

# LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACION

OFICINAS: Chamartín. Estación del tranvía.—Teléfono 2.447.

Domicilio social, Goya, 4, pral. der.<sup>a</sup> Teléfono 2.022.—Casa de Máquinas. Teléfono 2.448.—Hotel de la Compañía. Teléfono 2.449.

## 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.

## REDACCIÓN

Montera, 40, 2.<sup>o</sup>—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 barridas 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 línea. 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

Montera, 40, 2.<sup>o</sup>—Madrid.

AÑO V

Chamartín de la Rosa.—20 de Febrero de 1901.

NÚM. 95

## PROGRESOS DE LA QUINCENA

OBLIGACIONES subscriptas..... 2.056  
» amortizadas..... 16

LOTES DE TERRENOS — 8 vendidos durante la última quincena importan 4.000 ptas., que vienen a aumentar las garantías de las obligaciones y de los pagarés de la Compañía.

Total importe de los 405 lotes vendidos a plazos 438.650,98 pesetas.

## Compañía Madrileña de Urbanización.

Por acuerdo del Consejo de Administración, fecha 15 del corriente mes se convoca a los señores accionistas de esta Compañía a Junta general ordinaria, que se celebrará el día 31 de marzo próximo, a las 3 de la tarde, en las oficinas de la Sociedad (Estación del tranvía de Chamartín.)

Madrid 16 de febrero de 1901.—El Vicepresidente del Consejo, Sebastián Cirojas.

## AGUAS

### Una gran victoria.

CANAL DE ISABEL II.—JEFATURA.—El Excmo. señor Director general de Obras públicas me dico con fecha 4 del actual, lo que sigue:

«Vista la instancia fecha 29 de octubre último, en que don Arturo Soria y Mata, en nombre y representación de la Compañía Madrileña de Urbanización, solicita de la Dirección general de Obras públicas se digna proponer la modificación del apartado segundo de la Real orden de 30 de junio de 1900 relativa a la utilización por dicha Compañía del agua de la acequia del Este derivada del Canal de Isabel II, en el sentido de que el precio del metro cúbico de agua consumida sea uno solo para todos los usos, fijándose el que como justo estime la Dirección general pero nunca mayor de 5 céntimos de peseta.

Visto el informe que sobre tal petición ha emitido el Ingeniero jefe del Canal, proponiendo que se adopte como precio medio y único el de cinco céntimos de peseta el metro cúbico.

Vistas las Reales órdenes de 10 de junio de 1895, de 23 de febrero de 1898 y de 30 de junio de 1900, a que se hace referencia en dicho documento.

Considerando que si bien lo dispuesto en el apartado segundo de la última de dichas Reales órdenes sería justo y procedente en el caso de poder aplicarse a los volúmenes de agua que realmente se consumieran en cada uno de los usos a que se destine, en cambio hay las dificultades prácticas que expone el solicitante en su instancia y las que expuso el Ingeniero Jefe del Canal en su consulta acerca del cumplimiento de la expresada disposición.

Considerando que el precio de 5 céntimos de peseta por metro cúbico de agua consumida propuesto como máximo por el solicitante y fijado como mínimo en la Real orden y propuesto como único por el Ingeniero Jefe del Canal, podría aceptarse con objeto de evitar las dificultades que ofrece la aplicación rigurosa de lo dispuesto en el apartado segundo de la Real orden de 30 de junio de 1900.

Considerando, sin embargo, que la fijación de dicho precio único de cinco céntimos de peseta por metro cúbico si no se hiciese extensiva a los aprovechamientos análogos constituiría a favor de la Compañía Madrileña de Urbanización un privilegio respecto a los demás usuarios de agua de la acequia del Este que pagan el líquido consumido a los precios establecidos en el Reglamento correspondiente.

Considerando que las peticiones como la de que ahora se trata son motivadas por resultar hoy deficientes y difíciles de aplicar estrictamente las disposiciones contenidas en el Reglamento de 6 de octubre de 1896 para el servicio y distribución de las aguas que conducen las acequias de riego del Canal de Isabel II, disposiciones que por lo tanto convendría modificar o aclarar con carácter general.

