

# LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACION

OFICINAS: Lagasca, 6, primero. Telefono, núm. 1.253.

Estación del tranvia de Tetuán. Teléfono 2.447.—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

Lagasca, 6, primero.—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 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

Lagasca, 6, primero.—Madrid.

AÑO V

Chamartín de la Rosa.—5 de Octubre de 1901.

NÚM. 111

## PROGRESOS DE LA QUINCENA

OBLIGACIONES subscriptas..... 2.361  
amortizadas..... 51  
LOTES DE TERRENOS.—6 vendidos durante la última quincena importan 8.923,30 ptas., que vienen a aumentar las garantías de las obligaciones y de los pagarés de la Compañía.  
Total importe de los 491 lotes vendidos a plazos 537.894,77 pesetas.

## LA CONCESIÓN

del ferrocarril económico de Chamartín al barrio de la Concepción por la calle principal de la Ciudad Lineal.

En el número anterior hemos publicado la Real orden de concesión, y en el presente reproducimos el pliego de condiciones publicado en la Gaceta del día 14 de septiembre.

El día 25 se hizo el depósito de 8.763,50 pesetas en un título de la Deuda perpetua interior al 4 por 100 de 12.500 pesetas, serie D, número 30.076, cuyo valor al tipo de cotización del día 24 de septiembre último de 72,30 por 100 fué de 9.037,50 ptas., a responder del cumplimiento de las condiciones de la concesión. En breve solicitaremos la devolución del referido depósito puesto que acreditaremos tener construida más de la tercera parte de la línea.

Siendo la línea del mismo ancho que las líneas de Cuatro Caminos a Chamartín y de las Ventas a la «Ciudad Lineal» pronto quedarán enlazadas las tres vías formando una sola línea, la más importante de los alrededores de Madrid. Puede estar esto hecho en brevísimo plazo de cinco ó seis meses si el público continúa como hasta aquí favoreciendo con su confianza la suscripción de nuestras obligaciones. De todos modos, de prisa, si es posible, ó despacio pero sin detenernos jamás, en el año próximo esperamos llegar a Chamartín dando fin al proyecto de la «Ciudad Lineal» en su aspecto ferroviario.

El proyecto completo sería un magnífico boulevard de 50 kilómetros alrededor de Madrid; pero nos contentamos con haber sacado ya de sus cimientos la construcción de una primera barriada de 5 kilómetros, sin renunciar por eso a realizar la totalidad del proyecto porque es lógico suponer que los grandes capitalistas acudirán a nuestra empresa cuando una experiencia de ocho años les convenga de que los pequeños capitalistas que han realizado la primera barriada han colocado bien su dinero.

La concesión del ferrocarril de la «Ciudad Lineal» es con tracción de vapor por noventa y nueve años.

Los trabajos preparatorios para el establecimiento del servicio telegráfico y telefónico del ferrocarril comenzarán en breve. El cocherón de la manzana 100 y los dos kioscos en construcción frente a las manzanas 77 y 87 serán las primeras estaciones y más adelante pondremos otras en los kioscos que se vayan construyendo y en la plaza de Chamartín. Además, frente a los apartaderos y a las obras en construcción se dispondrán contactos para poder comunicar por medio de un aparato portátil con las estaciones.

La vigilancia nocturna en la «Ciudad Lineal» se hará bastante bien por medio de los kioscos-estaciones y del tren de vigilancia y de mercancías que de hora en hora recorrerá durante la noche toda la barriada.

Se ruega a las personas que en diferentes ocasiones han formulado proposiciones verbales ó escritas para instalar la línea telefónica, las reproduzcan a la mayor brevedad para elegir la más conveniente.

Una vez que Chamartín esté en comunicación con Madrid por el tranvía de vapor que recorra la «Ciudad Lineal» hasta las Ventas y desde allí por el tranvía eléctrico del Este, es casi seguro que las familias de los alumnos de los colegios utilizarán la nueva vía en vez de ir por el tranvía del Norte ó de utilizar el actual servicio de coches, entre otras cosas porque saliendo de las Ventas hasta Chamartín pagarán 25 céntimos en vez de los 30 que pagarán saliendo de los Cuatro Caminos.

El transporte de equipajes de las cestas y de encargos puede hacerse también por dichos tranvías mejor que en la actualidad, mediante una fácil inteligencia entre ambas empresas de tranvías.

Para que el enlace de nuestros tranvías se haga inmediatamente y Chamartín y sus colegios tengan un buen servicio ferroviario por vapor, necesitamos un capitalista que facilite de una vez 30.000 duros ó un con-

tratista que hiciera las obras y nos diera grandes facilidades para el pago.

De no realizarse esta esperanza seguiremos nuestro lento camino de recomendar la suscripción de obligaciones a los pequeños capitalistas; pero de uno u otro modo el tener realizada y en explotación la parte esencial de nuestra red ferroviaria es cuestión de poco tiempo.

El día no lejano en que la locomotora parta de las Ventas y llegue a la plaza de Chamartín es un día de júbilo para los accionistas porque podremos decir que el proyecto de la «Ciudad Lineal» está realizado que es un hecho indestructible, porque los cuatro negocios que lo componen están ya planteados en toda su integridad aunque en pequeña escala.

A partir de este momento la obra del fundador puede considerarse terminada. Todo lo que se haga después será exclusivamente debido a la Compañía.

Terminada la primera siembra empezaremos a recoger la cosecha de nuestros desvelos y sacrificios.

Arturo Soria y Mata.

## PLIEGO DE CONDICIONES

Artículo 1.º El concesionario se obliga a ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el establecimiento de un ferrocarril económico que, partiendo del pueblo de Chamartín de la Rosa, y pasando por los términos de Canillas y Canillejas, termine en el barrio de la Concepción (Madrid).

Art. 2.º Las obras de este ferrocarril se construirán con sujeción al proyecto aprobado por Real orden de 10 de agosto de 1901, y a las prescripciones que la misma establece, modificando ó añadiendo aquél.

No podrá introducirse modificación alguna en el proyecto aprobado sin que para ello preceda autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Art. 3.º En el término de quince días, contados desde la fecha en que se publique esta concesión en la Gaceta de Madrid, consignará el concesionario en la Caja general de Depósitos la cantidad de 8.763 pesetas y 50 céntimos, en metálico ó efectos de la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto señalan las disposiciones vigentes, cuya suma representa el 3 por 100 del presupuesto de este ferrocarril.

Podrá ser devuelta esta fianza al concesionario cuando justifique tener obras hechas por el valor de la tercera parte de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 4.º Las obras para la construcción de este ferrocarril comenzarán en el término de seis meses, a contar desde la fecha en que se publique en la Gaceta de Madrid la Real orden de concesión, y deberán quedar terminadas en el plazo de cuatro años, contados desde el día en que comiencen.

Los funcionarios facultativos encargados de la inspección darán cuenta al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas de las fechas en que comiencen y terminen las obras.

Art. 5.º El concesionario deberá establecer y conservar en buen estado, a sus expensas, durante el tiempo de la concesión, una línea telefónica para servicio del Gobierno.

Queda autorizado también para establecer el teléfono.

Art. 6.º Concluida la ejecución de todas las obras, el concesionario practicará a su costa, con asistencia de los Ingenieros que designe el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios.

