Mucho celebraremos que así sea, y que cerremos el año con un ingreso de mucha consideración que imprimamos á nuestros trabajos el gran impulso que todos anhelamos.

\* \*

Se ha puesto en la valla de la calle de Sevilla, esquina á la carrera de San Jerónimo, un cartel de dos metros de alto por tres de ancho, con dibujos y datos del ferrocarril subterráneo, y ha llamado tan poderosamente la atención que se puede asegurar que no ha habido en materia de anuncios otro caso igual, de estacionarse el público constantemente día y noche ante el referido anuncio.

\* \*

El insigne poeta, D. Eusebio Blasco, nos ha prometido dedicar una composición para nuestra *fiesta del árbol*, á la cual se propone concurrir.

\* \*

Uno de los mejores obsequios que se pueden hacer á los niños premiados en la *fiesta del árbol* sería ciertamente el de autógrafos de nuestras eminencias políticas, científicas y literarias. Si alguna de las personas á quienes aludimos se dignase acceder á nuestra invitación se lo agradeceríamos muchísimo.

## UN NEGOCIO

Se dá preferencia á los señores accionistas en el siguiente, segurísimo y de grandes utilidades.

La Compañía ha comprado á D. Joaquín García San-cha y á la persona que ha adquirido sus derechos, una tierra que ocupa gran parte de la manzana 89 y algo de las manzanas 87 y 91, con la obligación de pagar por ella, antes de 1.º de septiembre de 1899, 23.000 pesetas. A la persona que abone por ella dicha cantidad, la Compañía la venderá dos partes de la manzana 89, una de cuatro lotes de fachada á la calle principal por 10 de fondo, ó sean 40 lotes rodeados por dos calles transversales de 15 y 20 metros, y la calle posterior de 10 metros; y otra de cinco lotes de fachada á calle principal por 10 de fondo, ó sean 50 lotes en la misma forma que los anteriores. En junto 90 lotes de 400 metros cuadrados cada uno, ó sean 463.680 pies cuadrados.

El resto de la tierra, unos 40 lotes próximamente constituirían el beneficio de la Compañía.

El accionista ó no accionista que compre dichos 90 lotes y los pague al contado, ó á plazos cortos, puede revenderlos después por sí mismo, ó valiéndose de las oficinas de la Compañía, al precio y en los plazos que tenga por conveniente. Suponiendo que los venda á 500 pesetas por cada lote nada más, recaudará 45.000 pesetas, y si aguarda á revenderlos á un real pie, cosa fácil de realizar en muy pocos años, cobrará 115.920 pesetas por lo que ha desembolsado 23.000 pesetas.

El Comité delegado del Consejo ha acordado conceder á los señores accionistas el derecho de preferencia para realizar este negocio hasta el día 31 de diciembre próximo, pasado el cual se ofrecerá, si ha lugar, al público.

## EL METROPOLITANO DE PARÍS

Del Madrid Científico en 16 de octubre de 1898.

«De nada debe desesperarse: lo que á veces se nos antoja más inverosímil, más absurdo, más imposible, puede trocarse en la cosa más sencilla del mundo: la esperanza es la eterna y siempre fresca musa del porvenir.

Cuando se propuso á los franceses la construcción de un metropolitano suspendido á imitación del de New-York, con el que los americanos corren el albur á cada minuto de recibir un tren sobre la cabeza, desde una altura considerable, «¿Proyecto en el aire! ¡Eso no es serio!»—dijeron inmediatamente los parisienses!

Vinieron luego los trazados subterráneos, y los mismos excépticos parisienses exclamaron: «¡Otra te pego! ¡Ese es un asunto enterrado! Y por muerto, y bien muerto lo dieron.

A pesar de todos estos aspavientos, han adoptado la construcción de un ferrocarril subterráneo, cuyos trabajos ya han sido comenzados, contándose con que se les dará cima para el 1.º de enero de 1900.

No se trata, sin embargo, de ningún proyecto grandioso: tratan de un metropolitano reducido, recto, tímido, modesto, que se contentará con recorrer, bajo tierra como un topo, el trayecto comprendido entre Vincennes y la puerta Maillot. Pero algo es algo, según dice la profunda sentencia de la filosofía popular. Y de sabios y prudentes es el contentarse con poco.

Los paseantes perezosos y los que van de prisa á sus negocios, que se interesan por los incidentes de la calle, han observado desde hace algunas semanas, en la calle de Rivoli y en los Campos Eliseos numerosos pozos de sondaje, del interior de los cuales sacan los obreros innumerables cubitas de tierra y arena por medio de cábricas.

