

La Ciudad Lineal

Revista científica de higiene agricultura, ingeniería y urbanización

AÑO XXI

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: LAGASCA, 6, BAJO

NÚM 634

Madrid (Canillejas) 10 de Julio de 1916

Sumario: ARTURO SORIA: ¿Por qué somos pobres los españoles?—Las diversas aplicaciones del papel.—Las hormigas guerreras.—Destrucción de las algas en los depósitos de agua.—URBANIZACIÓN: Nuestras noticias. Anuncios.

¿Por qué somos pobres los españoles?⁽¹⁾

Allá va un caso con la demostración correspondiente; y multiplicando por los millones de casos análogos ó parecidos tendremos como producto resultante una cifra total expresiva de la general pobreza de España, ó sea la explicación del por qué progresando mucho con relación á cien años antes, caminamos con retraso enorme respecto de otras naciones.

Ya circulan vagones de mercancías por los tranvías madrileños con gran satisfacción del señor Duque de Almodóvar del Valle, alcalde y del exconcejal Sr. Álvarez Arranz, que viene luchando por conseguirlo desde hace un año.

Del modesto principio de este tráfico se desarrollará un movimiento enorme de mercancías por las líneas de los tranvías, que llegará á superar al movimiento de viajeros, como en todas las vías férreas acontece. El transporte se hará con mayor rapidez, en mejores condiciones higiénicas y con tendencia al abaratamiento de las subsistencias.

La empresa de los tranvías ganará un poco y el pueblo de Madrid muchísimo. Los dueños de carros sufrirán por el momento una perturbación en su negocio, después ganarán más y habrá más carros como ha venido sucediendo desde que se establecieron los primeros ferrocarriles.

Las más gananciosas con esta novedad serán las compañías de ferrocarriles, aun cuando el general prejuicio de hostilidad al progreso les

haga suponer lo contrario. Es ley universal que las molestias de la virginidad de toda innovación duren poco y dejen franco paso á grandes satisfacciones y provechos.

¿Cómo y por qué se ha implantado esta mejora?

Se ha hecho de prisa, atropelladamente, saltando por los trámites administrativos y por las formalidades del expedienteo, dictatorialmente, si bien con la hoja de parra del carácter transitorio que es precisamente lo más definitivo de las cosas de España.

Se ha hecho revolucionariamente, por una huelga, que es una pequeña revolución, por la fuerza, aprovechando el general miedo indecoroso á la coacción de la fuerza bruta en vez de hacerlo D. Rafael Gasset como fuera su gusto, esto es, pacíficamente, por los dictados del entendimiento, con valor cívico, sin miedo á la maledicencia ni á ninguna de las pasiones que agitan la vida pública, con aquel *festina lente* (apresúrate despacio), de Carlos III, con aquella viril serenidad de los buenos gobernantes, de los verdaderos estadistas.

Pues esto que ahora se hace en 1916, tuve la clarividencia de pensarlo en 1871 —45 años há— y de pedirlo humildemente en respetuosa instancia al Ayuntamiento de Madrid.

¿Por qué se ha privado al vecindario madi-

(1) Véase en el número 591 de esta Revista, correspondiente al 30 de abril de 1915, el artículo acerca del mismo asunto.

leño durante más de cuarenta años de los beneficios cuantiosísimos del transporte ferroviario de mercancías por el interior de Madrid?

¡Ahl, es que entonces don Arturo Soria sería hoy rico en vez de ser pobre...

Y digo para mi capote: Pero grandísimos tales y cuales, gobernantes altos, medianos y bajos —aquí todos los adjetivos omitidos en el Diccionario de la lengua.....— ¿no véis que por este camino es como se engrandece la nación aumentando el número de ricos, disminuyendo el de pobres, creando riqueza y repartiéndola mejor?

Mas no, este amplio criterio no es el que prevalece en España; somos pobres de bolsillo porque somos pobres de espíritu, porque somos envidiosos, porque somos más reaccionarios en lo económico que en lo religioso, en lo político y en lo científico.

Un botón de muestra del calvario sufrido por esta idea sencillísima y de escaso mérito, como mía, del transporte ferroviario de mercancías de las Estaciones á los Mercados de Madrid.