Art. 7.º Queda el concesionario obligado a tener asegurada la circulación de este ferrocarril una vez abierto a la explotación, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Si faltare a esta condición y se interrumpiere la explotación total ó parcialmente por causas imputables al concesionario, el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas adoptará las medidas conducentes a restablecerla y continuarla a costa del concesionario hasta que éste acredite en forma legal, y dentro del plazo de seis meses, que cuenta con medios suficientes para encargarse nuevamente de aquélla; y en el caso de que así no suceda, caducará la concesión.

Art. 8.º El concesionario se obliga a transportar gratuitamente las cartas y pliegos que constituyen la correspondencia pública, así como a los agentes encargados de su conducción. Para este objeto el concesionario habilitará en los trenes que determine la Dirección general de Correos y Telégrafos un compartimento ó espacio, cuya forma y dimensiones fijará la citada Dirección. Respecto a las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes que lleven la correspondencia pública, la Empresa deberá obtener previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación.

Art. 9.º El concesionario tendrá la obligación de conducir gratuitamente los presos y penados, a cuyo fin dispondrá del material adecuado que este Ministerio determine, oyendo a los de Gracia y Justicia, Gobernación y Guerra.

Art. 10.º No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de este ferrocarril sin que preceda autorización de este Ministerio, en vista del acta de reconocimiento de las obras y del material que haya de emplearse en la explotación, redactada por el Ingeniero del Gobierno encargado de la inspección, acta que, con su propio informe, ha de remitir el Gobernador de la respectiva provincia a este Ministerio.

Art. 11.º No podrá el concesionario exigir al público por el uso de este ferrocarril precios mayores que los que resulten de la aplicación de las tarifas aprobadas, que contienen los precios kilométricos exigibles como máximo.

Art. 12.º Caducará la concesión en los casos siguientes:

1.º Si no se constituye la fianza en la forma y plazos determinados en el artículo 3.º de este pliego.

2.º Si no se empezaren ó terminaren las obras dentro de los plazos detallados en el art. 4.º del mismo, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

3.º Si la Empresa concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa ó judicial, ó bien declarada en quiebra.

En todos estos casos se procederá con arreglo a lo dispuesto en el cap. 5.º de la ley general de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y en los artículos correspondientes de su reglamento.

Art. 13.º La concesión de este ferrocarril se otorga por noventa y nueve años, sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos adquiridos.

Dicha concesión se entiende hecha con arreglo al presente pliego de condiciones y a todas las disposiciones dictadas ó que se dicten y sean aplicables al ferrocarril de que se trata.

Art. 14.º El material móvil que se ha de establecer en este ferrocarril será el siguiente:

Tres locomotoras para viajeros y mercancías, sistema Serpollet.

Dos coches de primera clase, cerrados.

Dos coches de segunda clase, cerrados y abiertos.

Un vagón cubierto para mercancías.

Un vagón descubierto para mercancías.

Art. 15.º En virtud de lo que dispone la ley de 24 de septiembre de 1896, el material que se importe del extranjero para este ferrocarril será del designado en el art. 2.º de la misma ley y satisfará los derechos de introducción que en él se señalan.

Art. 16.º Para atender a los gastos de inspección que el Gobierno ha de ejercer sobre este ferrocarril, el concesionario abonará anualmente desde el principio de las obras la cantidad de 50 pesetas por cada kilómetro en construcción y la de 100 pesetas por cada kilómetro que se halle en explotación, que satisfará en la forma que previenen las disposiciones legales vigentes.

Art. 17.º El concesionario de este ferrocarril será responsable de todos los daños, averías y perjuicios que se causen a las personas y a las cosas durante la construcción y explotación de la línea.

Art. 18.º En los cuatro años que precedan al término de la concesión, se reserva el Estado el derecho de que, de acuerdo con las instrucciones que dicte el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, pueda retener los productos líquidos de la explotación de la línea y emplearlos en la explotación de la misma, si el concesionario no cumpliera con esta obligación.

Art. 19.º Al espirar el tiempo de la concesión, entregará el concesionario el ferrocarril, en buen estado de servicio, con todas las dependencias y material fijo y móvil, al Estado, del que pasará a ser propiedad.

Art. 20.º La inspección y vigilancia de este ferrocarril, tanto durante su construcción como en su explotación, se hará por los funcionarios que al efecto designe el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, sujetándose a lo que se dispone en la prescripción 9.ª de la Real orden de 10 de agosto de 1901, aprobatoria del proyecto de este ferrocarril.

Art. 21.º El concesionario nombrará a un representante, designando su residencia, para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, así como los funcionarios encargados de la inspección.

Si se faltare a esta condición, ó el representante se hallase ausente del domicilio fijado, será válida toda citación, siempre que se deposite en la Alcaldía del punto de residencia designado como domicilio del representante.

Madrid 22 de agosto de 1901.—Aprobado por S. M.—M. Villanueva.—Hay un sello en tinta que dice: «Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.»—Conforme.—Madrid 30 de agosto de 1901.—Arturo Soria y Mata.

Tarifas y bases de percepción del ferrocarril de Chamartín de la Rosa al barrio de la Concepción.

CONCEPTOS	PRECIO		
	De peaje.	De transporte.	Total.
	—	—	—
	Ptas.	Ptas.	Ptas.
<b>Viajeros.</b>			
Por viajero y kilómetro.			
Carruaje de primera clase.....	0,07	0,03	0,10
Idem de segunda clase.....	0,04	0,02	0,06
<b>Equipajes, encargos y comestibles.</b>			
Por kilómetro.			
De 0 a 10 kilogramos.....	0,03	0,02	0,05
De 11 a 50 kilogramos.....	0,06	0,04	0,10
Pasando de 50 kilogramos.....	0,15	0,05	0,20
<b>Mercancías.</b>			
Por tonelada y kilómetro.....	0,25	0,15	0,40
<b>Transportes fúnebres.</b>			
Por cadáver y kilómetro.....	6,00	4,00	10,00



No se hace clasificación especial de las mercaderías, por considerarse como tales todas aquellas que sean transportables en nuestros vagones.

Dividido este ferrocarril en dos trayectos, sea cualquiera la distancia recorrida dentro de un trayecto, se pagará la parte total correspondiente al mismo; es decir, que en un trayecto empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se considerarán de 10 en 10 kilogramos.

No se admitirá gratuitamente más equipaje que lo que pueda llevar el viajero a la mano, sin molestar a los demás viajeros.

No será obligatorio el transporte de toda mercancía que conste de materias inflamables o de fácil explosión, de objetos peligrosos, de aquellos cuyas dimensiones sean mayores que las de los vagones y de las masas indivisibles que por su peso necesiten ser cargadas por medio de aparatos especiales. Asimismo podrán rechazarse las materias que produzcan emanaciones insalubres, y los objetos que pesen menos de 30 kilogramos, bajo el volumen de un metro cúbico.

**Reposo.**—Los consignatarios podrán pedir el reposo de las mercancías, abonando los gastos del reposo, si de la operación resultase que no ha existido error por parte de la Compañía, teniendo en cuenta la merma natural de la mercancía.

