

La Ciudad Lineal

Revista científica de higiene agricultura, ingeniería y urbanización

AÑO XX

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: LAGASCA, 6, BAJO

NÚM 602

Madrid (Canillejas) 20 de Agosto de 1915

SUMARIO: ARTURO SORIA: El matriotismo.—ANTONIO MORENO CALDERÓN: La Ciudad Lineal en la práctica.—ÁNGEL MUÑOZ: El peligro de las moscas.—Datos útiles acerca de la respiración.—Garden-cities as compared with lineal cities.—URBANIZACIÓN: Nuestras noticias. Anuncios.

EL MATRIOTISMO

Háblase ahora en Inglaterra de sustituir la palabra patriotismo (fatherland, tierra de nuestros padres) por la palabra matriotismo (motherland, tierra de nuestras madres) para que no se confunda con el vaterland ó patriotismo alemán.

Me apasiona y entusiasma esta cuestión, como anestésico pasajero de mis dolores espirituales.

De su aspecto filológico me guardaré de decir ni una palabra temeroso de que al hablar de lo que no entiendo salga don Rafael Pérez Barreiro, con uno de sus artículos deliciosísimos que saboreamos los lectores de *El Liberal* y me haga cisco, como le ha sucedido recientemente á un ex-ministro por meterse á hablar de cosas de medicina de las que por lo visto no entiende jota según le ha puesto de ignorante, de atrevido y no sé cuantas cosas más, todas feas, un médico distinguido don César Juarros que publica unos artículos muy notables en *El Mundo*.

Mi entusiasmo proviene de que la palabra matriotismo simboliza el aspecto filosófico que, á mi juicio, tiene la actual guerra europea; yo la llamo para andar por casa, REVOLUCIÓN EUROPEA.

Usando de la facultad que tengo de opinar por cuenta propia yo divido la táctica y la estrategia de los beligerantes no por sus modalidades de carácter militar exclusivamente, sino por el doble aspecto masculino y femenino que todas

las cosas tienen desde los tiempos de Zoroastro, de Ormuzd y de Ahrimanes.

Táctica masculina y estrategia masculina, las de los alemanes, la ofensiva rápida, la invasión, la acometida brutal sin respeto á ninguna clase de pudores, el acecho, la preparación cautelosa por mucho tiempo de la emboscada en que ha de venir la hembra á parar en nuestros brazos.

Táctica femenina y estrategia femenina las de los ingleses y sus aliados; ante el dolor y la ira de la violación, el propósito tenaz, inquebrantable de vengar la ofensa, de dominar al tirano de un momento, de cortar con las tijeras de Dalila la cabellera del Sansón del militarismo prusiano.

Porque hacen política masculina viven poco tiempo en el poder los partidos liberales, los revolucionarios, los rebeldes, los inventores, los reformadores, los que quieren convertir en cosas reales las ideas progresivas de *lo racional*, los que aspiran á crear intereses.

Por hacer política femenina viven mucho tiempo en el poder las clases conservadoras, todas las que representan los intereses creados.

El embrollo, la perturbación de los espíritus, la confusión aparente que impide ver con claridad la situación, viene de que actúan como furibundos revolucionarios, como anarquistas científicos formidablemente organizados, como propulsores de la política masculina precisamente

aquellos que en la apariencia creen ser los más conservadores, los genuinos representantes de la política femenina.

¡Si yo supiera esculpir! ¡Qué bella estatua haría convirtiendo en piedra inmortal al hermosísimo aspecto artístico del terrible momento histórico en que vivimos!

Una Eva representativa de todas las mujeres, de todas las estrategias femeninas de las innumerables luchas parciales en que la lucha total de la vida se divide, una Eva sonriente, con la sonrisa enigmática de la Gioconda, sonrisa que diga á los discretos, á los viejos, á los varones muy experimentados: ¡pobre varón presuntuoso, enorgullecido por la Fuerza! ¡ignoras infeliz, trágico pedantón, que la Fuerza está en mí porque soy la Belleza, porque soy la hembra, soy la Madre de función inmensamente superior á la del Padre en la creación de la Humanidad que va á nacer de esta nueva Revolución Europea continuadora de la revolución francesa, que á su vez fué el segundo acto de la tragedia de la revolución inglesa!

¡Eres, oh sabio alemán tan admirable por muchos conceptos, un ignorante de la sutileza de mis artes y del oculto poderío de mis encantos, que son las fuerzas físicas, intelectuales y morales del Progreso; ni siquiera has sabido entender bien á tus grandes filósofos Kant y Hegel.

Lo racional hegeliano, al convertirse en real, tiene por primeras manifestaciones ó epifanías las dos primeras sexualidades engendradoras de todas las demás, el Espacio como sexo masculino, el Tiempo como sexo femenino, la gran pareja de contrarios.

Si tu estrategia militar es la del Espacio invasor y conquistador, la mía es la estrategia, siempre vencedora, del Tiempo que consume y aniquila todas las energías, que todo lo desgasta y corroe y transforma.

¡Diviértete, fornido varón, goza, abusa de tu fuerza, que ya te cansarás, mucho antes que yo; tus municiones se agotarán, se están agotando, espero con la sonrisa de la Gioconda en los labios el momento, para ti humillante, en que reconozcas que las municiones de mi estrategia femenina son inmensamente superiores á las tuyas!

Así hablaría Eva y pensaría Zarathustra.

Yo presumo, por intuición, las bellas formas de esta Eva pero imprecisas, como cubiertas por varios velos para mí impenetrables.

¿Dónde está ese genio de la escultura que rasgue estas vestiduras y muestre á las generaciones venideras la desnuda belleza representativa del terrible y luminoso momento histórico en que vivimos?

Arturo Soria

LA CIUDAD LINEAL EN LA PRÁCTICA

Las causas del crecimiento de la ciudad moderna, «son todas aquellas que han convertido ó tienden á convertir la ciudad en un medio social más cómodo, atractivo y sano». Entre éstas, la cooperación es una de las que, con razón, se cita por los tratadistas de lo administrativo como de las de mayor influencia moral y material en el sentido de procurar el progreso de aquella ciudad.

El espíritu de cooperación en nuestra Ciudad Lineal, no se exterioriza solamente en forma de relación por medio del teléfono y la comunicación ferroviaria, ó por medio de la satisfacción de necesidades primordiales, como el suministro de agua y fuerza para la luz ó para el movimiento industrial, ni se aprecia sólo por el conjunto y

trato diario con una parte de la sociedad, cuyas costumbres, modalidades y sentido de ser, llenan cumplidamente las exigencias de la educación y del buen tono.

La Ciudad Lineal tiene hoy en su espíritu de cooperación, algo que interesa más vivamente á lo práctico y que es y constituye un aspecto de su problema económico.

