

# 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

Escolar, 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

Escolar, número 6.—Madrid.

AÑO II

Chamartín de la Rosa.—5 de Noviembre de 1898.

NÚM. 36

## TRACCIÓN ELÉCTRICA

[De la Correspondencia de España en 26 de julio de 1898]

Es casi desconocida en los tranvías y ferrocarriles españoles. En el resto de Europa va ganando terreno con paso lento y seguro, ya empleando el sistema, peligroso en el interior de las poblaciones, de cables aéreos colgados de palomillas y postes colocados a lo largo de la vía, como en Marsella; ya el más perfecto, y costoso al propio tiempo, de cables subterráneos, como en Budapest.

En los Estados Unidos los progresos en esta materia son asombrosos. Algunas cifras nada más justifican plenamente este aserto.

Mientras por acá nadie cree en esta clase de brujerías y no se aventura a invertir una peseta en acciones u obligaciones de ferrocarriles y tranvías movidos por la electricidad, del lado de allá del meridiano de la pereza, que parte por el eje a los españoles, es tal el aumento de esta industria, que la compañía Thomson-Houston, que es la más importante de todas, puesto que representa el 56 por 100 del valor total en el mundo de las sociedades dedicadas a la tracción eléctrica, publica un boletín mensual de sus trabajos.

Los boletines de mayo de 1892 y mayo de 1893, comparados, dan la medida de la velocidad extraordinaria de los progresos en que nos ocupamos.

En 1892 usaban la tracción eléctrica 234 líneas, y se ha llegado a establecer en 415 en este año.

De 4.701 carruajes eléctricos suministrados han pasado a la cifra de 9.441.

La longitud de las líneas de tracción eléctrica, que era en 1892 de 4.355 kilómetros, ha llegado en 1893 a 8.160.

Tan considerable incremento se explica por el hecho comprobado del aumento del tráfico que provoca el nuevo sistema de tracción y por la economía de su coste comparado con el de la tracción por vapor y de sangre.

En honor de la verdad, de la comparación de los gastos de tracción, por todos los sistemas, de 50 Compañías no hemos podido poner en claro si la tracción eléctrica es o no más barata que las otras; pero la experiencia hecha en Bostón de Compañías que han empleado a la vez la tracción eléctrica y la de sangre y han concluido por vender todo el ganado, es bastante elocuente.

Yo presumo que una fábrica de electricidad obtendrá el máximo posible de beneficios si abarca los dos negocios, el de la tracción y el del alumbrado, por que siendo mucho mayor en verano, el tráfico de viajeros por las líneas férreas y gastándose más luz en invierno, las diferencias en el consumo de fluido no serán tan considerables como hoy.

Los primeros coches movidos por la electricidad que verán los madrileños, serán los de mi ferrocarril-tranvía de circunvalación, si logro desvanecer los recelos injustos y las desconfianzas naturales del capital y vencer en esta descomunal batalla que estoy librando yo solo con varios gigantes follores y malandrines, sin más armas que las bien templadas de cálculos que creo bien hechos y de una leal sinceridad absoluta sin precedentes en esta clase de asuntos.

ARTURO SORIA.

Me ha parecido oportuno reproducir lo que decía hace cinco años, poco antes de fundar la Compañía Madrileña de Urbanización, porque al comprobarse una vez más, que nadie es profeta en su patria, se ve y se toca la diferencia que hay entre el pueblo americano y el nuestro (prescindiendo de los respectivos Gobiernos, que suponemos ambos malos.)

Allí toda iniciativa fecunda halla en seguida capital; el promotor o iniciador goza de amplia libertad de movimientos y de profundo respeto, sin que se le ocurra a nadie el suplantar su personalidad.

Aquí se necesitan cinco años para reunir 800.000 pesetas y sostener una lucha formidable contra los que hallando de su gusto la posición del fundador han tratado de echarle para colocarse en su puesto, cosa que no conseguirán jamás en ninguna de las contingencias posibles de los sucesos futuros.

No obstante, el haber subscrito 1.500 acciones y más de 500 obligaciones, nos da esperanzas racionales y grandes probabilidades de subscribir en pocos meses 2.000 obligaciones de la 2.ª serie, y de principiar a cobrar su importe en marzo próximo, porque con esa cifra hay bastante para construir y ex-

plotar el primer trozo de ferrocarril eléctrico subterráneo desde la Puerta del Sol a la Cibeles, con lo cual es indudable que se lograría la subscripción de las 8.000 obligaciones restantes, y la victoria completa y la realización definitiva de nuestros propósitos.



Sr. D. Rafael Pérez Antón.

Es indudable que la industria mecánica, auxiliar eficaz de todas las demás industrias, logra un gran desarrollo allí donde grandes fuerzas vitales se desenvuelven, y donde los adelantos se muestran prepotentes y en manifiesto crecimiento.

