

Arquitectura Racional de las futuras ciudades

COMO SOLUCION PRACTICA DEL PROBLEMA DE LA HABITACION BARATA
AL ALCANCE DE TODAS LAS FORTUNAS

POR

CÁRLOS CARVAJAL M.

(Trabajo presentado al Primer Congreso Científico Pan-Americano)

TA B L A D E M A T E R I A S

- 1.º ESTADO ACTUAL DE LAS CIUDADES MODERNAS;
- 2.º CONDICIONES HIJÉNICAS I MORALES DE LAS HABITACIONES;
- 3.º TEORIA DE LA CIUDAD LINEAL;
- 4.º LA PRIMERA CIUDAD LINEAL ESPAÑOLA;
- 5.º EL PROBLEMA DE LAS HABITACIONES BARATAS;
- 6.º CONCLUSIONES JENERALES.

Con motivo de la celebracion del 4.º Congreso Científico (1.º Pan-Americano) el infrascrito deseó dar a conocer la teoría de las ciudades lineales, llevada a la práctica en Madrid por el distinguido ciudadano español don Arturo Soria i Mata, fundador de la Compañía Madrileña de Urbanizacion; i en este sentido me permití escribirle tan pronto recibí el cuestionario de la Sub-comision de Ingenieria.

El inciso primero de este cuestionario indica el siguiente problema:

«Principios jenerales que deben servir de base a los proyectos de nuevas poblaciones», materia que comuniqué al señor Soria para que disertase sobre eila, espliando su teoria de ciudad lineal en el trazado de nuevas poblaciones.

Habria sido mui interesante que el señor Soria hubiera tenido oportunidad de esponer las razones que tuvo para llegar a esta nueva arquitectura de ciudades, quien con completo conocimiento de causa habria dado a conocer mejor que nadie los fundamentos de su curiosa teoria de ciudad lineal, que, por muchos conceptos, la creo, con ligeras variaciones, de mucha utilidad para las repúblicas americanas. Desgracia-

damente, el cuestionario de la seccion de ingenieria llegó a mi conocimiento con mucho atraso, a pesar de que se remitió por circular de fecha 4 de Abril del presente año; pero solamente me impuse de él en los ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE del mes de Junio, que se repartió a fines de Agosto último.

Por este motivo, dicho cuestionario fué conocido por el señor Soria, que reside en Madrid, sólo a principios de Octubre. No tuvo, por consiguiente, tiempo para elaborar un trabajo en debida forma. Por ello he tenido la honra de ser comisionado por el señor Soria para presentar únicamente al Congreso los impresos, que obran en mi poder, referentes a la primera ciudad lineal, que se está construyendo en los alrededores de Madrid.

Hé aquí la carta que el señor Soria ha dirigido, por mi conducto, al señor presidente del Primer Congreso Científico Pan-Americano.

«Madrid, 6 de Octubre de 1908.—Señor Presidente del Primer Congreso Científico Pan-Americano.—Muy señor mio i de mi consideracion mas distinguida:—Recibí la noticia de la celebracion de ese Congreso en esta fecha (6 de Octubre) sin tiempo por lo tanto para dedicarle un trabajo esplicativo i detallado de mi invencion de las ciudades lineales, i de la trascendencia social de la nueva arquitectura racional de las ciudades sintetizadas en el lema: «para cada familia una casa. En cada casa una huerta i un jardin».

«Me limito pues, por los apremios del tiempo, a rogar a mi docto amigo don Carlos Carvajal se digne presentar al Congreso los impresos que obran en su poder referentes a la primera Ciudad Lineal que estoi construyendo en los alrededores de Madrid, juntamente con mi anhelo de que las prestigiosas personalidades que componen el Congreso patrocinen i difundan la idea de las ciudades lineales, que al resolver el problema social de la habitacion contribuirá poderosamente al advenimiento de una humanidad mejor i la mas perfecta que la actual.

