

LA CITÉ LINÉAIRE

NOUVELLE ARCHITECTURE DE VILLES

LA CITÉ LINÉAIRE

NOUVELLE ARCHITECTURE DE VILLES

FM
1332

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LA «COMPAGNÍA MADRILEÑA DE UR-
BANIZACIÓN» DANS LE «PREMIER CONGRÈS INTER-
NATIONAL DE L'ART DE CONSTRUIRE VILLES ET
ORGANISATION DE LA VIE MUNICIPALE», DE GAND

===== TRADUCTION DE =====
M. GEORGES BENOIT-LEVY



IMPRESA DE LA CIUDAD LINEAL

CALLE DE LAGASCA, NÚM. 6. — MADRID

Ayuntamiento de Madrid

LA CITE LINAIRE

NOTES DE LA CITE LINAIRE

PASSEPORT

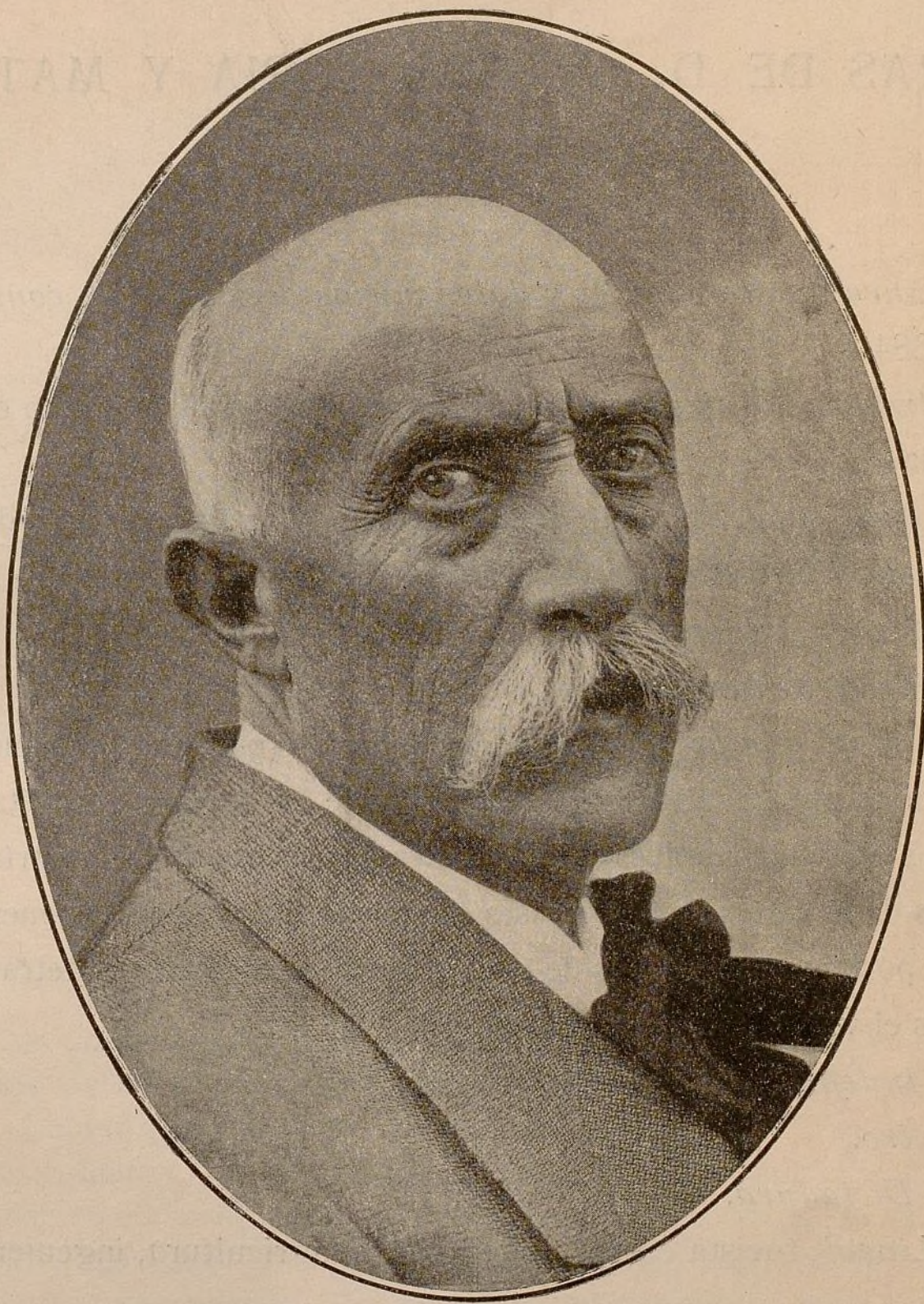
LE PASSEPORT EST DELIVRE PAR LE MAIRE

LE PASSEPORT EST DELIVRE PAR LE MAIRE

LE PASSEPORT EST DELIVRE PAR LE MAIRE

LE PASSEPORT EST DELIVRE PAR LE MAIRE

LE PASSEPORT EST DELIVRE PAR LE MAIRE



DON. ARTURO SORIA Y MATA

INVENTOR DE LA CIUDAD LINEAL
FUNDADOR Y DIRECTOR DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN
EX DIPUTADO A CORTES
FUNDADOR Y DIRECTOR, DURANTE DOCE AÑOS, DEL TRANVÍA
DE ESTACIONES Y MERCADOS, DE MADRID

Ayuntamiento de Madrid

OBRAS DE D. ARTURO SORIA Y MATA

La Ciudad Lineal: Antecedentes y datos varios acerca de su construcción.
Madrid, 1884.

Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid (primer folleto explicativo de la Ciudad Lineal).

Conferencias dadas en el Fomento de las Artes y en el Ateneo de Madrid acerca de su sistema de urbanización de ciudades lineales.

Teodolito impresor automático.

Origen poliédrico de las especies.

Contribución al origen poliédrico de las especies (primera y segunda partes).

Génesis. Obra en que se intenta la descripción de las formas geométricas regulares de los cuerpos simples, y la demostración de que la Geometría, en todas las formas de la Naturaleza, consiste en que son las combinaciones matemáticamente posibles con grupos de cuatro átomos en forma de tetraedro regular, que es el verdadero protoplasma.

El progreso indefinido.

El talentómetro.

Periódico *La Dictadura*.

La Ciudad Lineal, revista científica de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.





SOUHAITS DE BIENVENUE

«L'œuvre des *Citoyens utiles*, celle qui augmente l'adhérence
au sol, fait plus que la charité, «ce sport des femmes du monde.»

(GABRIEL VIAUD.)

Parmi les documents exposés à Gand, dans la section de la «Cité Moderne», il en était une série qui avait attiré particulièrement l'attention du visiteur: c'était ceux de la «Ciudad Lineal».

«Ciudad Lineal»! Mots magiques, dont les uns et les autres conjecturaient le sens, sans parvenir à se mettre d'accord, ni sur leur définition, ni sur leur portée.

Et comme beaucoup ne comprenaient qu'imparfaitement la langue de Cervantes, la plupart s'en allaient séduits, mais non renseignés, sans avoir pu mettre à profit les explications fournies dans la brochure espagnole, généreusement mise à leur disposition par la «Compañía Madrileña de Urbanización».

C'est pour pouvoir rendre accessible aux centaines de millions qui, dans le monde, comprennent le français, que l'on m'a chargé de traduire l'admirable rapport qui suit.

Personnellement, je crois que les premiers essais de Cité Linéaire comporteraient de notables améliorations. Je ne partage pas absolument toutes les théories des auteurs du projet. Mais y a-t-il aucune œuvre humaine qui atteigne immédiatement à la perfection, qui y atteigne même jamais?

Garden-City, la merveilleuse Cité-Jardin de M. Howard, ne pourrait-elle pas être de même l'objet de nombreuses critiques? Néanmoins, la plus simple manière de démontrer le mouvement est de marcher, le seul moyen de prouver la valeur d'une idée est de la réaliser.

Les fondateurs de la «Compañía Madrileña de Urbanización» nous ont permis d'apprécier l'excellence de leurs principes en créant aux portes de Madrid une Cité Linéaire ravissante que tout le monde peut contempler, où même tous peuvent aller vivre, du plus petit artisan aux familles les plus riches, grâce précisément aux dispositions ingénieuses des fondateurs.

Et ils ne s'arrêteront pas là! Ils ont des ambitions plus vastes. Au premier chaînon qui encercle Madrid à une distance de quelques kilomètres, ils rêvent, d'en ajouter d'autres, de créer des avenues fleuries, joignant Fuencarral et Vicálvaro, Vallecas et Villaverde, Carabanchel et Pozuelo.

Ce sera une évocation des voies triomphales de la Rome antique, de Pompéi, de la Cité Linéaire par excellence — mais ce sera mieux encore: c'est de part et d'autre des avenues des Cités Linéaires, que les nouvelles générations grouperont leurs demeures, modestes ou luxueuses, humbles ou grandioses, mais toutes avenantes et donneuses de joie —; c'est dans les vastes artères des Cités Linéaires que s'écouleront non pas comme dans l'ancien empire romain les cohortes guerrières, mais les richesses sans nombre, tous les produits du sol d'Espagne, grâce à la rénovation de l'agriculture et de l'industrie.

Plus précieuse encore que toutes les richesses économiques, est cette mise en valeur du capital humain, cet épanouissement de vie que l'on peut prédire à coup sûr partout où les conditions d'habitat sont prévues d'une manière rationnelle et sensée.

Que ce soit par la Cité-Jardin ou par la Cité Linéaire, ou par les deux combinées, nous ne pourrons donner une nouvelle vigueur à nos pauvres races de citoyens dégénérés, qu'en les mettant plus près de la Nature.

Mulford Robinson dit: «Les parcs sont les cathédrales de la cité moderne.»

Réservez les parcs dans nos anciennes villes, mais surtout plaçons nos villes nouvelles dans des parcs, créons nos villes parmi les champs. Transportons, suivant Prudhon, la ville à la campagne.

Le grand mérite des fondateurs de la «Compañía Madrileña de Urbanización» est non seulement d'avoir eu un idéal, mais d'avoir démontré qu'il était pratique.

Vainquant toutes les difficultés, surmontant tous les obstacles, ils ont prouvé non seulement les possibilités économiques de leurs projets, mais la sécurité, le caractère rémunérateur de ses bases financières.

Pour résoudre les problèmes sociaux, il ne s'agit pas seulement de mendier l'argent à des philanthropes, mais il faut convaincre des gens d'affaires en déterminant le capital à faire œuvre de vie au lieu d'engendrer la mort.

Les fondateurs de la «Compañía Madrileña de Urbanización» ont pu inspirer cette confiance et nous ne doutons pas qu'ils trouvent auprès des financiers tous

les concours qu'ils peuvent désirer. Puisse leur initiative avoir des imitateurs dans les autres pays (1).

Les peuples ne peuvent plus vivre sur des mythes. L'Espagne, pas plus que ses autres sœurs latines, ne peut plus subsister sur les nobles traditions, sur le pittoresque d'anciennes villes délabrées, sur les gloires d'un passé littéraire et artistique. Au risque de disparaître, les peuples ne peuvent négliger aucun des facteurs susceptibles d'accroître leur valeur morale et physique et de favoriser leur développement économique.

Ceux qui se tiennent au courant des affaires d'Espagne, les amis de cette grande nation—et ils sont nombreux dans le monde—, sont frappés de l'essor considérable qu'elle prend dans cette direction.

Mr. Arturo Soria y Mata n'aura pas peu contribuer pour sa part à ce relèvement économique.

L'idée de la Cité Linéaire vit le jour en 1882, lorsque M. Soria publia une série d'articles dans le périodique *El Progreso*, de Madrid.

En 1892, les premières réalisations de l'idée étaient relatées dans une brochure intitulée: *Chemin de fer tramway de ceinture à marche rapide de Madrid à Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel et Pozuelo*.

Deux années s'écoulèrent encore et le 5 mars 1894 fut fondée la «Compañía Madrileña de Urbanización» avec un capital déjà respectable et une administration importante. Son crédit et la marche des opérations furent si prospères que l'actif, suivant le rapport de 1912, se monte au chiffre de 25.386.501 pesetas.

Quant à la Cité Linéaire elle-même, elle a fait ses preuves et a montré ce qu'elle pouvait donner, aussi bien au point de vue des possibilités architecturales que des conséquences hygiéniques, sociales, économiques.

Nous ne saurions trop le répéter: l'idée que l'aménagement des villes doit être faite suivant un plan préconçu, qu'un architecte est aussi bien indispensable à la construction des agglomérations urbaines qu'à la construction des maisons, est due intégralement à Soria, qui fut le premier à la formuler et à lui donner toute la publicité voulue en Espagne, dès 1882.

Dans l'ordre des questions qui me sont le plus familières, je tiens à saluer ici comme propagandistes d'une telle Renaissance non seulement M. Soria, M. del Castillo et leurs collègues de la «Compañía Madrileña de Urbanización», mais l'Institut de Réformes Sociales, magnifique laboratoire d'études humaines, inspirateur de la loi espagnole des Habitations bon marché, le plus libéral existant actuellement; le Museo Social, qui nous est cher particulièrement pour l'appui

(1) Il est juste de signaler que le capitaine Petavel a publié il y a quelques années en Angleterre un ouvrage sur la Ville Linéaire, et j'ai bien surpris mes amis d'Espagne et d'Angleterre en leur faisant connaître leurs idées respectives qu'ils ignoraient et qui s'harmonisaient si bien.

donné à l'Association Espagnole des Cités-Jardins, exemple qui devrait bien être imité en d'autres pays; le Comte Güell, en train de créer auprès des collines du Tibidabo une somptueuse banlieue-jardin; M. Sivatte qui, non loin de là, est sur le point d'aménager aussi aux portes-même de Barcelone, une ravissante banlieue-jardin dans la seule forêt existante dans l'enceinte de la ville et due à son esprit de prévoyance; Angel Ramírez, fondateur d'«El Hogar Español», exemple superbe d'énergie indomptable; en fin, notre camarade Cipriano de Montoliu, dont les efforts nous sont particulièrement chers, puisqu'ils tendent à propager non seulement en Catalogne, mais dans toutes les Espagnes, l'Evangile des cités-jardins qui, à tout prendre, n'est pas si éloigné de celui auquel se sont dévoués en véritables apôtres les fondateurs de la «Compañía Madrileña de Urbanización».

GEORGES BENOIT-LEVY.



LA CITÉ LINÉAIRE

CONCEPTION NOUVELLE POUR L'AMÉNAGEMENT DES VILLES

INTRODUCTION

Un des traits les plus frappants de l'état social actuel est l'abandon des campagnes et la congestion des villes. Les «campagnes hallucinées», manquant de confort, manquant de voies de communication, manquant de pain, se dépeuplent, et les paysans émigrent ou s'en vont habiter les grands centres, les «cités tentaculaires», brasiers où se consomment sans trêve les énergies humaines.

Caractères de la
vie moderne.

La conséquence de cet état de choses est l'absentéisme; l'agriculture manque de bras, sa puissance productive ne s'accroît pas comme elle le devrait; les installations les plus rudimentaires font défaut à la campagne; il semble que l'on y ignore les progrès créés par la civilisation au cours des siècles et accumulés dans les villes.

De son côté, la ville surpeuplée, laisse fort à désirer au point de vue de son aménagement. L'homme y traîne généralement une dure existence, se débattant avec acharnement contre la misère, pris dans la tourmente de la guerre sociale.

Les villes modernes, avec leur luxe, leurs richesses si inégalement réparties, les splendeurs de leur vie brillante et factice, sont comparables à des sépulcres éclatant de blancheur, aux décorations coûteuses et magnifiques, recélant, à l'intérieur, la vermine et la pourriture.

Nos villes ne sont ni saines, ni tranquilles, ni heureuses; elles n'ont été bâties ni selon les principes de la science, ni selon les lois de la morale. Elles abritent des

maladies et des fléaux sociaux qu'il faut extirper ou du moins soulager à tout prix: la neurasthénie (1), la tuberculose, l'alcoolisme, la prostitution, et le plus terrible de tous, celui qui cause le plus de victimes: la misère (2).

Ces symptômes vont s'accroissant et s'aggravant de jour en jour: la vie devient chaque jour plus pénible et les luttes entre hommes sont sans cesse plus sauvages: médecins, sociologues, économistes, ingénieurs, poètes, penseurs de tous ordres, cherchent, mais en vain, à porter remède à cet état de choses en amenant l'humanité à une existence plus raisonnable et plus heureuse.

**Causes du ma-
laise social.**

Serait-ce que la nature sommeille, ou ne produit plus assez pour subvenir à notre existence? Non, la terre est riche et féconde. Ce sont les hommes qui dorment.

Au lieu de travailler comme travaillent les abeilles, chantant gaiement parmi les fleurs, aux rayons caressants du soleil, à l'air sain et parfumé des campagnes, ils peinent, entassés dans des logis sombres, éclairés en plein midi à la lumière artificielle, livrés à une lutte impitoyable d'ambitions et d'égoïsmes personnels. Ils guettent constamment des yeux un bonheur qui n'arrive jamais, sans comprendre que s'ils étaient fraternellement unis, s'ils concentraient leurs efforts dans la même direction, ils convertiraient la nature inclément et destructive en une force bienfaisante et créatrice. Et cette même terre dont nous extrayons des pierres, des épines et des douleurs deviendrait une source intarissable de fleurs parfumées, d'épis abondants, de fruits délicats, d'enchantements et de félicités sans fin.

**Transformations
à apporter
dans les mi-
lieux urbains
et ruraux.**

Oui, nous pouvons modifier notre manière de vivre. Mais pour cela, il ne faut d'abord pas négliger la campagne désertée, cultivée par des procédés arriérés, car c'est elle la source inépuisable de toute poésie, de tout bien-être et de toute richesse.

Il nous faut aussi améliorer la ville malsaine, élargir la rue tortueuse et encombrée, donner de l'air et de la lumière à l'atelier insalubre et à la boutique obscure. Il nous faut abattre la maison à étages, où vivent entassés des centaines d'êtres humains. Il faut donner à tous, riches et pauvres, agriculteurs et commerçants, savants et ignorants, travailleurs manuels et intellectuels, ces biens inappréciables que la nature crée avec prodigalité, et qu'une organisation sociale arriérée, un égoïsme mal entendu et une avidité effrénée ont rendu le patrimoine de quelques-uns seulement.

Donnons à chacun un lopin de terre à cultiver, à enrichir et à embellir, où il pourra bâtir sa maison, le vrai foyer familial, avec son jardin, ses fleurs, du soleil en abondance, beaucoup de calme et d'indépendance.

Comment réaliser cela? Comment réformer la ville, pour réformer la vie et perfectionner la société? C'est là un problème d'importance capitale qui a donné naissance à de nombreuses théories plus ou moins utopiques.

Rappelons Fourier et ses phalanstères, Rousseau nous disant que les villes sont

(1) Un éminent médecin espagnol, le docteur Escuder, spécialiste des maladies nerveuses, a écrit: «La civilisation amène la neurasthénie et le déséquilibre; on vit trop vite, l'existence est trop précipitée, la lutte pour la vie est trop âpre.»

(2) «Même aux époques les plus prospères, la misère tue plus d'hommes que la peste. L'homme qui regarde d'un œil indifférent les ravages causés par ce fléau et qui ne consacre pas ses efforts à le combattre et à l'extirper, est criminel.» (HENRY GEORGE, *Progrès et misère.*)

«le gouffre de l'espèce humaine» et que les hommes ne sont pas nés pour vivre agglomérés comme en une fourmilière, mais pour se disperser sur la terre qu'ils doivent cultiver. Rappelons Owen et ses parallélogrammes urbains, cités carrés ne pouvant contenir plus de 1.200 personnes. Rappelons G. Pecqueur, Tolstoï, Ruskin, Morris, Wells et ses *Anticipations*, Mantegazza et son bel ouvrage *L'an 3000*, Zola et la Beauclair de son *Travail*, Fermin Caballero et son rapport remarquable sur le *Progrès de la population rurale en Espagne*, Vandervelde et son admirable ouvrage *L'exode rural et le retour aux champs*, Méline et son *Retour à la terre*. Rappelons, enfin, les tentatives modernes de banlieues-jardins et de cités-jardins.

Justement préoccupée de l'ensemble de ces problèmes si complexes, la Belgique, nation laborieuse entre toutes, de culture intense, et anxieuse de trouver la voie du progrès, aspirant à rapprocher de l'idéal humain l'horizon de paix et d'amour sur lequel sont fixés les regards de toutes les classes sociales, a organisé, à l'occasion de l'Exposition de Gand, le premier Congrès international de l'art de construire les villes. Elle y a convoqué les Gouvernements, les penseurs de tous les pays et les institutions les plus diverses: philanthropiques, commerciales, scientifiques, industrielles..., tous ceux, enfin, qui recherchent ardemment les moyens de diriger l'activité humaine dans nos grandes villes modernes vers des fins plus pacifiques, plus harmonieuses et d'emploi plus rationnel qu'il n'a été fait jusqu'à présent.

La Belgique et
le Congrès de
Gand.

La «Compañía Madrileña de Urbanización», fondatrice de la *ville linéaire*, aménagée suivant les principes formulés par D. Arturo Soria y Mata, a répondu avec joie à l'appel qui lui était adressé pour participer à ce Congrès et vient exposer devant les délégués de toutes les nations les résultats auxquels elle est parvenue.

Nobles aspirations de la
«Compañía Madrileña de Urbanización».

La «Ciudad Lineal» est la réalisation d'une idée grande, noble et généreuse. Idée de paix, de travail, de progrès et de culture; idée féconde et pleine de conséquences, car elle est de tous les pays et à l'usage de toutes les classes. Idée qui, loin d'être purement spéculative, est passée dans le domaine des faits, puisque la première «Ciudad Lineal» a été édiflée aux portes de Madrid, et a donné des résultats admirables. Idée économique, d'application facile, qui attaque jusque dans ses racines le problème social le plus grave, celui de la misère; qui essaie d'y porter un remède prompt et efficace par la division équitable de la propriété immobilière, par l'accroissement de la production agricole, par le développement de l'activité industrielle, par la mise à exécution de travaux de canalisation et de distribution des eaux, par le reboisement, par la construction de milliers de kilomètres de chemins vicinaux et de voies ferrées, par un système rationnel de colonisation apportant des capitaux, l'activité industrielle et un travail stable aux campagnes appauvries.

1^{ERE} PARTIE.—THÉORIE DE LA CITÉ LINÉAIRE

1.—DOMAINE D'APPLICATION.

La Cité Linéaire, nouvelle architecture de construction des villes, est une œuvre de réflexion et d'étude, inspirée par les enseignements et les amertumes du passé et les nécessités et les préoccupations du présent et orientée aussi vers l'avenir. Voici en quoi elle consiste:

La Cité Linéaire,
conception
nouvelle pour
l'aménagement
des villes.

Une rue centrale qui sert d'axe à toute la ville; à droite et à gauche, des rues transversales coupant à angles droits la rue principale, de longueur uniforme ou variable suivant la nature du terrain; enfin, deux rues à l'extrémité de chaque côté de la rue principale, marquant la limite d'extension de la Cité Linéaire. Entre chaque rue, des îlots de terrain divisés en parcelles sur lesquels s'élèveront des maisons indépendantes qui ne peuvent occuper plus du cinquième de la superficie totale, le reste étant réservé aux espaces libres, aux arbres, à la végétation assainissante.

La voie centrale de la Cité Linéaire, la rue *cardo* sera d'étendue indéfinie et de largeur uniforme: 40, 60 ou 100 mètres. Elle constituera une voie merveilleuse d'hygiène, d'aménagement rationnel et esthétique.

Elle sera plantée de plusieurs rangées d'arbres, 4, 6, 8 ou plus, selon sa largeur; ses chaussées seront parfaitement pavées; chacune sera affectée à une circulation déterminée (automobiles, bicyclettes, traction animale, tramways électriques pour le transport des voyageurs et des marchandises en ligne double ou quadruple, etc.).

Les promeneurs rencontreront constamment des massifs de fleurs et des jardins, et trouveront, pour s'asseoir, des bancs à intervalles rapprochés. Point n'est besoin d'ajouter que les différentes conduites pour les eaux, l'éclairage, le téléphone seront disposées pour le mieux dans le sous-sol.

Les rues transversales auront de 20 à 40 mètres.

Les rues qui, bordant les côtés postérieurs des îlots, déterminent les limites de la Cité Linéaire, auront de 10 à 20 mètres de large. Mais toutes seront plantées, auront un pavage convenable, des canalisations, des bancs, des kiosques-vigies.

De temps en temps, pour rompre l'uniformité de voies, qui doivent être de largeur égale sur tout leur trajet, au carrefour de l'avenue principale et des rues transversales, on aménagera des places spacieuses et gracieuses—circulaires, elliptiques ou polygonales—, ornées de fontaines décoratives, de plates-bandes fleuries, de monuments commémoratifs, de sculptures, d'obélisques, etc.

