

LA CIUDAD LINEAL

Periódico quincenal.

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

ANO VI

Chamartín de la Rosa.—5 de Febrero de 1902.

NÚM. 119

BARRIO OBRERO

Forma del rectángulo de 500 metros de fachada á la calle principal de la **Ciudad Lineal** por 200 de fondo, ó sea 100.000 metros cuadrados que la Compañía Madrileña de Urbanización ofrece con tal objeto y mayor cantidad de terreno si se quiere.

Manzana 70 y parte de las manzanas 68 y 72.

Calle de 10 metros de anchura.

Calle transversal de 20 metros de ancho por 200 de largo.

La Compañía ofrece transportar con tracción

de vapor á los obreros y demás habi-

tantes en este terreno, por DIEZ

CÉNTIMOS, á los Cuatro Cami-

nos (final del tranvia del

Norte) ó á las Ventas

del Espiritu Santo

(final del tran-

via del

Este).

Precio

total de este

terreno 250.000

pesetas pagaderas

por mensualidades de

1.250 pesetas en 16 años y 8 meses,

disponiendo del terreno desde el mo-

mento de pagar la primera mensualidad.

Calle transversal de 20 metros de ancho por 200 de largo.

Calle principal de 40 metros de la Ciudad Lineal fachada á la misma de 500 metros.

Como es natural nos presentamos al concurso abierto hasta el día 10. Los 100.000 metros cuadrados los tenemos juntos en figura rectangular y con fachada á calle principal de 40 metros de anchura, en donde ya tenemos agua y tendremos pronto tranvia y alumbrado eléctrico, cosas todas que no podrá ofrecer quizá ningún otro concurrente como cosa propia al mismo tiempo que el terreno.

De sus condiciones higiénicas baste decir que está situado frente al Pinar de Chamartín único oasis de arbolado de los alrededores de Madrid en que no hacen victimas las fiebres palúdicas y en el cuadrante más sano en que reinan los vientos más favorables á la salud y limpios de los miasmas del río, de las alcantarillas y de los cementerios.

Ventajas de nuestro terreno sobre cualquier otro.

- 1.ª Las de higiene moral y física inmejorables é indiscutibles dado su alejamiento de todos los focos de infección física y moral de las grandes poblaciones.
- 2.ª Tener ya establecida la canalización del agua del Lozoya en la calle principal frente á dicho terreno y muy cerca la fuente del Pinar de Chamartín, la mejor de Madrid igual á la de la fuente de la Salud del Retiro, porque ambos viajes de agua tienen el mismo origen.
- 3.ª Poder contar á principios de mayo próximo con el servicio de tranvia de vapor cuyos trabajos están muy adelantados como puede verse, en las mejores condiciones de baratura y de proximidad á la mayor parte de las obras, fábricas y talleres de importancia de Madrid. Dicha línea equivale á dos tranvías en vez de uno solo, puesto que conduce indistintamente y por el mismo precio de 10 céntimos á dos barrios populares de Madrid, las Ventas y Cuatro Caminos.

- 4.ª Vida más económica para el obrero que la de Madrid puesto que, enclavado el terreno en término de Chamartín, está libre del pago de los enormes derechos de consumos que encarecen la vida de la capital, lo cual equivale á un aumento de jornal.
- 5.ª Titulación perfectamente limpia de los terrenos procedentes del ducado de Pastrana.
- 6.ª La Compañía Madrileña de Urbanización establecerá el alumbrado eléctrico si ninguna otra Compañía lo establece pronto en la «Ciudad Lineal», al mismo tiempo que se construya el barrio obrero.
- 7.ª Facilidad de adquisición con pequeño gasto de presente.
- 8.ª Las ventajas de nuestro sistema de urbanización si el comprador acepta, como creemos, todas las reglas por nosotros establecidas para los demás contratos de venta de terrenos.

EL PRESENTE Y EL PORVENIR

Para los que no se han hecho cargo todavía de que la **Ciudad Lineal** es un negocio perfectamente claro, de completa seguridad para el capital en él invertido, aparte de que el derecho de fiscalizar y de examinar cualquier día laborable del año los libros de contabilidad, las cuentas y sus comprobantes constituye una indiscutible superioridad sobre las demás Sociedades que aun siendo importantísimas y correctísimas siempre ocultan alguna cosa, anticiparemos la noticia esencial del Balance de 1901 que también será conocida con satisfacción por nuestros consocios.

