

MADRID MODERNO,

POR

D. MIGUEL MARTINEZ GINESTA.

DESCRIPCION DE TODOS SUS EDIFICIOS Y MONUMENTOS PÚBLICOS Y PARTICULARES.—NUEVAS CONSTRUCCIONES Y OBRAS DE ARTE.—ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES.—TALLERES Y ESTUDIOS DE ARTISTAS.—FOMENTO Y REFORMAS QUE NECESITA LA CAPITAL DE ESPAÑA.—SU IMPORTANCIA.—DOCUMENTOS OFICIALES DE INTERES GENERAL.—ACUERDOS DEL AYUNTAMIENTO Y DIPUTACION PROVINCIAL.—BIOGRAFÍAS Y RETRATOS DE OBREROS, DE ARTISTAS Y DE CUANTOS SE HAYAN DISTINGUIDO EN PRÓ DE MADRID.—DEFENSA DE LOS PROPIETARIOS Y CONTRIBUYENTES.—CONOCIMIENTOS ÚTILES.—CRÓNICA DE MADRID.—AUTÓGRAFOS DE PERSONAJES ILUSTRES.—BIBLIOGRAFÍA, ETC., ETC. (*Es propiedad.*)

SUMARIO.—*Descripcion del Omnibus y Camion tran-
via sistema Canterac.*—*Crónica de MADRID MODER-
NO.*—*La Convocatoria para la próxima Exposicion
de Bellas Artes.*—*Los proyectos del Sr. Abascal.*—*Quejas fundadas, de los vecinos de los barrios del
Sur y de Chamberí.*—*Ofrecimientos del Sr. Gul-
do, para construir una escuela modelo.*—*Ensanche
de la calle de Cadiz.*—*Obras de recomposicion en
los paseos y caminos del radio de Madrid.*—*Nuevo
balance municipal.*—*Reclamaciones atendibles de
los vecinos del barrio de Argüelles.*—*Generosa
accion de la Sociedad protectora de los Niños.*—*Nueva Junta de la Asociacion de propietarios.*—*Reparacion necesaria de las carreteras de la pro-
vincia de Madrid.*—*Junta Central para la proyec-
tada Exposicion Hispano Colonial.*—*Restauracion
del Salon de Columnas del Palacio Real.*—*Dipu-
tacion provincial—Sesion del 13 de Febrero.*—*Organizacion de las comisarias municipales.*—*Ayuntamiento.*—*Sesion del 23 de Febrero.*—*Conocimientos útiles.*—*Los puentes más largos
del mundo.*—*Pureza de la sal.*—*Nuevas vasijas
de papel.*—*Receta para el dolor de muelas.*

Grabados.—1.º *Vista de frente del ómnibus Cante-
rac.*—2.º *Vista de costado del mismo carruaje.*

MEMORIA DESCRIPTIVA

*De un sistema nuevo, que aplicado á los ca-
rruajes les permite, á voluntad, marchar
por las calles ó carreteras y adoptarse á
las vías de los tranvías, sin descarrilar,
(Invencion del Sr. Conde de Canterac).*

El principio fundamental, en que descansa el establecimiento de los tranvías para el servicio de viajeros en el interior de las poblaciones, es el siguiente: Siendo mucho menor el rozamiento que producen las ruedas sobre los rails, que el que producen las ruedas ordinarias sobre el empedrado de las calles, resulta que un caballo puede arrastrar, tres veces más carga, con un carruaje de tranvía que la que arrastraría con un carruaje ordinario.

Así se comprende que apesar de los grandes gastos que ocasiona la colocacion de la vía, las compañías de tranvía, trasporten los viajeros á grandes distancias por un precio tan módico, que motivaría la ruina de las que quisieran verificar dicho transporte, por medio de los carruajes ordinarios.

Ocasionando tan grandes ventajas al público, el establecimiento de tranvías, para el transporte

de viajeros, ocurre naturalmente la pregunta, de porqué dicha ventaja, no se ha hecho extensiva al transporte de mercancías, puesto que estas con relacion á su peso se hallan en iguales, sino mejores condiciones que los viajeros.

La respuesta es bien sencilla. No siendo fácil hacer descarrilar á un carruaje de tranvía, no les es posible trasportar mercancías, toda vez que de nada serviría que el punto de descarga se encontrase sobre la vía, puesto que si se detiene el carruaje para descargar, impide la circulacion de los demas, y separarlo de la vía no es posible, sino á costa de grandes esfuerzos y con deterioro del material.