El título de «Tranvía de Estaciones y Mercados» indica bien que mi idea capital preferente, como fundador que fui de dicha línea, era el transporte de mercancías.

Presentada la instancia de referencia traté de activar su tramitación; pero la instancia no parecía por parte alguna á pesar de haber pasado por el Registro de entrada.

Era que el alcalde, á la sazón D. Simeón Avalos, arquitecto distinguido, hombre culto, de talento y buena persona, opinó que era un desatino el proyectado tranvía y que no merecía ser tramitada la petición, y para que no lo fuese metió la instancia en el cajón de su mesa para que en ella permaneciese mientras él fuese alcalde.

Durante ¡cuatro meses! perseguí á D. Simeón Avalos desde por la mañana hasta la hora de retirarse á su casa, en todas partes, en la calle, en el teatro, en el Ayuntamiento, haciéndole sufrir mi desagradable presencia.

Ya estaba yo muy inclinado á la agresión personal aunque nada hice ni dije á nadie en tal sentido, cuando D. Simeón Avalos se dignó recibirme en su despacho para decirme que no me cansase porque la instancia que me enseñó, y volvió á guardar, no saldría de su mesa.

Afeé su proceder, le hice ver que él tenía derecho á pensar y á resolver como quisiere mas no á resolver de plano á su capricho, sin forma-

lidad administrativa alguna, faltando á las disposiciones y costumbres vigentes.

Le rogué humildemente, á modo del Pedro Crespo en el Alcalde de Zalamea, que volviere sobre su acuerdo y ambos tuvimos la suerte de que don Simeón Avalos se venciese á sí mismo contrariando la intolerancia de sus prejuicios de buena fe, y en un arranque de noble generosidad accediese á mi petición.

¡Cuatro años! de calvario administrativo pasé con mil tropiezos parecidos hasta obtener la concesión del tranvía de Estaciones y Mercados en el verano de 1876 á pesar de la furibunda oposición de Cánovas omnipotente en la presidencia del Consejo de Ministros, de Romero Robledo semidios no menos omnipotente en el Ministerio de la Gobernación y como Gobernador Civil de Madrid, de Elduayen, un tío con toda la barba, como ahora dicen los castizos, con más pelos que un cepillo en el corazón político. Difícil es encarecer y explicar á los hombres de esta generación lo que significaba entonces el luchar contra estos tres colosos de la restauración alfonsina precisamente en el período álgido de su omnipotencia.

Obtenida la concesión tras un derroche de actividad y de brutales energías construí los ramales á los mercados de la Plaza de la Cebada y de los Mostenses y puestos permanecieron los carriles durante muchos años, pero sin el uso á que se destinaba la vía porque no pude vencer la resistencia de las Compañías de los ferrocarriles del Norte y del Mediodía á establecer las vías y el servicio en los muelles de mercancías. El David de la Biblia pudo con un solo gigante Goliat. Con dos gigantes como los míos quizá no hubiera vencido.

Lo ha logrado D. Rafael Gasset con clarividente energía prestando al pueblo de Madrid un señaladísimo servicio que nunca le agradeceremos bastante los madrileños. Cuando se toquen las incalculables provechosas consecuencias de su valiente Real orden de 30 de junio pondremos muy alto su nombre.

Hubo que levantar los carriles dando por inútil y perdido el trabajo mental, el trabajo material y el dinero invertidos en bien de Madrid y en busca también de un lucro legítimo.

Ahora, al cabo de ¡cuarenta años!, se vuelven á poner los carriles. Me alegro muchísimo, más que ningún otro madrileño y tan desinteresadamente como el que más, puesto que vendidos

hace muchos años mis derechos y mis acciones como concesionario no tengo parte en la empresa de los tranvías de Madrid.

El feo vicio en los españoles de la hostilidad sistemática á toda innovación, de la intolerancia, de la resistencia activa y pasiva á los inventos, á las mejoras de cualquier género, nos empobrece y nos envilece.

¿Cuándo nos corregiremos gobernantes y gobernados de nuestros defectos principales?

