

COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

CONFERENCIA

DADA EN EL

ATENEО CIENTÍFICO Y LITERARIO

DE

MADRID

POR

D. ARTURO SORIA Y MATA

EL DÍA 14 DE MAYO DE 1894,

ACERCA DE LA NUEVA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES.

Precio: 0,50 céntimos.

DE VENTA.

en el salón del

HERALDO DE MADRID.

COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

CONFERENCIA

DADA EN EL

ATENEO CIENTÍFICO Y LITERARIO

DE

MADRID

POR

D. ARTURO SORIA Y MATA

EL DÍA 14 DE MAYO DE 1894,

ACERCA DE LA NUEVA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES.



DE VENTA.

en el salón del

HERALDO DE MADRID.

AL LECTOR.

Si has perdido cual yo algún hijo, víctima de la facilidad con que en las grandes ciudades se propagan la difteria y otras muchas enfermedades, sin que tu previsión y tus cuidados hayan logrado evitarlo, verás con simpatía ó con respeto mis trabajos, encaminados á disminuir el horrible tributo á que pocos padres se sustraen.

Si eres católico ferviente, ó por lo menos admirador imparcial de la personalidad de S. S. León XIII, ó siquiera español agradecido al que ha tratado y quizás conseguido curarnos para siempre de las guerras civiles, notarás que ajustadas á sus sabios consejos están muchas de las cosas contenidas en la ciudad lineal.

¿Eres ingeniero, médico ó arquitecto, y te parece absurdo, disparatado ó irrealizable mi propósito? Pues tómate la molestia de demostrarlo, no en obsequio mío, sino en bien de la sociedad de que formas parte, con lo que me reducirás á voluntario y perpetuo silencio, y acrecentarás el crédito de que gozas entre tus clientes si á todos nos convences con tus bien concertadas razones, y si te equivocas y marras, darás muerte á tu fama y vida á la mía.

Lo que no me parece bien es que, presentándome yo en medio de la plaza pública, á medio día, retando cortesmente á quien quiera contender conmigo, aguardes á que vengan las sombras de la noche y la soledad para herirme á traición, con navaja trapera, y por la espalda, que á esto equivale el aconsejar en voz baja á las gentes que no me ayuden en mi empresa, porque es desatinada, ó muy grande y de realización imposible ó lejana.

Y cuenta con que este no es un *paso honroso* como el de Suero de Quiñones, por el sólo gusto de pelear, sino por librar de la muerte á muchas gentes: ¡á ti mismo ó á tus deudos quizás!

¿Desea tu patriotismo que los inventores españoles eclipsen con sus prodigios á los extranjeros? Déjate de grandezas; huye de las convulsiones epilépticas de las borracheras científico-patrióticas; repara que estudiamos poco y trabajamos menos, y conténtate con el escaso fruto que algunos, como yo, te ofrecen.

Si te agrada la idea, apóyala con tu propaganda, que nada cuesta y vale mucho, ó con tus recursos; mas antes examina el caso, no con rufianesca desconfianza, sino con la serenidad de juicio del que juzga las cosas por sí mismo, prescindiendo del criterio ajeno. Y si por acaso creyeres que yo no debo participar de los frutos que diere la semilla que pone mi inteligencia, y que tú riegas y fecundas con tu dinero, desde ahora renuncio la parte alícuota de beneficio que me corresponda, por tu cooperación, en favor de cualquier escuela ú hospital.

Pero si, agradándote la nueva idea, no la amparas y favoreces, y dejas que tu indiferencia y tu apatía la impidan nacer ó vivir y crecer con lozanía y robustez; y si no perteneces al número de los degenerados y desequilibrados, bastante bien descritos por Max-Nordau en reciente libro, acuérdate, cuando el dolor te aflija, de mi ruego, y piensa si en la causa colectiva que ocasiona tu particular desgracia ha tenido alguna pequeña parte tu voluntad.

Si alguien te manifiesta desconfianza de mi persona, pero no de mi proyecto, puedes decirle que me hallo dispuesto á comparar en público mi vida privada y pública con la suya y con la de cualquiera que me tire la primera piedra y merezca contestación.

Y si al terminar la discusión no está satisfecho, descansaremos faltos de materiales que arrojarnos á la cara, él sin piedras y yo sin margaritas.

EL AUTOR.

SEÑORAS Y SEÑORES:

Voy á entretener vuestra atención con algunas consideraciones acerca de la ciudad lineal, invención que por sí sola se recomienda á la general benevolencia, porque tiende á reducir la mortalidad de cuarenta por mil de las grandes capitales de población aglomerada á la de veinte por mil de las poblaciones rurales ó diseminadas.

Todo el que ayude á su realización, siquiera sea no más que con sus simpatías, contribuirá á salvar todos los años miles de vidas. «La mitad de los niños que se mueren no debieran morir», diremos, alterando lo que dijo de las cartas que se pierden el insigne poeta *D. Eusebio Blasco*.

Cuando las madres se convenzan de que, al favorecer la creación de las ciudades lineales, salvan á sus propios hijos de la muerte, ellas realizarán en brevísimo plazo la nueva idea; y lo que debiera acrecer el caudal de la civilización cristiana como consecuencia de la previsión inteligente y del esfuerzo de los varones, vendrá por los fieros anhelos de las madres, temerosas de perder sus más preciados tesoros, ó por una sola madre atribulada, de corazón magnánimo, que pida para sí y para todas la milagrosa intervención de la divina Providencia.