Con mi saludo cordialísimo i entusiasta a todos i a cada uno de los miembros del Congreso, reciba Ud., señor Presidente, la espresion del cariño de la vieja España representada en ese momento por su affm.—(firmado) *Arturo Soria i Mata*».

Los impresos contienen diferentes conferencias, estudios, memorias anuales, revistas i otros folletos, en los cuales el señor Soria i sus numerosos colaboradores han dado a conocer la teoria de la ciudad lineal, sus ventajas e inconvenientes i la marcha cada vez mas brillante de la primera aplicacion que han hecho en los alrededores de Madrid.

Seria difícil para los señores miembros del Congreso Científico imponerse detalladamente de todos estos impresos, por lo cual he decidido mejor hacer un ligero extracto de todos ellos.

Se notarán muchas deficiencias i vacios debido al escaso tiempo que he tenido disponible, desde Noviembre, fecha en que recibí la carta del señor Soria: *i en varias*

partes, para mas claridad de las esplicaciones, he estimado mejor copiar a la letra muchos párrafos de los estudios del señor Soria i de sus distinguidos colaboradores.

Si algun miembro del Congreso tuviera interes por conocer mas detalladamente este asunto, me será mui grato proporcionarle todos los datos que obran en mi poder.

I

Estado actual de las ciudades modernas

Principiaré primero por estudiar rápidamente la formacion de nuestras ciudades, su desarrollo i ensanche i los grandes inconvenientes de todo jénero que el porvenir reserva a estas ciudades si continuase el mismo sistema de urbanizacion.

Cuando en el pasado la guerra era el estado social permanente, la lei suprema de la urbanizacion, como de todas las manifestaciones de la vida, era entónces la propia defensa personal. Este es el oríjen de muchos pequeños pueblos de la Europa, situados en las cumbres de las montañas, que encantan a los viajeros que los visitan

Luego despues, cuando las guerras se hicieron ménos frecuentes, las viviendas bajaron al llano, donde se fundaba un castillo o fortaleza, a cuyo alrededor crecian i estendian los caceríos, a medida que aumentaban los medios artificiales de defensa; las casas se agrupaban en un hacinamiento sin órden ni simetría, siendo-este el oríjen de muchas grandes capitales de Europa: Paris, Viena, Bruselas, Amsterdam, i otras. A medida que aumentaba el caserío era menester ensanchar las murallas que lo circundaban i se convertía el castillo en Plaza fuerte. Andando el tiempo, las casas se construian hasta fuera del recinto i se hacia preciso hacer otro círculo mas dilatado de murallas; pero la ciudad crecia sin cesar i las murallas volvian a despedazarse para convertirse en lindos boulevares i paseos públicos. Así se han formado las capitales nombradas, cuyo crecimiento i desarrollo no se ha sujetado a principio científico alguno ni a reglas acomodadas a las condiciones especiales de cada localidad; la evolucion de esas capitales ha sido lenta en los siglos pasados i mas rápida en el presente. Observando las ciudades actuales, se nota que la condicion esencial para la vida de una numerosa poblacion parece ser el contacto con grandes masas de agua: casi todas las grandes capitales están en sus riberas o son atravesadas por grandes rios o sobre una ria; por ejemplo Lóndres, New York, Paris, Hamburgo etc.

Observamos entónces que la mayoría de las ciudades modernas ha sido obra instintiva en los siglos pasados de la concentracion para la defensa propia, i la colocacion de las casas es el resultado de la casualidad i no de reglas de órden i simetría que consultaran las necesidades de tantos jéneros de la vida de un pueblo.