Al parecer, nunca, fuera de algún que otro caso excepcional como este del Sr. Gasset.

Calculo, pues, que dentro de otros cuarenta años otra huelga obligará á la Comunidad político-religiosa que entonces gobierne á dictar una Real orden diciendo:

Se declara la utilidad pública de la Ciudad Lineal, en vista de que no perjudica á nadie y de que no cuesta un céntimo al Tesoro Público semejante declaración en vano solicitada durante veintidos años por don Arturo Soria desde 1894 á 1916.

Á menos que D. Rafael Gasset no tenga en pro de la Ciudad Lineal otro rasgo como el de su excelente Real orden de 30 de junio.

Somos pobres de pesetas los españoles porque somos pobres de espíritu, porque los gobernantes con pocas excepciones son malos y los gobernados, por regla general, somos peores puesto que los toleramos.

Si el lector no se ha convencido con la demostración de mi teorema, puedo añadir muchos más datos de insuperable elocuencia.

Real orden 30 junio 1916.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia firmada por el Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Madrid fecha 29 del corriente mes, solicitando con motivo de la huelga de carros de transportes, que con la urgencia que las circunstancias lo mandan, se conceda la oportuna autorización para poder prolongar las vías de los tranvías de esta capital hasta los muelles de las estaciones del Norte, Mediodía, Delicias, San Martín de Valdeiglesias y Arganda y al interior de los mercados de la Cebada y de los Mostenses,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido otorgar, con carácter transitorio, las autorizaciones solicitadas, debiendo atenerse el Ayuntamiento á las indicaciones que en cada caso formule la Inspección técnica y administrativa de ferrocarriles para el establecimiento de las nuevas vías dentro de los perímetros de las estaciones.

Ésta es la disposición acertadísima y valiente de D. Rafael Gasset, que ha pasado casi inadvertida, sin bombos, por la Prensa madrileña, y que será un timbre glorioso de su administración.

¡En veinticuatro horas! ¡Hay que ver la carreta de la administración pública caminando como un automóvil!

Arturo Soria

LAS DIVERSAS APLICACIONES DEL PAPEL

La actual crisis papelerera por que atraviesa el mundo entero nos hace recordar los innumerables empleos que se ha venido dando al papel, además de los ya conocidos para los libros, periódicos, etc., empapelado de habitaciones, embalaje y otros corrientes que constantemente vemos.

El papel tenía antes de la guerra muy diversos usos, pero ahora se escatima hasta para envolver el pan en las tahonas, pues su carestía arruina á los pobrecitos panaderos aun vendiendo los panecillos faltos de peso.

La pulpa de papel no solamente sirve para hacer objetos más ó menos quebradizos, sino que hasta se ha empleado para fabricar cosas sólidas, fuertes y resistentes.

Una fábrica de Londres tiene destinada una

de las amplias plantas de su edificio exclusivamente para tejer en finísimas hebras la citada pasta para la fabricación de camisas para los mecheros de gas.

Con la misma substancia, y sometida á enormes presiones, se hace una especie de piedra que imita tan perfectamente al mármol, que, después de pulido, labrado ó esculpido por un escultor, es imposible, á simple vista, afirmar si es verdadero mármol ó pasta de papel. En Inglaterra, sobre todo en el campo, es muy corriente que las repisas y las jambas de las chimeneas sean de papel, cosa que la inmensa mayoría de los inquilinos ignoran, pues su aspecto, su dureza, su composición toda imita tan bien al mármol que al tratar de determinar la diferencia de una materia á otra resiste al más minucioso examen.

Tejas, artesonados, cornisas, zócalos y ornamentos de todas clases para la construcción de hoteles y quintas se hacen constantemente con la pulpa de papel y dan excelente resultado.

En el año 1878 hubo en Berlín una Exposición de papel donde se vieron los objetos más raros fabricados con esta substancia, al parecer tan frágil y ligera.

Una de las cosas que más llamaron la atención de aquella exhibición de los diferentes empleos del papel, fué una casa hecha totalmente con esta substancia. Las paredes y el tejado eran de papel, é igualmente de papel eran todos los objetos, muebles y adornos del interior. Las mesas de comedor y de cocina, los veladores,

las sillas, butacas, sofás y mecedoras eran de papel; con el mismo material se habían construido las camas, las mesillas de noche, los marcos de los cuadros y espejos, así como la ornamentación de techos y paredes era de pasta de papel.

