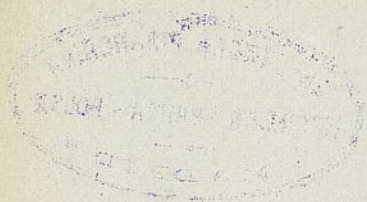


11-1-1928 N.º 66

**COMPANIA  
MADRILEÑA DE  
URBANIZACIÓN**

**MEMORIA  
DE EJERCICIO  
33- SOCIAL 1926**



FM  
6076

FM/1771, 13-



# MEMORIA



MEMORIA

FM  
6076

# COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

S. A. FUNDADA EN 3 DE MARZO DE 1894  
POR DON ARTURO SORIA Y MATA



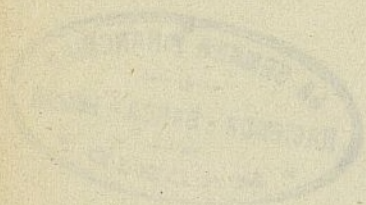
# MEMORIA

33.º EJERCICIO SOCIAL, AÑO 1926

MADRID  
IMPRENTA DE LA CIUDAD LINEAL

1927

Ayuntamiento de Madrid



# MEMORIA

DEL EJERCICIO SOCIAL AÑO 1888



Ayuntamiento de Madrid

R/99.930



## Consejo de Administración en 1926

SEÑOR DON JOSÉ CAUNEDO SAINT-AUBIN

*Presidente*

EXCMO. SR. D. GUILLERMO KIRKPATRICK Y  
O'FARRIL, MARQUÉS DE ALTAMIRA

*Vicepresidente*

SEÑOR DON JOSÉ MARÍA CASTAÑO Y ALBA

SEÑOR DON EMILIO SORIA Y HERNÁNDEZ

SEÑOR DON ZACARÍAS HOMS Y CARTAÑA

SEÑOR DON DOMINGO BARNÉS Y SALINAS

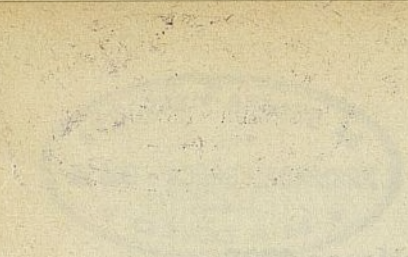
SEÑOR DON DIEGO AYLLÓN Y BELLVER

SEÑOR DON LEÓN GÓMEZ SÁNCHEZ

EXCMO. SR. D. MANUEL DEL VALLE Y LLANO

SEÑOR DON CARLOS SORIA Y HERNÁNDEZ

*Secretario*



Consejo de Administración en 1838

SEÑOR DON JUAN DE LOS RÍOS Y VILLALBA

Preside

EXCMO. SE. D. GUILLERMO ESPINOSA Y

CAÑAS, Jefe de la Administración

Secretario

SEÑOR DON JOSE MARIA CASTAÑO Y ALBA

SEÑOR DON EMILIO ROSA Y HERNANDEZ

SEÑOR DON XABIER DE VILLALBA Y CAÑAS

SEÑOR DON DOMINGO BARRIO Y SALINAS

SEÑOR DON DIEGO AYLLON Y RIVERA

SEÑOR DON LUIS JIMENEZ GARCIA

EXCMO. SE. D. FERNANDEZ DEL CASTILLO Y LLANO

SEÑOR DON CARLOS SORIA Y BELLO

Secretario



# Compañía Madrileña de Urbanización

33.º EJERCICIO SOCIAL 1926

## MEMORIA

SEÑORAS Y SEÑORES ACCIONISTAS:

El Consejo de Administración se limita por esta vez, al presentaros el resumen de su actuación, a expresar aquí su convicción profunda en el pronto y total restablecimiento de nuestro crédito industrial y comercial y en el cumplimiento escrupuloso de los compromisos contraídos con nuestros acreedores. Y limitamos a estas nuestras palabras preliminares porque la lectura de este trabajo y el estudio de las cifras de sus estados serán más elocuentes, por referirse a hechos, que las palabras, que, podrían indicar sólo esperanzas y deseos.

### Cumplimiento del convenio.

Continuó la formalización prevista y a la que en años anteriores nos hemos referido con todo género de detalles sin dificultad alguna.

La unificación de valores alcanza la cifra total de pesetas 8.703.955'50.

Los pagos para la disminución del pasivo en las dos

formas: a la par por riguroso orden de vencimientos y por subasta ascendieron a la suma de 116.676'26 pesetas y del resultado de cada una de las tres subastas celebradas dan idea los siguientes cuadros:

**Subasta celebrada el día 18 de agosto de 1926.**

Pesetas nominales	Oferta al	Pesetas efectivas.
11.000	15 por 100	1.650
500	15 » »	75
735	15 » »	110,25
5.000	16,99 » »	849,50
8.925	17 » »	1.517,25
12.200	17 » »	2.074
2.500	17 » »	425
3.000	17,50 » »	525
15.000	17,60 » »	2.640
25.000	17,65 » »	4.412,50
32.325	17,70 » »	5.721,50
<b>Total.....</b>	<b>116.185</b>	<b>20.000</b>

**Precio medio: 17,214 por 100.**

**Subasta celebrada el día 18 de octubre de 1926.**

Pesetas nominales.	Oferta al	Pesetas efectivas.
1.242,15	15 por 100	186,32
2.919	16 » »	467,04
5.000	17 » »	850
12.500	17 » »	2.125
600	17 » »	102
7.740	17,50 » »	1.354,50
13.500	17,50 » »	2.362,50
25.000	17,60 » »	4.400
1.500	17,70 » »	265,50
20.000	17,75 » »	3.550
24.231,50	17,90 » »	4.337,14
<b>Total.....</b>	<b>114.232,65</b>	<b>20.000</b>

**Precio medio: 17,509 por 100.**

**Subasta celebrada el día 18 de diciembre de 1926**



Pesetas nominales.	Ofertas al	Pesetas efectivas
1.000	<b>15 por 100</b>	150
1.000	17 " "	170
1.000	17,50 " "	175
3.675	17,70 " "	650,47
14.500	17,75 " "	2.496,75
3.062,75	17,80 " "	545,16
1.740	17,90 " "	311,46
28.350	17,90 " "	5.074,65
37.000	17,95 " "	6.641,50
5.250	18 " "	945
1.000	18 " "	180
500	18 " "	90
<b>Total..... 98.077,75</b>		<b>17.506,99</b>

**Precio medio: 17,85 por 100.**

Tipo máximo alcanzado en el ejercicio anterior:  
16,927 por 100.

### Explotación.

La cifra total obtenida, por todos conceptos, es la de 3.350.003'01 pesetas, mayor en 505.168'20 pesetas que la del ejercicio anterior.

### TERRENOS

La marcha normal de este negocio continúa mereciendo la estimación más significada de nuestros numerosos clientes.

Desde 1.º de enero hasta 31 de diciembre de 1926 se han firmado 94 contratos de venta de terrenos, por valor

de 936.833,67 pesetas o sean 254.437,29 pesetas más que el ejercicio anterior.

Hemos otorgado escritura por cesión de lotes a los señores accionistas suscriptores de las primeras 1.500 acciones que consignamos a continuación.

	Número de lotes.
D. José Cervel González.....	1
D. <sup>a</sup> Abundia Cabrejas Velez .....	1
D. Eugenio Alonso Fernández.....	1
D. Francisco Alonso Aguilera y D. Juan Gómez Carrete.....	1
<i>Total de lotes por igual número de acciones...</i>	<u>4</u>

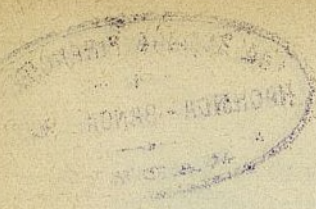
Hasta 31 de diciembre de 1925 habían ejercitado o cedido su derecho a un lote de terreno por cada acción, los señores accionistas suscriptores de 1.316 acciones que con las cuatro otorgadas por escritura el año 1926 hacen un total de 1.320

Además hemos otorgado escritura de venta a los compradores de terrenos que a continuación se expresan:

	Metros cuadrados.
D. Ricardo Peña Hidalgo.....	14.530
D. <sup>a</sup> Consuelo García Almansa.....	1.217
D. Joaquín Sánchez Guerrero.....	586,80
D. Alf. Stabel Hansen y Spolander.....	400
D. <sup>a</sup> Thyra Stabel Hansen y Spolander.....	743,42
D. <sup>a</sup> Laura Rodríguez Boto .....	1.005,48
D. José Segura Bullejos .....	872,34



D. Cándido Casanueva Gorjon.....	1.207,50
D. Amalio Macías Díaz Prieto.....	79,20
D. <sup>a</sup> Próspera Armesto Vinuesa.....	1.511,65
D. Benigno Rego Buyde.....	800
D. Bernardo Largacha Llano.....	449,77
D. José Montijano Torres....	279,80
D. Gregorio del Moral Ramírez.....	2.400
D. Antonio Sánchez Carrillo.....	465,10
D. Santiago Alió Vidal.....	166,50
D. <sup>a</sup> María Carmen, D. José Ramón y D. Daniel García Caunedo.....	1.600
D. Epifanio Tejedor García.....	2.854
D. Claudio Forcada Padró.....	734,80
D. José Peña García.....	522
D. <sup>a</sup> Isabel Doñate Monedero.....	2.426,66
D. <sup>a</sup> Marcelina Vázquez Bayo.....	1.222,62
D. Antonio Díez López.....	1.820,69
D. Gumersindo Atrio Arias.....	807,98
D. Manuel Herranz Vicioso.....	400
D. <sup>a</sup> Consuelo García Suelto y F. Cabrera....	787
D. Atilano Antón Encinas.....	493,98
D. Alejo Madarro López.....	800
D. Natalio Utray Jaúregui.....	1.389,44
D. Eugenio Prados Manzano.....	518,67
D. Cándido Martínez Rincón y D. Jesús Maiz Parra.....	486
D. Martín Navazo Oteo.....	1.789,74
D. Juan González Sanjurjo.....	459,53
D. Juan Balza Agustín.....	1.600
D. Francisco Sicilia Traspaderne.....	306,80



