

LA CIUDAD LINEAL

Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

SUBSCRIPCIONES

Madrid y provincias: AÑO TRES
ptas.—Número suelto veinte céntimos.
—Número atrasado treinta céntimos.

Se publica los días 10, 20 y 30
de cada mes.

REDACCION Y ADMINISTRACION
LAGASCA, 6, PRIMERO

Horas de oficina: de 1 á 7 de la tarde.

ANUNCIOS

Se reciben en la Administración
todos los días laborables.
Se facilitan tarifas.
Toda la correspondencia referente
á anuncios y subcripciones, debe di-
rigirse al Administrador.

AÑO IX — MADRID (Chamartin) 30 DE OCTUBRE DE 1905. — NUM. 250.

Sumario.

La Ciudad Lineal en América. — *Higiene*: La mortalidad infantil. — *Agricultura*: En favor de la enseñanza agrícola. Campos de experimentación. — Fórmulas de abonos. — Nuevo procedimiento para conservar huevos. — *Ingeniería*: Los trenes más rápidos en Europa y América. — Ruedas de acero laminado para vagones. — Sistemas modernos de calefacción. — Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacifico por el Foso de Ensanche (Paseo de Ronda). — «El Centro» y su nuevo establecimiento. — *Urbanización*: Nuestras noticias. — Obras públicas (comunicaciones). — Nomenclátor de las calles de la Ciudad Lineal. — Compañía Madrileña de Urbanización. Venta de casas á plazos.

LA CIUDAD LINEAL EN AMÉRICA

En el número de *El Correo Español*, de Buenos Aires, el más importante periódico español de la Argentina, perteneciente al 14 de septiembre, encontramos la reseña de la Fiesta del Arbol, que, para conmemorar la muerte del educador argentino D. Domingo Faustino Sarmiento, celebraron las Escuelas públicas de la capital federal, efectuando numerosas plantaciones en la Avenida Senguel.

Tan hermoso acto se celebró con la asistencia de 4.000 niños y numerosísima concurrencia de vecinos, precedido de un discurso del Sr. Arés de Parga, persona que en su reciente viaje á Europa tuvo el gusto de visitar nuestra Ciudad Lineal.

«Es que empeñada hoy la Escuela argentina — dice el Sr. Arés de Parga — en un plan de completas y saludables reformas, conforme á las necesidades y aspiraciones del espíritu moderno, había de interesarse, porque esta natural y sugestiva manifestación de cultura estética, que inspira tan puras y seductoras recreaciones, fuese hermoso producto de la labor escolar, y porque la fiesta del *vegetal amigo* llegue así á manifestarse en la Argentina con el carácter de una fiesta nacional.

Porque esta manifestación de sentimientos de amor y cultura se producen y trascienden, desde que ya en Italia y Suiza se erigió en verdadero culto el afán de

las plantaciones; en Alemania, donde el cuidado de las plantas se introdujo en las escuelas como elemento educativo; en Francia, donde las plantaciones dan lugar á hermosos é interesantes festivales y se cultivan en jardines de aclimatación los más variados ejemplares de la flora universal; en España, donde la fundación de una nueva ciudad, como la Ciudad Lineal, es iniciada con plantaciones de árboles por alumnos de las escuelas públicas; y aún en Rusia, donde, gracias á la propaganda tenaz y constante de Tolstoi, ya se interesa el pueblo en la protección de los vegetales. Pero sobre todo, el alto ejemplo de admirable y rápida evolución que en este sentido dieron los Estados Unidos, pueblo práctico por excelencia, que no hallando compensaciones positivas en la vida de la naturaleza y en la contemplación de las bellezas naturales, hallábase poseído de tal espíritu de indiferencia y destrucción, que algunos estados llegaron á adoptar como enseña de su escudo un leñador con el hacha en la mano, cuando un esclarecido educacionista americano, Marsch, persuadió á sus conciudadanos de que debía mostrarse empeño en la conservación y fomento de los bosques, en el amor de la Naturaleza, amándola en el árbol, ¿y sabéis cuál fué el resultado de tan noble y generosa propaganda? Que extensos eriales se convirtieron pronto en espesas arboledas y dilatadas zonas de campo estéril en ya casi inagotable fuente de riqueza.

Y he aquí la importancia colosal del fomento y propagación de los árboles, bajo el interesante punto de vista económico, importancia bien señalada en todos los mercados, especialmente en los europeos, á las maderas argentinas, como factor de la riqueza pública y fuente de recursos de la producción nacional.»

Y *El Correo Español* termina con el siguiente comentario:

«Nos place ver en las palabras de nuestro compatriota una alusión á la Ciudad Lineal, consignando una de las gratas impresiones recibidas durante su último viaje á la Patria. La Ciudad Lineal representa un esfuerzo colosal de progreso en los alrededores de Madrid (Chamartín de la Rosa), digno del sincero aplauso tributado desde estas lejanías.»

También nos place á nosotros ver que en América se acuerdan de nuestra Ciudad Lineal, obra industrial, sí, pero antes que industrial altruista, y que tenemos la seguridad que será copiada allí y en muchas partes, y por su recuerdo y atención damos muy expresivas gracias al Sr. Arés de Parga y á *El Correo Español*, de Buenos Aires.

— HIGIENE —

La mortalidad infantil.

La *Gaceta* del día 6 del mes actual publica las siguientes conclusiones de la Memoria redactada por el catedrático de la Facultad de Medicina de Santiago D. Eduardo García del Real y Alvarez Mijares, con motivo de la comisión que se le confirió para ampliar estudios en el extranjero:

1.ª La mortalidad infantil constituye una desgracia extendida, aunque no de un modo igual á todos los pueblos.

2.ª El principal causante de la excesiva mortalidad infantil está constituido por las afecciones del aparato digestivo.

3.ª La mortalidad infantil es:

Primero. Inversamente proporcional al número de madres que crían.

Segundo. Inversamente proporcional á la fortuna de los padres.

Tercero. Directamente proporcional al número de analfabetos de cada país.

Cuarto. Proporcional al número de nacimientos ilegítimos.

Quinto. Incomparablemente mayor en los meses calurosos que en los fríos.

4.ª El estudio anatómico-fisiológico del aparato digestivo del niño de pecho confirma los datos de la experiencia de que la única alimentación racional del mismo es la leche del pecho materno.