Tous les 300 mètres, à l'intersection de l'avenue principale et d'une voie secondaire, sera édifié un kiosque à deux étages avec caves, correspondant aux *stations de comfort* des Américains, qui comprennent des w.-c. et lavabos, un poste de police et un poste-vigie, des cabines téléphoniques, des avertisseurs en cas d'incendie ou d'accidents, une salle d'attente pour le tramway, etc.

Les téléphones de la Cité Linéaire seront le meilleur marché possible afin que chacun puisse s'en servir chez lui ou dans les cabines publiques, alors qu'actuellement leur prix élevé en rend l'usage prohibitif à un grand nombre de personnes.

Le terrain sera divisé en îlots de forme rectangulaire ou trapézoïdale, qui auront de 100 à 300 mètres de façade sur l'avenue principale, et 100 à 1.000 mètres sur les rues transversales.

Ceux-ci seront subdivisés en lots dont aucun n'aura moins de 400 mètres carrés; les acheteurs, tout en ayant la faculté de se libérer en 20 annuités, pourront disposer de leur terrain une fois le premier versement effectué.

Toute construction sera soumise à un cahier des charges qui limitera les droits de propriété individuelle au nom de l'intérêt général et empêchera que l'avidité de quelques-uns puisse trafiquer de ce qui est nécessaire à tous.

Les servitudes perpétuelles établies sur les terrains de la Cité Linéaire mettront un obstacle à la monopolisation de la propriété foncière urbaine entre les mains de quelques individus qui lui donnent une valeur fictive et en font monter le prix d'une manière scandaleuse. Elles éviteront les reproductions de fléaux engendrés par la

spéculation à outrance dont sont victimes la classe moyenne et la classe ouvrière de nos grandes capitales.

Voici quelques-unes de ces servitudes:

Interdiction de bâtir à moins de 5 mètres de la ligne de façade sur la voie principale ou transversale; à moins de 3 mètres de la rue limitant les lots de derrière.

Aucun édifice ne pourra avoir plus de 3 étages.

Seulement $\frac{1}{3}$ de chaque lot pourra être construit.

Les maisons devront être indépendantes et auront 4 façades, accessibles les unes et les autres à l'air et à la lumière.

Chaque maison sera dans un jardin.

La Cité Linéaire n'est pas à l'usage d'une minorité de faveur; elle est destinée à toutes les classes sociales qui, au lieu de se trouver réparties dans des quartiers spéciaux, ou aux différents étages d'une même maison, voisineront dans un même bloc, tout en laissant à chacun son indépendance complète.

La Cité Linéaire
est pour toutes
les classes so-
ciales.

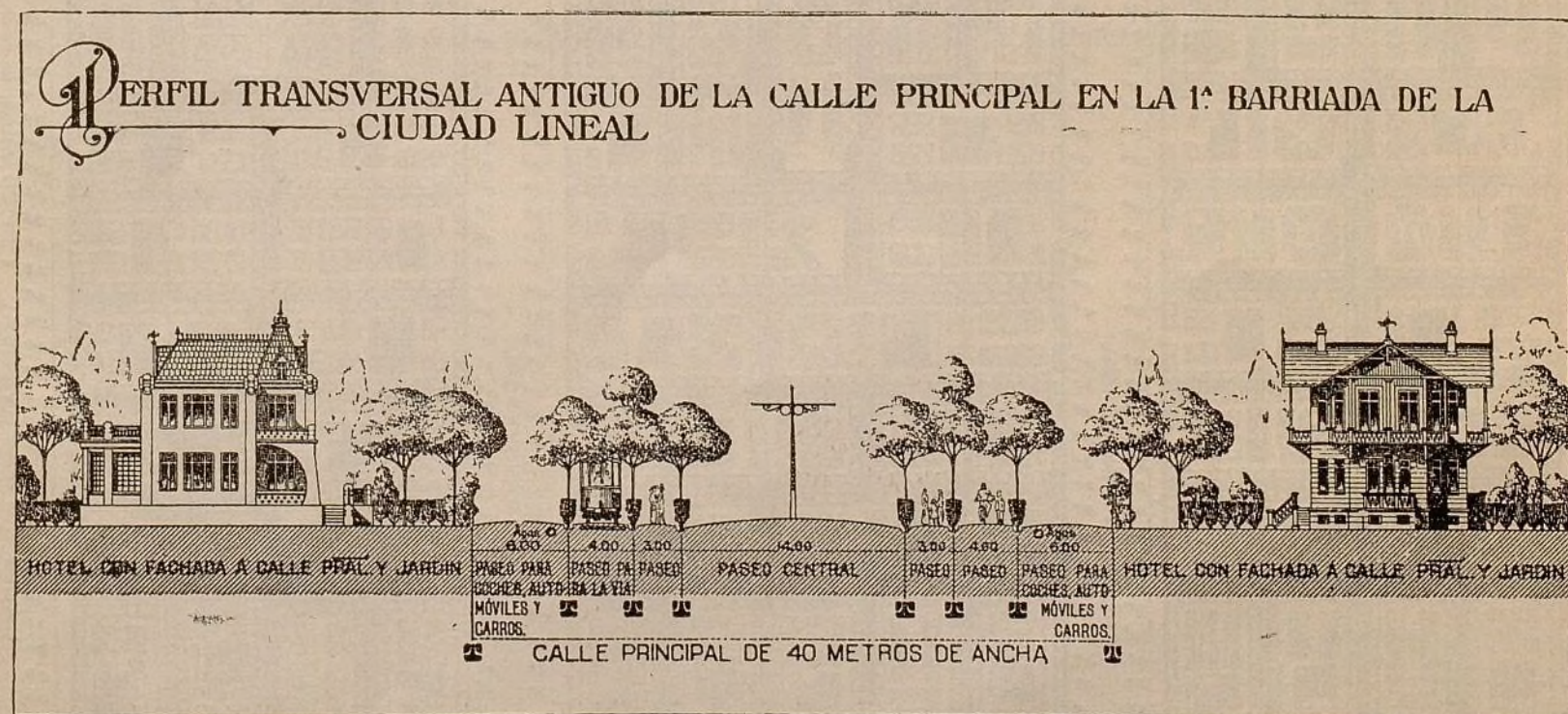
Chacun s'installera suivant ses moyens et suivant ses goûts, dans un palais ou dans une chaumière; avec un modeste potager ou avec un parc magnifique; mais les uns et les autres auront vraiment un foyer digne de ce nom, une maison avec tout le confort moderne (eau, électricité, salle de bains, etc.), et—bien inestimable—un jardin.

Nous exprimerons ainsi la devise de la Cité Linéaire: *A chaque famille une maison; à chaque maison un jardin de culture et d'agrément.*

On a prévu également l'utilisation des terrains situés de part et d'autre de cette bande d'un à deux kilomètres de large qui constitue la Cité Linéaire proprement dite.

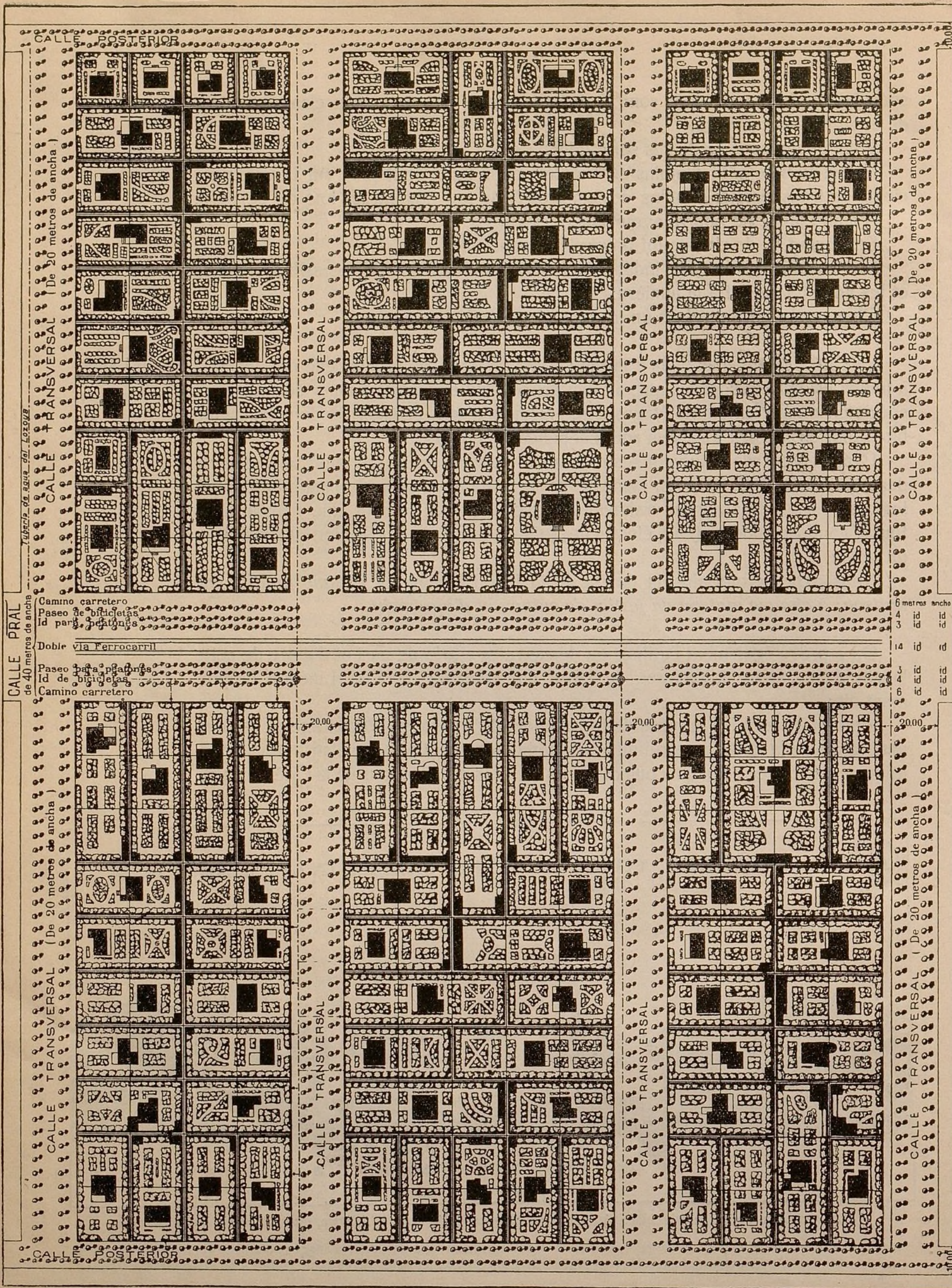
Les terrains voi-
sins de la Cité
Linéaire.

Mettant à profit les moyens de locomotion, de transport, d'éclairage et de communication de la Cité Linéaire, utilisant méthodiquement par une distribution scientifiquement étudiée l'eau qui coulera à flots dans les canalisations de la Cité Linéaire,



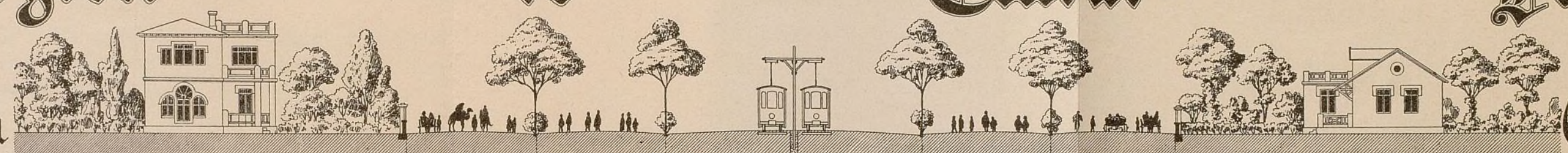
Profil transversal de la rue principale, dans le premier quartier de la Cité Linéaire, dans les environs de Madrid.

La rue principale, de 40 mètres de large, est divisée, dans le premier quartier, par six rangées d'arbres qui forment une allée centrale de 14 mètres, deux allées contigües de trois mètres, et deux allées pour voitures de six mètres.



Proyecto de Ciudad Lineal

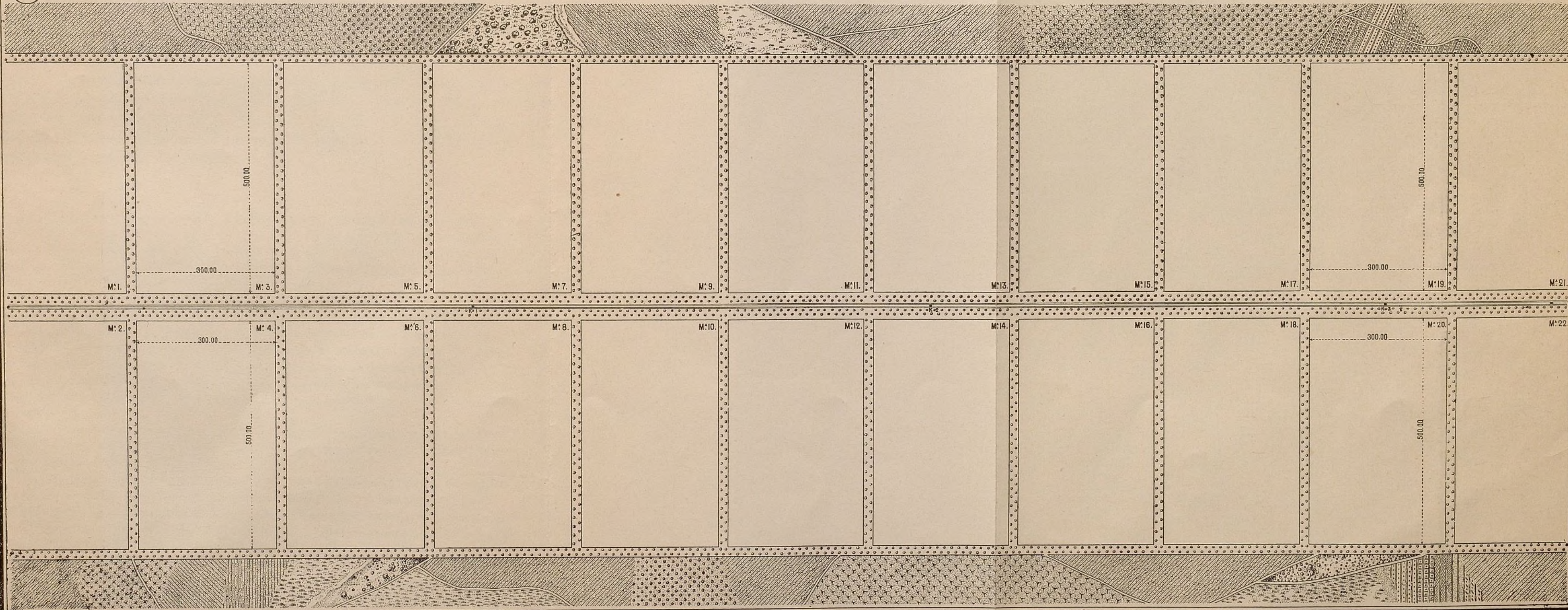
Sección de la Calle Principal



HOTEL DE LUJO
 CAMINO CARRETERO, PASEO PARA PEATONES, PASEO CENTRAL PARA EL FERROCARRIL, PASEO PARA PEATONES, CAMINO CARRETERO
 CASA DE OBRERO

CALLE PRINCIPAL DE 60 METROS DE ANCHURA □ MANZANAS DE 300 METROS DE FACHADA POR 500 METROS DE FONDO □ CALLES TRANSVERSALES Y POSTERIORES DE 20 METROS □

Escalas: 1:200.
 1:4000.



V. G. Noriega, dib.

Plan de distribution des rues et des terrains à bâtir dans une cité linéaire. Rue centrale de 60 mètres; rues transversales et postérieures de 20 mètres.

Ayuntamiento de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

des Sociétés anonymes, des paysans ou des industriels pourront développer, dans les zones voisines, des exploitations appelées à une prospérité considérable.

Cultures maraîchères, pâturages, vergers, champs magnifiquement arrosés, bois et forêts rationnellement entretenus, usines modèles situées au grand air en pleine campagne, entreprises les plus variées, bénéficieront de cette proximité de la Cité Linéaire, de sa nombreuse population, des éléments de travail et de progrès qui y sont accumulés.

Comme nous serons loin alors de nos villages répugnants ou de nos centres industriels, dans lesquels l'ouvrier, victime d'un travail rude, pénible et mal rétribué, ressemble plutôt à une bête de somme qu'à un être civilisé (1).

Donc, la Cité Linéaire est au même temps nouvelle formule d'architecture de villes et de colonisation des campagnes. Elle peut recevoir une des trois formes d'adaptation suivantes:

Différentes modalités de la Cité Linéaire.

1^{ER} CAS. *La Cité Linéaire est banlieue d'agrandissement des grandes capitales entourant les vieilles villes d'une zone de verdure dans laquelle sont disséminées de riants et jolies «villas».*

2^E CAS. *Agglomération servant de trait d'union entre deux villes déjà existantes.*—La Cité Linéaire est alors bâtie soit en ligne droite pour raccourcir les distances entre les deux villes, soit en ligne courbe et capricieuse pour suivre les accidents du sol et pour utiliser les facilités ou se soustraire aux difficultés qui se présentent pour l'acquisition du terrain.

(1) «La condition de l'immense majorité de la classe ouvrière est aujourd'hui si misérable et si basse, qu'on peut, avec juste raison, la considérer comme pire que celle du sauvage. Le produit total du travail d'une tribu sauvage est petit, mais chacun des individus de cette tribu peut vivre une vie indépendante... Quiconque ouvre les yeux ne peut nier qu'au sein de notre civilisation il y ait des gens contre la condition desquels le dernier des sauvages ne changerait pas la sienne.

»Lorsque nous apparaissions au seuil de la vie, si nous avions à choisir entre l'existence d'habitants de la Terre de Feu, d'indigènes de l'Australie ou d'esquimaux du Cercle Arctique et celle des classes inférieures d'un pays civilisé comme l'Angleterre, il vaudrait infiniment mieux choisir le sort du sauvage.

»En effet, ces classes sociales qui, au milieu des richesses se trouvent condamnées à la pauvreté, souffrent de toutes les privations du sauvage sans éprouver la sensation de leur liberté personnelle; elles sont en proie à la pire insécurité sans jouir des conditions qui permettraient le développement de leurs qualités; si leur horizon est plus ample, c'est uniquement pour qu'ils puissent mieux voir ces bienfaits dont ils ne peuvent jouir.

»Montez les étages d'une de ces monstrueuses maisons où s'entassent ces donnés; pénétrez dans un de ces enfers; fermez la porte de ces repaires sans ventilation et sans lumière et réfléchissez un moment sur ce que doit être la vie dans de tels endroits.

»S'il était possible de traduire en chiffres la perte pécuniaire qu'éprouve la société par suite de ce désordre social, qui condamne tant d'hommes à la pauvreté et au vice, le résultat serait effrayant.

»Les gains potentiels du travail ainsi perdus; le coût des habitudes d'imprévoyance, d'imprudence et de fainéantise auxquelles cet état de choses donne naissance; la perte pécuniaire (pour ne pas entrer dans d'autres considérations) représentée par la statistique effrayante de mortalité et surtout de mortalité infantile dans les classes pauvres; les ravages de l'alcoolisme augmentant au fur et à mesure que la pauvreté devient plus profonde; le préjudice causé par les dégénérés sociaux et par leurs tares: voleurs, prostituées, mendiants, vagabonds; le coût des gardiens salariés par la société pour se défendre contre eux; toutes ces dépenses entrent dans la somme énorme que l'injuste et inique distribution actuelle de la richesse diminue du patrimoine commun que grâce aux moyens actuels de production, la société pourrait appliquer entièrement à sa propre amélioration sociale et matérielle.» (HENRY GEORGE, *Progrès et misère*.)

3^e CAS. *Colonisation et repeuplement des campagnes.*—Dans ce cas, la Cité Linéaire se prolonge dans la campagne, gravissant les montagnes et gagnant les sites pittoresques, étalant le charme de ses lotissements sur les bords des fleuves et sur les côtes du littoral. Et partout, sur son passage, les solitudes se peuplent, les terres entrent en culture, les chutes d'eau sont utilisées, les mines et les carrières sont exploitées, la richesse se crée, la vie surgit.

Cités linéaires coloniales.—Bien plus—ainsi que nous le verrons par la suite dans un chapitre spécial—les merveilles de la Cité Linéaire peuvent être appliquées d'une façon pratique et rapide dans les colonies et les pays neufs.

II. — PRINCIPES FONDAMENTAUX DE LA CITÉ LINÉAIRE

I. — ÉNONCÉ DES PRINCIPES.

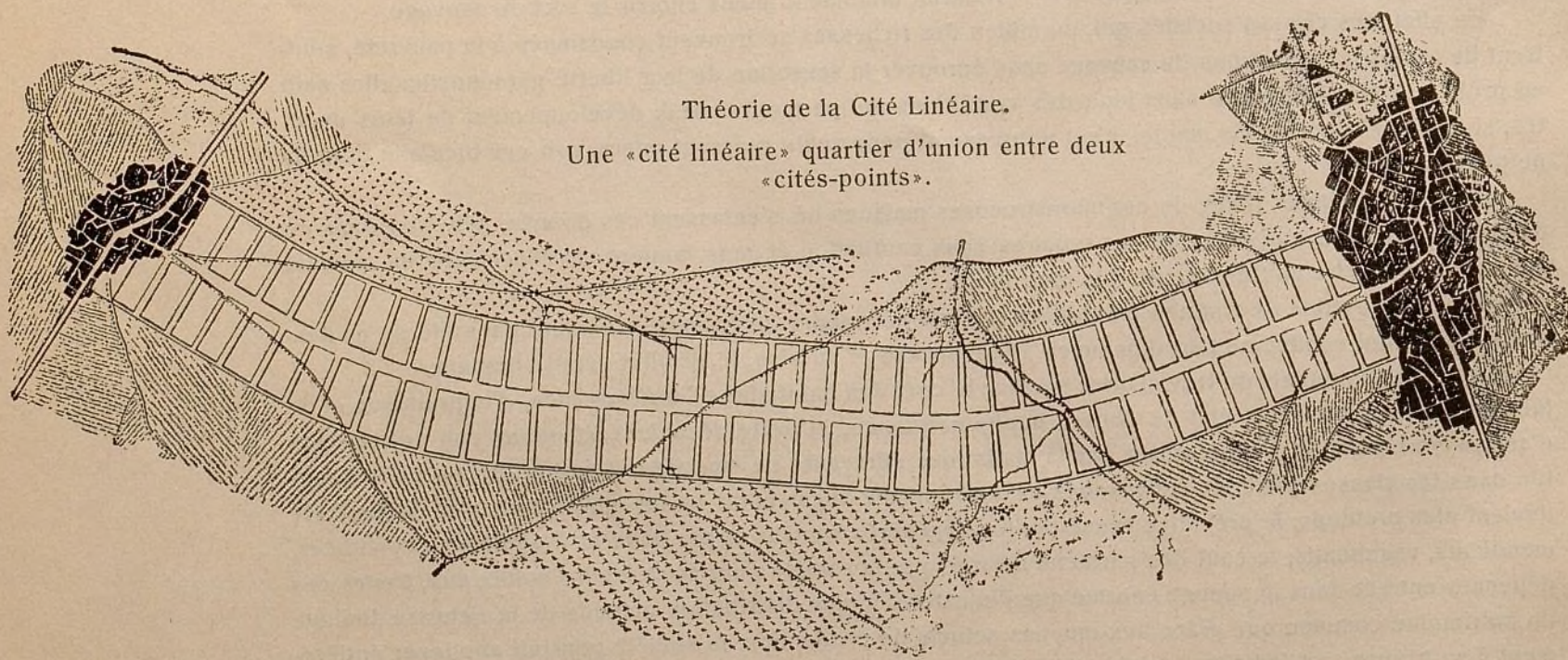
Les principes fondamentaux de la Cité Linéaire peuvent être formulés ainsi:

1^{ER} PRINCIPE, LE PLUS IMPORTANT. *Du problème de la locomotion dérivent ceux de la construction d'une ville.*—Dans toute agglomération consciente ou inconsciente de maisons, quelqu'en soit le nombre et l'importance, le problème fondamental à considérer et duquel prennent naissance tous les autres relatifs à l'édification, *est celui de la locomotion*, c'est-à-dire, la communication des maisons entre elles.

La forme d'une ville sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller de chaque maison à toutes les autres sera un minimum: tel est le cas dans les cités linéaires.

C'est pourquoi la structure des villes se transforme inconsciemment, instinctivement, en s'adaptant, non sans difficultés et frais considérables, aux progrès successifs des moyens de locomotion, car la forme des villes dérive de la forme de locomotion. Vu que les voies ferrées sont les moyens de communication les plus rapides et fréquents et les moins coûteux, les villes devront prendre, nécessairement, la forme allongée et linéaire des voies ferrées.

Le plan de symétrie, de sexualité et de progression qui caractérise la supériorité des formes animales



sur les formes végétales, doit se manifester aussi dans l'évolution des formes des villes, dont le parallélisme avec l'évolution des formes de la Nature est incontestable.

