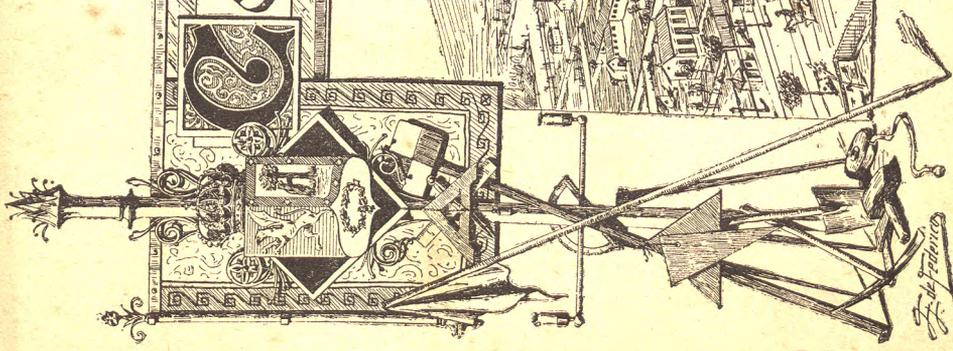


LA
CIUDAD
LINEAL.

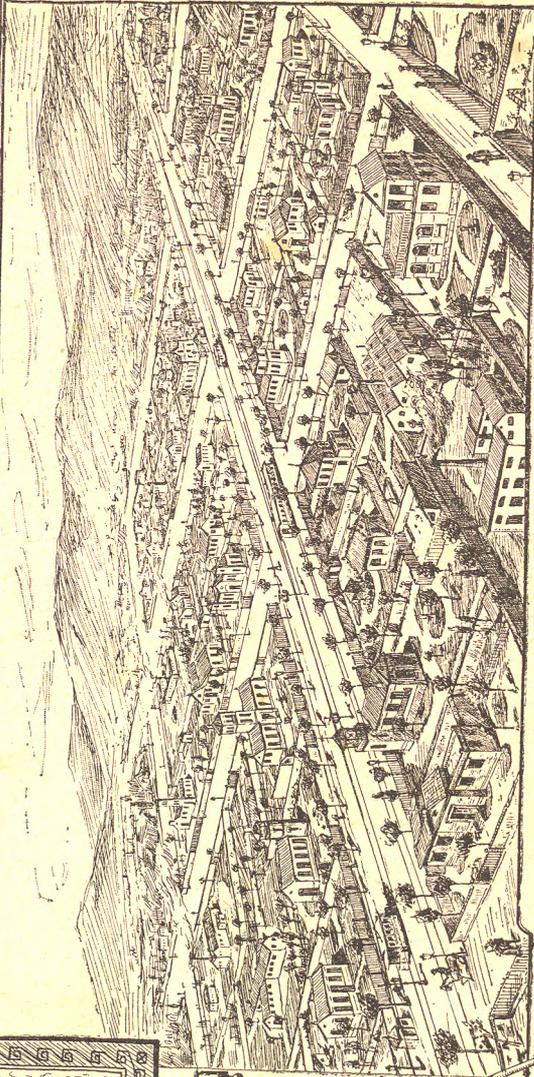
BUY-RAM

A-1230





Compañía Madrileña de Urbanización



LA CIUDAD LINEAL

J. de Guzmán

BIBLIOPAS

5000
R
34356

LA CIUDAD LINEAL



ANTECEDENTES

Y

DATOS VARIOS ACERCA DE SU CONSTRUCCIÓN



Septiembre de 1894



ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESOES DE RIVADENEYRA»,
Paseo de San Vicente núm. 20.

BREVE DESCRIPCION DE LA CIUDAD LINEAL

Y PROPÓSITOS DE LA

COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACION

La ciudad lineal bosquejada en el dibujo que precede es una obra buena, antes que un negocio, ó sea, el germen de resultados morales considerables muy superiores á los beneficios materiales que es lícito esperar de cálculos juiciosos fundados en datos teóricos ciertos y en la experiencia de trabajos de arquitectura é ingeniería. Se realizará en brevísimo plazo si á la convicción y al entusiasmo de todos los actuales accionistas fundadores de esta utilísima novedad, corresponde la opinión pública con la aprobación que merece esta obra de previsión y patriotismo. Se realizará lentamente, pero se realizará, si la montaña de dificultades que para ello es preciso vencer, ha de ser deshecha grano á grano con la perseverancia, con la fe y con el entusiasmo de que están animados los actuales accionistas de la Compañía.

