

La ciudad lineal del centenario: Los cien años de la utopía lineal The city's centennial linear: The one hundred years of utopia linear

Figueroa Salas, Jonás

Profesor Titular Arquitecto, en la Escuela de Arquitectura de la USACH, Investigador en DICYT, USACH.

- [::> Resumen](#)
- [::> 1. La propuesta lineal\[1\]](#)
- [::> 2. Las colonias agrícolas lineales](#)
- [::> 3. La ciudad lineal del Centenario](#)
- [::> 4. Variaciones de la idea lineal](#)
- [::> 5. Palabras finales](#)
- [::> 6. Bibliografía](#)
- [::> Versión completa/
Complete version](#)

Palabras Claves: CIUDAD LINEAL, CARLOS CARVAJAL MIRANDA, ARTURO SORIA Y MATA, COLONIAS AGRÍCOLAS LINEALES EN CHILE.
LINEAR CITY, CARLOS CARVAJAL MIRANDA, ARTURO SORIA Y MATA, LINEAR AGRICULTURAL COLONIES IN CHILE.

Citación:

Figueroa Salas, Jonás. La ciudad lineal del centenario: Los cien años de la utopía lineal. En: Revista de Urbanismo, N° 20, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio de 2009, I.S.S.N. 0717-5051
http://revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb_completa/0,1313,ISID=742%26IDG=1%26ACT=0%26PRT=21815,00.html

Resumen

Desde los primeros años del siglo XX y por algo más de tres décadas, el arquitecto

chileno Carlos Carvajal Miranda (1872-1950) presenta proyectos inspirados en las ciudades lineales desarrolladas por Arturo Soria y Mata (1844-1920). Se intenta la resolución de los problemas del crecimiento de la ciudad moderna, de la motorización de los transportes públicos y de la escasa ocupación urbana del país. Es un período rico en manifestaciones públicas y privadas frente a los cambios entre la primera edad republicana del siglo XIX y la temprana modernidad del siglo XX. En términos urbanos se trata de corregir los conflictos que surgen por los cambios socioeconómicos y tecnológicos, y por el interés de conferirle a la ciudad el nivel que ya exhiben otras capitales del continente. Más allá de la posible vigencia que pueden registrar las teorías sobre la ciudad lineal, nos interesa valorar los esfuerzos y la claridad de un arquitecto urbanista para comprometerse con la resolución de los problemas que comienzan a registrarse en las ciudades chilenas, echando mano a la modernidad.

Abstract

This article relates to the project architect Carlos Carvajal Miranda (1872-1950), who tries to build linear cities in Chile. Carvajal is inspired by the proposals of the Spanish Soria and Mata, and is committed to solving the problems that are beginning to register in Chilean cities at the beginning of the twentieth century. During this period, attempts to resolve conflicts arising from social, economic and technological change, and give the city a better level as other cities of the continent.

1. La propuesta lineal[1]

En la actualidad, el término Ciudad Lineal apenas identifica un distrito del arco noreste de la ciudad de Madrid. Sin embargo, junto a la *Garden City* formulada por el periodista inglés Ebenezer Howard de 1898 y la *Cité Industrielle* del arquitecto francés Tony Garnier de 1904, la Ciudad Lineal de 1882 constituyó una de las primeras iniciativas del ámbito privado que tiene el propósito de superar los problemas que arrastra a lo largo del siglo XIX la ciudad europea. Adelantándose a ambos urbanistas en aproximadamente unos 20 años, Arturo Soria y Mata emprende una cruzada sustentada en principios sociales e higiénicos, enarbolando el cuasi utópico lema de:

"Para cada familia una casa; en cada casa, una huerta y un jardín"^[2].