Le plan de symétrie, de sexualité et de progression propre aux bateaux et aux véhicules de toute espèce, lesquels ne sont que des petites villes mobiles, est le trait de caractère qui détermine la supériorité de la « Cité Linéaire » de forme animale vertébrée, sur les villes modernes, « cités-points », « cités végétales » ou, tout au plus, invertébrées.

La forme la plus parfaite des villes doit s'accorder au plan de symétrie, de sexualité et de progression des formes animales.

2^E PRINCIPE. *Le plan d'une ville doit en précéder la construction.*—Si le plan d'une maison doit en précéder la construction, à plus forte raison, la levée du plan d'une ville sur le terrain doit précéder la construction de la ville même.

3^E PRINCIPE. *Les formes géométriques des rues et des îlots de maisons devront être régulières de préférence, car elles sont plus belles, plus aisées et meilleur marché et plus avantageuses que les formes irrégulières.*—Il ressort des deux principes fondamentaux précédents que la configuration de la ville doit être celle d'une rue principale, axe ou colonne vertébrale de l'organisme urbain, avec une largeur de 40 mètres au moins, au centre de laquelle on devra construire préalablement deux ou plusieurs voies ferrées; électriques de préférence.

Comme les formes géométriques régulières—carrées, rectangles et trapèzes—sont plus parfaites et d'un périmètre moindre que toute autre figure irrégulière à surface égale, il est indispensable que les parties ou subdivisions de la ville (qui sont les vertèbres de cet organisme vertébré) soient déterminées par des lignes perpendiculaires à la voie ferrée de la rue principale et écartées de 20 mètres, au moins, des rues transversales. Cette distance permet que certains services de la ville, tels que les conduites d'eau, gaz et électricité, s'effectuent au moyen de pièces de tuyauterie *droites à croisements rectangulaires*, et avec beaucoup plus d'économie et perfection que dans les villes actuelles, autrement dites « villes invertébrées ».

Un terrain divisé en parcelles ou emplacements irréguliers devient beaucoup plus cher que lorsqu'il est divisé en parcelles régulières, parce que les rues sont plus longues, ce qui représente une augmentation dans le matériel de conduits d'eau, etc., etc.; enfin, parce que cela complique considérablement tous les services d'entretien de la ville, lesquels résultent plus dispendieux et plus pénibles dans les rues étroites et sinueuses que dans les rues qui sont larges et tirées au cordeau.

La vie dans une Cité Linéaire, régulière dans sa forme, à rues droites et à emplacements rectangulaires ou carrés, est plus confortable et moins chère que la vie dans une « cité-jardin » à emplacements irréguliers et ruelles étroites et sinueuses, entre autres raisons, parce qu'on perd du temps dans la locomotion, pour l'approvisionnement des comestibles et, en général, pour toutes les nécessités de la vie urbaine.

L'extension variable des emplacements ou vertèbres dépendra du service auquel on destine l'édifice, public ou privé.

100 à 500 mètres de façade à la rue principale suffissent pour les besoins ordinaires de la plupart des édifices.

La subdivision des emplacements ou parcelles en lots sera plus parfaite et plus économique, en adoptant les memes formes de carrés, rectangles et trapèzes, quand ces emplacements entiers ne seront pas nécessaires pour des édifices publics, tels que: Universités, Casernes, Usines, Marchés, Halles, Bazars, Parcs d'amusements, etc.

4^E PRINCIPE. *Répartition du terrain: $\frac{1}{5}$ pour la demeure; $\frac{4}{5}$ pour la terre cultivée.*—Les édifices, publics ou privés, riches ou pauvres, n'occuperont jamais, sous aucun prétexte de bonté apparente ou de nécessité urgente, plus de la cinquième partie de la superficie du lot ou du terrain destiné à la construction. Le reste sera consacré à la culture des vergers, jardins d'agrément, jardins potagers, prairies, bosquets, etc.

Ce rapport entre le *terrain habité* et le *terrain cultivé* peut être discuté à divers points de vue; mais pour ce que concerne l'hygiène, il *n'admet pas de discussion*. Le maximum de la surface occupée par un édifice, public ou privé, doit être un cinquième de la surface totale.

Le minimum d'extension de la maison de l'homme le plus pauvre ne doit pas être inférieur à un carré de 20 pour 20 mètres, c'est-à-dire, 400 mètres carrés; dont 80 pour la maison ou logis et 320 pour l'élevage des animaux de basse-cour, jardin potager, jardin d'agrément et plantation d'arbres fruitiers. Le terrain doit être clôturé par des arbrisseaux défensifs ayant une valeur agricole ou industrielle.

5^E PRINCIPE. *Indépendance et séparation des maisons entre elles.*—La Cité Linéaire, système de construction de villes, applicable partout, a pour devise celle-ci:

A chaque famille une maison; à chaque maison un jardin potager et un jardin d'agrément.

C'est une erreur de croire que la construction de groupes de deux maisons ou de plusieurs maisons avec des murs mitoyens ou communs, est plus avantageuse que celle de maisons complètement isolées.

Les économies réalisables dans les frais de construction, si réellement elles existent, sont largement contrebalancées par la prime d'assurance contre l'incendie, qui est beaucoup plus élevée, par les procès de mitoyenneté et les ennuis de toutes sortes occasionnés par la négligence, la malveillance ou la mauvaise éducation des voisins, etc.

6^E PRINCIPE. *Double alignement.*—Entre la clôture du terrain et la façade principale des maisons, il doit y avoir une distance de cinq mètres au moins, distance destinée pour jardins, objets d'ornement, etc. C'est une raison d'esthétique urbaine et de prévoyance; pour le cas où l'élargissement des rues deviendrait nécessaire.

7^E PRINCIPE. *La triangulation.*—La nouvelle architecture rationnelle des cités hygiéniques ne peut passer de la pensée à l'exécution sans s'adapter au moyen ambiant créé par la Géographie et par l'Histoire

Le meilleur moyen pour que les «villes-points» du passé, dans lesquelles la valeur du terrain décroît en suivant des lignes concentriques au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre pour aller vers les banlieues, puissent vivre côte à côte des «cités linéaires» de l'avenir, dans lesquelles la valeur du terrain est inversement proportionnelle à l'éloignement des voies parallèles à l'avenue centrale avec ses moyens de communication, c'est de réunir les villes actuelles ou «cités-points» entre elles par des cités linéaires. De cette façon, il se formera avec le temps dans chaque pays un vaste réseau de triangulation, dans lequel la surface de chaque triangle urbain, déterminé par les sommets des anciennes villes et les côtés des nouvelles, sera consacrée à des exploitations agricoles et industrielles.

8^E PRINCIPE. *Les points difficiles.*—Pour traverser les cours d'eau, percer les montagnes et surmonter les diverses difficultés qui se présenteront sur le trajet, soit à cause des groupements urbains existant déjà, ou à cause des douanes et d'autres circonstances qui mériteraient d'être considérées, la largeur des cités linéaires devra être réduite à l'espace strictement nécessaire au passage de la voie, double ou unique, du chemin de fer-tramway sur les points difficiles du trajet.

On aura recours aux chemins de fer aériens et souterrains quand il n'y aura pas d'autres moyens de communication entre les «cités linéaires» et le centre des «cités-points».

9^E PRINCIPE. *Le retour à la Nature.*—*L'exode des villes vers la campagne abandonnée.*—L'objectif principal de la ville linéaire serait de renverser le mouvement actuel de la campagne vers les villes, mouvement qui est dangereux et anarchique, précurseur des grandes catastrophes, en un mouvement pacifique, l'exode des villes vers la campagne, sans se passer des raffinements, commodités et avantages de la civilisation et du progrès matériel.

L'architecture rationnelle des villes, en revenant à la Nature, méprisée et avilie dans les grandes capitales modernes, est le germe d'un progrès méthodique ou plutôt d'une révolution pacifique qui mérite d'être considérée et encouragée par tous les hommes d'Etat prévoyants et justes.

10^E PRINCIPE. *Justice dans la répartition de la Terre.*—Si l'économiste américain H. George vivait encore, il pourrait voir dans la Cité Linéaire le complément de ses doctrines et le moyen le plus pratique, le plus simple et le plus conciliateur de déposséder les propriétaires actuels—dans leur bénéfice et dans l'intérêt public—jusqu'au moment où l'impôt unique vient à résoudre le problème de la propriété territoriale.

La Cité Linéaire est l'exécution, en sens conservateur et avec des procédés conservateurs, de cette idée qui a des apparences révolutionnaires de l'équitable répartition de la Terre.

2.—LA CITÉ LINÉAIRE ET LES AUTRES FORMES D'AMÉNAGEMENTS URBAINS.

La Cité Linéaire,
réalisation des
enseignements
de G. Pecqueur.

La Cité Linéaire aspire à réaliser les prévisions et les souhaits de G. Pecqueur, lorsqu'il pronostiquait qu'un jour «les villes se porteraient vers les campagnes et que celles-ci iraient à la rencontre des villes, où les campagnes seraient unensem-

ble régulier de grandes et belles fermes, d'usines élégantes, de maisons confortables, et que de leur côté, les villes deviendraient une réunion de *villas*, de pavillons indépendants, au lieu d'être des lieux de perdition où les habitations s'entassent sans ordre, où les rues sont étroites et malsaines, où il y a à peine trace de végétation rappelant la résidence naturelle de l'homme, la terre et ses enchantements, les arbres aux ombrages charmantes, les plantes et les fleurs au parfum délicieux, le ciel clair, l'air pur et frais, les retraites paisibles et douces».

La Cité Linéaire aspire à apporter à la campagne, aujourd'hui mal exploitée, désertée et sans commodités, abandonnée par les ouvriers et détestée par les grands propriétaires, les éléments de travail, d'art et de richesse, les raffinements accumulés par la civilisation et le progrès des siècles dans les grandes villes.

Rues bien construites et bien entretenues, parcs et jardins bien dessinés, maisons somptueuses et esthétiques, moyens de communication et de transport bon marché et fréquents, beaux-arts, industrie et commerce favorisés, machines et engins de production bien installés, main-d'œuvre facilement utilisable, distractions et plaisirs de toutes sortes: tels sont quelques-uns des privilèges réservés aujourd'hui aux seuls citadins et que la Cité Linéaire rendra accessibles aux paysans.

D'autre part, les villes ainsi «mises aux champs» croîtront en santé et en beauté, assurant à leurs habitants le sol libre, le ciel pur, la vie calme.

La Cité Linéaire n'est donc pas une *cité-point*, comme le sont les grandes capitales modernes, bigarrées, capricieuses, informes, avec leurs tares ineffaçables, leurs vices, leurs maladies et leurs misères; avec de rares espaces libres, raréfiée par la spéculation effrénée sur les terrains, aux maisons à étages multiples, aux artères encombrées par une circulation devenue impossible (1), aux rues étroites, mal odorantes, poussiéreuses et sales, aux bâtiments obscurs et tristes.

Cités Linéaires
et cités-points.

Non, dans la Cité Linéaire la classe moyenne ne traîne pas une existence pénible, et les ouvriers ne se trouvent pas relégués dans des quartiers éloignés, souvent dans des faubourgs malsains, qui sont la honte de l'organisation sociale actuelle, tolérant à côté de l'extrême luxe et de la richesse prodigieuse et scandaleuse, l'extrême misère.

La Cité Linéaire n'est pas non plus une cité rayonnante qui se développe en cercles concentriques et en voies diagonales partant d'une grande place centrale, avec des rues plus ou moins bien tracées, mais qui, à mesure qu'elles s'éloignent du centre, deviennent de moins en moins habitables.

Cités rayonnantes
et Cités Linéaires.

La Cité Linéaire n'est pas l'anti-esthétique et monotone faubourg en échiquier, aux défauts si caractérisés, mais néanmoins fort répandus dans quelques pays nouveaux d'Amérique.

La Cité Linéaire n'est pas non plus une cité-jardin, comme celle conçue et préconisée par Howard et qui se généralise tant en Angleterre: celle-ci n'est en définitive qu'une forme moins imparfaite de *cité-point*, puisqu'elle concentre la vie municipale sur une grande place centrale; cependant elle présente beaucoup des inconvénients de la *cité-point*.

Cités-jardins et
Cités Linéaires.

(1) Rappelons qu'à New-York, en maints endroits, il y a 4 voies, soit de métropolitain, soit de chemins de fer, superposées dans le sous-sol, une voie de tramway au niveau de la rue et une autre au-dessus, soit en réalité 6 voies superposées.

En effet, la cité-jardin, selon Howard, ne doit jamais dépasser 1.500 hectares, ni abriter plus de 30.000 habitants. La cité-jardin est irrégulière et ses rues ne sont pas toujours droites ni larges. La cité-jardin manque de voies ferrées et essaie de résoudre le problème de la locomotion en s'établissant à proximité des voies ferrées déjà existantes. La cité-jardin, cherchant avant tout le bon marché dans la construction, élève des groupes de 2, 4, 7 et même 14 maisons accolées, qui, par conséquent, n'offrent pas 4 façades et ne jouissent pas de l'indépendance absolue. Un autre inconvénient des cités-jardins est de prétendre établir une organisation municipale spéciale qui offre quelque ressemblance avec le communisme et qui paraît utopique (1).

La Cité Linéaire,
ville de longueur indé-
finie.

La Cité Linéaire est une ville de longueur indéfinie qui se développe non pas autour d'un point, par exemple, la grande place des cités rayonnantes, ou de plusieurs points comme les vieilles capitales, mais le long d'une rue modèle, d'une grande avenue admirablement comprise au point de vue des services urbains, em-



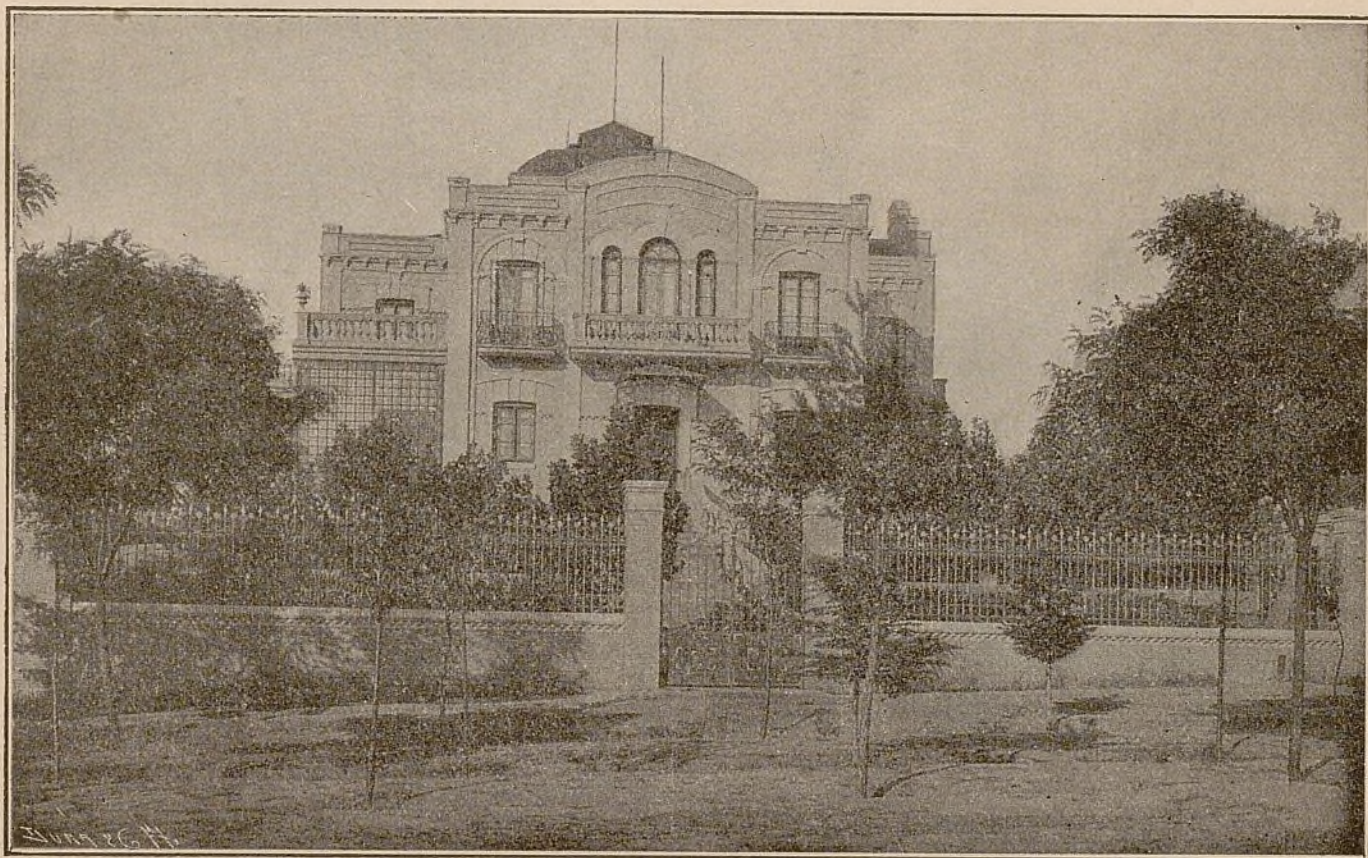
Rue principale de Arturo Soria dans la «Ciudad Lineal» des environs de Madrid.

bellie, assainie par des arbres et des jardins, bien desservie par des tramways appartenant à la Compagnie de la Cité Linéaire et qui, bon marché, spacieux, passant à intervalles fréquents, sans danger pour la circulation des piétons, résolvent un des principaux problèmes qui se posent dans une grande ville: celui de la locomotion.

(1) Je n'ai pas voulu, suivant la légende s'appliquant aux traducteurs, trahir la pensée de notre ami del Castillo, mais je crois que ses propositions concernant les cités-jardins sont en certains points erronées, bien qu'un certain nombre de ses critiques, comme celle concernant la trop grande proximité des maisons, soient justifiées. Pour nous, il nous semblerait que l'idéal serait de combiner les avantages de la cité-jardin et de la cité linéaire.

La Cité Linéaire ne vieillit pas, ne devient pas désuète avec les années et l'accroissement de la population; elle ne nécessite jamais des bouleversements profonds et des remaniements onéreux comme il arrive sans cesse dans les grandes villes modernes. Dans la Cité Linéaire, au fur et à mesure de l'augmentation du nombre des habitants, il suffira de prolonger la rue principale avec ses constructions à droite et à gauche, et d'ajouter, en le juxtaposant, un nouveau quartier de 1.000 à 2.000 mètres de largeur.

Dans la Cité Linéaire, toutes les rues sont plantées. La Cité Linéaire a toutes ses maisons isolées, avec 4 façades entourées de vastes terrains. Dans ces maisons,



Une maison de la «Ciudad Lineal» (Madrid).

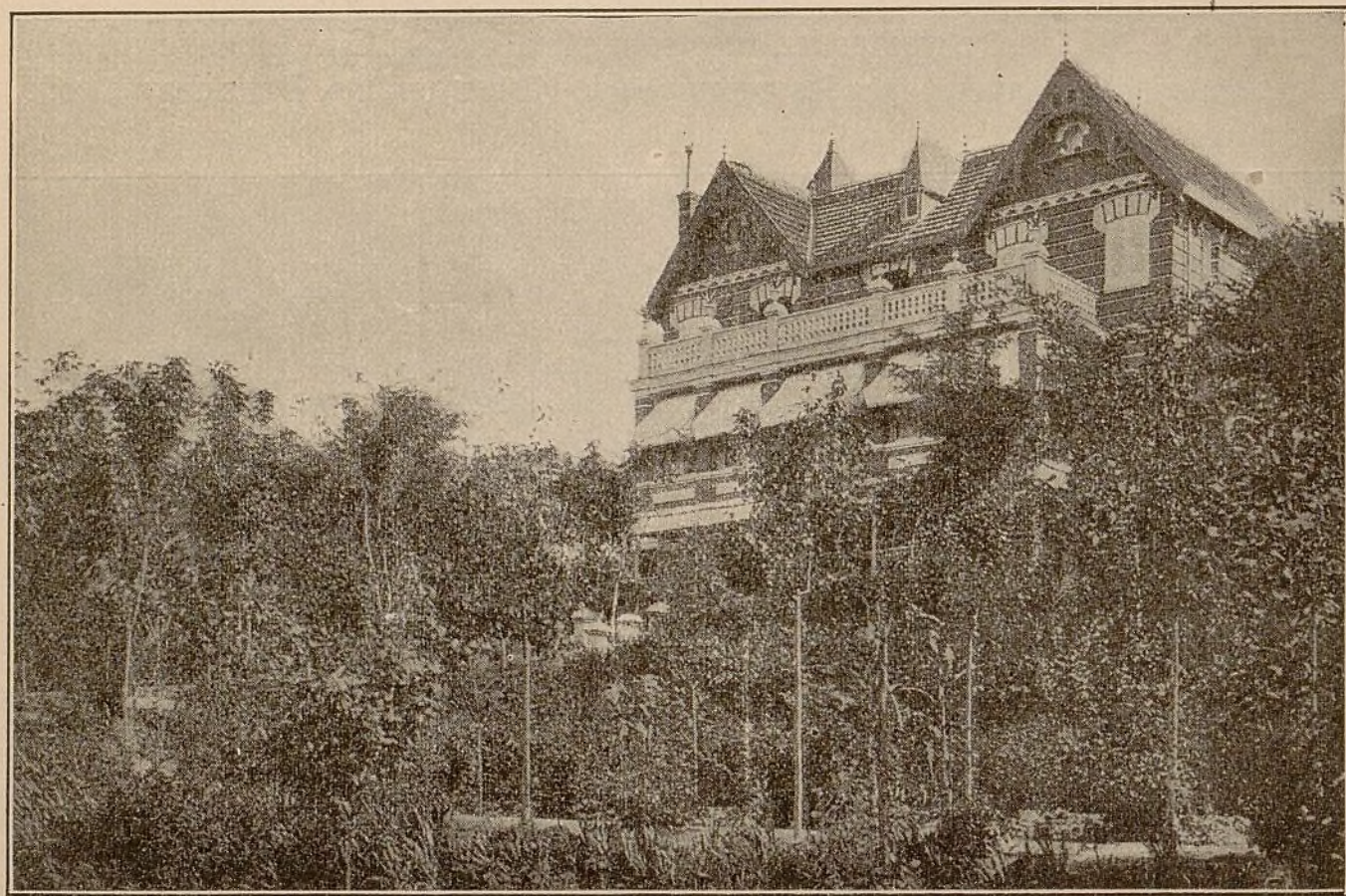
pauvres et riches vivront à proximité sans perdre de leur indépendance. Ils ne s'enlèveront pas les uns les autres, comme dans les *cités-points* actuelles, la lumière, le soleil et l'air, et, par conséquent, la santé et la vie. Ils jouiront tous de leur part de terre, d'air et de soleil. Riches et pauvres peuvent et doivent vivre les uns près des autres, sans se confondre et sans que leur dignité de citoyens se trouve amoindrie: elle s'affirme au contraire et devient d'autant plus certaine et d'autant plus réelle que le foyer domestique s'embellit et devient une source de richesse.

3.—PROBLEMES RÉSOLUS PAR LA CITÉ LINÉAIRE.

La Cité Linéaire dans une quelconque des trois formes déjà indiquées—agrandissement des grandes villes, faubourg reliant deux villes déjà existantes et colonisation de campagnes abandonnées—résout donc, plusieurs des problèmes contemporains les plus importants, problèmes difficiles et souvent inextricables si l'on n'opère pas une révolution dans la construction des villes, si l'on ne procède

pas à un changement radical dans la structure et l'organisation sociale des vieilles villes.

Hygiène. La Cité Linéaire résout les problèmes *d'hygiène publique et privée*, parce que la cité est conçue suivant les derniers principes de l'hygiène, que toutes ses rues



Maison de la « Ciudad Lineal » (Madrid).

sont spacieuses, propres, plantées d'arbres, qu'on y trouve l'élément indispensable à la santé, l'air oxygéné, incessamment renouvelé et purifié par des milliers d'arbres et de grandes masses de végétation.

La mortalité épouvantable de la plupart des grandes villes d'aujourd'hui y est considérablement réduite par suite d'une meilleure sanitarité, d'espaces libres bien distribués, d'eau en abondance, d'air constamment en circulation.

Nous avons exposé précédemment comment ces résultats sont obtenus. Rappelons seulement qu'aucune des rues de la Cité Linéaire ne doit avoir moins de 20 mètres de largeur et qu'aucune ne doit être dépourvue d'arbres.

Transports. Le problème des transports est facilement résolu dans la Cité Linéaire par l'établissement d'une double ou quadruple ligne de tramways pour voyageurs et pour marchandises.