La nueva forma de las ciudades se reduce á lo siguiente:

Una calle única ó principal de 40 metros de anchura con doble vía férrea en su centro; calles secundarias transversales perpendiculares á los carriles, que circunscriben manzanas de 40 á 60.000 metros cuadrados de superficie, y dentro de ellas, viviendas completamente aisladas y separadas unas de otras por una masa de vegetación, destinadas á los ricos, en la fachada paralela á la vía; á las fortunas modestas, en las fachadas de las calles transversales; á las demás clases de la sociedad, en la parte más lejana de la vía; quedando reservados los grandes espacios centrales á todos los edificios de carácter colectivo, fábricas, almacenes, mercados, cuarteles, iglesias, teatros, establecimientos benéficos, museos, colegios, etc., etc.

La diferencia esencial entre la ciudad nueva y las actuales consiste en que el precio de los terrenos varía de distinto modo.

En las monstruosas ciudades modernas, obra instintiva del rebaño humano en los pasados siglos, aceptada sin reflexión en el presente, el precio más alto está en el punto céntrico, en la Puerta del Sol, si de Madrid se trata, y desciende paulatinamente, siguiendo círculos concéntricos, hasta las tierras de labor, sin vestigio alguno de urbanización.

En la ciudad lineal, que no es obra del instinto, sino producto del cálculo y de la reflexión, el precio más alto no estará en un solo punto, sino en una línea de extensión indefinida, y, por tanto, niveladora de los precios, y éstos disminuirán rápidamente á medida que se separen de los carriles á lo largo de las calles transversales, ó sea, en vez de círculos concéntricos, por líneas paralelas á la vía férrea, que es la columna vertebral del nuevo organismo.

Como de un absurdo nacen otros por la lógica fundamental de las cosas, la ciudad moderna engendra las barriadas para obreros, como si dijéramos, almacenes de miseria, fábricas de odio y depósitos de toda suerte de ideas explosivas y de sentimientos peligrosos en el presente y para el porvenir.