La cooperación, en virtud de la cual actuaron en el mismo sentido las tres fuerzas de todo movimiento económico, la inteligencia ó trabajo, el capital y la tierra, la cooperación ha sufrido un grave proceso de desequilibrio en su ley de gravedad fundamental, que pone en serio peligro su estabilidad primera.

Las causas de este desequilibrio son hetero-

géneas y conocidas, pero interesan más á la diagnosis y á la patogenia. Los efectos, en cambio, son todavía desconocidos y pueden ser funestísimos; por esto el tratamiento, acaso quirúrgico, que se impone, tiene que ser inmediato, enérgico y eficaz.

Su primer efecto ostensible ha sido el divorcio reciente, manifiesto, entre los elementos que representan la inteligencia, la actividad y el trabajo (el cerebro de la empresa, digámoslo así), y una parte del capital, que por no participar de ninguna de esas tres cualidades esenciales aplicadas, no es ni ha sido la más productiva, el bolsillo.

Es su segundo efecto la pretendida imposición ó el predominio supuesto de este elemento sobre los demás que integran la cooperación.

Este efecto que se tiende á producir es, á mi juicio, injusto y antieconómico.

Es injusto, porque no todo lo que tiene la Ciudad Lineal, es debido á un solo esfuerzo; es injusto, porque la primacía ó privilegio reconocido por la Ciudad á los segundos, viene en daño de los primeros, en tiempo y en derecho; es injusto, porque la suspensión del beneficio de los más, viene á perjudicar precisamente á quienes menos causa tienen en ello; es injusto, en fin, porque se está dando y consintiendo el caso, como muchas veces, de que el ardid de un procedimiento legal, burle las formalidades de un derecho sustantivo.

Es antieconómico, porque ante los principios del *do ut des*, á nadie se le ha ocurrido nunca ceder lo más á cambio de lo menos; es antieconómico, porque el precio del préstamo, que aquí es dinero, no está á la altura del valor en cambio, que aquí es obligación ó acción; es antieconómico, porque ese dinero ó capital no está á la altura del esfuerzo de la inteligencia, actividad y trabajo, que están representados por el desgaste de veinte años de ejercicio.

Sin entrar en la cuestión jurídica, que es la primera piedra de esta Babel de intereses, una poderosísima razón de conveniencia y egoísmo humano se impone y es ésta: ¿Importa á la cooperación ser gobernada y dirigida por las unas ó por las otras entidades?

La conveniencia más rituarial dice al tenedor de acciones, al dueño de obligaciones, al terra-

teniente condicional, que su dinero debe seguir con la misma garantía, que su dinero tiene un privilegio que no puede ser postergado, que sus tierras esperan el mejoramiento de las condiciones ofrecidas, y que su empresa debe ser guiada por quien la trate y la conozca.

Creo yo que el pueblo de los galileos, después de dado su plebiscito, no puede absolver de nuevo á Barrabás. Pero ha de tenerse en cuenta que el pleito no lo resuelve solamente Herodes.

La opinión es un juez inseguro, tornadizo, veleidoso, pero tiene en este caso el imperativo de la autoridad de las mayorías. Y hay una opinión que rodea el foro, que llena la plaza, que arrolla la banca y salta por las leyes de los inmorales y viejos procedimientos.

Esa opinión no concede preferencia á ningún crédito que no ostente más título que su riqueza. Esa opinión da en su ley sustantiva, el privilegio á la capacidad, la preferencia al mérito, el pago al trabajo, el reconocimiento á la inteligencia, el premio á la constancia.

La compensación al *lucro cesante* en esta ocasión, como en todo otro negocio, pone en juego el azar y el éxito. El que expone el capital que es de otros negocios, y no obtenido solamente del trabajo, no tiene más forma de volverlo á obtener, cuando lo pierde, que volviéndolo á ganar; justa compensación al que tiene necesidad de ganarlo trabajando cada día.

Si en esta divergencia de intereses no se impone de una parte un espíritu de concordia, la cooperación desaparecerá. Si no se ejercita después de esto una acción enérgica é inmediata de la otra parte, los intereses de la ciudad irán languideciendo y á la postre no será más que un yermo solariego.

Más que la conveniencia en una ú otra solución, más que la reintegración de los beneficios, se impone á la inteligencia de toda la necesidad económica de la propia conservación.

De otra manera, la ciudad, este problema de la civilización, según la frase de Howe, esta esperanza del porvenir, quedará tan falta de solución como mermada de prestigios.

Antonio Moreno Calderón

Canillejas, 1915.

EL PELIGRO DE LAS MOSCAS

Con este título ha publicado el doctor Rodrigo Lavín en *El Imparcial* cuatro interesantísimos artículos en los que ha puesto de relieve la manera de vivir las moscas, el peligro que esa vida acarrea con frecuencia á las personas y la conveniencia y métodos de destrucción de esos repugnantes insectos.

El notable médico-higienista, Sr. Rodrigo Lavín, se lamenta con mucha razón de que en España no se haga una eficaz campaña contra las moscas, como se hace en los Estados Unidos, con la intervención de higienistas, médicos, naturalistas, sociedades médicas, Prensa diaria y público en general, para que por medio de conferencias unas veces, por noticias ilustradas y sugestivas repartidas profusamente otras, por artículos repetidos en toda clase de periódicos con frecuencia, se consiga dar á conocer á todo el mundo el peligro de las moscas y la necesidad de destruirlas.

Nada ó muy poco se conseguirá —dice el señor Rodrigo Lavín— si esta campaña no es secundada por los demás. En España —agrega— hay dos muestras por lo menos del interés que estos asuntos de importancia para la salud van teniendo. Una es la Exposición de carteles vulgarizadores del peligro de las moscas, celebrada en Barcelona bajo los auspicios del Ayuntamiento, y otra la propaganda que constantemente hace contra estos insectos un diario de las islas Baleares. Fuera de estos dos casos no conozco ningún otro.

Nosotros felicitamos muy de veras al doctor Rodrigo Lavín por sus notables artículos publicados recientemente en *El Imparcial* y tenemos la satisfacción de haber coincidido con sus deseos y de habernos anticipado á ellos. Conste que durante dieciocho años al llegar el verano hemos dado á conocer el peligro de las moscas y los medios más eficaces para su destrucción.

En el número 419 de esta Revista, correspondiente al 20 de julio de 1910, publicamos el siguiente artículo:

INSECTOS NOCIVOS

LAS MOSCAS

Entre los insectos más sucios, molestos y peligrosos ocupan el primer lugar las moscas.

La mosca, que antes ha sido gusano de pudridero, pone numerosísimos huevos que se convertirán á su

vez en gusanos para transformarse en nuevas moscas.