El total de nuestros ingresos de explotación, esto es todo menos lo cobrado por obligaciones, pagarés y depósitos, asciende á pesetas..... 168.080,51.

deduciendo el total de los gastos de explotación que ascienden á pesetas..... 63.085,26

Queda el beneficio bruto de pesetas..... 104.995,25

Que unido al sobrante del año anterior de pesetas..... 11.687,51

arroja un total general de pesetas..... 116.682,76

Con dicha cantidad hemos pagado:

Por intereses de obligaciones..... 67.240,13

Por idem de pagarés..... 23.107,50

Por idem de depósitos..... 327,78

Por amortización de 35 obligaciones..... 17.500 »

Quedando á cuenta de nuevos beneficios..... 108.175,41

líquidos para el año siguiente la cantidad de pesetas..... \$5.507,35 y habiendo llevado á la cuenta de primer establecimiento 7.110,04 pesetas por intereses de obligaciones por valor de 177.751,01 pesetas invertidas en obras de primer establecimiento del ferrocarril de la **Ciudad Lineal** y de los dos tranvías.

En el corriente año esperamos con fundamento realizar sobre el año anterior los siguientes aumentos:

	Pesetas.	
Por recaudación de los tranvías.....	10.000 »	TOTAL
Por suministro de aguas.....	4.000 »	
Por venta de terrenos.....	30.000 »	
Por construcciones de casas y su venta á plazos.....	15.000 »	
Por venta de ladrillos fabricados en 1901 y los que se fabrican en 1.902.....	15.000 »	78.000 »
Por comisiones, intereses y suministro de materiales y otros varios.....	4.000 »	

De modo que puede considerarse asegurado en el año corriente el pago de los intereses de nuestras cargas sociales aun cuando se subscribiesen en el año actual 780.000 pesetas más que en el anterior en nuevas obligaciones y en nuevos pagarés.

En este cálculo de aumento probable claro es que nos podemos equivocar en más pero también nos podemos equivocar en menos; y como en este año y en los sucesivos hemos de continuar comprando nuevos terrenos y revendiéndolos á plazos, construyendo hotelitos y re-

vendiéndolos á plazos, suministrando agua á los vecinos actuales y á los nuevos, construyendo y explotando vías férreas, comprando, fabricando y vendiendo materiales de construcción y realizando otros negocios de menor importancia claro es que cada año á medida que aumente la subscripción de obligaciones aumentarán también los diferentes medios que la Compañía tiene ya (y los que tendrá después) de pagar los intereses y la amortización; y cuando se hayan subscrito las 17.500 obligaciones emitidas y gastados ocho millones de pesetas en comprar terrenos y construir casas y vías férreas la Compañía tendrá cada vez más solidez financiera y la cotización en Bolsa de nuestros títulos proporcionará ganancias no despreciables á los mismos que quizá hoy critiquen nuestra obra con la ligereza y la imprevisión propias de nuestras costumbres.

¿Hay ya 124 fincas en nuestra **Ciudad Lineal**? Pues nosotros hombres prácticos afirmamos que llegaremos á construir 1.000 hotelitos, que á 5.000 pesetas por término medio representan cinco millones de pesetas colocados al 8 y pico por 100 con garantía hipotecaria de primer orden. Los ilusos son los que dudan de nosotros y de nuestro proyecto.

¿Recaudamos ya en nuestras vías férreas sin concluir pesetas 164,35 por término medio al día? Pues nosotros hombres prácticos confiamos en llegar pronto á una recaudación media superior á 1.000 pesetas diarias.

Los ilusos son los que creen que este aumento constante que se observa en todas las vías férreas del mundo no ha de ocurrir en nuestros tranvías porque sí, porque ellos no quieren que sea.

A cada familia, una casa. En una casa, una huerta y un jardín.

Plano general de la primera barriada de la CIUDAD LINEAL y sus inmediaciones.