S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del

Reino ha tenido a bien fijar, como solución provisional, el precio único de 5 céntimos de peseta por metro cúbico de aguas consumida en lugar del precio medio a que se refiere el apartado segundo de la Real orden de 30 de junio de 1900, pero entendiéndose que esta solución se aplicará a cuantos usuarios de aguas de las acequias se hallen en igual caso que la Compañía Madrileña de Urbanización, y que todo esto regirá interin se dicte una disposición general aplicable al caso de que se trata y a los semejantes que puedan ocurrir, o bien se reforme el Reglamento para el servicio y distribución de aguas derivadas de las acequias de riego del Canal de Isabel II aprobado por Real orden de 6 de octubre de 1896.

De orden del señor Ministro lo digo a V. E. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos.

Lo que traslado a V. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. muchos años. Madrid 13 de febrero de 1901. El Ingeniero Jefe, Luis de Villaltemoros.

Sr. D. Arturo Soria y Mata, en nombre y representación de la Compañía Madrileña de Urbanización.

El suministro de agua y la comunicación con Madrid son las dos bases fundamentales del proyecto de la «Ciudad Lineal». Por consiguiente, todo lo que asegure ambos propósitos es para nuestra Compañía de una importancia incontestable.

Desde la fundación de la Compañía ha venido sosteniendo ésta una lucha porfiada con los jefes del Canal de Isabel II, sin conseguir que el agua se nos suministrase por contador, por cuyo medio no son posibles abusos ni de una ni de otra parte, y se evitaría un estado de guerra ó de querrela continua y enojosa entre la Administración pública y los abonados.

En mayo de 1898, mi padre y jefe el Director de la Compañía, fiel a su propósito de ir organizando los diferentes servicios, encomendándolos por completo a personas de confianza, me encargó la dirección de todo lo relativo al suministro de aguas. La parte más difícil y enojosa de mi cometido ha sido la referente a los trabajos y gestiones que ha exigido nuestra petición de suministro de agua por contador. He celebrado multitud de conferencias con los señores Director, Subdirector é Ingenieros del Canal de Isabel II y con otros varios empleados de diferentes centros y empresas; he indicado a la Dirección de nuestra Sociedad lo que a mi juicio convenía hacer en cada momento de la tramitación laboriosa de este asunto; y sin necesidad de entrar en prolijos detalles diré que hice en este asunto cuanto he podido, con el buen deseo y la perseverancia que he aprendido del proceder del Consejo de nuestra Compañía, teniendo la gran satisfacción de ver coronadas por un éxito completo mis gestiones en este particular, de importancia transcendental para nuestra empresa y para un gran número de abonados del Canal de Isabel II, principalmente para los propietarios y vecinos de los barrios de la Guindalera y Prosperidad.

LUIS SORIA.

## NUESTRAS NOTICIAS

Ha pasado a estudio de la Comisión de Obras del Excelentísimo Ayuntamiento nuestro proyecto de ferrocarril subterráneo.

Dicha Comisión se ha reunido ya en dos ocasiones para discutir el informe que ha de emitirse tanto en el citado proyecto como en los de 10 ó 12 tranvías, cuya concesión se ha solicitado, no habiendo despachado más que el correspondiente al ramal de Goya a Claudio Coello que pertenece a la Compañía general de tranvías.

El proyecto de enlace de nuestro tranvía de los Cuatro Caminos con los del Norte y Estaciones y Mercados

se halla asimismo para su despacho en poder del señor Secretario del Gobierno civil hace bastante tiempo.

Esperamos de su reconocido celo y actividad se sirva dedicar unos minutos a la resolución de este asunto que tanto interesa a una parte del público y a nuestra Compañía.