	Metros cuadrados.
D. Francisco Fernández Rodríguez . . . . .	1.600
D. Eugenio Alonso Fernández . . . . .	724,32
D. <sup>a</sup> Sabina Carricajo Escalante . . . . .	400
D. <sup>a</sup> Eugenia Fernández Pasamar. . . . .	794,40
D. José Pastor Giner . . . . .	93,96
D. Andrés Calleja González . . . . .	440,40
D. Juan Alonso Avia . . . . .	34,58
D. <sup>a</sup> Teresa Sabater Arrieta. . . . .	400
D. Ramón Pérís Martínez . . . . .	672,50
D. Tirso Navas Cuarental . . . . .	162,34
D. Lucas Urrestarazu Ayesterán . . . . .	802,12
D. Emilio González Muñoz. . . . .	1.230,77
D. <sup>a</sup> Juana Sánchez Pastor . . . . .	1.200
D. Desiderio Muñoz Viguera . . . . . ; .	2.800
D. Martín Parra Lorenzo . . . . .	400
D. Félix Escalante Rosado . . . . .	147,49
D. Francisco Sánchez Herrer . . . . .	789,97
D. Tomás Pastor Andrés . . . . .	2.082,97
D. <sup>a</sup> Paula Muñoz Marcos . . . . .	400
D. Mariano Calvo Cebrián . . . . .	324,69
D. Constantino Moreno Benito . . . . .	1.909,25
D. Víctor Bugedo Salas . . . . .	1.353
D. Francisco Motto Gros . . . . .	1.200
D. Pedro Manuel y D. Lucio Arroyo Aguado. . . . .	964,52
D. José Cervel González . . . . .	403,69
<i>Total de metros cuadrados . . . . .</i>	<u>69.075,44</u>



#### TERRENOS ADQUIRIDOS EN 1926

Se han efectuado las siguientes compras:

A Doña Juliana Emilia, D.<sup>a</sup> Ana, D. Galo Ernesto y D. Antonio Montes Tena, en término de Fuencarral, 23.967,23 metros cuadrados.

A D. Mariano Sanz Rodríguez, en término de Canillejas, 17.404,85 metros cuadrados.

A D. Benito Sanz Rodríguez, en término de Canillejas, 3.423,89 metros cuadrados.

A D. Restituto Herguera García, en término de Vicálvaro, 30.389,92 metros cuadrados.

A D. Eladio Sanz Rodríguez, en término de Canillejas, 85.311,99 metros cuadrados.

A D. Miguel Vidad Barragán, en término de Chamartín de la Rosa, 136,96 metros cuadrados.

A D. Felix Bertrán de Lis, en término de Vicálvaro y Vallecas, 276.250,87 metros cuadrados.

Cesión por D. José Caunedo Saint-Aubin de 1.750,73 metros cuadrados en pago de la concesión hecha por esta Compañía de suministrar agua y fluido eléctrico a los terrenos que posee dicho señor en la manzana 101 de la Ciudad Lineal, término de Vicálvaro, a los mismos precios y condiciones que rigen para los propietarios de fincas enclavadas en la Ciudad Lineal.

#### TERRENOS PROPIEDAD DE LA COMPAÑÍA

Metros  
cuadrados.

Deducidos 1.789.929,74 metros cuadrados para calles y servicios de la Compañía y deducidos además los 1.472 lotes a disposición



Metros  
cuadrados.

---

de los señores accionistas por haber renunciado a este derecho los poseedores de 28 acciones, o sean 588.800 metros cuadrados, teníamos para la venta al finalizar el año

1925. . . . . 8.230.883,29

Hemos adquirido en 1926 . . . . . 438.636,44

---

8.669.519,73

Deducidos los correspondientes a las escrituras que preceden. . . . .

69.075,44

---

Quedan para la venta al finalizar el año

1926 . . . . . 8.600.444,29

---

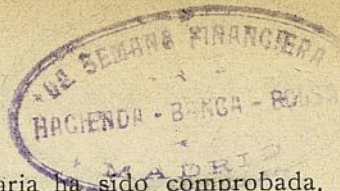
En el año 1926 las ventas de terrenos se han realizado al precio mínimo de 3,16 pesetas el metro cuadrado y al precio máximo de 19,32 pesetas el metro cuadrado.

Precio medio, 9,02 pesetas metro cuadrado.

## AGUAS

Se dedica la máxima atención a tan importante negocio, para el perfeccionamiento y desarrollo de la instalación.

*Canalización.*—De hierro fundido de 80 m/m de diámetro se ha colocado tubería en longitud de 414 metros, en las calles de Bailén y Santa María, de Pueblo Nuevo y en el campo de deportes de la Ciudad Lineal. De hierro galvanizado de 32 m/m, 580 metros, y del mismo material con diámetro de 25 m/m, 666 metros en varias calles de Ciudad Lineal.



*Elevación*.—Toda la maquinaria ha sido comprobada, ajustada y en los casos necesarios reparada, tanto en la parte eléctrica como en la mecánica.

*Instalaciones*.—De nueva acometida y para otras tantas fincas, 38, de las cuales 4 han sido para terrenos ajenos a la Compañía, o sean las de tarifa elevada.

## VÍAS FÉRREAS

Muy pocos, seguramente, serán los señores accionistas que no conozcan la metódica y eficaz labor realizada en esta explotación fundamental de nuestro negocio y por ello hemos de referirnos muy sucintamente a lo más esencial.

*Recaudación*.—Por todos conceptos, 1.786.713'42 pesetas, o sean 217.208'87 pesetas más que en el ejercicio anterior.

*Servicios*.—Para Cuatro Caminos-Ciudad Lineal-Ventas, cada doce minutos a diario en las horas de seis de la mañana a diez de la noche y menos frecuente hasta las dos y quince minutos de la madrugada. Para Tetuán de las Victorias cada tres minutos. De hora para Canillejas y de veinte minutos para Fuencarral. Como en el año anterior los domingos y días festivos hubo el máximo servicio compatible con los carruajes disponibles.

Continuó con éxito de público y económico el servicio combinado establecido con la *Sociedad Madrileña de Tranvías* entre el Puente de Vallecas, Puerta del Sol-Tetuán y de la Red de San Luis a la Dehesa de la Villa.

La línea de Colmenar, a virtud del servicio actual, ha mejorado en proporción considerable, puesto que las economías de carbón pasan de quinientas toneladas y en personal por unas treinta y cinco mil pesetas.

En el número correspondiente al día 10 de Febrero del corriente año, publicó la revista LA CIUDAD LINEAL, una amplia información acerca de esta vía férrea de la Compañía, de cuyos resultados económicos tanto esperamos.

*Competencia de autobuses.*—Cesaron las de Tetuán y Canillejas. Subsisten aún las de Fuencarral y de Colmenar Viejo.

## ELECTRICIDAD

Tanto las líneas de alta tensión como las de baja, han sido escrupulosamente entretenidas y conservadas, habiéndose sustituido 116 postes de 9 metros de altura.

Durante el año se han hecho 312 nuevas acometidas para otros tantos abonados.

De las mejoras efectuadas en las instalaciones merecen especial mención:

*Canillejas.*—Reforma y ampliación de la red de baja tensión para el suministro de fluido a la colonia de Guadalupe y tendido de línea para un motor de 10 caballos.

*Cuarenta-fanegas.*—Colocación de red de protección en la línea correspondiente y construcción de una casa con vivienda para el encargado y amplia sala de transformación.

*Material fijo.*—Por inaplazable necesidad hubo de completarse la doble vía en la Carretera de Aragón empleando el carril Fenix-Belga adquirido con tal fin, asentado sobre traviesas metálicas y balasto en seco en longitud de trescientos metros.

En la calle de Francos Rodríguez (Dehesa de la Villa) han pavimentado con adoquín y asfalto «Trinidad» toda



su anchura y longitud ocasionando a nuestra empresa con tal motivo algunos gastos, por la substitución de casi todas las tirantillas, por instalar absorbederos-desagües, variar totalmente la colocación de las columnas de la red de tracción y tender los hilos de trabajo en forma axial empalmando las palomillas. Todas las juntas de carriles han quedado soldadas eléctricamente: en resumen, esta vía ha quedado en inmejorables condiciones de instalación y con capacidad para un tráfico muy intenso.

En las demás vías ha continuado la ampliación del balasto en más de dos mil metros de vía; en la renovación de traviesas se substituyen las escarpías por tirafondos quedando ya muy pocas en las vías de la Ciudad Lineal.

En la soldadura de conexiones de cobre hemos empleado con resultado satisfactorio, superior al esperado, una resistencia eléctrica americana.

*Material móvil.*—Consecuencia del mayor número de carruajes ha sido la mejor y más detenida reparación del material antiguo notándose sobre todo el mejor estado de pintura a cuya operación no podíamos prestar tanta atención anteriormente.

*Talleres.*—No hubo aumento y modificación alguna respondiendo con ciertas dificultades a las necesidades del servicio.