Para resolver, esta dificultad sería necesario hallar un carruaje que reuniera las condiciones siguientes:

- 1.º Que pudiese á voluntad descarrilar en el momento que se quisiera.
- 2.º Que una vez puesto sobre los rails, no descarrile y goce al propio tiempo, de las ventajas de que gozan los carruajes de tranvía, respecto á la facilidad de traccion.
- 3.º Que puesto sobre el empedrado tenga todas las condiciones de un carruaje ordinario.
- 4.º Que la operacion de encarrilar ó descarrilar se efectue en poco tiempo y con pequeño esfuerzo.

El sistema del Sr. Conde de Canterac, está fundado en el principio de que son suficientes dos ruedas de pestaña, aun cuando se hallen sobre un mismo eje, para que una vez puesto el carruaje sobre la vía no descarrile, ni aun en las curvas de menor radio, siempre que sobre dichas ruedas de pestaña, gravite una parte de la carga del carruaje.

La verdad de este principio, ha quedado demostrada practicamente, en las experiencias verificadas con un camion de dicho sistema, el cual á la velocidad ordinaria de un coche de

tranvía, y á pesar de estar cegado en varios puntos el rail, no ha descarrilado, ni aun en curvas de 15 metros de radio, que son las mas cerradas que se pueden usar en las vías de los tranvías.

Es indispensable que el carruaje, tenga en sus ruedas traseras la misma batalla de la vía férrea del tranvía, con objeto de que dichas ruedas, marchen sobre los rails y produzcan el menor rozamiento posible, al par que se haga el movimiento suave y cómodo, como si fuera el de un coche de tranvía ordinario.

Consta el sistema en la adaptacion de dos ruedas de pestaña *CC*, (figuras 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,) unidas á un sólo eje, que forman cuerpo con el carruaje, y se hallan colocadas en el espacio que media entre las cuatro ruedas ordinarias.

El juego delantero con sus ruedas *EE*, se halla fijado á un plano inclinado *Q*, que resbala por otro *P* fijo en el carruaje. Unos rodillos *RR*, *SS* suavizando dicho movimiento, y un cerrojo *X*, contiene el plano inclinado *Q*, en sus dos posiciones *QQ*, extremas del movimiento. Cuando el plano *Q*, se halla en el punto mas elevado del plano inclinado *P*, las ruedas *EE* del juego delantero, se encuentran en el aire (como se indica en la figura del omnibus), y el carruaje apoyándose sobre las ruedas de pestaña *CC* y las ordinarias de atrás *DD*, se hallará en las mismas condiciones de un coche de tranvía propio para marchar por los rails, sin descarrilar.

Cuando el plano inclinado *Q*, se halla en el punto mas bajo del plano *P*, es decir en *Q*, (como sucede en el camion) las ruedas de pestaña *CC*, se encuentran suspendidas, y el carruaje, apoyándose en sus cuatro ruedas ordinarias *EE* y *DD*, será un carruaje ordinario propio para marchar por las calles ó carreteras sin rails.

El cerrojo *X*, se halla unido á una palanca, que maneja el conductor, y el movimiento de

avance ó retroceso del plano inclinado Q , se verifica por el esfuerzo de los caballos que tiran del carruaje en la forma siguiente:

Supongamos que el carruaje se halla sobre la vía (omnibus, figuras 1, 2, 3) y se le quiere descarrilar. El conductor apretará el freno F , por medio de la manivela G , hecho lo cual levantará el cerrojo X , y arreando á los caballos, estos no pudiendo en el primer momento arrastrar el carruaje, obligarán al plano inclinado Q , á resbalar por el plano P , con lo cual, apoyándose las ruedas ordinarias $E E$ del juego delantero en el terreno, levantarán el carruaje por su parte anterior y dejarán suspendidas las ruedas de pestaña $C C$. Cuando el plano inclinado Q , llega al límite, el cerrojo X , cae por su propio peso, y sujeta dicho plano inclinado Q , quedando entonces el carruaje tal y como parece el camión, es decir, convertido en carruaje ordinario, propio para marchar por las calles ó carreteras sin rails.

Suponiendo por el contrario, que de la posición que acabamos de describir, se quisiera convertir al carruaje en coche de tranvía; una vez puesto aproximadamente sobre la vía, el conductor apretará el freno F , como dijimos anteriormente, levantará el cerrojo X , y hecho esto, obligará á los caballos á recular, con lo cual el plano inclinado Q , con el juego delantero resbalará por el plano P , hasta que el cerrojo X , caiga por su propio peso, que será cuando el plano Q , llegue al punto mas alto del plano fijo P ; habiendo bajado por efecto de este movimiento la parte anterior del carruaje, hasta que las ruedas de pestaña $C C$, se hallen sobre los rails, el carruaje se hallará apoyado sobre dichas ruedas de pestaña $C C$, y las ordinarias de atrás $D D$, y por lo tanto propio para marchar por los rails sin descarrilar, como un coche de tranvía.