A grandes rasgos y como una idea fundada en razonamientos naturalistas y funcionales, la propuesta lineal de Soria y Mata persigue corregir los conflictos que se derivan de la alta concentración poblacional de las áreas centrales de la ciudad y de la circulación de los transportes públicos. Cuestiones que también, con posterioridad, constituyen asuntos a resolver en las urbanísticas de las vanguardias europeas del período de entreguerras. A pesar del tiempo transcurrido, de su arcaico antecedente – el poblamiento a la vera de las vías de comunicación- y de las actuales problemáticas provocadas por aumento masivo de los transportes públicos, la propuesta lineal mantiene una cierta actualidad. Hoy en día, no en vano los corredores de transporte constituyen los principales ejes por los cuales discurre el crecimiento del espacio metropolitano y las conexiones regionales.

La solución urbanística aplicada por Soria en Madrid, condiciona fuertemente la estructura urbana y la morfología de la ciudad lineal: manzanas rectangulares de 100 x 200 metros, vertebradas por una amplia avenida por la cual circula un sistema de tranvías. Con ello se responde al primero de los Diez Principios Fundamentales de la

Ciudad Lineal^[3]:

“La forma de una ciudad es, o debe ser, forma derivada de las necesidades de la locomoción”.

El contacto pleno y directo con la naturaleza que posibilita la casa unifamiliar aislada, con abundante terreno para huertas y jardines, se presenta como una solución al oscuro cuadro que exhiben por aquellos años las áreas centrales de las ciudades europeas de fines del siglo XIX e inicios del XX: deplorables condiciones higiénicas; promiscuidad; altas densidades y crecimiento disperso; infravivienda y degradación física y socioeconómica; dificultades para la normal circulación de los nuevos transportes motorizados. Cuestiones no distintas a las que, con mayor o menor gravedad, se registran hoy en gran parte de las ciudades del planeta.



Fig. 1: Cartel de propaganda de la Ciudad Lineal de Madrid, publicado por la Compañía Madrileña de Urbanización. En George COLLINS et al. *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. Ediciones Revista de Occidente, Madrid, 1968.

En sentido estricto y a diferencia de las propuestas de Ebenezer Howard y Tony Garnier, no existe un documento que recopile el cuerpo conceptual utilizado por Arturo Soria para identificar las teorías sobre las que se fundan las propuestas lineales. Mas, los planteamientos contenidos en diversos escritos periodísticos de la época sustentan un segmento importante del discurso lineal que posteriormente van a esgrimir las vanguardias europeas y norteamericanas surgidas en el período de entreguerras del siglo XX para avalar sus producciones urbanísticas. Entre ellas, es posible mencionar las propuestas formuladas por los *desurbanistas* soviéticos que, mediante las teorías lineales traducen a términos espaciales la industrialización del recién estrenado programa *leninista* en los años 20 del siglo XX; por Le Corbusier en los años 30, para contextualizar sus tempranas ideas y los posteriores postulados urbanos de los

Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM); por Frank Lloyd Wright que, con la *Broadacre City* de su etapa tardía, se transforma en uno de los principales promotores americanos de las ideas lineales; y un largo listado en el que es posible identificar al urbanista alemán Ludwig Hilberseimer y a los grupos *Elca* y *Mars*, vínculos ingleses de los CIAM.

Sin embargo y con honrosas excepciones, los estudios e investigaciones acerca de la ciudad del siglo XIX y del XX, no han sido particularmente favorables a las iniciativas y los resultados obtenidos por Arturo Soria Matta y las virtualidades de las aplicaciones europeas y americanas que se fundan en sus ideas y que ya hemos señalado anteriormente, más atentas en la valoración de las propuestas de Tony Garnier y Ebenezer Howard a quienes consideran los grandes urbanistas europeos de la época. A este último, se le considera el gran ideólogo de todas las actuaciones llevadas a cabo en ambos continentes que sitúan los desarrollos urbanos en medio de la naturaleza. Por el contrario, las propuestas lineales son entendidas inexplicablemente y con liviandad como el desarrollo de una *especulación comercial del suburbio*^[4].