Aquellos rudos obreros han ejecutado una buena parte de la obra; han perforado ya bajo las alamedas de los Campos Eliseos, y en el subsuelo de la Plaza de la Concordia un largo túnel apuntala lo como en las minas.

Este túnel va á desembocar no lejos del puente de la Concordia, bajo el plano inclinado que conduce á la barca, á nivel de una estacada que los carpinteros construyen sobre el Sena. Dicho túnel no forma parte del metropolitano, constituyendo tan sólo una galería de evacuación de los materiales: los albañiles ocupan en la actualidad en construir las paredes del subterráneo.

Habrán otras tres galerías análogas, perpendiculares, como la primera al trazado de la línea y situadas al borde del Sena por la parte baja de la Avenida de Centin, por encima del Louvre y cerca del Ayuntamiento.

Por estas galerías circulan vagonetas que conducen al Sena los escombros, donde los buques destinados á este objeto los transportarán al sitio conveniente.

La línea de Vincennes-Porte Maillot está dividida en once lotes simultáneamente ejecutados por los contratistas respectivos.

Todos los trabajos deben efectuarse bajo tierra, á la manera que han sido ejecutados; bajo el Sena, las obras de los sifones de Asnieres y de la Concordia. La perforación harás á broquel, avanzando en las tierras á me-

dida de la excavación, mientras que una cuadrilla de albañiles ejecuta poco á poco las bóvedas, y detrás del broquel, las vagonetas conducen las tierras y escombros.

Todo esto harás misteriosamente, y al observar á los obreros hundirse de trecho en trecho, en un pozo abierto en las entrañas de la tierra, apenas sospechará el indiferente transeunte que allí mismo, bajo sus pies, se ejecuta la gigantesca obra de hormigas que debe crear una vía de comunicación rápida y segura en el subsuelo de París.

Trátase también de establecer una estación bajo la plaza de la Concordia, pero presenta muchas dificultades. Una de las principales constitúyela el gran colector allí existente, por lo que sería preciso alcanzar profundidades de 27 á 28 metros.

Esta curiosa obra exige largo tiempo, por lo penoso del trabajo que en ella hay que emplear, y así es que si se quiere verla terminada para la fecha antes dicha no hay que perder un solo día.

La huelga de los obreros minadores puede destruir estas esperanzas.

Pero, tarde ó temprano, puede darse por un hecho la construcción del primer trozo del ferrocarril metropolitano, que ha de servir de acicate para la formación de la red de los caminos de hierro *infra-parisiens*.

I. Patac.

¿Por qué no se ha de hacer otro tanto en Madrid? ¿Aguardamos á que nos lo hagan los capitales extranjeros? Pues sucederá lo que es justo que suceda, que se quedarán sin comer unos cuantos españoles: ingenieros, capataces, empleados y obreros de varias clases, y ocuparán sus puestos otros tantos franceses, ingleses ó alemanes.

## CUENTOS CORTOS

La mayor desgracia.

En un pueblo de la provincia de Navarra, de cuyo nombre no puedo acordarme, había un bobo que le llamaban Juanón. Era hijo de una pobre viuda, y entró á servir á un señor poco rico y que no podía aguantar sus simplicidades.

—A la primera que me hagas—le decía—ten cuidado porque te pongo de patitas en la calle.

El bobo, con su cara tersa como un melón y sus ojillos azules y resplandecientes, respondió que sí.

Era robusto y podía dedicarse á las más penosas faenas; pero con aquel cascarronazo de cabeza todo le salía al revés.

Su madre estaba desesperada y de continuo le sermonaba y le llenaba de buenos consejos, pero esto era como enderezarle las patas á los perros.

Una mañana lo envió al molino á moler un saco de trigo.

—Cuida de que no te robe el molinero—le dijo;—dile que de la molienda se cobre un celemin por fanega. ¿Te acordarás?

—Sí.

—Mira: como hay mucho camino de aquí allá, será bueno que lo vayas repitiendo para que no se te olvide.

—Está bien.

Y Juanón cargó el saco á cuestas y *ála, ála*, emprendió su camino, diciendo en voz bastante alta:

—¡Un celemin por fanega! ¡un celemin por fanega!

La gente que le oía se detenía pensando: ¿Qué diablos dice?...

Caminando, caminando atravesó por una era donde estaban trillando.