Al empezar los fuertes calores se forma en los pozos negros una espesa capa negruzca compuesta de crisálidas y de ella salen las bandadas de moscas que después invaden las casas.

Impidiendo su transformación á estas crisálidas se suprimen las moscas. Basta para ello echar por los retretes y en los estercoleros petróleo, aceite de nafta ó alquitran de hulla en las superficies en que se acumulan las crisálidas. Quedándose estos aceites en la superficie de las basuras y sustancias en descomposición se forma una capa que los nacientes insectos no pueden atravesar, pues mueren en cuanto sus antenas tocan el petróleo.

Siendo el remedio tan sencillo y económico no costaría gran trabajo hacer desaparecer por completo las moscas si por todos los vecinos de cada localidad se empleara cuidadosamente en la época de transformación.

Se da generalmente poca importancia á las moscas y esto es un grave error; sin que pueda decirse que es una verdadera plaga, la mosca, aparte de ser una gran molestia, constituye un verdadero peligro por los contagios que puede ocasionar, transportando entre sus patas los gérmenes de numerosas enfermedades, que después quedan en los alimentos en que se posan. Además todo el mundo sabe el es ado de suciedad en que dejan muebles, cuadros y paredes, al menor descuido.

Es, por tanto, de verdadera utilidad hacer desaparecer la raza y no constituye una empresa de grandes dificultades; basta tener constancia un año para conseguirlo.

Procuremos, por el pronto, destruir las moscas de la presente estación, é impediremos la postura de este año y por tanto la formación de las larvas para el año próximo.

Para conseguirlo el mejor producto, entre muchos que de antiguo se recomiendan, es el formol, que se encuentra en cualquier droguería ó tienda de material fotográfico.

El formol ó aldehído fórmico tiene un fuerte olor á hormigas, que no es desagradable ni perjudicial al hombre y mata las moscas á regular distancia.

En un plato de postre se pone agua con formol en la proporción de 10 por 1 y se coloca en el borde del plato un terrón de azúcar; métase en una habitación cerrada y al cabo de poco tiempo habrán muerto todas las moscas que en ella hubiere. Esta operación puede repetirse varias veces en una misma habitación y en habitaciones diferentes y el resultado es seguro. En las cuadras y establos bastará colgar un largo bramante en el techo formando numerosas vueltas, impregnado este bramante en formol con agua; antes que se seque habrán muerto todas las moscas del local.

Nada se consigue si esta campaña de destrucción la emprende una sola familia ó un corto grupo de vecinos; la negligencia de la generalidad amortigua el esfuerzo de unos pocos. Pero si todos ó la mayoría de los habitantes de una localidad se toman la pequeña molestia indicada, la población de moscas quedará aniquilada en pocos días y desaparecerá por completo al año siguiente.

te, si se utiliza el medio anteriormente indicado para destruir las larvas.

Más recientemente, en nuestro número del 30 de agosto de 1914, en la sección de «Cosas de chicos», publicamos este otro artículo ilustrado con interesantes grabados:

EL PELIGRO DE LAS MOSCAS

Nos encontramos en pleno periodo de invasión por las moscas; por todas partes aparecerá tan repugnante, molesto y peligroso animal y en todo momento lucharemos contra él.

Afortunadamente en el mundo entero se ha dado el grito de alarma y la Humanidad se defiende contra un enemigo que, creciendo en forma alarmante, se convierte en numeroso ejército, propagador de todo género de enfermedades.

Empecemos dando cuenta de la asombrosa multiplicación de las moscas. Supongamos que una mosca hembra, escapada con vida de los rigores invernales, hace la postura normal el 15 de abril, esto es, 120 huevos que darán lugar el día 1.º de mayo (quince de incubación) á 120 moscas; calculando una mitad ó sea 60 hembras, éstas harán su puesta de 120 huevos á fines de mayo, naciendo, por lo tanto, 7.200 moscas más ó sean 3.600 del género femenino que, siguiendo el mismo camino de sus progenitores, producirán el 20 de junio 432.000 moscas; la mitad, 216.000, darán como tales hembras 120 por cabeza y nacerán en 10 de julio 25.920.000 moscas jóvenes, y siguiendo la misma cuenta, la mitad hembras, 12.960.000 que proporcionarán en 29 de julio la respetable cifra de 1.555.900.000 *hijitos*; las correspondientes hembras, 777.950.000, darán en 8 de agosto 93.312.000.000, y la mitad encargada de la multiplicación ó sean 46.656.000.000 podrán alcanzar el 10 de septiembre la asombrosa cifra de 5.598.720.000.000. ¿Pensad que supusimos una sola mosca escapada con vida de los fríos del invierno!...

Si por curiosidad quisiéramos colocar á todos los individuos de esta familia en fila, suponiendo que midieran cada uno un centímetro de la cabeza al final de sus alas, cubrirían una longitud de 55.987.200 kilómetros.

Todos sabemos que las moscas simbran sus huevos en aquellas sustancias de fácil putrefacción: estércol, carnes fermentadas y desperdicios orgánicos de todas clases. Pues bien; una vez realizada rápidamente la evolución de larva y crisálida sale la mosca formada y rápidamente comienza su insaciable alimentación, sembrando por doquier, gérmenes patógenos de aquel medio de donde procede.

Los productos azucarados, la leche y purés de todas clases son su predilecto manjar, por ser fáciles de una mejor subción; y, de este modo, al mismo tiempo que adquiere su desarrollo completo, distribuye en una gran extensión gérmenes de enfermedades terribles.

Nuestros grabados representan el camino seguido por una mosca desde aquellas impurezas del foco de origen hasta la boca del niño.

Estos nos dicen elocuentemente, que debemos luchar por todos los medios posibles contra tan terrible díptero, hasta ver exterminada su raza, y poner en práctica delicados y minuciosos cuidados para alejar toda sospecha de contagio á los pobres niños, que en la golosina que les regalamos ó en el biberón en que tenían su deleite va encerrada tal vez traidora causa que poco después ha de ocasionar su muerte.

Desde el año 1897, como ya hemos dicho, nuestra Revista ha hecho una activa campaña contra las moscas, recomendando también repetidas veces, entre otras cosas, mucha limpieza en las habitaciones como el mejor medio de destrucción de tan molestos y temibles insectos.

En las casas de la Ciudad Lineal se ven muy pocas moscas porque en todas, hasta en las más molestas, se observa extremada limpieza.

Abundan en las casas nuevas porque hemos observado que el olor de la pintura reciente las atrae.

Mucho celebraremos que la plausible campaña iniciada ahora en *El Imparcial* sea secundada, como desea el doctor Rodrigo Lavín, para que en todos los pueblos de España desaparezcan para siempre las peligrosas y repugnantes moscas.

