

Memoria histórica

Con motivo del centenario de la aparición de la Revista *La Ciudad Lineal*, de D. Arturo Soria y Mata, y sobre cuya efemérides se han incluido dos trabajos en este número de *CYTET*, el contenido de esta selección de la "Memoria Histórica" está exclusivamente dedicado a recoger las cabeceras del número 0 y 1 de 1897 (de las que se reproducen algunas imágenes en el artículo de M.A. Maure de este número), con sus comentarios o artículos más relevantes que explicaran su finalidad y objetivos; así como seis breves artículos e informaciones significativos (no reproducidos desde entonces) publicados en la misma en años posteriores y sobre diversos temas. En ellos se muestra la variedad, orientación y apertura internacional de aquella *Revista* hacia las amplias cuestiones referentes a la disciplina fundada por Cerdá y, por entonces, conocida como 'higiene de construcción de ciudades', 'trazado de poblaciones' o *urbanización*, situándose como la primera revista del mundo especializada en lo que, luego, sería el *urbanismo*.

§ 1. Circular para los accionistas de la compañía madrileña de urbanización. Proyecto de periódico **LA CIUDAD LINEAL** [*Cabecera o mancheta del tabloide, s/f, aparecido entre enero y mayo de 1897, como número 0 de la futura revista "La Ciudad Lineal"; en la misma cabecera de esta Circular, bajo el título anterior y en cuerpo pequeño, se dice:*]

"Periódico dedicado á propagar las ventajas del nuevo sistema de urbanización en el desarrollo así de las grandes ciudades, como de pueblos pequeños, y al fomento de los intereses de todo género con la urbanización relacionados.—Las secciones más importantes del periódico estarán consagradas á los objetos siguientes: La higiene pública y privada; la compra y venta de terrenos y edificios en todos los pueblos de España, al contado ó á plazos, en comisión ó por cuenta propia; las cuentas y los trabajos de la Compañía Madrileña de Urbanización; la compra y venta de materiales de construcción; las concesiones, la construcción y la explotación de ferrocarriles y de tranvías; los vehículos mecánicos; la conducción, la elevación y distribución de aguas."

[*Y, como primer comentario de dicho tabloide Circular, se contiene el siguiente:*]

OBJETO DEL PERIÓDICO

"Satisfacer la necesidad de publicación frecuente y detallada de las cuentas y de los incesantes progresos de la Compañía Madrileña de Urbanización, con el menor gasto posible en los dos primeros años de la publicación y aspirando á convertirla desde luego en un negocio lucrativo é importante.

'La Ciudad Lineal' cuyos cimientos está construyendo la Compañía Madrileña de Urbanización, es un vivero de lícitos y considerables negocios en donde podrán ganar honradamente su subsistencia millares de familias.

La Ciudad Lineal, periódico, será el órgano de todos estos negocios y la expresión de todas estas patrióticas y humanitarias aspiraciones.

El tamaño del periódico será el de esta hoja cuando menos, doble casi siempre.

Se publicará una vez en cada quincena, por lo menos.

Se repartirá gratuitamente, por ahora, á los accionistas y á los principales centros de todas clases de Madrid y de Provincias.

La tirada será de 4.000 ejemplares."

§ 2. LA CIUDAD LINEAL. Órgano oficial de la Compañía madrileña de urbanización. Se publica quincenalmente. Redactor Jefe: DON ÁNGEL MUÑOZ. Año I. núm. I, Chamartín de la Rosa Segunda quincena de Mayo de 1897. [*Cabecera del n.º 1 de la Revista, con el siguiente comentario en cuerpo pequeño, incluido bajo la misma:*]

"La Compañía Madrileña de Urbanización tiene por objeto la creación en los alrededores de Madrid de barriadas cómodas, higiénicas y baratas, constituyendo con ellas la Ciudad Lineal, en donde se haga compatible la vida del campo con la proximidad al centro de los negocios y á las necesidades de la vida moderna, para aquellas [personas] cuyos medios de vida les imposibilitan la ausencia á largas distancias y la adquisición de costosas posesiones de recreo, condenándolas á vivir perpetuamente encerradas en el estrecho recinto de las calles de Madrid, respirando la atmósfera viciada y enervante de una población aglomerada.

El fin que persigue lleva consigo, como negocio mercantil, la explotación de todos los servicios urbanos que se relacionan con el fin principal, como compra y venta de terrenos, construcción de edificios, fabricación y venta de materiales de construcción, abastecimiento de aguas y de luz, construcción de tranvías y otros medios de locomoción y transporte."

[*Y su primer comentario a una columna, todo en cursivas, dice:*]

"LA CIUDAD LINEAL Y NUESTRA PUBLICACIÓN

La Ciudad Lineal, cuyos cimientos está construyendo la Compañía Madrileña de Urbanización, es una obra

altamente beneficiosa para Madrid, y por lo tanto, para los que en él viven. Es, así mismo, un vivero de lícitos y considerables negocios, donde podrán pagar honradamente su subsistencia centenares de familias.

La CIUDAD LINEAL, periódico, será desde hoy la expresión de tan patrióticas y humanitarias aspiraciones, y el órgano oficial de la Sociedad que dé a conocer la situación y desarrollo de sus negocios.

Por ser el principal objeto de nuestro periódico propagar una idea tan útil, esperamos que nuestros lectores han de dispensarle buena acogida, como igualmente la prensa, á quien saludamos cordialmente. Al propio tiempo solicitamos de todos su valiosísima ayuda, que tanto hemos de necesitar para el logro de nuestros propósitos."

[Su tercer artículo, tras la transcripción de un acuerdo del Consejo de Administración de la Compañía, decía:]

«LAS NUEVAS IDEAS»

"Por los años de 1882 y 83 vieron la luz en el periódico de Madrid *El Progreso* una serie de artículos en los cuales su autor [Arturo Soria y Mata] encarecía la necesidad de modificar las viviendas modestas, harto necesitadas de condiciones higiénicas.

Con tal reforma, no pedía el autor de los artículos citados que el propietario higienizase sus fincas en el casco de esta población; sabía sobradamente que el explotador jamás armonizará su desmedido interés con el interés, por modesto que sea, del explotado. Al típico casero no le afectan las estrecheces insanas del inquilino pobre; que éste pague y pague á tiempo, es lo que ambiciona, aunque para ello se prive, y prive á los suyos, del alimento más preciso; que la habitación es exageradamente reducida, y por tanto falta del aire preciso para la vida, no importa; que produzca en una proporción superior á sus dimensiones, aunque el habitante muera de asfixia; que sus ventanas, mejor dicho gateras, carezcan de vidrios que les resguarden de la intemperie, no importa; que ayuden á producir, aunque el inquilino se convierta en pulmoníaco constante.

Cierto es también, y fuerza es confesarlo noblemente, que entre estos caseros inhumanos hay algunos, no muchos, que se compadecen del pobre, y procuran algún alivio á su estrechez; pero los más tienen un corazón más endurecido que los muros de sus elevadísimos edificios.

Por estas razones y otras muchas que nuestros lectores conocerán, no les pidió el autor apoyo á su pensamiento, se lo pidió á los arquitectos. Así como los hay, decía, capaces de trazar una elevadísima casa, y hacer en un pequeño solar una soberbia finca de producción, les pedía que estudiasen, trazaran é hicieran ciudades sanas, cómodas, económicas, en una palabra, higiénicas. ¿Le oyeron? no; el arquitecto vive del propietario, y para éste, y á su antojo, calcula y traza.

Ante tales indiferencias no se arredró el autor de tan generosa idea; abarcó los obstáculos que se oponían á

su paso y se preparó á la lucha. Si los hombres de genio, y los inventores de todas las categorías, comprendiendo la transcendencia de sus creaciones, no estuviesen dotados de gran valor y perseverancia, sucumbirían ante los inconvenientes que forzosamente habrán de hallar en su camino. Las grandes concepciones llevan, casi siempre, aparejado tal cúmulo de sufrimientos y penalidades que sólo á las almas grandes les es dado sobrellevar.

Si los artículos publicados en el citado periódico no hallaron eco en la opinión, sirvieron de acicate á su autor, y lo que comenzó por pasatiempo se convirtió en idea fija; el estudio y el trabajo convirtieron la idea dudosa en fé ciega, la fé engendró el convencimiento.