Por salvar la vida de un criminal condenado á muerte se agitan multitud de gentes en busca del indulto. Pues bien, si la lógica del sentimiento estuviese regida por la Aritmética, es evidente que la propagación de las ciudades lineales, como instrumento apropiado para prolongar la vida media del hombre, debiera provocar unánime simpatía y un movimiento colosal de concentración de todos los elementos necesarios para ejecutar tan beneficiosos planes.

Mas habremos de contentarnos con que la idea no sea muy combatida, y con que la general indiferencia despierte al fin, por las voces y por los hechos de los que vamos á comenzar, en España una revolución radical en la arquitectura de las ciudades.

Para iniciarla se necesita dinero, y yo lo pido á mis compatriotas en la forma que creo más propia y digna de un país culto y libre.

Si alguien confunde lastimosamente el amor y la vanidad de la gloria con los groseros apetitos del negocio, y me atribuye intenciones que no tengo, tomándome por espejo de su propia conciencia, váyase, lejos de mí, á la distancia inmensurable que mi desdén le traza.

Hecha esta salvedad, y confiado en la bondad del auditorio, entro en materia, principiando por fijar mi situación relativa entre la muchedumbre de los inventores.

Inventar algo; hallar entre los abismos de lo desconocido una verdad nueva; sentir en el alma el primer destello de una luz, de allí en adelante inextinguible, de una estrella más en el cielo que guía los vacilantes pasos de la humanidad; ver turbado el reposo de la tranquila conciencia por interiores voces misteriosas de incomprensibles amores, en que se juntan y confunden en una misma melodía varoniles acentos con el grito alegre del primer anuncio de la maternidad, tan pudoroso que, al llegar á los labios, en ellos se detiene, y temeroso retrocede á las inexploradas regiones del espíritu, de donde viene; someterse de buen grado al dolor inexcusable para convertir el verbo en carne y allanar á la tierna criatura el áspero camino de la vida; acercarse á los misterios de lo infinito y llamar á los demás hombres para que participen también de los goces inefables de la posesión de la verdad y de las sublimes armonías de lo bueno y de lo bello, ¡qué satisfacción tan grande! ¡qué supremo y purísimo deleite!

Este divino don, este placer incomparable, es patrimonio común de todos los inventores, cualquiera que sea el valor del hallazgo ó de la invención; lo mismo de los grandes maestros, figuras colosales de la historia, faros siempre encendidos que iluminan con sus resplandores á las generaciones venideras, que de aquellos cuya labor modesta no va más allá del descubrimiento de verdades secundarias, de relaciones entre cosas ya conocidas, de progresos minúsculos, de la perfección y del acabamiento de fábricas por otros levantadas.

Los primeros, por la eficacia soberana de su saber y de sus virtudes extraordinarias, conquistan fácilmente las voluntades y llegan á las esferas luminosas de la gloria perdurable; los otros, simples soldados,

centinelas avanzados de la civilización, mueren obscuramente y sin gloria, y alcanzan, cuando más, pasajero renombre, á costa de infinitas penalidades, de amarguras sin cuento, y experimentando los mismos anhelos é idénticas fatigas que los grandes capitanes.

¡Miserable condición la suya, y más triste todavía la de aquellos que militan en la última jerarquía de esta plebe de los inventores! Aquellos forzados á reconocer que su invención es de escasísimo valer intelectual, y que las consecuencias y frutos abundantes que de ella se obtienen ó se esperan no se deben al mérito del inventor, sino á la virtud específica que el invento en sí contiene, como la semilla y el huevo encierran en breve espacio infinitas esperanzas de innumerables descendientes.

Tal es mi caso.

Partiendo de razonamientos sencillísimos, al alcance de los más indoctos, se llega sin violencia á la idea de la ciudad lineal, como forma la más perfecta de las ciudades modernas; pero si se compara la nueva con las antiguas formas, se columbran y adivinan copiosos frutos como probables y seguras resultancias de tan exigua semilla; la mortalidad enorme de las grandes capitales, disminuida considerablemente; la locomoción, abreviada en términos de significar para todos los habitantes gran economía diaria de tiempo y de trabajo; todos los servicios municipales hechos y explotados á menos costo; todos los aspectos de la vida urbana embellecidos y abaratados; la propiedad territorial regularizada y muy subdividida; posibilidad de que todos, ricos y pobres, vivan en terreno y casa de su propiedad, suntuosa en unos casos y modestísima en otros, de suerte que el hogar ó vivienda sea, además del vestido, el complemento natural y necesario que distinga del salvaje al hombre civilizado, en su personalidad externa.

En suma: extraordinarias, incalculables, maravillosas consecuencias, derivadas de un insignificante hecho nuevo, de un invento que casi no merece el nombre de tal, y que pretendo realizar por primera vez en Madrid, iniciando la ciudad lineal como una barriada nueva en los alrededores de la capital y corte de España, y más tarde en otras grandes ciudades de Europa y de América, si el caudal facilitado por las personas que participen de mi convencimiento llenara las medidas de mi deseo.

Toda la teoría de la ciudad lineal se reduce á muy poca cosa, á un solo razonamiento. En vez de colocar las casas de una ciudad de cualquier modo, caprichosamente, y cavilar después el medio más adecuado

de satisfacer las necesidades de la vida urbana, me parece á mí más razonable y más lógico considerar en primer término qué necesidades urbanas ó de carácter municipal desea satisfacer el ciudadano, y *después* acomodar á tales exigencias la colocación de las casas, y lo que resulte de esta colocación de casas será la forma de la ciudad.