Los gastos de reposo serán:

	Ptas.
Por fracción indivisible de 10 kilogramos.....	0,20
Vagón completo, por tonelada.....	0,40
Mínimum de percepción.....	0,40

**Almacenaje.**—No es probable, dada la manera de ser de este ferrocarril, queden mercancías almacenadas en sus dependencias; pero si así fueran, las que permanezcan en ellas veinticuatro horas después de la llegada, devengarán los derechos de almacenaje siguientes:

	Ptas.
Equipajes y encargos.—Por día y fracción de 10 kilogramos.....	0,10
Mercancías.—Por cada 10 kilogramos, cada quince días.....	0,05

La Compañía podrá, pasadas cuarenta y ocho horas de su llegada, vender los bultos que contengan materias susceptibles de averiarse, entregando el producto de la venta al consignatario, después de cobrados los derechos de almacenaje y demás gastos.

Madrid 29 de diciembre de 1899.—El Ingeniero, *Francisco Domenechina*.—El peticionario, *Arturo Soria y Mata*.—Aprobado con prescripciones por Real orden de 10 de agosto de 1901.—Hay un sello en tinta que dice: «Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.»

## NUESTRAS NOTICIAS

Ante el Notario D. Mariano Alonso se otorgaron el día 26 del pasado mes de septiembre las siguientes escrituras:

Una de cesión de tres lotes correspondientes a las tres acciones de D. Gabriel Escribano.

Y otra de cesión de un lote correspondiente a la acción de doña Bernarda Martín, viuda de D. Dionisio Nuño.

Han sufrido extravío los títulos de las acciones números 488, 489 y 490, los cuales damos por anulados. Procederemos oportunamente a la expedición de otros nuevos, rogando a la persona que los hubiere encontrado se sirva presentarlos en estas oficinas, Lagasca, 6, primero.

Nuestro consocio D. J. Hernández ha empezado la construcción de un hotel de dos pisos en la manzana 89.

Se ha terminado la casita para D. Dámaso Alvarez en la manzana 86.

El kiosco-estación telefónica entre las manzanas 77 y 78 está casi concluido. En breve, pues, quedará a disposición de los que quieran alquilarlo por días para pasar en él un día de campo. Consta de sótano en donde está la cocina y el locutorio telefónico, de planta baja para comedor y azotea.

Los accionistas que quieran utilizarlo disfrutarán, como es consiguiente, de una rebaja en la tarifa que se establezca para el público.

Dicha construcción, debida a la iniciativa y al buen gusto de nuestro querido consocio D. Pedro R. Illanes, es la más artística de la «Ciudad Lineal».

Ha empezado frente al hotel de la Compañía la construcción de un triángulo americano con el material recibido recientemente de la casa Koppel.

En la próxima quincena quedará armada nuestra primera locomotora y en disposición de prestar servicio de transporte de tierras para la construcción y asiento de la vía en la calle principal.

Han dado principio las obras de cerramiento de fábrica de ladrillo y dependencias en los lotes de D. José María Peñuelas y D. Martín Pastells, en la manzana 97.

En la causa que se sigue por estafa contra el empleado de esta Compañía D. Antonio Perlado, han declarado dos empleados de la misma acerca de algunos extremos que el Juzgado del Congreso necesitaba esclarecer para la terminación del sumario.

También creemos haya sido citado para declarar el empleado del Tribunal de Cuentas D. Luis Sánchez Salvadores, amigo del Sr. Perlado, que trató de adquirir algunas obligaciones objeto del proceso.

**Sociedad concesionaria del ferrocarril económico de la Moncloa al Pacífico.**—Subscripción de cien participaciones de 1.000 pesetas una. Subscriptas hasta la fecha, 9.

### EL METROPOLITANO DE BUENOS AIRES

Después de Nueva York, Londres, Berlín, Viena y París, Buenos Aires va a tener también su metropolitano.

En el *Tramway and Railway World*, M. L. D. Tardy describe minuciosamente el metropolitano futuro.

Describe las ventajas del trazado subterráneo, las condiciones de la concesión, el trazado de la línea, debiendo transportar no solamente a los viajeros, sino también las mercancías, comprendiendo cuatro vías, dos

para los trenes a gran velocidad y otras dos para el servicio de todas las estaciones.

Detalla con precisión de datos la construcción de estas vías, que han de ser a doble túnel para los sitios donde alcance gran profundidad, en un único subterráneo, con *Dafoud en pontres*, para los sitios próximos al suelo. La naturaleza del terreno permitirá la construcción de túneles sin *etalement* y no abrir la calzada más que a la salida de las estaciones. Estos trabajos estarán terminados probablemente en 1902.

El autor sigue describiendo el material y la manera de explotación que se ha elegido, explicando por qué razones se ha adoptado el sistema «Spnague». Las tomas de corrientes se harán por *trolleys*, y la corriente será continua. Los trenes pasarán con intervalos de dos a seis minutos, según las estaciones que sirvan, y la velocidad será alrededor de 3 kilómetros por hora.

M. Tardy termina su estudio discutiendo el perfil de largo de la vía bajo el punto de vista de la tracción que empleará un término medio de 37 wats hora, por *torme kilometro*, según la progresión probable de tráfico.

Por último, concluye pronosticando una gran prosperidad para esta línea, construida en excelentes condiciones.

## Ejemplos de abastecimiento de aguas, a poblaciones (1).

(CONTINUACIÓN)

Como ejemplos de abastecimientos de agua en España, citaré algunos casos.

**Segovia.**—El agua que conduce el acueducto de Segovia se toma de Riofrío, a 15 kilómetros de su nacimiento, en un punto distante 8 kilómetros de la población, hasta cuya proximidad llega por canalización superficial, atravesando después el barranco del Azoguejo por medio del famoso acueducto romano, que tiene una longitud total de 760 metros.

La cantidad de agua conducida es de 72 litros por segundo, ó 6.220 metros cúbicos diarios, que abastecen a unos 15.000 habitantes, correspondiendo a cada uno de ellos 400 litros por día.

El precio del agua es de 20 pesetas anuales cada dos litros por segundo, lo que corresponde próximamente a 0,019 pesetas el metro cúbico, y su pureza es tal que sólo marca cuatro grados hidrotimétricos.

**Sevilla.**—El agua de los Caños de Carmona, cuyo acueducto procede de la época romana, y que a principios del siglo XIX llegaba a 12.000 metros cúbicos diarios, habiendo después disminuido considerablemente, procede de la mina de Santa Lucía, a la cual se han agregado recientemente las del Zacatín y la India, por insuficiencia de la primera, las cuales se recogen en minas por filtración a través de margas, por lo cual son calizas carbonatadas, aunque de buena calidad.

La fuente del Arzobispo, que enviaba sus aguas a la alameda de Hércules, estuvo suministrando, hasta la mitad del siglo, 4.000 metros cúbicos diarios de agua de mejor calidad que la de los Caños de Carmona.

El precio del agua en Sevilla es de 0,50 el metro cúbico la de Carmona, y de 0,13, para riegos, la del Guadalquivir, cuyo coste de elevación estimó el Ingeniero D. Jaime Font en 2 céntimos de peseta el metro cúbico.

**Soria.**—Desde 1850 se viene estudiando en Soria la cuestión de abastecimiento de aguas a la población, siendo tres los proyectos que en el último verano existían: canal derivado del Duero, elevación mecánica del agua del mismo río, y arreglo del antiguo viaje del manantial de La Veguilla.

El primer proyecto necesita una canalización de 40 kilómetros, presupuestado en 5 millones de pesetas; el arreglo de La Veguilla en 115.000 reales, para dar 68 metros cúbicos diarios, correspondientes a 9 litros por habitante; y la elevación de agua del río a 33 metros de altura, en cantidad de 210 a 350 metros cúbicos por día, que corresponden para los 7.000 habitantes de Soria de 30 a 70 litros diarios, se proyectó en 90.000 pesetas.