La Compañía está construyendo un hotel para don Manuel Vallejo, de 9.000 pesetas; otro para D. Manuel Gómez, de 5.000 pesetas, y otro para D. Antonio Mayorga de 2.500 ptas.

Dichas construcciones quedarán terminadas a principios de abril.

En breve comenzará la edificación de otras varias tan luego como los peticionarios acepten y suscriban los correspondientes contratos.

El día 16 se hizo por el Arquitecto, D. Ramón Lucini el replanteo del kiosco de vigilancia que vamos a levantar frente a la manzana 89, cuya obra deseamos inaugurar en el mes de mayo, si es posible para el día de San Isidro.

Se han construido 11 metros de alcantarilla en el arroyo de los chopos, a fin de hacer el terraplén necesario para la colocación de la vía.

Los desmontes frente a las manzanas 85, 87 y 89 continúan con bastante actividad con unos 120 hombres, 12 volquetes y 2 vagonetas.

Se ha empezado la construcción de un depósito para 250 metros cúbicos de agua, Sistema Monier, en la manzana 79 junto al primer depósito partidior. El nuevo depósito estará en comunicación con el primer depósito partidior. Con esto y con los demás trabajos de canalización que estamos ejecutando sin interrupción esperamos hacer frente al gran consumo de agua que nos anuncian varios accionistas y las construcciones que se preparan para la próxima primavera.

Hemos comprado 214 carriles a 225 pesetas tonelada, ó sea mediante el pago al contado de 9.389,25 pesetas; hemos adquirido 2.000 traviesas de roble habiendo pagado a 2,75 ptas. las que nos han sido entregadas con objeto de activar la construcción de la vía; esperamos llegue, a principios de mayo ó antes quizá, cerca de la carretera de Hortaleza.

Tenemos ya timbradas las obligaciones números 1.501 a 3.000, que iremos remitiendo a nuestros subscriptores de provincias a cambio de los respectivos resguardos provisionales.

También se han timbrado las 3.500 acciones correspondientes al fundador.

Se han encargado a Alemania 12 agujas y 6 cruces para tres cambios completos a la casa Arthur Koppel, al precio de 940 francos cada uno.

La casa de Dion Bouton nos ha enviado el proyecto que le encargamos de locomotora para nuestras líneas; y conteniendo algunas apreciaciones equivocadas de nuestros deseos hemos devuelto el proyecto para introducir en él las convenientes modificaciones.

El día 21 se otorgarán en el Palacio episcopal ante el Notario D. Julián de Pastor la escritura de venta de terrenos para la Iglesia y la de cesión de lotes a favor del Excmo. Sr. D. Ramón Topete.

Notificada al Sr. Registrador de la Propiedad de Alcalá de Henares la resolución del señor Juez de Palacio, levantando el embargo que pesaba sobre las tierras compradas por la Compañía a doña Encarnación de la Fuente, en breve otorgaremos las escrituras de este trámite.



## Tranvía con motor mecánico de Madrid á Torrelaguna.

Desde el momento en que la Compañía Madrileña de Urbanización acordó estudiar el proyecto que nos ocupa, se dieron principio á los trabajos necesarios para la redacción del proyecto correspondiente, y en varias ocasiones se ha dado cuenta del estado de estos trabajos indicando su avance, sin haber llegado á demostrar la conveniencia de este negocio, esperando á poder hacerlo con datos fijos y justificados, á fin de que no puedan aparecer ilusorios, como otros tantos que se imaginan al escribir la memoria de un proyecto, pero que luego, si llega á la práctica, los resúmenes de gastos serán quizás los mismos, pero los de ingresos resultan mucho menores, unas veces por mala administración y otras por haber querido demostrar que el capital empleado en

drid, terminan las carreteras que unan muchos pueblos con el centro de consumo, teniendo que verificar el transporte por malos caminos en verano, pero intransitables en invierno, produciendo esto una baja en el precio de venta que representa una pérdida de consideración para el productor; y respecto á los viajeros nada tenemos que decir, sino hacer constar que el viaje á Talamanca, por ejemplo, que hay desde Madrid 38 kilómetros, supone más de ocho horas; cuatro en coche y lo restante en caballería ó carro, por el camino á que antes nos referimos.