*Tarifas.*—Alguna ventajosa modificación hubo creando nuevos trayectos.

# Tarifas.

Línea de Cuatro Caminos-Tetuán-Ciudad Lineal-Ventas										PRECIO
TRACCIÓN ELÉCTRICA										
TRAYECTOS										
De Cuatro Caminos a Plaza de Toros										0,10
De Cuatro Caminos a Estación de Tetuán										0,15
De Cuatro Caminos a Bifurcación Hotel de Negro.										0,20
De Cuatro Caminos a Oficinas de la Ciudad Lineal										0,25
De Cuatro Caminos a Ventas										0,50
De Plaza de Toros a Estación de Tetuán										0,05
De Plaza de Toros a Ventas										0,40
De Estación de Tetuán a Chamartín										0,15
De Estación de Tetuán a Ventas										0,35
De Chamartín a Carretera de Hortaleza										0,10
De Chamartín a Oficinas de la Ciudad Lineal.										0,15
De Chamartín a Ventas.										0,25
De Carretera de Hortaleza a Oficinas de la Ciudad Lineal.										0,10
De Oficinas de la Ciudad Lineal a la calle de Mateo García										0,15
De la calle de Castaño y Alba a Ventas.										0,15
De la calle de Mateo García a Ventas										0,10
Línea de Cuatro Caminos-Tetuán-Fuencarral										
TRACCIÓN ELÉCTRICA										
De Cuatro Caminos a Plaza de Toros										0,10
De Cuatro Caminos a Estación de Tetuán										0,15
De Cuatro Caminos a Ventilla										0,20
De Cuatro Caminos a Hospital del Rey										0,25
De Cuatro Caminos a Fuencarral										0,50
De Plaza de Toros a Estación de Tetuán										0,05
De Plaza de Toros a la Ventilla.										0,10
De Estación de Tetuán a Fuencarral										0,35
De Bifurcación Hotel de Negro a Fuencarral.										0,30
De Hospital del Rey a Fuencarral										0,25
Ferrocarril de Cuatro Caminos - Fuencarral - Colmenar Viejo										
TRACCIÓN POR VAPOR										
Cuatro Caminos										
1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	Tetuán				Fuencarral				
»	»	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>			1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	Valverde		
»	0,50	»	0,35			1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>			
0,80	0,75	0,65	0,60	0,30	0,25			1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	
1,55	1,30	1,40	1,15	1,05	0,80	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	Valdelamasa		
						0,90	0,70	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	
2,00	1,65	1,85	1,50	1,50	1,15	1,35	1,05	0,60	0,45	Viñuelas
3,50	2,75	3,35	2,60	3,00	2,25	3,00	2,25	2,15	1,65	1. <sup>a</sup> 2. <sup>a</sup>
										Colmenar



Línea de Cuatro Caminos-Colegio de la Paloma-Dehesa de la Villa		PRECIO
TRACCIÓN ELÉCTRICA		
De Cuatro Caminos a Iglesia de Bellas Vistas . . . . .		0,10
De Cuatro Caminos a Colegio de la Paloma . . . . .		0,15
De Iglesia de Bellas Vistas a Colegio de la Paloma . . . . .		0,10
Línea de Ventas-Canillejas		
TRACCIÓN ELÉCTRICA		
De Ventas a la calle de Mateo García . . . . .		0,10
De Ventas a la calle de Castaño y Alba . . . . .		0,15
De Ventas a Ciudad Lineal . . . . .		0,25
De Ventas a Canillejas . . . . .		0,50
De la calle de Mateo García a Ciudad Lineal . . . . .		0,15
De Ciudad Lineal a Canillejas . . . . .		0,25
Línea de Pacífico-Vallecas		
TRACCIÓN POR VAPOR		
De Pacífico a Picazo . . . . .		0,15
De Pacífico a Huerta de Hachero . . . . .		0,20
De Pacífico y Presilla a Vallecas . . . . .		0,40
De Presilla a Picazo . . . . .		0,10
De Presilla a Huerta Hachero . . . . .		0,15
De Picazo a Huerta Hachero . . . . .		0,10
De Picazo a Vallecas . . . . .		0,30
De Huerta Hachero a Vallecas . . . . .		0,15
De Estación a Vallecas . . . . .		0,10
Servicios Especiales		
De Cuatro Caminos a Plaza de Toros de Tetuán . . . . .		0,20
De Cuatro Caminos a Parque de Diversiones Ciudad Lineal . . . . .		0,25
De Ventas a Parque de Diversiones Ciudad Lineal . . . . .		0,25

## CONSTRUCCIONES

*Obras terminadas.*—Amplia nave-almacén para la señorita Thyra Stabel Hansen.

Importante reforma en el hotel de D. Ventura López Blasco.

Reparación en los sótanos y fachadas del hotel propiedad de D. Pedro Balaguer Aristizabal.

Cerramiento para D. José García Marcellán.

Obras de reforma, exterior e interior, en los locales del Casino de Vecinos de la Ciudad Lineal (Parque de Diversiones).

Reparación en la finca sita en el número 12 de la calle

de Santa Brígida, en Madrid, propiedad de los Sres. D. Alfredo y don Lorenzo Ramírez Tomé.

Acera para la magnífica finca «Villa Fleta», propiedad del eminente tenor D. Miguel Fleta.

Hotel de una planta para D. Claudio Forcada Padró.

Precioso hotel de dos plantas para D. Facundo López Ayuso.

Cerramiento para la finca de los Sres. D. Andrés y don Emilio Jiménez Herráiz.

Soberbio hotel para D. José Díez y Díez.

Acera para la finca de D. Pio Sáenz.

Ampliación, reforma y lavadero, en la finca propiedad de D. Domingo Barnés y Salinas.

Reparación en el hotel propiedad de D. Emilio Soria, en Canillejas.

Construcción de gallineros y reforma en el hotel de D.<sup>a</sup> Dorotea Pérís Piqueras.

Varias obras de menor importancia en distintas fincas.

*Obras contratadas.*—Asciende el total importe de los pedidos recibidos y contratos firmados durante este ejercicio, a la cantidad de 289,832'06 pesetas.

*Obras para la Compañía.*—Un transformador y casa para guarda en las Cuarenta Fanegas, y algunas obras de conservación.

*Obras en construcción.*—Al terminar el presente ejercicio tenemos en construcción las siguientes obras:

Un hotel de dos plantas y sótano.

Un hotel de una planta y sótano.

Un hotel de una planta.

Almacenes.

Un cerramiento.



Casa de ocho pisos en la calle de Alcalá, número 139, de Madrid.

Ampliación en almacenes.

Reforma y mejoras en un hotel.

### Imprenta.

Los ingresos en el año 1926 por trabajos a particulares han ascendido a 126.097'96 pesetas, superando a los del año anterior en pesetas 5.427'82. Para la Compañía se han hecho impresos valorados en pesetas 44.101'85, siendo por tanto el total de los trabajos cobrados de pesetas 170.199'81.

El importe de los gastos ha sido de pesetas 179.174'65, excediendo de los ingresos en pesetas 8.974'84.

Aunque el resultado aparece desfavorable, no lo es en realidad, si se tiene en cuenta que han quedado pendientes de cobro trabajos hechos en el año 1926 facturados y sin facturar, por valor de pesetas 40.938'20, y que se han pagado a la Casa Gans por adquisición de la nueva máquina y tipos 19.322 pesetas que figuran como gastos, no debiendo considerarse en tal concepto puesto que este desembolso viene a aumentar el valor de la imprenta, poniéndola en condiciones de obtener grandes rendimientos en años sucesivos.

Durante el año 1926 se han hecho trabajos para el Ministerio de Instrucción Pública, Sociedad Española de Higiene, Administración de «El Universo»; Editoriales La Lectura, Orriery y Ballesteros y Renacimiento, y para otros muchos e importantes clientes.

En la sección de impresos para espectáculos se han hecho carteles y billetes para los teatros de la Princesa,

Zarzuela, Latina, Pardiñas, Martín, Infanta Beatriz, Jardines del Buen Retiro y Palace Ventas Cinema, y para las plazas de toros de Vista Alegre, Tetuán, Toledo, Guadalajara, Aranjuez, Alcalá de Henares, Talavera de la Reina, Valladolid, Almería, Pontevedra, Calatayud, Almagro, Astorga, Santoña, Barbastro, Colmenar Viejo, Quintanar de la Orden, San Martín de Valdeiglesias, Manzanares, Consuegra, Aranda de Duero, Algete, Mondéjar, El Pardo, Fuenlabrada, El Tomelloso, Navalmoral de la Mata, Santa María de Nieva, Fuente el Saz de Jarama, Villarrobledo, El Burgo de Osma, Ribadesella, Belmonte, Molina de Aragón, Torrelaguna, Miraflores de la Sierra, Vicálvaro, Villarejo de Salvanés, Fuensalida, Aravaca, Pozuelo de Alarcón, Canillejas, Ventas y Ciudad Lineal.

### **Servicio sanitario.**

*Reconocimientos.*—Han sufrido reconocimiento al solicitar su ingreso en la Compañía, 219 personas. Útiles condicionales, 39; inútiles por falta de talla (cobradores y conductores), 12; inútiles por falta de vista (cobradores y conductores), 11; inútiles por talla y vista (conductor), 1; inútiles por hernia inguinal doble, 1.

El número de enfermedades comunes asistidas, asciende a 70.

*Accidentes de trabajo.*—Han sido asistidos por este concepto 72 obreros, que clasificados por su pronóstico, pueden considerarse 65 leves y 7 reservados.