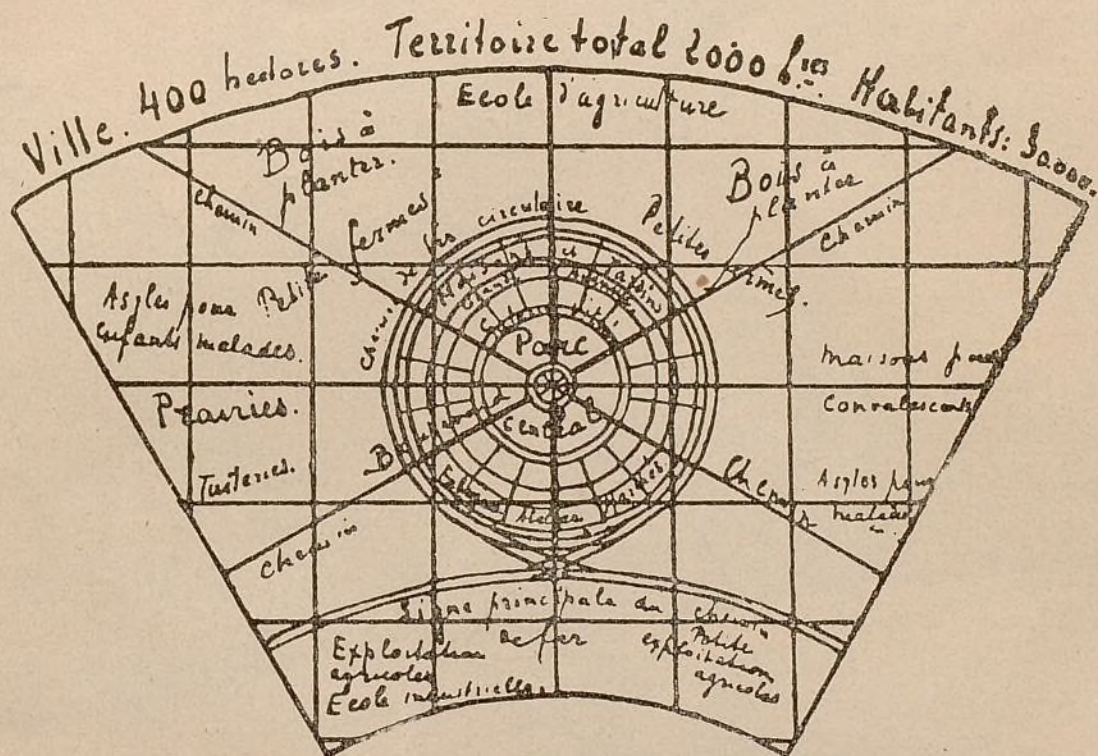
Ces tramways sont confortablement construits, économiques, à marche rapide et sillonnent incessamment l'avenue principale, axe de la Cité Linéaire, à proximité de laquelle se trouvent les autres maisons situées dans les rues transversales.

Une Cité Linéaire de plusieurs kilomètres d'étendue peut être facilement parcourue en quelques heures et pour quelques centimes. Pour parcourir les rues principales de villes telles que Paris, Madrid, Londres, Buenos-Ayres, etc., il faut plu-

sieurs jours, sans compter les désagréments, les dangers et les dépenses de toutes sortes.

Les dangers d'incendie dans la Cité Linéaire sont fort réduits, car si le feu éclate Feu. quelque part, il est limité à une seule maison; il peut, en tous cas, être éteint rapidement grâce aux prises d'eau d'arrosage qu'il y aura dans chaque jardin; les cas d'accidents personnels si fréquents dans les maisons à étages et occupées par de nombreux locataires, seront rares.

La police des rues, la sécurité des citoyens, la surveillance des services municipaux seront résolues dans la Cité Linéaire par l'établissement des kiosques-vigies, Police.



Théorie de la garden-city, selon E. Howard.

La cité-jardin entourée d'une ceinture de champs et d'espaces libres sur lesquels il ne pourra jamais être bâti.

situés à un carrefour, tous les 300 mètres. La situation est certainement plus compliquée dans les cités-points, aux rues étroites et tortueuses qui forment un maquis difficile à inspecter.

L'entretien des jardins et des arbres, le pavage et l'ornementation des rues, des places et des allées, l'éclairage public, les services des téléphones, ceux de distribution d'eau et d'évacuation des matières usées, tous les services municipaux en un mot, peuvent être mieux organisés, inspectés en moins de temps et à moins de frais dans une *Cité Linéaire* rationnelle, bien conçue et bien organisée, que dans une *ville-point*, informe, irrégulière et désordonnée. Voie publique.

La Cité Linéaire, en quelque endroit qu'on la construise, que ce soit dans le voisinage de grandes capitales ou en pleine campagne, est créatrice de richesse, d'une richesse considérable et variée pour une infinité de personnes, qui se répartit entre toutes les classes sociales habitant la Cité Linéaire ou ses environs. Problèmes de caractère économique.

Elle est tout d'abord le paradis des cultivateurs puisque, non seulement chacun

y a son verger, son potager, son jardin d'agrément, mais que dans les zones libres adjacentes à la Cité Linéaire les cultures de tous ordres bénéficient des services municipaux (eau, force motrice, etc.) de la Compagnie d'exploitation.

C'est également sous l'égide de la Cité Linéaire et dans les terrains voisins, que des usines modèles pourront être montées et bénéficieront non seulement de services municipaux perfectionnés, mais de matières premières fournies par l'agriculture et l'élevage, qu'elles seront à même de transformer dans d'excellentes conditions.

Les facilités résultant de moyens de communication tels que les tramways de la Cité Linéaire, s'arrêtant au gré du voyageur et reliant les grands centres de production ne contribueront pas pour peu à cet essor économique.



Une rue à Bournville.

La Cité Linéaire s'étendant d'une manière indéfinie à travers le pays, suppose sur son passage des mises en valeur de tous ordres: afforestation, drainage, irrigation, exploitation des carrières et des mines, toutes opérations provoquant la création et la circulation de la richesse.

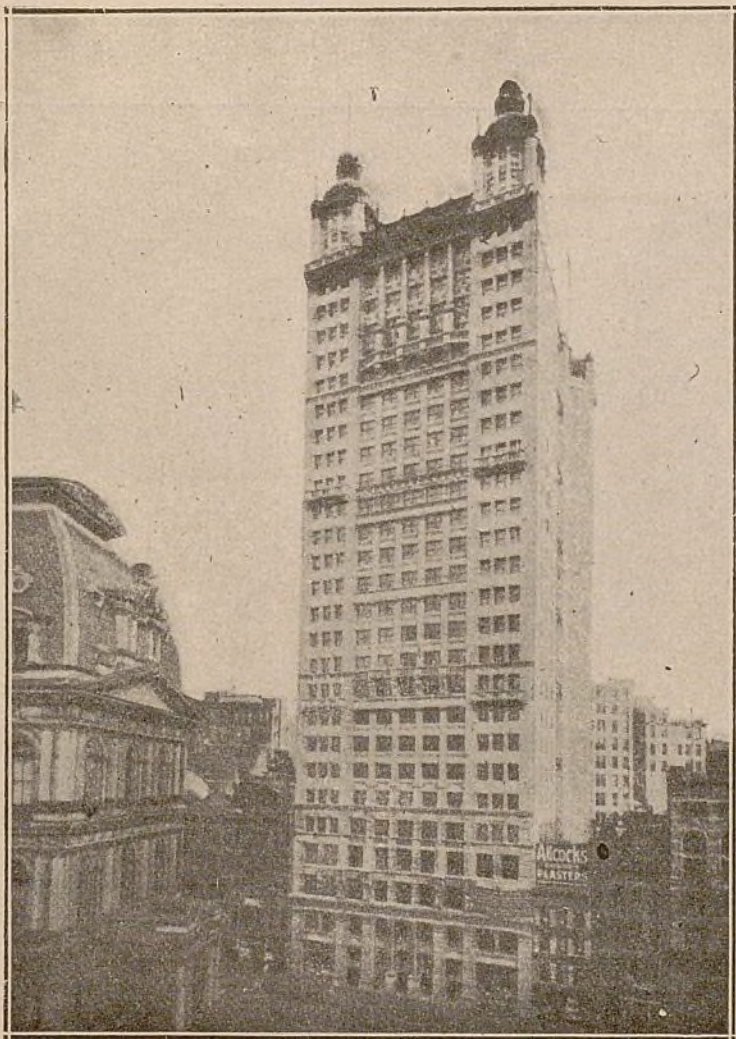
Qu'en résultera-t-il? Diminution du coût de l'existence en raison directe du développement des procédés de culture intensive; mise à proximité des centres de consommation de ceux de production; industrialisation des campagnes; stimulation de l'industrie; encouragement à l'épargne avec, comme conséquence, la possibilité d'acquérir à larges échéances ce que les français et les belges appellent *un coin de terre* ou plus simplement, le foyer domestique essentiel à tout être humain (1).

(1) Ce qui s'est passé dans la Cité Linéaire, faubourg de Madrid, est un argument plus persuasif que les raisonnements les plus éloquentes sur la manière dont la Cité Linéaire contribue puissamment à la division rationnelle de la propriété foncière, idéal économique-social, et sur les admirables résultats que

En divisant la propriété foncière et en la rendant accessible à tous; en dotant les campagnes éloignées des villes, de voies de transport et de communication; en mettant en relation directe, fréquente et bon marché la campagne qui produit, la ville qui consomme et le port qui exporte; en canalisant l'eau des cours d'eau pour

Colonisation intérieure, hydraulique et afforestation.

qu'elle aille fertiliser les terres arides; en plantant dans les rues et les jardins des milliers d'arbres, arrosés et bien soignés, on prépare *la conquête de la terre* et l'on met une digue à l'émigration causée par la faim, à cette émigration désespérée dont sont victimes tant de régions d'Espagne.



Une maison de New-York à 29 étages.

La Cité Linéaire vise à faire une politique de réformes et d'idées pratiques, et non une politique de phrases et de songe-cœurs, comme dirait nôtre grand Jovellanos.

Problèmes de caractère social et d'ordre politique.

Elle remédie radicalement à ces véritables fléaux que sont la dépopulation des campagnes, l'absence de moyens de communication, la sécheresse, l'alcoolisme, la prostitution, la criminalité provoquée par la faim, la lutte fratricide des classes sociales, etc.

Ce sont ces maux qu'une sage politique devrait essayer de guérir par la harmonie des éléments indispensables de la production: terre, capital et bras.

cette division donne pour toutes les classes sociales. Cette Cité Linéaire occupe une bande de terrain de 5.200 mètres d'étendue, depuis la route d'Aragón jusqu'à la pinède de Chamartín. Les terres qui la forment furent achetées d'une centaine de propriétaires.

C'étaient des terres à blé, généralement laissées en jachère. Terres sans eau, sans chemins, sans arbres, livrées à une culture routinière, arriérée et sans ressources, produisant une infime récolte de céréales et qui donnaient à leurs propriétaires et aux fermiers un rendement insignifiant.

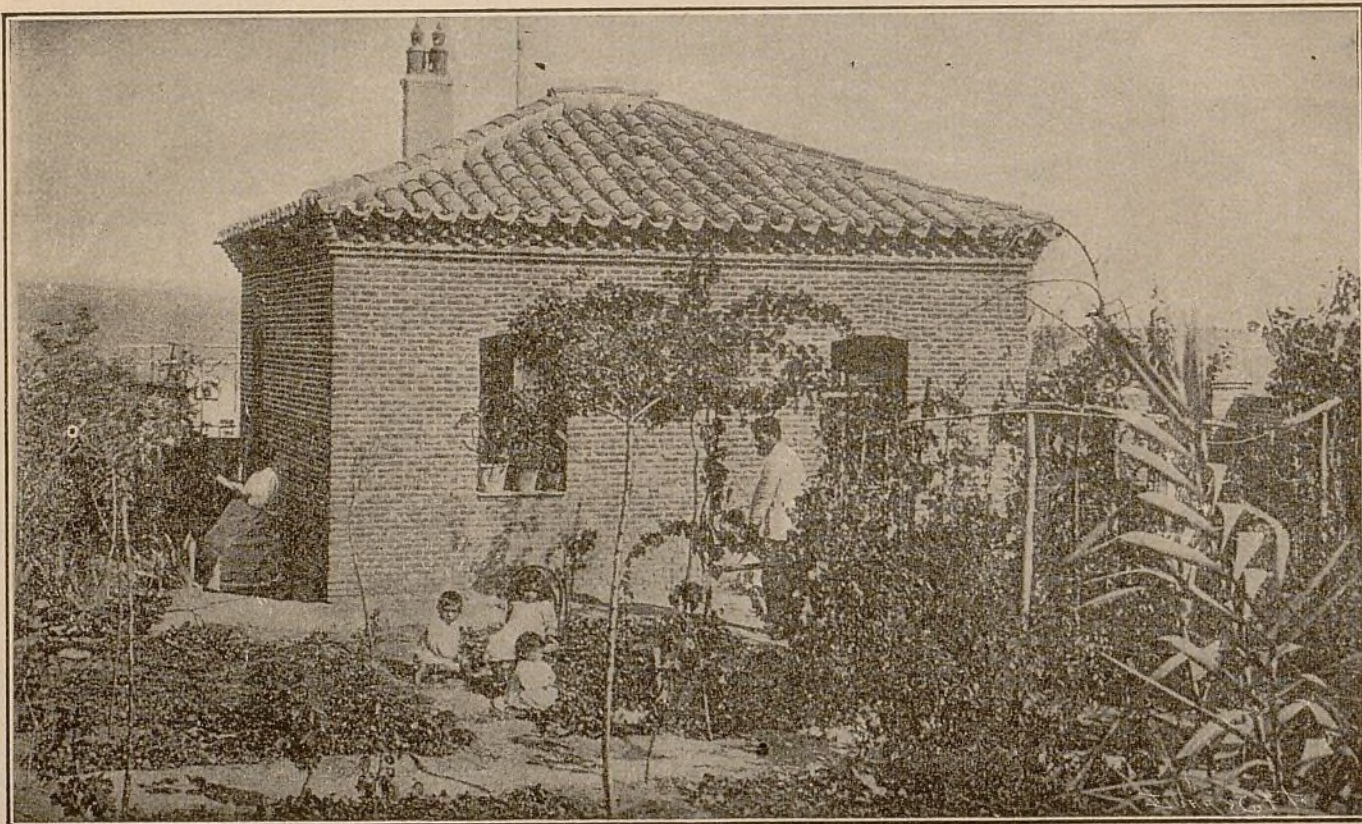
Acquises par la Compagnie de construction de la Cité Linéaire, améliorées par la création de chemins, de lignes de tramways et de canalisation d'eau du Lozoya, ces cent lopins de terre ont été convertis en 300 lots et répartis entre 300 propriétaires, qui les ont payés au comptant ou les paieront à longues échéances. Ils forment aujourd'hui une banlieue-modèle.

Parmi ces lots, les uns, avec leur canalisation, leurs clôtures, leurs plantations, sont prêts à être occupés; d'autres sont déjà bâtis et donnent asile à des gens de toutes conditions.

Les propriétaires actuels constituent une population travailleuse, contente de son sort, en bonne santé, fixée au terroir, ne pensant pas à émigrer, exploitant sagement la terre en pratiquant la culture intensive et se livrant à l'agriculture et aux industries connexes: culture des fleurs, élevage des bestiaux et des animaux de basse-cour, porcs, pigeons, poules, lapins, etc.

Près de ces propriétaires fonciers sont venus se fixer des ouvriers et des fonctionnaires de toutes catégories.

La Cité Linéaire offre une division rationnelle et une répartition équitable de la propriété foncière, qui sera ainsi mieux cultivée que les grandes étendues de terre, dont l'exploitation demande des capitaux considérables. Elle remédie à l'absentéisme, dont l'Economie politique signale les conséquences funestes; elle permet à l'ouvrier et à l'employé de devenir peu à peu propriétaires; elle prépare ainsi l'avènement d'une société plus stable et plus heureuse que la société actuelle, agitée et boule-



Maison ouvrière à la «Ciudad Lineal» (Madrid).

versée la plupart du temps, non pas tant par les idées que par la faim et les privations auxquelles la vie moderne condamne tant d'êtres humains. Enfin, la création et l'entretien de la Cité Linéaire attireront capitaux et main-d'œuvre.

La Cité Linéaire est donc une belle entreprise de régénération économique qui, non seulement essaie d'empêcher l'exode de cultivateurs, mais qui veut aussi faciliter pour tous, paysans et seigneurs, riches et pauvres, savants et artisans, cette *conquête de la terre* (1) dont parle Tolstoï, et qui fut le thème constant des travaux de notre grand Costa (2); ce retour à la terre que des penseurs éminents, des hommes d'Etat et des célèbres économistes comme Méline en France (3), Vandervelde en Belgique (4), Fermín Caballero (5) en Espagne, préconisent comme un remède puissant, le seul vraiment efficace à la crise économique et au malaise croissant dont souffre aujourd'hui une société de culture intellectuelle si pauvre, rabaissée par ses passions et par ses haines, manquant de nobles idéals et victime d'une organisation

(1) Tolstoï, *Lettres aux ouvriers*.

(2) Costa, *Le sol de la patrie et la rédemption de l'agriculture*.—*Agriculture et irrigation*.—*Mission sociale de l'irrigation en Espagne*.—*Politique hydraulique*, etc.

(3) Jules Méline, *Le retour à la terre et la surproduction industrielle*. Paris, Hachette.

(4) Vandervelde, *L'exode rural et le retour aux champs*. Paris, Felix Alcan.

(5) F. Caballero, *Progrès de la population rurale en Espagne*.

sociale défectueuse, alors que l'homme est esclave des nécessités matérielles et se voit obligé à consommer sa part d'énergie pour se procurer sa nourriture.

La Cité Linéaire constitue un ensemble d'entreprises de travaux publics d'un genre nouveau et spécial.

Les travaux dont une Société fondatrice d'une Cité Linéaire peut prendre l'initiative sont les plus variés, presque illimités: construction de voies ferrées pour l'établissement de ses tramways; exploitation hydraulique pour l'irrigation des campagnes qu'elle traverse; reboisement pour la mise en valeur des forêts qui se trouvent sur son parcours aussi bien que pour la simple plantation en bordure de ses avenues ou à l'intérieur de ses parcs urbains; mise en état de routes et de chemins vicinaux pour les différentes artères desservant ses bâtiments; Société immobilière pour la construction de quartiers entiers de maisons; Société de crédit et constitution de caisses d'épargne pour prêts à la construction, etc.

La Cité Linéaire,
nouveau type
d'entreprise de
travaux pu-
blics.

III. — APPLICATIONS DE L'IDÉE DE LA CITÉ LINÉAIRE AUX COLONIES ET DANS LES PAYS NEUFS

La Cité Linéaire, comme système de colonisation et de repeuplement de contrées entières abandonnées par manque de moyens de communication ou par suite de l'absence de cultures ou d'insécurité personnelle ou, en résumé, par l'impossi-



Une vacherie à la «Ciudad Lineal» (Madrid).

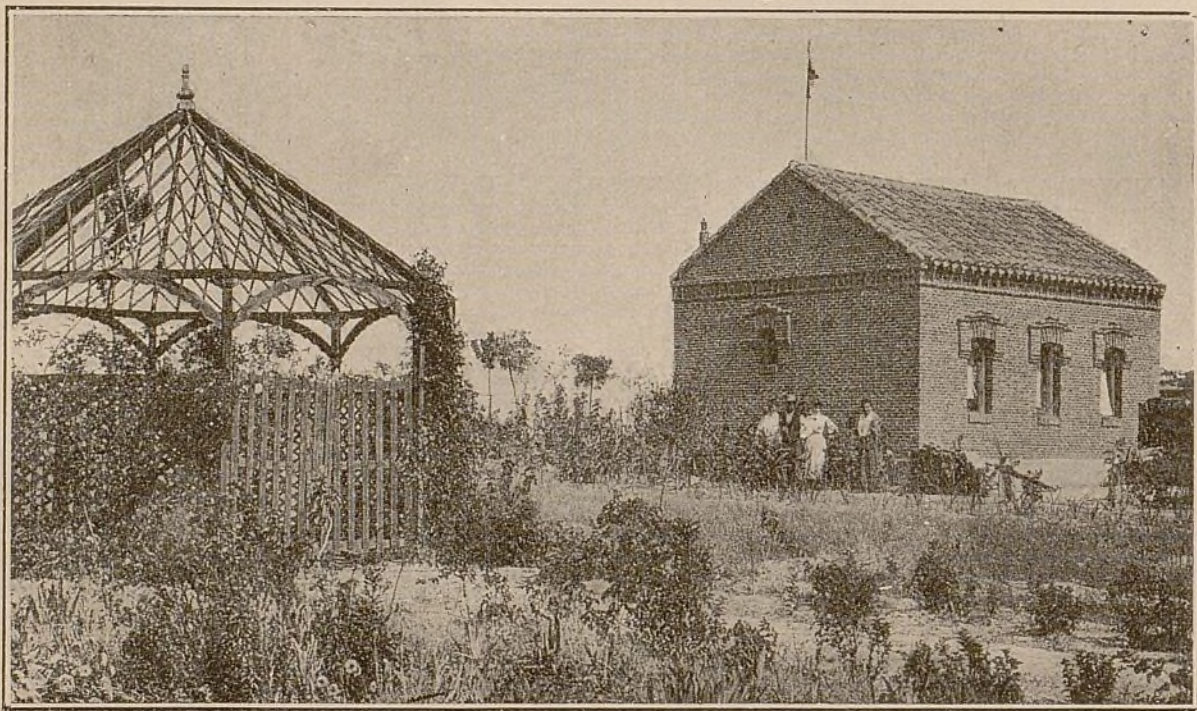
lité de s'y fixer, est une formule idéale applicable aux colonies, dans les pays à demi-sauvages et chez tous les peuples où la population est peu dense.

**La Cité Linéaire
en Chine.**

Ainsi la Cité Linéaire colonisatrice est applicable aux vastes plaines désertes de la Chine qui sont dépourvues de chemins et n'ont guère d'autres moyens de communication que les anciens canaux et les cours d'eau navigables.

Les chemins de fer que les puissances étrangères y ont construits depuis quelques années donnent d'excellents résultats au point de vue de la repopulation des campagnes et du développement économique.

Dans ce pays si riche en ressources naturelles à exploiter, mais où les habitants sont si pauvres, bien que sobres, travailleurs et patients; dans ce pays, aux villes



Maison ouvrière (« Ciudad Lineal », Madrid).

populeuses comme Peking, Canton, Amoy, Han-Kéou, Nanking, aux maisons inmondes, aux rues qui ne dépassent guère 2 à 3 mètres de large, il conviendrait de bâtir des Cités Linéaires dans le voisinage des grands centres et le long des canaux à l'aspect si poétique qui se déroulent dans des plaines au climat doux.

**La Cité Linéaire
en Argentine.**

En Argentine aussi la Cité Linéaire colonisatrice serait idéale et très facile à édifier; ses nombreuses ramifications s'étendraient dans les plaines vastes et fertiles de las Pampas, qui ont besoin de voies de communication, de chemins de fer, de travaux pour la canalisation et l'approvisionnement des eaux d'irrigation; qui ont besoin de la division de la propriété foncière, d'une population stable, d'éléments d'activité et de travail.

**La Cité Linéaire
en Sibérie.**

Et combien ne serait-elle pas la bienvenue, la Cité Linéaire, dans ces steppes tristes et pauvres de la Russie, à proximité du transsibérien de Moscou à Vladivostok, où pendant des verstes et des verstes le voyageur traverse des campagnes désertes, des forêts désolées, et ici et là des villages sordides, formés par l'agglomération de misérables cabanes autour d'une chapelle qui élève vers le ciel ses fières coupes moscovites!

La Cité Linéaire serait enchantressée dans ces pays fertiles et pittoresques, conquis à la civilisation par la Grande-Bretagne; dans l'île de Ceylan, véritable paradis terrestre, avec son exubérante végétation tropicale; à Malacca, pays de grand avenir agricole, industriel et commercial, si l'on y construisait de nombreuses voies ferrées de part et d'autre desquelles on diviserait le terrain en lots, dotés d'eau, suivant les principes de la Cité Linéaire espagnole.

La Cité Linéaire
à Ceylan, Ma-
lacca, etc.

Et que dire d'une Cité Linéaire colonisatrice dans des pays comme les Philippines, où la Nature est partout un jardin, aux magnifiques forêts vierges, riches en

La Cité Linéaire
aux Philippi-
nes.



Maison ouvrière («Ciudad Liueal», Madrid).

bois rares, aux terres d'une fertilité étonnante, aux paysages uniques; pays que l'apathie de l'homme, plutôt que les rigueurs du climat, a laissés à exploiter.

Là où on trouve à peine de moyens de communication, où la population est très clairsemée, la Cité Linéaire amènerait des voies ferrées et des routes, diviserait et répartirait la propriété foncière, attirerait une armée de travailleurs et des capitaux bien employés.

On remédierait aux incléquences d'un climat tropical en édifiant des maisons ombragées d'arbres touffus, aux frais *patios* (1), aux beaux jardins des quartiers où l'air circulerait librement, rafraîchi par les brises de la montagne et de la mer.