5.ª Sin el estudio lo más completo posible de las condiciones químicas bacteriológicas de las deposiciones del niño de pecho, resulta extraordinariamente difícil el diagnóstico de las afecciones digestivas que le aquejan.

6.ª El primer remedio que debe aplicarse para limitar la mortalidad en el primer año de la vida, consiste en fomentar la lactancia materna.

7.ª Moralmente no puede recomendarse la lactancia mercenaria en tanto que no se asegure la suerte y el destino de los hijos de las nodrizas.

8.ª Existe un número erecidísimo de niños que deben ser alimentados artificialmente por no ser posible en ellos la lactancia; hay que admitir, por tanto, la lactancia artificial como un mal necesario, y procurar realizarla del modo más perfecto.

9.ª El principal peligro de la lactancia artificial estriba en el contenido bacteriológico de la leche de vacas y en las descomposiciones que estos gérmenes hacen sufrir á la misma; por esta razón hay que defender hoy la esterilización de la leche, atendiendo á que las ventajas que presenta son infinitamente mayores que sus inconvenientes, y á que la obtención de una leche aséptica es todavía una ilusión.

10.ª Todavía no existe una teoría etiológica de las alteraciones digestivas del niño de pecho que permita explicar, de un modo satisfactorio, la mayoría de los casos observados. Sobrealimentación, infección é intoxicación son las causas más admitidas.

11.ª La base del tratamiento de las gastroenteritis del niño de pecho es la sustitución de la alimentación por la dieta hídrica; en segundo término, figuran la administración de los

calomelanos, los lavados gástrico é intestinal y los astringentes, cuando hayan desaparecido los síntomas generales y los peligros de una intoxicación.

Después de transcribir las conclusiones anteriores, de cuya trascendencia nadie podrá dudar, no será inmodestia por parte de nuestra revista recordar que en 20 de junio del año anterior comenzamos á publicar una serie de artículos, traducidos del francés, donde se trataba el asunto de la mortalidad infantil de la manera más completa y eficaz que hasta entonces se conocía; y aquí, donde los rotativos se afanan por contarnos los bizcochos que en el chocolate consume el personaje A ó B y sus proyectos para cuando ocupe el poder, no ha habido uno solo, que nosotros sepamos, que haya dedicado una línea siquiera de sus columnas á tratar ó comentar un asunto que es el más transcendental de que podamos ocuparnos, puesto que es el problema de la vida.

A. Nieto.

— AGRICULTURA —

En favor de la enseñanza agrícola.

Campos de experimentación.

El reciente decreto del ministro de Fomento estableciendo en España campos de experimentación agrícola, es una reforma de grandísima trascendencia por lo mucho que puede influir en el engrandecimiento de nuestra agricultura.

Tan plausible reforma se funda, con razón, en que la enseñanza ambulante, las conferencias en las escuelas y en los cuarteles, la misma instrucción facilitada en las granjas agrícolas, no pueden ser comparables á la eficacia del ejemplo tangible de los campos de experimentación establecidos en los mismos pueblos, á la vista de los labradores, donde puedan apreciar todas las maravillas de la ciencia, de la maquinaria, de los abonos, de la selección en los cultivos y en las simientes, ofreciéndoles ejemplo vivo de las ventajas de cultivar bien con arreglo á las modernas prácticas.

Este es el fin que se persigue con tan utilísimo decreto en cuyo notable preámbulo se hace resaltar tal propósito, manifestando que á las predicaciones eloquentes de los encargados de la enseñanza hay que sumar las prácticas continuadas, insistentes en un campo bien cultivado puesto á disposición del labrador, para que pueda verlo sin molestia alguna, que le hable con el ejemplo, un día y otro día, que le enseñe aun contra su misma voluntad.

Y en esto consiste la utilidad de la reforma, porque la palabra y el libro por sí solos no pueden brindar á hombres de rudimentaria ó ninguna cultura las enseñanzas provechosas que indudablemente les proporcionará un campo bien dispuesto y sabiamente cultivado.

Para lograr estos efectos de divulgación agrícola se manda en el decreto establecer un campo de demostración en cada Ayuntamiento de España con más de 750 habitantes y otro en cada uno de los grupos que se formen con los Municipios próximos de menor número de habitantes.

Estos campos tendrán de media á una hectárea de extensión y se aplicarán á demostrar y á propagar las ventajas de las siguientes prácticas que detalla el artículo 4.º del decreto:

a) Empleo racional de toda clase de abonos y especialmente de los abonos químicos.

b) Alternativas de cosechas y rotación de cultivos que tiendan á reducir el barbecho y á obtener mayores rendimientos de la tierra.

c) Preparación adecuada de las tierras y aplicación de las labores profundas.

d) Empleo de semillas selectas é introducción de variedades nuevas más productivas.

e) Aplicación de maquinaria moderna cuando las circunstancias lo hagan posible.

f) Difusión de una contabilidad agrícola sencilla.

g) Estudio de la climatología agrícola.

Los campos funcionarán bajo la dirección del servicio agronómico oficial y estarán confiados a los maestros de escuela pública, los cuales se ajustarán rigurosamente a las instrucciones técnicas que reciban. Para la mayor eficacia de estos campos, los encargados de ellos tendrán a disposición de todos los labradores del término las instrucciones agronómicas que hayan recibido, y explicarán además en los días festivos las labores y cuanto proceda para que, sin gasto ni molestia alguna, puedan seguir las también los demás labradores.

Los maestros se encargarán de los campos y llevarán un registro meteorológico, donde anotarán, por lo menos, las temperaturas máxima y mínima, los días de lluvia, cantidad de ésta que cae, días de helada, de niebla, de nieve, de granizo, vientos dominantes, etcétera, por lo cual en pocos años se tendrá un conocimiento de la climatología española, que hoy no existe, y que es del mayor interés.

En el decreto se establecen reglas precisas y detalladas para su cumplimiento, que se confían a los encargados de estos campos.

La circunstancia de asociar a esta reforma al maestro de escuela encomendándole el cuidado de los campos de experimentación, aparte de su indudable utilidad, la hace altamente simpática.

Fórmulas de abonos.

M. F. D'André aconseja las siguientes fórmulas de abonos para adelantar las hortalizas:

Para alcachofas:

Por hectárea, 600 a 700 kilogramos; escorias de 19,22 por 100 ó 600 a 700 kilogramos; superfosfato, 16,18, 300 kilogramos; sulfato amónico ó 400 nitrato de sosa y 150 sulfato de potasa.