El juego delantero se halla sostenido por las gomas $A A$, que hacen el efecto de muelles.

para que el movimiento del carruaje sea mas suave cuando marcha por las calles. Dichas gomas pueden ser sustituidas por los muelles que de ordinario se usan en los carruajes.

En otro cuaderno publicaremos los dibujos del camión y ventajas del invento, de nuestro distinguido amigo, el Sr. Conde de Canterac: así vamos demostrando prácticamente que la publicación MADRID MODERNO, está llenando la patriótica misión que sin reparar en sacrificios, está cumpliendo.

MIGUEL MARTINEZ GINESTA.

CRÓNICA DE MADRID MODERNO.

Creemos prestar un servicio á los artistas que piensen concurrir á la Exposición de Bellas Artes, recordándoles que las obras que han de figurar en ella deberán ser entregadas en el pabellon Indo (paseo de la Castellana), en los días 1.º al 10 de Abril del presente año, ámbos inclusive.

LOS PROYECTOS DEL SR. ABASCAL.

El de empréstito de los cien millones de reales que proyecta realizar el ayuntamiento, se destinará una parte á extinguir el déficit que resulta en el presupuesto; otra para continuar las reformas hace tanto tiempo proyectadas y que están todavía sin realizar, y otra para acometer obras nuevas de alguna importancia. El empréstito se realizará por concurso, y ya han hecho al señor alcalde varias proposiciones casas españolas y extranjerías.

Realizado este empréstito, el Sr. Abascal desarrollaría una serie de proyectos, hoy en embrión, y sobre los cuales sólo es posible hacer breves indicaciones, porque indudablemente han de sufrir en sus detalles grandes cambios, al convertirse de ideas admitidas en principio, á proyectos en vías de práctica.

El primero de estos proyectos es el de levantar por el municipio, una nueva casa de la Villa, digna en un todo de la capital española y de los adelantos

modernos. Las actuales Casas Consistoriales no pueden ya contener las oficinas, archivos y bibliotecas, y se van creando cada vez mayores necesidades. Se construiría, por consiguiente, una Casa-Ayuntamiento en el Salon del Prado. Este edificio se levantaría en el centro del Prado, y en los terrenos laterales del palacio municipal se harían unos jardines, que servirían de paseos. Para proceder al estudio de este pensamiento, se abriría un concurso entre los arquitectos, fijando un plazo para la presentación de planos y Memorias, y cerrado éste, un jurado especial, elegiría el mejor entre los que se hubiesen presentado.

Segundo proyecto. Adquisición de nuevos edificios para ir llevando adelante el plan ya antiguo, de que cada distrito, pueda tener reunidos todos los servicios municipales, escuelas, Casas de Socorro, etc. etc., restando así una gran partida del capítulo de alquileres.

Tercer proyecto. Continuación de la gran vía proyectada de la calle de Preciados y estación del Norte, y terminación de la prolongación de la de Bailén hasta San Francisco.

Cuarto proyecto. Terminación del ensanche de las calles de Sevilla y Peligros. El de esta última comprende, además de la casa del núm. 18, todas las de la acera de izquierda, dejando á la calle la misma anchura que tiene á la entrada.

Quinto proyecto. Construcción de mercados para la venta al por menor, dejando los de la Cebada y Mostenses para las grandes contrataciones y depósitos. Los mercados de flores, de frutas y legumbres, y algunos otros proyectos sufrirán algunas reformas si se llevan adelante los anteriores.

Todos estos proyectos que hoy medita el Sr. Abascal se irán desarrollando y aumentando á medida que se normalice la marcha administrativa y financiera del municipio, y tan luego como se realice el empréstito.

Por varios vecinos de los barrios del Sur, se nos ruega la inserción de las siguientes líneas:

Aplaudiendo el celo del excelentísimo ayuntamiento, en vista de la mejora de varias aceras, nos vemos en la precisión de suplicar á su presidente se dé un paseo por la calle del Barrio Nuevo, á primeras horas de la mañana y al anochecer, y verá que á voz en grito pide por el ensanche de sus aceras. ó al menos se adoquine tan corta y principal vía, que sirve de paso á barrios tan populosos, habiéndolo hecho su antecesor con la trasversal de la Encomienda, que debió ser posterior á ésta y á la de Meson de Paredes. En ello recibirá agradecimiento de los vecinos de dichos barrios.