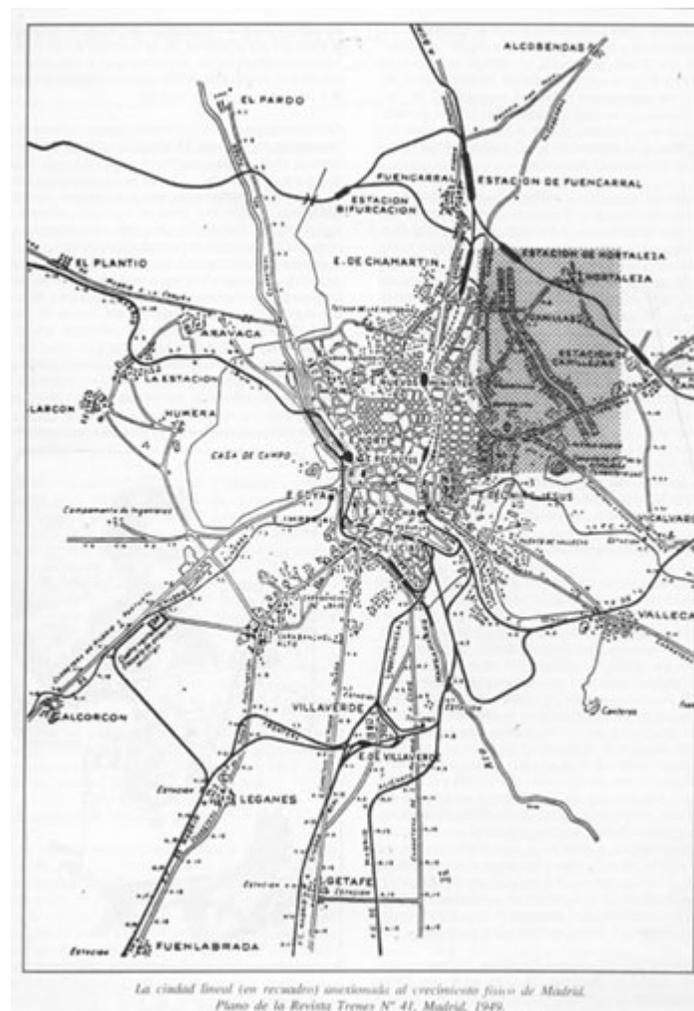


Fig. 2: Ciudad Lineal de Madrid. En recuadro sector de 5 kilómetros alcanzados a construir por la Compañía Madrileña de Urbanización de un total proyectado de 53 km. En Revista Trenes N° 41, Madrid, 1949.

Paralelo a ello, se sitúan investigadores tales como George Collins y Fernando de Terán quienes han valorado en su justa dimensión las ideas y la obra de Arturo Soria y Mata, señalando de paso la participación de Hilarión González del Castillo y de nuestro arquitecto chileno Carlos Carvajal Miranda, como aquellos que desempeñaron un papel importante en la divulgación y en la aplicación de la teoría lineal más allá de la fronteras españolas. En el caso de George Collins, su interés en Arturo Soria y la ciudad lineal le lleva a acopiar y reunir en la Universidad de Harvard un importante volumen de publicaciones, escritos, imágenes y correspondencia generado a lo largo de más de 40 años del quehacer de Soria y en donde es posible también encontrar material que versa sobre las ciudades lineales chilenas y referencias a los contactos que Carvajal Miranda tiene con Soria y Mata y González del Castillo.



Fig. 3: Ciudad Lineal en el plano callejero de Madrid, 1979.

Alrededor de los años 40 y después de cerca de cinco décadas de actividades no desprovistas de dificultades financieras y administrativas que ya se habían hecho presente a partir de la merma de los ingresos a raíz de la baja captación de recursos financieros, la Compañía Madrileña de Urbanización -creada en 1894 para ejecutar el proyecto lineal- logra construir en la franja rural del noreste de Madrid, 5 de los 48

kilómetros considerados en el programa original formulado por Soria y Mata. Este programa pretende originalmente enlazar pequeñas localidades del extrarradio rural, dibujando un gigantesco anillo arterial en torno al núcleo consolidado de Madrid. Los problemas surgidos por las inestabilidades políticas que padece la España de inicio de siglo que desembocaran en la Guerra Civil española (1936-1939), la misma emigración a Chile de la rama principal de los descendientes de Arturo Soria al término de este conflicto, la venta de los activos de la empresa constructora y la crítica situación económica que padece la España de la época, son algunas de las circunstancias que liquidan definitivamente la ejecución plena del proyecto lineal. Más allá de sus logros e influencias en el quehacer urbanístico europeo, esta práctica madrileña se constituye en la referencia fundamental que utiliza Carlos Carvajal Miranda para formular sus propuestas en Chile.