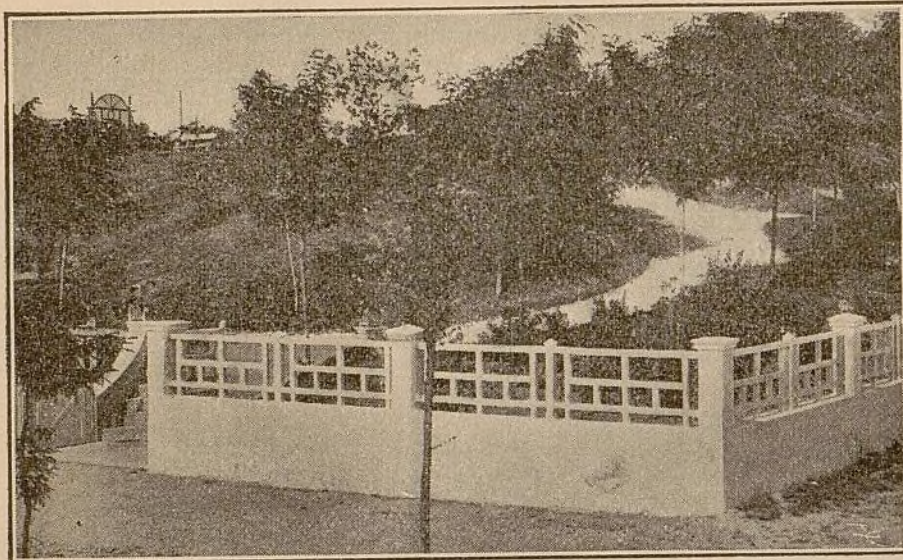
Là habiterait une population laborieuse, exploitant convenablement une terre prodigue et mettant à profit les incalculables richesses de ces campagnes, de ces montagnes, de ces bois et de ces mers.

Nulle part la Cité Linéaire coloniale ne conviendrait mieux que dans les immenses prairies du Canada.

La Cité Linéaire
au Canada.

(1) Cour intérieure en Andalousie.

Elle pourrait former une agglomération urbaine unique, qui, partant des grandes villes anciennes de Montréal, Québec, Toronto, arriverait jusqu'au pied des montagnes Rocheuses.



Un jardin de la «Ciudad Lineal» (Madrid).

Ces vastes territoires ont changé radicalement depuis peu d'années; ils se sont peuplés, ils se sont enrichis de nouvelles agglomérations et de grandes exploitations agricoles, grâce au «Canadian Pacific Railway» et à la facilité des communications—relative, très relative—qui en est résultée.

Si c'est là l'œuvre d'une seule voie ferrée, élément isolé et incom-

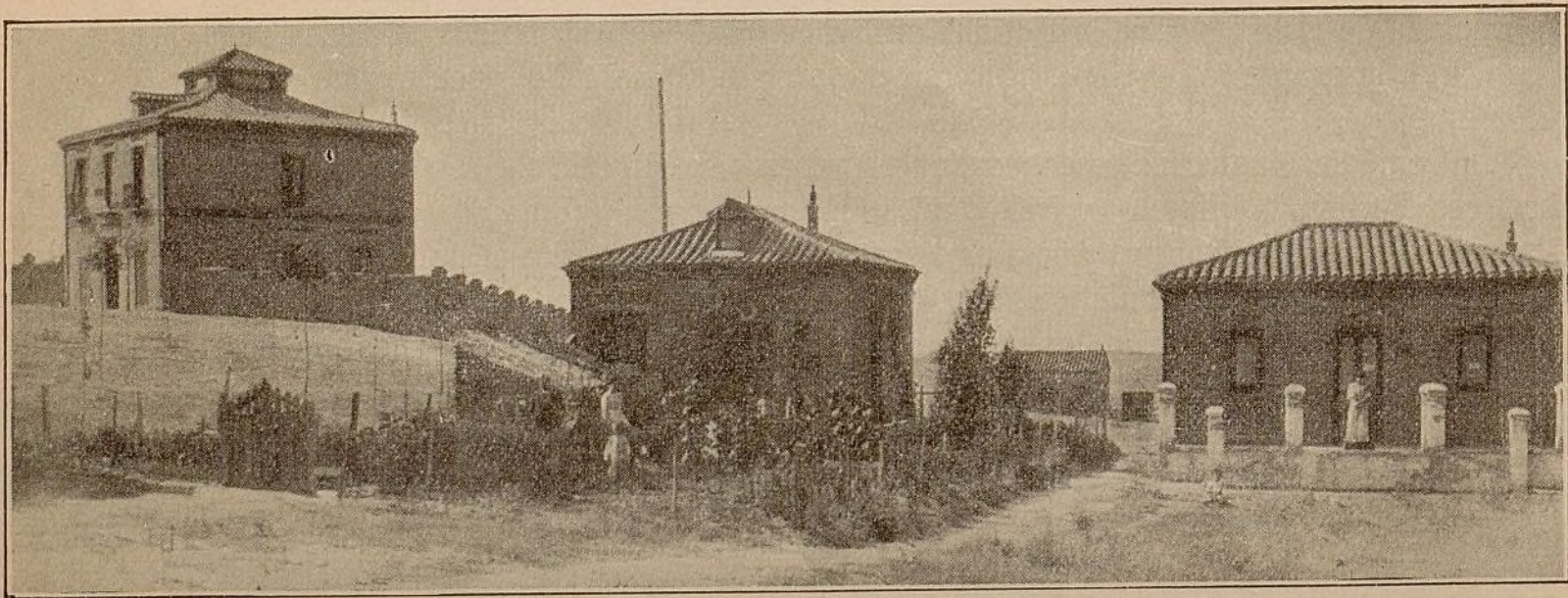
plet de l'exploitation économique, que ne feraient pas une infinité de voies secondaires réunies à la ligne principale, tracées suivant les données de la Cité Linéaire?

La Cité Linéaire au Maroc.

Enfin, il serait urgent d'établir au Maroc un réseau de Cités Linéaires qui coloniseraient ce pays, le civiliseraient, apporteraient la paix, le travail et la richesse, la population et les capitaux à une nation—ou plutôt à une région—aujourd'hui sans existence nationale, désorganisée, anarchique, rebelle au progrès, haissant l'étranger et les choses de l'étranger.

Quel avenir pour ce pays au climat tempéré, aux terres fertiles, bien arrosées, au ciel pur, où l'Europe, et en particulier l'Espagne, étant donné les liens de race, les souvenirs historiques, la proximité et les intérêts communs, a une mission importante et bienfaisante à accomplir!

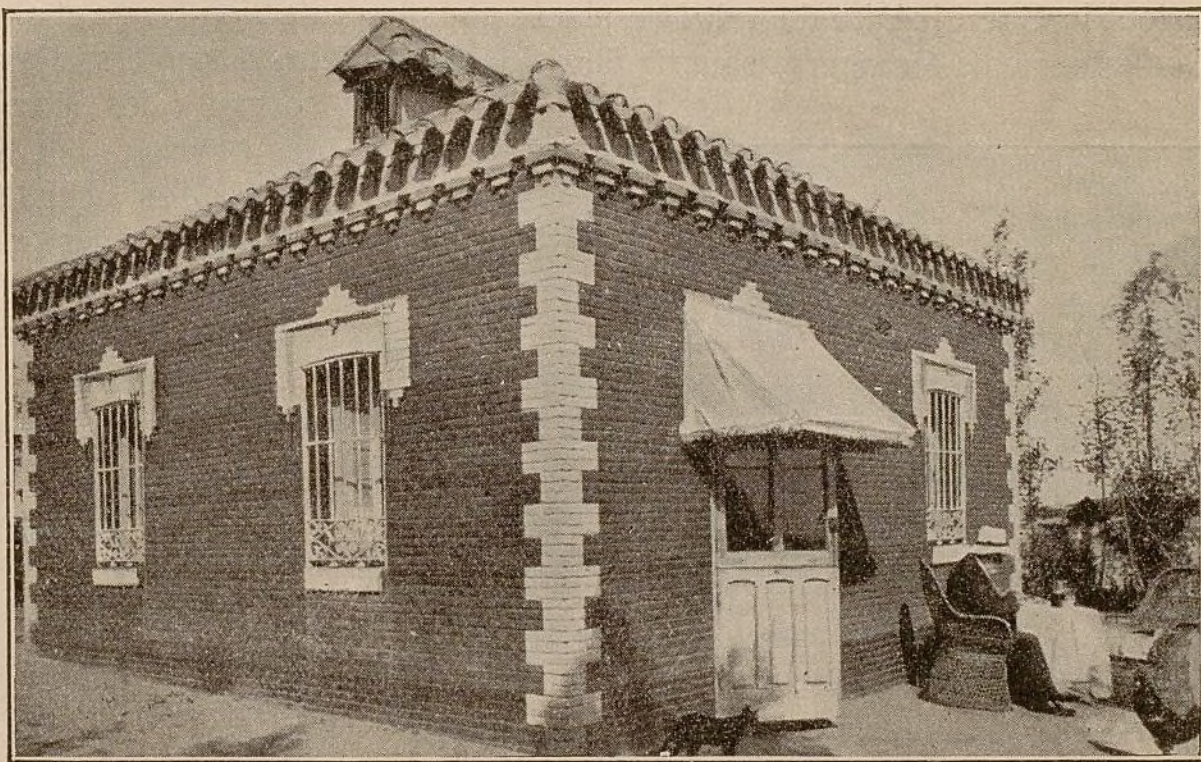
La Cité Linéaire au Maroc présenterait un caractère spécial à cause du double aspect qu'elle revêtirait, celui de la Cité Linéaire militaire et celui de la Cité Li-



Quelques maisons ouvrières de la «Ciudad Lineal» (Madrid).

néaire colonisatrice; elle serait une formule idéale de pénétration pacifique, de conquête prudente et juste du territoire, un moyen d'attirer l'indigène.

En colonisant la campagne le long d'une côte pittoresque et belle, en construisant des routes stratégiques, en creusant des ports aux endroits convenables, on exploiterait la terre et on créerait de la richesse grâce à l'agriculture, aux mines, à l'industrie, au tourisme, au commerce; on formerait des centres de population bien différents, au point de vue confort, hygiène et bien-être, des villes marocaines actuelles, modèles de saleté et de pauvreté. L'indigène perdrait peu à peu ses habi-



Maison ouvrière à la «Ciudad Lineal» (Madrid).

tudes d'indépendance sauvage, son esprit de révolte, sa défiance et ses haines et s'attacherait à l'étranger qui, en faisant preuve d'un esprit tolérant, l'amènerait peu à peu à jouir des bienfaits de la civilisation.

Dans ce pays, aujourd'hui si pauvre et si mal administré, les Gouvernements des nations étrangères appelées à le civiliser devraient étudier le pouvoir de la Cité Linéaire comme instrument de régénération économique, comme idée de civilisation et de progrès, et comme entreprise de conquête pacifique de la terre; elles devraient dresser un plan général de Cités Linéaires colonisatrices qui seraient l'objet de concessions spéciales faites à plusieurs Compagnies puissantes. On pourrait ainsi avoir, grâce à un syndicat de capitalistes étrangers, une grande Cité Linéaire internationale qui servirait à l'extension de Tanger, ville où tout serait à faire.

La Cité Linéaire autour de Tanger partirait de la mer et après avoir contourné la vieille ville par une courbe capricieuse, viendrait se terminer sur un autre point du littoral, répandant sur son passage les bienfaits de la civilisation et augmentant encore le charme de cette métropole marocaine déjà si pittoresque et si admirablement située. Tanger, si l'Europe le veut, est appelée à être, avec le temps, une ville de quelques centaines de mille d'âmes, attirant à elle un grand nombre de touristes.

On pourrait construire la Cité Linéaire Ceuta-Aduana-Rio Martín-Tétuan (40 et quelques kilomètres d'étendue); la Cité Linéaire Tétuan-Mélilla, prolongation de la Cité Linéaire Ceuta-Tétuan; la Cité Linéaire Mélilla-Cabo de Agua, près d'Alhucé-

mas; la Cité Linéaire de Cabo de Agua à Oudjda, qui traverserait le Maroc et passerait en Algérie.

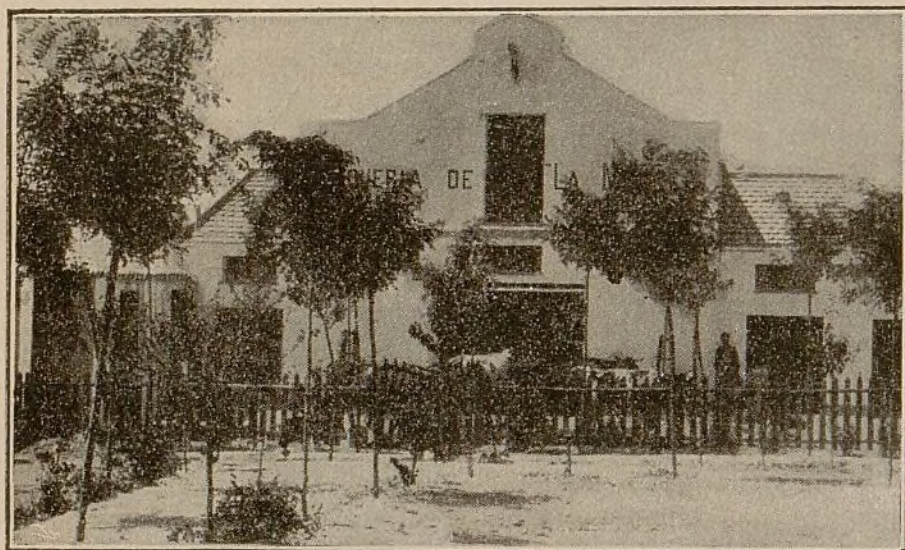
Le long de l'Atlantique, face à la mer, on pourrait faire des Cités Linéaires de Tanger à Arcila, d'Arcila à Larache, à Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador, etc.

Celle Cité Linéaire côtière pourrait être divisée en sections et l'entreprise serait confiée à différentes Compagnies. Des rameaux s'en détacheraient et pénétreraient dans l'intérieur, reliant Larache à Alcazarquivir, Rabat à Fez, Safi à la capitale du Maroc, Marrakech.

Partout la Cité Linéaire devrait être placée sous la protection ferme et efficace des Gouvernements étrangers, sous la direction d'ingénieurs étrangers et avec le

concours des indigènes, des ouvriers, des industriels, des capitalistes, des artistes, des gouvernants marocains.

Et en même temps, on construirait des mosquées pour les Maures, en signe de respect envers leurs croyances; on fonderait des écoles, des fermes, des musées, des instituts industriels et des centres de culture de tous genres où les jeunes générations mauresques ap-



Vacherie «La Merced» («Ciudad Lineal», Madrid).

prendraient le français, l'anglais et l'espagnol, et où elles jouiraient des bienfaits de la civilisation européenne.

Ce serait le moyen le plus sûr de leur faire comprendre les délices de la paix et les bienfaits de la fraternité universelle. Le Maroc verrait ainsi s'opérer une révolution radicale, une révolution pacifique et avantageuse pour tous, Africains et Européens. L'Europe aurait alors réellement accompli une mission noble et civilisatrice.

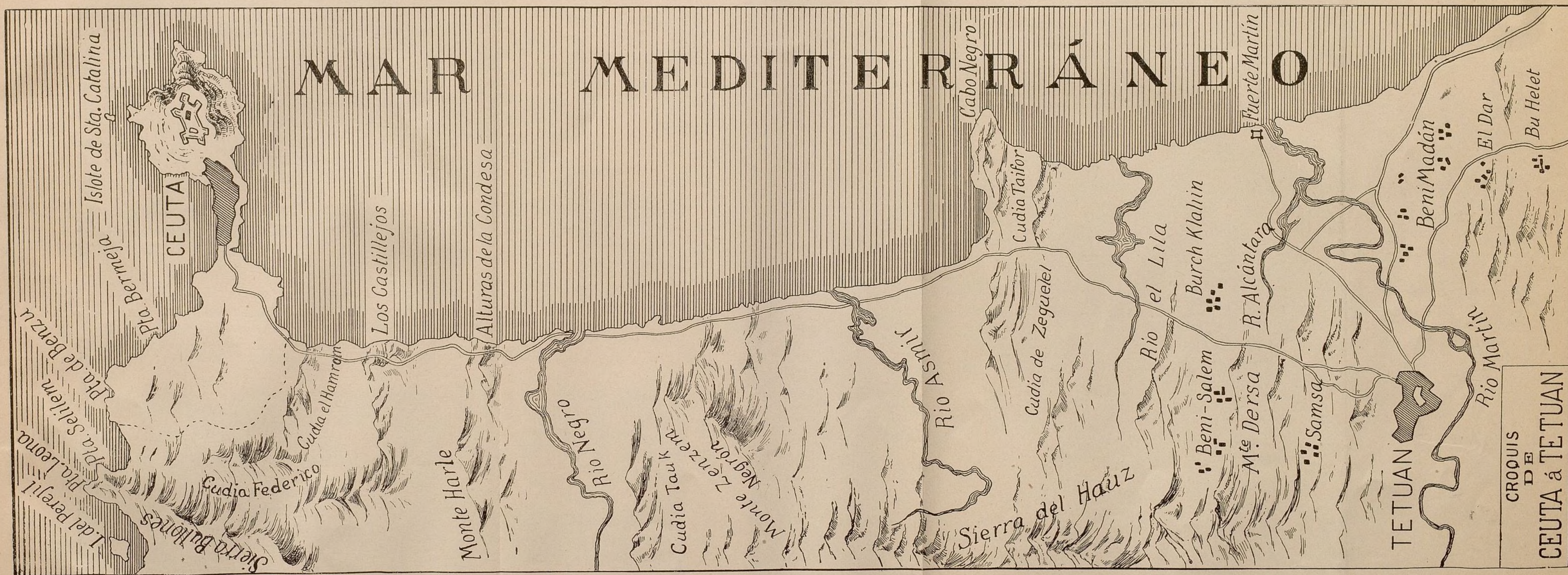
Nous venons donc de le voir; la Cité Linéaire est une formule susceptible de s'appliquer en tous pays, que cela soit aux colonies, dans des territoires peu peuplés ou dans notre vieille Europe.

IV.—PAR QUI DOIT ETRE ENTREPRISE LA CONSTRUCTION DE CITÉS LINÉAIRES

Elle peut être entreprise par des organismes officiels ou par des Compagnies privées.

Organismes officiels et entreprises privées.

Les organisations officielles—État, Départements, Municipalités—, avec les ressources puissantes dont elles disposent, peuvent édifier elles-mêmes des Cités Li-



Ayuntamiento de Madrid

néaires, soit en vue de l'extension des grandes villes, soit pour la colonisation régionale, soit à titre de travaux publics d'intérêt national.

Cependant, il n'est pas à souhaiter que les pouvoirs publics entrent dans cette voie, car leur rôle doit être plutôt de favoriser et de stimuler l'initiative privée. Il appartient à l'État de provoquer des lois concernant l'extension et l'amélioration des vieilles villes, le tracé et la construction des villes nouvelles, la colonisation, l'assainissement et la repopulation des campagnes, la construction et l'exploitation de voies ferrées urbaines et de chemins de fer (1).

C'est sur les bases établies par une telle loi, et avec l'aide de l'État, des Provinces et des Municipalités, que de puissantes Compagnies industrielles, sous forme anonyme si possible, doivent entreprendre résolument cette œuvre noble, féconde et rémunératrice entre toutes, de construction de Cités Linéaires.

La Cité Linéaire, par le but qu'elle se propose, par les problèmes qu'elle résout, par la richesse générale aussi bien que privée qu'elle parvient à créer, est éminemment une œuvre d'intérêt public.

De même que l'État, inspiré par le bien général de la nation, déclare, avec raison, d'intérêt public la construction d'une voie ferrée, d'une route ou d'un canal, comment pourrait-il refuser une telle déclaration d'utilité publique pour la construction de Cités Linéaires qui comportent non seulement l'entreprise de tous ces travaux, mais de bien d'autres encore, ainsi que nous l'avons signalé précédemment?

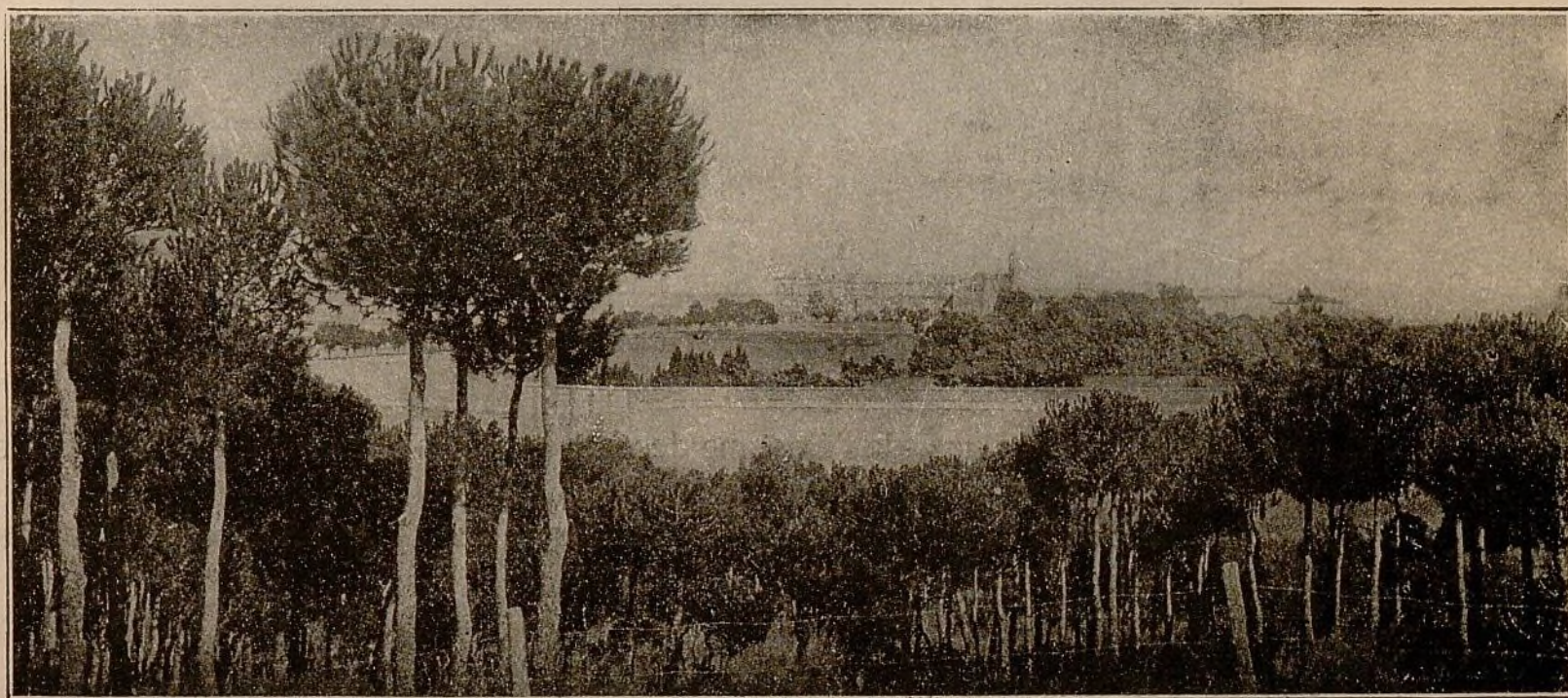
En premier lieu, l'État doit déclarer d'utilité publique une entreprise de Cité Linéaire afin de la faire bénéficier des pouvoirs de coercition concernant l'expropriation forcée (2).

Rôle de l'État en ce qui concerne les Cités Linéaires.

(1) «L'autorité qui laisse subsister une maison insalubre—a écrit H. George—est complice d'un crime.»

(2) Quelques cités-jardins d'Angleterre ont obtenu le bénéfice d'expropriations forcées: c'est le cas de Ruislip-Manor, situé à moins d'une heure de Londres par chemin de fer.