Algunos vecinos de Chamberí nos ruegan llamemos la atención del presidente del ayuntamiento, sobre el abandono en que se encuentra aquel barrio, y el mal estado de la vía pública, especialmente á la entrada del paseo de Luchana, por la calle de Fuenarral y glorieta de Bilbao, por cuyos sitios es imposible el tránsito en los días lluviosos.

Asegura un colega que el Sr. Abascal ha dirigido una comunicación al gobernador, pidiendo que se proceda á la clausura de los establecimientos y puestos de venta, sitios en las cercanías de Madrid, porque perjudican la recaudación de consumos.

Como testamentario del difunto D. Lucas Aguirre, el Sr. Galdo ha visitado al señor alcalde primero y le ofreció construir, por cuenta de la testamentaria, una escuela modelo digna de esta capital, con su dotación de profesores y material correspondiente.

El Sr. Abascal aceptó en nombre de Madrid el ofrecimiento, y acordaron en principio, que el ayuntamiento cedería los terrenos comprendidos entre la carretera de Aragon y el llamado camino del Retiro.

Varios dueños de casas de la calle de Cádiz y algunos de las inmediatas, desean la modificación de las medidas últimamente tomadas en la reedificación de algunas casas, que en dicha calle se están demo-

liendo, y de otras varias que por compra reciente deben serlo, á fin de dar el mayor ensanche posible á una calle tan próxima á la Puerta del Sol, como lo reclaman el ornato, la salubridad y la comodidad del vecindario y de los transeúntes.

No es dudoso que el ayuntamiento de Madrid atenderá á tan justa reclamacion.

El alcalde presidente del ayuntamiento, se ocupa en la actualidad, de llevar á efecto todas aquellas obras de recomposicion y rebacheo que sean necesarias en los paseos, carreteras y caminos comprendidos dentro del radio de Madrid, á cuyo efecto parece se destinarán algunas cantidades del capítulo de imprevistos.

Para la ejecucion de las obras de reforma y embellecimiento en diferentes puntos de la capital, parece que el Sr. Abascal tiene el propósito de realizar un empréstito, de unos setenta ú ochenta millones de reales, con un establecimiento de crédito de esta córte.

Para llevarlo á efecto, el Sr. Abascal espera conseguir del gobierno rebaje del encabezamiento seis millones de reales, cuya cantidad servirá de base al fin indicado.

En el despacho del Alcalde 1.º hubo el 11 de Marzo junta de alcaldes. Despues de tratar largamente acerca de las medidas higiénicas y sanitarias, acordóse tomar ciertas medidas de policia urbana con respecto á la marcha de carruajes, tranvias y carros, poniendo coto á los abusos de que ya se ha quejado la prensa en distintas ocasiones, y entre ellos el de que los tranvias y ómnibus conduzcan mayor número de personas que el puramente reglamentario; en cuanto á los carros, se castigará á los conductores que maltraten á los animales y conduzcan mas carga de la ordinaria.

El Sr. Abascal ha mandado hacer un nuevo balance, á fin de saber el estado del tesoro municipal; Parece que el alcalde primero no aprueba las eco-

nomias que para disminuir el déficit se proyectaban en casi todas las comisarias, pero que afectan á los servicios públicos.

Llamamos la atencion del ayuntamiento sobre las quejas producidas por el abandono en que se tiene el barrio de Argüelles. Es este tan grande, que en la parte de dicho barrio mas próxima al paseo de Areneros, no sólo se atascan los carros todos los dias en la calle de Ferraz, «sino que, dice *El Manifiesto*, hemos visto tambien atascado un coche de alquiler, sin haber podido llegar al número á donde iba dirigido, viéndose el cochero obligado á desenganchar el caballo y dejar el coche abandonado toda la noche, despues de haber cinco hombres, con barro hasta la rodilla, luchando inútilmente, para sacarlo del bache ó, mejor dicho, barranco en que había caido.»

Otras quejas se producen respecto á la situacion que ocupan los cajones del resguardo de consumos situados allí. Los vecinos del barrio desearian que fuesen trasladados al arroyo de San Bernardino.

La Sociedad Protectora de los niños, acaba de realizar otra generosa accion, prohibiendo un niño de mes y medio, huérfano. El ama residía con el niño en un pueblo de Guadalajara, y al no recibir noticias de la madre, vino á Madrid y encontró que esta había muerto. Sin recursos, ni conocimientos, vagaba por los alrededores de la Inclusa, con objeto de abandonar el niño en el torno; dos veces lo colocó en él, y otras tantas lo retiró llorando, por causarle gran pena desprenderse de él. Un caballero acertó á pasar por el sitio, y al anterarse del motivo de su llanto, la aconsejó que acudiera á la sociedad Protectora, que, como hemos dicho, ha prohibido el niño, encargando de su lactancia á la buena mujer que lo tenia.