En tal situación, y con los entusiasmos de un iluminado, en el año de 1892 publicó su autor un folleto que tituló *Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid á Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, en el que desarrollaba el plan completo de una población lineal, cuyas ventajas principales entre otras muchas son las siguientes: favorecer las construcciones de casas para obreros, en condiciones higiénicas y de baratura imposible en el casco de la población; su adquisición por los mismos con módicas cantidades mensuales hasta obtener su completa propiedad; la construcción de casas de campo ó de recreo, como tienen en crecido número todas las grandes capitales; la instalación de espaciosas fábricas y talleres, dotadas de aire y luz, de que carecen en la actualidad, y, por último, toda clase de grandes edificios, como cuarteles, colegios, oficinas, almacenes, etc., etc.

Establecer de esta suerte una calle de 48 kilómetros, que, principiando en Pozuelo, terminase en Fuencarral, constituyendo una serie de jardines en vez de los áridos alrededores de Madrid, dotada con ferrocarril, alumbrado eléctrico, calefacción por vapor, comunicación telefónica y aguas.

Con tan excelente idea, mejor dicho, invento, justo era que su autor esperase de las autoridades locales el amparo de tan hermoso y humanitario proyecto; pero el estado precario y angustioso de los fondos del común no consenten las protecciones que demandan lo útil y lo bueno. Los grandes capitales en nuestra sociedad rechazan los grandes proyectos porque carecen de costumbres en los negocios; no ambicionan más que el consumo de sus cuantiosas rentas, disfrutando de una vida que les aleja de toda intranquilidad y desasosiego.

Ante tales desencantos el autor de la Ciudad Lineal no desmaya, muda el rumbo, y, con perfecto acuerdo, vuelve la cara á los que han menester, y propagando su proyecto, hasta popularizarle, entre las clases pobres y modestas, halla lo que necesita, atención, entusiasmo y dinero con que poder dar cima, aunque de un modo lento, á su hermosa concepción.

Recibió el pedido de una primera acción, cuyo valor ó coste de 500 pesetas, habría de reintegrarse por mensualidades de á 10 pesetas, luego otra y otras, hasta el número de 1.181 á que en la actualidad asciende el de las suscritas. Con el importe de lo entregado por mensualidades posee la Sociedad, formada á tal objeto, terrenos de extensión de cuatro kilómetros, edificios

construidos, aguas elevadas por una poderosa máquina, y canalización de tubería de hierro en gran extensión; grandes plantaciones de árboles en muchos terrenos y calles de gran anchura, explanadas ya en una buena parte.

En una palabra, lo que fué desatendido por las autoridades y mirado con desprecio por los poderosos, es un hecho hoy, gracias, principalmente, á los esfuerzos de unos cuantos desheredados de la fortuna, llenos de entusiasmos por la idea convertida en hecho tangible y real. Pero si el autor ve realizados sus ensueños, deberá olvidar las penalidades, los sinsabores y los desprecios.

¿Qué innovador no ha sufrido de sus semejantes el calvario consiguiente? Guttenberg, Colón, Galileo, Bernardo de Palissy y tantos otros, ¿no sufrieron todo género de penalidades y privaciones, hasta la traición, la miseria y el hambre? Entre los grandes inventores modernos, más afortunados á causa de la ilustración y adelantamiento de los pueblos, ¿no han sufrido de sus contemporáneos los mayores desprecios y burlas, hasta ocasionarles á algunos la muerte producida por las heridas inferidas por la mano de la ingratitud? Estos, del mismo modo que aquéllos, han hallado al lado de la pobreza, patrimonio del genio, la traición. ¡Triste misión la del inventor que no teniendo más que su genio y su trabajo, ha de estar á la discreción del capitalista! Todo inventor tendrá, necesariamente, como Guttenberg su Fsút, Eust, como Colón su Boil, su Margarit ó su Aguado, como Galileo su Baldassare Capra. ¡Feliz mil veces será el genio que no halle en su camino la traición y el dolo!

Es muy fácil negar, calumniar y hasta burlarse de una verdad cualquiera; pero cuando los que la combaten, en vez de examinarla y comprobarla cierran los ojos, y en lugar de escuchar razones se tapan los oídos, bien puede asegurarse que la ignorancia, el orgullo ó el egoísmo, son el móvil exclusivo de su oposición.

Afortunadamente la humanidad camina impulsada por una fuerza superior y secreta hacia su indefinida perfección. En vano se levantarán obstáculos para que permanezca estacionaria; en vano se martirizarán las almas y se torturarán los cuerpos de los hombres para que no se comuniquen sus ideas y procuren su mejoramiento. Tanto valdría quererle oponer á las leyes de la naturaleza; y así como el agua evaporada forma las nubes que con su lluvia fertiliza la tierra; así como los rayos del sol al difundirse por la tierra, llevan á todas partes calor y vida, así también es condición de la naturaleza humana que los sentimientos, las ideas, los descubrimientos, todo cuanto contribuya á mejorar su condición física y á engrandecer su espíritu elevándole á las regiones de la verdad, la bondad, la belleza y la justicia, se hayan de comunicar y difundir para dar al hombre vida, energía y fortaleza durante su permanencia sobre la tierra.

Así, pues, el hombre ruín se sepultará en su propia bajeza; el hombre de genio gozará y brillará en la gloria de su propia grandeza!!!

S. CIRAJAS

§ 3. «El problema de la locomoción en la 'Ciudad Lineal'», LA CIUDAD LINEAL. Organó Oficial de la Compañía Madrileña de Urbanización, año V, núm. 112, 20 de Octubre de 1901, Chamartín de la Rosa, Madrid

“Es indudable que los dos problemas previos para resolver debidamente el gran problema de la urbanización—completa de nuestra primera barriada de la «Ciudad Lineal», son el suministro de agua abundante y barata á nuestros terrenos y la comunicación rápida, frecuente y económica con Madrid. De la realización pronta y acertada de esos dos importantísimos problemas, depende casi exclusivamente (hoy que ya el público muestra predilección por nuestros terrenos y confianza en nuestra gestión social) la realización de nuestra «Ciudad Lineal», no como una barriada de hoteles de verano, casas de campo y casas para obreros, sino como una verdadera ciudad, situada en las inmediaciones de una gran capital, habitada por todas las clases sociales, con casas más desahogadas, más higiénicas, donde la vida sea más agradable, más tránquila y mucho más barata que en nuestro carísimo Madrid.

Así ha sucedido en otras grandes poblaciones en las que se ha manifestado y desenvuelto el movimiento urbanizador hacia los alrededores. Cuando se ha dispuesto de cómodas, frecuentes y baratas vías de transporte y comunicación y el agua no ha escaseado, esos alrededores han sido poblados rápidamente, enriqueciéndose y enriqueciendo á la gran población que iban circundando. Los alrededores de París llenos de viviendas y barriadas para toda clase de personas, ricos, clase media y clase obrera, industriales, comerciantes, hombres de letras, hombres de negocios, empleados y obreros, con sus ocupaciones diarias en la gran capital; los alrededores de París con sus innumerables y prósperas industrias de todas clases, y sobre todas, la de la agricultura generalizada y practicada por todos, en grande ó en pequeño, saneando y hermoseando aquellos terrenos, surtiendo de alimentos al gran mercado parisién y abaratando grandemente la vida; los alrededores de París, hermosa y ricamente urbanizados, de algunos años á esta parte, lo han sido gracias á la abundancia de aguas de que se dispone en Saint-Coud, Asnieres, Versailles, Bongival, etc., y á la frecuencia, baratura y comodidad de medios de comunicación de que allí se dispone, tales como vapores por el Sena, tranvías con motor mecánico, ferrocarril, etc.

Y lo mismo ha sucedido en Barcelona, tan industrial, tan rica, tan trabajadora, la cual, preocupándose de problemas sociales y económicos de tal transcendencia como la urbanización razonable, esto es, higiénica y barata de las grandes poblaciones y el desarrollo de la agricultura y de las pequeñas industrias con ella relacionadas, en las inmediaciones de mercado tan excelente como es toda gran ciudad, ha ido al igual que París, poblando sus alrededores; hermoseándolos con viviendas independientes y rodeadas de jardines, enriqueciéndolos con huertas y creando industrias, grandes y pequeñas, depósitos y almacenes, prueba de una gran laboriosidad, que dan á aquella hermosa

población un sello especial y característico en nuestra España. Y esta urbanización de los alrededores de Barcelona hubiera sido imposible sin abastecimiento de aguas y sin la comunicación constante y baratísima de los mismos con la capital. Gracia, San Gervasio, Sarriá, San Martín de Provensals, Badalona y Sans se han desarrollado, se han poblado y se han hecho prósperas e industriales gracias á la multitud, frecuencia y baratura de los medios de transporte y comunicación que han favorecido extraordinariamente el movimiento de viajeros, el cambio de productos y las relaciones de todas clases entre Barcelona y sus pintorescos alrededores (1).