### **Asuntos judiciales**

En el corriente ejercicio, con la cancelación de anotaciones de demandas originadas en los pleitos a instancia



de D. Crisanto Torres, acreedor por 3.500 pesetas, que ha sostenido varios procedimientos contra la Compañía y que en totalidad ha perdido, se puede dar por terminado el ciclo de los pleitos surgidos a consecuencia de la suspensión de pagos.

Terminados estos asuntos, la Compañía libre ya de esas enojosas discusiones, se dedica con la tranquilidad necesaria a la ejecución del convenio aprobado entre la misma y sus acreedores, pudiendo realizar esta obra con la serenidad que corresponde a la era de tranquilidad que ya comienza, puesto que los asuntos judiciales han quedado reducidos a los propios de toda explotación de la índole de esta Compañía aminorados aún por estar asegurados en la Unión y el Fénix Español los daños a tercero por los ferrocarriles y tranvías.

Fuera de estas cancelaciones nada se ha hecho durante el año en la esfera judicial, que merezca la pena de ser referido, limitándose como ya se dice la labor del negociado de Asesoría, a la información y cuidado de los problemas a que da origen el cumplimiento del convenio para desenvolverlo no solamente dentro de los términos de la mejor voluntad, sino también en los de la más estricta legalidad.

### Personal.

Pocas empresas podrán con razón vanagloriarse—como nosotros—del espíritu fraternal que guía a todos los agentes de la empresa en la realización de nuestros fines sociales, de la laboriosidad y corrección con que cada uno de ellos procura superar en eficacia a otros compañeros de trabajo.

## INFORME DE LOS SEÑORES CENSORES

*Señores consocios:*

*Como encargados de la censura de los documentos de ingresos y pagos que constituyen la justificación de las cuentas generales de la Compañía, nos cumple hacer constar que, examinados detenidamente todos estos documentos que forman el Cargo y Data de las mismas, los hemos encontrado de perfecta conformidad con las disposiciones legales vigentes de Contabilidad y sujetos en su tramitación, todos ellos, a lo dispuesto en el convenio celebrado con los acreedores de esta Compañía.*

*Por tal presentación de cuentas, así como en perfecta y delicada justicia, nos felicitamos como acreedores y felicitamos a la Dirección de la misma que con sus acertadas órdenes ha producido tan feliz resultado.*

*Madrid, 7 de febrero de 1927.*

**Julián García Sáiz.**

**Marcelino Bermejo.**

## ALTO PERSONAL

D. ARTURO SORIA Y HERNÁNDEZ

DIRECTOR

D. EMILIO SORIA Y HERNÁNDEZ

SUBDIRECTOR

D. FERNANDO TORRECILLA DEL PUERTO

D. JUAN ANDRÉS CÁMARA GONZÁLEZ

D. MANUEL DEL VALLE Y ESGUEBA

ABOGADOS

D. JULIO NAVASCUÉS REVUELTA

INGENIERO DE CAMINOS

D. AGUSTÍN ENRILE Y R. DE ALCALÁ

D. FELIPE TRIGO Y SECO

D. CÉSAR UTRILLA CARRASCO

ARQUITECTOS

D. NICOLÁS MARTÍN CIRAJAS

MÉDICO

D. FRANCISCO PALLARÉS PASTOR

PERITO MECÁNICO, JEFE DE TALLERES

D. RAFAEL GARCÍA SOLVES

PROFESOR MERCANTIL, INTERVENTOR GENERAL

D. FÉLIX GALLÁSTEGUI ARTIZ

CAJERO

D. EMILIO MUÑOZ CRESPO

CAJERO DE EFECTOS

D. TEÓFILO GUERRA RECIO

JEFE DE EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS FÉRREAS

D. MANUEL BELLOSO SANTANA

JEFE DE MOVIMIENTO

D. LUIS RUIZ ALMESTRE

D. AMANDO PAMIÉS CASAL

JEFES DEL NEGOCIADO DE ELECTRICIDAD

D. FEDERICO GUTIERREZ DIAZ

PERITO MECÁNICO, ENCARGADO DEL LABORATORIO DE CONTADORES

D. ANGEL MUÑOZ CRESPO

ADMINISTRADOR DE LA IMPRENTA

D. ESTEBAN CARRO DIAZ

AGRIMENSOR

D. CUSTODIO REDAL ETAYO

POLÍGLOTA, JEFE DE CORRESPONDENCIA

D. CARLOS SORIA Y HERNÁNDEZ

PROFESOR MERCANTIL, JEFE DE CONTABILIDAD Y SECRETARIO

**ACUERDOS QUE EL CONSEJO SOMETE AL EXAMEN  
Y DELIBERACIÓN DE LA JUNTA GENERAL ORDINARIA**

1.º Aprobación de la Memoria, del Balance y de las cuentas correspondientes al trigésimotercero ejercicio social.

2.º Nombramiento de cinco consejeros y de cinco suplentes.

# BALANCE Y CUENTAS

BALANCE GENERAL EN 31 DE DICIEMBRE DE 1926



ACTIVO		PESETAS	PASIVO		PESETAS
CAJA Y BANCOS.....		113.669,26	CAPITAL.....		2.500.000
Caja general de Depósitos.....		14.759,65			
VÍAS FÉRREAS: {	Concesiones.....	1.960.000	ACREEDORES {	Primero y tercer grupo, Créditos	
	Obras hechas, material móvil,			preferentes pendientes de li-	
	fijo y estaciones.....	8.915.568,01	DE LA {	quidación.....	14.002,51
TERRENOS VENDIDOS: {		10.875.568,01	SUSPENSIÓN {	Segundo grupo. Obligaciones...	8.918.594,14
	Recibos en cartera. Saldo en 1.º de enero			Tercer grupo. Caja de ahorros y	
	de 1927.....	1.239.339		pagarés.....	10.331.426,92
TERRENOS A LA VENTA: {					19.264.023,57
	Importe de los no vendidos aún. Valor		VARIAS CUENTAS ACREEDORAS.....		1.153.366,91
	mínimo actual.....	4.220.915,83	CUENTAS DE ORDEN.....		1.460.390,02
CONSTRUCCIONES: Saldo en 1.º de enero de 1927.....		215.444,51			
AGUAS: {	Casas de máquinas, depósitos y obras hechas para la				
	elevación de aguas subálveas del río Jarama.....	3.017.421,23			
FÁBRICA DE ELECTRICIDAD Y REDES.....		2.015.519,89			
Parque de diversiones y velódromo.....		1.060.861,04			
Almacenes .....		678.787,65			
Imprenta.....		132.092,47			
Mercados y almacenes en proyecto en las Ventas.....		166.465,89			
Oficinas y botiquín en la Ciudad Lineal.....		410.969,28			
Varias cuentas deudoras.....		215.966,79			
TOTAL.....		24.377.780,50	TOTAL.....		24.377.780,50

V.º B.º  
EL DIRECTOR,  
*Arturo Soria y Hernández.*

EL JEFE DE CONTABILIDAD,  
*Carlos Soria y Hernández.*  
Profesor mercantil.

DEBE

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

HABER

	PESETAS
Cumplimiento del Convenio . . . . .	116.676,26
Gastos Generales . . . . .	197.960,91
Contribuciones e Impuestos . . . . .	69.481,78
Gastos Judiciales . . . . .	31.137,66
Accidentes del Trabajo. . . . .	11.520,13
Imprenta . . . . .	8.974,84
Saldo a cuenta nueva . . . . .	2.899,16
TOTAL . . . . .	438.650,74

	PESETAS
Vías férreas. . . . .	215.012,70
Electricidad. . . . .	108.246,81
Construcciones . . . . .	63.644,20
Aguas . . . . .	26.041,54
Diversiones. . . . .	11.490,20
Comisiones . . . . .	2.338,06
Tejares . . . . .	1.833,38
Saldo de cuenta anterior . . . . .	10.043,85
TOTAL . . . . .	438.650,74

# CUENTA DE CAJA

	PESETAS	PESETAS
Existencia en 1.º de enero de 1926. . . . .		87.223,85
Cobrado por Vías férreas. . . . .	1.786.713,42	
Cobrado por terrenos } Plazos . . . . . 20.982,66		
} Varios . . . . . 44.380,29	65.362,95	
Id. por cons- } Casas . . . . . 583.733,32		
trucciones } Alquileres . . . . . 31.919,54	615.652,86	
Cobrado por Aguas . . . . .	130.796,31	
» » Electricidad . . . . .	560.240,08	
» » Tejares . . . . .	11.406	
» » Almacenes. . . . .	29.700,30	
» » Diversiones . . . . .	12.500	
» » Imprenta . . . . .	123.647,96	
» » Transportes . . . . .	127,50	
» » Comisiones . . . . .	2.350,46	
» » Intereses . . . . .	1.020,99	
» » Contribuciones e impuestos. . . . .	9.189,37	
» » Gastos generales . . . . .	1.259	
» » Hacienda Pública . . . . .	35,81	3.350.003,01
» » Anticipos, Fianzas de Contratistas y Empleados, Fianzas de Electricidad y otras cuentas que no son de explotación. . . . .		301.125,55
Cobrado por cuenta ajena . . . . .		14.809,25
<b>TOTAL . . . . .</b>		<b>3.753.161,66</b>
<i>Suman los pagos. . . . .</i>		<i>3.639.492,40</i>
<i>Existencia para 1.º de enero de 1927 . . . .</i>		<i>113.669,26</i>

## PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

DE LA

### CIUDAD LINEAL



La Ciudad Lineal, invención española de don Arturo Soria y Mata (1882), en construcción hoy adelantada en los alrededores de Madrid, es la fórmula de la

#### ARQUITECTURA RACIONAL DE LAS CIUDADES PRIMERO Y PRINCIPAL

**Del problema de la locomoción  
se derivan todos los demás de la urbanización.**

En toda agrupación consciente o inconsciente de viviendas, cualquiera que sea el número y la importancia de éstas, el primer problema, el fundamental, de la urbanización, del cual se derivan todos los demás, es el de la locomoción, el de la comunicación de unas casas con otras.