S. M. la reina ha hecho inscribir como suscritora á la infanta heredera, y todas las Infantas hermanas de S. M. el Rey han seguido tan noble ejemplo.

En la última reunion celebrada por la Junta direc-

tiva de la Asociacion de propietarios, el señor marqués de Retortillo sostuvo con insistencia la dimision que tenía presentada, del cargo de presidente, y fué designado para reemplazarle el Sr. D. Fernando Corradi, primer vicepresidente. Por unanimidad se acordó rogar que retirasen sus dimisiones los señores duque de Moctezuma, marqués de Aguila-Real, Ucelay, Alcázar (D. Santiago), Balenchana, Liñan, Eguizabal y Sanchez Blanco.

Para la comision que ha de gestionar que las casas en calles de segundo y tercer orden tengan mayores alturas, fueron designados los señores marqués de Urquijo, conde de Bernar y marqués de Casa-Jimenez.

Anuncia un periódico que la direccion general de Obras públicas, se propone realizar en breve plazo la reparacion de todas las carreteras de esta provincia.

Pocas tareas más necesarias podrá emprender la direccion, porque nadie creará, al alejarse un poco de las puertas de Madrid, que sale de la capital de una monarquía; pero es necesario que el ayuntamiento por su parte mejore las vias de su pertenencia y que los paseos estén más cuidados, para que en cayendo cuatro gotas, no sea de todo punto imposible el tránsito.

El presidente del ayuntamiento de Madrid, Sr. Abascal, ha dispuesto que los empleados del municipio estén todos los dias á las doce, en sus respectivos negociados.

Ha quedado constituida el 7 de Marzo en la presidencia del Consejo de ministros, la Junta central para la Exposicion general española de la industria y de las artes.

Despues de breves y elocuentes frases del Sr. Sagasta, presidente de la reunion, ofreciendo coadyuvar, en nombre del gobierno, al buen éxito de un proyecto tan trascendental é importante, usó de la palabra el Sr. Silvela (D. Manuel), presidente efec-

tivo de la junta, y propuso que esta se dividiera en cuatro secciones, á saber: Hacienda, construccion, organizacion interior y organizacion exterior, indicando para presidentes de cada una de ellas, respectivamente, á los señores Ortiz de Pinedo, Madrazo (D. Federico), Castro y Serrano y Santos (D. J. Emilio). La junta así lo acordó, como tambien el nombramiento de un vice-presidente, que recayó en el Sr. Abascal, y el de dos secretarios, los Sres. baron del Castillo de Chirel, y Abarzuza.

Los señores Jaquete y Rodriguez Correa fueron nombrados para facilitar las relaciones que la junta haya de tener con el Ayuntamiento de Madrid y el Ministerio de Ultramar.

Propuso el Sr. Moret que se nombrara un secretario general con sueldo, pero no hubo acuerdo sobre este punto.

La reunion que fué bastante numerosa, duró una hora.

El salon de columnas del real Palacio está sufriendo una importante restauracion. Los frescos del techo, figurando una apoteosis, han sido hábilmente retocados por el pintor de Cámara D. Francisco Vicente.

Muy en breve terminarán las obras á fin de celebrar en dicho grandioso salon la solemne ceremonia del lavatorio.

DIPUTACION PROVINCIAL.

Bajo la presidencia del Sr. gobernador civil se abrió la sesion celebrada el 18 de Febrero por esta corporacion.

El señor conde de Xiquena, en un breve y elocuente discurso, manifestó la satisfaccion que sentia al encontrarse presidiéndola en virtud del cargo que le había sido confiado por el gobierno, y añadió que estaba penetrado del celo que todos los señores diputados desplegaban en el despacho de los asuntos concernientes á la administracion de los intereses de la provincia, con los cuales compartiria los tra-

bajos. Ofrecióles al mismo tiempo su mas decidida ayuda para resolver todas las cuestiones que afecten al desarrollo y bienestar de la provincia.

En nombre de la diputacion contestó el señor conde de la Romera, dando las gracias al señor gobernador por las frases benévolas que había pronunciado, manifestando al mismo tiempo que la corporacion, por su carácter esencialmente administrativo, no se ocuparía de otra cosa sinó de administrar los intereses de la provincia.