**Teruel.**—Atravesan el término municipal de Teruel los ríos Guadalaviar y Alfambra, de los cuales el primero, más abundante, lleva agua sobrada para el riego de la fértil vega que ambos fecundizan. Existen además unas cuantas fuentes en puntos diversos, todas ellas potables y algunas riquísimas; mas a pesar de esta abundancia de agua, la población no está surtida como debiera y como lo reclama una buena e higiénica urbanización.

En Teruel se consumen aguas de distintas procedencias. Prescindiendo de algunas fuentes que no menciono por su poca importancia, describiré las conducciones de las que vienen de la Peña del Macho y del río Guadalaviar, por ser las que gastan la inmensa mayoría de los moradores de esta ciudad.

«Agua de la Peña del Macho».—A unos 5 kilómetros al NO. de la población, al principio de la Rambla denominada «Rioseco», y en el punto conocido por Peña del Macho, se toma el agua del fondo ó le-

(1) Del libro interesantísimo *Las Aguas de España y Portugal*, por D. Horacio Bentabol y Ureta.

cho de aquella, mediante un azud subterráneo, siendo luego conducida por cañerías de barro hasta el collado, en cuyo punto se cambia por tubería de hierro fundido, entrando en la ciudad por el hermoso y célebre acueducto llamado «Los Arcos». El caudal de agua de este viaje es, hace mucho tiempo, muy escaso, pues apenas basta a alimentar a las pobres y mezquinas fuentes públicas que, en número de ocho, están distribuidas en el casco de la población y en el arrabal, y en otras tantas particulares.

La naturaleza de los terrenos por donde pasa el agua y la deficiencia del encañado de barro cocido por donde corren al principio, modifica y altera su primitiva composición, circunstancia que, sumada a la escasez de su caudal (insuficiente hoy y en grandísima desproporción para llenar las más imprescindibles necesidades de la vecindad), hace que apenas se las emplee en otros usos que para el aseo y limpieza.

Se Concluirá.

## Sociedad concesionaria del ferrocarril económico de la Moncloa al Pacífico.

D. Arturo Soria y Mata trata de construir y de explotar dicha línea. Con tal propósito, y en concepto de único y exclusivo propietario, vende, cede y traspasa todos sus derechos a la concesión derivados de la ley de 20 de julio de 1888 publicada en la *Gaceta* de 29 del propio mes y año de 1888 y de la escritura otorgada a su favor por los herederos del primer concesionario en 29 de mayo de 1900 ante el notario D. Federico Plana, por la cantidad de cien mil pesetas al contado y el 1 por 100 de los ingresos brutos de la explotación, a una sociedad concesionaria compuesta de 100 participaciones de 1.000 pesetas cada una, sobre las siguientes bases:

1.ª Una vez subscriptas las cien participaciones el cedente convocará a los subscriptores a una reunión en la cual los reunidos acordarán los Estatutos ó Reglamentos por los cuales hayan de regirse, nombrarán el director, consejeros, administradores y empleados que juzguen necesarios y acordarán cuanto estimen conveniente a sus intereses presentes y futuros.

2.ª El cedente D. Arturo Soria y Mata advierte que no le será posible desempeñar el cargo de director de la empresa porque para ello tendría que desatender su interés preferente de la Compañía Madrileña de Urbanización. Admitirá únicamente el cargo de consejero si los demás partícipes creyesen conveniente utilizar su experiencia y tuviesen la bondad de designarle.

3.ª Cualquiera que sea el precio en que la sociedad concesionaria compradora revenda la concesión ó la forma de sociedad que acuerde para allegar el capital necesario para la construcción, la sociedad concesionaria no venderá la concesión ni la explotará por sí misma sin reservar el 5 por 100 de los ingresos brutos anuales de la explotación por todo el tiempo de la concesión a distribuir en esta forma:

4 por 100 a los partícipes fundadores proporcionalmente a las participaciones de 1.000 pesetas que cada cual hubiere subscrito.

1 por 100 para D. Arturo Soria y Mata.

4.ª Para el cobro de este 5 por 100 se expedirán en su día títulos al portador.

Este 5 por 100 podrá ser cangeado más adelante, previo acuerdo de los interesados, por una cantidad en metálico, acciones ó obligaciones.

5.ª El cedente D. Arturo Soria y Mata se reserva una participación de 1.000 pesetas, y por consiguiente un voto nada más en la reunión de partícipes fundadores, y abre la subscripción de las 99 participaciones restantes con la condición de abonar el subscritor por cada participación 100 pesetas en el acto de anunciar la subscripción, 400 pesetas en los siete días siguientes al de la reunión de partícipes fundadores y las 500 restantes en el acto del otorgamiento de la escritura de cesión, entendiéndose que el que no satisfaga el segundo plazo renuncia el importe del primero y el que no satisfaga el tercero renuncia el importe de los dos primeros.

En los números sucesivos de este periódico se publicará la lista de los subscriptores y cuando llegue el caso se anunciará el día y el sitio de la reunión.

## EMISIÓN DE OBLIGACIONES de 500 pesetas una

con interés anual de 40 pesetas, pagadero por trimestres contados desde la fecha de la subscripción. Las 1.500 obligaciones de la 1.ª serie están ya subscritas en totalidad.

La 2.ª serie por valor de ocho millones de pesetas comprende desde el núm. 1.501 al 17.500. A medida que se hagan emisiones parciales de las 16.000 de la 2.ª serie se harán las correspondientes escrituras y se expedirán resguardos provisionales que se canjearán oportunamente por los títulos definitivos al portador. El tipo de emisión de las obligaciones de la 2.ª serie hasta el número 3.000 es el de 450 pesetas por cada una, de modo que las 40 pesetas que se abonan por intereses representan un 9 por 100 próximamente.

Número de la última obligación subscripta ..... 2.361.

La subscripción de nuestras obligaciones es una de las colocaciones más seguras que se pueden dar al capital.

Los negocios en que se emplea el producto de las obligaciones son principalmente los siguientes:

1.º La compra de terrenos por fanegas y su reventa a plazos por pies.

2.º La construcción y explotación de vías férreas:

3.º El suministro de aguas.

4.º La construcción de pequeños hoteles de 3.000 a 15.000 pesetas de coste y su reventa a plazos.

Todos estos negocios son perfectamente conocidos, y susceptibles de dar crecidos rendimientos, no sin vencer las dificultades que todos los negocios tienen sobre todo en los comienzos de su establecimiento.