—¡Un celemin por fanega!... ¡Un celemin por fanega!...

Los trilladores le fueron detrás, diciéndole:

—¿Eso profetizas?, y le molieron á palos.

—¿Pues qué debo decir?...

Que salgan mil fanegas.

Y el bobo de Juanón marchóse aprisa y corriendo, gritando como un desesperado:

—¡Que salgan mil!... ¡Que salgan mil!...

Llegó á otro lugar donde sacaban un difunto de una casa.

—¡Que salgan mil!... ¡Que salgan mil!...—gritaba el bobo—y los del lugar le echaron mano, diciendo:

—¿Qué estás blasfemando ahí, desventurado?

—¿Pues qué debo decir?

—¡Que no salga nunca!

Y el bobo, por la carretera tambaleándose, exclamaba:

—¡No salga nunca!... ¡No salga nunca!...

Encontró á un arriero muy atareado en sacar su carro metido en un bache hasta los cubos de las ruedas.

—¡Ah, granuja!, con que hace una hora que estoy sudando el quilo por sacar mi carro y tú no quisieras que saliese nunca; y con una vara deslomó á cintarazos al pobre Juanón.

—¿Pues qué he de decir?, barreaaba el bobo

—¡San Antón le valga!

Y el bobo corriendo gritaba:

—¡San Antón le valga!

¡Oyóle un cazador que perseguía una liebre y fuése



derecho á él. El bobo, azorado, ahullaba. ¿pues qué he de decir?

—Así la tuvieses en la boca.

Y el bobo repetía. ¡Así la tuvieses en la boca!

Eso decía cuando se encontró delante de una era donde un aldeano, con la horquilla, aventaba la paja, y el aldeano, creyéndose ofendido, amenazó con la horquilla al bobo; y tanto corrió que no vió el molino y pasó el río y salió al monte y llegó á un caserío que era un convento; el convento estaba cerrado porque era de noche. Hacia mucho viento y Juanón se puso á golpear en la pared, diciendo:

—Abre molinero.

Y el molinero no abría

Había allí una virgen de barro y el bobo se dirigió á ella.

—¿Eres tú la molinera?...

Y el viento silbando hacía... ¡Siiiiii!

—Así, pues, ¿me molarás el grano?

Y el viento: ¡Siiiiii!

Entonces lo dejó aquí y volveré mañana á recogerlo. ¡Siiiiii! Llegado á casa le preguntó su madre por el saco, y el bobo contó lo que le había sucedido, comprendiendo la madre su desgracia.

Mañana no tendremos pan—decía llorando—Cásate con una mujer que te haga entrar en juicio.

—¿Cómo he de hacerlo para casarme?

—Vete á la plaza y echa el ojo á la muchacha que te guste más, preguntándole si te quiere.

El bobo se fué al establo donde había catorce cabras, les sacó los ojos y se los metió en los bolsillos. Después... á la plaza, y cuando las muchachas salían de misa, comenzó á arrojarlos. Todas huyeron, y al llegar la madre, le dijo:

—¿Qué has hecho bribón? ¡Nos has arruinado! ¡Qué desgraciado eres! ¡Qué desgraciada me haces!

N.

## EL HERRERO

—Vengo á pedirle un favor.

—Usted dirá, caballero.

—¿Su oficio de usted?—¡Herrero!

—Lo sé tan bien ó mejor...

Mas no es eso lo que quiero.

—Yo me atrevo á suplicar

sea usted más moderado

en su modo de machar,

pues no debe de dudar

que harto nos ha machacado.

Tal vez usted no lo crea,

pues pensará que exagero.

pues estamos... ¡Caballero!

padeciendo de otorrea

desde el último al primero.

Y debe usted ser prudente,

pues no se puede aguantar

ese sonido estridente,

¿no puede usted machacar

sin que lo sienta la gente?

Y ya que no quiere oír

en esta cuestión que abordo,

no debe usted proseguir,

pues en el barrio del sordo

se vá el barrio á convertir.

Machaque usted, lo concedo.

el trabajo es fuertecillo.

pero hay un medio sencillo;

basta que usted ponga el dedo

entre el hierro y el martillo.

Sólo así se evita el ruido

y ese terrible tormento,

y aunque es un poco cruento,

es, téngalo usted sabido,

el mejor procedimiento.

Conque, sea usted amable,

y no tenga tanto miedo,

ni se muestre miserable,

con tal que ninguno hable

¿qué importa perder un dedo?

Tiburcio Navas Pérez.