Terminó este acto con las rectificaciones de gracias y ofrecimientos de costumbre, y el señor conde de Xiquena abandonó la Presidencia, saliendo á despedirle una comision.

Entrando en la órden del dia, se aprobaron varios dictámenes de Hacienda, Gobernacion, Beneficencia y Fomento, entre ellos alguno sobre la reparacion de carreteras provinciales, y todos de un interés muy secundario.

El dictámen relativo á la creacion de un Museo provincial de histología, y dos plazas de médicos histológicos, quedó sobre la mesa, y fué retirado otro acerca de la provision de dos plazas de letrados con destino á la Beneficencia,

El señor Alcalde primero ha empezado ya á ocuparse de la organizacion de las comisarias municipales, despues de haber aceptado todas las dimisiones presentadas.

La que ántes se denominaba de Vías públicas, ha sido dividida en dos comisarias: una bajo la denominacion de paseos, caminos y carreteras; y otra de aceras y empedrados, habiendo sido nombrado para la primera el Sr. Bravo, y para la segunda Sr. Gomez (D. Antonio). La comisaria de Arbolados ha sido encomendada al Sr. Lara y el Sr. Colsa, que ántes la desempeñaba, ha sido designado para la de Fontanería y Alcantarillas.

AYUNTAMIENTO.

Sesion del 23 de Febrero.

Despues de aprobarse el despacho de oficio, el

Sr. Abascal pronunció breves palabras, manifestando el estado del, erario del municipio de Madrid, tratando ademas de las malas condiciones en que se encuentran los caminos inmediatos á Madrid.

Se retiró el Sr. Abascal y ocupó la presidencia el Señor Teresa Garcia.

Aprobáronse varias inclusiones en las listas electorales.

Se dió lectura despues al dictámen de la comision de cementerios, proponiendo los terrenos donde debe emplazarse el nuevo cementerio del Oeste, que fué aprobado.

Seguidamente se dió cuenta del de la comision de mercados, acerca del restablecimiento de la intervencion de granos, y á propuesta del Sr. Ramirez Bascan se acordó imprimir dicho dictámen, para que fuese estudiado con más detenimiento por los señores concejales.

Dióse cuenta despues del dictámen de la comision de tranvías sobre aprobacion del pliego de condiciones para la concesion del tranvia de circunvalacion.

Abierta discusion acerca de este particular, defendió el dictámen el señor Romero Paz, impugnándole el Sr. Moreno Elorza.

El dictámen fué aprobado.

Se leyó una reclamacion del consejo de Redenciones pidiendo lo que se le adeuda por las de los quintos de 1869.

Despues de otros dictámenes de poca importancia, que fueron aprobados, se acordó la subasta de las obras para terminar la Escuela modelo, y la reforma del reglamento de carruajes, ampliando hasta la una de la madrugada, la carrera de una peseta, la que habrá de regir desde luego.

LOS PUENTES

MÁS LARGOS DEL MUNDO.

El nuevo puente construido sobre el Volga, en el camino de hierro de Orenburg, á una distancia de 27 verts de Syzran, en el gobierno de Saratov, excede

en longitud á todos los puentes construidos hasta el día, excepcion hecha del Victoria, sobre el rio San Lorenzo, en Monreal, que tiene una milla y tres cuartos más de longitud. El puente sobre el Holandesch Diep, en Sloerdych, cerca de la desembocadura del Maas, y que ahora ocupa el tercer lugar, tiene seis metros ménos que el del Volga ya mencionado.

La longitud de este nuevo puente, como quizá recordarán los lectores del *Día*, porque lo hemos dicho hace algun tiempo, es de 1485 metros. Empezó á construirse el 17 de Agosto de 1977, tardándose por consiguiente tres años en su construccion: ha costado 4.650000 rublos, ó sean unos 17.562500 pesetas; y se han empleado 6.552500 kilogramos de hierro en su construccion: El puente tiene 15 arcos, y los planos fueron hechos por el profesor Boleloubsky, de San petersburgo. Despues de estos dos puentes mencionados, los siguientes en longitud en Europa, son los dos sobre el Dnieper, Kiev y Kremenschock respectivamente, en el gobierno de Pultova, el primero de los cuales tiene 1081 metros, y el segundo 975. Despues viene el puente sobre el Waal, en Bommel, provincia holandesa de Gelderland, que mide 917 metros. Sigue el puente sobre el Missisipi, construido de 1869 á 1874, y cuyo coste importó 50 millones de pesetas, es decir, casi el triple de lo que costó el del Volga, tiene 772 metros de longitud, y consta de tres arcos, midiendo el del centro 158 metros de ancho. Siguen despues el puente sobre el Vistula en Dirschan, Prusia del Este, y el puente del camino de hierro holandés sobre el Lek en Kilonburgo, entre Utrecht y Boxtel, los cuales miden cada uno 507 metros de largo, y por último, el puente Alexander, terminado el año pasado sobre el Neva, que mide 405 metros de longitud, ó sea ménos de la tercera parte del nuevo puente sobre el Volga y una sétima parte del Victoria.