Por eso, con muy buen acuerdo, al constituirse nuestra Compañía y una vez vencidas las primeras dificultades de adquisición de terrenos en gran cantidad, todos los esfuerzos del Consejo de Administración se dirigieron á la adquisición y canalización de aguas del Lozoya, y á poner en comunicación por vía férrea nuestros terrenos con el centro de Madrid.

El problema del abastecimiento de aguas tardó poco en resolverse provisionalmente porque las primeras necesidades no eran muchas. El de la locomoción como más complicado y más costoso tardó algo más y hasta ahora sólo en parte se halla resuelto, con el establecimiento de nuestro tranvía de las Ventas á la «Ciudad Lineal» que, aunque de un modo incompleto, ha venido á resolver la dificultad de la comunicación directa y constante entre la «Ciudad Lineal» y Madrid. Lo hecho ya, en la resolución de estos dos problemas, con no ser perfectos, con los inconvenientes y dificultades que en la realidad se han presentado y que se irán resolviendo poco á poco á medida que se vayan los escrúpulos y desconfianzas del capital, ha sido de tanta importancia y de tanta trascendencia que puede decirse que nuestra «Ciudad Lineal» empezó á realizarse saliendo de vacilaciones y del estado de proyecto el día que, canalizada el agua en nuestros terrenos, éstos se hallaron unidos á Madrid por nuestro tranvía de las Ventas.

Prueba de ello es que la parte de nuestra «Ciudad Lineal» que antes ha ido urbanizándose, aquélla que más ha llamado la atención de nuestros accionistas y del público que por curiosidad ó por interés viene á nuestros terrenos en demanda de lotes ó de casas, ha sido precisamente aquélla servida por dicho tranvía, es decir, los terrenos inmediatos á la carretera de Aragón.

Dejando ahora á un lado el problema del suministro de aguas que es objeto de constantes estudios por nuestra Compañía hasta que se consiga dotar á toda nuestra primera barriada de agua lo más abundante y lo más barata posible (2), voy á tratar en el presente

artículo del problema de la locomoción, del que depende principalmente la más pronta realización de nuestro hermoso proyecto de «Ciudad Lineal», todo el buen éxito de nuestra empresa en sus principales aspectos; reventa de terrenos, afluencia de personas á los mismos, instalación y desenvolvimiento de industrias, desarrollo de la agricultura y la urbanización pronta y completa de toda nuestra «Ciudad Lineal».

Hay día el problema de la locomoción para nosotros está planteado en la siguiente forma: Dotar á toda nuestra primera barriada en sus 5.200 metros de longitud, desde la carretera de Aragón á Chamartín, de medios de transporte que pongan en comunicación rápida, frecuente, cómoda y barata, cualquiera parte de nuestra calle principal con el centro de Madrid. O en otros términos. Que desde las 7 de la mañana hasta la 1 de la noche, cada media hora y por un precio muy barato pueda trasladarse una persona desde la «Ciudad Lineal» hasta cualquier punto de Madrid.

¿Cómo se resuelve actualmente este problema? ¿Como podría resolverse en adelante de modo que siendo en sí mismo un buen negocio industrial, facilitara grandemente la completa urbanización de nuestros terrenos?

Actualmente nuestra Compañía ha resuelto el problema de la locomoción en la «Ciudad Lineal», de un modo provisional con el establecimiento de un tranvía de tracción animal que desde las Ventas llega á nuestros terrenos, desde las 7 y 1/2 de la mañana hasta las 9 de la noche en invierno y las 12 en verano, de hora en hora con una tarifa de 25 céntimos para todo el trayecto de 2 y 1/2 kilómetros. Tranvía que se halla en combinación con el eléctrico del Este, el más caro de Madrid, el cual tiene para todo el trayecto desde las Ventas hasta la Puerta del Sol una tarifa de 20 céntimos, si bien admite pases trimestrales muy baratos y muy convenientes para quien hace uso frecuente de dicho tranvía.

La construcción de este tranvía de las Ventas á la «Ciudad Lineal» fué un gran paso dado en el camino de la urbanización de nuestros terrenos. Con dicho tranvía abierto al servicio público en 1899 y con los trabajos de construcción del ferrocarril-tranvía por toda la calle principal de la «Ciudad Lineal» (trabajos hoy día muy adelantados) se inició con fuerza la urbanización y adelantó grandemente la venta de terrenos y la demanda de construcción de casas pagaderas á plazos.

Pero ese tranvía en la forma en que hoy es explotado y aun hallándose como se hallará dentro de poco en combinación con el ferrocarril-tranvía por la calle principal, no resuelve debidamente el problema de la locomoción rápida, frecuente y barata entre la «Ciudad

(1) Para no citar más que un ejemplo. De Barcelona salen para Sarriá, por término medio, unos 45 trenes diarios, en los que cuesta el billete de 1.ª clase 0,50 ptas., el 2.ª 0,37 y el de 3.ª 0,25.

(2) Los propósitos y proyectos que la Compañía Madrileña de Urbanización tiene para conseguir ese fin son: 1.º, hacer un canal que tomando las aguas del río Jarama las conduzca á la «Ciudad Lineal» después de haber servido para el riego y abastecimiento de varios puntos del trayecto que dicho canal ha de recorrer; 2.º, ampliar y perfeccionar todo lo posible la

canalización actual por medio de una segunda toma del canalillo con su correspondiente máquina elevadora y depósito de distribución, y 3.º, el aprovechamiento por medio de fosos, bombas y molinos de viento, de las diferentes vías de agua potable que hay en los 5.200 metros de longitud de nuestra primera barriada. Esto sin contar con los proyectos que el señor Marqués de Santillana tiene para la traida de aguas abundantes á Madrid, proyectos que de realizarse pueden favorecer grandemente el desarrollo de los nuestros.

Lineal» y Madrid. Con él la urbanización á que aspiramos, que es la urbanización completa de todos nuestros terrenos, es decir, la construcción no de una barriada de casas de campo, sino de una verdadera ciudad, será lenta, el desenvolvimiento agrícola é industrial en nuestros terrenos, que tanto habría de contribuir á enriquecerlos y hermostrarlos, irá muy despacio.

Urge, pues, modificar, mejorándolo, el servicio del único tranvía, que hoy por hoy tiene nuestra Compañía directamente relacionado con la urbanización de nuestra «Ciudad Lineal»³. Comprendiéndolo así nuestra Compañía tiene en estudio una série de reformas tales como el cambio de tracción, el terminar y abrir inmediatamente á la explotación el ferrocarril-tranvía de la calle principal y de enlazar éste con el de Chamartín á Cuatro Caminos.

De la resolución pronta y acertada del problema de la locomoción, rápida, cómoda, frecuente y barata entre nuestros terrenos y el centro de Madrid, depende casi exclusivamente todo el buen éxito de nuestra empresa atrevida, esto es, la realización de la «Ciudad Lineal» en la forma original emprendida con tanta fè y tanta constancia por la Compañía Madrileña de Urbanización.”

[Sin firma]

§ 4. «De cómo y por qué se muere en Madrid», LA CIUDAD LINEAL. Revista de higiene agrícola, ingeniería y urbanización, año VII, núm. 172, de 20 de agosto de 1903, Chamartín de la Rosa, Madrid

“Un hilo telefónico cae sobre el cable del tranvía frente al hospital de la Princesa y mata á una mujer y hiera á otras.

No sé si aquí hay un delito individual, lo que sí afirmo y paso á demostrar es que hay un delito colectivo, un delito de los que comete la Sociedad en general sin que haya personalidad determinada delincuente.

El fenómeno de la congestión en la circulación en las grandes ciudades, la concesión de la red telefónica y el trolley son los tres factores ó criminales principales de este delito colectivo.

La corriente eléctrica, el rayo que ha matado á esa pobre mujer fué forjado allá por el año 1877 cuando yo inventé las redes telefónicas urbanas antes que los norteamericanos. En el Ayuntamiento de Madrid y en una Memoria impresa del secretario Sr. Dicenta consta esta prioridad.