Si esto se hacía hace treinta y ocho años, nada es de extrañar que con lo mucho que han adelantado los procedimientos industriales, se construyan en la actualidad toda clase de objetos con la pasta del papel.

Lo que dentro de poco tiempo no podrá hacerse, si la crisis continúa, serán libros y periódicos, y quizá tengamos que volver á escribir en pergamino como lo hacían los antiguos.

LAS HORMIGAS GUERRERAS

Según el resultado de recientes investigaciones hechas por varios entomólogos parece estar comprobado el renacimiento del espíritu guerrero de las hormigas durante los dos últimos años, pues tribus hormiguescas que hasta ahora habían sido siempre pacíficas se han hecho irascibles, mientras otras que sólo acostumbraban á luchar por el alimento de cada día y por «hacer provisiones allá para el invierno» luchan en la actualidad por el solo deseo de destruirse.

La transformación es tan sorprendente que hace pensar á los naturalistas aficionados á estas curiosas observaciones si los previsores insectos serán también víctimas de la misma tempestad psicológica que aflige á las potencias europeas.

¿Acaso, en sus interminables correrías por el espacio, ha penetrado la Tierra en alguna zona afectada por ciertas vibraciones, ó rayos, ó materias tenues y sutiles que despierten la locura de la guerra? Si así fuera, naturalmente, era de esperarse que las hormigas sintiesen también, y tal vez hasta antes que los hombres, los efectos del marcial agente, y el fenómeno quedaría satisfactoriamente explicado. ¿Ó acaso, por ventura, las tormentas de odio y de frenética pasión, la fiera irritación y los sanguinarios desbordamientos que destruyen á Europa despiertan ecos á los cuales responden las sensibles moradoras de los hormigueros? Ambas teorías tienen algo de extraño, pero ¿de qué otro modo podría explicarse la súbita transformación de la idiosin-

crasia y las costumbres de insectos cuyos hábitos eran cosa establecida desde hace muchos siglos?

La metamorfosis más significativa es la que se ha efectuado en la vida de las hormigas conocidas con el nombre de *hercúleas*, las cuales, aunque es verdad que acostumbraban á entregarse á la guerra, lo hacían sólo para arrancarles el alimento ó los hijos al enemigo. Hoy las diminutas combatientes pasan desapercibidos los depósitos alimenticios de las ciudades ú hormigueros que «toman», y su único propósito parece ser el de matar, ya que después de la victoria regresan á su propio campamento con las minúsculas «pinzas» ó antenas vacías, cuando no cargadas con sus propios heridos.

Las hormigas no tienen otras armas que sus seis diminutas patitas y las pequeñas antenas colocadas á uno y otro lado de la boca, las cuales son tan duras y afiladas que algunas veces producen el mismo efecto que la punta de una aguja de coser. Por último, y esta es la parte más principal del equipo ofensivo de las hormigas, tienen la vesícula donde llevan el veneno, líquido flamígero que en su guerra usan á manera de artillería. Esta vesícula está colocada en una posición que obliga á la hormiga á apoyarse sobre las dos patas posteriores para expeler el veneno, que entonces puede llegar á distancias que á veces pasan de dos pies.

Á propósito de la semejanza que tiene la guerra que actualmente se hacen las hormigas

con la que al presente libran la naciones europeas, el doctor Sanjean hace una interesante narración de los combates entre dos ejércitos de hormigas, por él observados, en los cuales sus respectivos hormigueros estaban separados por unos cien pies de distancia y formados por una multitud de insectos aproximadamente igual.