Notas

- [1] Entre las propuestas urbanas formuladas para la ciudad de Santiago de Chile en las primeras décadas del siglo XX –descontando las presentadas por Carvajal Miranda- es posible mencionar las que fueron elaboradas por la Comisión Mixta Parlamentaria (1912), E. Coxhead (1913), A. Mackenna (1915), I. Valdés (1915), J. L. Mosquera (1918), A. Shade (1923), C. Pinto (1924), L. Phillips (1925), J. Lambert (1929) y, por último, la que propone K. H. Brünner (1932) y que sienta una inflexión en la historia urbanística de esta ciudad. Después viene un período de larga sequía propositiva, en donde las instituciones públicas se harán cargo de los asuntos urbanísticos.
- [2] Este lema constituye el quinto de los *“Diez principios fundamentales de la Ciudad Lineal”* (1913). Había sido tomado literalmente de la novela *L’anno 3000: sogno*, del médico higienista y antropólogo italiano Paolo Mantegazza (1831-1910). COLLINS, George et al. *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. Ediciones Revista de Occidente, Madrid, 1968.
- [3] COLLINS, idem.
- [4] HALL, Peter. *Cities of Tomorrow*. Blackwell, Oxford, 1994, p.113

2. Las colonias agrícolas lineales

El primer contacto entre Carvajal y Soria surge en un momento en que el debate sobre la ciudad se encuentra en plena ebullición. Según Sambricio, este debate lleva a la incorporación, a partir de 1904, de un ajuste en los planteamientos lineales a través de las influencias que ejercen las ciudades jardín de origen inglés, belga y norteamericana sobre la ciudad lineal española y que lleva a González del Castillo a señalar que existen dos tipos de ciudades jardín, las satélites de origen inglés y las lineales de origen español^[5].

Nacido en la localidad de Freirina (Provincia de Vallenar, Región de Atacama) el mismo año en que Benjamín Vicuña Mackenna emprende las reformas en el trazado urbano heredero de la cuadrícula colonial de la ciudad de Santiago de Chile, Carlos Carvajal Miranda, después de abandonar la carrera naval y obtener el título de ingeniero, desempeña altos cargos en la Administración pública. Como activo participante de un período de intenso debate urbanístico, su adelantamiento en algo más de una década a las vanguardias europeas en la aplicación “práctica” de la teoría lineal constituye un buen dato a tener presente en el ejercicio propositivo de Carvajal Miranda. Con el paso de los años y junto con el español Hilarión González del Castillo y el francés Georges Benoit-Lévy creador de la *Association Internationale des Cité Linéaires*, se transforma en uno de los principales promotores de las ideas de Soria y Mata. Si para las

vanguardias europeas -CIAM y *desurbanistas* rusos, principalmente- se presenta como una metodología propicia para el ordenamiento de la industrialización de las áreas rurales, para Carvajal Miranda el argumento lineal posibilita el tratamiento y la corrección de las problemáticas que surgen por el crecimiento de las ciudades y para asegurar las ventajas que promovería la ocupación racional del alargado y estrecho territorio chileno^[6].