Por nuestra parte haremos, como hasta aquí, todo cuanto podamos para conseguirlo.

Tanto en la cuestión fundamental de la higiene que es la de la habitación soleada y ventilada como en detalles como el de las moscas, estamos siempre á la vanguardia.

Angel Muñoz

DATOS ÚTILES ACERCA DE LA RESPIRACIÓN

Un adulto respira normalmente en un minuto unas 18 veces; si ejecuta un trabajo físico ordinario, unas 25 veces y si el ejercicio es vigoroso se llega hasta 60 veces. En caso de inflamación de los pulmones, la respiración se efectúa al promedio de 40 respiraciones por minuto.

Cuando el aire pasa por las fosas nasales, el aire se calienta mucho más rápidamente que cuando pasa á los pulmones á través de la boca. El aire á 6 grados centígrados se eleva á

32º durante el corto tiempo de inhalación por las narices. La razón de calentarse el aire más por la nariz que aspirado por la boca, es que la superficie total de los conductos nasales en toda su extensión, es mayor que la superficie conductiva de la boca.

De esto se deduce que en todo tiempo conviene respirar por la nariz por modificarse la temperatura del aire y muy especialmente en invierno en que el ambiente exterior difiere tanto de la temperatura del cuerpo humano.



EL ESMALTE BURRELL

UN buen Esmalte es uno de los artículos más difíciles de hacer para el fabricante de pinturas y colores. La maquinaria de moler ha de ser perfecta, y los materiales tienen que ser los mejores que se puedan obtener; además se necesita, lo que es muchísimo más importante, el CONOCIMIENTO.

La casa Burrell ha estado fabricando Esmaltes por sesenta años, durante cuyo tiempo ha acumulado el conocimiento indispensable para la fabricación de un Esmalte verdaderamente perfecto. Se puede probar esta afirmación ensayando el Esmalte Burrell.

El Esmalte Burrell se seca dejando un brillo inmejorable y conservando una superficie dura y permanente á toda prueba. Se fabrica en 100 hermosos colores ó matices, variedad que se presta á todos los gustos. Se vende en latas decoradas muy artísticamente, de tres tamaños diferentes, ó en bidones de uno y cinco kilos.

PÍDANSE PRECIOS Y TARJETAS DE COLORES
Á LOS FABRICANTES:

BURRELL & CO., Ltd.,

"Tower House," 40, Trinity Square, Londres, E. C.

Ó Á LOS ÚNICOS REPRESENTANTES PARA LA PROVINCIA DE MADRID,

Compañía Madrileña de Urbanización

APARTADO 411, MADRID.

ALMACENES DE LA CIUDAD LINEAL.—TELEFONO 1.215



NUESTRAS NOTICIAS

Trámites que faltan para empezar á cumplir el convenio

Devolución del apuntamiento por la representación de la casa Urquijo y Compañía.

Nombramiento de ponente por la Sala de la Audiencia.

Informe del ponente y señalamiento para la vista.

Celebración de la vista el día que se señale y después de ella resolución definitiva de la Sala.

Si esta es favorable, como deseamos y creemos, el Juzgado publicará el cómputo de adhesiones al convenio.

Una vez que el Juzgado haya oído y examinado lo dicho y lo hecho en pro y en contra del convenio, el Juzgado dirá la última palabra aprobándolo ó desaprobandolo. Creemos y deseamos que lo primero dada la mayoría de adhesiones superior á los tres quintos.

En la rapidez ó lentitud de estos trámites la Compañía no puede influir. Si pudiera lo haría en el sentido de la rapidez.

Ni la Compañía ha hecho las leyes vigentes ni puede modificarlas.

El que tenga medios de abreviar estos trámites hágalo en buen hora y se lo agradecerán, unos mucho, otros poco y algunos nada.



Nada nuevo desde el número anterior.

Rogamos á cuantas personas se dirijan por carta á la Compañía y deseen que se les conteste por escrito, remitan un sello de 15 céntimos para la contestación, pues siendo muchísimas las cartas que se reciben, el contestar á todas representa un gasto considerable para la Compañía, que conviene evitar en las actuales circunstancias.

Del estado de la suspensión de pagos pueden enterarse todos los acreedores de la Compañía leyendo asiduamente esta Revista decenal.

Á los acreedores de la Compañía, á los empleados, contratistas, proveedores y obreros que la sirven y á los vecinos de la Ciudad Lineal les conviene fomentar y propagar la venta de lotes de terreno en la 2.^a barriada de la Ciudad Lineal. Cuanto antes mejor.

Quien los compre al contado ó á plazos en los años 1915 y 1916, durante los cuales los precios serán inva-

riables, se aprovechará de las circunstancias aflictivas creadas por la guerra para hacer un buen negocio seguro, tranquilo y sin riesgos de ninguna clase.

En 1917 se elevarán los precios, coincidiendo con el formidable movimiento comercial é industrial que ha de seguir á la guerra, y los compradores de hoy se felicitarán de haber comprado.

Electricidad

Trabajos efectuados durante el mes de julio:

Canillejas.—Colocar un aislador de baja y arreglar dos faroles de alumbrado público.

Ciudad Lineal.—Poner 5 lámparas en la cuadra de oficinas; recorrer la línea de teléfonos de la 4.^a estación; buscar y reparar una avería en la calle de López Aranda; levantar un poste en la calle principal esquina á Bueso Pineda; recorrer el teléfono de Ventas y quitar un cruce; arreglar los ventiladores de oficinas; quitar un poste y tornapuntas, enderezar dos más y templar la línea en la calle de Bueso Pineda; cambiar por uno nuevo el transformador de poste de la calle de Goitia; arreglar un hilo frente al pinar de Ch. Martín; embarrar un poste en la línea de alta de Pueblo Nuevo; rebajar un poste en la misma línea; reponer dos aisladores en la línea del teléfono; revisar las casetas de transformación y las cajas de bifurcación de Canillejas y Ventas; traer al almacén los postes de cemento que había sobrantes en Villaverde.

Cuarenta Fanegas.—Transportar el transformador del Colegio á una nueva caseta, donde quedó montado definitivamente con sus aparatos de protección.

Fuencabada.—Arreglar un brazo de alumbrado público en la calle de Getafe; reponer 12 lámparas del mismo servicio; poner luces en las eras.

Humanes.—Poner 3 lámparas de alumbrado público y arreglar una acometida.

Moraleja.—Recorrer la línea de alta y reponer dos lámparas fundidas; retacar dos postes en la línea de alta.

Móstoles.—Arreglar una acometida; reponer tres lámparas de alumbrado público; reponer un poste roto por un camión; arreglar la línea de la Estación que se había roto por dos sitios por los carros de las eras; arreglar una acometida en la calle de Montero; reparar y montar de nuevo el contador de alta de Navalcarnero.