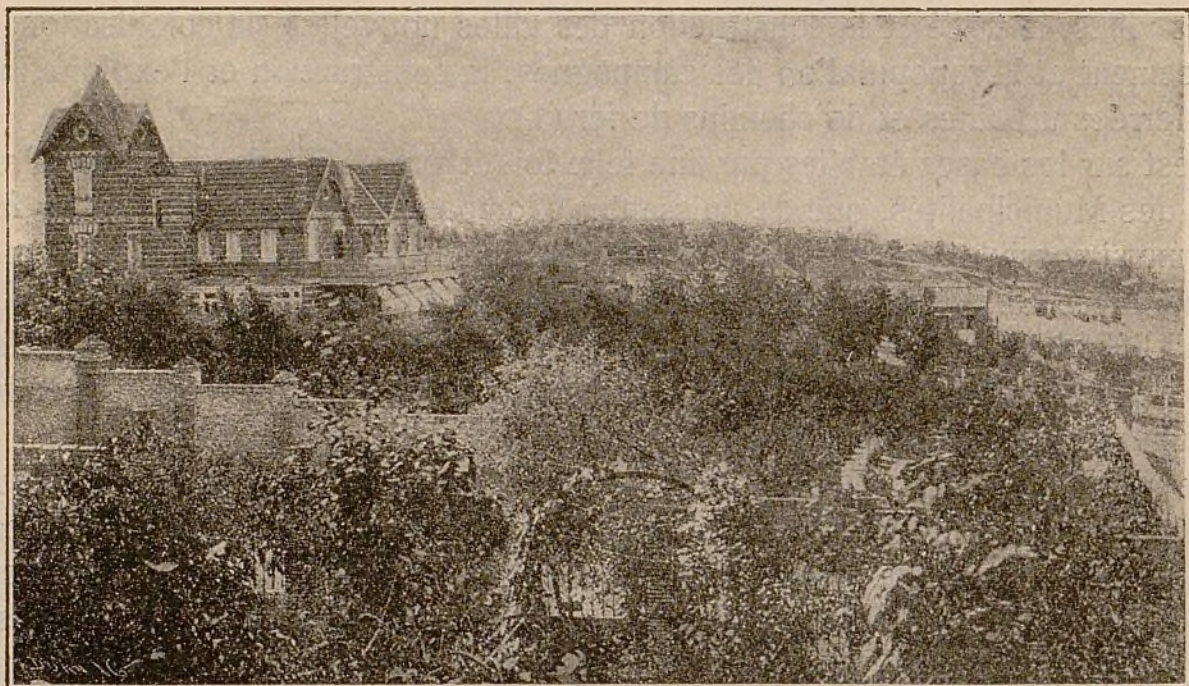
«Ruislip-Manor-Cottage, Society Limited—nous dit une des brochures de la Société anonyme de con-



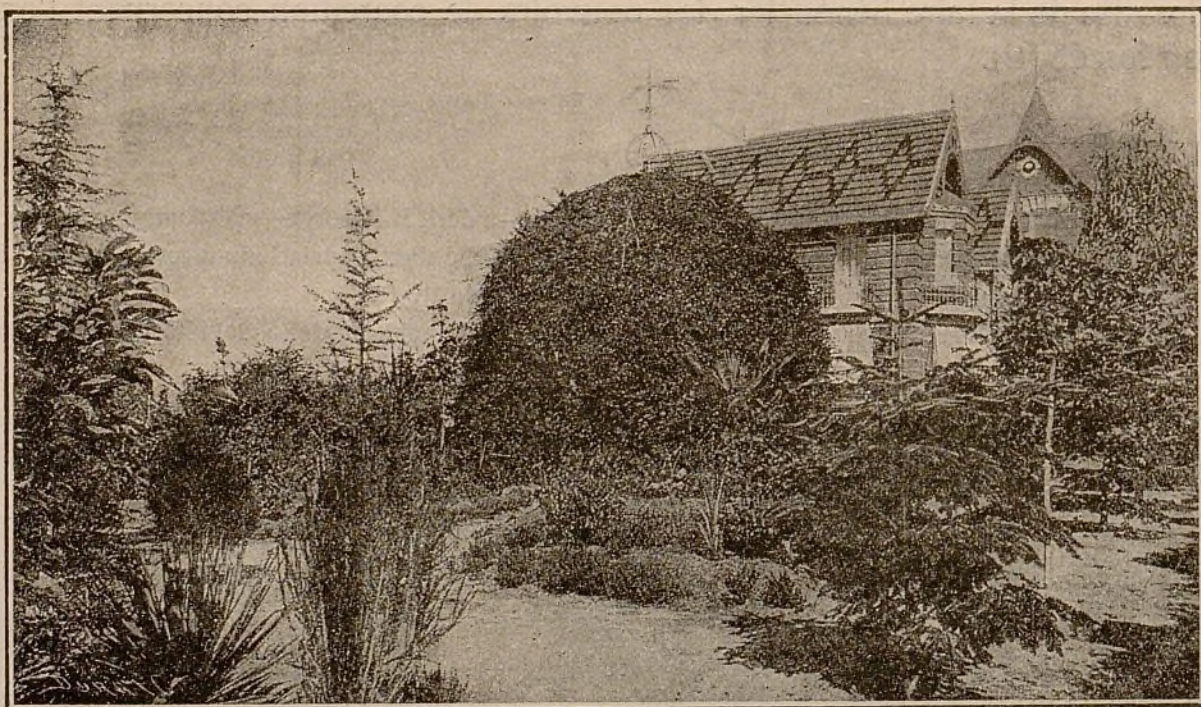
La pinède de Chamartín («Ciudad Lineal», Madrid).

La Compagnie a besoin, pour mener à bien sa tâche, d'une bande de terrain de largeur variable, consacrée au lotissement de la Cité Linéaire.

Pour l'acquisition de ces terrains, la Compagnie, abandonnée à ses propres forces, va se trouver de suite aux prises avec des obstacles considérables provenant



Une maison entourée de jardins («Ciudad Lineal», Madrid).

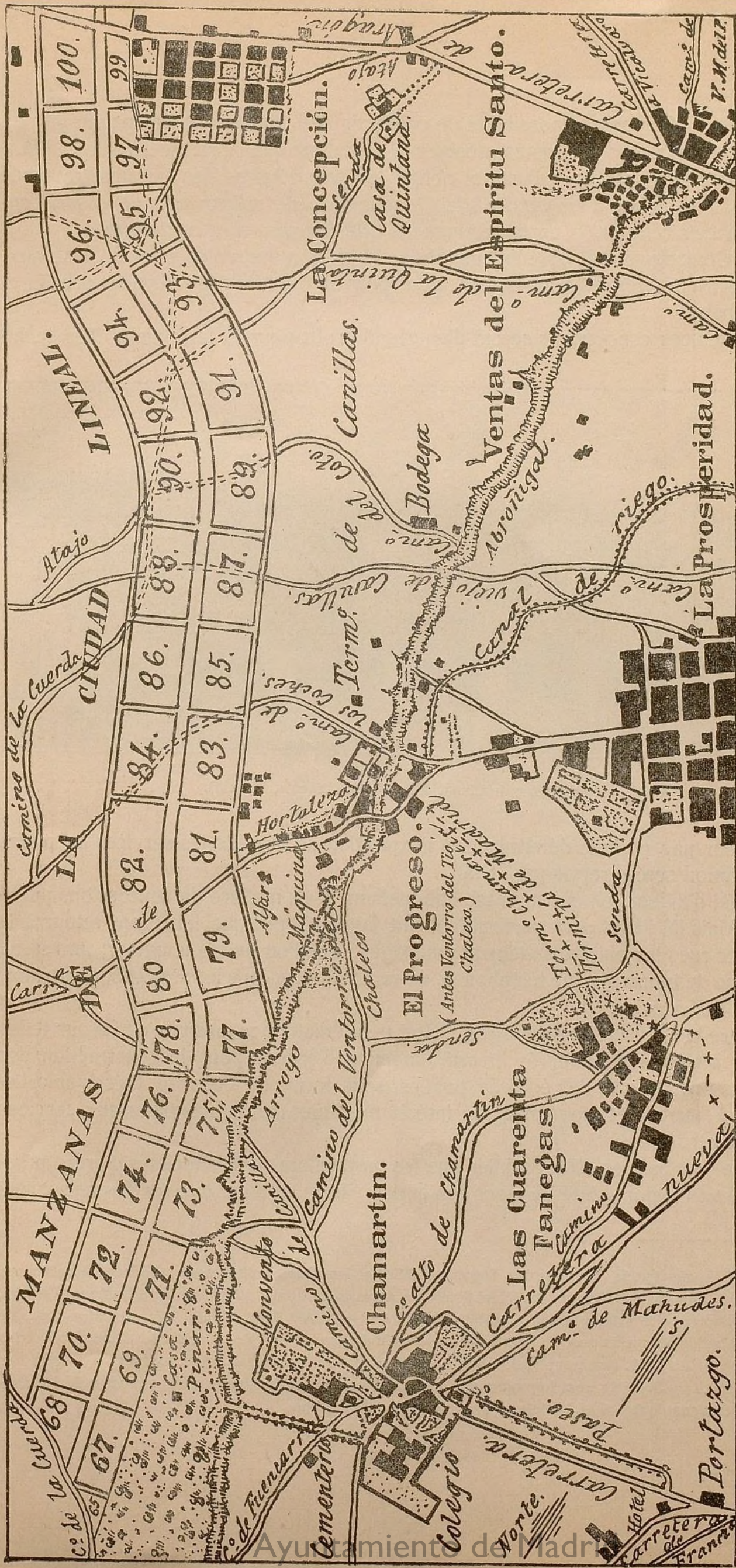


Jardin d'une maison («Ciudad Lineal», Madrid).

de l'indifférence des uns, de l'égoïsme des autres, de la complicité et du mauvais vouloir de beaucoup de propriétaires.

Ces difficultés augmenteront au fur et à mesure que l'entreprise se développera

struction— a été enregistrée, en conformité avec les lois régissant les Sociétés de prévoyance, le 2 octobre 1909, comme *Société d'utilité publique*, suivant le sens donné à cette locution par la loi de 1909 concernant les habitations et les plans de villes.

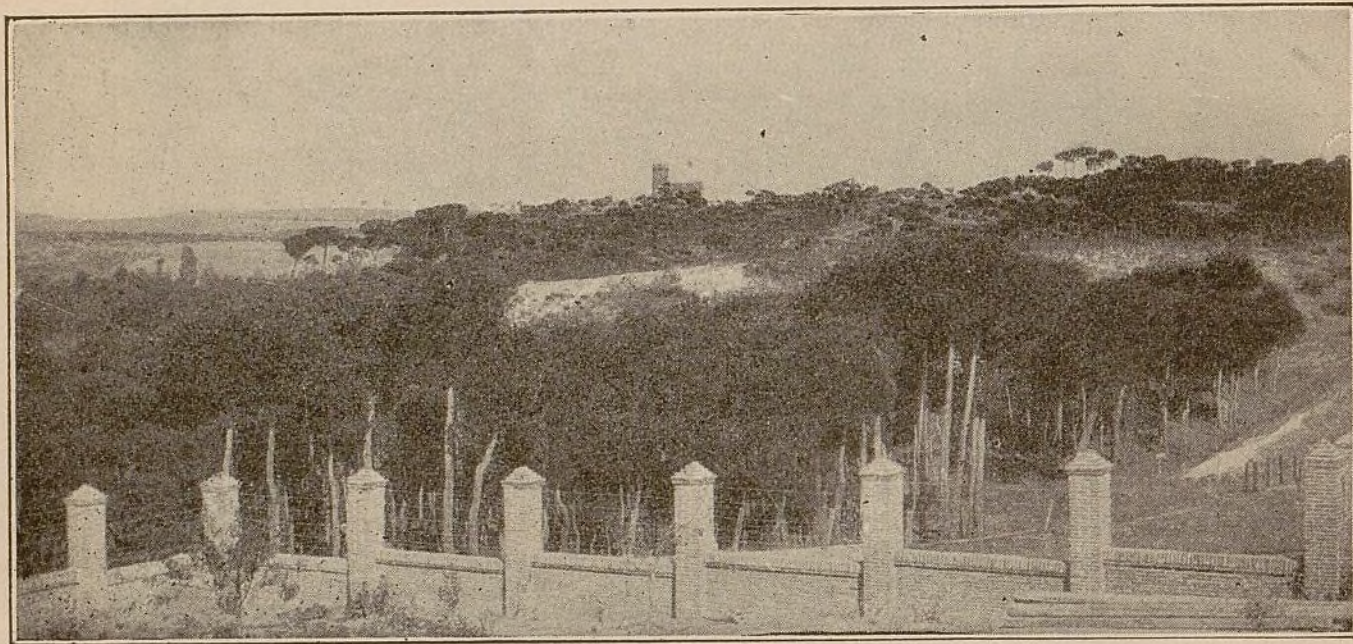


«Ciudad Lineal» (Madrid).—Premier quartier de cité linéaire de 5.200 mètres de longueur et 460 de largeur, de la route d'Aragón jusqu'à la forêt de pins de Chamartín.

et que le public verra la possibilité de convertir des maisons de campagne de peu de valeur, en riches propriétés urbaines. Il faut donc que l'État déclare la Cité Linéaire d'intérêt public et qu'une loi oblige les propriétaires des terrains traversés par la Cité Linéaire à les vendre à la Compagnie à *leur valeur actuelle, et indépendamment de celle qu'ils auront lorsque la Cité Linéaire sera construite.*

La Compagnie doit obtenir ensuite la concession des voies ferrées, des eaux, de l'électricité, des téléphones, etc., pour pouvoir organiser les services urbains et interurbains.

Toutes ces concessions seront d'un grand profit pour l'État, puisqu'elles se fe-



La pinède de Chamartín («Ciudad Lineal», Madrid).

ront pour une période déterminée, à l'expiration de laquelle les services en pleine exploitation seront repris par l'État.

C'est d'ailleurs ce qui se passe habituellement en matière de concessions publiques. Mais là, l'État sera particulièrement favorisé, puisque lui feront retour à la fois: des rues les plus parfaitement aménagées que l'on puisse imaginer; un réseau immense de tramways, de téléphones, de canalisations; tous les services, en un mot, de la Cité Linéaire.

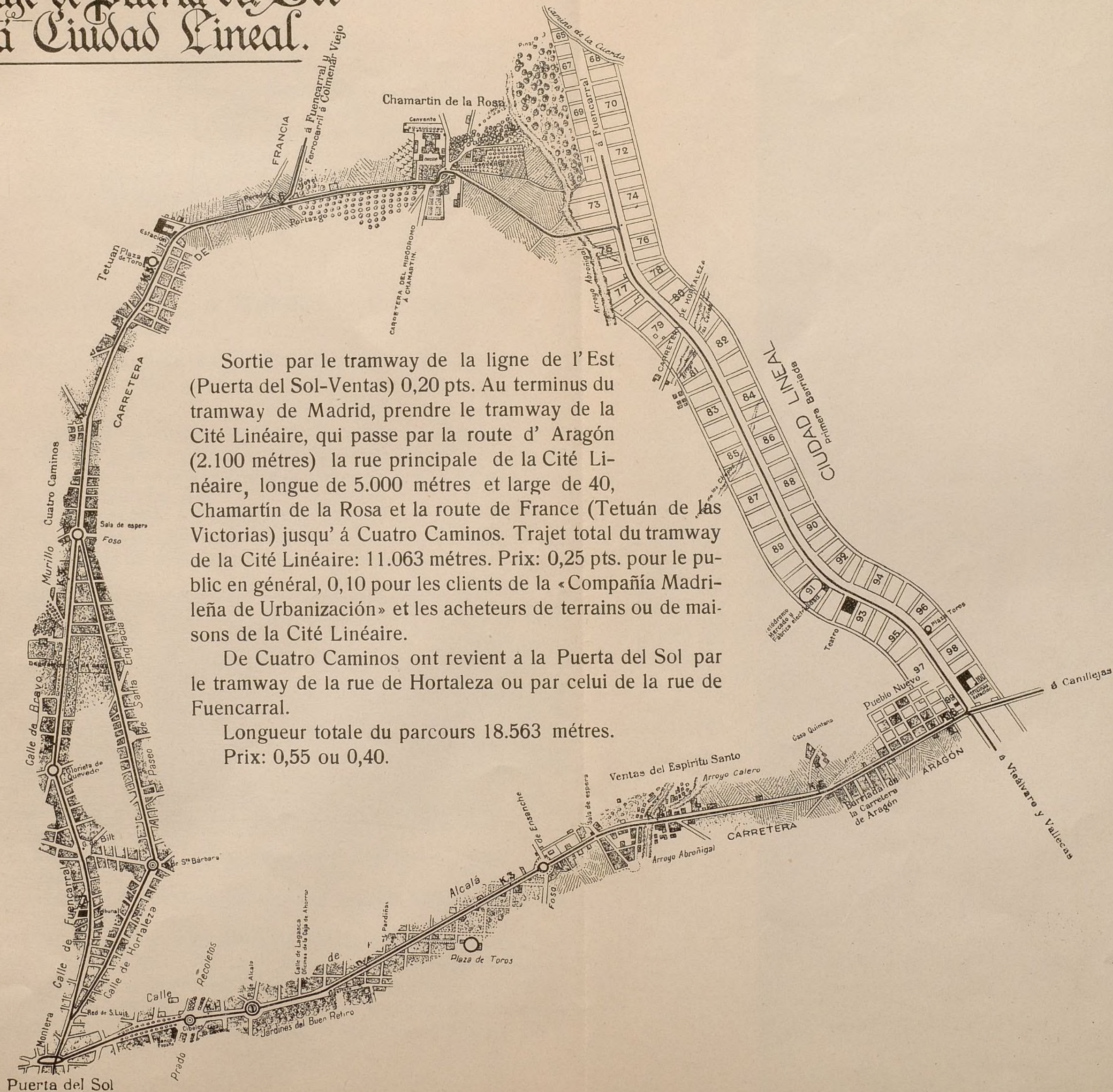
Outre ces mesures protectrices, l'État peut édicter des mesures de faveur telles que la garantie de l'intérêt inverti, l'avance d'argent pour la construction des maisons ouvrières et des édifices publics, sous forme de bons du Trésor amortissables à terme, et moyennant un intérêt modique; des subventions aux services publics, etc. (1).

Il ne faut pas, en effet, oublier que les particuliers ou les Sociétés d'ordre privé étant dans l'impossibilité de lever des impôts, ils ne peuvent trouver des ressources

(1) En Angleterre, la Direction des Travaux publics et les Municipalités sont autorisées à prêter aux Sociétés au taux de 3 et 4 pour 100. Voici d'ailleurs un extrait de la brochure de Ruislip-Manor-Cottage, Society Limited: «Le prix du premier projet sera d'environ 30.000 livres, dont les $\frac{2}{3}$ seront obtenus de l'Administration des prêts pour travaux publics en vertu de la section 4 de la loi sur les habitations et les plans de ville de 1909. Resteront 10.000 livres qui devront être obtenues d'autres sources.»

Et il s'agit de Sociétés dont le programme, aussi intéressant soit-il, ne comporte qu'une seule des multiples opérations dont la Cité Linéaire espagnole assure l'exécution.

Viaje de Puerta del Sol a Ciudad Lineal.



Sortie par le tramway de la ligne de l'Est (Puerta del Sol-Ventas) 0,20 pts. Au terminus du tramway de Madrid, prendre le tramway de la Cité Linéaire, qui passe par la route d'Aragón (2.100 mètres) la rue principale de la Cité Linéaire, longue de 5.000 mètres et large de 40, Chamartín de la Rosa et la route de France (Tetuán de las Victorias) jusqu'à Cuatro Caminos. Trajet total du tramway de la Cité Linéaire: 11.063 mètres. Prix: 0,25 pts. pour le public en général, 0,10 pour les clients de la «Compañía Madrileña de Urbanización» et les acheteurs de terrains ou de maisons de la Cité Linéaire.

De Cuatro Caminos on revient à la Puerta del Sol par le tramway de la rue de Hortaleza ou par celui de la rue de Fuencarral.

Longueur totale du parcours 18.563 mètres.
Prix: 0,55 ou 0,40.

Ayuntamiento de Madrid

Voyage de la «Puerta del Sol» à la «Ciudad Lineal» (Madrid) et retour de la «Ciudad Lineal» à la «Puerta del Sol».

pour organiser des services publics qu'en obtenant des subventions ou qu'en exploitant commercialement leurs concessions.

Telle est la mission de l'État relativement à la construction des Cités Linéaires; mais tous les efforts doivent être coordonnés avec le concours des hommes de science qui étudieront et perfectionneront l'hygiène de la Cité Linéaire; des capitalistes à l'esprit intelligent, prêts à transformer une idée de belle envergure en un succès économique, et de l'État, dont la vigilance, la fermeté, en même temps que l'équité, assurent le respect des lois, pourront surmonter tous les obstacles et voir naître en notre pays d'importantes Sociétés régionales qui entreprendront rapidement la conquête du territoire national par la Cité Linéaire, créatrice de richesse et de vie.

2^{EME} PARTIE.—DE LA THÉORIE A LA PRATIQUE

LA CITÉ LINÉAIRE ENTREPRISE PAR LA «COMPANHÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN» AUX PORTES DE MADRID.

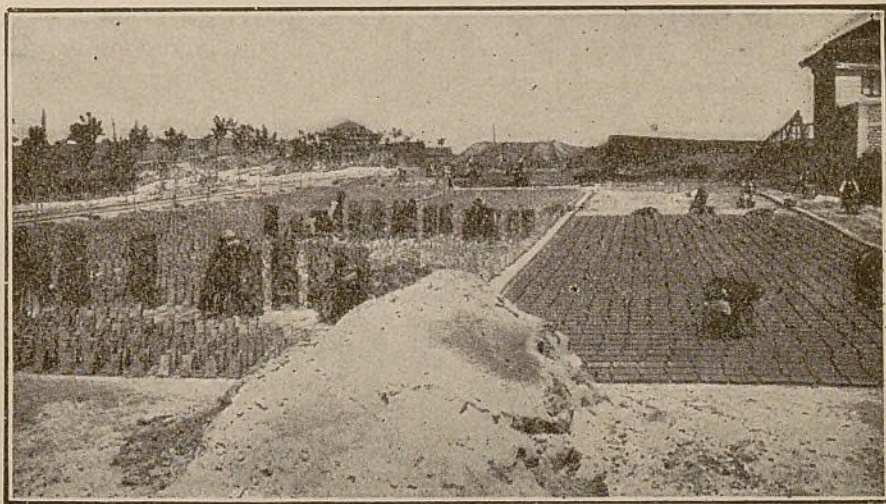
Comme on pouvait s'y attendre, Mr. Soria, l'inventeur de la Cité Linéaire, ne s'est pas borné, après sa découverte, à présenter l'idée comme une vérité spéculative sans l'incarner bientôt en une réalisation qui démontre que c'est aussi une vérité pratique, bienfaisante pour tous.

Fondation de la première Cité Linéaire espagnole.

Pour donner plus de portée à la première Cité Linéaire espagnole, celle qui servira de fondation à toutes les Cités Linéaires de l'avenir, on proposa d'édifier celle-ci dans la banlieue de Madrid, de notre Madrid qui, comme toutes les grandes capitales, a un besoin urgent de transformation radicale dans sa méthode de développement; de notre Madrid, à laquelle font tellement défaut, à beaucoup d'égards, les espaces libres, le grand air, les parcs et autres éléments essentiels à l'hygiène d'une ville.

Pour mener à bien sa tâche, Mr. Soria mit à contribution les bonnes volontés et essaya de réunir des capitaux importants en faisant valoir le caractère rémunérateur de l'entreprise.

Il sollicita l'appui de l'État et des organisations officielles et leur soumit le plan général d'un tramway qui ferait le tour de Madrid; il s'adressa aux hommes de science, aux capitalistes, au grand public, montrant à tous la portée sociale de sa découverte. Mais il se heurta aux préjugés, à la routine: son innovation, trop hardie pour les esprits pusillanimes, ne rencontra guère qu'incrédulité et défiance. On le



Une briqueterie de la «Ciudad Lineal» (Madrid).

qualifia de visionnaire, on affirma qu'il poursuivait une utopie et une affaire ruineuse.

Seuls quelques enthousiastes—de ressources bien modestes—se passionnèrent pour cette idée; ils eurent foi en Mr. Soria et s'associèrent pour fonder en 1894 la «Compañía Madrileña de Urbanización», qui avait pour but d'édifier une Cité Linéaire en forme d'anneau et d'une longueur de 50 kilomètres autour de Madrid, reliant entre eux les villages de Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel et Pozuelo.

Elle chercha à convertir ces villages sales, laids et pauvres en un faubourg propre et hygiénique. Les opérations de construction commencèrent dans la partie la plus élevée de Madrid et, par conséquent, la plus saine; en même temps la moins peuplée, la moins bien pourvue, mais aussi celle où le terrain coûtait le moins cher.

Le premier tronçon commencé à 8 kilomètres de la «Puerta del Sol» (1), part de la route d'Aragón, à proximité de Pueblo Nuevo, s'étend sur une longueur de 5.200 mètres jusqu'à Chamartín de la Rosa, et se termine dans le voisinage d'une antique pinède, devant le panorama enchanteur et pittoresque de la Sierra de Guadarrama.

(1) La «Puerta del Sol» est le centre de Madrid.