Durante el Primer Congreso Científico Panamericano, que se lleva a cabo en la ciudad de Santiago de Chile entre diciembre de 1908 y enero de 1909, Carvajal tiene la oportunidad de exponer sus ideas lineales^[7]. Inspirado en los escritos y realizaciones alcanzadas hasta esos años por Soria y Mata en la capital peninsular, formula propuestas que persiguen la solución del problema de la vivienda social. Aspectos que le convierten en uno de los pocos urbanistas sudamericanos mencionados por las historias urbanísticas europeas al uso. En el Congreso Agrícola del año 1913, nuevamente tiene la oportunidad de plantear el tema lineal^[8]:

Yo he preconizado en mi folleto de Arquitectura Racional de las ciudades i soi [sic] partidario que estos ensanches de ciudades debieran hacerse a lo largo de los caminos, en la forma de la Ciudad Lineal de Madrid, creada por el ilustre español don Arturo Soria, ya sea para facilitar la construcción de casas baratas o para constituir la pequeña propiedad agrícola; pero que su base sea un ferrocarril eléctrico o a vapor con expropiación [sic] forzosa a ambos lados de la línea...

En términos generales, la primera colonia agrícola lineal proyectada por Carvajal Miranda en 1909, se desarrolla entre la Plaza Italia y los Baños de Apoquindo -zona oriente de la capital chilena pegada a los cordones pre-Andinos- como una larga franja de manzanas vertebradas por una avenida central y por la cual circula un sistema de tranvías. Además de su naturaleza urbanística, esta propuesta promueve la pequeña propiedad rural con el objetivo de corregir el problema de desempleo urbano y el bajo rendimiento productivo que observan por aquellos años las actividades agrícolas del país. Este carácter empareja las colonias agrícolas lineales con las utopías sociales del siglo XX -las de Robert Owen y Charles Fourier, por ejemplo-. No obstante recibir el apoyo expreso del gobierno central y la anuencia de los propietarios para expropiar los terrenos requeridos, problemas surgidos entre los financistas belgas interesados en gestionar el sistema de tranvías y el municipio santiaguino, y también el fallecimiento del Presidente de la República Don Pedro Montt circunstancialmente impidieron la concreción y el desarrollo de esta primera colonia agrícola lineal chilena. Años más tarde, el mismo Carvajal Miranda propone estas colonias de naturaleza agrícola para ordenar la ocupación urbana del extrarradio de Santiago y el ordenamiento de los corredores regionales de transporte.^[9]

En algunas publicaciones chilenas y españolas de la época, queda registrado el esfuerzo desplegado por Carvajal para plasmar los proyectos lineales; por algo más de treinta años bregará con más entusiasmo que eficacia, en los despachos ministeriales, en la prensa y en encuentros nacionales e internacionales exponiendo los beneficios de variada índole que puede generar la ejecución de los proyectos lineales. A pesar de sus escasos logros, la revisión del ejercicio propositivo de Carvajal Miranda nos permite contrastar las propuestas con las reales posibilidades de transformación al cual optan las ciudades y de los recursos económicos y financieros dispuestos para ello. Asimismo, constituye un buen ejercicio para superar los tópicos y desconocimientos que existen sobre la historia urbanística chilena.

Notas

- [5] SAMBRICIO, Carlos. *De la ciudad lineal a la ciudad jardín*. Revista Ciudad y Territorio N° 94, IEAL, Madrid, 1992.
- [6] De modo espontáneo y por las restricciones impuestas por la geografía del país, los ferrocarriles - "ferrocarriles pobladores", los llamaba Carvajal- han reafirmado la natural configuración lineal del sistema de ciudades del tercio central del territorio chileno.
- [7] CARVAJAL MIRANDA, Carlos. *La arquitectura racional en las futuras ciudades como solución práctica al problema de la población*. Ed. Barcelona, Santiago, 1912.
- [8] CARVAJAL MIRANDA, Carlos. *Reformas necesarias a la ley de habitaciones para obreros*. Imprenta Kosmos, Santiago, 1913.
- [9] GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. La Ciudad Lineal en Chile en Revista de Ciudad Lineal, Madrid, N° 500, pp. 369-372. Otros artículos relacionados con el tema en el mismo año son: "El proyecto de transformación de Santiago" en Revista Zig-Zag, Santiago de Chile N° 398 y "La transformación de Santiago" en el diario El Mercurio, Santiago. Asimismo "La Ciudad Lineal en Chile" en Revista Ciudad Lineal, Madrid, N° 796, p. 3 - 5. Esta publicación -editada con algunas interrupciones entre 1897 y 1932, primero como diario y después como semanario- constituye la primera publicación europea especializada en temas urbanísticos. La Revista alemana Der Stadtebau y la inglesa Garden Cities se publican a partir del año 1904.