Para establecer en Madrid la primera red telefónica del mundo asocié mi invención y mis iniciativas á las de dos hombres de bastante mérito D. Mariano Hœfler y un señor Iturriaga jefe del Cuerpo de telégrafos cuyo nombre de pila no recuerdo al trazar estas líneas.

Del estudio profundo y prolijo de los tres modos de establecer las comunicaciones telefónicas, por el aire, por las alcantarillas, ó por zanja en las calles á corta profundidad, se desecharon por multitud de razones los dos primeros y se adoptó el último el de la zanja que aun cuando es muchísimo más costoso de establecer, en definitiva es más barato de explotar como se irá convenciendo la actual empresa de teléfonos a medida que vaya levantando Torres de Babel y pagando siniestros.

Reinaba por entonces la preocupación ridícula de que peligraría el orden público dejando los hilos telefónicos en manos de una empresa y como no se movía una hoja en ningún árbol administrativo sin la voluntad de Cánovas me procuré una entrevista con el mónstruo por recomendación eficacísima de D. Cristino Martos á cuya memoria sigo rindiendo el mismo cariñoso culto que en vida.

El mónstruo me recibió cariñosísimamente y dió orden de que nadie nos interrumpiese; procuré no ser latero pero dije cuanto tenía que decir para convencerle y le convencí. Concluyó la conferencia ofreciéndome resolver el expediente como yo pedía.

No pudo hacerlo porque á los cuatro ó cinco días de lo dicho salió del poder.

Varió de rumbo el expediente y á propuesta de la Junta de jefes de telégrafos se hizo un concurso en que yo debí triunfar; pero lo cierto fué que quedé reventado y perdidos los tres mil y pico de duros gastados en el asunto porque si bien mi proposición fué la mejor de todas, declaró la Administración que no comprendía cómo yo pudiera hacer lo que ofrecía.

¿Si á los quince días de darme la concesión tengo que depositar una fianza de 7.000 duros y después colocar un determinado número de kilómetros de hilo en cada mes y pierdo todo si no cumplo, qué inconveniente tienes, dije yo para mis adentros, en darme la concesión?

Después se la dieron a otro más listo y más afortunado que yo, y al permitir que la red telefónica fuese aérea en vez de subterránea en zanja, como yo proponía, se forjó el rayo que ha matado á la pobre mujer de referencia ó mejor dicho se formó una nube preñada de muchísimos rayos y centellas que irán saliendo poco á poco y produciendo catástrofes chicas y grandes.

Yo no pido nada, ni siquiera me propongo criticar á una empresa que por el hecho de trabajar y de proporcionar trabajo merece mis simpatías. Cumplo sencillamente un deber de conciencia y de caridad procurando que quien quiera que sea el procesado cargue con su culpa individual, si lo merece, pero no con las culpas todas de un delito colectivo y emitiendo mi opinión de que la red aérea es un disparate y un peligro y una serie de lamentables equivocaciones.

(3) Los demás tranvías que tiene en explotación nuestra Compañía, que son los de Cuatro Caminos a Tetuán, Chamartín y Fuencarral, tienen mucha importancia como organo independiente, pero no favorecen hoy aún la urbanización de

nuestra primera barriada por hallarse alejados de nuestros terrenos situados en aquella parte de la «Ciudad Lineal» y por exigir la previa construcción del ferrocarril-tranvía por toda la calle principal

Equivocación administrativa al no darme á mí la concesión que hubiera hecho una red telefónica completamente distinta de la actual con cincuenta estaciones y multitud de usos y aplicaciones en que no sueña siquiera la actual empresa.

Equivocación financiera de los afortunados concesionarios al prescindir de mi proyecto, de mi persona y sobre todo de mis ideas de que la red en zanja es más barata al final de la concesión que la red aérea.

Equivocación técnica al suponer que de torre á torre pueden estar suspendidos manojos de hilos sin romperse durante treinta ó cuarenta ó cincuenta años, sometidos á continuos y bruscos cambios de temperatura, á un enorme y desconocido peso en caso de nevada seguida de helada, á oscilaciones incesantes producidas por el viento sin contar los ciclones, á cambios moleculares conocidos y desconocidos, á oxidaciones y reacciones químicas producidas por los gases lanzados á la atmósfera por una gran población.

Y no sigo enumerando causas posibles y aun probables de rotura de hilos porque creo discreto callármelas.

Ni tampoco se las diré á la empresa por teléfono para no sufrir uno de los infinitos sofocones que me han dado las telefonistas cuando dicen con cierta gracia ¿terminó? y cortan la comunicación en vez de decir francamente *terminó* y váyase V. á paseo porque necesito su hilo para otro abonado.

Porque un hilo ó un manojito de hilos se sostenga cuatro ó cinco años sin romperse entre dos soportes no se deduce científicamente con suficiente seriedad que pueda permanecer sin romperse indefinidamente ó durante un número fijo de los años y los días de la concesión, entre otras razones por la potísima de que nadie ha hecho ni podido hacer el experimento.

En resolución yo ruego á la empresa telefónica, en mi calidad de víctima probable, que lo que debió reclamar al establecerse los cables para los tranvías y el alumbrado eléctrico lo reclame ahora aunque sea tarde y que renuncie á la red aérea y se convenza de que es más barata la red en zanja; y pido al Gobierno que la ley establezca la distinción entre delitos colectivos y delitos individuales y que cuando un delito sea al propio tiempo individual y colectivo se aminore al procesado la parte de responsabilidad que en rigor no le corresponda y que si la empresa no se convence de que es mala la red aérea, decreta la zanja dejándose de tejadillos de bambú, de castillejos de hierro y demás chirimbolos de previsión.

Pase que nuestra vida esté siempre pendientes de un hilo, pero que no sea telefónico y no tengamos al salir de casa que decir parodiando á los gladiadores romanos:

Ave, César, morituri te salutant.

Arturo SORIA

§ 5. «El VI Congreso internacional de arquitectos y la "Ciudad Lineal"», LA CIUDAD LINEAL. *Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización*, año VII, núm. 177, 10 de Octubre de 1903, Chamartín de la Rosa, Madrid.

“Para abril de 1904 está convocado en Madrid el VI Congreso Internacional de Arquitectos. Basta echar una rápida mirada sobre el cuestionario de temas que van á ser discutidos en ese Congreso para comprender su gran importancia y el interés que seguramente ha de despertar entre todos.

En ese cuestionario figuran asuntos de carácter artístico, como son: el tema 1.º (*del llamado arte moderno en las obras de arquitectura*); el tema 2.º (*conservación y restauración de los monumentos arquitectónicos*) y el tema 4.º (*influencia de los modernos procedimientos constructivos en la forma artística*); temas de carácter jurídico, como son el tema 5.º (*de la propiedad artística en las obras de arquitectura*); tema 7.º (*de la influencia de la reglamentación administrativa en la arquitectura privada contemporánea*) y tema 8.º (*expropiación forzosa en las obras de arte arquitectónico*); hay temas relacionados con la llamada cuestión social, prueba de la importancia que ésta tiene y en cuya pronta y pacífica solución todos estamos muy directamente interesados; tal es el tema 9.º referente á la intervención del arquitecto como árbitro en los conflictos que surjan entre patronos y obreros de la construcción. Hay, por último, temas de carácter técnico como son el 6.º (*instrucción de los operarios de la construcción arquitectónica*) y el 3.º (*de la índole y alcance que deben tener los estudios científicos de la enseñanza general del arquitecto*).

Nuestra empresa tiene también un aspecto arquitectónico porque con ella pretendemos la construcción de una nueva ciudad modelo (y no de una nueva barriada como dicen algunos que no conocen debidamente lo que nuestra «Ciudad Lineal» es). Por eso nosotros seguiremos con atención las discusiones de ese Congreso y las conclusiones que en él se proclamen. Por eso también para la mejor realización de nuestra obra (que es obra de solidaridad y de interés general) hemos solicitado el concurso de todas las clases sociales y hemos llamado á nuestro lado arquitectos-sabios que sepan hacer casas cómodas, baratas, de habitaciones bien distribuidas, y arquitectos-artistas que procuren la belleza, la elegancia y el buen gusto en las construcciones de nuestra ciudad. Con el concurso de unos y otros nuestra «Ciudad Lineal» puede llegar á ser en poco tiempo —si nos ayuda el capital como esperamos— una ciudad hermosa, de calles anchas, de lindos hotelitos y *chalets* en los que se reproduzcan todos los estilos arquitectónicos, de amplias, desahogadas y cómodas viviendas. Así como con el concurso y bajo la dirección de los médicos (los que más á nuestro lado estuvieron siempre) nuestra «Ciudad Lineal» será una ciudad higiénica, sana, de hombre robustos, en la que no alcancen tan espantoso desarrollo como en las grandes capitales modernas, la tuberculosis, la anemia, la neurastenia, el raquitismo, etc., con su triste cortejo de dolores, de miseria y de malestar.