Los dos ejércitos salieron casi al mismo tiempo y se encontraron en el centro de la distancia que separaba una colonia beligerante de la otra. Evidentemente ambos eran partidarios de los movimientos en masa, y alcanzaban hasta cincuenta pies de largo por dos de ancho. Pero lo más sorprendente de todo fué la serie de maniobras para posesionarse de las posiciones ventajosas. Todo ello parecía absolutamente científico; millares tras millares de insectos se avalanzaban precipitadamente sobre cualquier altura ó ligero accidente del terreno, y desde allí lanzaban con fiereza su veneno, que representaba la artillería, sobre las filas enemigas. La infantería combatía aparte y usaba exclusivamente sus aceradas antenas. De detrás del frente llegaban continuamente refuerzos, y ambos lados capturaron gran número de prisioneros, los cuales eran conducidos hacia el fondo de la línea por diminutas hormigas, mientras otras se aprestaban á llenar prontamente sus puestos en el frente. La línea de combate, que al comienzo era de dos pies, fué extendiéndose gradualmente hasta alcanzar tres. Desde una gran distancia, en torno del campo de batalla se percibía un olor acre desagradable. En el suelo se veían numerosas hormigas muertas, á veces en gru-

pos considerables, cubiertas del fórmico veneno.

Con la llegada de la noche la intensidad de la batalla fué disminuyendo gradualmente, hasta que de ambos lados se retiraron á sus respectivos campamentos. Al rayar la aurora del siguiente día, sin embargo, comenzaron á formar otra vez los grupos y á avanzar de nuevo y el ataque alcanzó una furia y una desesperación mayores que en la jornada anterior, hasta que uno de los bandos derrotó al otro, de tal modo que muy pocas hormigas lograron regresar á su hormiguero, porque las vencedoras, de acuerdo con la mejor doctrina militar, trataron de recoger los frutos completos de su victoria, obligando á dispersarse á las que quedaron con vida.

En el curso de la batalla la concentración y el ardor de las hormigas eran tales, que nada alcanzaba á distraerlas, de modo que los diminutos combatientes no se apercibieron siquiera de la presencia del humano explorador, á pesar de que éste se movía continuamente alrededor del campo. Los combatientes no tenían más que un objeto: destruir al enemigo.

Mucho beneficiaría que ese espíritu guerrero se extendiera mucho más entre las hormigas y que llegara á tal extremo que se destruyeran por completo las unas á las otras, porque así los dueños de las casas de campo y los agricultores se verían libres de las molestias y de los perjuicios que ocasionan estos insectos.

Lo triste, lo verdaderamente horroroso, es la guerra entre los hombres que, por lo contrario de beneficiar, siembra la muerte, el hambre y la desolación por todas partes.

DESTRUCCIÓN DE LAS ALGAS EN LOS DEPÓSITOS DE AGUA

Ciertas algas microscópicas, á consecuencia de circunstancias favorables, se multiplican en los depósitos y vías de agua, despidiendo un olor repugnante y haciendo casi imposible el uso del líquido. Después de repetidas experiencias se ha comprobado que el sulfato de cobre en solución muy diluída destruye las algas rápidamente á muy poco coste. Empleando una solución de una parte de sulfato de cobre por 50.000 partes de agua, y siendo la temperatura de 21° desapareció una invasión de *spyrogyra*.

Posteriormente se ha aplicado este método innumerables veces y se ha demostrado que el sulfato de cobre al 1 por 10.000 destruye en un tiempo variable de tres á cuatro horas en invierno los bacilos del tifus y del cólera sin que el agua así tratada sea tóxica para el hombre ni para los animales.

Este procedimiento no reemplaza ni á la esterilización ni á la filtración de las aguas, pero para mayor precaución puede unirse á los expresados.



NUESTRAS NOTICIAS

Estado de la suspensión de pagos

Se está practicando actualmente la tasación de costas causadas en el Tribunal Supremo por la apelación interpuesta por los señores Urquijo y Compañía.

Como quiera que tiene que darse vista á la representación de la Compañía, al Ministerio Fiscal y á los señores Urquijo, todavía tardará bastantes días en que puedan devolverse los autos á la Audiencia.

Caminos vecinales

El Secretario de la Compañía y Vicepresidente de la Diputación Provincial, D. Arturo Soria y Hernández, ha presentado una proposición para que sean construídos unos 200 kilómetros de caminos vecinales en los distritos de Alcalá de Henares y Colmenar Viejo-Torrelaguna.