Primera barriada de inmejorables condiciones higiénicas. Calle principal de 5 kilómetros de longitud y 40 metros de anchura. Calles transversales de 20. No se permite edificar en cada solar más de la quinta parte de la superficie. Merced a esto y a la cañería de distribución del agua tomada del Canal de Lozoya, colocada ya en la calle principal y en muchas de las transversales, en pocos años se transformará esta parte de los aridos alrededores de Madrid en un gran bosque, en un magnífico bocanara superior en belleza a los mejores de las capitales más adelantadas.

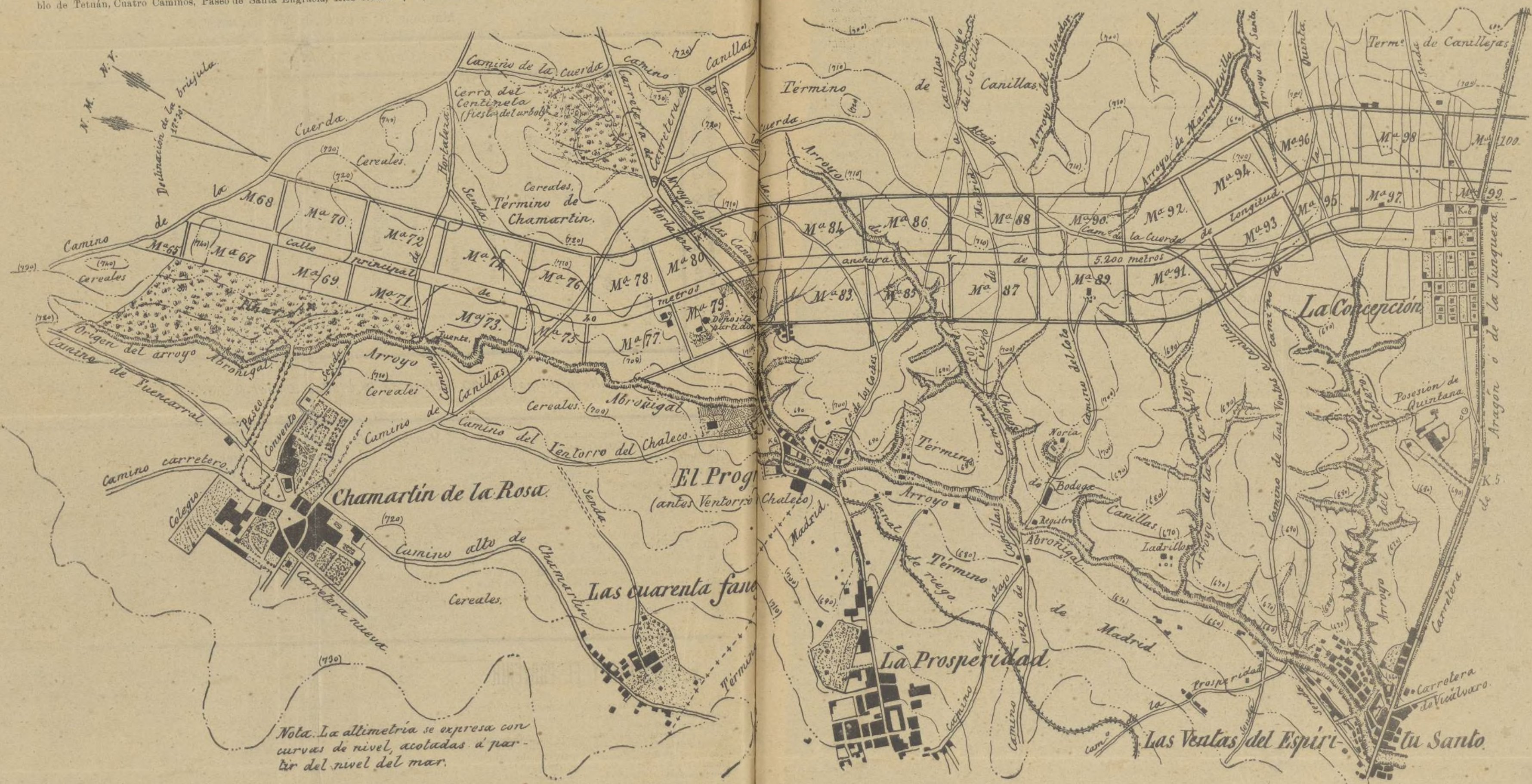
Madrid transportando viajeros por el día y mercancías de 1 a 6 de la mañana. Además la red se prolongará hasta Colmenar Viejo empujando en el en la calle principal de la Ciudad Lineal desde la manzana 100 a la 77. En construcción desde la 77 a la plaza del Pueblo de Chamartín, y solicitadas