Natural es, pues, que en Madrid se manifieste la mecánica con grandes fuerzas propias y en disposición de luchar con sus congéneres del extranjero. Necesidades sentidas y predisposición al cálculo que exigen esas industrias productoras de máquinas y otros aparatos, han sido la génesis de la mecánica en nuestro suelo y la más impulsora de los infinitos adelantos que en la época presente registramos.

Uno de nuestros buenos constructores, uno de los muchos elementos que honran a España contribuyendo a limitar la importación de máquinas y aparatos extranjeros es D. Rafael Pérez Antón, dueño de la casa fundada hace treinta y ocho años. En sus talleres, situados en la calle de San Rafael, núm. 4, de esta Corte, prodúcese toda clase de trabajos mecánicos, distinguiéndose, sin embargo, en la construcción de máquinas, ocupándose igualmente en las composuras y reparaciones de los artefactos aplicados a las demás industrias.

En dicho establecimiento se construyen toda clase de máquinas, pero su especialidad consiste en la construcción de máquinas de vapor, calderas, turbinas, prensas hidráulicas y de tornillo, instalaciones para riego, elevación de aguas, wagonetas, giratorias, y cuantos aparatos y accesorios puedan pedir.

En la sección de fundición se hacen delicados y variadísimos trabajos en hierro y bronce.

Es opinión, arraigada aun en los que se desenvuelven en nuestra vida de trabajo, de que aquí no hay originalidad y si simples imitadores, copistas más o menos vulgares, lo mismo tratándose de construcciones que en las demás esferas de la actividad. Y nada más erróneo que eso, puesto que en España hay originalidad, porque hay ideas propias, carácter e inventiva.

Y con respecto al industrial a quien nos referimos, prueban nuestra afirmación los molinos para moler carbón, kaolín, yeso, tierras refractarias y cuantas substancias sean compatibles a la cerámica, los cuales han sido objeto de privilegio de invención, así como la construcción de una máquina elevadora de agua, que le valió el ser premiada con medalla de bronce en la Exposición Minera y Metalúrgica en 1883, cuyas distinciones son un estimable galardón de la inteligencia y activa labor de quien, con particulares ideas, ha sabido colocarse a envidiable altura.

No hablemos de los numerosos artefactos que, como herramientas de trabajo, cuenta el establecimiento industrial de D. Rafael Pérez Antón; no digamos nada de

aquella profusión de aparatos, entre los cuales figuran multitud de máquinas para limar, planear, taladrar, soldar, etc., porque todo ello es preciso a esa obra verdaderamente titánica de las construcciones, composturas y reparaciones. Expresemos si que a todo eso, que forma conjunto admirable de inteligencia y buen orden, hay que agregar las cualidades excepcionales que, como artífice consumado, forman la personalidad del Sr. Pérez Antón. El encariñado con su industria, activo y diligente como pocos, dirige personalmente todos los trabajos de su establecimiento, y lo mismo que el martillo del obrero maneja el compás, la escuadra, y el lápiz del técnico para la confección de planos, dibujos, modelos, etcétera, necesarios a su compleja industria.

Los hombres que, como el Sr. Pérez Antón, han sacado a su industria de la postración en que yacía, justo es que nosotros, al hacer la suma de las fuerzas con que el país cuenta, fijemos en ella como factor importantísimo a un industrial que, como el que nos ocupa, honra a Madrid, separándose de la vulgaridad de ese montón anónimo que forma el núcleo aislado de fuerzas que, si bien contribuye a la obra importantísima del progreso, aparece informe y confundido, sin nombre ni carácter que le distinga.

No pertenece D. Rafael Pérez al número de esos industriales rudos de lenguaje y de cáscara amarga que le reciben a uno, aun sin quererlo, con cierta destemplanza en la forma siempre enojosa y desagradable cuando no se está acostumbrado a ella.

El Sr. Pérez Antón demuestra en el acto de cruzar la palabra que es un hombre de mundo, de educación esmeradísima, culto sin afectación, ilustrado e inteligente, como quien ha vivido formando parte de otra sociedad muy distinta y educándose en el gabinete de estudio.

El edificio con sus amplias dependencias, mide una extensión superficial de 5.200 metros cuadrados, y ocupa una situación magnífica y trabajan en sus talleres más de 180 obreros, que todos, bajo su acertada dirección, concurren a la obra civilizadora del trabajo.

Ante estas hermosas manifestaciones de la actividad, ante esa demostración de nuestras fuerzas productoras, vengan nuestros compatriotas a negar los adelantos de España en lo que a industria se refiere. Sigán sosteniendo, negando la evidencia, que aquí no se produce nada que merezca la pena.