A medida que aumentaban los habitantes de las ciudades importantes fué menester ir ensanchando i corrigiendo las calles tortuosas i angostas de las ciudades antiguas, para dar facilidades al tráfico cada vez mas intenso, conforme al crecimiento urbano i a los medios fáciles de locomocion. En Paris, el baron de Haussman, por

orden de Napoleón III, transformó diversas calles en amplios i largos boulevares. En Berlín, el emperador Guillermo II ha tratado tambien por intermedio del arquitecto Kuntzen de ensanchar las calles de esa capital. Todas las Municipalidades tienden a ese fin; pero debemos convenir que para ejecutar tales reformas se oponen obstáculos de toda clase:

1.º Obstáculos de carácter material, porque hai que arrasar con manzanas enteras de casas para abrir grandes vías; hai que hacer grandes plantaciones de árboles i jardines; hai que colocar grandes cañerías de todas clases para los usos urbanos; i todo es largo, costoso i difícil en una poblacion vieja.

2.º Obstáculos de carácter moral, por los intereses creados, radicados en los puntos que deben servir para las nuevas vías, intereses que siempre se oponen a toda reforma. Por consiguiente, es mas fácil i práctico urbanizar los alrededores de una ciudad que mejorar i ensanchar sus calles viejas; i debemos declarar que segun las observaciones hechas, el estado hijiénico de una ciudad no ha correspondido a los sacrificios de dinero que tales mejoramientos ha costado.

Este es un hecho perfectamente comprobado en Estados Unidos.

Corrigiendo los defectos de las ciudades antiguas, se ha llegado al sistema actual de ciudad forma de tablero de ajedrez, con manzanas en bloques perfectamente cuadrados, atravesadas por calles de línea recta i con otras transversales, cortadas en ángulo recto, que ofrecen perspectivas que se pierden de vista, desesperadamente monótonas.

Esta es la forma mas reciente de ciudad perfeccionada que ha sido creada por los españoles en América. Nuestras calles son un mosaico de tablero de ajedrez con calles sensiblemente paralelas, cortadas a escuadra por lo jeneral i en lugar del punto céntrico, castillo o fortaleza de la antigüedad, se fundó la *Plaza de Armas*, alrededor de la cual se fué concentrando el comercio i la actividad de las ciudades. Hoi en dia la direccion de las grandes arterias de movimiento son las que se dirijen desde el centro hácia el exterior de la ciudad, formando una red de líneas en todos sentidos. De aquí el nombre de *ciudades puntos* con que tan gráficamente ha denominado el señor Arturo Soria i Mata a las actuales ciudades modernas.

En algunas ciudades, para evitar la monotonía de manzanas i calles totalmente iguales i cuadradas, estas grandes vías son avenidas radiales que se dirijen de un punto central hácia la periferia, siguiendo carreteras o líneas férreas. La ciudades de Bolonia, Goa, Batavia, Carlsruhue, Bruges cerca de Praga; i en América, Washington i otras.

Naturalmente a medida que aumenta la poblacion, estas vías que conducen al centro tendrán que ser mas concurridas, i llegará el caso, como ha pasado en New York i otras grandes capitales, que el centro i sus alrededores se conjestionen de tal modo que impidan toda circulacion; luego habrá que pensar en nuevos ensanches de esas calles, cuyo objeto esencial es regular i repartir el tráfico en la ciudad, teniendo en cuenta la circulacion presente i futura.

El señor J. Stübben, burgo-maestre de Colonia (Alemania) en una interesante memoria dirigida al Congreso Internacional de Ingeniería que se reunió en la Exposición de Chicago en 1893, espone, con gran lucidez, los principios prácticos i estéticos a que debe sujetarse la construcción de ciudades i hablando del tráfico dice: «Las calles i plazas de una ciudad deben ante todo responder al propósito de favorecer de la *manera mas perfecta posible* al tráfico de la ciudad», i para conseguir esto, propone la ejecución de vías radiales, que serán las mas importantes i de mas movimiento de una ciudad. El señor Jamee Owen, comentando el estudio del señor Stübben, en la Revista «Sociedad Americana de Ingenieros Civiles de Nueva York» dice: En el trazado de cualquier ciudad, entran en consideración dos principales factores: situación adecuada para los edificios i fácil acceso de estas construcciones para la población en general.