Para esto no se necesitan ni profundos conocimientos filosóficos, ni grandes estudios de ingeniería, ni talento, ni siquiera instrucción.

El sentido común basta y sobra. Pero Grullo y Sancho Panza nos lo van á decir.

Preguntemos á un millonario y á un proletario cómo dispondrían su vivienda respectiva dentro del presupuesto de su renta ó jornal para estar completamente á gusto, sin ser molestados por los demás vecinos de la ciudad.

Las dos contestaciones coincidirán en algo. Este algo, necesario á pobres y ricos, será la célula del organismo ciudad; y multiplicando este denominador común de todas las conveniencias de la vida urbana por el número de habitantes que la ciudad contenga ó haya de contener, resultará lo que resulte; pero sea lo que quiera, tendrá sentido común, no será un desatino: será la forma más lógica, más natural y más conveniente de las ciudades del porvenir.

¿Preferís vivir juntos en distintos pisos de la misma casa, ó en casas separadas?

—Á mí—dice el pobre—me molesta el ruido de las fiestas y diversiones de mi vecino, cuando el pan escasea en mi casa. Además, tengo que subir muchas escaleras, y mi vivienda es tan estrecha é incómoda, que más parece ataúd ó jaula, que habitación. En una choza ó casucha de un solo piso, dividida en tres ó cuatro habitaciones, en medio de un terreno de 300 ó 400 metros cuadrados, para jardín, corral y taller, viviría contento, lejos de la taberna y de peligrosas compañías; mi mujer hacendosa, aumentaría nuestro caudal con la cría de aves y otras pequeñas industrias; mis hijos no se morirían, como ahora se mueren, faltos de luz, de sol y de aire puro.

El rico, á su vez, exclamará:—Me compadezco de los desgraciados, y los socorro cuanto puedo; pero me enojan y entristecen, cuando estoy alegre, la vista y el contacto de los andrajos de la miseria mal oliente. También es mayor el riesgo que corre mi familia de contraer enfermedades contagiosas. El peligro de incendios y de otros accidentes aumenta. Prefiero vivir en un hotel completamente aislado, para mí sólo, sin vecinos incómodos, sin pleitos nacidos de las

medianerías, y con todo el lujo y comodidades que mi hacienda me permite.

¿Os conviene vivir cerca ó lejos de un tranvía?

—Cuanto más cerca, mejor—dicen ambos: el rico, porque su carruaje no le resuelve los problemas de la locomoción de sus criados, clientes, amigos, proveedores, parientes, y de él mismo, sino en una parte de su personal regalo; el pobre, porque el andar á pie 10 ó 12 kilómetros para ir y volver desde su casa al punto de trabajo es una labor suplementaria, que le quita, sin necesidad, energía muscular y tiempo para descansar y cultivar su espíritu; porque en menos tiempo puede hacer muchas cosas, y, por último, porque andando en tranvía ó en ferrocarril ahorra dinero, si el precio del billete vale menos que el gasto de zapatos, de trabajo muscular y de tiempo, que en otro caso haría.

Es decir; que sin los cálculos complicados del problema de los tres cuerpos, que condujeron á Leverrier al descubrimiento del planeta Neptuno; sin la intensa labor intelectual necesaria para formular las leyes inmortales de Newton y de Kepler, que rigen los movimientos de los astros en el cielo; sin las disquisiciones profundas y prolijas de las ciencias morales y políticas, el sentido común junta á los ricos y á los pobres para decir: viviremos mucho mejor que al presente en casas aisladas unas de otras, con árboles, plantas y flores, si estas casas se colocan cerca de una vía férrea.

Luego la forma de una ciudad debe ser la de un ferrocarril ó tranvía, con casas aisladas entre sí á uno y otro lado de los carriles.

Por consiguiente, para hacer una ciudad nueva, lo primero que deberemos hacer es trazar un ferrocarril, buscando las pendientes más suaves y las más amplias curvas, cuando la línea recta no sea posible, y á lo largo de la doble vía, formar una calle de una anchura de cuarenta metros, por ejemplo, con grupos de casas, que seguiremos llamando manzanas en España y cuadras en América, de dimensiones variables según los casos, pero que por término medio pueden ser rectángulos de 300 metros de fachada á la calle principal, por 200 de fachada á las calles transversales perpendiculares á los carriles.

Por lo que toca á la locomoción, resulta lo que era de esperar, que la línea recta no sólo es el camino más breve entre dos puntos, sino entre muchos puntos también, porque la representación gráfica de la locomoción de cada individuo es un polígono irregular de muchos lados, que principia y concluye en la puerta de su casa, y la ciudad lineal

sustituye estos polígonos por otros á virtud de los cuales se logran los mismos efectos con menor recorrido.

Esta circunstancia, y el uso de la vía férrea, producirán una economía diaria considerable de tiempo y de trabajo á todos los habitantes. Además, verificándose el crecimiento de las ciudades en sentido horizontal, con casas de dos ó tres pisos, en vez de seguir el absurdo camino de la vertical, que conduce al *delirium tremens* de los edificios de veinte y veinticuatro pisos de Londres y Nueva York, nos libertaremos del trabajo forzado de escalera perpetua á que estamos condenados, y se logrará, aparte de la integridad de los pulmones, una economía de tiempo y de trabajo.