Vicálvaro.—Arreglar una cruceta de la línea de alta y varias acometidas.

Villaverde.—Renovar el aceite del transformador;

ventear un poste en el paseo de Palacios; rebajar otro en la línea de Fuenlabrada.

Villaviciosa.—Arreglar una acometida en la calle de la Ruda; variar una línea en la calle de Sacedón; rebajar dos postes; arreglar una farola y acometida en la calle de Móstoles; levantar un poste y arreglar la línea de baja en la calle de la Bética.

Almacenes

Durante el pasado mes de julio se han dado entrada en estos almacenes, procedentes de nuestros proveedores, á los artículos siguientes:

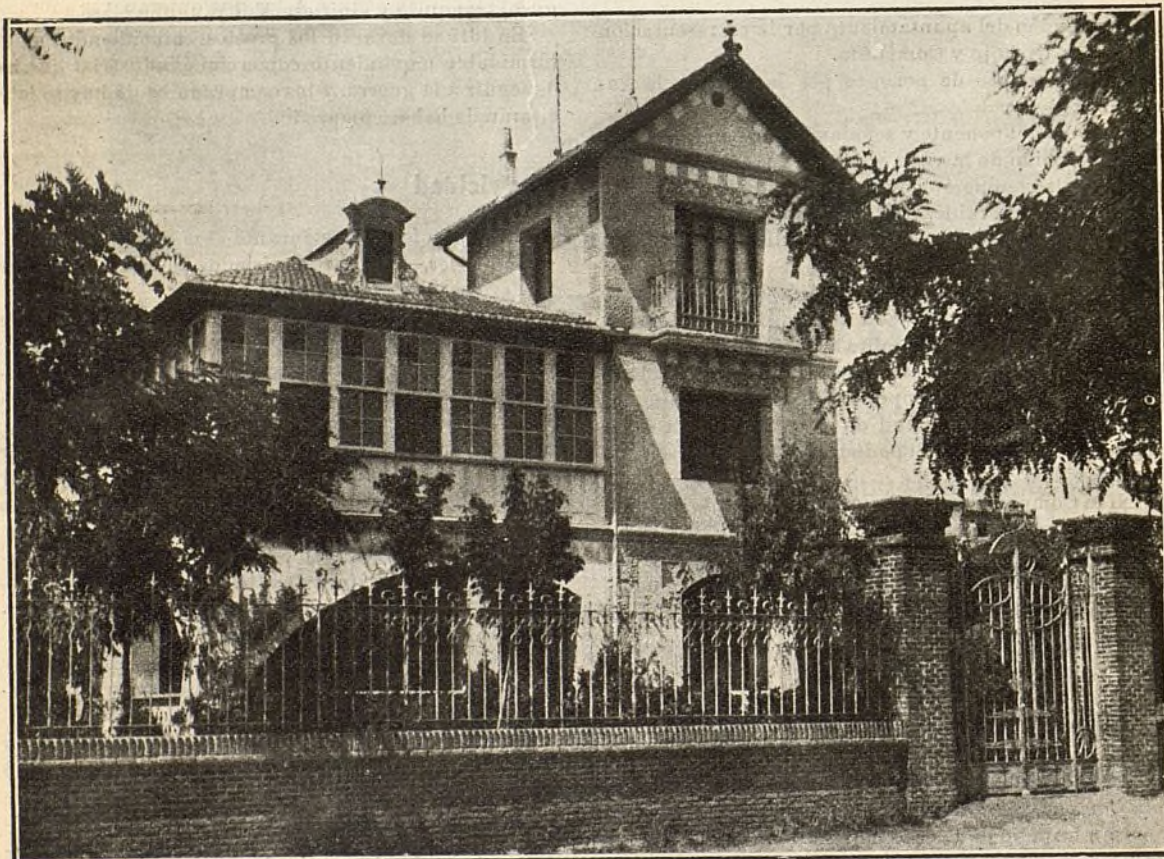
De D. Eloy Autuñá de Goicoechea, 400 tornillos hexagonales de diferentes dimensiones.

hojas de sierra de 30 centímetros y 1.220 remaches cabeza gota sebo.

De D. Silverio Bengochea, 100 kilos metal antifricción; 9 tapones fusibles y un regulador de vapor para las locomotoras 2 á 7; dos cojinetes de bronce de biela motora, cabeza chica, para la locomotora 14; 12 medios cojinetes para eje motor de los coches 12 á 15; un modelo con cajas para fundir reguladores; 27 placas estriadas pequeñas para los coches 4 á 23; 9 cojinetes bulón de articulación para las locomotoras 2 á 7, y 50 patillas de bronce para generador.

De D. Carlos Da Ré, 12 limas cuchillas finas.

De la casa A. E. G. Thomson, 114 aisladores de nuez de 2 ojos; 24 tornabúes de 5/8 para tensor; 80 aisladores de triple campana para 15.000 voltios; 6 placas fusibles



CIUDAD LINEAL.—Finca "La Quinta" situada en la manzana 83 con fachada á la calle principal.

De los Sres. Natividad Hermanos, 66 bobinas para inducido de motor de los coches 4 al 11.

De los Sres. Sierra Sainz Hermanos, una piedra esmeril de 250 por 25 milímetros; 4 toberas de hierro de 60 centímetros, para fragua; 600 tuercas hexagonales; 500 remaches de cabeza plana; 3.063 kilos de hierro redondo, ángulo y pletina de diferentes diámetros; 6 tajaderas de acero para vía; 6 kilos de alambre de acero; 69 gruesas de tornillos de hierro y latón de diferentes dimensiones; 30 tornillos cabeza gota sebo con ranura; 1.080 ovalillos de hierro; 200 hojas papel de lija núms. 8 y 2; 1.500 chavetas de hierro de varias dimensiones; 41

de 200 amperes; 90 terminales; 6 kilos de hilo de plomo fusible; 2 contadores tipo L O 3 por 10 amperes, y 200 lámparas de filamento metálico de 16 y 32 por 110.

De los Sres. Sáinz Ezquerro, 11 kilos de cuero para juntas.

De D. Francisco Iglesias, 8 ruedas macizas de hierro maleable para los coches 4 á 23; 134 medios dispositivos grandes y pequeños; 72 cojinetes para dispositivo grande y pequeño para soporte de freno de zapata; 63 cuñas de regulación para dispositivo grande y pequeño, y 23 zapatas de hierro fundido para los coches 16 al 18.

De Oxígeno Industrial, 496 kilos de carburo calcio y 42,120 metros cúbicos de oxígeno.

De La Papelera Española, 87 resmas de papel.