Así, pues, si todos estos pueblos fuesen unidos á la capital con una vía férrea que verifique el transporte de viajeros y mercancías con rapidez y economía, desde luego se comprende, sin necesidad de entrar en detalles, el mucho tráfico que tendría la línea.

Una objeción puede hacerse, como se ha hecho, á todas las vías de pequeña longitud, y es que el productor

drid, y El Casar, Mesones, Uceda, Casas de Uceda y El Cubillo, de la provincia de Guadalajara.

Nuestra primer idea fué ir por Paracuellos y Ajalvir á Cobena, pero esto suponía un rodeo para la línea general, y además las condiciones de la carretera en la subida desde el río Jarama al primero de dichos pueblos, no tiene condiciones para el establecimiento de la vía por ser mucha su pendiente y pequeños los radios, resultando, económicamente hablando, imposible el modificar el trazado en aquella parte.

Por esta razón, nos vamos por la carretera provincial á Cobena, pero como Ajalvir y todos los pueblos de la cuenca del Torote tienen mucho tráfico con Madrid, siendo una zona muy rica en cereales y ganados, desde dicho pueblo de Cobena proyectamos un ramal de cuatro kilómetros hasta Ajalvir, y con ello se interesa también á Daganzo, Fresno de Torote, Serracines y Ribatejada, entre todos los cuales se está construyendo hoy día una carretera que arranca muy cerca de nuestra estación de Ajalvir, no pudiendo por lo tanto dudarse de la conveniencia de construir el ramal de cuatro kilómetros, que en tan pequeño desarrollo ha de recoger los productos de una zona grande.

Además de los pueblos mencionados, pasa nuestra línea por las proximidades de las grandes posesiones Quinta de Bedmar, La Alameda, La Piovera, Corralejos y Belvis, las que por su importancia han de dar bastante rendimiento, no sólo de viajeros, sino de mercancías.

Por otro punto importante se pasa, que también se debe tener en cuenta, y es el Soto del Jarama, arrendado para ganado bravo, en donde se puede encajonar y y desencajonar perfectamente, y quizá llegue á ser el apeadero que allí se propone estación de la importancia que ha adquirido la de San Fernando en la línea de Madrid á Zaragoza.

Y por último, una vez que se estableciese la vía, se tendría el importante tráfico de la piedra. Sabido es por todos la carencia que de este material hay para los afirmados de Madrid y los primeros trozos de las carreteras, y esta carencia está en relación directa con el precio, pagándose á 16 pesetas el metro cúbico de piedra puesta en Madrid.

Nuestro trazado se desarrolla por zonas que el canto rodado está abundantísimo, pudiendo recogerse miles de metros cúbicos en la superficie; así, pues, si asignamos 1,00 pesetas á recogido, apilado y carga de un metro cúbico que pesa próximamente 1,680 toneladas, vendiéndola á 12 pesetas resultará un precio de 664 pesetas para el transporte de una tonelada á 30 kilómetros, ó sea 0,221 pesetas por tonelada y kilómetro, elemento que por sí solo es capaz de sostener durante el verano, ó sea la época peor para el tráfico, los gastos de toda la línea.