Deseamos sea pronto una realidad, siquiera sea en parte, la construcción de dichas obras públicas.

Muchos pueblos de la provincia de Madrid carecen en absoluto de carreteras y de caminos vecinales y á remediar este vergonzoso abandono tiende la iniciativa del Sr. Soria en su razonada proposición.

Electricidad

Trabajos ejecutados durante el mes de junio:

Barajas.—Arreglar el alumbrado público; hacer una nueva acometida y quitar otras de abonados dados de baja; reponer 7 aisladores de alta.

Canillas.—Recorrer las líneas, colocando 4 aisladores de alta.

Canillejas.—Enderezar varios postes de baja y colocar cupones en otros; reponer 3 aisladores de alta.

Ciudad Lineal.—Recorrer la línea de alta de Ciudad Lineal á Vicálvaro; recorrer la red telefónica y arreglar algunos aparatos; colocar 2 lámparas de alumbrado público en la calle de López Vilches; enderezar varios postes y colocar cupones en otros, de las líneas de la calle principal; tender una nueva línea desde el transformador núm. 2 hasta el Parque para suministro de fluido á la máquina voladora; arreglar varias luces frente al pinar de Chamartín; hacer una nueva línea con 7 postes y red de protección para el suministro de fluido á los tejares de la segunda barriada; ventear un poste en la calle principal; rebajar otro y ventear otro en la de Peñuelas; hacer una acometida para un motor en una finca; arreglar un hilo roto en la calle de Protasio Gómez; colocar una farola de alumbrado público

en la calle de Bueso Pineda; colocar los grupos de la calle principal para la iluminación del trayecto hasta el Parque y repasar la instalación de éste para dejarla en condiciones de funcionamiento; arreglar 5 luces de alumbrado público; terminar la línea de alta para el Colegio de Huérfanos de la Armada con hilo de hierro y montar la caseta de transformación del mismo, dejándola en servicio.

Fuenlabrada.—Cambiar 3 lámparas fundidas; colocar un aislador de alta en la entrada de la caseta; arreglar un brazo de alumbrado público y recorrer las líneas de alta y baja.

Hortaleza.—Arreglar el alumbrado público; rebajar 7 postes en la línea de alta, enderezar 4 más y tensar toda la línea; reponer 5 aisladores de alta.

Humanes.—Recorrer las líneas de alta y baja; cambiar en la caseta 2 resistencias rotas.

Madrid Modeño.—Cambiar unos hilos en la línea de baja y colocar un montante.

Pueblo Nuevo.—Recorrer el alumbrado público y colocar una lámpara del mismo servicio en la calle de Vallejo.

Vallecas.—Recorrer la línea de alta y reponer varios aisladores rotos.

Ventas.—Arreglar la línea de baja; colocar un interruptor en la carretera del Este; continuar los trabajos de la línea nueva de alta colocando el hilo con su protección de doble suspensión, poleas, aisladores y unos marcos protectores en los postes, habiendo quedado casi completamente terminada la parte aérea de la línea.

Vicálvaro.—Reemplazar 4 postes por otros nuevos, rebajar uno y tensar el hilo en estos 5 vanos; templar la línea de baja del cuartel; reponer 5 aisladores en el cruce con el ferrocarril de Arganda; desmontar la caseta de Vallecas para aprovechar sus materiales; recorrer la línea de baja y reparar en ella tres cruces; colocar el transformador.

Villaverde.—Recorrer las líneas de alta y baja; recorrer el alumbrado público, arreglando 2 brazos y reponiendo 26 lámparas; reponer 5 aisladores y templar 2 vanos en la línea de alta de Gasificación.

Veraneo en Miraflores de la Sierra y Bustarviejo

Tradicionalmente muchas familias distinguidas de Madrid, y ahora con doble motivo por la facilidad de comunicaciones, van á pasar el verano á Miraflores de la Sierra y Bustarviejo, pueblos favorecidos por su situación topográfica, agradable temperatura refrige-

rante y aires sanos. Además de estos atractivos cuenta con la proximidad á Madrid, circunstancia que permite á muchas personas, que por sus negocios ú ocupaciones no pueden abandonar la capital largos interregnos, tener sus familias en los citados pueblos y visitarlas con frecuencia en rápidos y baratísimos viajes.