Consultando el interes de las habitaciones se requiere un sistema rectilíneo ya que el deseo del público que viaja a pié es el llegar a su destino por la línea mas corta posible. El sistema de manzanas o bloques cuadrados no permite esto i en este caso se trazan calles radiales, como se usan en muchas ciudades de Estados Unidos. Esto que conviene enteramente al público de a pié, sacrifica el terreno destinado a construcciones, dejando muchos lotes sueltos e irregulares de poco valor comercial. Además, con el aumento del tránsito rápido i la baratura de los trasportes, la necesidad de las avenidas radiales decrece de un modo notable a consecuencia de que el público viaja mas que antes i por consiguiente debe conservarse el sistema rectilíneo de manzanas. Veremos despues el aspecto estético de tal disposición de calles.

Continuando el estudio, bajo el aspecto práctico, debemos ver si con el trazado actual de éstas el público está en iguales condiciones de facilidad de transporte.

En toda población tenemos tres clases de público: el que anda a pié, el que viaja a caballo i el que conduce o es conducido en vehículos de cualquier especie. Todos tienen sus derechos i todos deben hoy dia ser considerados. El que viaja a pié nunca ha sido molestado, el de tranvía i vehículo va siendo espulsado de las grandes vías de tráfico por las interrupciones del intenso movimiento que conjestiona las calles, i el público que viaja a caballo es el que domina ni es tampoco incomodado. Esta situación no puede considerarse ideal i es atentatoria de los derechos de los ciudadanos, en el tráfico de las calles. Se impone la solución del problema del tránsito rápido en todas las ciudades populosas para alejar toda conjestion; pero el señor Owen con toda razón dice hasta hoy dia la inventiva humana no ha sido capaz de solucionar la locomoción en las ciudades i mientras la población siga aumentando probablemente no lo será.

La calle ideal en el futuro, debe, por consiguiente, tomar en cuenta estos requisitos, tanto los peatones, como el movimiento de vehículos, tranvías i los que viajan a caballo esten en igualdad de condiciones de locomoción. ¿Cumplen nuestras actuales ciudades con estas condiciones a pesar de los ensanches i arreglos de calles? La contestación negativa creo que está en la mente de todos los que se dedican a estudiar este problema.

Hemos dicho que el tipo mas perfeccionado de la ciudad moderna de hoy dia, es el ideado en forma de tablero de ajedrez, de bloques cerrados de casas unas al lado de otras, formando cuarteles de muros cada vez mas altos a medida que aumentan las facilidades de construccion. ¿Qué nos reserva el porvenir cuando el edificio de acero se abarate i esté al alcance de todos? Calles enteras de edificios con alturas de 40 a 50 metros, todos iguales, una calle semejante a otra, de perspectiva desesperadamente monótona si su longitud es considerable. El aspecto estético será pobrísimo i la ciudad perderá todo interes para el viajero que la visite, como sucede con muchas ciudades americanas en que sus calles son casi todas parecidas.

El citado señor Stübben ha dicho que cada calle debe tener su individualidad propia, i el ideal del viajero debe ser, ha exclamado de mal humor, el célebre arquitecto Viollet-le Duc, uno de los fundadores de la arquitectura francesa, no ver calles uniformes, hastiado de las ciudades americanas i es menester conservar a toda costa el encanto de cada calle; lo que no sucede con las poblaciones de calles angostas, con los edificios agrupados uno a continuacion del otro; resultando monótonas cuando las calles son muy largas i rectas i se pierden de vista sus perspectivas rectilíneas.

Bayaert, en su estudio contra la línea recta, aboga por calles curvas, de ancho desigual, siguiendo el trazado natural del terreno, angostas en los paises azotados con frecuencia por los vientos frios para guarecerse de estos i con calles anchas i largas en las rejiones cálidas, para que sean bien bañadas por el aire. Teniendo en cuenta todas estas observaciones el Congreso Internacional de Ingenieros de Chicago de 1893, aprobó las reglas fundamentales para el trazado de ciudades, las que han sido traducidas por el señor Ernesto Greve de la revista alemana «Academia Real de Construccion i que figuran en el anexo A.