Será perfecta la forma de una ciudad cuando la suma de los tiempos invertidos para ir de cada casa a todas las demás sea un minimum, como acontece en las ciudades lineales.

Por esta razón, la forma de las ciudades se van transformando inconscientemente, instintivamente; adaptándose, con grandes dificultades y gastos, a los sucesivos progresos de los medios de locomoción, porque la forma de las ciudades se deriva en las formas de locomoción, y como hoy no hay otras mejores que las vías férreas para comunicaciones rápidas, frecuentes y baratas se deduce que las formas de las ciudades debe ser la misma forma alargada, lineal, de las vías férreas.

El plano de simetría, de sexualidad y de progresión que caracteriza la superioridad de las formas animales sobre las formas vegetales, aparecerá también en la evolución de las formas de las ciudades cuyo paralelismo con la evolución de las formas de la Naturaleza, es evidente.

El plano de simetría, de sexualidad y de progresión inexcusable en los barcos y en toda clase de vehículos, que son pequeñas ciudades semovientes, es el sello que marca la superioridad de la Ciudad Lineal, forma animal vertebrada, sobre las actuales ciudades puntos, ciudades vegetales o cuando más invertebradas.

La forma más perfecta de las ciudades tendrá como base de su construcción el plano de simetría de sexualidad y de progresión de las formas animales.

## SEGUNDO

**El plano de la ciudad  
debe preceder a su construcción.**

Así como la formación del plano de una casa precede a la construcción y a la habitación de ésta, con mayor razón, el trazado, sobre el terreno, del plano de una ciudad debe preceder a la construcción de la ciudad.

## TERCERO

**Para las formas geométricas de calles y manzanas  
deben ser preferidas las regulares por ser más bellas,  
más cómodas y más baratas que las irregulares.**

Se deduce lógicamente de los dos principios fundamentales anteriores, que la forma de la ciudad debe ser la de una calle principal, eje, o columna vertebral del organismo urbano, de la mayor anchura posible (*cuarenta metros como mínimo*), en cuya parte central se construyan previamente dos o más vías férreas, si es posible eléctricas.

Y como las formas geométricas regulares, cuadrados, rectángulos y trapecios, son más perfectas y de perímetro más corto que otras irregulares de la misma superficie, es evidente que las partes o manzanas de la ciudad (*las vértebras de este organismo vertebrado*), deben estar determinadas por líneas perpendiculares a la vía férrea de la calle principal, separada por 20 metros, a lo menos, de calles transversales, con lo cual las conducciones de agua, de gas y de electricidad y otros servicios municipales se hacen por medio de piezas o partes **rectas**, cruzándose **en ángulo recto**, con más economía, facilidad y perfección que en las ciudades actuales, que pudiéramos llamar ciudades invertebradas.

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 o convenientes en una ciudad, y



por último, porque todos los servicios municipales son más complicados, molestos y más caros en las calles estrechas o tortuosas que en las calles anchas y rectas.

La vida en una ciudad lineal de forma regular, de calles rectas y de solares rectangulares o 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 urbana.

El tamaño variable de las manzanas o vértabras dependerá del objeto a que se destine el edificio público o privado.

De 100 a 500 metros de línea de fachada a la calle principal es suficiente para las necesidades corrientes de la urbanización.

La subdivisión de las manzanas en lotes será más perfecta y económica adoptando las mismas formas de cuadrados, rectángulos y trapecios cuando no sean precisas manzanas enteras para universidades, cuarteles, fábricas, mercados, bazares, parques de diversiones u órganos varios del organismo urbano.

#### CUARTO

**La división de la superficie: 1/5 para la tierra vivienda, 4/5 para la tierra cultivada.**

Los edificios públicos o privados, ricos o pobres, no ocuparán nunca, bajo ningún pretexto de bondad aparente o de necesidad urgente, más de la quinta parte de la superficie del lote o manzana que se destine a la construcción. El resto se destinará al cultivo de la tierra en huertas, jardines y bosques.

Esta proporción entre las superficies destinadas a la tierra vivienda y a la tierra cultivada puede ser discutible desde varios puntos de vista.

Desde el punto de vista de la higiene debe ser indiscutible o a lo sumo, considerar como máximo el 1/5 de la superficie dedicada a edificio público o privado.

El mínimo de la superficie de la vivienda del ser humano más desdichado, no debe ser inferior a un cuadrado de 20 metros de lado, 400 metros cuadrados, 80 para vivienda-taller, 320 para cría de animales domésticos, huerta, jardín y árboles frutales; el cercado de arbustos defensivos y de valor agrícola o industrial.

## QUINTO

### **Independencia y separación de las casas entre sí.**

La Ciudad Lineal tiene hoy como fórmula de urbanización aplicable en todas partes, la siguiente:

*Para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín.*

Es un error el creer que la construcción de los grupos de dos casas o de varias casas con muros medianeros o comunes es más barata que las de las casas completamente separadas unas de otras.

La baratura, dado que la haya, en la construcción de la finca desaparece en el uso de la misma ante el mayor coste del riesgo del incendio, del mal uso de las aguas del vecino, de los pleitos de medianería, de los ruidos, olores y molestias de varias clases ocasionadas por los descuidos, malevolencias o mala educación de los vecinos adyacentes.

## SEXTO

### **La doble alineación.**

Entre la alineación de las tapias de una finca que determina el límite de la calle, y la alineación de las casas, debe de haber una distancia mínima de cinco metros dedicada a jardín y a objetos artísticos, no sólo por razones de estética, sino también en la previsión de que algunos años después los progresos del porvenir exijan ensanchar la calle.

## SÉPTIMO

### **La triangulación.**

La nueva arquitectura racional de las ciudades higiénicas no puede pasar del pensamiento al plano y de éste a la vida real, cristalizando en hechos visibles y tangibles, sin adaptarse al medio ambiente creado por la Geografía y la Historia.

El mejor modo de que puedan convivir las *ciudades-puntos* del pasado, en que el valor del terreno descende desde el centro a los suburbios por curvas concéntricas, con las *ciudades lineales* del porvenir, en que el valor del terreno descende según líneas paralelas al ferrocarril-tranvía de la calle principal, es el de unir entre sí las ciudades actuales o *ciudades-puntos*, por medio de *ciudades lineales*; formando así con el tiempo en cada país una vasta red de triangulaciones en las que la superficie de cada

triángulo urbano formado por los vértices de las ciudades antiguas y los lados de las ciudades nuevas se dedicará a las explotaciones agrícolas e industriales.

#### OCTAVO

##### **Los puntos difíciles.**

Para atravesar ríos y montañas y salvar cuantas dificultades surjan en el trayecto, por la urbanización ya existente, por las Aduanas y por cuantas circunstancias sean dignas de consideración y respeto, la anchura de las ciudades lineales, se reducirá a lo estrictamente preciso para el paso de la vía doble o sencilla del ferrocarril-tranvía en los puntos difíciles del trayecto.

Los ferrocarriles elevados y los subterráneos que emplearán cuando no sea posible otra cosa mejor para la comunicación de las *ciudades lineales* con el centro de las *ciudades-puntos* por ellas unidas.

#### NOVENO

##### **La vuelta a la Naturaleza.**

##### **El éxodo de las ciudades hacia los campos abandonados.**

La Ciudad Lineal tiende a invertir el movimiento peligroso y anárquico de los campos a las ciudades, causa y origen de la actual agitación de los espíritus precursora de grandes catástrofes, en el pacífico sentido contrario del éxodo de las ciudades a los campos, con todos los refinamientos, las comodidades y las ventajas de la civilización.

La arquitectura racional de las ciudades al volver de la Naturaleza menospreciada y prostituida en las grandes urbes, es el germen de un progreso ordenado, de una revolución pacífica y urgente que debe merecer la consideración y el amparo de todos los gobernantes justos y previsores.

#### DÉCIMO

##### **La justicia en la repartición de la tierra.**

La Ciudad Lineal es el complemento de la doctrina del americano Henry George, el modo más práctico, sencillo y conciliador de expropiar a los actuales terratenientes en beneficio de ellos mismos y de todos.

La Ciudad Lineal es la realización con sentido conservador y con procedimientos conservadores de la idea de apariencias revolucionarias de la justa repartición de la tierra.

## COMPARACIÓN

### ENTRE LAS CIUDADES JARDINES Y LAS CIUDADES LINEALES

Deseamos que los espíritus justos e imparciales que examinen, libres de todo prejuicio, ambas invenciones, reconozcan la superioridad teórica y las mayores ventajas prácticas de la invención española.

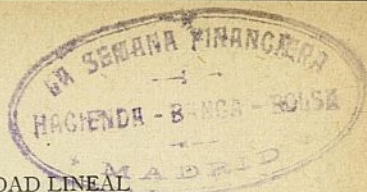
#### LA CIUDAD JARDÍN

Es invención inglesa de Mr. Ebenezer Howard, expuesta en 1898 en la obra *To Morrow*. Tiene a su favor, por lo tanto, el crédito, el dinero y la fuerza de su Nación, con el auxilio que mutuamente se prestan, por regla general, los ingleses.