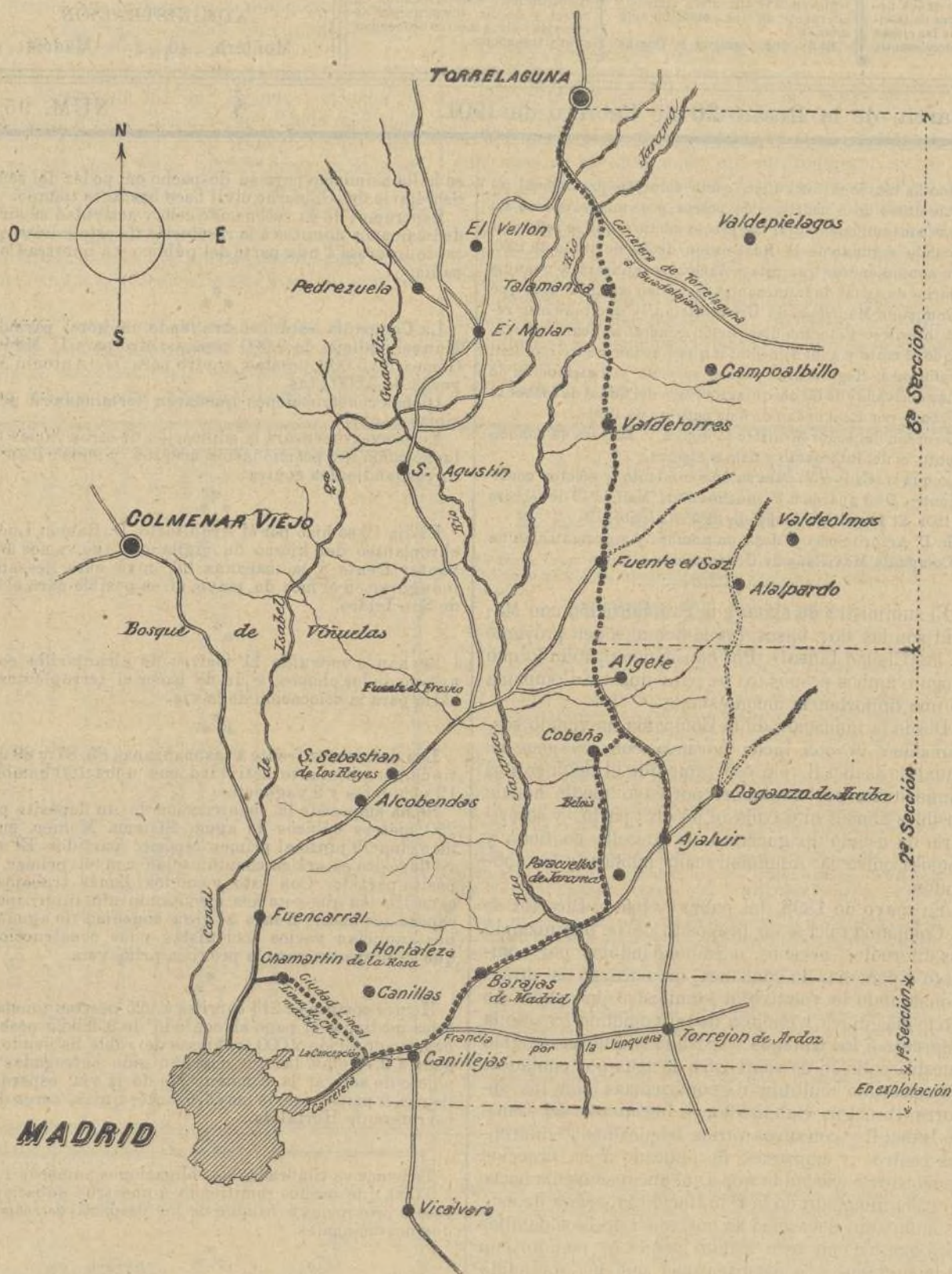
Una vez apuntada la importancia de la vía, pasemos á describir el proyecto que se está formulando. Con objeto de facilitar la construcción, no teniendo que hacer aportaciones de consideración, le hemos subdividido en pequeñas secciones, á fin de que conforme se vayan obteniendo las concesiones, se pueda ir construyendo y poniendo en explotación, obteniendo así también la ventaja de que el capital que se va empleando tiene rendimiento.