*
* *

He aquí representada en este plano la nueva forma de las ciudades, la célula del nuevo organismo.

Una calle única ó principal con doble vía férrea en su centro; calles secundarias transversales perpendiculares á los carriles, que circunscriben manzanas de 40 á 50.000 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; a 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, y 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, cuya enumeración no cabe en los límites estrechos de una conferencia. No resisto, sin embargo, á la tentación de citar uno sólo: el de la posibilidad de establecer paralelamente, y á corta distancia de la ciudad lineal, el coto redondo acasarrado con que soñaba D. Fermín Caballero, para el fomento de la población rural.

De trecho en trecho se dispondrán en la calle principal, cerca de los carriles, unas casetas ó kioscos, que prestarán multitud de servicios, como estaciones y locutorios del servicio telefónico; como salones de espera para los viajeros; centros de vigilancia para los agentes de la autoridad, para los demanderos y para los serenos; refugio de los operarios encargados de la recomposición y vigilancia de la vía; casa de socorro provisional en caso de accidentes; depósito y mercado de artículos de poco volumen; en suma, todos los servicios municipales ó de pública conveniencia, de carácter urgente.

Paralelamente á los carriles se abrirán dos zanjas á medio metro de profundidad, que contendrán los tubos y cables necesarios para la distribución de agua, luz, calor, fuerza y electricidad. De las tuberías centrales arrancarán otras, que rodearán las manzanas, y en estas tuberías se harán las tomas para cada casa.

Con las vías subterráneas de agua que hay conocidas en los pueblos que ha de recorrer el ferrocarril de circunvalación, pueden quedar satisfechas las necesidades de la nueva barriada durante algunos años. Más tarde, y al compás del incremento de la urbanización, será indis-

pensable y urgente lo que hoy no es más que conveniente y necesario, á saber, construir el canal del Jarama hasta Fuencarral y el canal del Guadarrama hasta Pozuelo, vertiendo ambos sus aguas en la tubería central de la ciudad lineal.

Estos canales, unidos á mi proyecto, y dando empleo lucrativo á un capital relativamente pequeño, pueden convertir á Madrid en muy pocos años en la población más sana, más hermosa, más comfortable y barata del mundo. Entre tanto, será preciso tomar en Fuencarral, del Canal del Lozoya, el agua sobrante que Madrid no necesita, cosa fácil porque entonces ya no existirá el organismo dificultativo que hoy dirige el citado Canal, ese prodigio de administración que consiste en haber gastado los millones á centenares para obtener un provecho mezquino y un interés despreciable, cual máquina de vapor de 200 caballos que se emplease en sacar el tapón de una botella.

Por fortuna, la dirección y la administración del Canal de Isabel II están heridas ya de muerte desde que lanzó al presupuesto la feliz idea de su arriendo.

Cualquiera diría, al ver los áridos alrededores de Madrid, que aquí no es posible la vida de una gran población por falta de agua, cuando lo cierto es que con el Canal del Lozoya bien reconstruido y explotado, con los canales del Jarama y del Guadarrama, y con las vías de aguas que hay en Pozuelo, Villaverde, Canillas, Vicálvaro y Fuencarral, hay agua sobrada para una población de cuatro millones de habitantes.

La distribución del agua en la ciudad lineal será mucho más fácil y barata que en el Madrid viejo, sin dar lugar á hundimientos como el de la calle Ancha; el reconocimiento- y recomposición de cañerías será sencillísimo también.

La dificultad en los primeros años se reduce á elevar el agua á 45 metros de altura y enviarla por medio de una cañería á 5 kilómetros de distancia como máximum. Posible es que haya quien niegue la posibilidad de este hecho tan sencillo y tan evidente, como no faltó hace años un ingeniero que se comprometía á beberse toda el agua del Lozoya que se trajese á Madrid.

Ahora me limito á decir que si en los Estados Unidos es posible transportar por medio de bombas y cañerías un líquido como el petróleo á la distancia de 713 kilómetros salvando alturas de 600 metros, no debe parecer á nadie sorprendente, ni maravilloso, ni imposible, el que yo pretenda llevar el agua á 5 kilómetros, desde el barrio de la

Concepción ó desde Fuencarral hasta Chamartín, pongo por caso, ó desde Vicálvaro á Vallecas, ó desde Villaverde á Carabanchel.

Lo que sucederá es que el coeficiente de resistencia al paso por la tubería aumente, que se gaste un poco más de carbón y que el coste por metro cúbico aumente también un céntimo, ó dos ó tres. Ni más ni menos.

Mientras haya quien pague este trabajo ¿por qué no se ha de hacer? La canalización de los hilos para el alumbrado eléctrico y para el teléfono es tan sencilla y tan barata en la ciudad lineal, que permite poner al alcance de la fortuna modesta de un obrero estos prodigiosos adelantos.

La red telefónica será más perfecta, útil y barata que en el Madrid viejo. El tendido de los hilos será facilísimo; las comunicaciones no se interrumpirán por el viento y por el agua. El uso del teléfono, tan cómodo por activa y tan desagradable en ocasiones por pasiva, combinado con los servicios de los recaderos, que habrá en cada caseta día y noche, permitirá disminuir el número de criados, y en algún caso, prescindir de ellos por completo. La comunicación constante entre dos casas sin pasar por la central, que hoy es imposible, sería fácil y barata.