Allí vemos, en el inciso b, que dice; «una red compuesta sola de cuadrados no es apropiada para el plano de una ciudad». ¿Cumplen estas condiciones las ciudades actuales, las que se estan fundando i las poblaciones de los alrededores de las grandes capitales? De ninguna manera. El inciso a preconiza: «Se requiere fuera de la division cuadrangular de la superficie, la ejecucion de vias radiales, anulares i diagonales, así como espacio para el tráfico en los puntos principales».

Hemos visto los inconvenientes de las calles radiales, las que vienen a favorecer la formacion de centros de movimiento, conjestionándolos e impidiendo todo tráfico posible. Aumentando la poblacion de la ciudad, cada vez presentan mayores inconvenientes por la aglomeracion de jentes, de vehículos de cargas, de tal manera, por ejemplo, como lo que pasa en la City de New York será menester reglamentar el tránsito, a cierta hora determinada, la carga i descarga de mercaderías antes i despues de las horas de mayor tráfico. Hoy dia, a veces, se hace imposible el tránsito por el número de bultos depositados en las aceras i calles. El tráfico se hace peligroso en muchas calles i avenidas, i, con el tiempo, irán aumentando considerablemente. En el Bushiers district, los edificios de cinco pisos se reemplazan por torres de 29 i mas pisos, con mas de 6 000 personas en cada una de esas casas. Esto irá aumentando i

será un problema mui difícil, como lo hemos dicho, el trasportar tanta jente que va i viene a los centros comerciales, i desde luego se presenta a los injenieros americanos una grave cuestion con la locomocion futura dentro de los reducidos límites de Manhattan New York. Con el tiempo, en ese lugar, las habitaciones particulares escasearán i ni los mas ricos podran obtener habitaciones bien ventiladas.

El precio en diez años se ha cuadruplicado, a pesar de que la construccion sólo es un sexto de diez años ántes. Los datos siguientes demuestran la verdad de estas aseveraciones, tomadas del Building Departament.

Año	Número de edificios	Valor de la construccion	Término medio por edificio
1892.....	710	\$ 12 625 500	17 500
1893.....	394	9 516 750	19 000
1893.....	511	8 606 160	17 200
1895.....	515	8 799 750	17 000
1896.....	410	5 527 900	13 400
1897.....	492	7 492 100	15 200
1898.....	339	6 812 800	18 200
1899.....	338	8 329 000	24 200
1900.....	112	3 928 000	35 000
1901.....	99	5 927 000	59 800
1902.....	120	7 793 500	64 000

Si la misma proporcion aumenta, la masa de poblacion se verá obligada a ocupar grandes caserones de muchos pisos o a mudarse a los alrededores donde sus modestas rentas le permitan vivir con decoro. Habrá miles de personas que esperarán con impaciencia casitas decentes, con locomocion fácil i rápida para cambiarse de sus habitaciones, donde no les llega la luz ni la ventilacion. La direccion de la expansion de una ciudad tendrá que ser la línea de menor resistencia i esta línea dependerá de las facilidades de locomocion hácia los caminos. De los *datos anteriores* se deduce que

a medida que aumenta el precio del terreno disminuye el número de edificios que se construyen en el año, lo que hace elevar artificialmente aun mas el valor de aquel por la mayor demanda de locales a medida que aumenta la poblacion i se disminuyen las construcciones. Los mas ricos vivirán en el centro rodeados de todos los adelantos urbanos posibles i los mas pobres tendrán que *escojer por la fuerza* de los hechos, los lugares apartados de la ciudad, donde se enjendran los *barrios aislados*, llamados de obreros, lo que no es conveniente este aislamiento de clases sociales en los países republicanos i democráticos de la América.

Esto no es solo el aspecto grave de la cuestion; nos queda por estudiar la parte mas delicada e interesante.