¡E por si muove! Y, sin embargo, el hecho de avanzar en la vía del progreso se realiza; las otras se manifiestan a diario, y la competencia al extranjero es positiva.

Negar que hay industriales de indiscutible mérito, es lo mismo que negar lo tangible, lo demostrable, lo que ya sólo discuten los hombres de mala fe, encariñados con teorías ya pasadas en cuenta por lo rancias, o los que carecen de entendimiento para juzgar a los hombres y los hechos.

Concurran todos esos a donde el trabajo se realiza; acudan a donde el martillo y la máquina transforman el hierro en artefactos impulsores de la civilización, y habrán de convencerse de su ignorancia. Vengan a estos centros de la producción, y, o habrán de confesarse ignorantes, o tendrán que guardar silencio ante la evidencia de nuestros adelantos industriales.

Pero terminemos ya este trabajo felicitando sinceramente a D. Rafael Pérez Antón por los trabajos realizados hasta el día, excitándole, si es preciso, a que siga la emprendida ruta y dé nuevos días de gloria a la industria patria.

A las líneas que preceden, que hemos tomado de *La Revista Ilustrada de Ferrocarriles*, añadimos algunos otros datos biográficos de nuestro estimado consocio:

La Compañía Madrileña de Urbanización cuenta entre sus accionistas hombres de gran inteligencia y trabajadores incansables, hombres de fe, entusiastas y constantes, que con el pensamiento fijo en un ideal noble avanzan siempre sostenidos en la inevitable lucha de la vida por las dos grandes fuerzas de que disponen los hombres superiores la confianza en las propias fuerzas que conocen y la voluntad inquebrantable que los distingue.

Sostenerse en una posición brillante, heredada de los mayores, conservando la honorabilidad de un hombre ilustre, es digno de encomio; pero elevarse desde una humilde medianía a una posición envidiable por el sólo propio esfuerzo y el ejercicio constante de virtudes excepcionales durante largos años, tiene más mérito.

La lucha ennoblece, ilustra, y cuando ha sido de tal naturaleza que la victoria, a cada momento indecisa, ha costado como a Pérez y Antón mortales zozobras, desgaste de energías vitales, tal vez una vejez antici-



pada, porque el luchador era a la vez un ser muy sensible, que ha vencido sólo por el equilibrio de la inteligencia y la voluntad, sobreponiéndose, por esfuerzos supremos a los desfallecimientos de su ser impresionable, entonces la lucha se convierte en epopeya y el luchador en héroe, no menos héroe por ser desconocido, hasta que la casualidad, siempre tardía, ó la lógica de los acontecimientos sacan a la pública estimación el nombre y la persona del benemérito.

Pérez Antón es todavía joven. Nació en Cartagena el 7 de diciembre de 1853, en la calle de San Francisco, en la misma casa en que nació el malogrado Peral, del cual fué amigo del alma.

Desde muy temprana edad reveló Pérez Antón gran disposición para la mecánica. A los seis años construyó un motor utilizando las gomas de las botinas que por aquel tiempo se inventaron, y fundió un cañoncito y preparó unas pequeñas granadas, divirtiéndose en bombardear desde su cuarto a unos vecinos, que acabaron por ser sus buenos amigos, y no había cumplido los trece cuando construyó una máquina de vapor elevadora de aguas que, con algunas modificaciones, fué la misma que años después le valió una medalla de bronce en la Exposición de minería.

Con tales aptitudes y muy pocos bienes de fortuna era natural que se aplicara al trabajo apenas entrado en la pubertad; así es que a los diecisiete años entró de segundo maquinista en el remolcador de Cartagena, demostrando en el desempeño de su empleo que era ya un hombre de provecho. De esta época datan los primeros rasgos de su carácter generoso y dócil al par que enérgico y laborioso; ganaba 27 duros de sueldo, que entregaba íntegro a su hermana para ayudar a su padre, ya anciano, y le pedía después con humildad, temeroso, unos cuantos reales para fumar. Deseoso de mejorar de sueldo entró de maquinista en el ferrocarril del Norte, llevando tan lejos el cumplimiento de su deber que, enfermo de viruelas, no dejó su máquina hasta terminar el servicio.

La quinta de Castellar le trajo al batallón de escribientes del Ministerio de la Guerra, y encargado poco después del depósito de prisioneros carlistas fué querido de todos sus jefes, algunos de los cuales, hoy generales, se honran conservando su amistad.