#### LA CIUDAD LINEAL

Es invención española de D. Arturo Soria y Mata, expuesta 16 años antes, 1882, en el periódico madrileño *El Progreso*. Tiene en contra suya, por tanto, el descrédito, en gran parte injusto, que sufre España por sus faltas y por sus méritos en los pasados siglos. También tiene en contra suya la desunión frecuente, por regla general, entre españoles.

Desde 1893 ha sido objeto de una activa propaganda en España por medio de folletos, de conferencias y de la prensa. La escritura social de la Compañía Madrileña de Urbanización, fundadora de la primera Ciudad Lineal, fué otorgada en 3 de marzo de 1894.



## LA CIUDAD JARDÍN

Para aquilatar el mérito y el alcance de esta invención inglesa, empecemos por consignar que la denominación es poco expresiva y no muy clara. El sustantivo ciudad no indica absolutamente nada acerca de su forma, ni de su extensión, ni de ninguno de los caracteres que pueda tener.

El aditamento de jardín añade tan sólo la idea vaga de la necesidad o de la conveniencia de que los ciudadanos tengan afición a los árboles, a las plantas y a las flores, y de que, como consecuencia de esta afición, haya un jardín para toda la ciudad o un jardín para cada casa o ambas cosas a la vez.

De lo esencial, del plan arquitectónico, a que haya de obedecer la construcción de la ciudad, ni una palabra; o porque no hay plan de urbanización en las ciudades jardines, o porque se sobreentiende que no hay otro medio de construir ciudades que el ya conocido, sin más variante que la de aumentar el número de plantas y de flores que de ordinario hay en todas las ciudades conocidas, a las cuales tampoco se les puede excluir de la denominación de ciudades jardines.

El trazado de las ciudades jardines obedece al capricho del autor, no sujeto a reglas preestablecidas.

## LA CIUDAD LINEAL

Nuestra denominación de Ciudad Lineal, además de llevar implícitamente contenida la de la ciudad jardín, es más clara y expresa con el adjetivo *lineal* todo el plan arquitectónico de la urbe.

La denominación de ciudad-jardín es deficiente; la de ciudad bosque sería más completa, porque el árbol es parte más importante de la vivienda que la flor del jardín.

La Ciudad Lineal es, en primer término, ciudad bosque, después ciudad jardín, y, sobre todo, en su forma lineal, abarca y resuelve todos los problemas de la urbanización; es la ciudad por excelencia. Su importancia depende del número de vías férreas y de las distintas velocidades de los vehículos que las recorran, factores ambos proporcionales a la importancia de las ciudades puntos que haya de enlazar.

Por ejemplo: una ciudad lineal que enlace a París y Berlín, a París y Burdeos o a París con Viena, necesitaría una calle principal de 100 metros de anchura cuando menos, con una vía doble para velocidades de 200 kilómetros por hora; otra vía doble para las velocidades de 100 kilómetros, y otras dos vías dobles para las velocidades corrientes de los tranvías.

Una ciudad lineal que enlace dos poblaciones de 10.000 habitantes, tendría suficiente con una calle principal de 40 metros de anchura y una sola vía doble para velocidades menores de 50 kilómetros por hora.

El trazado de las ciudades lineales obedece a principios filosóficos y científicos. Es consecuencia lógica de las teorías del inglés Darwin. En tal sentido, la Ciudad Lineal es invención inglesa por su origen filosófico y española por su autor.

## LA CIUDAD JARDÍN

Las ciudades jardines son formas intermedias entre las ciudades puntos de viviendas aglomeradas y las ciudades lineales de viviendas separadas.

Las ciudades jardines son formas provisionales e imperfectas para pequeñas porciones especiales de la tierra.

---

Al trazar el plano de una ciudad jardín, se prescinde de las vías férreas, pero instintivamente se procura ponerle en contacto con una estación de ferrocarril.

La ciudad jardín se aplica hoy como barriada obrera, dependiente de una fábrica, como suburbio de una ciudad y como pequeña ciudad nueva, de mejores condiciones higiénicas y estéticas que las corrientes.

La ciudad jardín es un movimiento instintivo, inconsciente, hacia la arquitectura racional de las ciudades. No es el resultado del estudio previo darwiniano y hegeliano de la evolución de las formas de las ciudades, evolución paralela a la de las demás formas de la Naturaleza, y singularmente de los inventos del hombre.

## LA CIUDAD LINEAL

Las ciudades lineales son formas definitivas y perfectas para toda la superficie terrestre.

En el plano de una ciudad lineal se empieza por trazar el ferrocarril tranvía. Paralelamente a la vía férrea doble, eje y columna vertebral de la ciudad, se traza la calle principal, y perpendicularmente a ésta las calles transversales.

La Ciudad Lineal abarca en toda su integridad los problemas todos de la arquitectura racional de las ciudades, y servirán por lo tanto:

a) Para la colonización de campos abandonados o mal cultivados y de cotos señoriales.

b) Para la colonización y la civilización de naciones atrasadas o nuevas.

c) Para la más justa repartición de la tierra.

d) Como suburbios de las ciudades actuales.

e) Como nuevas *ciudades lineales* de enlace de las *ciudades puntos* hoy existentes, que trazarán sobre la superficie terrestre una inmensa triangulación fecundísima, promotora de toda clase de bienes morales intelectuales y materiales.

## LA CIUDAD JARDIN

En la ciudad jardín el problema de la locomoción es lo último.

## LA CIUDAD LINEAL

En la Ciudad Lineal el problema de la locomoción es el primero y principal.

---

En la ciudad jardín la suma de los tiempos invertidos para ir de cada casa a todas las demás, es mayor que en la Ciudad Lineal.

En la Ciudad Lineal la suma de los tiempos invertidos en ir de cada casa a todas las demás, es un mínimo.

Por eso es más perfecta.

---

En las ciudades jardines el viajero recorre a pie por término medio, más de 300 metros desde la casa al ferrocarril.

En la Ciudad Lineal en construcción adelantada en los alrededores de Madrid, el viajero para ir desde el ferrocarril tranvía hasta su casa, recorre a pie por término medio 80 metros a lo sumo.

Esta diferencia en tiempo, en trabajo y en dinero, multiplicada por todos los días del año y por todas las circunstancias de la vida, establece una superioridad inmensa de la Ciudad Lineal sobre la ciudad jardín.

---

En la ciudad jardín la vida de la civilización y la vida campestre no se armoniza por completo.

En la Ciudad Lineal la vida urbana con todos los refinamientos y las comodidades de la civilización, es perfectamente compatible con la vida del campo higiénica e inspirada en la Naturaleza.

---

El primer establecimiento y la explotación de los servicios municipales cuestan mucho en las ciudades jardines de calles estrechas y tortuosas.

El primer establecimiento y la explotación de los servicios municipales, se hacen con más baratura en las ciudades lineales por ser sus calles anchas y rectas.



## LA CIUDAD JARDIN

La ciudad jardín resuelve en parte uno solo de los problemas edilicios; el de la separación de las viviendas entre sí; pero imperfectamente, puesto que admite los grupos de dos; de cuatro y demás casas juntas.

## LA CIUDAD LINEAL

La Ciudad Lineal resuelve mejor este problema al no admitir grupos de dos o más casas juntas, sino casas completamente separadas unas de otras. Al propio tiempo resuelve con el problema de la locomoción todos los demás problemas edilicios.

---

El error capital de las ciudades ardines, consiste en olvidar que todas las unidades actuales grandes y pequeñas, han sido en sus comienzos ciudades jardines, y que todas han crecido y crecerán devorando los ladrillos a los árboles y a las flores, apiñándose las casas alrededor del punto central más importante de la ciudad, por lo cual procede clasificarlas como ciudades puntos en contraposición de la moderna invención española de la arquitectura racional de las ciudades lineales.

Las ciudades jardines, por la razón natural de su error de origen se convertirán, al cabo de algunos años, contra el deseo del inventor Howard y de sus partidarios en ciudades aglomeradas o ciudades puntos como las actuales.

Las ciudades lineales serán ciudades de forma inalterable o definitiva, precisamente porque consideran el problema de la locomoción como el fundamental y primero de todos los problemas edilicios y limitan la superficie edificable a la quinta parte del terreno de la finca.

---

En las ciudades jardines, como en todas las ciudades actuales, grandes y pequeñas, hay un punto céntrico preferente, en el cual el precio del terreno alcanza el máximo valor. Por esto las llamamos ciudades puntos.

El valor del terreno, a partir de dicho punto, decrece según curvas concéntricas sensiblemente paralelas hasta el final de los suburbios.

En las ciudades lineales del porvenir, el valor máximo del terreno estará, no en su punto, sino en las líneas de fachada a la calle principal determinada por la vía férrea central.

El precio del terreno decrecerá rápidamente a partir de la línea férrea según líneas paralelas a ella.

## LA CIUDAD JARDIN

Las ciudades jardines siembran odios al pretender que beneficien sólo a las clases más afortunadas.

a) Excluyendo a los obreros en unas.

b) Sujetándoles al servicio de fábrica en otras, aun cuando se procure su felicidad con toda suerte de atenciones.

c) Prohibiéndoles llegar a ser propietarios de la tierra por no permitirles más que el inquilinato de las fincas o por las reglas de la construcción y de la explotación de la ciudad jardín.

## LA CIUDAD LINEAL

Las ciudades lineales siembran amores.

Inspiradas en sentimientos altruistas, verdaderamente cristianos, de fraternidad y previsión benefician a todas las clases sociales y a las clases obreras especialmente con el beneficio inapreciable de una completa libertad unida a la posesión de un pedazo de tierra.