El Día.

PUREZA DE LA SAL.

Para conocer si la sal contiene yeso ó alabastro, se disuelve en agua y se filtra. El residuo que el filtro

ha retenido, indicará, despues de desecado y pesado, la proporcion de materias extrañas.

La sal blanca debe disolverse sin residuo; la gris, no falsificada, contiene, á lo más, de uno á tres por ciento de sustancias insolubles.

Las vasijas de papel van acreditando que son lo que de ellas pudo esperarse desde luego y que serán un artículo importante de comercio. Sus ventajas son la baratura, la duracion y el poco peso. El cuerpo del casco se hace de una sola pieza de pulpa basta de madera. La presion á que se le somete es de 400 toneladas por pulgada cuadrada. Los fondos se hacen tambien de una pieza, y despues de asegurados á las vasijas, éstas resultan sobremanera ligeras, fuertes y convenientes bajo todos conceptos. Se hacen dos clases de cascos: unos para fruta, harina y otras sustancias secas, y otros cascos para aceite, grasas y liquidos de todas clases. Un barril de harina lleno se puede dejar caer desde un wagon al suelo sin dañarlo. La fruta embalada en estos cascos se conserva mejor que en los usuales, por ser más secos y escluir mejor el aire. Los barriles para sustancias líquidas se hacen sometiéndolos los barriles anteriores á un procedimiento muy sencillo, y se pueden llenar de aceite sin que experimente ninguna salida ni resudamiento. El ahorro de coste es de 50 por 100.

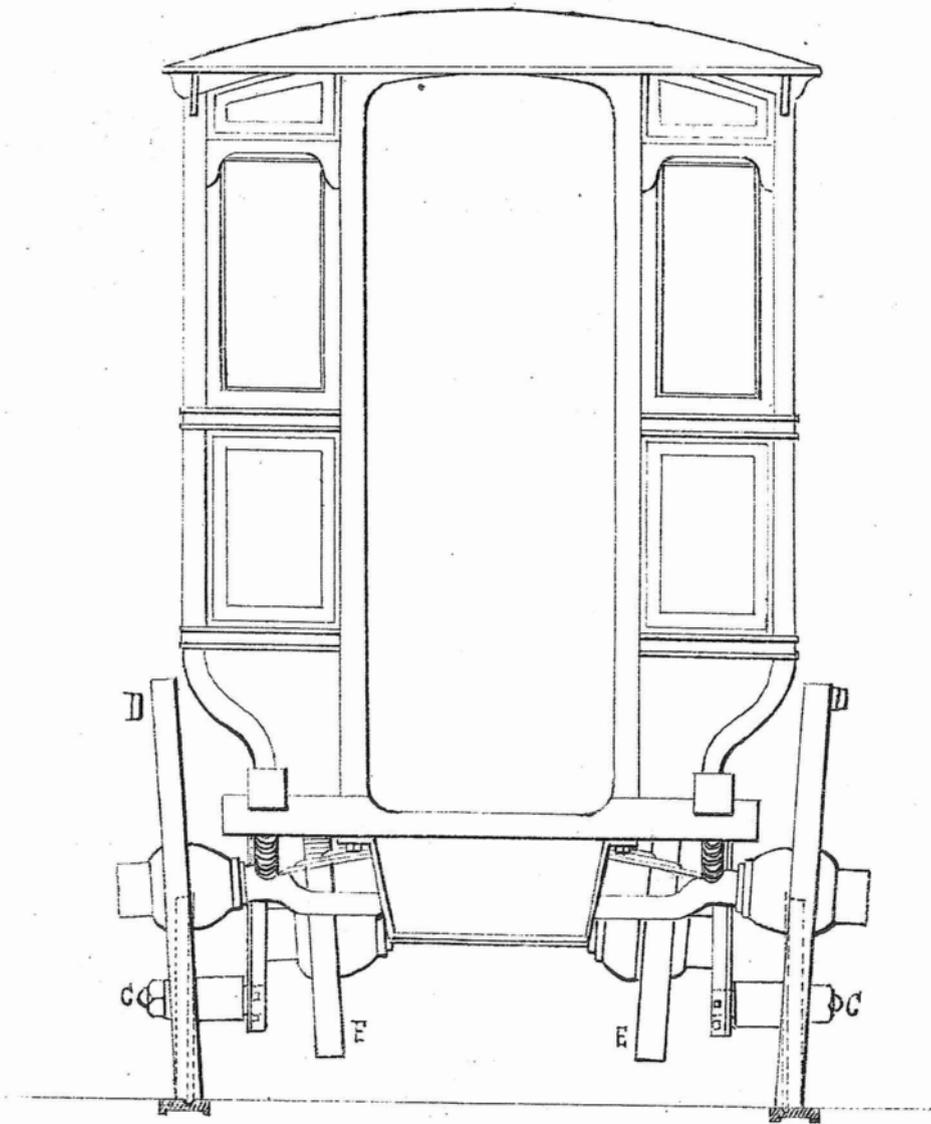
En España, aun cuando fuera sólo para envasar naranjas y uvas, los barriles deben tener una gran aplicacion; pero si además se agregan las pasas y los liquidos, parece que es de extremada importancia lo que puede hacerse aquí.