Todas las casas de cada manzana tendrán una campanilla eléctrica de llamada á la caseta más próxima para pedir auxilio, llamar á un recadero, pedir comunicación telefónica y multitud de servicios de varias clases.

La repartición de comestibles y otros artículos á domicilio puede hacerse circulando por el día entre los coches de viajeros un vagón para las mercancías y para los vendedores ó repartidores, cada media hora ó quince minutos, y copiando, si es preciso, el procedimiento que emplean en Sevilla para el transporte del pan desde Alcalá de los Panaderos, llevando en los vagones las caballerías cargadas.

Supongamos prolongada en una extensión de 55 kilómetros esta cinta de carriles, de casas, de jardines y de las tuberías de todas clases que se suponen, aunque no se ven, y podremos figurarnos lo que sería Madrid en forma de ciudad lineal, y lo que será Madrid nuevo dentro de cuatro ó seis años.

Veamos cómo vivirán juntos el Madrid nuevo y el viejo; cómo ambos aumentarán rápidamente en extensión, en población y en riqueza, y cuán fácilmente puede España ser la primera nación que dé á las demás la pauta de las ciudades higiénicas del porvenir.

El nuevo Madrid principiará, siendo una barriada del antiguo, á la cual afluirán todos los elementos de éste que en él hallan más difícil la vida, merced á los coches movidos por la electricidad que, saliendo de la Plaza de la Cibeles, y dando la vuelta al Retiro por las calles de la Lealtad y Alfonso XII, con la velocidad de 15 kilómetros por hora, continúen fuera del casco de la población con la velocidad de 24 á 30 kilómetros.

Por muy pequeña cantidad podrán tener una casa de dos pisos, en terreno de 20.000 pies, para descansar de la ruda labor de la semana, los comerciantes é industriales obligados á vivir en los tugurios del centro de la Villa, y las personas acaudaladas, para los casos de enfermedades y epidemias, y para la crianza de los hijos hasta la edad de los estudios; las personas de posición modesta que gusten de la vida sana del campo, sin renunciar á los goces y diversiones de Madrid, vivirían en casa propia ó alquilada de la nueva barriada, si desde las doce de la noche á las dos tuvieran la seguridad de hallar en la Plaza de la Cibeles un coche que en poco tiempo les lleve hasta la puerta de su casa; los empleados y pensionistas, jefes de taller y otras personas de limitados recursos, podrían venir por la mañana al centro de Madrid á sus oficinas, talleres y escritorios, y volver por la tarde á su hogar, al *home* inglés, que en Madrid no puede existir mientras no se haga lo que yo pretendo ó cosa parecida. Los establecimientos que en el Madrid en que vivimos son insalubres, aquí dejarían de serlo por el mero hecho de disfrutar de más aire y más luz. No sería, pues, sorprendente que á la nueva barriada se trasladaran poco á poco las casas de vacas, las tahonas, las cabrerías y otras casas parecidas.

Las diversiones del domingo de las clases trabajadoras tendrían allí su natural asiento, y podrían ser dirigidas y explotadas con un sentido de cultura que no se advierte en los aduares de los alrededores de Madrid.

Finalmente, Madrid llegaría á ser en muy pocos años más industrial y fabril que Barcelona; porque si hoy no se aprovecha de las excepcionales condiciones que para el establecimiento de muchas industrias brinda su posición central, es porque el camionaje y el transporte de géneros desde las estaciones de ferrocarriles á las fábricas encarecen los productos en términos de imposible competencia; mas si la vía férrea colocada en la ciudad lineal tiene el mismo ancho de la red general de ferrocarriles, y la enlazamos con el ferrocarril del Mediodía en Vallecas, con el de Ciudad Real en Villaverde y con el del Norte

en Pozuelo, y nos servimos de ella como tranvía durante el día, y como ferrocarril para el transporte de mercancías de dos á seis de la madrugada, fácil es comprender que, una fábrica construida en la nueva barriada, puede recibir directamente el carbón y las primeras materias, y expedir á cualquier punto de España el producto elaborado sin los gastos enormes de carga, descarga y camionaje. Por lo tanto, no es aventurado vaticinar que toda nueva industria que en Madrid se establezca lo hará al lado del ferrocarril de circunvalación, y que desde el momento en que sea posible establecer en Madrid nuevas industrias, como las de hilados y tejidos, por ejemplo, comenzará para la capital de la nación una era de prosperidad, que aumentará la población rapidísimamente; proporcionará inquilinos á las habitaciones desalquiladas del Madrid de hoy, porque el Madrid viejo se convertirá en algo parecido á la *Cité* de Londres; conjurará la crisis obrera por muchos años, y dando vida á las artes y á los oficios, al comercio y á las profesiones todas, será fuente abundante de bienestar general y seguro fiador de la paz pública.

Este cuadro de esperanzas no es un sueño irrealizable ni un ideal de los siglos venideros. Es una realidad venturosa que se acerca, que nacerá al colocar la primera piedra antes de tres meses, que se verá y se palpará en las viviendas que quedarán construidas antes de finalizar el corriente año, y que será consumada en poco tiempo si mi voz no clama en un desierto.

Desde el punto de vista utilitario, he de decir muy pocas palabras: las indispensables, y á mi parecer concluyentes.