Su carácter independiente y su afición de siempre a la mecánica se avenía mal con un empleo burocrático, por lo que dejó el cargo de administrador de la duquesa de Santofía que desempeñaba, recién licenciado del ejército, trocando el traje elegante y el caballo brioso, que a su disposición tenía, por el metro del maestro en un taller mecánico que fundó en Chamberí, considerándose feliz en su trabajo, con la esperanza de elevar su taller a una gran industria; pero la desgracia, siempre en acecho, hizo en él presa. Pérez Antón vió disminuir su familia al mismo tiempo que sufría grandes quebrantos en sus intereses; pero el hombre fuerte, luchaba y se resistía, oponiendo a las pérdidas materiales más energía y más trabajo, y al dolor por la pérdida de seres queridos el temple de su alma para salvar a los que quedaban, hasta que a la vuelta de un viaje a París, a donde había ido a reformar una máquina simultánea para imprimir, se encontró con el resto de su familia enferma y sin dinero...

Y volvió a empezar el trabajador su obra. Poco después tomó la fundición de San Rafael, luchando solo en los días difíciles de la nueva empresa, unas veces con la carencia de materiales y dinero, otras con lo que es más doloroso aún, con la ruindad de los hombres envidiosos. A través de todos los obstáculos ha ido Pérez abriéndose paso y desarrollando su industria. Las armaduras de hierro para la casa de Máquinas y cocheros del tranvía de Madrid y todo cuanto se relaciona con la fundición en la obra para el establecimiento de la tracción eléctrica demuestran, al par que la importancia de la fundición de San Rafael, el grado de adelanto a que Pérez Antón ha llevado su industria. Nuevo Job de la constancia se ha creado por segunda vez posición y familia.

Suya es una parte de nuestras tuberías, suyo el cochero del tranvía y otros muchos detalles de la Ciudad Lineal.

Es uno de los accionistas más estimables por sus méritos y virtudes.

## NUESTRAS NOTICIAS

En la primera quincena de explotación ha producido el ramal de Chamartín unas 600 pesetas, y como ésta es seguramente una cifra media mínima, porque todavía no sabe la mayoría del público que semejante tranvía existe, y no se han creado los hábitos de viajar que todos los tranvías crean, tenemos por cierto que cuando menos aumentará la recaudación al año en 14.400 pesetas.

Este ramal no podría vivir por sí solo con este ingreso, pero unido a la línea principal, como sus gastos propios son de 19 pesetas diarias próximamente, deja una utilidad de 20 pesetas diarias, ó sea de 7.300 pesetas al año, con las cuales hay para pagar 4.000 pesetas de interés y amortización a las 40.000 pesetas invertidas en carriles y jornales, y 3.300 pesetas para intereses y amortización de obligaciones, cuyo dinero se haya invertido en otras cosas.

Es decir, que el modestísimo trozo de Chamartín puede dar desde el primer año, después de cubrir sus gastos, 7.300 pesetas, con las que hay para pagar puntualmente los intereses y la amortización de 146 obligaciones.

La Compañía ha hecho, pues, un buen negocio adquiriendo el tranvía, como ya lo reconocen los mismos que al principio dudaban.

\*\*\*

Ante el Notario, D. Federico Plana, se han otorgado las siguientes escrituras de cesión de lotes:

A D. Juan Gómez Hemas, un lote; D. Estanislao Zuazo y Massot, dos ídem; D. Pedro Martín Bravo, dos ídem, y D. Hipólito Santafé otros dos ídem.

En la Notaría del Sr. Ruilópez también se ha otorgado escritura de cesión de un lote, correspondiente a su acción, a D. Luis María de la Sota.

Las primeras se otorgaron el 24, y la última el 19 del pasado octubre.

\*\*\*

Los *kakis*... Es el nombre de un árbol japonés. Es un árbol que ha comenzado a cultivarse en Francia con excelente resultado. Su fruto, redondeado, es de carne jugosa, perfumada, de un sabor típico muy agradable. Estos frutos han llegado a pagarse en París a un franco.

Y no hay razón para ello, porque este árbol es resistente a los cambios de temperatura y puede cultivarse en variados climas, con preferencia en los que son algo cálidos.

El *kakis* adquiere el tamaño de un manzano, sus hojas caen en octubre y dejan a la vista dorados y apetitosos frutos. Se siembra en otoño. La madera es muy apreciada; la forma del árbol elegante. Es árbol frutal y se presta a servir de árbol de adorno: como vulgarmente se dice no tiene desperdicio.

\*\*\*

Se han plantado sesenta semillas de *kakis* japonés remitidas a la Compañía, por nuestro estimado consocio, Don H. G. del Castillo, y haremos lo mismo con las semillas de *kakis* chinos, cuyo envío nos anuncia dicho señor, según el cual, si se cultivan bien han de gustar muchísimo, siendo de lamentar que tarde algunos años este fruto, parecido al tomate y de sabor muy exquisito, semejante al de los higos secos de nuestro país.