Un tema muy interesante á estudiar y discutir en el próximo Congreso internacional sería el siguiente: «*El actual sistema de construcción de las ciudades ¿es el más á propósito para satisfacer las necesidades de todas las clases sociales? ¿Es el más conforme á los preceptos de la higiene pública y privada? En caso negativo ¿en qué*

sentido debe ser reformado?» Y este tema que tan íntima relación tiene con nuestra «Ciudad Lineal», debería ser tratado con detenimiento y con decisión por alguno de los arquitectos que son accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización, para convencer á todos de que la «Ciudad Lineal» antes tan indiferente ó tan despreciativamente mirada y hoy estudiada con mayor curiosidad y con interés cada vez mayor, es algo más que una empresa industrial que se propone crear mucha riqueza y obtener grandes ganancias con la compra de terrenos en grandes extensiones y su reventa á largos plazos en pequeños lotes; con la explotación de tranvías que pongan en comunicación á una gran capital con sus alrededores; con la explotación de suministro de aguas y con la construcción de casas y su venta ó alquiler. La «Ciudad Lineal» es mucho más que eso; es, ante todo y sobre todo, una idea de civilización y de progreso que aspira valientemente á transformar de un modo radical la urbanización tomando lo bueno de las ciudades actuales (la suntuosidad, la abundancia y riqueza de los monumentos, los espectáculos, la cultura, la buena organización de los servicios municipales evitando sus muchos defectos; la estrechez de sus calles, la excesiva aglomeración de personas, la incomodidad é insalubridad de las viviendas, etc., y tratando de hacer otras ciudades más higiénicas, más alegres, más cómodas, más ricas, más tranquilas). La «Ciudad Lineal» es una feliz idea con cuya realización han de beneficiarse todos ya que nuestra «Ciudad Lineal» realizada tal como la hemos emprendido, extendida por todas partes con el apoyo de todos los gobiernos y la cooperación de todas las clases sociales supone mucha salud, supone la pequeña propiedad á todos accesibles y conquistada por el obrero, supone la casa propia pagadera á largos plazos con el ahorro, supone, en suma, mucha riqueza que se crea y mucho bienestar que se difunde.

Nosotros, como empresa industrial, podemos hacer lo que estamos haciendo: una gran barriada, la primera «Ciudad Lineal» que sirva de modelo y que sea una prueba palpable de que no perseguimos un ideal utópico ó irrealizable. Pero para desarrollar debidamente esa idea con la amplitud que nosotros queremos, es preciso el concurso de todos: la dirección de los médicos, la cooperación decidida de los arquitectos, el dinero de los capitalistas, el espíritu emprendedor de los industriales, la protección de los gobiernos de todos los partidos por lo mismo que esta obra no es obra política, sino de interés general.

Por eso los arquitectos que conocen nuestra «Ciudad Lineal» y principalmente los que en ella están interesados directamente, deben prepararse para darla á conocer en el Congreso internacional, demostrando la necesidad imperiosa de reformar radicalmente la arquitectura de las ciudades para hacerlas más sanas, más tranquilas, más artísticas y hermosas.

Y no sería difícil que, convencidos los arquitectos del Congreso internacional de esa necesidad de reforma y estudiada detenidamente nuestra «Ciudad Lineal» por algún congresista, llevaran esta idea á su país, donde predicada por unos pocos, patronizada [sic] por el Gobierno y aceptada al fin por todos, fuera llevada á feliz término, antes que aquí en el país de origen. Lo

cual sería una vergüenza para nosotros y una prueba de la desconfianza y de la apatía crónica que padecemos. Eso sería también la repetición de un caso que se ha dado muchas veces entre nosotros en materia de ciencias, ó de arte ó de industrias ó de literatura; el haber conocido lo bueno que teníamos en casa cuando lo hemos visto traducido al extranjero y por los extranjeros copiado y ensalzado.»

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO

§6. «La Ciudad-Jardín y la Ciudad-Lineal en el Ateneo», LA CIUDAD LINEAL, Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización, año XVII, núm 251: 162-4, 20 de mayo de 1913

“En los primeros años de nuestra Compañía, cuando el proyecto no tenía manifestaciones visibles de realidad, ocurrieron varios casos como este:

Nos escribió una señora desistiendo de su propósito de colocar dinero en nuestra empresa porque un ingeniero amigo suyo le había dicho que *«nuestro proyecto era disparatado y nosotros unos chiflados ó locos de atar»*.

Invitamos al anónimo ingeniero á que, sin dar su nombre, formulase cuantas objeciones tuviere por conveniente en cuanto al aspecto científico ó técnico del proyecto; que las publicaríamos en nuestra Revista y las agradeceríamos de todo corazón puesto que era un gran favor el convencernos de nuestro error, dispuestos como estábamos á desistir de nuestro empeño y á proclamar noblemente, sinceramente que cualquier otra solución al problema de la arquitectura racional de las ciudades es mejor que la nuestra... si lo es, si con números, con planos y con razones se demuestra.

Reproducida esta invitación varias veces, nadie, absolutamente nadie ha formulado la más leve objeción. Hoy insistimos de nuevo con este ruego.

Con este mismo espíritu ahora, como antes, enamorados de la verdad dondequiera que esté, con sinceridad en las palabras y en el corazón, con modestia no fingida, hemos acudido varios partidarios de la Ciudad Lineal al Ateneo á oír dos conferencias trilingües, que dieron dos señores ingleses Mrs. Thompson y Aldrige, Presidente y secretario del *National Housing and Town Planning Council* de Londres acerca del problema de las viviendas higiénicas y baratas y de la ciudad-jardín, cuyas conferencias han organizado los Institutos de Reformas Sociales y Nacional de Previsión.

Acompañaba á los conferenciantes el Sr. Montolíu, secretario de una sociedad que según parece se ha fundado para construir una ciudad-jardín en Barcelona. Celebraríamos que se fundase otra en Madrid para que se pudiese comparar, de visu, en el mismo día la ciudad-jardín de lotes irregulares y calles tortuosas de 5 á 12 metros de anchura, sin tranvía eléctrico, con nuestra ciudad-jardín lineal, de lotes regulares y calles rectas de 20 a 40 metros de anchura, con ferrocarril-tranvía eléctrico.

También veríamos con gusto que los centros obreros y sus periódicos examinaran estas cuestiones ahondando en ellas y comparando imparcialmente unas con otras soluciones.

El señor Aldrige decía un párrafo en inglés y lo repetía en castellano el señor secretario. En la primera Conferencia el señor Aldrige invitó a que en la segunda y última se le hicieran cuantas objeciones y preguntas tuviese el público por conveniente, añadiendo que le había complacido sobre manera que en la Conferencia dada en Barcelona acerca del mismo tema le hicieran treinta preguntas.

Tan gallarda resolución nos dejó algún tanto perplejos. Si no acudíamos á esta invitación á la polémica y á la controversia parecería que la temíamos, que huíamos de la luz, que en cierto modo, proclamábamos con nuestro silencio la superioridad de la ciudad-jardín sobre la ciudad lineal. Si acudíamos á la cita que se nos daba ¿cómo censurar y aplaudir al mismo tiempo?

¿Cómo no aplaudir esta y todas las tentativas para resolver sin subvenciones del Estado el magno problema de la habitación sustituyendo las infectas viviendas nichos actuales por las habitaciones jardines que proclama la higiene? ¿Cómo hacer esto, sin que se interprete como descortesía el acto de previsión y de justicia de censurar el establecimiento de ciudades-jardines para evitar el mal de tener, al cabo de algunos años, que remendar su plano, con los gastos y perjuicios consiguientes, para venir á parar en definitiva á la radical solución de la ciudad lineal?

Tras de alguna meditación nos decidimos por aceptar la invitación, por parecernos que lo más cortés, en el fondo, era manifestar nuestros leales sentimientos y sobre todo por la razón poderosa de que si proceden de buena fe como nosotros, y no tenemos motivo alguno para dudar de ello, lejos de molestarse por nuestras advertencias las agradecerán y las seguirán si llevan el convencimiento á su ánimo.