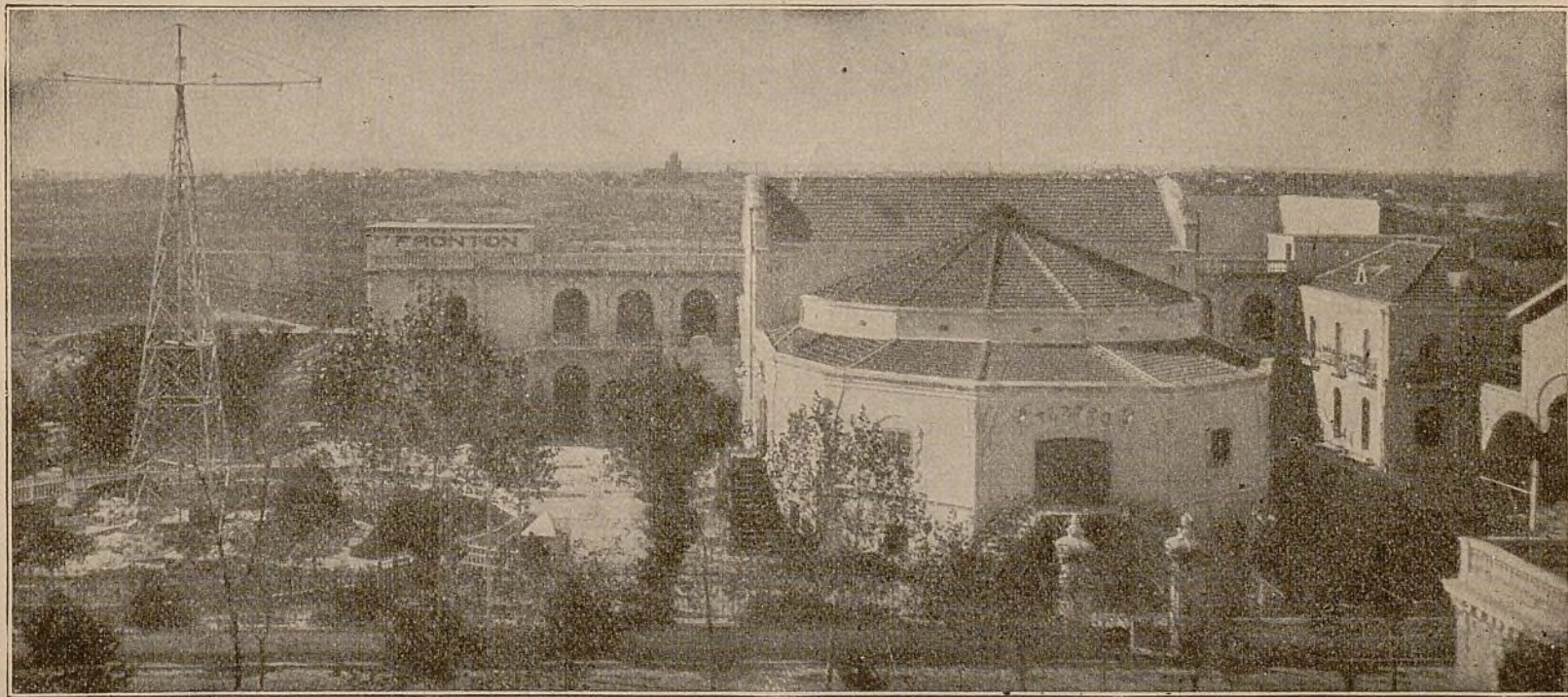
«Ciudad Lineal» (Madrid).—Grand salon-restaurant du Parc d'amusements.

Au moment de sa formation, la Compagnie publia une brochure de propagande où l'on pouvait lire ces belles paroles: «La Cité Linéaire sera à bref délai une réalité si l'opinion publique répond à l'enthousiasme de ses fondateurs.» L'opinion publique ne répondit pas. Les débuts de la Cité Linéaire furent lents et difficiles, les pouvoirs publics ne donnèrent aucune aide, les grands capitalistes n'apportèrent pas leur argent, le grand public ne donna pas son épargne. Mais la Cité Linéaire gagnait, lentement et difficilement, c'est vrai, de nouveaux adeptes.

La Compagnie se constitua avec un capital social de 2.500.000 pesetas, représenté par 5.000 actions de 500 pesetas, payables par mensualité de 10 pesetas par action. Les ressources obtenues par le produit de la souscription des premières actions furent consacrées à l'acquisition des terrains, tâche hérissée d'obstacles dus à un esprit de défiance presque systématique, dus aussi à la difficulté résultant parfois du caractère incertain des titres de propriété et le plus souvent aux exigences prohibitives des propriétaires, la Compagnie n'ayant aucun pouvoir légal pour recourir à l'expropriation forcée.

Les terrains une fois acquis, on procéda au lotissement. Les conduites amenèrent l'eau du Canal de Lozoya. On adjugea gratuitement à chaque souscripteur des 1.500 premières actions, un lot de 400 mètres carrés par action. Puis on recourut au crédit en émettant des valeurs sous forme de bons à court terme, 5 ans au maximum, et d'obligations hypothécaires à longue échéance, donnant les uns et les autres un intérêt maximum de 8 pour 100.

Ces valeurs, une fois souscrites, permirent d'entreprendre les premières opérations: morcellement et mise en vente des terrains; édification de maisons indépendantes; mise en état des terrains destinés au jardinets ou aux jardins publics; amenée des eaux; construction et exploitation de voies ferrées mettant en communication les terrains de la banlieue-jardin naissante avec le centre de Madrid aux deux points extrêmes du domaine: *par la route d'Aragón* pour rejoindre à «Ventas del Espíritu Santo» le tramway de la «Puerta del Sol»; *par Chamartín* et Tétouan pour rejoindre aux «Quatre Chemins» le tramway allant également à la «Puerta del Sol» en empruntant soit la rue de Fuencarral, soit celle d'Hortaleza.



«Ciudad Lineal» (Madrid).—Vue générale du Parc d'amusements.

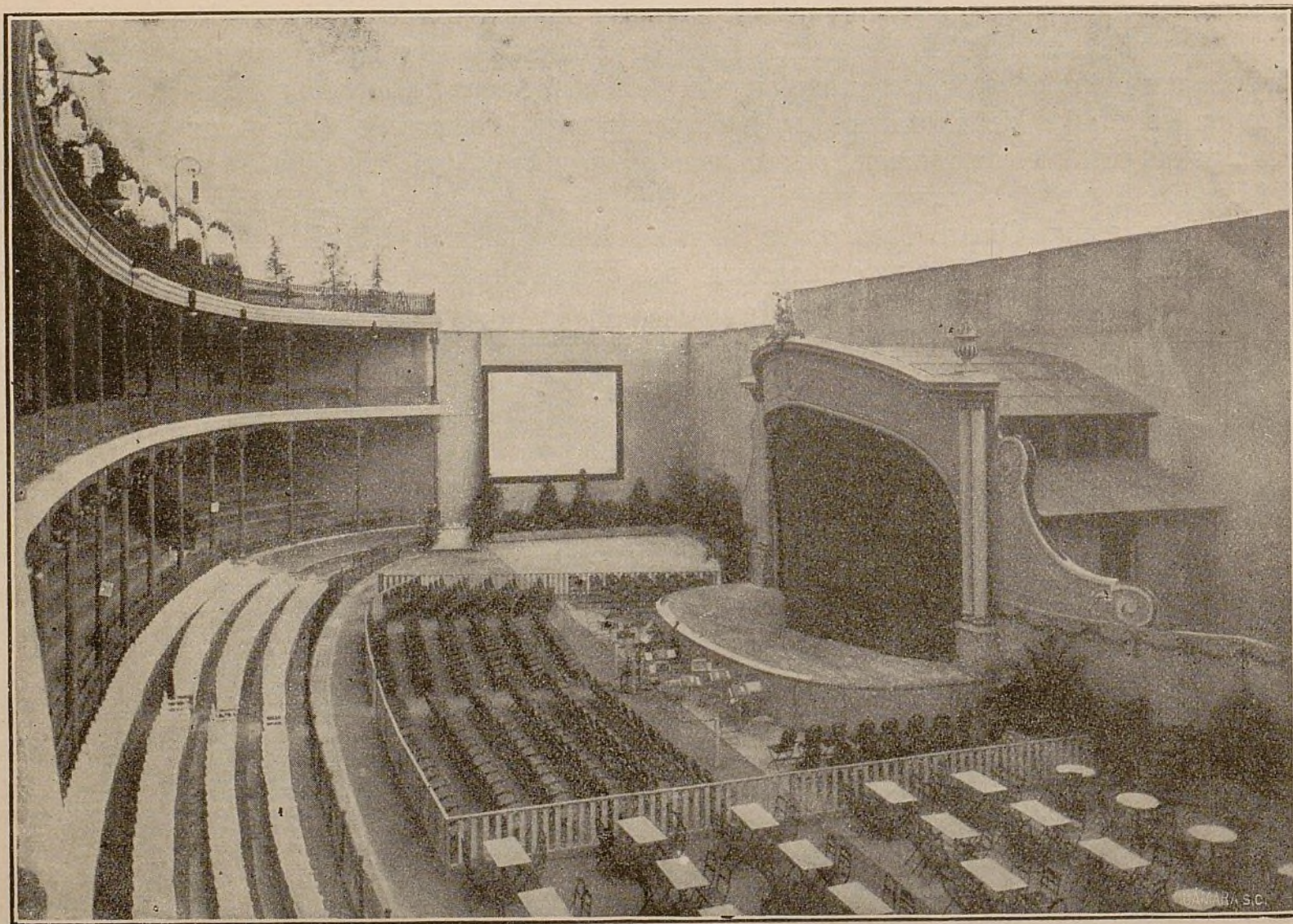
La traction animale sur ces voies ferrées fut bientôt remplacée par la vapeur et tout récemment par l'électricité.

D'autres entreprises vinrent se greffer sur les premières. Ce furent: des tuileries, utilisant la terre provenant des nivellements; une imprimerie pour les travaux de la Compagnie, pour la publication d'une revue de propagande, *La Ciudad Lineal*, et pour des travaux particuliers; vinrent ensuite la création d'un grand parc avec théâtre, mur de pelote basque, restaurant, kursaal, jeux et amusements variés; la construction d'un vélodrome pour courses et luttes athlétiques, l'exploitation de magasins de matériaux de construction, la fourniture de l'eau et de la force électrique.

Ainsi s'est développée la Cité Linéaire conquérant de jour en jour de nouveaux prosélytes. Et aujourd'hui, après 20 ans de labeur incessant et de luttes sans trêve, la Cité Linéaire forme un quartier où des champs stériles ont été transformés en jardins verdoyants. Là sont propriétaires des gens de toutes conditions, depuis une princesse, S. A. R. l'Infante Eulalie de Bourbon, qui acquit un terrain avec l'idée d'y élever un palais entouré de vastes jardins, jusqu'à l'humble journalier qui, à force de sacrifices, en épargnant un peu sur son modeste salaire, en s'arrachant à la taverne abrutissante, devient propriétaire en 20 ans d'un morceau de terre qu'il améliore lentement par son travail.

État actuel de la
Compagnie.

Aujourd'hui la «Compañía Madrileña de Urbanización» est une importante Société industrielle, possédant un actif de 28 millions de pesetas; un réseau ferré



«Ciudad Lineal» (Madrid).—Théâtre en plein air.

de 39 kilomètres en exploitation et de 17 en construction; 28 kilomètres de conduites d'eau (un projet déjà en voie d'exécution consisterait à amener l'eau du Jarama); 1.256.787 mètres carrés de voies publiques et 4.438.351 mètres carrés de lots réservés à construire dont la valeur, au prix moyen de 3,05 pesetas par mètre carré, y compris toutes les améliorations apportées, est de 13.536.973 pesetas.

Il a été vendu pour 3.448.007 pesetas de lots (dans les 4.438.351 mètres carrés nous n'avons pas compté les 588.800 des 1.472 lots de 400 mètres carrés donnés aux actionnaires).

Le premier tronçon de la Cité Linéaire madrilène a une longueur de 5,200 kilomètres, depuis la route d'Aragón jusqu'à la pinède de Chamartín de la Rosa. Un second quartier, déjà commencé, s'étend depuis la route d'Aragón jusqu'à Vicálvaro et Vallecas, sur une longueur de 8,200 kilomètres.

Ligne de Cuatro Caminos (Quatre Chemins)-Chamartín-Cité Linéaire-Ventas: 11,063 kilomètres (traction électrique). Prix, 0,25 pesetas.

Ligne de Cuatro Caminos à Fuencarral: 6,223 kilomètres, dont 2,597 sont communs à la première ligne (traction à vapeur). Prix, 0,50 pesetas.

Ligne de Ventas à Canillejas: 5,039 kilomètres, dont 2,247 sont communs à la ligne de Ventas à la Cité Linéaire (traction électrique). Prix, 0,50 pesetas.

Ligne du Pacífico à Vallecas: 6,350 kilomètres (traction à vapeur). Prix, 0,30 pesetas.

Ligne de Vallecas à Canteras: 4,917 kilomètres (traction à vapeur). Cette ligne ne sert qu'au transport du plâtre.

Ligne de Colmenar Viejo (service combiné avec le tramway de Fuencarral): 27,513 kilomètres depuis Cuatro Caminos, dont 6,223 correspondant à la ligne de Fuencarral (traction à vapeur). Prix, 3,50 pesetas en 1^{ère} et 2,75 en 2^{ème} classe.

La Compagnie se propose de substituer la traction électrique à la traction à vapeur sur toutes les lignes, pour les unifier avec la ligne Cuatro Caminos-Chamartín-Cité Linéaire-Ventas.

Les lignes en exploitation font un total de 50 kilomètres 38,60 mètres.

En outre, la Compagnie possède 17 kilomètres de voies ferrées en construction, formant la prolongation du chemin de fer de Cité Linéaire à Fuencarral, à Vicálvaro et à Vallecas.

Elle a à l'étude plus de 100 kilomètres de voies ferrées et de Cité Linéaire dans la province de Madrid.

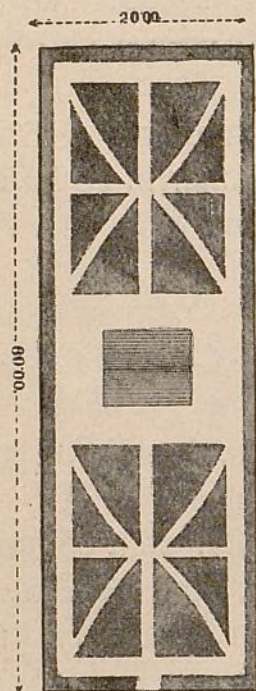
Voies ferrées de
la Cité Linéaire
madrilène.

ÉTAT DES RECETTES DES CINQ PRINCIPALES ENTREPRISES DONT LA COMBINAISON CONSTITUE LA CITÉ LINÉAIRE ET D'ENTREPRISES DIVERSES D'INTÉRÊT SECONDAIRE.

ANNÉE	ENTREPRISES PRINCIPALES					ENTREPRISES auxiliaires et variées — <i>Magasins, tuilerie, jeux, imprimerie.</i>	TOTAUX
	Terrains.	Eaux.	Voies ferrées.	Construc- tions.	Électricité.		
1908	145.607,42	31.331,89	246.961,67	711.164,53	41.999,94	91.926,96	1.268.992,41
1909	142.313,71	41.575,25	305.576,13	708.405,03	68.361,21	138.353,28	1.404.584,61
1910	161.130,83	46.084,53	362.464,96	824.674,57	81.775,69	276.139,87	1.752.270,45
1911	177.156,86	51.271,53	435.397,97	638.047,67	89.710,97	380.003,26	1.771.588,26
1912	178.688,83	56.696,01	543.106,68	470.951,19	156.367,30	536.909,30	1.942.719,31

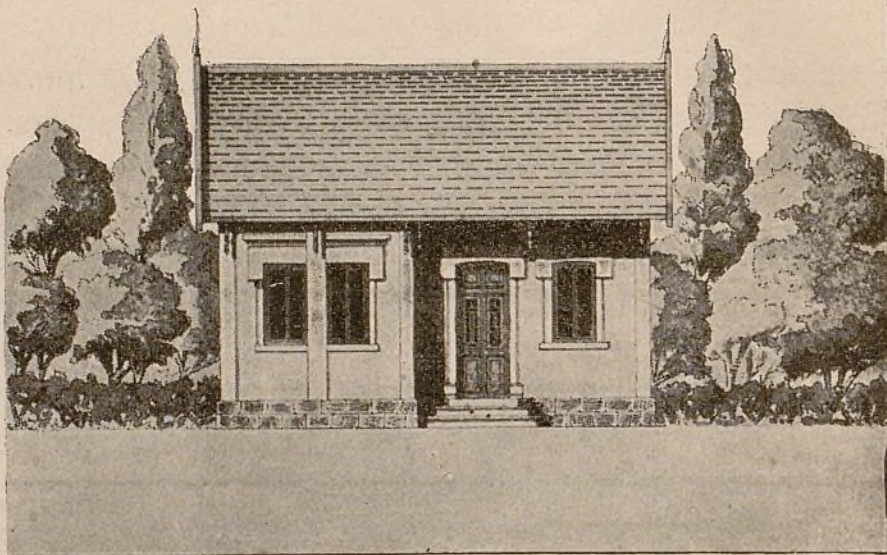
CONSTRUCCIONES DE LA CIUDAD LINEAL

PRECIO DEL HOTEL 6.000 PESETAS.

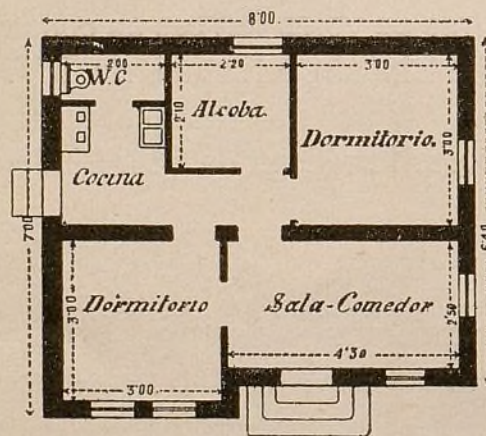


PLANO de EM—
PLAZAMIENTO.

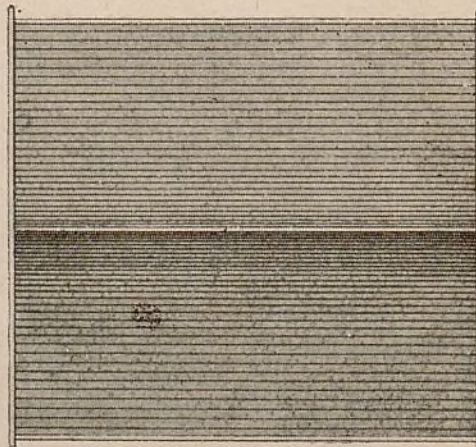
Alzado



Planta.



Cubierta.

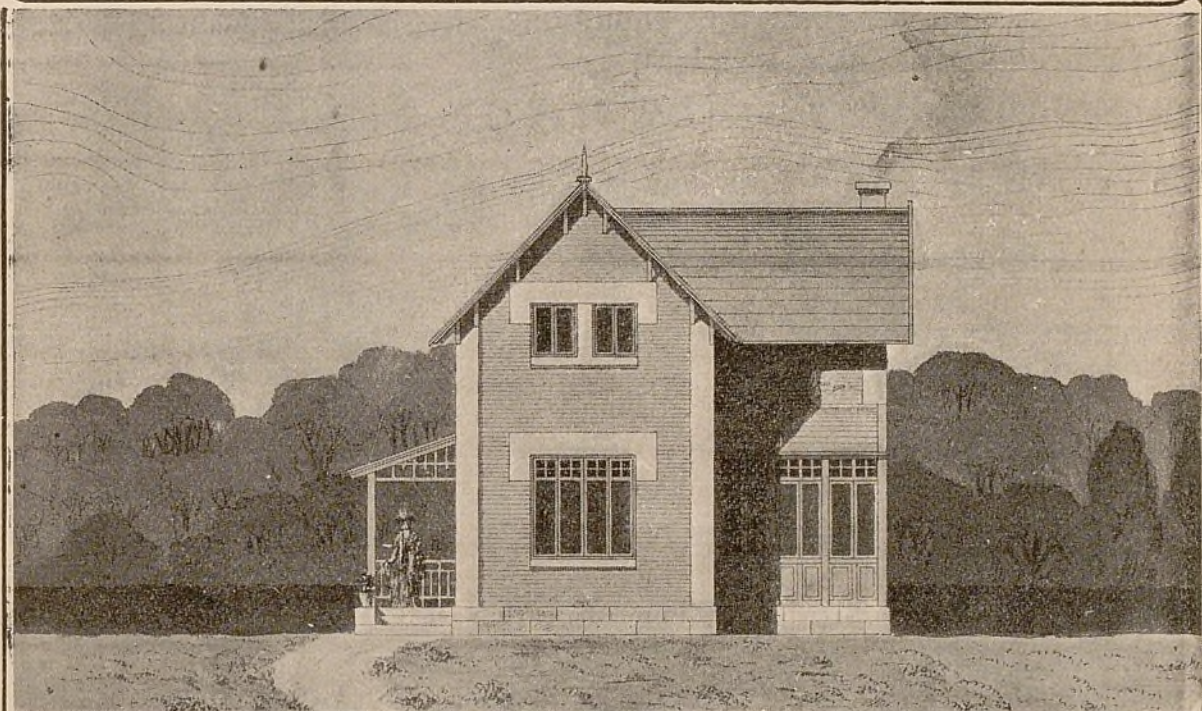


Escala gráfica. 10. 5. 0. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. Metros.

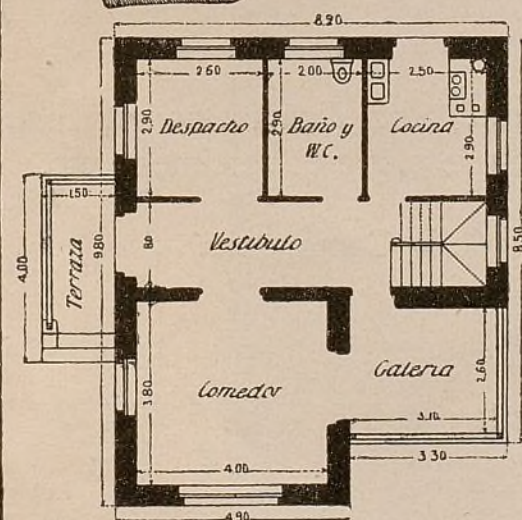
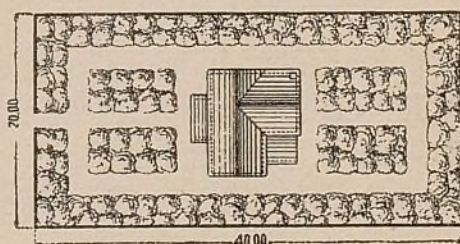
Plan d'une maison de 6.000 pesetas dans la «Ciudad Lineal» (Madrid).

CONSTRUCCIONES DE LA CIUDAD LINEAL

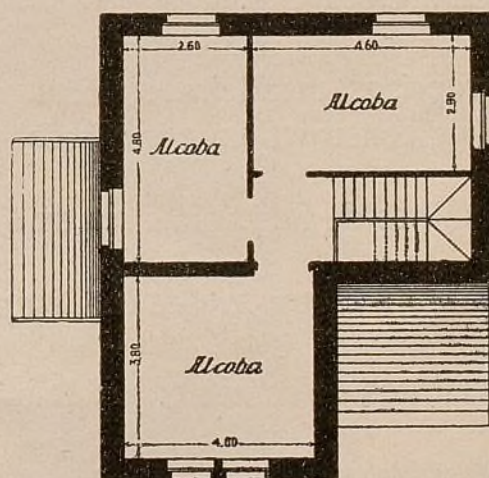
Precio del hotel 15000 pesetas. Escala de 1^m.0.90



Escala de 1:100



BAJA



PRAL

Plan d'une maison de 15.000 pesetas dans la « Ciudad Lineal » (Madrid).

QUELQUES CHIFFRES CONCERNANT LA PREMIÈRE CITÉ LINÉAIRE MADRILÈNE.

6 millions de mètres carrés de terrain acquis.

680 édifices (maisons luxueuses, maisons bourgeoises et ouvrières, toutes, même les plus pauvres, dans les meilleures conditions d'hygiène, d'aération, d'insolation, à l'abri des incendies et des épidémies).

Augmentation annuelle: plus de 100 par an.

80.000 arbres plantés et soignés (autant que dans le périmètre de Paris).

4.000 habitants en hiver, et plus en été.

50 kilomètres de voies ferrées en exploitation qui desservent les faubourgs de Madrid et quelques villages voisins, soit une agglomération de 60.000 habitants.

17 kilomètres en construction.

100 kilomètres sur le point d'être construits et à l'étude.

120 kilomètres de canalisation d'eau, pour une population attendue de plus de 30.000 âmes.

150 kilomètres de fils électriques.

17 Municipalités: Madrid, Hortaleza, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Barajas, Canillejas, Villaverde, Chamartín de la Rosa, Torrejón de Velasco, Fuenlabrada, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Humanes, El Pardo, Fuencarral et Colmenar Viejo, toutes localités où la Compagnie a des propriétés ou intérêts divers.

5 entreprises principales: terrains à vendre, construction des maisons, voies ferrées, eau, électricité.

6 entreprises auxiliaires: tuiles, imprimerie, parc d'amusements, magasins d'articles de construction, pépinières, fabrication de plâtre et de ciment, etc.

100 familles de fonctionnaires et d'employés de la Compagnie.

700 familles d'ouvriers de la Compagnie.

8.000 mètres de routes en exploitation dans la rue principale.

12.000 mètres de rues transversales.

5.200 mètres du 1^{er} quartier de Cité Linéaire en pleine exploitation.

17.000 du 2^{ème} et du 3^{ème} quartier dont l'exploitation commence.

20 années de coopération sans aucun conflit entre le travail et le capital.

28 millions de pesetas d'actif.

CHIFFRES DES TRAVAUX EN PRÉPARATION POUR LES CINQ PROCHAINES
ANNÉES (1914-1918).

5 kilomètres de double voie ferrée.

17 kilomètres de voies ferrées en construction.

28 kilomètres de voies ferrées à électrifier.

15 kilomètres de conduits amenant l'eau du Jarama.

50 kilomètres de canalisation d'eau.