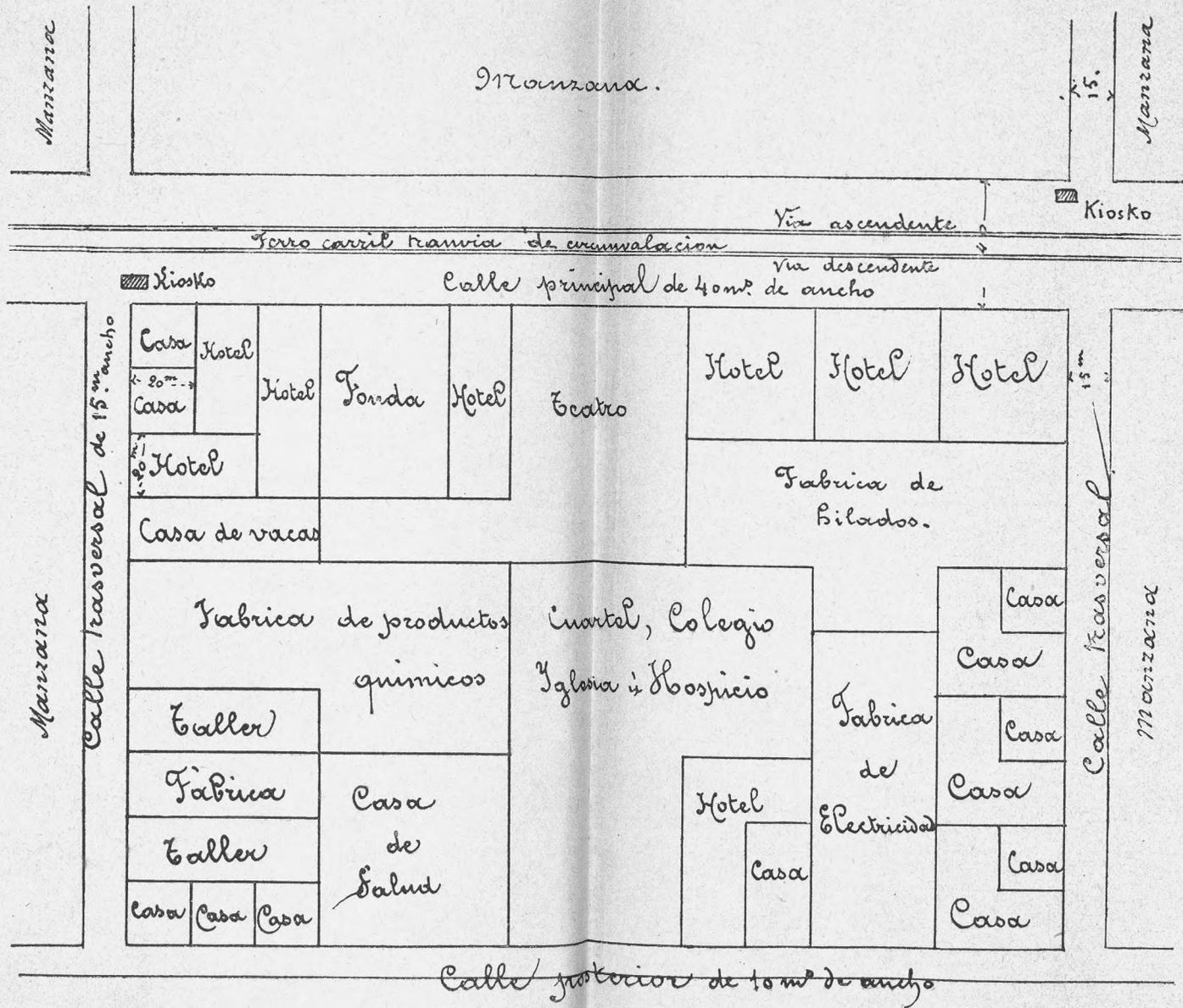
En la ciudad lineal, merced á esta brusca transición de precios de los terrenos, ricos y pobres vivirán juntos, de conformidad con recientes altísimos consejos, pero no atados á una misma escalera y superpuestos; todos gozarán su parte de tierra y de sol, sin que sufra menoscabo la dignidad del ciudadano, que se afirma y robustece cuanto más aislado, independiente y libre es su hogar.

Regulado el precio de los terrenos por una línea de centenares de kilómetros, en vez de serlo por un punto central, quedan resueltos muchos problemas arduos y complejos.