Teniendo ya la Compañía en explotación el tranvía entre las Ventas y «Ciudad Lineal» y según se ha dicho antes, tratándose de hacer la vía de igual ancho que las de Madrid, se aprovecha esta parte ya construida que enlaza con el tranvía del Este. Parte, pues, nuestro trazado de la curva de acceso de la expresada línea á la primera barriada de la «Ciudad Lineal» y sigue por la carretera de Madrid á Francia á la Junquera ó de Aragón, hasta Canilleja, donde se emplaza una estación y termina el trozo 1.º á la salida del pueblo con apeadero para la finca de la Alameda.

El trozo 2.º principia, por tanto, en el encuentro de la carretera de Ajalvir á Vicalvaro, y se sigue esta carretera hasta la entrada de Barajas de Madrid y comprendiendo su estación termina el trozo 2.º y con él la primera sección.

La 2.ª sección comprende tres trozos: el trazado del primero parte de la estación mencionada de Barajas y pasando por el interior del pueblo sin abandonar la carretera la sigue hasta el puente sobre el río Jarama, á cuya entrada se establece el apeadero de Paracuellos de Jarama y el Soto. Pasado el puente se abandona la carretera de Ajalvir y seguimos la provincial de Cobena, terminando el trozo un poco antes de la posesión de Belvis, con un apeadero para servicio de aquella.

El trozo 2.º principia con una variación de la carretera para reducir la fuerte pendiente de aquella en el sitio denominado «Cuesta de Belvis», y una vez en la meseta sigue por ella hasta la bajada á Cobena, donde se separa y se dirige hacia la derecha para establecer la estación de dicho pueblo y salir á la carretera de Ajalvir á la de Torrelaguna á Guadalajara por Talamanca, por la que vamos á Algete, estableciendo su estación después del cruce de la carretera provincial de dicho pueblo á la barca y contigua al camino de Fuente el Saz.



aquella obra iba á producir un interés muy crecido.

No es ese, á nuestro entender, el sistema que debe de seguirse; antes de que se acometa una obra hay que estudiarla perfectamente y determinar con la mayor exactitud su coste máximo y los ingresos mínimos; si éstos son los suficientes para un interés módico y amortización, entonces es cuando, sin engañar á nadie, sin deslumbrar con intereses de 20 ó 30 por ciento, se puede y se debe buscar el capital y acometer la obra que deberá hacerse con menos del presupuesto, y una vez en explotación, administrarla bien para que aquel interés mínimo calculado resulte mayor.

A nadie puede ocultarse que éste es el verdadero sistema de un negocio, y como nosotros así lo comprendemos, es el que empleamos.

Veamos ahora la utilidad de nuestro proyecto y su posibilidad económica.

Como se puede apreciar en el plano que se acompaña no es sólo la importancia de Torrelaguna la que se la ha de dar á la línea, es la riqueza de la cuenca del Jarama tan abundante en productos, como escasa de vías de comunicación, pues á poco más de 25 kilómetros de Ma-

prefiere hacer el transporte directamente con su carro, en el supuesto de que hay carretera, para evitarse los gastos que supone desde la estación de destino á la población. Esto es perfectamente exacto, y por ello mismo nuestro objeto es construir una línea que enlace con los tranvías de Madrid, con su mismo ancho, y por lo tanto nuestros carruajes pueden entrar en la capital y llevar la mercancía al punto que se designe del mismo modo que nos proponemos hacerlo con las líneas que la Compañía tiene en explotación, y á cuyo efecto se ha presentado ya el oportuno proyecto solicitando la autorización para el enlace de nuestras vías con los de Estaciones y Mercados y Norte.

Tratándose de construir nuestro tranvía sobre carreteras, el itinerario que nos proponemos es Madrid, «Ciudad Lineal», Canillejas, Barajas de Madrid, Paracuellos de Jarama, Cobena, Algete, Fuente el Saz, Valdetorres, Talamanca y Torrelaguna, que para un trazado de 50 kilómetros, ocho pueblos, indica ya claramente la riqueza de la zona, y además quedan interesados y servirán para aumentar el movimiento, La Alameda, Val de Olmos, Alalpardo y Valdepiélagos en la provincia de Ma-