Farmacéutico.

Avila, Cebrenos, 1898.

Prohibida la reproducción.

## PROPIO Y AJENO

**Sociedades agrícolas.**—Parece llegada la hora de que las Sociedades agrícolas, siguiendo la práctica de las industriales, se agrupen por haberse convencido de la eficacia que les procura su concentración.

Ultimamente en Arras (Francia) se han reunido las Sociedades agrícolas del Pas-de-Calais y la del Norte. Han tratado de la represión del fraude en la venta de los productos agrícolas; de la consignación obligatoria y oficial de los abonos artificiales, consignando los elementos que los constituyen, prescripción que se pondrá en rigor igualmente respecto á las semillas; y, por último, se han cumplido varias gestiones importantísimas relacionadas con la ganadería.

Sobre todo es digno de elogio la conjunción de las Sociedades que aunan así á su carácter regional una autoridad á que hasta ahora se había opuesto el ais-

lamiento; de esta suerte, los agricultores no sentirán necesidad tan imperiosa como hoy de acudir al Estado, que consideran como su segunda providencia, aprendiendo á contar consigo mismo y á que su propia iniciativa sea el promotor de los progresos que se advierten en otros pueblos. A este propósito, sin traer á colación lo que ocurre en la América del Norte y en California, debemos fijar nuestro examen en el pequeño estado de Dinamarca que, aunque su extensión sea por demás reducida, se encuentra á la cabeza de la práctica agrícola, sin esperar á que la administración pública les enseñase el libro de la vida, que ha examinado por sí misma, á pesar de la carencia de capitales.

Citaremos un solo hecho verdaderamente extraordinario:

En Dinamarca, la industria de la leche y de la manteca es la más lucrativa, gracias á la fundación de lecherías que utilizan máquinas de vapor y aparatos perfeccionados, reuniéndose con tal objeto agricultores y colonos en sindicatos que se ayudan mutuamente, suprimiendo toda clase de intermediarios.

La cooperación leal y armónicamente desarrollada, es el secreto de los adelantos agrícolas de Dinamarca.

## COMPANÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

### Ferrocarril eléctrico subterráneo.

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

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

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

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

Ventajas especiales para el que subscriba más de mil obligaciones.

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

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

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

**Premios anuales de amortización.**—Uno de 5.000 duros en metálico ó billetes del Banco, 25 de mil pesetas en terrenos á elegir entre los puestos á la venta por la Compañía dentro ó fuera de LA CIUDAD LINEAL, y si el terreno elegido por el obligacionista tuviere mayor valor de 1.000 pesetas, el exceso será pagado en los plazos mensuales que se convengan; ciento de 250 pesetas en billetes gratuitos de tranvía ó ferrocarril por cualquiera de las líneas férreas de la Compañía y 24 con premio de 25 pesetas en metálico cada una.

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

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

**Garantías.**—La administración correcta y acertada de la Sociedad en los cinco años que lleva de existencia.

La concesión á los obligacionistas del derecho que tienen los accionistas por el art. 35 de los Estatutos, que dice así:

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

La primera hipoteca sobre las obras del ferrocarril

subterráneo, material fijo y móvil y productos líquidos de la explotación.

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

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

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

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

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

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

### BOLETÍN DE SUBSCRIPCIÓN

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

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

Firma y firma

Domicilio del

Suscriptor

La Compañía se reserva el derecho de no aceptar las ofertas de subscripción si su número á principios de febrero próximo no fuere suficiente, á su juicio, para principiar las obras.

En caso de aceptar se daría entonces á la emisión la forma legal prevenida en los Estatutos.

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

Obligaciones suscriptas de la 1.ª serie..... 559  
de la 2.ª ..... 78

**EMISIÓN DE PAGARÉS.** La Compañía Madrileña de Urbanización emite pagarés por valor de 200.000 pesetas, destinados con preferencia al pronto establecimiento de un ramal de tranvía desde las Ventas del Espíritu Santo al barrio de la Concepción, y á la construcción de edificios en la primera barriada de «La Ciudad Lineal», ó sea en los cuatro kilómetros comprendidos entre la carretera de Aragón, en el punto inmediato al barrio de la Concepción, hasta Chamartín de la Rosa.

Estos pagarés son de 100 pesetas en adelante, debiendo ser siempre múltiples de 100 las cantidades suscriptas, que devengarán los intereses y tendrán los vencimientos siguientes:

Desde 100 pesetas á 500, reembolsables en seis meses, se abonará el 6 por 100 anual.