Trátase de la explotación de una nueva vía férrea; y apoyado en una experiencia de catorce años, afirmo que sus resultados serán muy beneficiosos, y trataría de demostrarlo si alguien hubiese impugnado mis cálculos.

Me limito no más á indicar que todas las vías férreas prosperan, y si están muy mal administradas, por lo menos viven; que son negocios mejores que la explotación de una mina de oro, porque el valor de ésta disminuye constantemente, y los productos de los caminos de hierro alimentan sin cesar todos los años; que en los ferrocarriles la utilidad está en las mercancías, y en los tranvías en los viajeros; por tanto, el ideal de la vía férrea más productiva es precisamente la línea que yo trato de construir, que será las dos cosas á la vez: tranvía por el día y ferrocarril por la noche.

Trátase también de comprar y vender terrenos, en busca del enorme

beneficio que la urbanización produce, aun siendo incompleta y establecida en malas condiciones.

Cualquier parte de Madrid puede servir de ejemplo para demostrar que el plus-valor que adquieren los terrenos urbanizándolos es crecidísimo, exorbitante.

La huerta en que hoy está emplazada la estación del ferrocarril del Mediodía costó, pagándola á un precio entonces escandaloso, 35.000 duros. Hoy vale más de millón y medio de duros.

Los terrenos del Hipódromo, que costaron 500.000 duros, no valían 20.000 pocos años antes.

Otro tanto puede decirse cualquiera que sea el sitio de Madrid que se elija.

Por último, se trata de elevar agua á una altura menor de 50 metros en Canillas, Vicálvaro, Fuencarral, Villaverde y Pozuelo, y de distribuirla por las cañerías de que antes he hablado; y yo afirmo que la elevación del agua cuesta menos de 25 céntimos por metro cúbico, y que se puede vender por lo menos al precio á que se vende el agua en Barcelona, á 35 céntimos.

Pues si cada uno de estos tres asuntos es beneficioso de por sí y separadamente, juntos lo serán también.

No insisto en este aspecto de la cuestión; y si algo he dicho acerca de él, es por la imposibilidad absoluta de separar el espíritu de la materia en ninguna cosa del mundo, y porque las ideas no vienen á la vida bajo formas invisibles é intangibles, sino vestidas, con blusa ó con levita, con gorra de cuartel ó con boina, y en todos los tiempos y con todos los trajes, siempre vienen pidiendo dinero.

Para llevar á efecto mi propósito, y creyendo que un proyecto de ciudad higiénica interesaría á la sociedad de Arquitectos y á la sociedad de Higiene, á ellas me dirigí rogándoles me manifestaran su parecer y mi intención de publicarle, cualquiera que él fuese, adverso ó favorable.

Han transcurrido muchos meses y no he obtenido contestación.

Idéntico ruego he dirigido á otras muchas sociedades de Madrid, y únicamente se han dignado contestarme la Real Academia de Ciencias, en pro; la Sociedad Geográfica, en contra, y la Real Academia de Medicina....., ni en pro ni en contra.

Traté de obtener privilegio de invención, y en el Ministerio de Fomento se me dijo que mi sistema de urbanización no podía ser objeto de patente.

Siendo la base de mi sistema de urbanización el ferrocarril de circunvalación, único verdadera y exclusivamente provincial, creí que la Diputación lo subvencionaría como á otros que distan mucho de reunir los requisitos que el mío, y me equivoqué.

Juzgué que este asunto era de importancia suma para el Ayuntamiento de Madrid, y por lo visto no estoy en lo cierto.

Bien sé que todo el que intente hacer algo en España sin contar con los elementos de la política ó de la administración, va contra la corriente y se ahoga, y que el que no es personaje político influyente, no es nadie ni vale nada.

¡No lo he de saber, si durante veintinueve años he desempeñado los más humildes oficios de la política! carne de cañón varias veces; comensal de banquetes otras muchas; comparsa en todas las comedias de gran espectáculo; eterno peldaño de escalera, y suscriptor obligado de una porción de cosas importantes..... para otros.

Ya he perdido la cuenta de los manifiestos que he firmado, de los entusiasmos indescriptibles que he sentido, de los discursos que he aplaudido....., y de los sablazos que me han dado.

Precisamente por todo esto puedo asegurar que mi ciudad lineal se hará; porque si como particular no encuentro dinero bastante para ello, apelaré al último recurso, aspiraré á la categoría de personaje para poder girar contra el presupuesto de gastos del Estado el importe de la ciudad lineal.

¿Qué es preciso para esto, no teniendo méritos propios indiscutibles, que yo no tengo, y no habiendo seguido con aprovechamiento la carrera de sobrino, de yerno ó de cuñado?

Audacia para hablar de lo que no se sabe.

Audacia para ser díscolo, inquieto, perturbador y maldiciente.

Audacia, y siempre audacia, para compararse, no con los grandes hombres, sino con las medianías, que llegan á la meta con el escaso bagaje de los servicios domésticos unas veces, de discursos con muchas palabras y pocas ideas otras, y en ocasiones, tan sólo por la virtud extraña y milagrosa del uso constante del uniforme clásico de algunos políticos de importancia: una cara muy seria y un gabán de pieles.