Esta primera barriada estará servida por un tranvía de vapor que partiendo de la calle de Goya, esquina á la de Serrano, continúe por ella y Principe de Vergara, Lista, Francisco Navacerrada (Madrid Moderno), Ventas del Espíritu Santo, Carretera de Aragón, calle principal de la Ciudad Lineal, Pueblo y Carretera de Chamartín, Carretera de Francia, Pueblo de Tetán, Cuatro Caminos, Paseo de Santa Engracia, Ríos Rosas

hasta el Hipódromo. Esta vía férrea tendrá los siguientes empalmes: las de los tranvías de Madrid: en Goya y Serrano, con el del Barrio de la Manana; en Ventas del Espíritu Santo, con el del Este; en Cuatro Caminos, con el del Norte; en el Hipódromo, con el de la Castellana e Hipódromo, y en la Glorieta de Quevedo, con el de Estaciones y Mercados, para que de esta manera nuestros coches puedan circular por todas las vías.

Madrid transportando viajeros por el día y mercancías de 1 a 6 de la mañana. Además la red se prolongará hasta Colmenar Viejo empalmando en el Portazgo de Chamartín a la Carretera de Francia, y hasta Torrelaguna por la Carretera de Aragón, empalmando en la Ciudad Lineal. De esta red ferroviaria hay en explotación las líneas de Ventas a la Ciudad Lineal; de Cuatro Caminos a Fuencarral y del Portazgo a Chamartín. Construida,

en la calle principal de la **Ciudad Lineal** desde la manzana 100 á la 77. En construcción desde la 77 á la plaza del Pueblo de Chamartín, y solicitadas y en estudio, las demás. Tiene también la Compañía la concesión del ferrocarril de circunvalación, y solicitado su ramal de acceso á Madrid por túnel hasta la Puerta del Sol.



Nota. La altimetría se expresa con curvas de nivel, acotadas a partir del nivel del mar.

Terrenos en venta á plazos mensuales desde 5 pesetas en adelante.

Cada manzana de las que marca el plano tiene 300 metros de largo por 200 de fondo, y está dividida en tres manzanas más pequeñas por dos calles transversales. Cada manzana se subdivide en lotes de tres tamaños: 53.59 pies por 90 metros de fachada a calle posterior.

Primer tamaño: 400 metros cuadrados, 5.152 pies, 20 metros de fachada á calle posterior y 18 metros de anchura, por 20 metros de fondo. Precio 1.000 pesetas.

Segundo tamaño: 800 metros cuadrados, 10.304 pies, 20 metros de fachada a calle transversal de 15 metros de anchura, en unos casos, y de 20 en otros, por 40 metros de fondo. Precio 2.000 pesetas.

Tercer tamaño: 1.200 metros cuadrados, 15.456 pies, 20 metros de fachada a calle transversal, por 60 metros de fondo. Precio 3.000 pesetas.

El comprador que quiera más extensión de terreno puede agregar varios lotes, continuos o no, en la forma que tenga por conveniente.

Los lotes que tengan otra forma y tamaño se venderán a razón de 1.000 pesetas por cada 400 metros cuadrados, y la fracción menor de 400 metros, proporcionalmente a su extensión, pagando mensualmente 5 pesetas, cuando menos, por cada 1.000 pesetas de fracción.

El precio de 1.000 pesetas por lote de 400 metros cuadrados se entiende para sean elegidos y principiado a pagar hasta 1.º de Julio de 1902.

La compra de lotes es el mejor regalo, la forma más segura y lucrativa del año. Se puede enseñar a los hijos ó a los nietos, y la más sencilla para todo el que posea por sí mismo un pequeño capital.

La compra de lotes conviene al que pretenda establecer alguna industria, cuyo principal consumo esté en Madrid, a los comerciantes que necesitan descansar los días y algunas temporadas del año, a los empleados con mucha familia que aspiren económicamente en casa propia, pudiendo venir todos los días a Madrid, y al resto de la familia que se queda en el campo.

quiera evitar los derroches del veraneo, o tener una finca de recreo en buenas con-

Las casas que hace la Compañía para su venta á plazos con el producto de la suscripción de obligaciones deben satisfacer en primer término á la condición imprescindible de que renten el interés del 9 por 100, porque de lo contrario la Compañía no podría ofrecer á los subscritores de obligaciones el 888 por 100 de interés.