## RESUMEN

La Ciudad Lineal es, o, cuando menos, nos lo parece, una forma de ciudad superior a la ciudad jardín.

¿Habrá otras formas de ciudades superiores a la de la Ciudad Lineal? Es posible: las que se deriven de los progresos conocidos y desconocidos de la locomoción, que son los que determinan la forma de las ciudades.

Los progresos de la locomoción por mar, han determinado el aflujo de una parte numerosa de los habitantes del globo hacia las costas, en los puntos más propicios de la curva de nivel trazada por el mar. Por este lado no parecen probables nuevas formas.

De la locomoción por el aire se deducen desde luego mejoras y comodidades para la vivienda aislada. No parecen probables nuevas formas para las viviendas agrupadas en forma de ciudades.

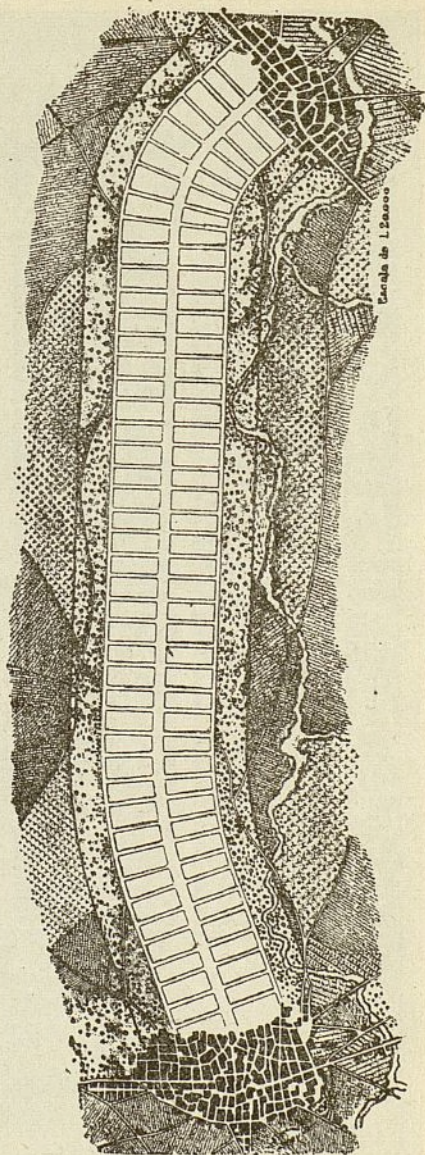
De la locomoción automovilista quizá se derive en lo porvenir nuevas formas de ciudades. Hoy por hoy, lo más probable es que sirva de instrumento eficaz de propagación de las ciudades lineales, sólo para gentes ricas, convirtiendo a las actuales carreteras y a las que en lo venidero se construyan, en calles principales de ciudades lineales, en las que las vías férreas son reemplazadas por automóviles, sistema de locomoción, que si es caro, en su explotación, tiene la ventaja de ser más barato de instalar que un ferrocarril tranvía.

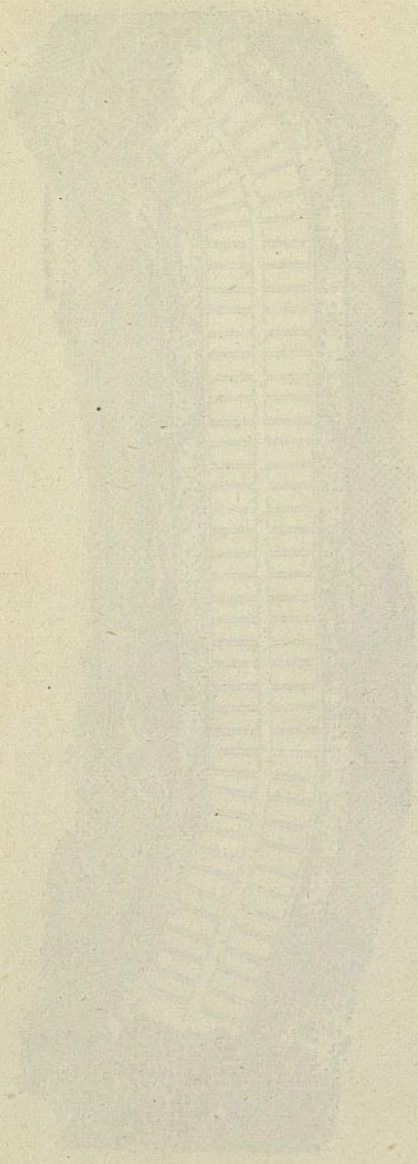
Pero en tanto la locomoción terrestre no encuentre expresión más perfecta que la de las vías férreas con tracción eléctrica, por la baratura, por la comodidad, por la seguridad personal y por el buen servicio, rápido y frecuente en el transporte de grandes masas de viajeros y de mercancías, las ciudades lineales derivadas de este progreso de locomoción, serán el modo de vivir más higiénico y mejor desde los puntos de vista de la civilización.



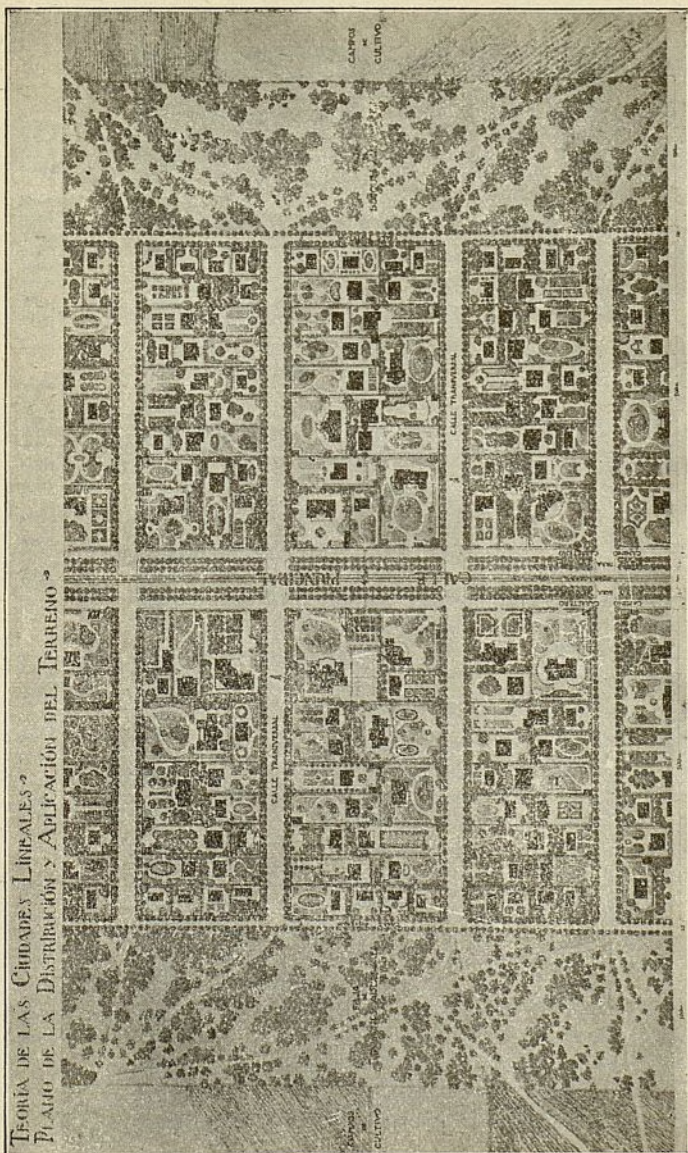
## TEORÍA DE LAS CIUDADES LINEALES

Ejemplo de una Ciudad Lineal enlazando dos ciudades aglomeradas, o sea, una *Ciudad Linea* moderna uniendo dos *Ciudades-puntos* antiguas con una faja a cada lado de 100 metros de bosque.