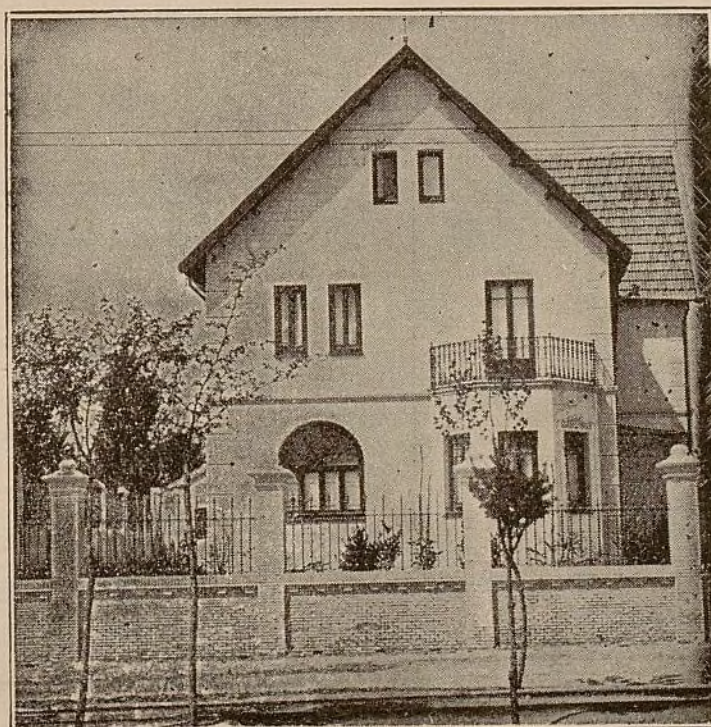
1.000 maisons à construire.

80 kilomètres de lignes électriques.

CHIFFRES DES TRAVAUX EN PRÉPARATION POUR ETRE RÉALISÉS DANS UN DÉLAI
DE 20 ANS (1914-1934).

100 kilomètres de Cité Linéaire dans la province de Madrid, au lieu de cinq, si le Gouvernement et le public répondent à notre appel.

Pour le reste, les chiffres précédents peuvent être multipliés approximativement par 20.



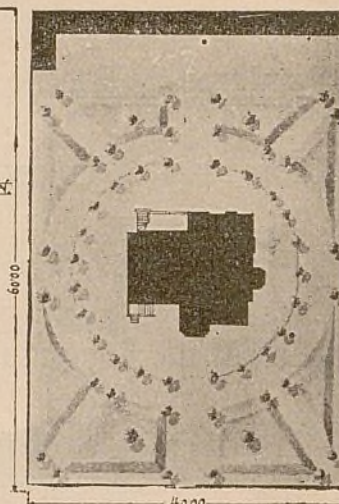
Une maison de la « Ciudad Lineal ». — Madrid.

CONSTRUCCIONES DE LA Ciudad Lineal

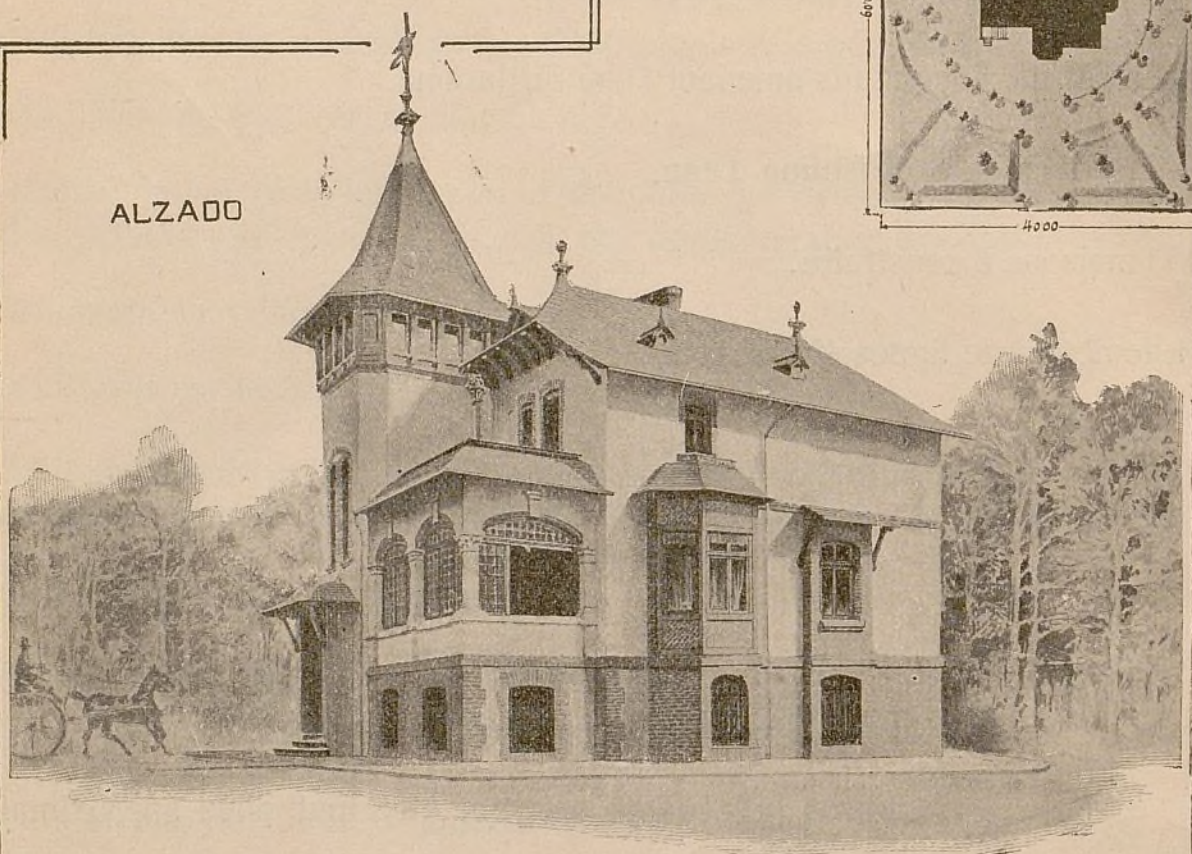
Precio del Hotel 60.000 pesetas

Plano de

EMPLAZAMIENTO Y JARDIN



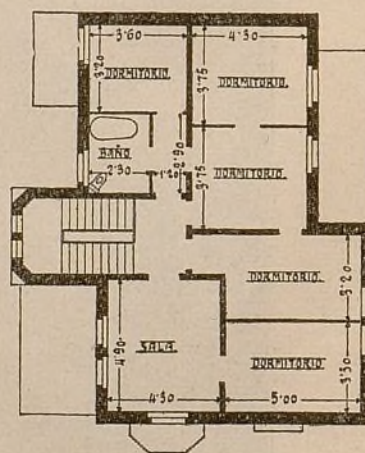
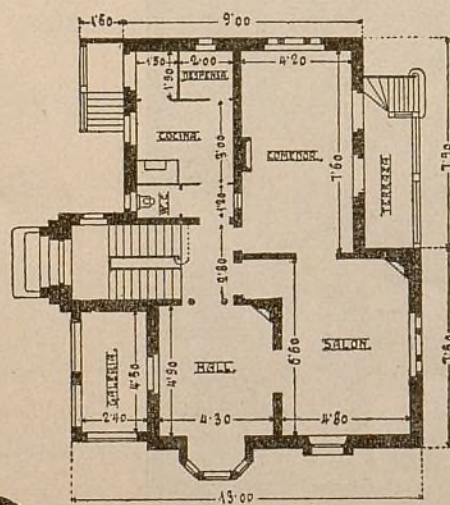
ALZADO



PLANTAS

PRAL.

SEGUNDA.



Plan d'un chalet de 60.000 pesetas dans la «Ciudad Lineal» (Madrid).

PROJETS D'AVENIR.

Malgré la modestie des débuts et les lacunes que l'on rencontre toujours dans une première œuvre, la Cité Linéaire, banlieue-jardin édiflée aux portes de Madrid, est la concrétisation d'une idée valeureuse, magnifique et féconde, ayant déjà assez vécu pour vaincre l'indifférence, le scepticisme et l'ignorance. Elle est la réalisation, sur des bases solides, d'une conception lumineuse qui ira s'affirmant de plus en plus et qui, avec le concours de nouveaux prosélytes, avec l'appui certain des capitalistes et des banques, gagnera l'entière confiance du public et mènera à bien chaque point de son programme.

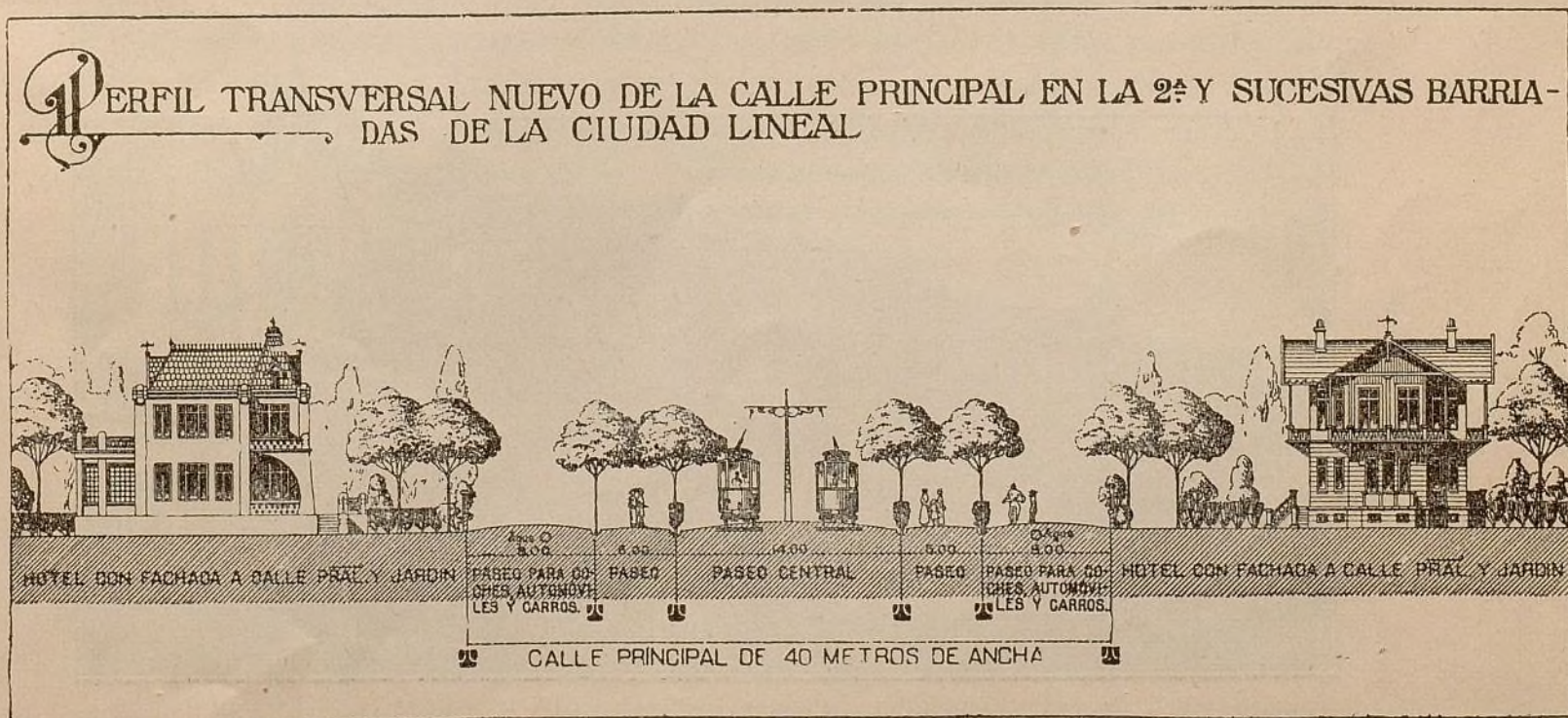
La Compagnie madrilène se propose d'édifier une Cité Linéaire formant un anneau de 50 kilomètres autour de Madrid, qui s'étendra jusqu'à la Sierra de Guadarrama, la Suisse espagnole. On y créera des sanatoria, des hôpitaux, des hôtels, des *villas*, etc., exposés à l'air salubre de la montagne.

Cette Cité Linéaire pourrait relier aussi Madrid à Alcalá de Hénarès, la cité historique, et rendre ainsi à l'agriculture des régions presque désertes. Rentiers et industriels de Madrid, officiers de la garnison d'Alcalá, paysans et propriétaires des environs, y auraient un lopin de terre et une maison à eux.

Voilà l'exemple que la Compagnie a donné, voilà l'œuvre à laquelle elle s'est dévouée, la « conquête de l'Espagne », dont l'économiste Costa nous parlait en ces termes

« L'Espagne n'est pas encore conquise: steppes et maquis, marais, deltas, lagunes, dont les miasmes répandent la mort, occupent encore un territoire d'étendue supérieure à celle de la plus grande province d'Espagne. Chaque inondation nous arrache un district; cent inondations nous enlèvent une province. Mais au contraire, chaque cours d'eau endigué et transformé en canal nous gagne un district.

» Et grâce au travail humain, le sol donnera toutes ses richesses tandis que la mise en valeur de la nature prépare des moissons fertiles. Tant qu'il y aura des rochers et des dunes improductifs en un pays, ce seront autant de terres à conquérir pour y établir des foyers et élargir les frontières de la patrie. »



Forme nouvelle de la rue principale de la « Ciudad Lineal » (Madrid).

Sur le modèle de la Compagnie madrilène, d'autres se formeront pour la création de Cités Linéaires dans les plaines désolées de la Castille, dans les steppes abandonnées de la Manche, dans les riches vallées andalouses, sur le littoral oriental de l'Espagne.

Nous pourrions ainsi avoir la Cité Linéaire Madrid-Valence, la Cité Linéaire Valence-Barcelone, admirablement située sur les côtes pittoresques de la Méditerranée, où l'activité industrielle des Catalans s'unirait au goût artistique des Valenciens.

Avila serait reliée à Salamanque, Séville à Cadix, Gibraltar à Algésiras—avec la collaboration des capitaux espagnols et anglais—, les environs de Málaga seraient convertis en une Cité Linéaire, véritable station hivernale pour les malades, les convalescents, les touristes..., tant et tant d'autres projets qui pourraient s'exécuter! et qui, avec le temps, verront le jour!

V Œ U X

En nous appuyant sur toutes les considérations précédentes, le soussigné a l'honneur de proposer au *Premier Congrès international de l'Art de construire les Villes*, de Gand, les vœux suivants:

I

Les villes actuelles, aux rues étroites, irrégulières, malsaines, aux maisons surpeuplées, aux moyens de locomotion imparfaits, doivent céder la place à des cités neuves, construites, selon des principes rationnels, en pleine campagne.



Exemple de ce que pourrait être une cité linéaire dans le littoral de l'Espagne, de Barcelona à Valencia.

II

La campagne isolée et abandonnée, appauvrie par la production restreinte, souvent insalubre par manque de conditions élémentaires d'hygiène, doit se transformer, s'assainir et s'enrichir par l'import des éléments de progrès et de bien-être matériels que la civilisation a accumulés dans les villes: canalisation d'eau, voies ferrées économiques, rues larges et bien pavées, électricité pour l'éclairage, la force motrice et le chauffage, téléphone, télégraphe, etc.

III

La Cité Linéaire, créée par Mr. Arturo Soria y Mata et exécutée par la «Compañía Madrileña de Urbanización», à sept kilomètres de la «Puerta del Sol», s'étend le long d'une rue centrale desservie par des voies ferrées. On doit s'inspirer de son exemple dans la construction des villes nouvelles et l'agrandissement des villes anciennes.

IV

La Cité Linéaire favorisera l'agriculture en poussant à travers des champs sa voie ferrée ou ses tramways électriques spéciaux, fréquents et bon marché, en y amenant l'eau, la lumière et la vie, en exploitant mines et carrières, en reboisant les montagnes dénudées, en pratiquant la création de centres industriels, en faisant œuvre, en un mot, de colonisation et de peuplement.

V

La Cité Linéaire en tant que système de colonisation et de peuplement se recommande particulièrement aux villes exotiques, dans les pays de faible densité, où manquent les voies de communication, comme la Chine et le Canada; aux terres fertiles mais non peuplées comme les pampas argentines, Ceylan, les Philippines etc.; aux pays à demi-sauvages et incultes comme le Maroc, qui est actuellement conquis à la lumière de la civilisation occidentale et qu'il faut vaincre, non seulement par la force des armes, mais par les bienfaits d'institutions progressives.

VI

Au nom de l'intérêt supérieur de l'art, en vue de favoriser le développement du tourisme, pour la préservation des biens les plus sacrés dont peut s'enorgueillir une nation, l'État et les Municipalités doivent respectivement prendre telles dispositions qui empêcheront les actes de vandalisme pouvant porter atteinte au caractère artistique de villes historiques, comme Rome en Italie, Bruges et Gand en Belgique, Tolède, Grenade et Cordoue en Espagne.

Les mêmes prescriptions s'appliqueront pour la conservation des sites pittoresques, beautés naturelles et monuments historiques se trouvant sur le territoire

de nouveaux faubourgs construits suivant les principes d'aménagement moderne des villes.

VII

L'État, les départements et les villes doivent prendre l'initiative de dispositions législatives et de règlements semblables à celles contenues dans et inspirées par la loi anglaise «Housing and Town planning Act» de 1909. Cette loi fixe les règles auxquelles doivent être soumis à l'avenir le développement des grandes villes existantes, la construction des nouvelles villes, l'assainissement des habitations, l'aménagement des terrains non construits.

VIII

Nous devons proclamer comme idéal d'aménagement des villes, universellement réalisable et s'appliquant à toutes les classes sociales, le principe suivant: «A chaque famille une maison, à chaque maison un jardin.»

IX

Les Cités Linéaires ne doivent, en aucun cas, former des noyaux de population isolés, mais doivent être, au contraire, reliées par des moyens de communication rapides, fréquents et économiques, soit entre elles, soit avec les autres villes existantes. Pour cela il faut veiller à ce que les voies ferrées placées dans l'avenue centrale de la Cité Linéaire soient de largeur égale à celles des villes les plus proches auxquelles elles doivent être réunies.

X

Les Compagnies ou entreprises qui construiront et exploiteront les Cités Linéaires devront donner aux particuliers toutes les facilités possibles pour l'acquisition de leurs terrains et de leurs maisons, en permettant d'espacer les paiements sur de longues annuités et en laissant la faculté de prendre possession du terrain dès que la première a été payée.

XI

La Cité Linéaire doit être considérée comme un nouveau genre d'entreprise de travaux publics d'intérêt général, qui seront exécutés soit par l'intermédiaire d'organismes officiels, l'État, les Conseils généraux, les Municipalités, ou par l'entreprise privée.

XII

L'État, en raison du but poursuivi par les Cités Linéaires, les questions qu'elles

solutionnent, la richesse qu'elles créent et répandent dans toutes les classes sociales, doit déclarer l'utilité publique de la Cité Linéaire et une fois que sont approuvés plans, tracés, statuts de la Compagnie fondatrice, y appliquer tous les avantages résultant de l'expropriation forcée pour l'acquisition des terrains nécessaires à la fois aux rues et aux propriétés à lotir (1).

XIII

Aux Compagnies ou entreprises constructrices de Cités Linéaires, une fois que les plans et tracés sont dûment approuvés par l'autorité supérieure, revient le soin d'administrer les concessions de tramways, de lumière électrique, de téléphone, de canalisations, de traitement des eaux et de tous autres travaux dont la propriété sera transférée, à une époque déterminée, à l'État, au département ou aux villes, afin de permettre aux dites Compagnies ou entreprises, d'atteindre le but qu'elles poursuivent.

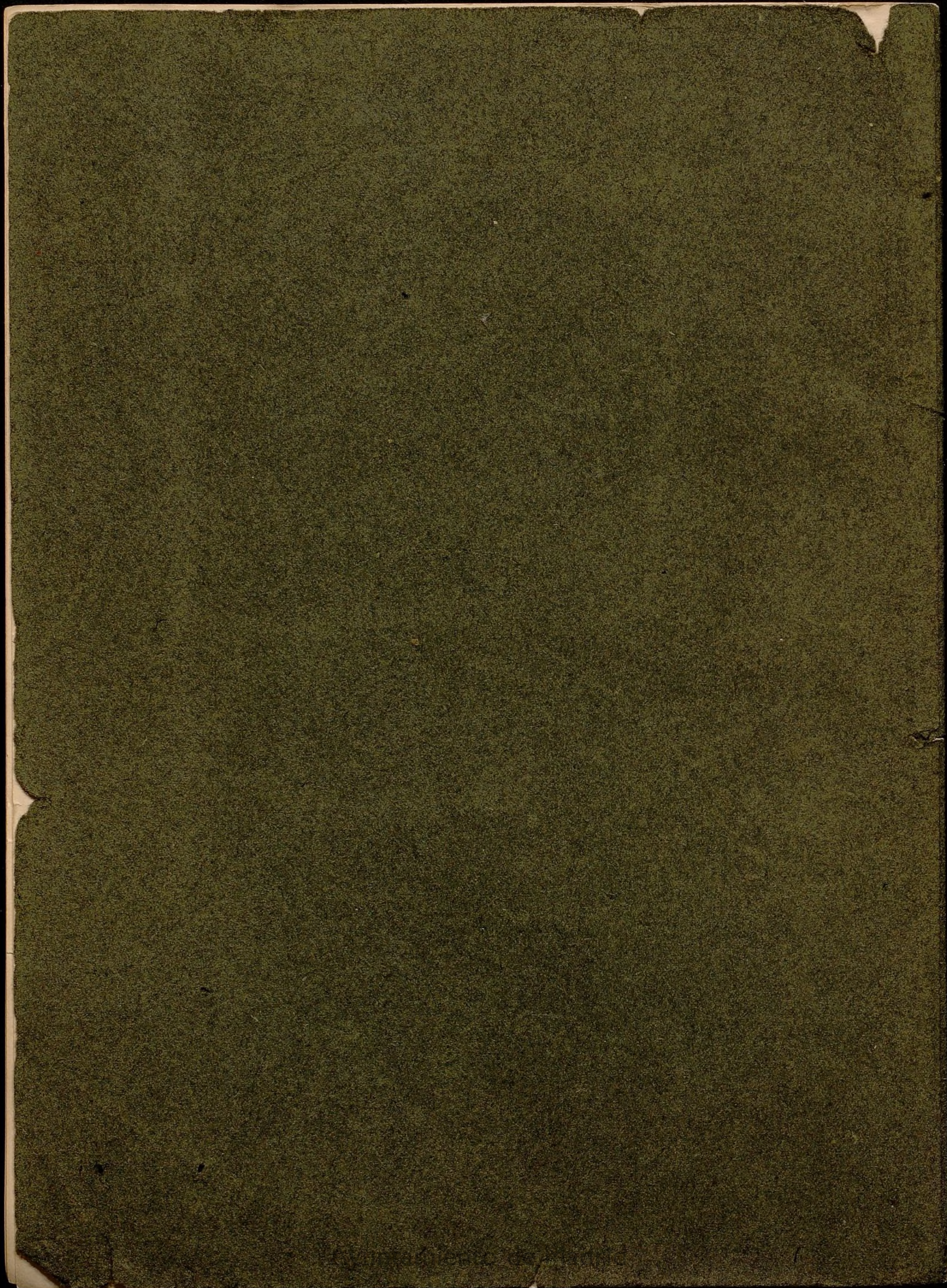
Madrid, juin 1913.

(1) Nous désirons la déclaration d'utilité publique, non seulement pour les rues, mais aussi pour les lots à construire. Une loi d'expropriation forcée qui serait applicable seulement aux voies de notre Cité Linéaire future, qui considérerait comme voies publiques seulement celles qui doivent revenir à l'État et qui ne serait pas applicable aux terrains constituant les lots de la Cité Linéaire, sous prétexte que ceux-ci seront convertis en parcelles de propriété privée et qui, en aucun cas, ne reviendront à l'État, ne serait une loi ni efficace, ni équitable, ni favorable au développement des Cités Linéaires, la plus grande difficulté résultant précisément à passer outre aux exigences injustifiées et aux obstacles les plus divers, surgissant pour l'appropriation des terrains en bordure de ces voies.

L'expropriation des terrains nécessaires pour les rues de la Cité Linéaire et la construction de ces rues augmente extraordinairement la valeur des terrains voisins. Cette plus-value doit bénéficier exclusivement à l'État, protecteur des principes de la Cité Linéaire, et à la Compagnie réalisant l'entreprise de la Cité Linéaire, mais en aucun cas aux propriétaires voisins.

L'État (ou les organismes politiques intervenant, le département ou la ville) bénéficiera de la plus-value grâce, d'une part, à la réversion qui lui sera faite de ces terrains convertis en voies de communication et, d'autre part, grâce à tous les services publics qui reviendront au bout d'un certain temps.

La part de profits revenant à la Compagnie résultera de la revente des terrains à bâtir avec la plus-value qu'elle aura créée par son lotissement modèle.



FM 1332

BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200009732