Somos meros intermediarios entre el que suscribe obligaciones y el que compra á plazos una casa.

Es evidente que pudiera establecerse una cuota igual para los veinte años en vez de una cuota decreciente, pero no conviene hacerlo por varias razones:

Primera y principal, porque la cuota igual supone una disminución de intereses en los primeros años, ó lo que es lo mismo, privar á la Compañía de los recursos necesarios para pagar al obligacionista su interés de 8'88 por 100, precisamente al principio de la operación que es cuando más interés tiene la Compañía en afianzar su crédito y sus prestigios.

Segunda, porque si el comprador es de buena fé como debemos suponer, estará animado del propósito de abreviar los plazos, de adquirir cuanto antes el pleno dominio de su casa, y en tal caso hallará razonable el pago de las cuotas que proponemos.

Quarta, porque la cuota decreciente tiende a verificar la amortización del valor de la

Quarta, porque la cuota decreciente tiende a verificar la amortización del valor de la casa en menos tiempo de los veinte años por la probabilidad de que algunos de los compradores, vencidas las dificultades económicas de los primeros años, puedan y quieran pagar de una vez el resto; y claro es que si la amortización de las obligaciones se hace en cincuenta años y la de las casas con ellas construídas, en menos de veinte años, con el

mismo capital hemos hecho tres ó cuatro operaciones en vez de una sola, lo que constituye un aumento extraordinario en la garantía de nuestros valores.

Distancia desde la Puerta del Sol á la **Ciudad Lineal** por la Carretera de Aragón: 6,250 metros. — Desde el tranvía del Este, ó sea desde las Ventas del Espinillo Santo á la **Ciudad Lineal**: 2,110 metros.

Venta de hoteles á plazos mensuales en veinte años.

Ayuntamiento de Madrid

NUESTRAS NOTICIAS

Se han marcado con zanjas, hitos de piedra y carteles parte de los terrenos adquiridos por la Compañía a la derecha de la Carretera de Aragón.

Las cuatro calles de 20 metros de anchura abiertas en ellos llevarán un andén central de 7 metros de ancho limitado por dos filas de árboles de cuatro en cuatro metros.

En este año limitaremos la plantación a seis árboles en cada una de las ocho filas.

Para el suministro de agua solicitaremos autorización para atravesar la carretera y para establecer una cañería de 12 centímetros a ambos lados. Los árboles puestos por el Estado en la carretera serán regados gratuitamente por nosotros una vez puestas dichas cañerías, a fin de hermosear el acceso a nuestra barriada.

Además se abrirá un pozo con sus accesorios de bomba y tubería de elevación y distribución que disfrutará todos los compradores de los 300 lotes de 400 metros cuadrados que por ahora ponemos a la venta.

Cada terreno tendrá dos ó tres lotes de cabida por regla general y su precio pagado por mensualidades en veinte años disminuirá según su distancia a la carretera.

Ha sido sustituida la tubería provisional por la definitiva frente a las manzanas 75 y 73 con sus correspondientes cruces é injertos para que se puedan hacer fácilmente las tomas que hagan los abonados.

Idéntico trabajo se está haciendo frente a las manzanas 87 y 89.

Continúan activamente los trabajos de desmontes, terraplenes, explanación de vía. Se ha hecho un aparcadero frente a la manzana 83 y se ha empezado otro frente a la 89.

Los defectos de la vía que va indicando el paso de la locomotora se corrigen consolidándola y poniendo mayor número de traviesas y tirantillas con especialidad en los terraplenes.

La «fiesta del árbol» se celebrará el día 9 del próximo mes de marzo.

Ante el Notario, D. Federico Plana se han otorgado el día 27 de enero tres escrituras de cesión de lotes a favor de los señores siguientes:

2 lotes correspondientes a D. Mariano Moreno Mayorga.

2 ídem correspondientes a D. Aquilino Sánchez Díaz.