# RESÚMENES de ingresos y pagos verificados por la Compañía Madrileña de Urbanización durante el mes de Julio de 1901.

## INGRESOS

VALORES EMITIDOS Y DEPÓSITOS	PESETAS
Dividendos cobrados por acciones...	3.986,50
Cobrado por obligaciones...	28.290 »
Pagarés subscritos...	26.605 »
Un depósito de...	8,50
Uno ídem de...	7,72
Uno ídem de...	2,85
<b>TERRENOS 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Ingresado por reintegro de jornales.	9 »
Por una lona vendida a D. H. G. del C.	12 »
<b>TERRENOS EXPLOTACION</b>	
Por los vendidos a plazos...	4.002,89
<b>AGUAS EXPLOTACION</b>	
Por suministro de agua...	642,40
Agua vendida en el Hotel...	14,80
<b>TRANVÍA DE TETUÁN EXPLOTACION</b>	
Metálico...	3.843,05
Abonos...	582,50
Venta de billetes pagados con intereses de obligaciones con bonificación de 50 por 100...	9,70
Venta de 15 kilos de carburo de calcio...	15 »
Venta de estiércol...	5 »
Alquiler de volquetes, carro y mulas en la construcción de vía en julio...	800 »
<b>TRANVÍA VENTAS EXPLOTACION</b>	
Recaudación en el mes...	868,05
Venta de billetes pagados con intereses de obligaciones con bonificación de 50 por 100...	33,54
<b>ARBOLADO EXPLOTACION</b>	
Cobrado de D. Francisco Heredia por daños causados por sus ganados el día 27 de junio en las manzanas 91 y 93 de la Ciudad Lineal...	190 »
<b>IMPRENTA EXPLOTACION</b>	
Cobrado de varios señores accionistas por tarjetas de circulación a precio reducido...	41 »
Cobrado por molde y tirada de varios impresos...	10 »
<b>FERROCARRIL DE LA CIUDAD LINEAL 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Devuelto por la 3.ª División de ferrocarriles como sobrante de las 700 pesetas entregadas para confrontación del proyecto del tranvía de Chamartín al Barrio de la Concepción...	125 »
<b>ESTUDIOS DE VIAS FÉRREAS</b>	
Devuelto por la Jefatura de Obras públicas el sobrante de gastos de confrontación del proyecto de la línea de la Ciudad Lineal a Barajas...	25,15
<b>ARRENDAMIENTO Y VENTA DE CASAS</b>	
Cobrado por este concepto...	2.295,99
<b>FIANZAS DE EMPLEADOS</b>	
De varios cobradores y mayores del tranvía a cuenta de fianzas...	265 »
<b>ANTICIPOS A EMPLEADOS</b>	
Reintegro de varios anticipos...	407,50
<b>C.ª DE INTERESES CON LA HACIENDA</b>	
Por descuento de 3 por 100 para la Hacienda de los intereses pagados por obligaciones y pagarés durante el mes...	294,65
<b>CONTRIBUCIONES E IMPUESTOS</b>	
Cobrado por pólizas y gastos de correo en el envío de obligaciones a provincias...	42 »
<b>DEUDORES VARIOS</b>	
Cobrado de varios señores accionistas por gastos de inscripción en el Registro de sus escrituras...	7,20
De D. H. G. del C. por saldo de la construcción de su hotel...	197,61
<b>EDIFICIOS Y CONSTRUCCIONES</b>	
Devuelto por D. Miguel Vargas como reintegro a cuenta de lo que se le había pagado anticipado por ladrillo...	774 »
<b>TEJAR</b>	
Ingresado por Justo Garrido por venta de 5.000 ladrillos recochos a 3 ptas. el 100...	175 »
<b>GANANCIAS Y PÉRDIDAS</b>	
De D. Pedro Herrero de la Peña, por arrendamiento de tierras...	60 »
Beneficio obtenido en la inscripción de varias escrituras...	20 »
Cobrados los intereses de 10 títulos de la Deuda amortizable al 5 por 100...	250 »
Idem íd. de los títulos depositados para fianza del tranvía de Ventas a Goya...	25,10
Idem íd. de los títulos depositados para fianza del tranvía de Cuatro Caminos al Hipódromo...	18,80
Cobrados intereses del 1 por 100 de las cantidades ingresadas por la Compañía en el Banco de Castilla en el primer semestre del corriente año...	97,90
Multa impuesta a un empleado...	1 »
<b>SUMAN LOS INGRESOS...</b>	<b>78.881,99</b>

## PAGOS

GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	PESETAS
<b>CONSEJO</b>	
Personal...	333,82
Por dietas a los señores Consejeros que asistieron a las sesiones 177, 178 y 179...	450 »
<b>DIRECCION</b>	
Personal administrativo...	1.772,28
Idem facultativo...	150 »
Idem temporero...	192,50
Trabajos extraordinarios el día 31 de mayo próximo pasado...	11 »
A J. Peñacoba, sus haberes como ordenanza desde el 22 al 31 de julio...	10 »
<b>PUBLICIDAD</b>	
Anuncios y subscripciones...	878,77
Gastos de plegado y reparto de los núms. 105 y 106 de LA CIUDAD LINEAL y envío a provincias...	81,90

GASTOS GENERALES	PESETAS
Alquileres del domicilio social (Lagasca, 6, primero) por el mes actual...	229,16
Póliza y contrato del mismo...	7,20
A Recarte Hijo, por resma y media de papel cuadrado...	26 »
A D. Isidro Ortigosa, por un libro en 4.º para la oficina...	1 »
A D. Carlos Ferreira, por sobres y B. L. M. para la dirección y oficinas...	73 »
A D. Lesmes Peñacoba, por limpieza del cuarto-oficinas de la calle de Lagasca, 6, primero...	12,50
Al mismo, gratificación portaría por el mes actual...	2,50
A Recarte Hijo, su factura de objetos de escritorio...	29,20
Al mismo por un coprador de cartas...	2,50
A los Sres. Laporta Hermanos, por 3 clichés de la casa de D. Federico Piana...	27,50
A la Compañía Madrileña de Teléfonos por el tercer trimestre de los de la Compañía y traslado del de la calle de Goya a la de Lagasca...	398,89
A D. Emilio L. Aranda, gastos suplidos con motivo del cobro de cupones...	2 »
Por un cuadernito de papel rayado...	25 »
A J. Fernández, por varios efectos para la limpieza de las oficinas...	9,40
A D. Antonio Sánchez, gratificación por una notificación de asuntos judiciales...	1 »
Gastos de locomoción en el mes...	35,75
Gastos menores del mes...	20 »
<b>TERRENOS 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Pagado al Banco Ibérico a cuenta del terreno que se le ha comprado...	1.000 »
A doña Juana Morcillo a cuenta de ídem...	250 »
A D. Luis García Arias por gestiones para la adquisición de terrenos...	124 »
Pagado a la Hacienda los derechos Reales de la escrit.ª de adquisición de terrenos a la señora C. de la V. A D. Vicente Muzás por planos y trazado de calles...	555,55
<b>TERRENOS EXPLOTACION</b>	
A D. M. S. y M., devolución del importe de varios recibos...	66,14
<b>AGUAS 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Jornales invertidos en la apertura de zanjas...	174,50
Jornales invertidos en cubrir zanjas...	74,50
Jornales invertidos en encauzamiento de aguas...	25,13
Jornales invertidos en trabajo de tubería y cinco cambios de tomas...	96,75
Jornales en colocación de contadores...	57,05
A D. Benito Lupresti, por importe de las obras del tercer depósito de la manzana 57...	3.000 »
A íd. por importe del hormigón sobre que va sentado dicho depósito...	300 »
Jornales invertidos en transporte de materiales a dicho depósito...	42 »
Jornales invertidos en riegos del mismo...	24 »
A D. Jaime B. Losada, por un contador Siemens de 25 milímetros...	91,60
A los Sres. Soujöl y Compañía a cuenta de tubería...	914 »
<b>AGUAS EXPLOTACION</b>	
Jornales por elevación de aguas...	68 »
Arreglo de dos bombas...	12,50
Petróleo y leña para encender la máquina...	8,30
<b>TRANVÍA TETUÁN 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Jornales del personal de talleres...	362,60
Jornales en construcción de vía...	157 »
A D. Adolfo Rodríguez Illera, gastos de fletes, derechos de Aduana y comisión de envío de 500 metros de carril Fomix y otros efectos de vía desde Amberes a Santander...	2.847,10
A D. Arthur Koppel por fletes desde Amberes a Santander en dicha expedición...	588,25
A D. Adolfo Rodríguez Illera, por gastos de descarga, comisión, fletes y derechos de Aduana de cambios de vía para el tranvía de Tetuán...	1.028,98
A D. Juan Alvarez, por compra de una mula para el tranvía...	725 »
A D. Pedro López, por compra de otra mula...	425 »
A D. Antonio Quintana, por chapas de hierro para los talleres...	104,55
A D. Rafael Pérez Antón, a cuenta de trabajos y piezas de fundición...	500 »
A la Compañía de maderas «Bilbao Santander» su factura de maderas para la construcción de coches...	225,50
A D. Antonio Quintana, su factura de efectos de ferretería...	218,16
A D. Prudencio de Igartúa y sobrino por ídem...	18,95
<b>TRANVÍA TETUÁN EXPLOTACION</b>	
Gastos...	4.389,86
<b>ARBOLADO 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
Jornales por elevación de agua para riego...	42 »
Jornales invertidos en riego y arreglo de arbolado...	189,38
Jornales invertidos en hacer alcornoques...	6 »
Por cuatro cubas...	20 »
Porte de tierras para el pinar...	2 »
A D. Félix Pouzet, por arbolado suministrado...	1.585 »
A D. Antón Salmerón, sus haberes de junio como sereno...	37,50
<b>IMPRENTA EXPLOTACION</b>	
Redacción del periódico en junio...	75 »
Jornales de los cajistas, maquinista y mozos...	261,40
A D. Eugenio Sainz Romillo, factura de papel para el periódico...	618 »
<b>TRANVÍA VENTAS 1.º ESTABLECIMIENTO</b>	
A D. Guillermo Bernstein, representante de don Arthur Koppel, a cuenta de una locomotora...	11.140 »
<b>TRANVÍA VENTAS EXPLOTACION</b>	
Gastos...	2.027,72