Las escorias y el superfosfato pueden reemplazarse por 200 a 300 kilogramos de fosfato precipitado 58,41 por 100 de ácido fosfórico.

Deben aplicarse a 10 centímetros del pie de la planta.

Para coliflores:

Por hectárea, 600 kilogramos de nitrato de sosa aplicados en esta forma: 200 kilogramos por hectárea después del invierno, cuando empieza la vegetación de las coliflores que han sido trasplantadas en octubre; 200 kilogramos treinta ó cuarenta días después, y transcurrido un mes, otros 200 kilogramos. Simultáneamente, con la primera dosis de nitrato, deben aplicarse 300 kilogramos de fosfato precipitado a 800 de superfosfato 16,18 y 150 kilogramos de sulfato de potasa.

Los abonos se depositan siempre a 12 ó 15 centímetros de distancia al pie de la coliflor y se mezclan con la tierra a medida que se aplican por medio de una ligera labor.

Para las lechugas:

Por hectárea, 300 kilogramos de sulfato amónico; 200 kilogramos de nitrato de potasa; 600 kilogramos de escorias, 19,22 ó bien 600 kilogramos de superfosfato 16,18. Se aplica del mismo modo que la anterior.

Nuevo procedimiento para conservar huevos.

En Baviera, la Sociedad Cooperativa lechera de Schidhamf ha experimentado un nuevo procedimiento para conservar huevos desde la primavera hasta fines de otoño. Para ello se adquiere un litro de silicato de potasa (vidrio soluble), se agita ó se disuelve en ocho ó diez litros de agua, cantidad suficiente para 100 a 150 huevos, según sea su tamaño.

Los huevos se colocan en un recipiente de barro ó de madera, perfectamente limpio y sin olor alguno, vertiéndose luego poco a poco la disolución de silicato hasta que los huevos queden completamente cubiertos. Los huevos que flotan en la superficie han de eliminarse, pues no se conservarían. Cuando

el recipiente queda lleno, se coloca en sitio fresco, bodega, etc., guardándose tapado con cubierta de madera.

En las experiencias efectuadas en abril de 1902, se conservaron 2.950 huevos por el procedimiento descrito, de los cuales sólo siete tuvieron que utilizarse en diciembre, siendo expedidos todos los demás, que se han conservado perfectamente en la disolución hasta la primavera de este año.

Ninguno de los procedimientos hasta aquí recomendados para la conservación, ha dado resultados tan perfectos como el del silicato de potasa.

Los huevos, antes de emplearse, conviene lavarlos, y cuando han de cocerse en el agua es preciso agujerearlos con un alfiler, pues de no hacerlo así, como el aire contenido en el interior no podría salir con los poros tapados por el silicato de potasa, se rompería la cáscara.

INGENIERIA

Los trenes más rápidos en Europa y América.

Por ahora el tren más rápido de Europa es el que circula entre París y Calais. Es arrastrado por una locomotora Compoud de cuatro cilindros, sistema Glehn, que va siendo adoptada poco a poco en casi todas las líneas francesas y últimamente lo ha sido por la Compañía inglesa del Great Western Railway.

Las distancias entre los puntos citados, París y Calais, es de 279,23 kilómetros, cuyo recorrido lo verifican los trenes más rápidos en tres horas y un minuto. Resulta de aquí una velocidad media entre París y Amiens, donde el tren para cuatro minutos para proceder a la alimentación de la caldera, de 101,69 kilómetros por hora, y entre Amiens y Calé, una de 93,06 kilómetros en el mismo espacio de tiempo.

Los canales de agua adoptados hasta ahora en la mayoría de las líneas férreas inglesas para alimentar las locomotoras durante la marcha de los trenes, eran casi desconocidas hasta hace poco tiempo. La compañía francesa citada, siguiendo el ejemplo de la London and North Western Railway piensa adoptar el mencionado sistema para aumentar la velocidad de sus trenes.

Los trenes más rápidos del mundo son, en la actualidad, los *Atlantic City Flyers* entre Camden y Atlantic City, uno de los balnearios más frecuentados de Norte-América, a 96,54 kilómetros del Sudeste de Filadelfia. La fuerte competencia entre la línea Filadelfia and Reading y la Pensilvania, ha dado origen a considerables apuestas que empezaron allá por el año de 1899. Actualmente, la línea Filadelfia and Reading es la que lleva la victoria de la velocidad de sus trenes, pues recorre la distancia de 89,30 kilómetros, que media entre ambos puntos, con una velocidad de 109,35 kilómetros por hora. El mejor tren de esta línea marcha con una velocidad media de 107,67 kilómetros por hora. El peso de estos *Flyers*, como se los suele llamar, casi nunca baja de 160 toneladas, siendo su peso medio de 200 y a veces más, especialmente los domingos y demás días festivos en que suele transportar más de 500 viajeros.

Estas velocidades son tanto más notables, cuanto que ambas líneas atraviesan poblaciones, pasando en una extensión de cerca de 16 kilómetros por calles públicas, donde, como es natural, tienen que moderar la velocidad hasta 24 kilómetros por hora. Existe, además, el inconveniente de que ambas líneas, poco después de salir de Camden, tienen que cruzarse en una pendiente, lo cual efectúan teniendo en cuenta aquello de que *el primero en llegar es el primero en servir*.

Aún no hace mucho tiempo que el *Atlantic City Flyers*, de la compañía Filadelfia and Reading Railway recorrió la distancia de 89,30 kilómetros en cuarenta y seis y medio minutos, lo que equivale a una velocidad media de 115,20 kilómetros por hora.

El tren más rápido en un recorrido de más de 482 kilómetros es el *Empire State Express*, de la Compañía New-York Central and Hudson River Railway, como puede verse en los datos siguientes:

El tren *Empire State Express* salva la distancia entre New-York y Buffalo, que es de 707,19 kilómetros, en ocho horas y quince minutos, ó sea con una velocidad media de 85,76 kilómetros por hora.

De Londres (King's Cross) á Edimburgo, 632,34 kilómetros de distancia, en siete horas cuarenta y cinco minutos, ó sea una velocidad media de 81,58 kilómetros por hora. Londres (Euston) á Glasgow, kilómetros 645,21, en ocho horas, que resulta á una velocidad media de 81,58 kilómetros por hora.

El «Sudexpreso» de París á Bayona, 782,88 kilómetros, en nueve horas cuarenta y tres minutos, ó sea 80,45 kilómetros por hora.