La pulpa de madera debe hacerse con fuerza hidráulica para que salga barata, y son muchos los miles de caballos de fuerza hidráulica que existen hoy en España sin aplicacion.

RECETA.

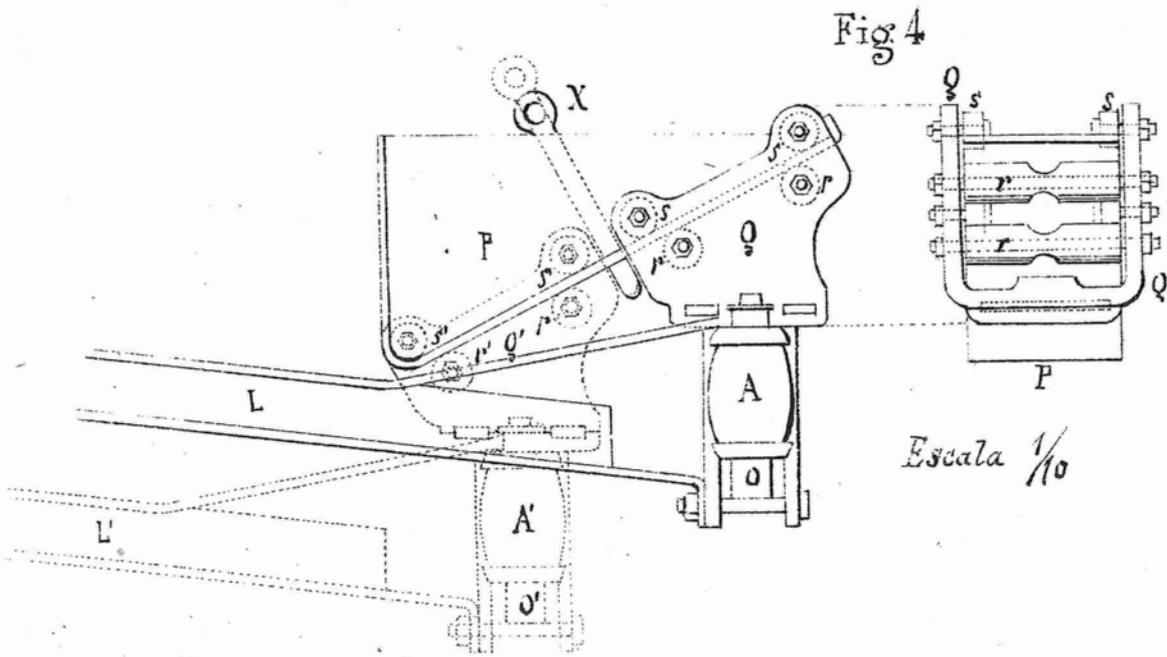
El doctor Henry Reynold, de Baltimore, usa el acetato de plomo para combatir el dolor de muelas, y le considera el mejor remedio de cuantos se han ensayado, siendo su efecto instantáneo. El paciente pone en la concavidad de la muela enferma quince centigramos de acetato de plomo, y á los dos ó tres minutos se escupe, y desaparece el dolor. Una friccion con aceite de beleño en las encías cura tambien á veces en corto tiempo los dolores de muelas más violentos.

MADRID MODERNO.



Vista posterior del omnibus tramvia sistema Canterac.

Vista de costado y seccion del mecanismo de cuñas.



Vista de frente de un camion-tramvia.