Mas adelante he dicho, que el señor Arturo Soria, el fundador de la ciudad lineal ha calificado de *ciudades puntos* a las actuales, porque al rededor de un punto central, los precios del terreno decrecen segun círculos o curvas concéntricas hasta llegar al precio minimum de las tierras de labor o arrabales.

¿Qué sucede con esta situacion? Que siendo limitadísimo el terreno que ocupan los centros de toda ciudad, esta queda fuera de toda concurrencia industrial i se eleva su precio fabulosamente, teniende por resultado que los mas favorecidos de la fortuna van desalojando a los mas pobres, de tal manera que estando dotados los centros de toda ciudad de los adelantos de confort, el problema de la habitacion queda resuelto casi por completo para los ricos i burgueses acomodados; pero no lo está para los pobres i obreros que tienen que **habitar los alrededores de la ciudad** donde ya no llegan los servicios urbanos. Esta es una de las causas del malestar social que se siente en las grandes ciudades.

Esto es lo que jenera el sistema actual de ciudades. La centralizacion trae por consecuencia, segun he dicho el alza nominal de las propiedades situadas en el centro i esta diferencia o sobre precio se eleva a una suma mui respetable en toda ciudad populosa (en Madrid, ciudad de 500 000 habitantes, este sobre-precio se calcula alrededor de 400 millones de pesos) llegando a ser uno de los mas fuertes impuestos indirectos que paga el arrendatario, lo que se traduce para la masa jeneral de la poblacion en fuentes de miseria i malestar social. Este tributo no es el interes natural i equitativo del valor social «the unearned increment» que llaman los ingleses, pues en tal caso seria de una insignificante cuantia i afectaria, no a la totalidad del suelo, sino a la parte de él mas privilegiada; es, por el contrario, el resultado de una transgresion de las leyes económicas producida por la ausencia de la concurrencia industrial, que se ha eludido por las condiciones actuales de nuestras ciudades.

¿Cómo se explica entónces que subsista esta falta de competencia en la industria de los arriendos? Por que el capital es receloso de por sí i en vez de emplear sus fuerzas en negocios industriales productivos, busca la colocacion segura de los terrenos limitados, mas centrales, para dedicarlos a la industria del arriendo, el cual adquiere, despues de pagar el sobre precio elevado i condicional que le pida su dueño por la situacion escepcional de falta de competencia i de mayor demanda.

Este es un *seguro* que paga el *miedo* a la *avaricia*, dice el señor Rafael Gutierrez Jimenez, autor de estas ideas.

Al comprador poco le importa su valor cuando sabe que hai una tercera persona, el arrendatario, que se ve forzado a pagar un subido arriendo porque necesita el local.

No se siente, por lo tanto, imperiosamente impulsado a buscar los beneficios de la concurrencia. ¿Para qué? si tiene *colocacion* fácil para su capital, que es lo que en definitiva le interesa.

Si el propietario no contase con el acuerdo mas o ménos tácito de los demas propietarios de sostener los precios, el capital rompería la valla de este convencionalismo i acometería la empresa fácil de la *urbanizacion* de nuevas zonas en forma conveniente. Pero el capital no se aventura i prefiere que las cosas continúen así, i viene a ser un cómplice inconsciente de esta situacion anormal que arruina sistemáticamente al arrendatario i llega a pensar que si vive así es porque le hace cuenta, olvidando que la usura no se constituye principalmente por lo alto del interes sino por el abuso fundado en la necesidad del que solicita el crédito o el servicio. I esta *trasgresion* de las leyes económicas se verifica sin el propósito *directo de nadie* i con el concurso inconsciente de todos, i esta misma situacion lastima tambien al mismo capital empleado en la edificacion de viviendas, no favorece sino al primitivo dueño del terreno que lo vendió a precio subidísimo.

Prueba de ello es que las casas situadas en los puntos céntricos no rinden sino un 4 a 6% de interes, que es irrisorio en un pais jóven que puede dar de 8 a 10% con inmenso beneficio para el arrendatario, si la edificacion se fundara sobre bases mas racionales i equitativas.