Según aseguran, desde el próximo invierno habrá en Francia trenes que recorran la distancia de París á Niza en trece horas treinta minutos, lo cual, teniendo en cuenta que la distancia que media entre ambas poblaciones es de 1.087 kilómetros, viene á dar una velocidad mayor que la de todos los trenes mencionados.

Ruedas de acero laminado para vagones.

La resistencia insuficiente de las ruedas de hierro colado y moldeado para los vagones grandes que están ahora en servicio de muchas vías férreas que llevan hasta una carga de 52 toneladas, ha hecho buscar un nuevo procedimiento de fabricación de estas ruedas.

Primero se ha probado hacerlas ensamblando radios de hierro ó de acero forjado, sobre un cubo de hierro colado por una parte, y sobre la llanta ó *bandaje* de acero, por otra. Ha resultado un sistema muy caro y no se ha empleado más que para coches de viajeros.

Un procedimiento más reciente, que consiste en construir las enteramente de acero, llenas, de una pieza, dándoles forma por laminado y forjado, parece haber dado resultados excelentes. Estas ruedas son, en verdad, más caras que las antiguas, pero como permiten efectuar recorridos cuatro ó cinco veces mayores, su empleo es realmente más ventajoso.

Consiste el procedimiento en colar lingotes de acero de forma conveniente, que se pasan al tren de desbaste para darles una sección en relación con el diámetro de las ruedas que que hay que obtener; después seccionarlos en trozos del peso aproximado de una rueda, y forjar estos trozos con una matriz, por medio de una prensa hidráulica muy potente, de modo que resulten con una sección que se aproxime á la de la rueda definitiva.

Las piezas así forjadas se envían á un laminador especial, que es tren muy complicado, cuyos cilindros ó rodillos están dispuestos para dar á la rueda su perfil exacto. Se pone la rueda con el eje horizontal; un par de rodillos cónicos de ejes inclinados dan la forma al disco central; otro par cilíndrico hace, al mismo tiempo, las caras planas de la llanta, mientras que un quinto rodillo, cilíndrico, de eje horizontal, determina el perfil de la superficie cilíndrica de la llanta y de la pestaña.

Para hacerlos más elásticos, se da con frecuencia á los discos de las ruedas una forma bombeada lateralmente; se llega á este resultado con las ruedas laminadas, haciéndolas pasar, después del laminado, bajo una prensa hidráulica provista de una matriz de forma conveniente.

Todas las operaciones necesarias para hacer pasar el lingote por la prensa y por el laminador, se verifican mecánicamente. Un obrero coloca los trozos de tocho dentro del horno de recalentar y los retira cuando están á la temperatura deseada; él mismo los dispone bajo la prensa y los coge para llevarlos al laminador.

Experimentos comparados han probado que las ruedas de

acero laminadas pueden dar un recorrido de 240.000 kilómetros en vagones cargados fuertemente, mientras que las ruedas de fundición en las mismas condiciones no hacen más que 130.000. En ensayos de recepción se ha comprobado que no se deterioran con los choques ni con recalentamiento periférico producido por el roce de las zapatas del freno, circunstancias que algunas veces hacen hendirse las ruedas de hierro colado.

Este sistema de ruedas, que parecen superiores á las antiguas en el servicio de caminos de hierro, indica que también podrían ser empleadas ventajosamente para vehículos de tranvía.

Sistemas modernos de calefacción.

Los medios de calefacción, tan discutidos siempre que se acerca la temporada de los fríos, pueden reducirse á dos, ó sean, medio de calentar toda la casa desde un solo punto, y medio de calentar aisladamente cada habitación.

El primero de estos sistemas, por ser demasiado costosa la instalación, no podrá generalizarse con rapidez, mientras no se haga costumbre que sean los propietarios de las casas los que hagan las instalaciones.

En absoluto, éste es sin duda un medio de calefacción económico y también puede llamarse cómodo cuando los radiadores del calor son de buen sistema. Algunas aplicaciones de calefacción general existen en Madrid en casas particulares, pero la mayoría de los casos son en grandes edificios públicos.

Los medios de calefacción que tienen mayor importancia, por ser más general su aplicación, son los peculiares á cada habitación de la casa por separado. Los radiadores eléctricos ó estufas eléctricas, las estufas de gas y las estufas de alcohol son los tres sistemas de calefacción moderna aplicables á una sola habitación.

La calefacción por alcohol está muy poco generalizada por resultar algo costoso su empleo.

Las estufas eléctricas son, sin duda, las que más satisfacen todas las exigencias de comodidad y seguridad; pero el precio actual de la corriente hace casi imposible el empleo de este sistema de calefacción, pues no puede calcularse en menos de dos pesetas por hora el gasto que hacen de corriente. Las estufas eléctricas, teniendo presente esta circunstancia, sólo pueden tener interés desde el punto de vista de lo que podrán ser en el porvenir, porque los nuevos negocios de electricidad que incesantemente se están estableciendo, pueden reducir el precio de la corriente á lo que hoy parece absolutamente imposible.

Mientras no se consiga esto, no podrá generalizarse el empleo del sistema mencionado, teniendo que recurrir en su defecto, como sucede en la actualidad, á las estufas de gas de los sistemas más perfeccionados. Las estufas de gas hasta hace muy pocos años, sólo se consideraban aceptables cuando había medios de dar fácil salida al exterior de los edificios, á los productos de la combustión, siempre molestos y perjudiciales; pero actualmente esa dificultad ha desaparecido con los nuevos modelos de estufas que más ó menos eficazmente destruyen todos los efectos nocivos ó desagradables de las antiguas estufas.

El perfeccionamiento á que han llegado los modernos sistemas de estufas de gas, ha sido el motivo de que se generalicen, y, singularmente, porque cuando se manejan bien resultan relativamente económicas, no por que lo sean en absoluto, sino porque tanto la leña como el cok resultan mucho más caros, proporcionando, además, la extraordinaria comodidad de no necesitar más que una cerilla para encender el fuego tan pronto como se desea. Otra de las ventajas inapreciables de las modernas estufas de gas, es lo fácil que es graduar el calor y sostenerlo con precisión en el punto que se desea.

Por todo lo que dejamos consignado, las modernas estufas de gas son las que han de tener mayor aceptación hasta que

las eléctricas y las de alcohol puedan competir ventajosamente, lo cual no sería difícil si la producción industrial toma buen giro y la importancia que requiere, y si los exagerados impuestos no lo impiden.

Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacífico.

POR EL FOSO DE ENSANCHE (PASEO DE RONDA)

Oficinas: Arenal, 25, principal, entrada: Fuentes, 15.

Siendo muchas las personas que diariamente acuden á estas oficinas en busca de antecedentes y estatutos de la Compañía, se advierte al público que á partir del 1.º de noviembre próximo, las horas serán de dos á seis de la tarde, ó sea una hora más que hasta la fecha.

Creiendo que muy en breve quedará cubierto el número de las primeras quinientas acciones, que son las que tienen la bonificación del 20 por 100, se lo participamos á los señores accionistas de la Compañía de Urbanización por si desean suscribirse á la de la Moncloa al Pacífico lo verifiquen cuanto antes al objeto de utilizar la indicada bonificación. Y habiéndose suscrito en los últimos días algunas acciones al contado, también se advierte que al que así lo verifique se le entregan en el acto los títulos definitivos y los que les correspondan del 20 por 100 en acciones liberadas, pues al efecto se han impreso y timbrado todas las acciones de la emisión á petición de señores que deseaban hacer el pago al contado.

En los balcones del domicilio social se ha colocado una muestra sobre tela metálica que dice: «Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacífico», la que estuvo adornada los días 23, 24, 25 y 26, de ocho á una de la noche, con una modesta, pero elegante iluminación de 56 lámparas eléctricas y banderas francesas y españolas, resultando de buen afecto como anuncio. Ha sido visitada por varios señores accionistas y amigos de éstos.

El Consejo de Administración se propone invitar al Comercio, Industria y vecindario en general, á una reunión pública, para dar á conocer el proyecto del ferrocarril y fomentar por este medio la suscripción de acciones, porque sea pronto un hecho la construcción de esta nueva vía comercial y de higiene.

Arenal, 25 y Fuentes, 15.

“EL CENTRO” Y SU NUEVO ESTABLECIMIENTO

Nuestros queridos amigos y consocios los señores D. Guillermo García, D. Braulio Gutiérrez y D. Aquilino Sánchez Díaz, tuvieron la amabilidad de invitarnos á la inauguración del gran restaurant que han establecido en el principal del número 5 de la calle de la Paz.

Estos queridos amigos, como individuos del Consejo de Administración de la sociedad anónima «El Centro», que se dedica á la fundación y explotación de esta clase de establecimientos y de aquéllos de índole análoga, como los de vinos y licores, fondas, cafés, etc., hicieron los honores con esquisita galantería y gran esplendor, acompañándonos en nuestra visita á todas las dependencias del restaurant y en las que tuvimos ocasión de admirar lo completo de todos los servicios, la magnífica instalación de las cocinas, de los comedores, preciosamente decorados, con arte, elegancia y con una sencillez de buen tono y del mejor gusto.

Esta sociedad prueba una vez más, en este nuevo establecimiento que, sin disputa, es la que en nuestra capital mejor sabe los gustos del público y que en servirlo inmejorablemente pone un especial cuidado.

Felizmente en Madrid se va perdiendo el detestable gusto de los bodegones, disfrazados con nombres rim-

bombantes y una sociedad que así acierta, merece todos los aplausos.

Seguramente el público premiará los esfuerzos que en servirlo bien se hacen, y, por ello, damos la enhorabuena más sincera á nuestros queridos amigos y las gracias por su amable invitación.

— URBANIZACIÓN —

Nuestras noticias.

Terrenos. — Continuamos en varios sentidos muchas é importantes gestiones de compra de tierras para el futuro desarrollo de nuestras operaciones.

Pronto empezarán á volver en sí y á la realidad de las cosas algunos propietarios que consideran á sus tierras como si fueran minas de oro y de diamantes del Transvaal y á nosotros como unos infelices de fácil explotación.

El pretender aprovecharse de nuestras iniciativas, de nuestras ideas, de nuestro trabajo sin poner en la cooperación con que brindamos ni facilidades de pago, ni inteligencia, ni trabajo, ni dinero, ni otra cosa que su egoísmo, está tiene sus quiebras y sus desengaños. La avaricia va á romper el saco.

No podemos ser más explícitos por ahora.

A medida que el intenso trabajo actual de varios empleados de la Compañía se convierta en escrituras y se vayan poniendo á la venta nuevos lotes, se irá desarrollando nuestro plan, á virtud del cual vamos preparando muy sólidas garantías á la suscripción de nuevas obligaciones.

* *

En la Notaría de D. Epifanio Julián, como sustituto de D. Rafael Delgado Monreal, se han otorgado por el señor subdirector el día 20 del corriente mes las siguientes escrituras:

Una de cesión de dos lotes á favor de D. Pablo García Bacerra, por las acciones números 900 y 901.

Otra de cesión de tres lotes y descripción de una casita á favor de D. Juan Sanz y Gómez, por las acciones números 201, 319 y 711.

Otra de cesión de una pequeña parcela de terreno á D. Manuel Delgado, quien la ha adquirido por compra para complemento de sus lotes.

Y otra de cesión de dos lotes á D. Justo Garrido, uno por la acción número 7 y el otro por compra, describiendo además la casa en ellos construida.

* *

El día 22 del corriente mes y ante el Notario de Chamartín de la Rosa, D. Tomás Calle, se han otorgado por el Sr. Director, con el Excmo. Sr. Conde de Belchite, como apoderado de sus señores hijos y del Excmo. Sr. Marqués de Portugalete, las siguientes escrituras:

Una de cancelación de la hipoteca que se constituyó para garantizar el pago del precio de dos tierras en el sitio denominado «Cruz de Cuadros», cuyo precio se ha satisfecho totalmente á los vendedores.

Otra de renuncia de derechos, por parte del señor Conde de Belchite en la representación que ostenta, sobre una tierra enclavada en el trazado de la Ciudad Lineal y sobre aclaración de una cláusula de una escritura otorgada entre las mismas partes contratantes.

Y otra de compra de una parcela de terreno de fanega y media próximamente en el trazado de la Ciudad Lineal y en precio de dos mil novecientas pesetas veinticinco céntimos que se abonaron al contado.

Y con el Excmo. Sr. Conde de Belchite, como apoderado del Excmo. Sr. Marqués de Portugalete otra de cesión de un lote por la acción número trescientas veintidós.