3. La ciudad lineal del Centenario

La única versión propiamente urbana de la propuesta lineal formulada por Carvajal Miranda, se encuentra inscrita dentro de un período rico en manifestaciones que persiguen la introducción de reformas en los usos del suelo y en la estructura viaria básica de la ciudad interior de Santiago de Chile. Por aquellos años, ésta iniciaba un crecimiento más allá de sus límites "naturales" que habían contenido la expansión del siglo XIX: el cuadrilátero dibujado por el río Mapocho, el Zanjón de La Aguada y el rígido trazado del ferrocarril de circunvalación. Los proyectos de transformación que expresan estas manifestaciones de índole institucional y privada, a modo de réplicas de las actuaciones llevadas a cabo por el barón Haussmann en París del fines del siglo XIX, se fundan en la triangulación del tejido urbano mediante la apertura de diagonales o ejes radiales que articulan y conectan los principales artefactos funcionales emplazados en el casco fundacional con las áreas de borde.

Avalada por la Sociedad Central de Arquitectos y por el Consejo de Bellas Artes, el proyecto lineal de Carvajal plantea también la configuración del borde urbano del primer ensanche del siglo XX, aplicando los principios fundamentales desarrollados por Soria y Mata en el extrarradio rural de Madrid:

"La Avenida del Centenario [llamada así en conmemoración de los primeros cien años de la República] servirá de eje a la Ciudad Lineal [de Santiago de Chile] se extenderá a derecha e izquierda, dividiéndose al efecto el terreno en lotes que serán vendidos a largo plazo, y en la que se construirán fincas independientes, sanas, alegres, cómodas, rodeadas de jardines y arbolado, aplicándoles allí la fórmula ideal de la urbanización (...) para cada familia una"^[10].

Según datos proporcionados por la revista Ciudad Lineal N° 500 de 1912, esta Avenida del Centenario discurre paralela al camino de cintura diseñado por el Intendente Vicuña Mackenna durante su mandato municipal, a lo largo del último tercio del siglo

XIX. Entre medio se emplaza el rígido trazado ferroviario de circunvalación, como si de una muralla medieval se tratase. Aunque obtuvo del Parlamento las licencias para expropiar los terrenos necesarios para el inicio de las obras y las concesiones requeridas para asegurar el desarrollo de las actividades económicas derivadas de la urbanización del sector, esta ciudad lineal quedó detenida en la fase proyectual. La cuestión es saber cómo hubiese sido la naturaleza de la expansión de Santiago de Chile de haberse aplicado esta concepción lineal.

En la década del cuarenta del siglo XX, mientras los herederos de Arturo Soria –sus nietos Arturo y Carmelo- empujados por la Guerra Civil española emigran a Chile, dedicándose a la divulgación de la obra literaria de poetas españoles de la llamada Generación del 27 y de jóvenes escritores del país^[11], la construcción de la ciudad lineal madrileña queda definitivamente detenida, en un momento en que el crecimiento físico insinuaba su anexión a la gran ciudad. Por aquellos mismos años, la huella propositiva de Carvajal Miranda, dibujada a lo largo de más de tres décadas, comienza a diluirse hasta quedar reducida a una serie de artículos y planos dispersos en revistas técnicas y periódicos locales. Aunque las problemáticas que la motivaron permanecen sin corrección y su contenido ha quedado atrapado en el maximalismo de las utopías, cuestión propia del urbanismo *precientífico*, su lectura nos aproxima a la memoria territorial de Chile y urbana de la ciudad de Santiago de Chile.