Desde 600 á 1.000, reembolsables en un año, se abonará el 7 por 100.

Desde 1.000 en adelante, reembolsables en dos años, se abonará el 8 por 100.

Los intereses se abonan por trimestres vencidos.

Los pagarés no devengan intereses más que hasta la fecha de su vencimiento.

La Compañía Madrileña de Urbanización garantiza su pago:

1.º Con las construcciones y obras que se hagan, con el importe de los pagarés realizados y los productos que se obtengan de su venta al contado ó á plazos.

2.º Con las fincas, terrenos, efectos, maquinaria y valores industriales en que se ha invertido el importe de los dividendos cobrados de las acciones suscriptas.

3.º Con el importe de los dividendos que han de ser entregados por los señores accionistas para el completo pago de las mismas acciones suscriptas, mas el importe de las que en adelante se suscriban.

Una vez pagados por completo los terrenos, edificios, máquinas ó efectos de cualquier clase que adquiriera la Compañía, no serán hipotecados ni afectos en ninguna forma al pago de cantidad alguna mientras no estén recogidos todos los pagarés en circulación, y sin que preceda anuncio en los periódicos de que habitualmente se valga la Compañía.

Pagarés en circulación.... 120.266'50 pesetas.

Idem recogidos..... 50.300'00

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



# EMISIÓN DE OBLIGACIONES DE 500 PSETAS CON INTERÉS DE 8 POR 100 ANUAL. PAGADERAS AL CONTADO Ó Á PLAZOS, Á VOLUNTAD DEL SUBSCRIP-TOR, ACORDADA EN JUNTA GENERAL DE 19 DE DICIEM-BRE DE 1897.

Condiciones de la 1.ª serie de 1.500 obligaciones.

El capital de estas obligaciones se destina, con prefe-rencia, á la construcción de vías férreas.

Las obligaciones son de 500 ptas. cada una; devengan el interés anual de 8 por 100, pagadero una vez al año, en igual fecha que la de la subscripción, en los años su-cesivos, hasta su amortización, dentro del plazo de cin-cuenta años, ó por trimestres á voluntad del subs-criptor. El pago se puede hacer de una vez ó á plazos.

El pago al contado da derecho á una bonificación de 20 por 100, ó sea á pagar 400 pesetas por cada obliga-ción, que será amortizada devolviendo la Compañía 500 pesetas. El pago á plazos puede hacerse por mensualidades de 20 pesetas cada una.

En el caso de que el obligacionista demore el pago de uno ó más plazos mensuales el abono de 8 por 100 de in-terés sólo se hará sobre el importe de las mensualidades satisfechas, y en los respectivos vencimientos, esto es, 1'60 pesetas por cada mensualidad de 20, satisfecha, y la amortización de la obligación sólo se hará de la can-tidad total, pagada por mensualidades, sin premio al-guno de amortización.

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

Si el pago total se verifica por cuotas mayores de 20 pesetas dentro de un año, contado desde la fecha del primer pago á cuenta, la bonificación será de 15 por 100. Las obligaciones serán numeradas por el riguroso or-den numérico en que sean subscriptas.

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

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

El tipo de emisión de obligaciones al contado que para la 1.ª serie se fija en 80 por 100 del valor nominal, será aumentado por el Consejo en las series sucesivas á me-dida que lo recomiende el desarrollo de las operaciones sociales y la situación del mercado.

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

*Quedan afectas al pago de intereses y amortiza-ción de las obligaciones las vías férreas en construc-ción, y en explotación los productos de ésta, el mate-rial móvil, los edificios y terrenos no afectos á otra obligación anterior, los alquileres y los productos li-quidos de todos los servicios establecidos por la Compañía.*

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

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

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

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

Los obligacionistas que sean consumidores de agua podrán percibir los intereses ó amortizar la obligación ó la parte de ella subscripta, pagando con su importe el suministro de agua, uso de calles y tuberías, con la re-baja de 50 por 100 en la tarifa establecida para los ac-cionistas si el abonado fuese, además de obligacionista accionista, entendiéndose que el suministro á tarifa re-ducida se hace en los terrenos adquiridos por la Com-pañía, y en proporción á las acciones que se posean.

El subscriptor de un quinto de obligación tendrá de-recho preferente para subscribir los cuatro quintos res-tantes de la misma obligación mientras no estén subs-criptas las 1.500 emitidas.