* *

Desmontes y terraplenes.—El terraplenado del Arroyo de los Chopos ha empezado á recibir nuevo impulso desde principios de octubre, por medio de vagonetas, por uno de los lados de la vía. Por el otro será objeto de incesante trabajo en el próximo invierno, vertiendo las tierras del gran bloque próximo al Kiosco grande.

* *

Proseguirán los trabajos de explanación de la calle principal frente al Pinar de Chamartín, tan luego como la numerosa cuadrilla ocupada en abrir zanjas y hoyos para plantación de árboles termine este trabajo.

* *

Ferrocarril de Chamartín de la Rosa al barrio de la Concepción.—Ha tenido entrada en el Negociado de explotación del Ministerio de Fomento, nuestra instancia solicitando se autorice que adeude por la tarifa especial número 3 el coche automotor que encargamos á Alemania y esperamos que se dicte en ella muy en breve resolución.

* *

Tranvía de Cuatro Caminos al Hipódromo.—Fundada en que se comprometería el aislamiento de su línea, la Sociedad General de Tranvías de Madrid se ha negado á permitir el paso de este tranvía por su vía de la calle de Santa Engracia, y, por lo tanto, á fijar la cantidad que esta Compañía habría de abonarle por peaje.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento, á quien hemos dado conocimiento de este pretexto, decidirá.

He aquí, literalmente, la contestación dada en este asunto por la citada Sociedad:

«Sentimos tener que participar á usted que no nos es posible autorizar el uso de nuestras vías para el paso de sus locomotoras, en atención al peligro de aislamientos que pudieran producirse en nuestra línea aérea; la cuestión de precio del peaje para sus trenes, se encuentra, por lo tanto, por este hecho, igualmente resuelta.»

* *

Ferrocarril de Fuencarral á la Ciudad Lineal.—Ha pasado al Ministerio de Fomento el expediente relativo á este ferrocarril.

* *

Tranvía de Colmenar.—Murió el Sr. Pérez de Soto, diputado provincial que tenía en su poder, sin informar, el expediente de caducidad de la concesión de la empresa presidida por el Sr. Barón de Horteiga.

Sentiremos tener que deplorar una nueva desgracia en la Diputación para que se mueva este expediente.

¡Señor Presidente de la Diputación! Haga V. E. que el nuevo ponente informe lo que crea justo, pero que informe pronto.

¡Señor Ayuntamiento y señores vecinos de Colmenar! ¿Hasta cuándo van á estar consintiendo que la empresa del Sr. Barón de Horteiga siga ejerciendo de perro del hortelano que ni hace el tranvía ni lo deja hacer? ¿Por qué no activan ustedes por sus diputados á Cortes y provincial la caducidad de referencia?

¿Cuándo se convencerán ustedes de que nosotros somos los que verdaderamente merecemos su confianza?

Hagan algo. Acérquense á nosotros para defender juntos nuestros intereses respectivos.

Nosotros seguimos dispuestos á construir la línea, pero, en verdad, no tenemos motivos para entusiasmarlos, por la actitud del vecindario y de las autoridades de Colmenar. Si alguien no les ha cumplido su palabra, no es justo que nos consideren á nosotros como informales.

* *

Construcciones.—Hemos demorado nueve construcciones pedidas en los terrenos de la Carretera de Ara-

gón hasta 1.º de enero para poder atender á los muchos pedidos de hoteles y de cerramientos en la Ciudad Lineal.

Tengan un poco de paciencia los peticionarios de casas á plazos, que todos serán atendidos, en el acto si la suscripción de obligaciones va de prisa ó con alguna demora si va despacio.

Basta con visitar la Ciudad Lineal de dos en dos meses, recorriendo á pie las calles transversales para convencerse del rápido crecimiento de nuestra obra de urbanización.

Los que se propongan construir, conviene que formulen pronto su contrato para que entre en turno, porque en el año próximo, para no molestar á nadie, tendremos que atenernos al turno riguroso de antigüedad en la fecha de los contratos, porque á juzgar por lo que sucede en 1905, los encargos de casas á pagar en plazos aumentarán con mucha más rapidez que la suscripción de obligaciones.

No se olvide que nosotros no somos verdaderos capitalistas, sino meros intermediarios que, con el dinero que nos entregan los unos, construimos las casas que nos piden los otros.

* *

En la hondonada contigua á la calle de D. Manuel Uribe, se han construido 37 y medio metros de alcantarilla de 1 metro 55 para dar salida á las aguas de lluvia y 29 machones de fábrica para poder construir sobre ellos cuando se haga el terraplenado correspondiente.

* *

Teatro.—Ha adelantado bastante la obra de albañilería, pero la de decorado á cargo de los señores Senac, Gasco y Compañía en lamentable atraso que no disculpan del todo las fiestas en honor de Loubet.

Se ha contratado en 2.500 pesetas y dos meses de plazo, la obra de carpintería del escenario con D. Pedro Horcajo y García.

* *

Frontón.—Se ha terminado el desmonte de la cancha con cuyas tierras se ha explanado parte de la calle de Topete. La obra de albañilería avanza rápidamente.

* *

Bar y billar.—Terminada la obra de albañilería, ha empezado el trabajo de decorado interior y exterior.

Continúa la cimentación de las demás dependencias contiguas al Frontón y al Teatro y el estudio de un buen gimnasio junto á la fábrica de electricidad.

* *

Gran comedor.—Entre el muro posterior del Teatro y el muro posterior de las localidades del Frontón, hay un espacio de 200 metros cuadrados—20 metros por 10—que recubierto á la altura de siete á ocho metros con una montera de cristales sobre armadura de hierro, podrá ser el comedor más lujoso, confortable y cómodo de Madrid para 200 cubiertos.

Para el decorado con pinturas y plantas ó con cualquier clase de materiales de los dos lienzos de pared, 20 metros por 6 de altura cada uno, y los dos frentes, con puerta, de 10 metros por 6, se admiten bocetos y proposiciones. Se desea inaugurarlos en enero ó febrero de 1906.

* *

Con este conjunto de diversiones, atractivos y comodidades, esperamos obtener ingresos considerables para el tranvía y para los demás negocios auxiliares de nuestra empresa, al par que, acrecentando las garantías de nuestros valores, consolidamos nuestra situación financiera.