Y 2 ídem correspondientes a D. Damián Pozuelo.

En la prolongación de la manzana 96 queda vacante a la venta una casita con los terrenos correspondientes, en virtud de desahucio a que nos hemos visto obligados por falta de pago.

Superficie del terreno en el que está construida (lotes 26 y 28) 1.065 metros cuadrados; superficie del resto de la parcela (lotes 29, 30, 31 y 32) 2.628 metros cuadrados; superficie de la casa 54 metros; habitaciones: sala, vestíbulo, comedor, dos alcobas y cocina.

PESETAS

Precio de los lotes números 26 y 28.....	3.220 »
Idem de los lotes números 29, 30, 31 y 32.....	7.088 »
Idem total del terreno.....	10.308 »
Idem de la casa.....	2.750 »
TOTAL.....	13.058 »

Esta casa se puede adquirir sólo con el terreno, comprendido en los lotes 26 y 28, ó los que se quiera del resto de la parcela.

No habrá inconveniente en ampliar y perfeccionar dicha finca a gusto del nuevo comprador, aumentando como es consiguiente, el precio de la finca que se venderá a plazos como todas las demás de la Compañía.

La Sociedad del tranvía del Norte se opone a la concesión por nosotros solicitada de Cuatro Caminos al Hipódromo en el trayecto de Santa Engracia, comprendido entre los Cuatro Caminos y la calle de Ríos Rosas, pues dice que en ésta tiene instalada doble vía y la de Santa Engracia no tiene entre encintados el ancho que exigen las Ordenanzas municipales para toda concesión nueva, pues sólo existe un espacio de tres metros.

La vía doble se ha puesto después de nuestra petición que, como es justa y conveniente al público, concluirá por triunfar.

Por el pueblo de Tetuán se ha propalado que la Compañía ha vendido ó iba a vender el tranvía de Tetuán. No hay en esto de cierto absolutamente nada, pues la Compañía no tiene intención de venderlo, sino todo lo contrario, de perfeccionar la vía y la explotación.

La recaudación media diaria en nuestras líneas del tranvía ha sido en el año 1901 de 164,35 pesetas. El aumento en el año ha sido de 6.217,37.

Poco es todavía; pero poco a poco iremos avanzando.

El día 29 del pasado mes ha tenido lugar ante la Sala 2.ª de lo Civil de esta Audiencia, la apelación interpuesta por Florencio Domínguez, de la sentencia que en junio del año último dictó el Juzgado de primera instancia del Distrito de la Audiencia, absolviendo a la Compañía de la demanda que contra nosotros formuló y condenándole en el pago de todas las costas.

A la hora de entrar en máquina este número no ha sido sentenciado la Sala. Mucho deseamos lo haga de conformidad con nuestra petición confirmando la sentencia apelada é imponiendo a Domínguez las costas de la segunda instancia para que sirva de escarmiento a los pobres que en adelante quieran ponernos pleitos.

He aquí ahora lo que sobre el acto de la vista dice nuestro estimado colega *El Liberal*.

«En la Sala 2.ª de lo civil se celebró la vista de un pleito sobre indemnización de perjuicios.

Trátase de un señor a quien habían sido cedidos unos terrenos en las afueras de Madrid, para que se dedicase a la fabricación de ladrillos.

Para realizar esto, celebró el fabricante un contrato con la Compañía Madrileña de Urbanización, por el cual ésta se comprometió a surtirle del agua necesaria mediante un precio convenido.

Dos ó tres veces intentó la Compañía dicha hacer efectiva la cuenta que con el citado señor tenía pendiente por el agua suministrada; pero viendo que aquélla no era satisfecha, la Compañía interrumpió la conducción del agua y retiró el contador, con lo cual no se pudo proseguir la fabricación de ladrillos.

Fundado en esto, entabló el fabricante un litigio con la Compañía de Urbanización, en el que reclamaba de ésta una indemnización de 20.758 pesetas por haberle privado de proseguir su industria.

El Juzgado absolvió a la Compañía de la demanda, y entonces el demandante interpuso la apelación que ayer fue impugnada con verdadero acierto por D. Emilio López Aranda, hijo del ilustre magistrado del Supremo que lleva el mismo apellido.

El Sr. López Aranda, demostró en su informe que posee una gran habilidad, vastos conocimientos jurídicos y palabra fácil y brillante.»