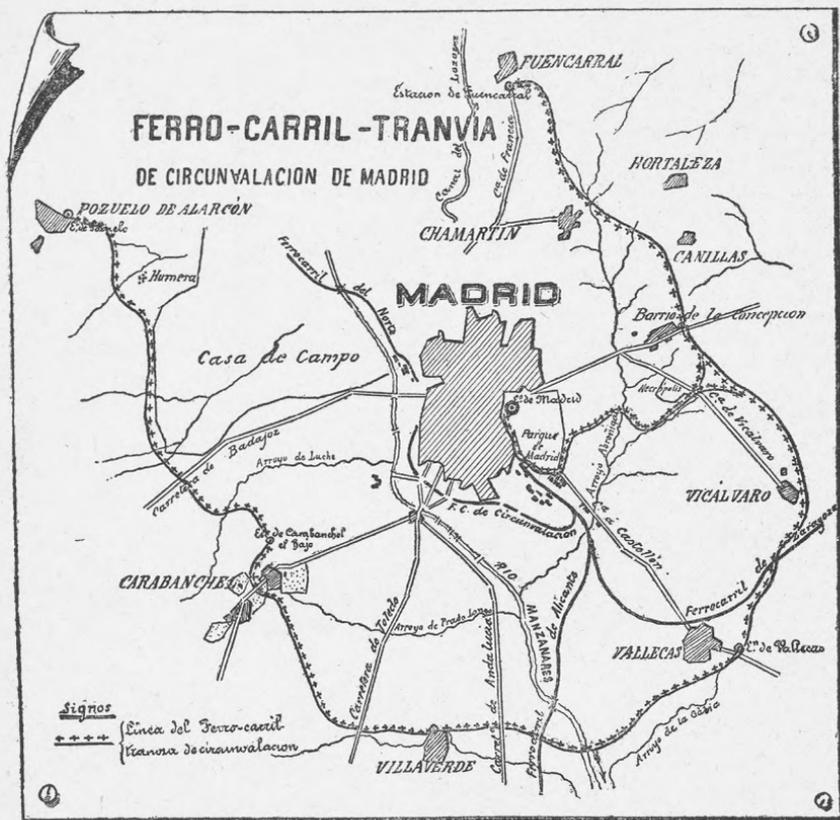
La primera aplicación de esta teoría se hará tomando por eje el ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid, cuya concesión fué publicada en la *Gaceta* de 21 de Agosto de 1892, y empleamos la denominación nueva de *Ferrocarril-tranvía* para indicar que en la referida línea el servicio de viajeros se hará como en los tranvías actuales, aunque con mayor velocidad, y que por la noche circularán trenes de mercancías, merced al ancho igual de la vía férrea, trayendo de la red general de ferrocarriles á las fábricas establecidas en la ciudad lineal el carbón y las primeras materias, y llevándose los productos elaborados.

La Compañía Madrileña de Urbanización proyecta la comunicación entre la línea de circunvalación y el centro de Madrid, por medio de

EJEMPLO DE DISTRIBUCIÓN DE LOTES EN UNA MANZANA.



una línea auxiliar que, á manera de radio, parta de la calle de Trajineros junto á la verja de los Jardines del Retiro, esquina de la Plaza de la Cibeles, y siga por las calles de la Lealtad, Alfonso XII y Ronda



del Retiro, á unirse á la línea principal; pero no desconoce la conveniencia de que la línea de circunvalación se una al centro de la villa por el mayor número de vías férreas posible.

Por esta razón tratará de construir los trozos de tranvía desde el final de las líneas establecidas hasta la línea de circunvalación, y si no puede construirlos y explotarlos, favorecerá con sus simpatías, ó con sus recursos, la construcción y explotación que otras empresas en provecho común hicieren.

Propónese también:

1.º La adquisición de los terrenos contiguos á la dicha vía férrea

proyectada y su reventa en lotes pequeños y á plazos, procurando que los contratos de compra-venta no difieran de los suscritos hasta el presente, arreglados al formulario que más adelante se publica.

2.º Instalar en diferentes puntos próximos á la línea máquinas elevadoras de agua para su distribución y venta á los compradores de lotes.

3.º Construir en los terrenos adquiridos varias fincas de diferentes precios, con la condición precisa de que los edificios no tengan más de tres pisos ni ocupen más de la décima parte de la total extensión del solar, á fin de que la superficie destinada á huertas y jardines permita la coexistencia en buenas condiciones higiénicas de la vida fabril y de la vida urbana, hoy totalmente divorciadas de la vida del campo, que es la más natural y conveniente.

Mientras el caudal social sea tan exiguo como es al presente, la sociedad no podrá hacer otra cosa que construir una veintena de hoteles para revenderlos al contado con moderada ganancia, para emplear el producto de las ventas en nuevas construcciones; y cuando la suscripción de acciones permita disponer de mayor capital, éste se empleará en las referidas construcciones desde 1.500 pesetas hasta 25.000, pagaderas por mensualidades, de tal suerte, que el comprador se convierta, al cabo de cierto número de años, en propietario de la finca, pagando lo mismo, ó poco más que hoy paga por inquilinato.

4.º Construir y explotar el ferrocarril de circunvalación, ya con el producto de las acciones suscritas, si éstas llegasen á la cifra necesaria, ya persuadiendo á capitalistas y banqueros de que este negocio les ofrece garantías y provechos excepcionales.