* *

Fábrica de electricidad. — En esta semana, y en vista del buen funcionamiento de la máquina de vapor, se ha puesto la correa de transmisión al alternador, que marcha desde hace días sin que tampoco se haya notado nada anormal en su funcionamiento. En cuanto tengamos la seguridad de que está bien seco, empezaremos a producir corriente, que en esta semana nos permitirá alumbrar eléctricamente la fábrica y continuar las pruebas iniciadas ya.

La colocación de la tubería del enfriador está casi terminada, faltando únicamente colocar dos tubos, que quedarán puestos en esta semana.

* *

La instalación de luz en la fábrica también se ha terminado, habiéndose colocado siete lámparas en la sala de máquinas, dos en el cuadro de distribución y otras ocho entre la sala de calderas y pasillos, almacén, etc.

* *

Las instalaciones de las líneas de distribución las llevamos con toda rapidez, empezando por colocar las de aquellas calles en que ya tenemos abonados con objeto de darles luz desde el primer momento; es una ventaja más que daremos a los que ya nos han encargado su instalación particular.

* *

Ya se han recibido en la Jefatura de Obras las certificaciones de los Ayuntamientos que comprende el proyecto de no haberse presentado reclamación alguna contra el mismo. Tan pronto como informe el Ingeniero á quien corresponda, pasará al Ministerio para su resolución definitiva.

* *

El proyecto de red telefónica ha pasado á informe de la Dirección de Correos y Telégrafos.

* *

Donativo de juguetes. — El Sr. D. Manuel Vallejo y Dualde ha tenido la feliz idea de regalar al Colegio de la Ciudad Lineal 11 fusiles Mauser provistos de sus correspondientes machetes (inofensivos) y cinco juegos de correajes.

Los alumnos del citado Colegio han recibido con gran entusiasmo el moderno armamento.

* *

Sociedad de Espectáculos. — Cuando el presente número llegue á manos de nuestros lectores, el Consejo de esta Sociedad estará reunido ocupándose de la proposición de compra de la tierra para la Plaza de Toros.

* *

Higiene. — Son interesantísimas las crónicas que del Congreso antituberculoso de París publica en *Heraldo de Madrid* D. Antonio Espina y Capo, el infatigable propagandista.

Llamamos la atención de nuestros lectores hacia este asunto de vital interés para España, quizá el de más importancia inmediata, puesto que se trata de una batalla anual en que pudiéramos salvar la vida á más de cincuenta mil combatientes en cada año, y también la llamamos acerca de esta distinguida personalidad médica.

Es el médico que más sabe acerca de la terrible enfermedad de la tuberculosis ó uno de los que más saben, dicho sea sin molestia para sus compañeros; se pone en contacto con los que más saben en el mundo acerca de la misma materia y se dispone á comunicarnos y explicarnos en el próximo invierno, en interesantes conferencias, los acuerdos del Congreso antituberculoso de París.

A los oradores de esta clase es á los que debemos

escuchar, premiando su labor meritoria, no sólo con el aplauso y el reconocimiento de su mérito, sino con la práctica de sus enseñanzas, siguiendo sus consejos y su ejemplo.

Si hubiera sentido común y patriotismo en España, las conferencias que nos anuncia el doctor Espina, constituirían el asunto de más palpitante actualidad del próximo invierno para los muchos millares de gentes cultas que debieran acudir á oírlas.

Nos contentaremos con que el público llene el reducido local de la Sociedad de Higiene.

OBRAS PÚBLICAS

Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

PROVINCIA DE MADRID

Acta de reconocimiento de la vía perteneciente á la Compañía Madrileña de Urbanización, comprendida entre la bifurcación de la de Chamartín y el primer apartadero de la línea de Fuencarral.

Reunidos en la bifurcación de las líneas de Chamartín de la Rosa y Fuencarral, pertenecientes al tranvía de la Compañía Madrileña de Urbanización, D. Manuel García Arregui, Ingeniero encargado de la carretera de primer orden de Madrid á Francia por Irún, designado por la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, para el reconocimiento de la vía en que se ha solicitado el cambio de tracción, y D. Emilio Soria y Hernández, Jefe de Explotación de los tranvías de la Ciudad Lineal, procedieron á reconocer el trozo de vía comprendido entre dicha bifurcación y el primer apartadero, en cuyo trozo ha sido sustituida y reparada la vía para poder soportar la tracción de vapor en sustitución de la animal con que hasta el presente se ha verificado la explotación, reconociendo que la longitud del trozo era de cuatrocientos setenta y cuatro metros sin contar el cambio y apartadero, que tiene setenta y seis metros, sumando en total quinientos cincuenta metros, en el cual se ha colocado carril Vignole de veintiséis kilogramos de peso por metro lineal, montado sobre traviesas recién colocadas, distantes sesenta y cinco centímetros.

Y para que conste acordaron extender la presente acta que firman en Madrid á siete de octubre de mil novecientos cinco,

Manuel García Arregui.

Emilio Soria.

V.º B.º:

Aprobada:

El Ingeniero Jefe,
E. Cardenal.

El Gobernador,
J. Ruiz Jiménez.

JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS

Fomento. — Tranvías.

Número 2.999.

Vista el acta del reconocimiento de la vía del Tranvía de Madrid (Cuatro Caminos) á Fuencarral y Chamartín de la Rosa, comprendida entre la bifurcación de Chamartín y el primer apartadero de la de Fuencarral, en la cual, según informe del Ingeniero Jefe de Obras públicas se han hecho las modificaciones necesarias para sustituir la tracción de sangre por la de vapor, y la orden de la Dirección general de Obras públicas de 9 de septiembre próximo pasado, en la que se expresa corresponder á este Gobierno la autorización de la apertura al servicio público de dicho trayecto de línea, he resuel-

to, en uso de la facultad que me atribuye el artículo 116 del Reglamento de 24 de mayo de 1878 para ejecución de la Ley de Ferrocarriles, autorizar dicha apertura desde esta fecha con el cambio de la tracción de sangre por la de vapor, en el trozo de vía del Tranvía de Madrid (Cuatro Caminos) á Fuencarral y Chamartín de la Rosa, comprendido entre la bifurcación de Chamartín y el primer apartadero de la línea de Fuencarral.

Lo que con inclusión de un ejemplar del acta del reconocimiento, aproba ta por mi autoridad, pongo en conocimiento de usted para los efectos correspondientes.

Dios guarde á usted muchos años.

Madrid 13 de octubre de 1905.

El Gobernador,
J. Ruiz Jiménez.

Sr. D. Arturo Soria y Mata, Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Nomenclátor de las calles de la Ciudad Lineal.