FERROCARRIL CIUDAD LINEAL 1.º ESTABLECIMIENTO	PESETAS
Explanación: A D. Justo Garrido, por desmontes en la manzana 83...	717,94
Jornales invertidos en asiento de vía en la manzana 85...	206,88
Jornales a Pedro Gutiérrez por accidente sufrido en el trabajo...	48 »
Jornales a Victor Moreno por accidente sufrido en el trabajo...	5 »
Jornales a Casimiro Merino por vigilancia...	6 »
A D. Pascual Pérez, sus haberes de junio...	125 »
A D. D. A., por gestiones para el expediente de este ferrocarril...	50 »
A D. Bruno Sánchez, por 411 kilogramos de tornillos para la vía...	205,50
Por dos enganches de vagoneta...	6 »
A D. Vicente Muzás, por planos y estudios...	230 »
Gastos de confrontación e informe del proyecto del ferrocarril de Chamartín al barrio de la Concepción...	700 »
Alquiler de volquetes, carro y mulas en la construcción de vía en el presente mes...	300 »
<b>ESTUDIOS DE VIAS FÉRREAS</b>	
A D. José Lucini, a cuenta del proyecto del tranvía de Madrid a Torrelaguna...	700 »
A D. Vicente Muzás, por gastos suplidos en un viaje a Colmenar para estudio de la vía...	94,10
<b>TEJAR</b>	
A D. Justo Garrido, por jornales para replanteo...	682,37
Por corte de 253.100 ladrillos...	1.012,40
Por allego de 253.100 ladrillos...	126,55
Por soleo de tierras...	126,55
Por arrastre y picado de tierras...	228 »
Por 29.000 turbas...	208 »
Gastos menores...	16,70
A D. Félix Morales, portes de 5.000 ladrillos desde el tejár a la obra de D. Francisco Tejera...	25 »
A D. Tomás Arin, por carbón suministrado...	1.620 »
<b>INTERESES CUENTA GENERAL</b>	
Por obligaciones...	7.152,58
Por pagarés...	2.574,46
<b>CONTRIBUCIONES E IMPUESTOS</b>	
Contribución por taller de coches...	136,94
Contribución sobre utilidades...	1.539,45
Primer semestre del concierto de viajeros del tranvía de Tetuán...	349,71
Al Avuntamiento de Madrid, por arbitrio del ganado y placa del carro...	3 »
Reintegro en papel de pagos al Estado correspondiente al sellado de un coprador de cartas y derechos del Juzgado...	27,50
Efectos timbrados y sellos de comunicaciones gastados en el mes...	128,70
<b>EDIFICIOS Y CONSTRUCCIONES</b>	
A D. Adolfo González, a cuenta de las obras de la casa de D. M. D. en la prolongación de la manzana 96...	350 »
A D. Fidel Benito, a cuenta de las obras de la casa de D. R. Q. en la manzana 96...	2.500 »
A D. Adolfo González, a cuenta de las obras de D. R. F. en la manzana 73...	1.300 »
A D. Policarpo Escobar, a cuenta de las obras de casa del guarda y muro de cerramiento de J. T. en la manzana 51...	2.975 »
A D. Adolfo González, a cuenta del kiosco de la manzana 77...	1.850 »
Jornales invertidos en el vaciado del depósito del kiosco...	43,25
<b>PAGARÉS</b>	
Uno de...	5.000 »
Uno de...	4.000 »
Uno de...	1.500 »
Uno de...	1.000 »
Uno de...	800 »
Uno de...	750 »
Dos de 500...	1.000 »
<b>DEPÓSITOS</b>	
Uno de...	22,50
Uno de...	17,70
Uno de...	16,40
Uno de...	5 »
Uno de...	2,50
<b>COMISIONES</b>	
Pagado por este concepto...	90 »
<b>MOBILIARIO Y ENSERES</b>	
Por una lámpara para el despacho del Hotel de la Compañía...	10 »
Por dos mesas para las oficinas...	165 »
<b>ANTICIPOS A EMPLEADOS</b>	
Pagado por este concepto...	126,65
<b>FIANZAS DE EMPLEADOS</b>	
Devolución de cantidades entregadas a cuenta de fianzas de cobradores del tranvía...	15 »
<b>ALMACÉN</b>	
Un kilogramo de estaño inglés...	1,50
Una llave para la cuba de grasa...	1,75
Varios efectos de vidriero...	1,70
25 gorras de uniforme de cobradores y mayores del tranvía...	88,25
<b>GANANCIAS Y PÉRDIDAS</b>	
Reintegro de lo cobrado en 31 de mayo próximo pasado a D. Manuel Cano por uso de calles y herramientas...	118 »
<b>SUMAN LOS PAGOS...</b>	<b>81.829,08</b>
<b>RESÚMEN. — Existencia en 1.º de julio de 1901...</b>	<b>26.148,99</b>
<b>Ingresos en julio...</b>	<b>78.881,99</b>
<b>SUMA...</b>	<b>100.030,98</b>
<b>Pagos en julio...</b>	<b>81.829,08</b>
<b>Existencia en 1.º de agosto de 1901...</b>	<b>18.201,90</b>
<b>El Director,</b>	
<b>Arturo Soria y Mata.</b>	
NOTA. Desde el primer día de la Sociedad, 3 de marzo de 1894, se han publicado, sin excepción, todas las cuentas mensuales. Los comprobantes a disposición de los accionistas durante todo el año.	