\*\*\*

Nuestro amabilísimo consocio nos envía con un periódico japonés, en el que se refiere el buen éxito logrado en los Estados Unidos con plantaciones de té, el consejo de hacer plantaciones de té en los terrenos de la Compañía, puesto que el clima del Japón es en general igual al de Castilla, tan helado en invierno como achicharrador en verano, y además el ofrecimiento de proporcionar semillas de té verde, negro ó perla, chino ó japonés para ensayar su cultivo por los accionistas que quieran verificarlo en sus lotes.

Reciba en nombre de todos gracias muy cumplidas por sus indicaciones y generoso ofrecimiento.

\*\*\*

Tenemos entendido que el ensayo del cultivo del té está ya hecho en España hace muchos años, y bien; porque el té exquisito que toma la familia real cuando vá a la Granja es del que allí se cultiva; lo que falta es extenderlo y desarrollar esta riqueza, que puede ser de mucha consideración.

\*\*\*

La Compañía ha solicitado autorización para establecer la doble vía desde los Cuatro Caminos a la Estación del tranvía y para empedrar de cuña y de adoquín la vía, en vista del aumento de la recaudación y de la necesidad de mejorar el servicio.

\*\*\*

Se han pedido a la casa Soujol, de Barcelona, 200 metros de tubería de 12 centímetros y 500 de 5 y varias piezas especiales, para continuar, en la medida que lo consientan los recursos, los trabajos de canalización.

\*\*\*

Uno de los indicios más significativos del crédito que en justicia vamos teniendo es que son ya seis los casos de no haber presentado al cobro en la fecha de su vencimiento pagarés subscritos por la Compañía, y muchos más los de no reclamar el cobro de intereses.

Por ambos conceptos hay en Caja, a disposición de sus dueños, cerca de 3.000 pesetas, y aun cuando se agradecen estas pruebas de confianza se ruega a los interesados se personen en las oficinas a cobrar ó indiquen día y hora, a la cual vaya a pagar a su domicilio el cobrador de la Compañía.

\*\*\*

Cobrado por obligaciones en el mes de octubre pesetas 15.114, y por todos conceptos 38.334'86.

Obligaciones subscritas de la 1.ª serie de 1.500. 522  
de la 2.ª para el ferrocarril subterráneo. 23

## ¡ADELANTE!

«Hace un año, don Pascual, que no he vuelto a ver a usted. ¿Pues ya soy señor feudal. ¿Sigue en la calle del Pez? Vivo en la Ciudad Lineal. No sé qué Ciudad es esa, don Pascual, y me confundo y me llena de sorpresa... La más colosal empresa: usted no vive en el mundo. Procuro ir con la corriente de nuestro siglo ilustrado... Pues en éste, francamente, estás bastante atrasado, mi querido, don Clemente. ¿Y en qué consiste la idea? ¡Chico!, parece ilusoria por los bienes que acarrea:

el héroe de esta Odisea. Pero... ¿a qué tiende en verdad? Pues qué ¿te parece poco tener una propiedad en esa nueva Ciudad? Más lo habías de decir si te hicieras socio. Pero... Si lo quieres conseguir, con poquísimo dinero tendrás casa en qué vivir. Ya no es la Ciudad Lineal utopía de un visionario, hoy pasa de lo ideal, y hasta el más reaccionario dice que nada hay igual.

Tú lo has dicho, Clemente: mañana te espero allí, y tú mismo juzgarás de lo muy parco que fui. ¿Quedamos en ello? ¡Sí! Pues ya te convencerás.»

Tiburcio Navas y Pérez.

Hemos sustituido con puntos algunos versos de la inspirada composición de nuestro consocio, por contener elogios que juzgamos no merecer, esperando nos perdone su autor y nos honre con la colaboración de otros trabajos.

**RESÚMENES de ingresos y pagos verificados por la «Compañía Madrileña de Urbanización» durante el mes de septiembre de 1898.**