Calle de Pérez Cidón. Manzana 96.—Se la dedico por ser el decano de mis partidarios y por los demás méritos á que aludo en la conferencia que di en el Ateneo y en el número 195 de LA CIUDAD LINEAL, fecha 10 de abril de 1904.

Calle de Emilio Rubín. Manzana 78.—Tío carnal de mi mujer; fué el primer propagandista convencido y entusiasta del proyecto y tuvo empeño en suscribir el primer boletín de suscripción por cinco acciones. Los elogios sinceros y desinteresados de aquel hombre tan culto, tan modesto y tan bueno, me convencieron del éxito probable de mi empresa.

Calle de D. Pablo Vidal. Manzana 79.—Capellán de las Religiosas del Sagrado Corazón de Chamartín, modelo de sacerdotes virtuosos, deseoso de llevar las aguas del Lozoya á su convento, fué uno de los más decididos partidarios del proyecto y en él empleó sus modestos ahorros, suscribiendo cinco acciones. Fué también uno de los primeros suscriptores de pagarés por 2.500 pesetas.

Se resistió á aceptar esta pequeña muestra de gratitud, indicando que la calle se dedicase á San Pablo.

Calle de San Pablo. Manzana 73.—Por la razón antedicha y en obsequio á D. Pablo Vidal.

Calle de Goffia. Manzana 96.—D. Andrés de Goitia por encargo de su señor padre político, distinguido naturalista, fué el segundo suscriptor que pagó al contado seis acciones, prueba de confianza muy estimada en los comienzos de la suscripción.

Fué consejero de la Compañía y con su recto é imparcial criterio decidió, con su voto, el empate de una cuestión de importancia: la compra de las manzanas pares á D. Juan Ron. Inclinado en contra por las sugerencias de Nájera y demás socios insurrectos y perturbadores en aquella fecha, se convenció por la lealtad y franqueza de mis explicaciones y votó en pro.

Aunque los precios del terreno fueron muy altos por culpa de los mismos enemigos míos, el servicio del señor Goitia fué importante y merece ser recordado y agradecido.

Calle de Rodríguez Illanes. Manzana 75.—D. Pedro Rodríguez Illanes, Presidente unos años y Vicepresidente otros del Consejo, es uno de los mayores accionistas, uno de los mayores obligacionistas, uno de los propietarios de mayor cantidad de terrenos, uno de los primeros pobladores de la Ciudad Lineal, el mejor propagandista, puesto que lo es con el ejemplo, y si hubiera de reseñar todos los méritos de tan excelente persona, aun limitándolos á lo referente á la Ciudad Lineal, habría que publicar tanto que resultarían empujados casi todos los individuos á quienes rindo un tributo de gratitud en este nomenclátor.

Calle de Cirajas. Manzana 71.—Le buscaron los cons-

piradores de 1896 para hacerme la guerra. No nos conocíamos personalmente entonces. Su buen juicio y su recta conciencia le inclinaron en mi favor.

No puedo ni debo olvidar nunca su auxilio en aquellos momentos de tribulación, de angustia, en medio de aquel ciclón de injurias, de calumnias, de infamias de todo género en que hubo muchos días en que mis pequeños (hoy buenos empleados de la Compañía), mi valerosa mujer y yo estuvimos dispuestos á todo.

En tal ánimo asistimos á aquella famosa Junta general del Círculo de la Unión Mercantil que pudo terminar en espantosa tragedia. La evitaron con su recta conciencia, con su energía y con su talento, en primer término, el Excmo. Sr. D. Ildefonso López Aranda, Presidente del Consejo de la Compañía á la sazón—San Ildefonso López Aranda—como llamamos familiarmente en casa desde entonces á mi condiscípulo y amigo porque tuvo la paciencia de un santo; el Excmo. Sr. D. Manuel Allendesalazar, Vicepresidente del Consejo; el Marqués de Pico de Velasco, Consejero, y, en segundo término, varios entusiastas partidarios.

Fué uno de ellos D. Sebastián Cirajas, el cual además en las subsiguientes tribulaciones, apuros y dificultades, ha sido amigo leal y cariñoso, paño de lágrimas, confidente discreto, auxiliar entusiasta, en suma, uno de los cuatro ó cinco socios á quienes debo mayor número de favores, gratitud, afecto y consideración.

A dichos señores y á los que más se distinguieron en pro de mi justa causa en aquella ocasión memorable, les he dedicado un pequeño recuerdo.

(Se continuará.)

A. S.

COMPañía MADRILEña DE URBANIZACIÓN

Venta de casas á plazos.

La Compañía construye casas en los terrenos por ella vendidos, á pagar al contado ó á plazos de veinte años como máximo, cobrando además de la parte de amortización de la finca que son las cantidades que el comprador entrega á cuenta de la casa, el 9 por 100 anual de la cantidad que reste por pagar en 1.º de enero de cada año.

En el siguiente cuadro se detallan minuciosamente las cantidades que deben pagarse por cada 1.000 pesetas del importe de la construcción.

Años.	En el año.			En el mes.		
	Amortización.	Inquilinato.	Total.	Amortización.	Inquilinato.	Total.
1	50	90 >	140 >	4,17	7,50	11,67
2	50	85,50	135,50	4,17	7,12	11,29
3	50	81 >	131 >	4,17	6,75	10,92
4	50	76,50	126,50	4,17	6,37	10,54
5	50	72 >	122 >	4,17	6,01	10,18
6	50	67,50	117,50	4,17	5,62	9,79
7	50	63 >	113 >	4,17	5,35	9,42
8	50	58,50	108,50	4,17	4,87	9,04
9	50	54 >	104 >	4,17	4,50	8,67
10	50	49,50	99,50	4,17	4,12	8,29
11	50	45 >	95 >	4,17	3,75	7,92
12	50	40,50	90,50	4,17	3,37	7,54
13	50	36 >	86 >	4,17	3 >	7,17
14	50	31,50	81,50	4,17	2,62	6,79
15	50	27 >	77 >	4,17	2,24	6,41
16	50	22,50	72,50	4,17	1,87	6,04
17	50	18 >	68 >	4,17	1,49	5,66
18	50	13,50	63,50	4,17	1,12	5,29
19	50	9 >	59 >	4,17	0,74	4,91
20	50	4,50	54,50	4,17	0,37	4,54

Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización
Estación del tranvía.—Chamartín de la Rosa.