En iguales términos se ha expresado nuestro no menos estimado colega el *Heraldo de Madrid*, y por elogiarse a un querido amigo, que en el servicio de la Compañía comparte los trabajos con nosotros, no podemos añadir una línea más a las justas frases que dedica la prensa al joven y docto letrado D. Emilio López Aranda.

La fábrica de electricidad de Tetuán haciendo caso de nuestras indicaciones ó obedeciendo quizá órdenes del Alcalde de Chamartín, está colocando tubos de goma que aíslen los cables del alumbrado de las columnas de hierro que los sostienen para evitar accidentes como los ya ocurridos de muertes de una cabra y de una mula y la grave enfermedad de nuestro cobrador Feliciano San Emeterio, que continúa en el Hospital de la Princesa.

Suponemos que también se adoptarán precauciones en el interior de las casas para evitar incendios como el que principió en nuestra Estación, cuyas señales todavía se ven, y en virtud de lo cual suprimimos el alumbrado eléctrico.

Siga el Director de la fábrica D. Ricardo Yesares nuestros consejos y nuestras palabras al pie de la letra como si fuesen textos de César Cantú y le aplaudiremos calurosamente, como ahora lo hacemos, al ver su celo por evitar nuevas desgracias.

Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

D. Arturo Soria y Mata, concesionario del ferrocarril de circunvalación de Madrid, ha examinado el expediente instruido con motivo del proyecto de ramal subterráneo de acceso al centro de la población del mencionado ferrocarril, y en vista de que las razones alegadas en contra por el señor ingeniero de fontanería del Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid y por el señor director del Canal de Isabel II, no son suficientes a demostrar la imposibilidad ó inconveniencia de la referida obra.

A V. E. respetuosamente suplico se dignen dar las órdenes oportunas para que me sean exhibidos los planos del alcantarillado y conducciones de aguas que afectan a mi proyecto, tanto en las oficinas municipales como en las del Canal, a fin de que los ingenieros que yo designe para estudiar los referidos antecedentes puedan, con perfecto conocimiento de causa, formular su opinión de que el proyecto de ferrocarril subterráneo es imposible ó posible con modificaciones ó sin ellas.

No dudo Excelentísimo señor que la construcción del ferrocarril subterráneo ofrece dificultades, muchas de ellas desconocidas por no haber podido lograr, a pesar de las portadas peticiones hechas por encargo mío por el ingeniero D. Manuel Becerra, tener a la vista los planos del alcantarillado y los de conducciones de aguas; pero no puedo creer que los problemas de ingeniería de derivación de alcantarillas y conducciones de agua y gas resueltos en Londres hace muchos años no puedan serlo en Madrid en donde se puede contar con la ciencia de ingenieros españoles tan competentes como los ingleses.

Si en los planos que deben existir en las dependencias del Estado y del Ayuntamiento hay omisiones, deficiencias ó inexactitudes es bien que se conozcan y subsanen y que de buen grado contribuyamos todos a realizar esta gran obra que me permito calificar así prescindiendo de la parte que en ella tenga mi iniciativa, por los grandes beneficios que ha de reportar a la capital de España.

El ferrocarril subterráneo será a los tranvías actuales lo que éstos fueron con relación a los coches de punto y de lujo, el medio eficaz y poderoso de proporcionar a toda la sociedad madrileña y con especialidad a la clase obrera la satisfacción de la necesidad de la locomoción rápida, segura y barata.

El ferrocarril subterráneo permitiendo a millares de obreros vivir con más baratura en los pueblos cercanos y en mejores condiciones de higiene física y moral y venir al centro de Madrid por 10 céntimos, les economizará muchas horas del trabajo físico inútil de caminar a pie desde su casa a la obra en que trabajen y viceversa, economía de tiempo y de trabajo equivalente a un aumento de jornal y a una mejora de su condición, puesto que el tiempo que le haría ganar la proyectada vía férrea lo podrá aprovechar en instrucción, en descanso y en recreo.