### COLEGIO DE SAN FERNANDO

Doña Bárbara de Braganza, 12, y Piamonte, 33.

Director: Sr. Benítez y Peláez, pbro.

Primera y 2.ª enseñanza, y preparatorias de Faculta-des. Los internos de Facultades pueden asistir á las cla-ses oficiales, bajo la vigilancia del Colegio.

QUEDA ABIERTA LA MATRÍCULA

**PAPELERÍA** Completo surtido en objetos de escritorio. Trabajos de imprenta, li-tografía y timbrados.—**Casa Pelegrini.**—BARQUILLO, 12.—MADRID.

### LITOGRAFÍA DE FERREIRO

12.—FUENCARRAL.—12.

Tarjetas para felicitar Pascuas, desde una peseta al 100. Recordatorios con sobres, desde 6 pesetas 100.

Se remiten á provincias.

### CONSTRUCCIONES SISTEMA MONIER (cementos armados) garantizadas.

Tubos de gran diámetro, alcantarillas, depósitos para agua potable y riego, de gran cabida y resistencia, cubos de gasómetro, lagares, silos, depósitos para vino, PUENTES, bóvedas, enlosados, aceras, etc.

Precio de depósitos, agua potable y riego.

CABIDA en metros.	Pesetas.	CABIDA en metros.	Pesetas.	CABIDA en metros.	Pesetas.
2	180	20	780	150	2.850
3	230	25	1.000	200	3.500
4	290	30	1.100	300	4.500
5	340	40	1.250	400	5.600
6	400	50	1.375	500	6.100
7	450	60	1.500	600	7.000
8	500	70	1.650	700	7.750
9	540	80	1.800	800	8.500
10	575	90	1.950	900	9.300
15	700	100	2.100	1.000	10.000

Dirigirse al representante de la casa constructora, Benito Lu-presti, San Rafael, 13, 1.º, ó á la Dirección de la Compañía.

Obras en Madrid: Central eléctrica de Chamberí, depósito de 200 metros.—Compañía Madrileña de Urbanización, depósito de 300 metros.—Dirección Guardia Civil (Jefate), para agua del Lozoya, dos depósitos cubiertos de 300 metros cada uno y otras.

### LA «COMPAÑÍA MADRILEÑA

DE URBANIZACIÓN en 1.º de diciembre de 1898.

Acciones subscriptas.....	1.500
Dividendos cobrados.....	409.280'00 pesetas.
Idem á cobrar.....	340.720'00
Obligaciones subscriptas.....	559
Cobrado por obligaciones.....	166.494'00 pesetas.
Pagares en circulación.....	120.266'50
Id. recogidos á su vencimiento.	50.300'00

## NUEVA GRAN FÁBRICA Y DEPÓSITO DE SOMBREROS INGLESES

CON VENTA EXCLUSIVAMENTE AL DETALLE A PRECIO DE FÁBRICA

**34, FUENCARRAL, 34.**

Sombreros de copa desde 12 ptas.; hongos desde 4'50; flexibles desde 4.

CLACS.—LIBREAS.—CORDOBESES.—GORRAS.—BOINAS—**TODO 30 por 100 más barato que en las demás casas.**

**PRECIOS FIJOS**

**NADIE COMPRE SIN VISITAR ESTE NUEVO ESTABLECIMIENTO**

## ANTIGUA PLATERÍA de NÚÑEZ.

4, Clavel, 4.—Compra de oro y plata, altos precios.—Especialidad en compos-turas.

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

TRAFALGAR, NÚM. 11.—MADRID.

**EN LA IMPRENTA** de la «Compañía Madrileña de Ur-banización» se hacen toda clase de trabajos tipográ-ficos, á precios sumamente económicos, se reciben en la Administración de este periódico, Escorial, 6. 3.º, izq.

TELEFONO NUMERO 1.061.

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

**SOUJOL Y COMPAÑIA**

CAMPO SAGRADO 16 — BORRELL 11 — BARCELONA

TELEGRAMAS—Soujol, Campo Sagrado, Barcelona.

SAN RAFAEL, 4, (CHAMBERÍ).



MADRID.—Teléfono número 3.072.

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

**SOUJOL Y COMPAÑIA**

CASA FUNDADA EN 1852.—PRIMERA EN ESPAÑA  
Campo Sagrado, 16, y Borrell, 11.—BARCELONA

## GRANDES TALLERES

FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MÁQUINAS  
DIRECTOR PROPIETARIO: DON RAFAEL PEREZ

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