## INGRESOS

	PESETAS
<b>ACCIONISTAS</b>	
Dividendos cobrados.....	6.385'00
<b>OBLIGACIONES</b>	
Cobrado por obligaciones.....	775'00
<b>PAGARÉS EMITIDOS</b>	
Importe de los pagarés subscritos.....	33.028'00
<b>TERRENOS:</b>	
Importe de plazos cobrados....	145'50
Cobrado por pastos.....	165'00
	310'50
<b>DEUDORES VARIOS</b>	
Recibido de varios a cuenta de construcciones.....	60'50
<b>AGUAS: EXPLOTACIÓN</b>	
Cobrado por suministro de agua.....	161'30
<b>GASTOS DE ADMINISTRACIÓN</b>	
Importe de la fianza prestada por alquiler de local destinado a oficinas en la calle del Príncipe, 3.....	250'00
<b>TRANVÍA DE TETUÁN c./c.:</b>	
Cantidad entregada de más por el jefe de explotación al fusionarse la Caja del tranvía con la general de la Compañía.....	10'07
<b>TRANVÍA DE TETUÁN: EXPLOTACIÓN</b>	
Recaudación en metálico.....	1.919'35
Venta de abonos.....	405'00
Fianza de un cobrador.....	100'00
Cobrado por averías.....	3'40
Venta de estiércol.....	2'50
Idem de un macho muerto.....	5'00
Multa a un mayoral.....	1'00
Alquiler de mulas, carro y cuba para servicio de riego y construcción de vías.....	150'00
<b>DEPÓSITOS SIN INTERÉS...</b>	2.025'00
<b>DEPÓSITOS CON INTERÉS...</b>	5.600'00
<b>SUMAN LOS INGRESOS...</b>	<b>51.181'62</b>



## PAGOS

## GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

	PESETAS	
<b>CONSEJO</b>		
Personal.....	208'33	
Gastos varios.....	2'75	
<b>DIRECCIÓN</b>		
Personal administrativo.....	1.283'66	
" facultativo.....	475'00	
Gratificaciones por trabajos de copia.....	20'00	
<b>GASTOS GENERALES</b>		
Alquiler del local de oficinas en agosto.....	229'15	
Gratificación al portero.....	20'85	
A D. Eugenio Paez, un cliché.....	39'80	
Tinta para sellos y lapiceros.....	3'75	
Gastos de traslación libros.....	4'00	
Idem varios.....	17'40	
Viajes á Alcalá.....	20'15	
Locomoción y gastos varios.....	10'35	2.581'52
<b>PUBLICIDAD</b>		
A los <i>Tirolenses</i> , anuncio.....	60'00	
A la Sociedad general de anuncios.....	65'96	
Subscripción á <i>El País</i> .....	1'00	
<b>VARIO</b>		
Gastos menores: cuerda, clavos, lias de esparto, tapón para botijo, brochas para libros copiadores, etc.....	34'40	
Comisiones de acciones.....	60'00	
Devolución al Cajero, D. Aurelio E. Gutiérrez, por error de asiento en el libro de Caja en el 1.º de abril.....	37'50	
<b>TERRENOS:</b>		
<b>1.º ESTABLECIMIENTO</b>		
<b>EXPLANACIÓN</b>		
Jornales por desmontes en la manzana 78.....	90'48	
<b>DEMARCACIÓN</b>		
A D. Marcos Herraiz, medición de terrenos, manzana 82 (tres días).....	9'00	
A D. Manuel Alcocerba, factura hitos de piedra y transporte de los mismos.....	65'00	
<b>VARIO</b>		
A D. Francisco Alvarez, derechos de inscripción de escritura del Sr. Echáure en el Registro de Alcalá.....	9'50	2.010'44
A D. Tomás Calle, resto de su cuenta de 1.826'31 ptas. por escrituras y suplementos.....	826'31	
Viaje á Alcalá, por escritura Sr. Echáure.....	10'15	
A D. Federico Plana, para gastos de escritura de compra de terrenos á D. Joaquín García Sancha.....	1.000'00	
<b>AGUAS:</b>		
<b>1.º ESTABLECIMIENTO</b>		
A D. Pascual Pérez, por llevar tubería á la casa de Máquinas.....	4'00	1.000'03
A los Sres. Soujol y Compañía, resto de su cuenta suministro de tubería.....	996'03	
<b>AGUAS: EXPLOTACIÓN</b>		
Jornales casa de Máquinas.....	101'95	115'45
Reparaciones tubería.....	13'60	
<b>ARBOLADO: EXPLOTACIÓN</b>		
Riego de árboles.....	24'00	
<b>TRANVÍA DE TETUÁN:</b>		
<b>1.º ESTABLECIMIENTO</b>		
Jornales construcción de vía á Chamartín.....	1.007'26	
A D. Benito Lupresti, gestiones y transporte de carriles.....	157'30	
Por 296 kilos de tornillos, pagados á D. José Delgado.....	300'75	
A D. Prudencio Igarúa, 40 kilos de tornillos.....	44'00	
A la señora viuda de Vidales, 38 l. 1/2, idem.....	42'35	
A D. Benito Lupresti, para pago de dietas de los señores ingenieros y ayudante que han reconocido la vía hasta Chamartín, y gastos ocasionados con este motivo.....	180'00	3.806'74
A D. Federico Santos, por material de hierro para construir tornillos.....	25'08	
A D. Federico Plana, para gastos de escrituras formalizadas entre la Compañía y la del tranvía de Tetuán, á cuenta.....	1.000'00	
A D. Juan Alvarez, por una mula y un macho.....	750'00	
Alquiler de mula, carro y cuba para las obras de la vía.....	100'00	
<b>TRANVÍA DE TETUÁN</b>		
<b>EXPLOTACIÓN</b>		
Gastos.....	2.078'01	