## Las habitaciones obreras al terminar el siglo XIX.

(CONTINUACIÓN)

### CONGRESO INTERNACIONAL

En *Inglaterra*, la legislación se ha propuesto cumplir dos objetos: llegar al saneamiento de las poblaciones por medio de la destrucción de las casas y hasta de los barrios declarados insalubres; fomentar las construcciones de casas para obreros.

De 1851 a 1890 se han registrado más de 17 leyes relativas a estos objetos que fueron refundidas en una ley dictada en 18 de agosto de 1890.

Una primera parte relativa a las expropiaciones de lotes de casas juzgadas insalubres autoriza a la autoridad local, con la aprobación del Parlamento, a adquirir los terrenos y a tratar con las sociedades o con los particulares para la ejecución, sin poder, sin permiso formal, contratar ella misma la reconstrucción, y si ella recibe este permiso, con la obligación de vender las casas en diez años. La segunda parte trata de las habitaciones insalubres. La tercera parte se ocupa de las casas destinadas a alojar obreros. La autoridad local puede pedir al Consejo del Condado la transformación de un lote, y después de informar, es autorizado a su antojo bajo el régimen de la ley que le permite comprar los terrenos, adquirir o alquilar de particulares o de sociedades para construir las casas de familias obreras, de las administradas y alquiladas; los comisarios de los préstamos, para los trabajos públicos, que pueden hacer a las Compañías de Caminos de hierro, de almacenes, de trabajos de puertos, a las sociedades de habitaciones para obreros, a las sociedades comerciales o industriales que emplean obreros, a todo particular que tiene sobre un terreno un derecho de lo menos cincuenta años de ocupación, de los anticipos para construir o mejorar las casas de obreros, para facilitar y fomentar la construcción, sin que el plazo concedido no puedan exceder de cuarenta años.

En 1899, el Parlamento votó una ley autorizando a todas las autoridades locales hacer empréstitos junto con los comisarios de préstamos para los trabajos públicos y a prestar a los particulares para facilitar la habitación de casitas hasta completar las cuatro quintas partes del valor y de su máximo de 240 libras esterlinas (6.048 francos) con reembolso en treinta años lo más, con una tasa de interés que no exceda de 2 y 1/2 por 100 por encima de la tasa del empréstito; de las prescripciones detalladas reglamentando estos préstamos, donde su primera condición es la ocupación personal de la casa por el que pidió y recibió el préstamo.

En *Austria*, la ley de 9 de febrero de 1892, tiende a favorecer la construcción de habitaciones obreras, exceptuando de diversos impuestos las casas construidas para ser alquiladas a los obreros y para procurarlas habitaciones sanas y baratas, cuando estas casas son edificadas por las comunidades, las sociedades, los establecimientos de utilidad pública en favor de los obreros. La inmunidad es de veinticuatro años después de la construcción de la casa; no afecta en las provincias a las construcciones benéficas, la excepción de los impuestos locales en virtud de la legislación local o de gravámenes municipales, la ley determina los espacios habituales y fija el alquiler máximo por metro cuadrado de espacio habitable.

En *Bélgica*, la ley de 9 de agosto de 1889 ha organizado un amplio concurso de la Caja general de ahorros, bajo la garantía del Estado, para ver de hacer préstamos a las sociedades de construcción y de crédito para la construcción de habitaciones a los obreros y a los particulares; y hemos visto los resultados que se han obtenido.

Además, la intervención de los Poderes públicos se manifiesta por las medidas fiscales que tienden a provocar la formación de sociedades intermedias y a facilitar su desenvolvimiento y su funcionamiento.

Así, los artículos 10, 12, 13, 14 y 16 de la ley de 9 de agosto de 1889, modificados por las de 10 de julio de 1892 y de 18 de julio de 1893, estipulando, especialmente, la exención de la contribución personal y todas las tasas comunales y provinciales análogas para las habitaciones ocupadas por los obreros si no son propietarios de otro inmueble que el que habitan y si no cultivan por ellos mismos al menos 45 áreas de terreno; estas exenciones se acuerdan si el inmueble no pasa de una renta catastral establecida después la importancia de comunidad donde esté situada. Las actas de las sociedades son exentas del Derecho de timbre, registradas inscritas y publicadas gratuitamente en las páginas del *Monitor belga*. De otra, las actas de venta y de préstamos son registradas a un derecho reducido de 50 por 100 poco más o menos. Sin bastarle esta intervención, el Gobierno convoca los concursos de Administraciones de beneficencia. Por las circulares del 6 de mayo de 1891 del Ministro de Justicia, de 22 de mayo del mismo año del señor Ministro de Agricultura y Trabajos públicos, y de 1.º de diciembre de 1897 del señor Gobernador de la provincia de Brabante, se llama la atención de los administradores de los Establecimientos de beneficencia; la atención de los administradores de beneficencia ha sido particularmente atraída hacia las ventajas que presenta la subscripción de acciones de sociedades de crédito y de construcción.

En el *Brasil*, un decreto legislativo de 9 de diciembre de 1892 exenciona durante veinte años del impuesto territorial y del impuesto de transmisión a los contratistas que se organicen para construir las habitaciones económicas en la villa de Río y sus alrededores, después de la aprobación de los planos por el Gobierno.

Un decreto de 8 de febrero de 1888 establece para un concesionario las exenciones durante veinte años de los derechos de Aduana sobre los materiales de construcción y durante quince años del impuesto de rentas mediante la obligación de cobrar los alquileres sin exceder su precio de cierto máximo.

Estos decretos, anteriores a los diez últimos años tienen todavía fuerza legal en estos momentos.

*Dinamarca*.—Una ley de 28 de febrero de 1898 autoriza al Ministro de Hacienda a admitir sobre los fondos del Tesoro hasta 1907 y en los límites de un máximo

englobado de 2.800.000 francos los préstamos al 4 por 100 de amortizable interés a los Comunes y a las sociedades que construyan habitaciones obreras buenas y saludables, bajo la condición que el excedente posible sea empleado en amortizar la obra.

En *Francia*, la ley del 30 de noviembre de 1894, debida a la ilustrada iniciativa de Mr. Jules Siegfried, eximiendo de las contribuciones de rentas y la de puertas y ventanas durante cinco años y hasta un valor determinado, a las casas para individuos o colectividades destinadas a ser alquiladas o vendidas a las personas que no sean propietarias de ninguna otra casa, exceptuándola del pago de diversas tasas especialmente de la patente del impuesto sobre la renta en ciertas condiciones, las sociedades aprobadas de construcción o de crédito para la construcción de habitaciones baratas, dispensadas de los derechos de timbre y de registro las actas de constitución y de disolución de estas sociedades; permite fraccionar la percepción de los derechos de mutación por cambio de dueño, sobre la venta de las casas económicas construidas por las oficinas de Beneficencia, los hospicios y los hospitales, las sociedades de esta especie, los particulares; instituye los comités locales que pueden recibir de las subvenciones del Estado, de los departamentos, de las comunidades; labora con las sociedades de habitaciones económicas para las facilidades de empréstitos cerca de un establecimiento público central, la Caja de los depósitos y consignaciones y de ciertos establecimientos públicos locales.

Ha sido creado cerca del Ministro del Comercio, un comité superior de las habitaciones económicas con una sección permanente.