De D. José Casamajó, 11 kilos de tinta para imprenta.

De los Sres. Hijos de Carlos Ulzurum, 3 kilos de lápiz plomo; 3 de bórax; 8 de minio; 1 de sal amoníaco, y 4,300 kilos de aguarrás.

De D. Federico Espinós, 523 kilos de aceite para transformadores.

De la casa Burrell y Compañía, 1.000 kilos Muro pint blanco núm 1 y 1.027 de aceite oleonafte.

De D. Antonio Ortega, 4 portaescobillas de motor derecha é izquierda.

De D. Faustino Gómez, 4 y media fanegas de cal.

De los Sres. Lope y Fernández, 38 esponjas grandes.

De D. Adolfo T. Simpson, 16 llantas de acero especial para rueda grande y pequeña y 16 muelles de acero de 12 centímetros para caja de grasa.

De la casa Ch. Lorilleux, 41 kilos de tinta.

De D. Pedro Antonio García Fojeda, 55 tabletas entrelimpias de 9 pies, 4 tablonos de pino del Norte, 50 portadillas de pino del país, 25 ripias entrelimpias de 9 pies y dos cubos de álamo de 26 centímetros para carro.

De D. Juan Coronado, 100 sacos cordellate para carbón y 5 kilos de cáñamo clarillo.

De D. Mariano Merino Manso, 2.199 kilos de cebada.

De D. Ezequiel Machicado, 20 fanegas de cal.

De D. A. Arroyo, 100 almohadillas de lana grandes para caja de grasa de los coches 4 á 23 y 100 para las de las locomotoras 2 á 7 y 25 arandelas de goma para suspensión de motor de los coches 4 á 23.

De D. Manuel Pastor, 10 ovillos de tramilla.

De D. Toribio Hernán, 10 id. id.

De D. Cayetano Canalela, 10 id. id.

De «La Camerana», 100 piezas de cinta blanca.

De D. Remigio Casado, 32 litros de aceite mineral.

De D. Matías Gómez, 12 grifas de empalme para red.

De la Real Compañía Asturiana, 458 kilos de cine de 2 por 1 del núm. 12 en 50 planchas.

De diferentes proveedores, 40 toneladas de carbón Puertollano y 75 de carbón galleta Ujo.

Oficina de Venta

Durante el pasado mes de julio, se han vendido importantes pedidos de la pintura lavable «Muro pint» para Madrid y provincias, neumáticos Beldam y huchas Grab para funcionar con monedas de dos reales.

Las pinturas preparadas al aceite y esmaltes que vendemos á precios muy económicos, continúan teniendo la buena aceptación de siempre.

Venta de lotes de terreno fuera del trazado de la Ciudad Lineal

Esta clase de lotes tienen la ventaja de que se puede ocupar con edificaciones todo el terreno excepto una faja de cinco metros por todo el largo de la fachada para jardín, árboles, plantas y flores.

Para grupos de parientes, amigos ó compañeros de profesión es esta una circunstancia muy importante puesto que bajo el contrato suscrito por uno de ellos pueden varios individuos ó sociedades obreras tener un terreno para domicilio ó propiedad de su Sociedad ó para

repartir entre los individuos del grupo como tengan por conveniente.

De este modo se han construido en las proximidades de nuestras vías férreas centenares de casas baratas verdaderamente prácticas y á gusto de cada uno de los interesados.

La suscripción de dos, tres ó cuatro lotes de 400 metros cuadrados cada uno, repartida entre un grupo de diez ó doce amigos es un sacrificio insignificante, mediante el cual adquieren la base para una construcción económica hecha por ellos mismos.

El hogar propio, por modesto que sea, es el signo de ciudadanía libre é independiente.

Los domingos y días festivos de ocho á once de la mañana en las oficinas de la Ciudad Lineal habrá un empleado que exhibirá los planos de los lotes disponibles y que acompañará á los que quieran ver sobre el terreno la posición de los lotes.

Concurso de la «Unión Ibero-Americana» para cooperar á la conmemoración del tercer centenario de la muerte de Cervantes

Tema: Estudio crítico de los trabajos hechos por escritores ibero-americanos acerca del «Quijote».

Condiciones del concurso:

I. El autor del trabajo que resulte premiado, obtendrá como recompensa dos mil pesetas en metálico.

II. Asimismo conservará la propiedad literaria de su obra; pero la Unión Ibero-Americana se reserva durante un año, desde la fecha de la adjudicación del premio, el derecho de publicar una edición de aquélla. Caso de ejercitarse este derecho, se regalarán al autor 300 ejemplares por cada 2.000 de los que compongan la edición.

III. Los trabajos serán originales é inéditos y estarán escritos en lengua castellana y en buen estilo literario.

IV. Serán remitidos á la Secretaria general de la Unión Ibero-Americana, calle de Alcalá, 73, antes del 1.º de abril de 1916.

Cada uno llevará un lema y la indicación de la persona ó Centro á que haya de ser devuelto en el caso de no ser premiado.

En sobre cerrado, en el cual se consignará el mismo lema del trabajo, se remitirá la indicación del nombre y domicilio del autor. De estos sobres solamente será abierto el que corresponda al trabajo premiado; los demás serán quemados sin abrirlos.

V. Terminado el plazo de admisión, se publicarán en la Revista de la Unión Ibero-Americana los lemas de los trabajos recibidos, así como, una vez adjudicado el premio, el nombre del autor que lo haya obtenido.

VI. Formarán el Jurado dos individuos de la Unión Ibero-Americana, uno del «Comité ejecutivo del tercer centenario de Cervantes», uno de la Real Academia Española y otro de la Asociación de Escritores y Artistas

Este Jurado apreciará libremente los trabajos presentados, pudiendo declarar desierto el concurso si no hallase en ninguno de aquéllos méritos bastantes para ser premiado.

Madrid, 1.º de julio de 1915.—Por la Junta directiva de la Unión Ibero-Americana: Ponentes, Francisco Rodríguez Marín.—José M. de Ortega Morejón.—V.º B.º: El Presidente de la Unión Ibero-Americana, Faustino Rodríguez San Pedro.

GARDEN-CITIES AS COMPARED WITH LINEAL CITIES

We feel confident that such persons who are of an equitable and unbiassed turn of mind, on carefully comparing, free from all prejudice, either invention, will fully admit that the Spanish invention is by far superior both from the theoretical and the practical point of view.

THE GARDEN CITY

This is an English invention by Mr. Ebenezer Howard, disclosed in the year 1898 in the book «To-Morrow»; it has therefore on its behalf, the credit, the money and the power of its author's Nation, besides the mutual help which is usual amongst English people.