## FIANZAS DE EMPLEADOS:

Devueltas á dos cobradores.....	150'00	
<b>TRANVÍA DE LAS VENTAS:</b>		
<b>1.º ESTABLECIMIENTO</b>		
Jornales construcción de vía.....	396'90	
A D. Pascual Pérez, para pago de tornillos.....	149'50	596'40
Alquiler de una mula y carro.....	50'00	

## FERROCARRIL

<b>DE CIRCUNVALACIÓN</b>		
A D. Francisco Domenchina, á cuenta de trabajos en el proyecto del ramal de acceso á Madrid del ferrocarril de circunvalación.....	500'00	

## IMPRENTA:

<b>1.º ESTABLECIMIENTO</b>		
Materiales.....	14'70	

## IMPRENTA: EXPLOTACIÓN

Jornales, cajista y maquinista, reparto del periódico y sellos.....	266'30	
A D. Eugenio Saiz Romillo, por papel.....	65'50	341'80
A D. Richard Gans, colocación rodillos para la máquina.....	10'00	

## EFECTOS Á PAGAR

A D. Rafael Pérez, á cuenta de carriles.....	2.000'00	
--	----------	--

## ACREEDORES VARIOS

A los Sres. Marqués de Portugal y Conde de Belchite, á cuenta de terrenos.....	2.000'00	
Décimo séptimo plazo de la imprenta.....	300'00	3.100'00
A D. Antonio Gil Leceta, tercer plazo á cuenta de terrenos.....	800'00	

## PAGARÉS EMITIDOS

Importe de dos pagarés recogidos.....	1.125'00	
---------------------------------------	----------	--

## DEPÓSITOS SIN INTERÉS

Por devolución.....	5.600'00	
---------------------	----------	--

## INSTALACIÓN DE OFICINAS:

A D. Antonio Ortega, material cerrajería.....	8'50	
A la señora viuda de Vidales, material de ferretería para la instalación de oficinas.....	25'00	
A D. Augusto Coipel, dos rótulos "oficinas", y sello.....	32'00	357'75
Instalación luz eléctrica.....	92'25	
A D. Policarpo Vicente Escobar, á cuenta de obras de albañilería.....	200'00	

## INTERESES:

<b>CUENTA GENERAL</b>		
Por obligaciones.....	560'00	

## CONTRIBUCIONES

<b>E IMPUESTOS</b>		
Timbres para recibos.....	39'20	
Arbitrio municipal y chapa para el carro.....	31'21	70'41

SUMAN LOS PAGOS..... 25.827'18

## RESÚMEN

Existencia en 1.º de septiembre.....	1.618'46
Ingresos en septiembre.....	51.191'62
SUMA.....	52.810'08
Pagos en septiembre.....	25.827'18
Existencia en 30 de septiembre.....	26.982'90

El Director,

Arturo Soria y Mata.

## LISTA DE SUBSCRIPCIÓN DE OBLIGACIONES desde el día 11 de septiembre de 1898.

(CONTINUACIÓN)

	Obligaciones.
Doña Anastasia Reguero.....	1
D. Angel Souto y Calvo.....	5
Doña Dolores López y O'Felan de González.....	1
D. Ricardo Fernández.....	1
» José Joaquín León Martínez.....	2
» Diego Ayllón.....	1
» Gabriel Pérez Rodríguez.....	1
» Julián de Pastor Rodríguez.....	2
» Rafael Méndez Donate.....	1
» Adolfo Ramírez de Arellano.....	1
» Alfonso Muñoz.....	1
Doña Pródula y doña Engracia Pérez Caballero.....	1
D. Mariano Gómez Jerez.....	1
» D. Ernesto Zehuder.....	2
» Tomás Serrano Galvache.....	3
» José de Gorostiza.....	3
» Rafael Pérez Antón.....	10
» Fabián Negrete y Herrero.....	10
» Victor de Grado y Villa.....	10
» Pedro López.....	1
» Dionisio Collado.....	1
» Vicente Salazar.....	1
» Gabriel Escribano.....	1
Doña Paula López Setien.....	1
D. Arturo Pérez.....	1
» José Carvajal.....	2