La ley de 20 de julio de 1895 fija las facilidades del empréstito igualmente limitado cerca de las Cajas de ahorro.

En los *Países Bajos*, un proyecto de ley ha sido propuesto el 11 de septiembre de 1899 para reconocer a los Consejos comunales, y en caso de necesidad al mismo Estado, el derecho de adelantar de sus fondos a los constructores obligados a la renovación de sus habitaciones o a las asociaciones que se propongan el mejoramiento de las habitaciones populares.

En *Rusia*, si no se encuentra una legislación propia, dicha no se crea que las autoridades públicas no se han sentido desinteresadas en las cuestiones concernientes a las viviendas obreras; después de 1892 gracias a un concurso de los inspectores de fábrica y de los médicos sanitarios, las autoridades locales han publicado numerosos reglamentos sobre las condiciones de higiene y de salubridad de las habitaciones obreras, y gracias a esto se ha obtenido algún mejoramiento.

En *Suecia*, en 1891, el Estado decidió conceder ciertos terrenos a los particulares por un periodo de veinte años como máximo, a cambio por el concesionario de cultivar el terreno, y elevar las obras necesarias o ejecutar ciertos trabajos sin retribución.

En cambio, el concesionario, pasando un número determinado de años, quedando exentas del impuesto y obteniendo, una vez las construcciones terminadas, una indemnización de cierta importancia.

En 1894, el Estado, con el fin de proporcionar a los indigentes y a las clases no acomodadas la ocasión de establecer explotaciones agrícolas que pertenecientes en propio, ha consentido así que una explotación completa o parcial de los dominios de la Corona, en la venta haya sido decidida por la resolución anterior, en lugar cada vez que estos dominios, por seguir de circunstancias especiales, hayan sido reconocidos propios en una explotación de este género.

### Conclusiones.

Las manifestaciones sucesivas y diversas con que venimos llamando la atención en favor del desenvolvimiento de las habitaciones obreras si no pueden ser suficientes a establecer de una manera absoluta el estado actual y las condiciones de las casas obreras a la terminación de este siglo, sólo podrá hacerse una situación general, quedando al menos ideas generales con que poder precisar las conclusiones necesarias. La experiencia ha establecido la verdad de ciertos principios que altamente puedan proclamarse con la adhesión unánime de todos los que se han preocupado de estas cuestiones.

I. En homenaje a la obra, si dichosa y de generosa iniciativa de Jean Dollfus que admite en lo posible descartar la ciudad obrera, multiplicar los centros de construcción y evitar la uniformidad de la habitación.

II. Salvo excepciones, las obras patronales deben consagrarse al simple arrendamiento de las habitaciones obreras, ha de ver los múltiples inconvenientes que ha de medir el obrero en la necesidad o de sentirse atado a la usina después de empezar a adquirir una propiedad, o para recobrar su independencia a renunciar a la esperanza que él había legítimamente concebido.

III. La mejor manera de facilitar la adquisición de la propiedad del obrero, es, ya por adelantos de los patronos, ya por las sociedades de construcción y de crédito, de poner a su disposición el crédito necesario, facilitado por las combinaciones de seguros sobre la vida, para adquirir, por vía de anualidades, la casa donde habrá elegido el mismo el plano y el emplazamiento.

(Se concluirá).

### Concurso para premiar el mejor indicador de velocidad de coches-tranvías.

Con el objeto de conseguir que los conductores de tranvías comprueben las velocidades autorizadas y a fin de permitir una comprobación permanente de las mismas, sería de desear que fueran provistos los carruajes de aparatos indicadores ópticos o acústicos que a la vez marquen la velocidad al conductor para que la mantenga en los límites prescritos y a las personas situadas en el interior o el exterior de los vehículos, para que la comprueben.

La dirección de la *Grossen Berliner Strassenbahn* ha abierto un concurso a este objeto con un primer premio de tres mil marcos y un segundo de mil quinientos.

Las velocidades indicadas para el premio son de 16, 20 y 25 kilómetros por hora.

Las patentes quedarán de propiedad del inventor.

MAX LEVEL

EL MEJOR DENTÍFRICO

Una peseta frasco.

Pídase en farmacias y perfumerías.



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

SOUJOL Y COMPAÑIA  
CAMPO SAGRADO 16 — BORRELL 11 — BARCELONA

Fábrica de tubos de hierro y acero asfaltados para conducciones de agua, gas y cables eléctricos.—Casa fundada en 1852.—Primera en España.—Soujól y Compañía, Campo Sagrado, 16 y Borrell, 11.—Barcelona.—Telégramas.—Teléfono núm. 1.061.

LA Compañía vende al contado o a plazos 59 fanegas de tierra en el término de Vicalvaro o las permuta por tierra de menor cabida que esté próxima a la «Ciudad Lineal».

SE admiten proposiciones para el suministro de cebada para los tranvías de la Compañía.

LA Compañía admite representación de casas nacionales y extranjeras para la venta de géneros de todas clases relacionados con la construcción de edificios, con las industrias agrícolas y con la higiene pública y privada.

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

SE venden dos terrenos: Uno en la Prosperidad, a pocos metros de la Iglesia nueva y muy próximo al tranvía; y otro en la Ciudad Lineal, carretera de Hortaleza.—Razón, Amor de Dios, 21, 2.º

LAS personas que quieran colocar capital en buenas condiciones en los negocios de la Compañía o de sus socios dirijan por carta al Director, manifestando la cantidad que quieren colocar y las condiciones.

COMPRO Obligaciones y Bonos del Canal Panamá; dígame su emisión y numeración en San Vicente, 19, 2.º, der.º

Se venden tres acciones de la Compañía Madrileña de Urbanización con sus lotes de terreno correspondiente; estando pagados todos sus dividendos. Razón: calle Mayor, núm. 58, pral.

LOCAL de tres lotes (1.200 metros cuadrados) en la «Ciudad Lineal», manzana 98, núms. 8, 9 y 10, letra E, calle del Vizconde de los Asilos, muy cerca del Hotel de la Compañía. Está cercado en parte con 108 metros de tapia y media tapia, y contiene una casita para guarda, con tres piezas de vivienda, cocina, desván y pajar. Otra casa con espaciosa cuadra y gallinero, dos piezas más y cueva bastante grande. Estanque de ladrillo y portland, cuatro metros cúbicos de cabida; instalación de aguas del Lozoya, arbolado, jardín, gran conejero y cochiqueras. Se vende al contado sin acciones. Precio, seis mil pesetas.

GRANDES talleres de fundición y construcción de máquinas.—Director propietario: D. Rafael Pérez.—Prensas hidráulicas para aceite, molinos harineros; idem grandes para yeso y cemento, transmisiones, bombas para elevación y extracción de aguas, norias de varias clases, material de tranvías y reparaciones de máquinas.—San Rafael, 4, Chamberí, Madrid.—Teléfono, núm. 3.072.

SE venden lotes de terreno sin sujeción a las reglas de urbanización establecidas por la Compañía, en las tierras por ésta adquiridas en la proximidad del Arroyo de la Elipa con fachada a la Carretera del Cementerio del Este.

De 5 a 25 pesetas mensuales según su tamaño y posición. Son apropiados para los corraleros.

SE vende un solar de 22.000 pies con fachada a la calle de Granada (Barrio del Pacífico).

Imp. de la Compañía Madrileña de Urbanización. Tetuán. Estación del tranvía. Chamartín de la Rosa.