Además el ferrocarril subterráneo es complemento necesario del problema capitalístico de la «Ciudad Lineal» que se reduce a transformar la arquitectura de las ciudades a lo largo de una línea de longitud indefinida en vez de hacerlo alrededor de un punto central, con cuyo sistema de urbanización se consigue encontrar terrenos baratos al alcance de los obreros pudiendo vivir juntos, ó sea a muy corta distancia del eje de la Ciudad los ricos, los burgueses y los pobres; y siendo el ferrocarril subterráneo un medio tan eficaz como práctico y sencillo, aparte de su carácter moralizador, humanitario y patriótico, de facilitar la accesión del proletariado a la propiedad de la tierra y de su vivienda, es de creer y de esperar que el Gobierno que asegura en multitud de documentos oficiales preocuparse de mejorar la condición de los obreros aproveche esta ocasión de probar con los hechos la firmeza y perseverancia en tan buenos propósitos.

Por todo lo cual y sin necesidad de exponer todas las consideraciones pertinentes al caso que suplirá V. E. con superior ilustración.

A V. E. suplico se dignen dar las órdenes oportunas en el sentido antes expresado y dispensar al que suscribe y a la Compañía que representa la protección que los altos fines que persigue merecen.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 25 enero de 1902.

Arturo Soria y Mata.

UN LEGADO

Según leemos en un periódico, la cuantiosa fortuna que en vida poseía D. José Aznárez ha sido dejada, por disposición testamentaria, toda al Hospicio provincial de Zaragoza; pero debiéndose invertir solamente la renta.

Para obtener ésta, dispuso el testador que se emplease el capital en fondos públicos franceses, ingleses y rusos y en todos los depósitos, créditos, acciones y obligaciones de las Sociedades españolas.

Cómo nuestra Compañía es española, genuinamente española, y por esta condición está dentro, según el periódico aludido, de la disposición testamentaria, rogamos a todos nuestros accionistas y obligacionistas de Zaragoza y de fuera de ella, influyan cerca del Patronato encargado de cumplir la voluntad de D. José Aznárez para que subscriba valores de nuestra Compañía.

Les hacemos esta recomendación porque empleando fondos en nuestra Sociedad se consiguen dos resultados importantísimos: Una renta segura del 9 por 100 anual próximamente y la prosecución de nuestra obra de redención del pueblo de Madrid, cuando menos, representada en la «Ciudad Lineal», con árboles por millares, agua de Lozoya abundante, tranvías, terreno en gran extensión y calles amplias y hermosas; contribuyendo, en una palabra, a la dulzura de la vida, teniendo cada familia, una casa; en cada casa, una huerta y un jardín.

Construcciones.

Pago de casas a plazos en veinte años (240 meses). Cuota fija en cada mes, el valor de la casa dividido por 240.

Cuota variable en concepto de inquilinato, el interés de 9 por 100 anual de las cantidades pendientes de pago. Por cada 1.000 pesetas del valor de la casa se pagarán:

Años.	Cuota fija.	Cuota variable. Inquilinato.	Total en cada año.	Cuota mensual.
1	50	90 »	140 »	11,67
2	50	85,50	135,50	11,29
3	50	81 »	131 »	10,92
4	50	76,50	126,50	10,54
5	50	72 »	122 »	10,18
6	50	67,50	117,50	9,79
7	50	63 »	113 »	9,42
8	50	58,50	108,50	9,04
9	50	54 »	104 »	8,67
10	50	49,50	99,50	8,29
11	50	45 »	95 »	7,92
12	50	40,50	90,50	7,54
13	50	36 »	86 »	7,17
14	50	31,50	81,50	6,79
15	50	27 »	77 »	6,41
16	50	22,50	72,50	6,04
17	50	18 »	68 »	5,66
18	50	13,50	63,50	5,29
19	50	9 »	59 »	4,91
20	50	4,50	54,50	4,54

TOTAL. 1.000

Informes y detalles en las oficinas, Lagasca, 6, primero.—MADRID.

EMISIÓN DE OBLIGACIONES de 500 pesetas

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 subscrita 2.517.

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.

La publicación frecuente y minuciosa de nuestras cuentas así como la marcha constante de nuestra administración y la respetabilidad de las personas que la componen son una garantía más para el porvenir de estos valores. Se ha pagado ya el cupón número 16.

ÁRBOLES FRUTALES DE ARAGÓN

de todas clases desde PESETA

Gran depósito, calle de Jerte (jardín).

Pedro Gil.

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

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