D. Carlos Andrés.....	1
» Francisco Almazán.....	1
» Evaristo de la Riva.....	1
» José Silva Antón.....	15
Doña Julia Hernández Rubín.....	1
» Mariano García Sacristán.....	1
» Julián Pereda.....	1
» Julián Camarillo Tabernero.....	1
» Tomás Bebia.....	1
» Arturo Baldasano.....	2
» Martín Sainz.....	1
» Carlos Muñoz.....	1
Doña Patrocinio de Oro y de Muñoz.....	1
D. Inocente Membrillera.....	5
Doña Damiana Mendoza.....	1
D. Eusebio Morenó.....	1
» Feliciano Zarco y Abril.....	1
» Mariano Cano y Ortega.....	1
» Sebastián Cirajas.....	1
» Andrés Jiménez.....	1
» Pedro López Ferreiro.....	2
» Benito Lupresti.....	1
» Enrique Allendesalazar.....	2
» Manuel García Quintanilla.....	2
» Agustín Alonso Martínez.....	2
» Francisco Crespo.....	2
» Santiago Ansina.....	2
» Félix Contreras.....	1
» Eduardo Muñoz.....	2
» Policarpo Vicente Escobar.....	1
» Francisco Navarro y Santín.....	1
» Pedro L. Ferreiro.....	1
» Joaquín de Ariza é Hidalgo.....	5
» José Batlle.....	2
» Francisco Amigo González.....	3
» Francisco Almazán.....	1
» José García Fernández.....	1
» Estanislao Zuazo y Massot.....	4
» Emilio Buceta.....	2
Doña Rogelia Rubín.....	1
» Emilia López del Castillo.....	1
D. Gregorio Domínguez.....	1
» José Cereijo.....	1
» Deogracias Ramiro.....	3
» Antonio Reijosa.....	1
» Francisco Rodríguez.....	1
» Tomás Calle Ugena.....	1
Doña Leonor Montes Alba.....	1
» Martín Pastells.....	1
» Cristóbal Martínez.....	1
» José M. Peñuelas.....	1

(Continuará).

## CORRESPONDENCIA PARTICULAR

Sr. D. E. B.—Palencia.—Recibida subscripción obligaciones del subterráneo. Envío periódicos é impresos.

Sr. D. J. G. P.—diputado á Cortes.—Muy agradecidos sus ofrecimientos. La construcción del túnel lejos de perjudicar favorecerá á las casas de su propiedad. El túnel no pasa por debajo de ninguna casa, vá á flor de tierra, y su mayor profundidad es de 8 metros frente á La Equitativa. Además nuestros ingenieros nada tienen que aprender de los extranjeros en esta materia.

Sr. D. T. N. P.—Cebreros.—Recibida letra de 150 pesetas y agradecido su entusiasmo por la *Ciudad Lineal*.

Sr. D. L. H.—En cuanto se subscriban 2.000 obligaciones de la 2.ª serie puede comenzar la construcción del primer trozo desde la Puerta del Sol á la Cibeles, y empezar su explotación á los seis meses. Después se suscribirán las otras 8.000 obligaciones, porque alguna vez ha de empezar la reconquista económica de nuestra patria enviando á los extranjeros á freir espárragos.

Sr. D. A. C.—Madrid.—La emisión de la 2.ª serie es compatible con la de la 1.ª, en primer lugar porque ahora no se pide dinero sino oferta de subscripción; en segundo lugar porque puede estar completamente subscrita la primera serie cuando no haya empezado el pago de la segunda, y, por último, porque las dos emisiones tienen objetos diferentes aun cuando tengan alguno común á ambas.

## 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 Sancha 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.

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



# COMPAÑÍA MADRILEÑA

DE  
URBANIZACIÓN

Ferrocarril eléctrico subterráneo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**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.

Fecha 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 subscriptas ..... 23

## 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

## GRAN LOCAL

se alquila en precio económico, para tienda, con dos huecos de fachada, salón espacioso, de 2.000 pies y sótanos.

TRAFALGAR, NUM. 11.—MADRID.

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

Razón: Oficinas de esta Compañía.

## 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 Facultades. Los internos de Facultades pueden asistir á las clases oficiales, bajo la vigilancia del Colegio.

QUEDA ABIERTA LA MATRÍCULA

## PAPELERÍA

Completo surtido en objetos

de escritorio. Trabajos de imprenta, litografía y timbrados.—Casa Pelegrini.

—BARQUILLO, 12.—MADRID.

## ANTIGUA PLATERÍA de NÚÑEZ.

4, Clavel, 4.—Compra de oro y plata,

altos precios.—Especialidad en composuras.

SAN RAFAEL, 4, (CHAMBERÍ).



MADRID.—Teléfono número 3.072.

**GRANDES TALLERES**

**FUNDICIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MÁQUINAS**

Director propietario: D. RAFAEL PEREZ

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

TELEFONO NUMERO 1061.



TELEGRAMAS—Soujol, Campo Sagrado, Barcelona.

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

**SOUJOL Y COMPAÑÍA**

CASA FUNDADA EN 1852.—PRIMERA EN ESPAÑA

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