Á esto contribuye actualmente el hallarse en explotación la línea férrea de Madrid á Colmenar Viejo, de cuya estación están separados dichos pueblos 19 y 25 kilómetros respectivamente y para los que hay coches

Cooperaciones suscritas. 95.

Préstamos realizados hasta el día de la fecha. . . 73.

Los que deseen dinero con garantía de valores, de fincas rústicas próximas á las vías férreas ó fincas urbanas de la Compañía Madrileña de Urbanización dirijanse á las oficinas de esta Sociedad—que actualmente son las de la Compañía Madrileña de Urbanización en la Ciudad Lineal—y de 8 á 6 de la tarde.

«La Ciudad Lineal», Sociedad anónima por acciones de mil pesetas pagaderas por plazos mensuales de 25



CIUDAD LINEAL.—Casa de obrero, situada en la manzana 96

á la llegada de los trenes que salen de Cuatro Caminos á las 5,44; 7,34; 20,16 y 14,46.

La economía de los precios y la frecuencia de los viajes diarios, hacen que Miraflores de la Sierra sea uno de los pueblos más favorecidos por los veraneantes.

Las dos sociedades auxillares de la Compañía Madrileña de Urbanización

«Cooperativa de Préstamos de la Ciudad Lineal»:

El día 20 de cada mes se celebra reunión de la Junta de Gobierno, compuesta de los cinco individuos del Comité Directivo y los diez de la parte variable, que para el día 20 de julio corresponden á los cooperadores números 1 al 10.

«La Ciudad Lineal», continuadora de la obra de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Primeras ofertas de suscripción de acciones. 40 por 61 acciones.

Almacenes

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

De D. Luis Larrumbide, 9.510 kilos carbón galleta Asturias, 45.452 id. de Puertollano y 1.920 id. hulla de fragua.

De D. Federico Espinós, 996 kilos de aceite para unto de vías.

De la Sociedad Belga Pinares del Paular, 129 tablones de diferentes dimensiones, 75,65 metros tablón de pino, un carga-rayos, 28 pinas de encina, 40 tablas de 7 pies y 20 terciados.

De D. Pedro Bossi, 203,100 kilos hilo de cobre y 57 idem con espiral algodón.

De los Sres. Sanz Hermanos, 272 kilos acero redondo.

De D. Adolfo Hielscher, 2 metros tela aislante,

De D. Silverio Bengochea, 6 horquillas de bronce para polea de trolley, 24 grifas de empalme para red de tracción, 24 poleas de bronce para trolley, 500 kilos metal antifricción, 36 medios cojinetes de bronce para inducidos de coches, 24 terminales para bobinas inductoras, 13 purgadores de bronce, 48 casquillos para prensas grandes, 19 cojinetes de bronce para suspensión de motor para coches.

De la Sociedad Metalúrgica del Astillero, 3.024 kilos de carburo de calcio.

De D. R. de la Macorra y Comp.ª, 100 kilos pintura preparada blanco cinc.

De la Sociedad Anónima Talleres de Deusto, 19 sectores de acero fundido para coches eléctricos y una llanta para id.

De la casa A. E. G. Thomson, 7,300 kilos cartón aislante y 40 llantas de acero para ruedas de coches eléctricos.

De la Sociedad General de Representaciones, un ventilador para fragua, 144 hojas de sierra para hierro y un martillo de aire comprimido, tipo Boyer, para remaches.

De D. Mariano Failde, 9 cortinas para los coches de Colmenar.

De los Sres. Sierra y Sainz Hermanos, 50 tornillos, 58 tuercas, 328 remaches, 910 kilos hierro, 2 gruesas tornillos de latón, una id. id. de hierro, 150 tirafondos, 100 pasadores de aleta, 10 tajaderas de acero, 700 ovalillos, un kilo alambre recocido, dos piedras de afilar, 2 cañoneras para carro, 200 tornillos hexagonales, 801 kilos hierro chapa, 100 pasadores, 12 gruesas tornillos, 760 kilos hierro redondo y cuadrado, 920 gramos alambre de acero y 100 pasadores de aleta.