Dos consejeros de la Compañía, se encargaron de formular diez preguntas encaminadas á evidenciar la superioridad de los dos principios fundamentales de la teoría de las ciudades lineales; el de la conveniencia y baratura de los solares regulares, hasta donde lo permitan las condiciones de cada terreno, cuadrados, rectángulos y trapecios y el de acomodar la forma de las ciudades á la forma lineal de los ferrocarriles y tranvías que satisfacen la primera y principal de las necesidades de la vida urbana, la locomoción, en vez de construir ciudades de calles estrechas y tortuosas y tratar después de introducir por ellas las líneas de ferrocarriles y de tranvías.

Los promovedores [sic] de las ciudades-jardines se privan voluntariamente del mejor modo de satisfacer la necesidad de la locomoción, error grave y caro; mas como la lógica, y la necesidad con ella, se imponen, en vez de establecer las ciudades-jardines lejos de las vías férreas, como parece natural si, fieles á la denominación de jardín prefiriesen poblar las entrañas de los bosques, en vez de esto se acercan á las vías férreas todo lo posible con lo cual se acercan también á la teoría de la Ciudad Lineal y proclaman sus excelencias vergonzantemente, sin querer y de mala gana.

He aquí las preguntas:

PREGUNTA PRIMERA: Dadas dos ciudades-jardines, una próxima á un ferrocarril y otra distante, la vida será, sobre todo para los obreros, más cómoda y más barata en la que está próxima al ferrocarril. ¿No es cierto?

Contestación: Sí y no, según el valor del terreno.

PREGUNTA SEGUNDA: En una ciudad-jardín, en igualdad de condiciones, la casa que esté más cerca de la estación del ferrocarril ofrece más comodidades, valdrá más que la que esté más lejos. ¿No es cierto?

Contestación: Asintiendo, que sí.

PREGUNTA TERCERA: Las ciudades-jardines utilizan el terreno de uno ó varios propietarios y los terrenos comunales cerca de una estación de ferrocarril. ¿No sería mejor que la ciudad-jardín tuviese su ferrocarril propio, puesto que es un órgano esencial del plano de la ciudad-jardín?

Contestación: Que sí, indudablemente. Que la ciudad-jardín Ruislip Manor que están construyendo han procurado emplazarla cerca de una vía férrea y que no siendo esto suficiente para las necesidades de dicha ciudad habían solicitado la concesión de una vía férrea que la enlazara con la red general.

PREGUNTA CUARTA: Consecuencia. Las vías férreas regulan el precio de los terrenos y aumentan el valor y satisfacen la primera necesidad de la urbanización. Luego la forma de las ciudades debe ajustarse á la forma de las vías férreas.

Contestación: Conforme con la primera parte, no conforme con la segunda por creer que no es indispensable que la forma de una ciudad se acomode á la forma de una vía férrea, pues á veces como en Ruislip Manor convendrá darle una forma irregular.

PREGUNTA QUINTA: Forma del solar para la vivienda higiénica y barata. Es indiscutible que el cuadrado y el rectángulo son cantidades de máxima superficie con el mínimo de longitud del contorno con relación á cualquier otro cuadrilátero ó forma irregular. Luego el solar de forma regular es más barato de cercar que otro de forma irregular. ¿Estamos conformes?

Contestación: Que no, porque dividiendo un cuadrado en dos partes y haciendo en ambas una casa con un muro común podía resultar más económica la construcción.

PREGUNTA SEXTA: La subdivisión de un terreno en solares irregulares es mucho más cara que en solares rectangulares porque la longitud de las calles es mayor, porque la longitud de las tuberías de distribución de agua es también mayor y hay más complicación en el servicio y en las piezas especiales y porque lo mismo acontece en las demás canalizaciones necesarias ó convenientes en una ciudad y, por último, porque todos los servicios municipales son más complicados, molestos y más caros en las calles, estrechas y tortuosas que en las calles anchas y rectas. ¿Estamos conformes?

Contestación: Divagando bastante afirmó que la línea recta es la línea del deber y la línea curva la línea de la belleza y que convenía simultanear la línea recta con la línea curva en prueba de lo cual aducía que en algunos de los planos de ciudades-jardines que había exhibido había trozos subdivididos en rectángulos.

PREGUNTA SEPTIMA: La vida en una ciudad-jardín de forma regular, de calles rectas y de solares rectangulares ó cuadrados es más cómoda, además de barata, que la vida en una ciudad-jardín de solares irregulares y de calles estrechas y tortuosas, entre otras cosas porque se pierde más tiempo en la locomoción, en el abasto de comestibles y en general en todos los movimientos de la vida humana. Si así no lo cree el conferenciante, oíríamos con gusto las razones en que funda su opinión.

Contestación: Que no estaba conforme porque la comodidad y la baratura de la ciudad-jardín regular ó irregular dependía en mucho de las condiciones especiales de cada casa, de la abundancia de agua y de la productividad del terreno dedicado á huerta y á jardín.

PREGUNTA OCTAVA: En vuestros planos de ciudades-jardines, vemos grupos de casas juntas. ¿No es preferible que las casas estén completamente separadas con arreglo al lema higiénico de la ciudad-jardín madrileña: «Para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín»?

Contestación: Que no, porque construyendo las casas por grupos salían más baratas, condición que es preciso tener en cuenta tratándose de casas para obreros, que forman la población más numerosa de las ciudades-jardines y no de gente rica como generalmente se cree. Citó el caso de la ciudad-jardín de los alrededores de Birmingham, hecha por la gran compañía industrial fabricante de chocolates Cadbury, donde el 90 por 100 de los pobladores son obreros y empleados de dicha empresa y pagan de seis á ocho chelines por semana de alquiler cobrando como término medio un sueldo de 30 chelines semanales sin que se les consienta hacerse propietarios de la finca que habitan, pues todo el terreno de la ciudad-jardín es de la propiedad exclusiva del fabricante.

PREGUNTA NOVENA: Nosotros creemos que la arquitectura racional de las ciudades debe obedecer en todos los países y en todas las circunstancias á inmutables principios científicos y que éstos aconsejan la forma lineal de los ferrocarriles y la forma regular de calles y solares. Ustedes creen mejor acomodar los planos de las ciudades-jardines á la forma irregular variable de cada terreno. ¿Por qué?

Contestación: Que esto es cuestión de gusto personal y que él prefería la forma irregular para las ciudades-jardines.

PREGUNTA DÉCIMA: Nuestra ciudad-jardín madrileña, que nosotros llamamos *ciudad lineal*, está calculada para 50.000 habitantes, ricos, burgueses y obreros, en iguales condiciones todos de comodidad, de baratura, de aislamiento y de higiene. ¿Es fácil en Inglaterra hacer una ciudad-jardín para 50.000 habitantes?

Contestación: Que sí, que él trataba de hacer en Ruislip Manor una ciudad-jardín para cien mil habitantes.

Antes de empezar la conferencia tuvimos la atención que agradeció mucho el Sr. Thompson, de entregarle escritas las diez preguntas que íbamos á formular para evitarle la molestia de la sorpresa y tuviese tiempo de pensar las respuestas, que después dió en francés.

Vaya en primer término un aplauso entusiasta á los conferenciantes por la valentía de su reto y por el texto de su discurso que confirma lo que ya sabía el público español hace veinte años por una conferencia que se dió en el mismo Ateneo de Madrid, y cuyo texto impreso ha circulado bastante por España.

Merecen también aplauso y consideración por las contestaciones dadas á nuestras preguntas. El señor Thompson reveló ser hombre de talento en la habilidad con que se escapó por la tangente siendo muy interesantes las noticias que con tal motivo nos dió.

Una de ellas la de la ciudad-jardín para cien mil habitantes, si se hace, que lo dudamos, requiere para ser tenida en cuenta ver el plano en el cual seguramente se advertirán los defectos de todas las *ciudades-puntos* y que no tienen las *ciudades-lineas*.

La Compañía Madrileña de Urbanización ha cumplido en esta ocasión con su deber social; y como nadie, por suspicaz que sea, puede ver en nuestros actos la sombra más remota de sospecha de temores de competencia mercantil, queda evidenciado nuestro principal patriótico propósito de que España no aparezca, respecto del problema mundial de la habitación higiénica y barata á los pies de los caballos extranjeros heraldos de la penetración pacífica, sino como es justo que aparezca, como precursora de ese mismo movimiento mundial aportando una solución que desde luego no es la peor. Nosotros, quizá sin meditación bastante, creemos que es la mejor.