Tampoco se me oculta que si yo hubiera demandado en debida y respetuosa forma á S. M. la Reina Regente la protección que mis planes necesitan, la hubiera obtenido tan decidida y generosa como corresponde á sus nobilísimos sentimientos; pero no lo he hecho por dos razones: porque si todos los españoles llevamos nuestras cuitas al po-

der supremo, la gobernación del Estado sería imposible, y sobre todo, porque en mi ruego iría forzosamente contenida algo así como queja ó censura al país en general, puesto que al través de los artificios de la retórica, siempre se leerían estas ó parecidas palabras: «Acudo á V. M. porque aquí no hay ciudadanos dignos de este nombre, ni capitalistas que merezcan serlo, ni patriotismo, ni previsión, ni otras muchas cosas.»

He preferido apelar á la opinión pública, solo, sin intrigas, sin valedores, sin más armas que la razón que creo que me asiste y una sinceridad completa, absoluta, á toda prueba; y tras un largo calvario de injustos y ridículos recelos, ha premiado mis esfuerzos con adhesiones valiosísimas por su importancia personal y por su número, y confiándome una suma muy grande como aliento y como esperanza, exigua como realidad financiera.

De aquí no debo pasar, so pena de cometer pecado de ingratitud y descortesía, sin rendir público testimonio de imperecedero agradecimiento hacia cuantas personas han prestado con su generoso concurso, calor y aliento de vida á mi propósito. Y, para no molestar la atención del auditorio con la lectura de más de cuatrocientos nombres, citaré tan sólo el de aquellos que con más decisión, entusiasmo, desinterés, oportunidad ó eficacia, han concertado sus esfuerzos con los míos:

D. Pascual Pérez, modesto hijo del pueblo; el primero que ha tenido en mis planes fe completa, absoluta y sin vacilaciones.

D. Emilio Rubín (q. e. p. d.), el más entusiasta y convencido de todos.

D. Luis Hernández Rubín.

Sr. Vizconde de los Asilos.

D. José Canalejas.

Sra. Marquesa de Hoyos.

D. Fermín Hernández Iglesias, mi digno presidente, y todos sus compañeros de Consejo.

D. Juan Valero.

D. José de Nájera.

Sra. Marquesa de la Torrecilla.

Sr. Conde de Romanones.

D. Andrés de Goitia.

D. Enrique Lisbona.

D. Sebastián Cirajas.

D. Eduardo y D. José Agustí.

D. Julián Massó.
D. Luis María de la Sota.
D. Isidro de Diego.
D.^a Josefa Valcárcel y
D. Pablo Vidal.

Debiera nacer mención especialísima de una señora que ha tenido fe constante en mis planes; fe, que es el resorte primero y principal de toda empresa; fe, que transporta las montañas y que es algo de esa llamarada de inspiración divina en que se abrasan y consumen las esencias más puras del espíritu; pero omito su nombre por no cometer involuntaria falta de consideración y de respeto, como pudiera parecerlo, tratándose de persona alejada de las pompas mundanas y consagrada á la práctica constante de todas las virtudes.

*
* *

Aunque el escaso éxito obtenido hasta hoy debiera inspirarme negras ideas de duda y desfallecimiento, ya no me es lícito el desaliento sin ser un ingrato para los que me han honrado con su confianza.

Continuando, pues, no sin cansancio, mi labor, hoy me dirijo al Ateneo, á vosotros los capitalistas de la inteligencia, los que atesoráis los secretos de las ciencias y las artes; á vosotros los dominados por la noble avaricia del saber, á vosotros me dirijo para rogaros que prestéis atención al ruidoso batallar del mundo, y que no miréis con indiferencia ningún intento de reforma, porque un hecho aislado como el mío significa y vale bien poco en verdad; pero el conjunto de otros muchos análogos, parecidos ó semejantes, es la matriz de todos los peligros, de todas las catástrofes, de todas las grandezas y de todos los crímenes de que viene preñado el porvenir.

En un estado como el de la sociedad contemporánea, de perturbación económica, política y religiosa, no es cuerdo desoír los ayes de dolor y de ira de los débiles, de los oprimidos, de los desgraciados, de cuantos ven su mísera personalidad injustamente aplastada por la inmensa y brutal pesadumbre del número; porque en el mundo moral, como en el físico, nada se destruye y muere, todo permanece y se transforma; y así como en el carbón de piedra existen todas las energías de los rayos solares, durante mucho tiempo acumuladas, así en las lágrimas de los desventurados de todos los siglos duermen y laten extraordinarias fuerzas sociales, gérmenes de espantosas catástrofes, capaces de destruir imperios y monarquías, y estados y civilizaciones, de la propia

suerte y con igual soberana facilidad con que los fenómenos volcánicos sumergen islas, levantan continentes y arrasan ciudades enteras.

¡Sí! Una lágrima contiene algo más que las partículas materiales analizadas por nuestro sabio y malogrado amigo D. Laureano Calderón, aquel hombre generoso que calificó de indiscutible mi proyecto al ofrecerme el concurso de su palabra cuando lo creyese necesario para defenderla; una lágrima contiene, además, en estado latente, invisible, pero real, una fuerza muy grande, una potencia explosiva incalculable, un poder intenso y misterioso, del que tienen vislumbres, nada más que vislumbres, el galán enamorado al ver llorar á la mujer amada, joven y hermosa, y el guerrero que se siente vencido y desarmado por el llanto de un niño ó de una anciana.