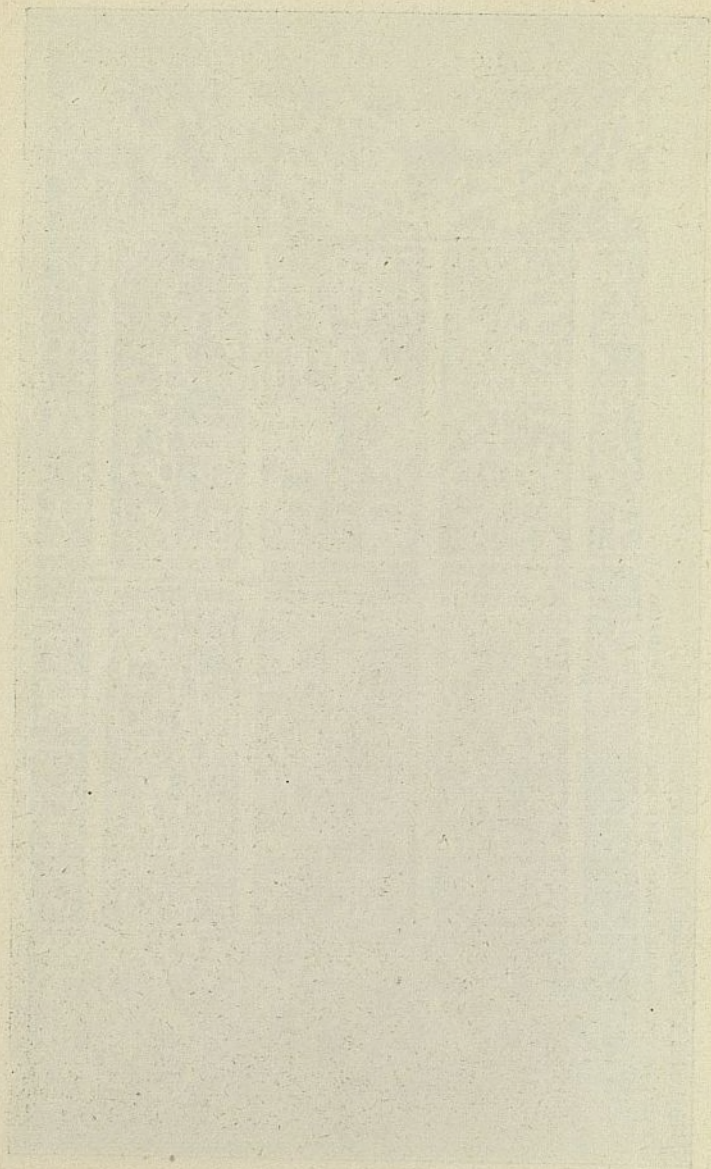




AYUNTAMIENTO DE MADRID

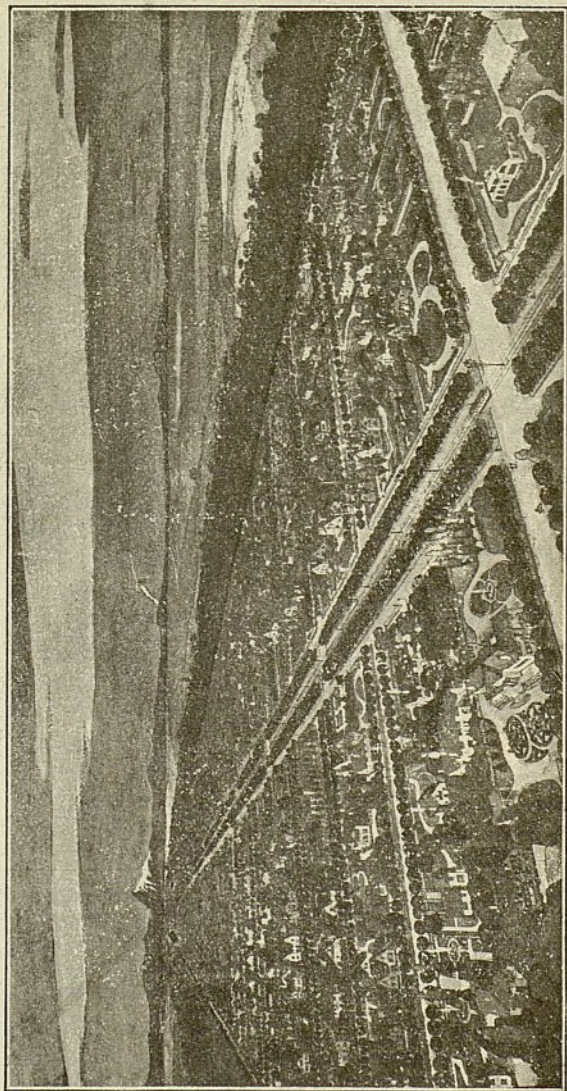


Piano de un trozo de la Ciudad Lineal en el que se ve la disposición de las calles, la principal de 40 metros de anchura, las transversales de 20 y las posteriores de 10, todas plantadas de arbolado; la división de las manzanas en lotes de diferentes tamaños, en los que todas las viviendas están rodeadas de huertas y jardines, y limitada la Ciudad Lineal a derecha e izquierda por una faja de terreno destinada a bosques aisladores y otra a campos de cultivo.



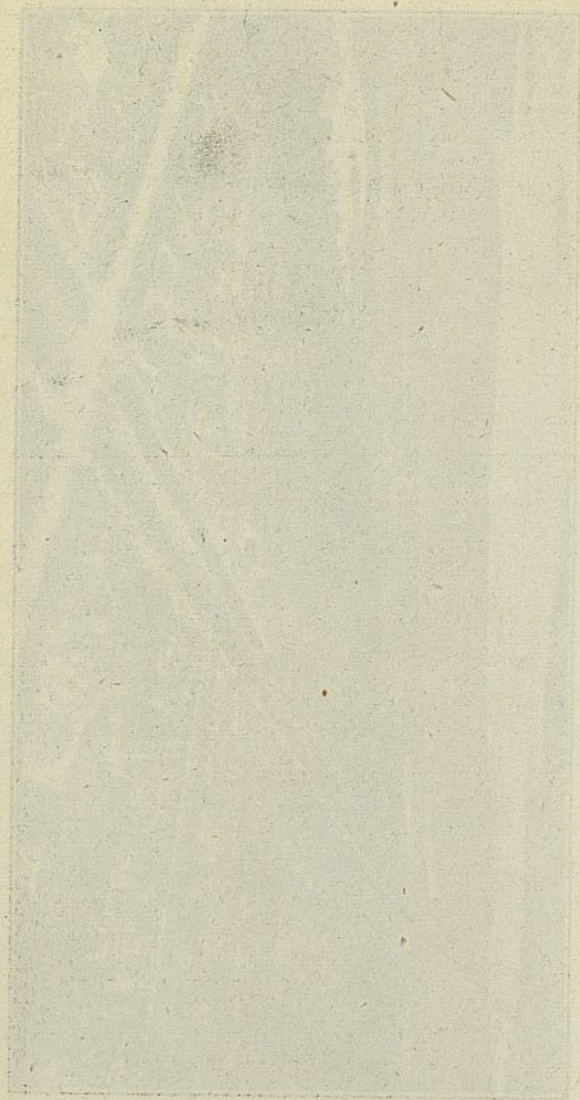
# TEORÍA DE LAS CIUDADES LINEALES

## PERSPECTIVA



Los edificios públicos o privados, ricos o pobres, no ocuparán nunca, bajo ningún pretexto de bondad aparente o de necesidad urgente, más de la quinta parte de la superficie del lote o manzana que se destine a la construcción. El resto se destinará al cultivo de la tierra en huertas, jardines y bosques.

El Ayuntamiento de Madrid ha adquirido esta obra para su biblioteca. La obra es de propiedad del Ayuntamiento de Madrid y no puede ser vendida ni cedida sin su consentimiento. Madrid, 1954.



REVISTA DE LAS CIUDADES LINEALES

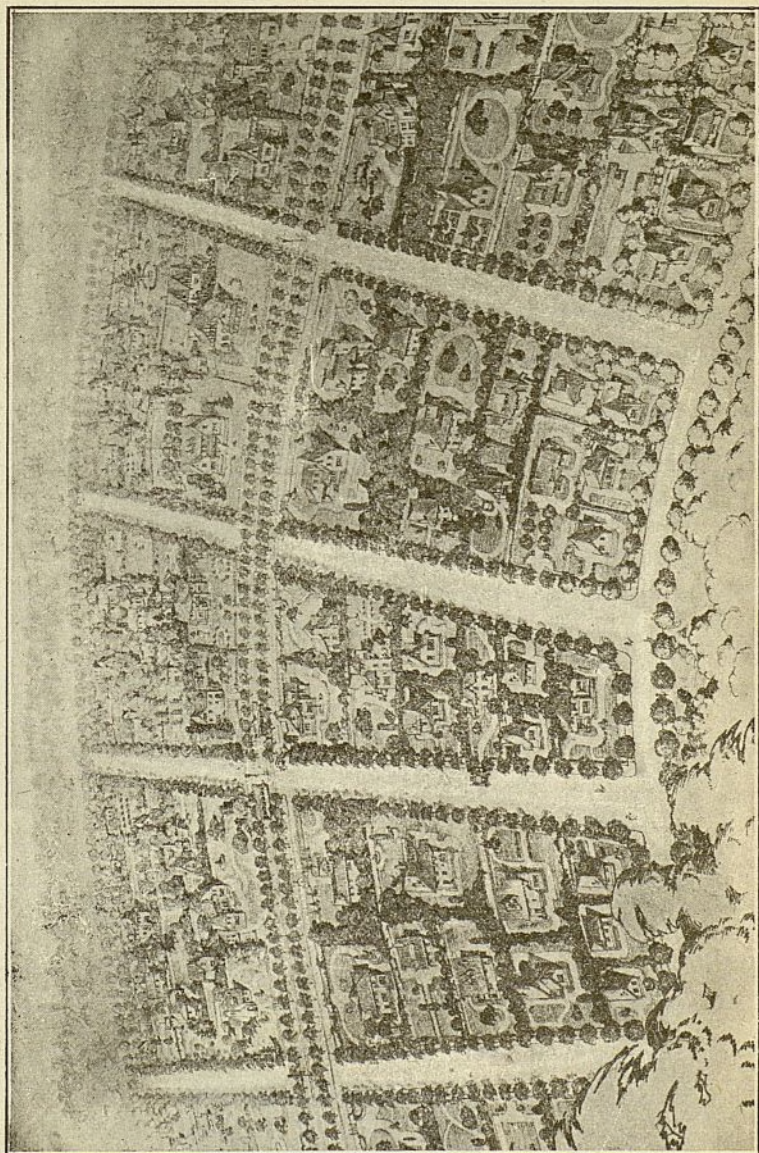
Ayuntamiento de Madrid

TEORIA DE LAS CIUDADES LINEALES

PERSPECTIVA

# TEORIA DE LAS CIUDADES LINEALES

## PERSPECTIVA



Itinerario en forma circular adaptado a las accidentias del terreno.

AYUNTAMIENTO DE MADRID  
SECRETARIA DE LAS CIUDADES LEYENDAS

BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200009623

Ayuntamiento de Madrid

FM/1771-13