In order to closely examine the value and scope of the British invention, we would point out in, the first place, that the denomination itself lacks of expression and clearness. The noun «city» gives no idea whatever as to its shape or extension, or any of its peculiar features.

The adjective «garden» only gives a slight hint as to the necessity or advisability that citizens could be fond of trees, plants and flowers and, as a consequence, that there ought to be either a garden for the whole city or a garden for each separate house, or both things at a time.

However, the author, in his disclosure of the invention, says nothing whatever with regard to the architectural plan which the construction of the city should be subject to, either because there is no plan for garden-cities, or because it is understood that there is no other method of building them than the one already known, the only difference perhaps being an increase in the number of plants and flowers which are to be usually found in every known city, which latter should also come under the heading of «garden-cities».

The design of garden-cities is never subject to any principles or preestablished rules, only to the fancy of the author's mind.

Garden-cities are intermediate forms between core-cities, where residences are heaped together, and lineal cities with detached residences.

Garden-cities are merely provisional and imperfect forms for small and special portions of the Earth.

In the planning of a Garden City, railway lines are never taken into account; nevertheless the authors of such designs instinctively procure to place them close to a railway station.

Garden-cities are generally destined to workmen's living quarters, annexed to factories and the like, to suburbs of large cities, as well as to new towns of more sanitary and aesthetic conditions than the ordinary ones.

A Garden city represents an instinctive and unconscious movement towards the rational architecture of cities; it is by no means the outcome of a previous study of the darwinian and hegelian theories relating to the evolution of the form of cities, which keeps pace with the evolution of the other forms of Nature, more especially of the inventions of mankind.

THE LINEAL CITY

Is a Spanish invention by D. Arturo Soria y Mata, disclosed sixteen years before, i. e. in 1882 in the Spanish journal *El Progreso*, consequently being Spanish, it has against it the discredit, to a great extent unjustified, which Spain has to endure on account of her faults and her merits during the past centuries; another circumstance against it is the lack of union which unhappily prevails amongst Spaniards.

The denomination of Lineal City, not only implicitly includes that of garden-city, but is also clearer, the adjective «lineal» fully expressing the architectural design of the city.

The denomination of garden-city is somewhat deficient; perhaps that of «grove-city» would be more complete, since trees are considered as a more important part of a residence than garden flowers.

A lineal-city is, in the first place, a grove-city, then a garden-city, but over and above all, the special lineal form in which it is designed, embraces and resolves every problem in connection with town planning; indeed, it is the «desideratum» of a city. The importance of lineal cities will depend on the number of railway lines that pass through them, and on the traffic of these lines both these factors bearing proportion with the importance of the «core-cities» they are intended to connect.

Thus, for example, a lineal city connecting Paris with Lyons, Paris with Bordeaux or Berlin with Vienna, would require a main street of at least 100 metres wide, with a double railway line for vehicles running at the rate of 200 kilometers an hour; another double line for speeds of 100 kilometres an hour, and two further double lines for the normal speeds of tramcars.

A lineal city joining two towns of 10.000 habitants each, would only require a main street 40 metres wide, having a double railway track for speeds under 56 kilometers an hour.

The planning of lineal cities is invariably in pursuance of philosophical and scientific principles; it is the logical outcome of Darwin's and Hegel's theories.

Considered from this point of view the Ciudad Lineal would be an English and German invention because of its origin, and Spanish, because of its author.

Lineal cities are perfect and definite forms for the whole surface of the Earth.

In the planning of a lineal city, the railway or tram-car line is the first thing. Then, running parallel to the double railway line, which is the axis and, so to say, «spine» of the City, the main street should be designed with transverse streets in right angles thereto.

The principle on which a lineal city is planned, embraces all the problems relating to the rational architecture of cities in the full scope of each; it can therefore apply;

- a) to the settlement of derelict or badly cultivated tracts of land and of manorial fiefs or inclosures of ground.
- b) to the settlement and civilisation of new or behindhand countries.
- c) to the more equitable distribution of the Earth.
- d) as suburbs or outskirts of the present cities.
- e) as new lineal cities joining the existing «core cities», thus designing a vast triangulation system over the whole surface of the Earth, which will be the source of the welfare and blessing of mankind in every respect

In a Garden City, the problem of locomotion is postponed to the very last.

In a Garden City, the aggregate amount of periods of time employed in going from each separate house to all the others, is larger than in a Lineal City.

In every Garden City, a traveller is compelled to walk, as an average, a distance of more than 300 metres from his house to the railway-station.

Life in a Garden City makes it impossible to perfectly combine the advantages of civilisation with the enjoyment of country life.

The installation expenses and upkeep of municipal services are very heavy in garden-cities, on account of the streets being so winding and narrow.

A Garden City resolves only in part one of the problems connected with town planning viz: the separation of residences from each other, and yet in an imperfect manner, since it allows of grouping houses in blocks of two, four and even more together.

The chief mistake in the design of garden-cities consists in not bearing in mind or in ignoring that every existing city, both large and small, were originally garden-cities, and that for their past and present development it has been necessary to remove the trees and flowers which embellished them. As a consequence, the houses are being gradually heaped up all around the central and most important part of the city, for which reason it follows that they should be designated as «core-cities», as against the modern Spanish invention dealing with the rational architecture of cities.

Garden-cities, just because of their origin, and in spite of Howard and other people who share his views, will change into agglomerated cities or core-cities like the existing ones.

In garden-cities, like in every existing city, no matter whether large or small, there is a preferred spot or place where the value of land property reaches its maximum, hence the reason of our calling them «core-cities». Radially from the centre, the value of land gradually decreases by concentric and substantially parallel curves down to the end of the outskirts of the town.

Garden cities are a source of hatred, inasmuch as their structural design tends to the benefit of the well-to-do people only, viz:

- a) by excluding the working classes in some of them.
- b) by compelling workmen to be closely dependent on the service of factories in others, although endeavouring to afford them welfare in other respects.
- c) by preventing them from becoming freeholders of the land, since they are only allowed to be leaseholders, or on account of the construction and exploitation regulations of the garden-city.

RESUME

Our scheme of Lineal City is, or at least we consider it to be, a superior form of city to that of garden cities.

The question now arises whether there are still better forms of cities than the lineal ones? Possibly those which may be derived from such improvements in locomotion means which are already known and those to come, since, as hereinbefore stated, the forms of cities are determined by locomotion means.

The improvements in locomotion by sea have induced the afflux of inlanders of every country in the world towards the coasts, and to the most propitious spots along the seaside.

However, from this means of locomotion, new forms are not likely to arise.

It is quite possible that locomotion by air may suggest improvements and further comfort, as far as detached residences are concerned, but not for residences and buildings grouped in the shape of cities.