En resolución; estimo que la tendencia al aislamiento de cada familia en su casa, que instintivamente se dibuja con diversos aspectos en todas las grandes capitales, merece ser estimulada, y apoyada por la previsión de los gobernantes, y creo que las ciudades lineales deben establecerse por las superiores y más altas razones de la caridad y del amor al prójimo, por los motivos secundarios del patriotismo, por las consideraciones importantes de la higiene, de la tranquilidad pública y del desarrollo del comercio y de la industria, y, por último, por las conveniencias egoístas y legítimas de los que, al prestar su cooperación á una obra buena, útil y bella, deseen obtener, como es natural y corriente y justo, el lucro que yo creo sinceramente que obtendrán; pero si llega el caso de tener que recordar los versos de Zorrilla, exclamando:

¡Llamé á España y no me oyó!;

si hallo impracticables todos los caminos; si veo entenebrecido el horizonte, y cerradas á mis esperanzas todas las puertas, y mudos todos los labios, insensibles todos los corazones é indiferentes todas las conciencias, declaro que no sufro con paciencia esta derrota; que ni como español, hijo de aragonés, ni por concepto alguno, me resigno al vencimiento, y que, dispuesto á luchar como siempre luchan los españoles en los trances apurados, para vencer ó para morir, todas las armas, absolutamente todas, han de parecerme buenas, y llevaré á la pelea, con mi fe, mi escasa inteligencia, mi tiempo, mi trabajo, mi hacienda y mi vida; y si perezco en la demanda, mis hijos continuarán mi obra, y sobre mi tumba podrán escribir con justicia y con razón:

«¡Aquí yace un buen español!»

Pero no lo dudéis; más pronto ó más tarde mi modesta obra será

hecha, porque las tenazas de la lógica cogen y no sueltan, y lo que no quiera la sociedad hacer hoy de buen grado por los suaves oficios de la persuasión y del convencimiento, lo hará mañana, á destiempo, por la violencia y por la fuerza, cuando algún capitán de los desesperados venga á la lucha, como vienen siempre los verdaderos revolucionarios, con una idea en la frente y con una espada en la mano, y entre á saco en la ciudad moderna, podrida y apestada por dentro y por fuera, destruyendo sin piedad, con el hierro y por el fuego, los errores, las mentiras, y los vicios y las impurezas de que la ciudad moderna está hecha, y diciendo á las gentes que le sigan hambrientas y sedientas de justicia y de verdad, lo que el Condestable de Borbón, antes del saco de Roma, dijo á la soldadesca embravecida al llegar á la colina desde la cual se divisaba la ciudad eterna, la Roma de sus apetitos:

«¡Ahí la tenéis!»

COMPañÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

NOTICIAS INTERESANTES

á las personas que deseen suscribir acciones.

Esta Compañía tiene el doble objeto de construir y explotar el ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid, cuya concesión fué publicada en la **Gaceta del 21 de Agosto de 1892**, y establecer en toda la extensión de la línea el sistema de urbanización á que se refiere el anterior discurso.

Las bases esenciales de la administración son la publicidad de todas las cuentas y operaciones sociales, de modo que todo accionista conozca al detalle, y con tanta frecuencia como pueda desear, el estado de los negocios; la preferencia, en igualdad de circunstancias, á favor de los accionistas, de todos los puestos, servicios y suministros de la Compañía, y el derecho de intervención en la forma prevenida en los estatutos, en las deliberaciones del Consejo y en los asuntos sociales.

La Sociedad se constituye emitiendo acciones de 500 pesetas cada una, pagaderas por dividendos mensuales de 10 pesetas, siendo, no obstante, potestativo en el accionista satisfacer su importe en menos tiempo ó al contado. Los beneficios se repartirán proporcionalmente al número de dividendos satisfechos.

Hasta el día 14 de Marzo estaban suscritas 655 acciones, ó sea un capital de 327.500 pesetas, á cuenta del cual se habían recaudado 16.980.

Se ha celebrado contrato con D. Eduardo Agustí, para la adquisición de un pozo con aguas abundantes, con las cuales se atenderá á las necesidades de la primera barriada, que se construirá al lado del barrio de la Concepción.

Están muy adelantados, y á punto de elevarse á escritura pública, varios contratos para la adquisición de terrenos para la vía y para las manzanas de la ciudad lineal, en una extensión de 6 kilómetros, y en condiciones muy ventajosas para ambas partes, sin exigir grandes desembolsos inmediatos á la Compañía.

Están muy adelantados los estudios de variación del trazado, acercando la línea á Chamartín y sustituyendo el túnel por un trozo de línea sobre la vía pública, en una extensión de 3 kilómetros y medio, que, partiendo de la plaza de la Cibeles, y dando la vuelta al Retiro por las calles de la Lealtad y Alfonso XII, enlaza con la vía general proyectada cerca del hospital del Niño Jesús. La explotación de este primer trozo puede hacerse con 40.000 duros, pagaderos en la misma forma en que se verifica el pago de las acciones; es decir, que con el capital suscrito hasta el referido día, se puede principiar la explotación del primer trozo, pagar los primeros plazos de los terrenos, y construir un hotel de 2.000 duros, otro de 1.000, y varias viviendas para obreros, de 6 á 12.000 rs.

Las personas que deseen adquirir más noticias y detalles pueden dirigirse á las oficinas, **Príncipe, 3, entresuelo**, á donde podrán igualmente, los que deseen suscribir acciones, enviar, cortado de esta hoja, el siguiente

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN.

Don.....domiciliado
en....., suscribe.....acciones
de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Madrid, de de 189

Firma del suscriptor.