De la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, 50 llantas de acero para coches y 10 id. para locomotoras.

De los Sres. Portillo Hermanos, 750 gramos alambre de acero y 48 remaches.

De D. León Ornstein, 6 hojas cartón aislante y 5 metros tela id.

De D. Luis Villegas, 10 litros de bencina, 144 kilos aguarrás, 6 peines dobles, un litro ácido nítrico, 2 idem id. clorhídrico, 5 id. goma laca, 3 id. negro humo y 2 id. avena tostada.

De D. Simón Fonseca, 8,30 metros cúbicos de arena.

De D. M. Alonso y Ortega, 24 hojas de sierra.

De los Sres. Ochandarena Hermanos, un kilo alambre de acero y 700 gramos cartón aislante.

De Oxígeno Industrial, 97,755 metros cúbicos de oxígeno.

De La Camerana, 19.200 metros cinta de hilo, una pieza retor blanco, 12 forros de orillo y 200 gramos fieltro blanco.

De D. J. Dalmau Montero, 4 alicates universales con mango aislador.

De D. Carlos Dal Ré, 21 uniones á racord.

De Manufacturas de Acero, 190 limas y 18 triángulos.

De D. Juan Coronado, 24 escobas de brezo y 72 puertas.

De D. Antonio Ortega, 8 portaescobillas de motor.

De D. Fausto Conejo, 12 espuestas terreras.

De D. Eloy Antuña de Goicoechea, 150 tornillos hexagonales.

De D. Gustavo Chamorro, un litro tintura árnica, un id. agua oxigenada, un id. sublimado, un id. alcohol, una madeja seda de suturas, un frasco tintura iodo, una caja de neogeno, un frasco de colodión elástico simple, un id. de Salol, 500 gramos algodón en rama y 2 paquetes de gasa.

De la Sociedad Aceros San Martín, 7 soportes de suspensión de bolas de zapata para coches eléctricos.

Bibliografía

Hemos tenido ocasión de examinar el cuaderno número 63 de TASAS TELEGRÁFICAS INTERIORES E INTERNACIONALES Y DE LOS RADIOTELEGRAMAS EN QUE INTERVIENGAN ESTACIONES COSTERAS ESPAÑOLAS, vigentes desde 1.º de julio de 1916. Estas tasas están calculadas con la equivalencia de peseta por franco-oro según los datos oficiales y su autor, D. Celestino Goñi, del Cuerpo de Telégrafos ha hecho un trabajo acabado y útil que merece justos elogios.

Interesante

REGALOS QUE ESTA REVISTA HACE Á SUS SUSCRITORES.

En el presente número reproducimos las bases, grabados y descripciones de los hoteles.

Suscripciones recibidas son 333, de las cuales 220 forman parte del sorteo de 1.ª clase para una casa de 5.000 duros; 90 para el sorteo de 2.ª clase para una casa de 2.000 duros y 23 para el sorteo de 3.ª clase para una casa de 1.000 duros.

o o o

EL HORARIO DE LAS VÍAS FÉRREAS DE LA CIUDAD LINEAL, se publica en plana especial.

o o o

LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LA CIUDAD LINEAL, Y LA COMPARACIÓN DE LAS CIUDADES LINEALES CON LAS CIUDADES JARDINES, en francés, se insertan en otro lugar de este número.

o o o

PARA COMPRAR TERRENOS EN LA CIUDAD LINEAL, á pagar en 240 plazos mensuales, ó sea en 20 años, es conveniente leer la plana que dedicamos á «Venta de terrenos».

Viveros de la Compañía

Planta de tomate á 1,00 ptas. el 100.
Id. coliflor, lombarda y repollos, á 1,00 ptas. el 100.
Id. cebollino. á 0,50 ptas. el 100.

«MOR TALIZ». La mejor agua minero-medicinal. Infalible contra el estreñimiento. Deliciosa para la mesa.—Depósito: Barquillo, núm. 4. Teléfono núm. 3016.

Imp. Ciudad Lineal.—Teléf. S-12.—Admón. Lagasca, 6, bajo.