Motor-car locomotion may possibly suggest new forms of cities in the future, but for the present it will be merely an efficient means to propagate the idea of lineal cities and to the exclusive benefit of well-to-do people, by transforming the present roads and those that may be henceforward constructed, into main streets of lineal cities wherein motor-cars would be substituted for railways, for although the former system of locomotion has heavier working expenses, yet its installation is much cheaper than that of a railway or tram-car line.

Nevertheless, until more perfect and improved means are devised for overland transportation, than railways operated by electric traction, since they permit of the rapid and frequent conveyance of large numbers of passengers and large quantities of goods with cheapness and comfort, as well as with personal safety, lineal cities derived from this progress in locomotion means, will continue to be the fittest for living and the best from the different standpoints of civilisation.

In a Lineal City, the problem of locomotion is considered as the first and foremost.

In a Lineal City, the aggregate amount of periods of time employed in going from each separate house to all the others, is a minimum; hence its form is more perfect.

In the «Ciudad Lineal», which is now rapidly being constructed in the Madrid environs, a resident has only to walk an average distance of 80 metres, at the outside, from his place to the railway line. Now, if we only reckon what this difference in time, work, and money means, when multiplied by the number of days in the year and by every circumstance of life, it will be readily seen that a Lineal City excels in every respect a Garden-city.

In a Lineal City, urban life with all the comfort and refinements of civilisation, is perfectly consistent with the pleasures of healthy country life suggested by the laws of Nature.

The installation expenses and upkeep of municipal services are much cheaper in lineal cities, because of their wide and straight streets.

Lineal Cities resolve this problem much better, by only admitting residences and buildings altogether detached from each other. Furthermore, the resolution of the locomotion problem is the key to all the others relating to municipal services.

Lineal Cities will never alter their form, just because in their design, the problem of locomotion is considered as the leading and fundamental one in town planning, and because only one fifth of the land is taken up for residence.

In the lineal cities of the future, the maximum value of land property, instead of being confined in a central spot, will extend all along the front or facing lines of the main street determined by the railway line.

On the other hand, Lineal Cities will tend to make those who live in them love each other, since the structural design of the city is based on altruistic and genuinely christian, brotherly and provident feelings, thus benefiting all classes of society, more especially the working classes, as it permits them to enjoy the invaluable advantage of a complete freedom, together with the holding of a small portion of land.

Ferrocarril á Colmenar Viejo

SALIDA DE CUATRO CAMINOS.—A las 5,25 y 7,34 de la mañana y á las 2,20 y 7,50 de la tarde.

SALIDA DE COLMENAR.—A las 3,28 y 7,28 de la mañana y á las 12,30 y 6 de la tarde.

Los domingos, además de estos trenes, saldrá otro á las 8,12 de la noche.

PRECIOS.—De Cuatro Caminos á Colmenar ó viceversa 3,50 pesetas en 1.ª clase y 2,75 en 2.ª clase.

BILLETES Á PRECIO REDUCIDO.—En los trenes que salen de Colmenar Viejo á las 3,28 de la madrugada y de Cuatro Caminos á las 5,25: Por un viaje de Colmenar á Cuatro Caminos ó viceversa, 1,50 pesetas.

Billetes de ida y vuelta para los domingos en 2.ª clase:

De Cuatro Caminos á Colmenar y regreso, 3,00 pesetas.

De Tetuán á Colmenar y regreso, 2,70 pesetas.

De Fuencarral á Colmenar y regreso, 2,00 pesetas.

El viaje de ida se efectuará en los trenes que salen de Cuatro Caminos á las 5,25 ó 7,34 de la mañana, y el de regreso en los que salen de Colmenar á las 6 de la tarde y 8 á 12 de la noche.

La expendición de estos billetes se verificará en las respectivas estaciones durante toda la semana, incluso

el domingo, hasta media hora antes de la salida del tren para que han de utilizarse. El viaje de regreso debe efectuarse el mismo día.

TARJETA DE ABONO.—Con dos retratos para utilizarla indistintamente por cada uno de los interesados: 45 pesetas al mes por un viaje diario de ida y otro de vuelta, entre Colmenar y Cuatro Caminos, precisamente en los trenes que salen de Colmenar á las 3,28 de la madrugada y de Cuatro Caminos á las 2,20 de la tarde.

La Empresa de Coches de Manuel Simón se encarga del transporte de cantarillas de leche entre Miraflores y Madrid por 10 pesetas mensuales y admite encargos á razón de pesetas 0,50 por fracción de 10 kilos entre Colmenar y Miraflores.

Los bultos cuyo peso no exceda de 20 kilos que se lleven como equipaje se transportarán gratuitamente.

Dirección telegráfica y telefónica

Cuantas personas tengan necesidad de dirigir telegramas ó telefonemas á la Compañía Madrileña de Urbanización deben hacerlo en la siguiente forma: «LINEAL-TELÉFONOS» Madrid, porque haciéndolo así llegan los despachos con dos horas de anticipación.

MARINELLI, DENTISTA, precios moderados para los vecinos de la Ciudad Lineal. Hortaleza, 14 y 16.

Imp. Ciudad Lineal. Admón. Lagasca, 6, bajo. — Teléf. 1.215

CAÑIZOS SEMIMETÁLICOS

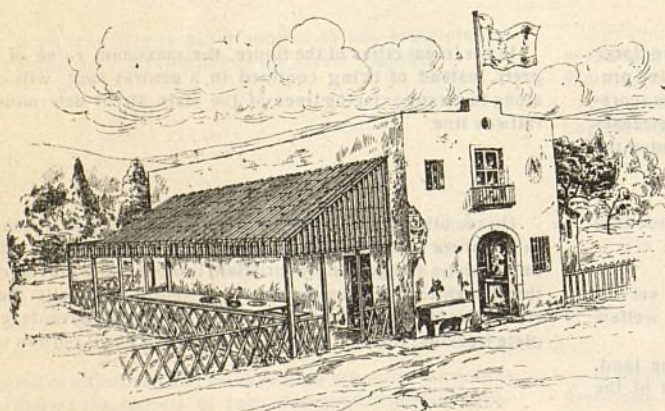
PRIVILEGIADOS**LO MÁS PRÁCTICO****LO MÁS ECONÓMICO**

para procurar una

AGRADABLE SOMBRA

en jardines, huertas, patios, terrazas de casas de campo, villas, balnearios, etc.; para la construcción de cubiertas provisionales, toldos,

: : : umbráculos, etc. : : : :

**CUESTA POCO ♦ DURA MUCHO**

PIDANSE PRECIOS Y MUESTRAS Á

FÁBRICAS

RIVIÈRE

FUNDADAS EN 1854

Ronda San Pedro, 58**BARCELONA****CASA EN MADRID: CALLE DEL PRADO, 4**