Para terminar; quien quiera formarse una idea aproximada de las ciudades-jardines inglesas visite la calle de la Caridad en el barrio del Pacifico y el Madrid Moderno próximo á las Ventas con su parque Rusia, suponga mayor tamaño y algo más de arbolado y con cortas diferencias no todas favorables á las ciudades-jardines, formará juicio acerca de esta invención que parece novedad y es más vieja que el andar á pie. La ciudad-jardín de Adán y de Eva maltratada por los sabios de todos los siglos."

Arturo SORIA e Hilarión G. DEL CASTILLO

§7. «Exposición internacional de trazado de poblaciones en Gotemburgo», LA CIUDAD LINEAL. Revista científica de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización, año XXVII, núm. 745, 10 de octubre de 1923, Madrid (Canillejas)

"En este año de 1923 se ha cumplido el tercer centenario de la fundación de la ciudad de Gotemburgo. Para conmemorar dignamente tal acontecimiento, se organizaron fiestas y certámenes entre los que figuraban la «Exposición Internacional de Trazado de Poblaciones» que ha tenido lugar entre los días 27 de julio á 12 de agosto. Ha constituido esta Exposición un verdadero éxito. Con ella, al mismo tiempo que se rendía culto á lo retrospectivo, se trabajaba por el presente y el porvenir, uniendo á lo bello e histórico lo útil y práctico.

Los organizadores han definido el objeto de esta Exposición en la bella ciudad de Suecia diciendo que era:

«primero: demostrar al ingeniero, arquitecto, o las autoridades municipales interesadas en la materia, cómo se trabajaba antes y cómo se trabaja ahora en este terreno de la civilización, y cuáles son los resultados que se han alcanzado con la construcción de ciudades modernas, y, segundo: dar a conocer al público en general estos adelantos, para fomentar el interés por estas cuestiones, interés que es una condición esencial para la feliz solución de problemas de tal índole».

Dado lo interesante e importante de esta Exposición, la Compañía Madrileña de Urbanización estimó que debía concurrir y así lo hizo, enviando planos, folletos, revistas y los datos generales de la Ciudad Lineal de Madrid, en particular, y de la Teoría de las ciudades lineales en general, todo lo que figuró en la sección española del pabellón de poblaciones europeas, inspirando gran curiosidad, siendo muy examinando y elogiado. En el catálogo de la Exposición, en la página 234 de la edición inglesa, se decía acerca de nosotros lo siguiente:

— «4. *Compañía Madrileña de Urbanización. Lagasca, 6, Madrid.*

Views and plans of the «Line City», as proposed by the Compañía Madrileña de Urbanización. This Company was established in 1894 by Arturo Soria y Mata: it has built 7 kilometers of «Line City». Among the principles upon which the conception of the «Line City» is based are the following: 1) all problems of city building derive from the traffic problem; 2) the geometrical forms for streets and blocks are more beautiful more convenient and cheaper than the irregular ones; 3) one fifth of the land is to be used for building, for-fifths for gardening. The «Line City» is a city of indefinite length formed by a wide central road carrying rapid transit. This central road is paralleled on both sides by a minor road and is intersected at right angles by cross streets».

Figuraban además en la sección española de la Exposición de Gotemburgo, D. Juan García Canales, arquitecto del ayuntamiento de Madrid; D. César Cort, de la Escuela Superior de Arquitectura, y había también planos históricos y vistas de ciudades españolas y literatura referente el trazado de poblaciones en España. Todo este material en unión del nuestro de Ciudad Lineal, formará parte de una «Exposición ambulante de trazado de poblaciones», que recorrerá las principales ciudades españolas y americanas.

Al mismo tiempo que la Exposición Internacional de Trazado de poblaciones y construcciones urbanas, se ha celebrado en Gotemburgo (Suecia), un Congreso de Trazado de poblaciones, al que han asistido delegados de todo el mundo, patentizando así el gran interés que existe por estas cuestiones.

Se ha estudiado en este Congreso con todo detenimiento, el problema que plantea la evolución en la construcción de las ciudades modernas y la transformación de las antiguas, en la que está contenida la magna cuestión de la higiene privada y la salud pública, dedicándose especial atención a todo lo relacionado con el tráfico y medios de locomoción.

Los locales destinados para la Exposición ocupaban una superficie de ocho mil metros cuadrados. Han

figurado en el curiosísimo y útil certamen de Gotemburgo, planos, fotografías, gráficos, folletos y libros, pinturas, reproducciones en miniatura, etc., etc., enviados de todos los países del globo.

Se han referido estos mapas, dibujos y planos a lo antiguo y moderno, para señalar, por ejemplo, cómo se ha ido poblando la tierra; cómo se han ido formando las poblaciones en relación con el paisaje; los ríos y los climas más adecuados; los tipos de casas y su construcción con relación al plano de la ciudad; los jardines, las ciudades jardines, los cementerios, campos de juegos infantiles y deportivos; instalaciones de servicios en las calles, y las importantísimas cuestiones de tráfico.

Nota curiosa de la Exposición ha sido lo relativo a jardines y a cementerios. Acerca de estos últimos se han podido apreciar las dificultades, cada vez mayores, que se presentan para adquirir grandes extensiones de terrenos y dedicarlos a ese fin y los problemas higiénicos que plantea.

En suma, la Exposición Internacional de Trazado de Poblaciones de Gotemburgo, ha resultado provechosísima, educadora, amena, en alto grado orientadora para el porvenir, y en ella ha llamado justamente la atención, todo lo referente a la Ciudad Lineal de Madrid, como trazado de población futura, el más lógico, el más científico y práctico; la ciudad más bella e higiénica que pueda soñarse.”[S/ firma]

§8. «Asociación Internacional de Ciudades Lineales. I Asamblea general», LA CIUDAD LINEAL. Revista de urbanización, año XXXIV, núm. 825, 10 de junio de 1930, Madrid (Canillejas)

“El 10 de mayo último se celebró en el palacio de las «Sociétés savantes» de Rouen (Francia), la Asamblea general de la Asociación Internacional de Ciudades Lineales, cuyo presidente de honor es el exministro y actual senador Mr. Paul Strauss, su presidente efectivo el ex-presidente del Consejo municipal de París Mr. Luois Dausset y su director el afamado urbanista Mr. Georges Benoit-Levy.

Una fecha antes se habían reunido en París los congresistas con motivo de la conferencia que en uno de los salones del Louvre dió Mr. Benoit-Levy sobre la vivienda sana, las ciudades-jardines y las ciudades lineales, que constituyó un clamoroso éxito.

Mr. Dausset abrió la sesión, y con fácil y galana palabra, explicó a los concurrentes la labor inicial acometida por la Asociación, los altos ideales en que se inspira y la necesidad de que los Gobiernos de todos los países se hagan eco y adopten los planes de extensión urbana que aseguren la facilidad del tráfico, de los servicios edilicios, de la casa unifamiliar con jardín y de la vida de relación no subordinada a la congestión, sino a la independencia y al bienestar, todo lo cual fundamenta la doctrina de las ciudades lineales.

Hizo votos por el éxito de la naciente Unión internacional, que había congregado a tantos arquitectos, ingenieros y expertos en cuestiones sociales

de diversas naciones para mirar por el porvenir de la humanidad, y los felicito exhortándoles a proseguir con todo entusiasmo en la labor emprendida.

También Mr. Benoit-Levy abundó en excelentes conceptos sobre la urbanización con arreglo a la arquitectura racional de ciudades, excitando a hacer intervenir al mayor número posible de elementos en esta cruzada hacia la redención de la familia humana de su premiosa, antihigiénica y hasta suicida forma de vivir.

Nuestras aspiraciones —dijo— expresan uno de los aspectos más seductores del progreso: el de hacer participar de los más bellos dones de la naturaleza a todos los pueblos, todas las razas y todas las familias, procurando alcancen y gozen de su casa propia rodeada de jardín, que es el hogar ansiado por excelencia.

Las ciudades lineales son la base de la razonable distribución de la tierra en su aspecto urbano y rural, que más científicamente, económicamente y moralmente lleva a la *salus populi, suprema lex*.