En resumen, es un hecho indiscutible que a espensas de la masa jeneral de la arrendatarios i con las formas un tanto disfrazadas del monopolio, se ha adulterado el valor de la propiedad para tener un precio real de *servicios* imaginarios i abultados, destruyendo el equilibrio económico de la lejitima concurrencia lo que ha traído por resultado la ruina i aniquilamiento de la gran masa de la poblacion, que sufre una especie de esclavitud, que conviene hacer cesar en el mas breve plazo. I para conseguir este objeto se presta admirablemente la concepcion de la ciudad lineal, como lo veremos despues, cuyo plan está mas en armonía con las necesidades de la civilizacion i resuelve uno de los mas árdusos problemas del presente siglo: de someter a la eterna lei de la concurrencia industrial, el edificio habitable, la casa del ciudadano.

En las ciudades actuales, de agrupacion conglomerada de su estructura, hemos visto que resulta el *privilegio absoluto de los mejores sitios del centro*; pero siendo lineal la ciudad, esto es, indefinidamente prolongable, indefinidamente urbanizable, ha matado para siempre el *monopolio del suelo*. Habria, cuanto mas, diferencia de precio sobre ventajas de detalles pero nunca lo que vale un peso el metro cuadrado podrá valer 800 pesos como en el centro de nuestra capital i aun 1 000, hasta 10 000 pesos en otras grandes capitales.

No quiere decir esto que la revolucion en el precio de los terrenos haya de veri -

ficarse en un día sino que el tránsito de este estado de desequilibrio a un estado normal se realizará lentamente en el trascurso de muchos años, sin bruscas variaciones i aun la misma ciudad lineal no podrá sustraerse en bastantes años del todo a la influencia de esa valorización exajerada de los sitios: los primeros kilómetros de toda *Ciudad Lineal* que se funde hará la fortuna de los mas despiertos. Solo cuando la lei de la concurrencia haya recobrado todo su imperio se establecerá el precio justo del suelo urbanizado. Tampoco deben alarmarse los actuales propietarios de propiedades centrales si se establecieran Ciudades Lineales, temiendo una depresion de sus valores.

No sucederá: porque siempre habrá demanda de casas por los que emigran del campo a la ciudad i por el aumento progresivo de la poblacion. Se evitará, si, mayor alza de las propiedades a precios prohibitivos que impidan el adelanto de la ciudad como lo hemos visto i resultando ademas una carga demasiado pesada para los arrendatarios. Si se produce alguna depresion en el precio de la propiedad esta es debida siempre a las crisis económicas i pasajeras que afectan a todos los países.

La solucion de la Ciudad Lineal es hoy dia posible en vista de que los adelantos de la locomocion mecánica ha sido puesta al alcance de todas las fortunas; pero no deja de ser grande el problema de la Ciudad Lineal que al mérito de su gran sencillez (i quizá por esto mismo es buena) une una gran trascendencia económica por el gran paso dado en la solucion de los problemas sociales.

El hogar propio edificado en el suelo mismo de la patria sobre la porcela de tierra elejida por uno mismo en pleno i absoluto dominio, es la aspiracion nobilísima de muchos hombres laboriosos i que se puede cumplir por medio de las ciudades lineales como lo veremos al describir éstas.

La Ciudad Lineal será un hecho que debe apoyar todo habitante de capital importante que conozca sus intereses i todos lo que se *tomen el trabajo* de meditar acerca de los principios económicos en que se funda la teoría de tal sistema. Las ventajas para la higiene pública, para la comodidad de los habitantes, para el ornato i belleza de la misma poblacion, que resultaría de acumular en ella todos los recursos i elementos que el progreso humano ha dispuesto para la habitacion del hombre, no son tan importantes i eficaces como estas razones económicas de indiscutible veracidad i exactitud que he espuesto i que sigo desarrollando.

(Continuará).

CARLOS CARVAJAL M.,
Ingeniero Civil.