Las ciudades lineales como principio urbano internacional, admiten modalidades, según las circunstancias, las necesidades y la topografía, sin perder su carácter genuino de la radical española, debida a don Arturo Soria y Mata: unas veces se presentará como avenidas-parques similares a la de Westchester; otras como autopistas en eje generador de ciudades longitudinales, según una de las variantes aducidas por Comey y otros especialistas; otras, en fin, como bulevares marítimos preconizados por Henry Prost; pero no dejando al azar ni a la especulación el desarrollo del plan urbano que precisamente ha de preceder en estos casos como en toda obra de interés general.

Con grandes aplausos fueron recibidos ambos discursos; se aprobaron las proposiciones hechas, se repartió la memoria de la Asociación y los congresistas partieron para visitar la ciudad jardín del Trait y la campaña del Sena Inferior, que se presta admirablemente para concebir y desarrollar una ciudad como las anheladas, que enlace París con el Havre.

Esta es la relación escueta de los hechos publicada en la prensa francesa; pero no nos consideramos relevados de dejarla en índice cuando el movimiento urbanístico, tanto por su calidad como por su cantidad, ha reflejado un vigoroso estado de opinión.

En primer término habremos de consignar el prestigio de las personalidades que asistieron, adheridos unos a la Asociación de Ciudades Jardines y otros a la Internacional de Ciudades Lineales; pero todos inspirados en un único programa: La salud y el bienestar públicos.

El grupo de eminentes urbanistas franceses que asistieron fué muy nutrido, viéndose señoras y señoritas francesas y extranjeras. Entre los delegados estaban los de Austria, Bélgica, Brasil, Checoslovaquia, Chile, España, Grecia, Norteamérica y Perú. En representación del Ministro de Sanidad asistió Mr. Desfougères, hallándose presente el Inspector general de la Prefectura del Sena Mr. Jayot, MM. Pichón, Duffieux, Bourdeix y

una pléyade de Arquitectos e Ingenieros con representación oficial o como adheridos a la Asociación.

Nos congratulamos en destacar la prestigiosa personalidad del Presidente Mr. Louis Dausset. Nació en 3 de septiembre de 1866 y sus primeras funciones públicas fueron como profesor en la Universidad. El año 1900 fué elegido concejal del Ayuntamiento de París, mandato que ejerció hasta 1922. En 1901-1902 fué elevado a la presidencia del Consejo municipal. Fué ponente general del Presupuesto de la Villa de París en 1908, conservando a su cargo tan improba tarea y sin interrupción durante doce años, por lo que llegó al dominio más detallado en los grandes servicios públicos de la capital. Nombrado presidente del Consejo general del Sena en 1919, trabajó activamente en la reversión y reorganización de los transportes y en la liberación y aprovechamiento de la zona fortificada. En 11 de enero de 1920 fué elegido senador, encargándose del presupuesto del Ministerio de Hacienda. Actualmente es presidente del Comité consultivo de Transportes de la región parisién y del Comité consultivo permanente de Administración general, ostentando desde 1928 la presidencia del Comité Superior de Urbanización y organización general de la región parisién, instituido en el Ministerio del Interior. Este Comité acaba de preparar un proyecto de ley sobre la urbanización de París y de los pueblos próximos, proyecto que está a estudio en el Parlamento.

Mr. Louis Dausset ha sido siempre uno de los más decididos defensores del concepto de urbanización con plan previo, grandes espacios libres y convivencia con la Naturaleza.

Es presidente de la Asociación de Ciudades Jardines de Francia y presidente de la Asociación Internacional de Ciudades Lineales, en las que trabaja, con un inextinguible entusiasmo juvenil digno de loa, por la felicidad de sus contemporáneos y de las generaciones venideras.

Es ciertamente halagador que una teoría de urbanización española haya traspasado las fronteras e interese a tantas ilustres personalidades que representan fuerzas vivas y progresivas de varios continentes en los que se intenta hacer conocer sus beneficios iniciando obras trascendentales de utilidad pública como es la implantación de ciudades lineales que resuelven la justa parcelación, explotación, propiedad y vivienda de la tierra; pero es a la vez doloroso que en el país que ha sido cuna de la idea, no presten los Poderes públicos su calor y su apoyo, siquiera sea para la primer ciudad lineal existente en Madrid, que no puede presentarse como modelo completo por no contar con una ley que permita la expropiación forzosa por causa de utilidad pública y facilite la adquisición de los terrenos precisos para regularizar la anchura de la zona edificable y dotarla de márgenes de bosque o campos de cultivo. Aún hay más: en su trayectoria, también se encuentra la misma dificultad de adquirir los terrenos precisos porque como nada obliga a los propietarios, salvo la moral que está reñida con el egoísmo, rehuyen

ceder sus tierras improductivas con la ambición de vender particularmente parcelas, a medida que la obra urbana avanza y enajenarlas sin restricciones de beneficio común, con lo que los fundamentos de la Ciudad Lineal se malogran y se vuelven a la malhadada congestión cuyos perniciosos efectos se tratan de evitar.

Inglaterra y otros países han concedido a sus ciudades-jardines facultad de expropiar y declarar zonas *non edificandi* para salvaguardar la salud de sus habitantes y suprimir la congestión urbana, rindiéndose ante la evidencia de que surgía una nueva clase de obras públicas. ¿No está en el mismo caso de la Ciudad Lineal española? Este era un comentario hecho por muchos de los congresistas.

A la iniciativa privada es a la que se debe en todas partes el impulso del progreso que toca luego a los Gobiernos encauzar y fomentar; tal fenómeno se advierte en la concepción de la arquitectura de ciudades iniciada por empresas particulares; no es que creen feudos sino normas más cabales que se perfeccionan por la cooperación. Así han nacido Letchworth, Welwyn, Bournville, Port-Sunlight y otras muchas ciudades-jardines, como también la de Trait, que examinaron los congresistas, en las que sin haber llegado a la previsión absoluta de todos los servicios y a la posible alteración en el futuro, perfeccionamientos que encierra la Ciudad Lineal con ser de más rancio abolengo, representan un mejoramiento tan notable sobre las urbes antiguas, que merecen aplausos del género humano a su advenimiento.

Las entidades particulares que han dado vida a estos sistemas de urbanización que marcan un gigantesco paso en el bienestar social, son las precursoras y han menester de protección con subvenciones o leyes paternas, ya que no de privilegio, toda vez que privilegio es el que reparten al facilitar a cada familia su casa propia en condiciones económicas asequibles, higiénicas, atractivas y de influencia conservadora, de bienestar y de paz.

El eminente economista Mr. Charles Gide, hablaba ante el delegado Mr. Kubik y otros de la lentitud en acometerse ciudades lineales, a pesar de datar de un tercio de siglo, el conocimiento de su doctrina y de su primera obra.

Es la cooperación la que ha de dar impulso a esta nueva arquitectura interesando a los Gobiernos, cada vez más apremiante, en su adopción y en su expansión.

La labor internacional es difusa por los muchos factores que han de moverse; pero la bondad de la idea se hará camino porque resiste toda crítica y responde a lo más culminante de la ciencia de urbanización.

La visita a la ciudad-jardín del Trait, situada entre Rouen y el Havre y que ocupa 150 hectáreas, fué muy interesante.

Hicieron los honores a los congresistas, obsequiándoles además con suculento almuerzo, los señores Nitot y Majoux, Director y Administrador respectivamente de la Compañía Worms, creadora de la Ciudad para alojamiento de los empleados y obreros de sus renombrados Astilleros en los que construyen barcos hasta de veinte mil toneladas.

Las 600 casas existentes son en gran parte unifamiliares, aisladas y de pocas piezas, pero siempre con su jardín, adjudicando a cada finca una superficie media de 500 metros cuadrados. La disposición de las calles es caprichosa por aprovechar el terreno no lejos de los talleres y evitar la locomoción a su población limitada. El arbolado es frondoso y los jardines están bien cuidados, habiéndose estatuido concursos anuales para premiar en metálico los más florecientes, vistosos y artísticos.

La Compañía tiene establecidos diversos servicios de carácter social e instituciones de enseñanza, sanidad, deportivas, de recreo, cooperativas, etc. fomentando entre sus ciudadanos toda tendencia y organización mutualistas.

Con toda devoción saludamos desde Madrid a los Congresistas felicitándoles por su briosa campaña y agradeciéndoles la simpatía que han dispensado a nuestra Ciudad Lineal.

Custodio REDAL
Delegado de la Compañía Madrileña
de Urbanización en la Asamblea

Selección y notas: J.G.B.
transcripción textos: Angeles Yáñez Moreno