Fig. 4: Ciudad Lineal de Centenario. En proyecto de transformación presentado por la Sociedad de Arquitectos de Chile. En Diario El Mercurio, 28 de julio 1912.

Notas

[10] GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión, op.. cit. 6

[11] EDWARDS, Jorge. *El patio*, Santiago de Chile. Eds. Ganimedes, p. 21.

4. Variaciones de la idea lineal

Amparado, tal vez, en vínculos institucionales tal cual pueden ser la logia masónica por ejemplo, Carvajal Miranda establece los primeros contactos con Arturo Soria y Mata en el año 1906. Relación fructífera que perdura fluidamente hasta el fallecimiento del urbanista hispano el año 1920 y cuyo resultado es la formulación de los siguientes proyectos de naturaleza lineal:

- **1909: *Colonia Agrícola Lineal desde Plaza Italia hasta los Baños de Apoquindo***, emplazada en el extrarradio del oriente de Santiago de Chile. Dificultades de orden administrativo y financiero impidieron su concreción. Esta propuesta inspira a Hilarión González del Castillo para plantear una ciudad lineal cuyo trazado enlaza Madrid con la Sierra de Guadarrama;

- **1912: *Ciudad Lineal de Centenario***: propuesta de ordenación anular del primer ensanche del siglo XX de Santiago de Chile, incorporada en el Proyecto de Transformación de la Sociedad Central de Arquitectos. Algunas de sus ideas, tales como la apertura del tejido de las piezas centrales y aperturas de radiales se encuentran presentes en proyectos posteriores formulados por urbanistas extranjeros y locales. Este proyecto lineal ha sido convenientemente reseñado por la prensa local de la época;

- **1924: *Gran Población Lineal Jardín de Santiago a San Bernardo***: este es un trazado que se extiende a lo largo de 13 km., entre el Zanjón de la Aguada (en el borde sur de la gran ciudad de la época) y esta pequeña localidad del extrarradio rural asentada en la orilla norte del río Maipo, fundada en el siglo XIX por Bernardo O'Higgins con el objetivo de controlar el sistema de canales de irrigación que trasvasan aguas desde el río a las zonas agrícolas. Esta propuesta es presentada, años más tarde, a la consideración de la Liga de las Naciones y que Claude Benoit-Levy se preocupa de reseñar en sus escritos. La actual ocupación del suelo y su relación con los ejes de transporte carretero y ferroviario registran alguna influencia del esquema lineal;

- **1929: *Colonia Agrícola Lineal Santiago a Maipú***: concebida para marcar el gran acceso occidental de la ciudad; también, se presenta como una alternativa urbanística de las poblaciones obreras y casas baratas de los suburbios.

Estas cuatro primeras propuestas urbanas planteadas por Carvajal Miranda entre los años 1908 y 1929, coinciden con la dirección que toma el crecimiento de la ciudad de Santiago de Chile a lo largo del siglo XX;

- **1929: *Colonia Agrícola Lineal Santiago-Puerto Montt***: vertebrada por la red sur del ferrocarril, su gran extensión también es una propuesta para el desarrollo agroindustrial del país. En 1924, el grupo francés *Ascoral*(CIAM), plantea una propuesta similar: las "ciudades rutas"; y

- **1939: *Colonia Agrícola Lineal Santiago-Concepción***: el inicio de la construcción de la carretera nacional que une Santiago con el territorio sur reaviva las posibilidades de concreción del discurso lineal. A pesar de ello no superará el resultado alcanzado

por anteriores proyectos.^[12]



Fig. 5: Carlos Carvajal Miranda. Caricatura publicada por la prensa local de la época, igualándolo irónicamente con imágenes de Eugène Haussmann, el gran urbanizador del París de fines del siglo XIX. En Diario Ilustrado de Santiago, c. 1912

Nota

[12] En los años veinte, el futuro Presidente de la República Pedro Aguirre Cerda se interesa en las propuestas de Carvajal. Sin embargo, su fallecimiento el año 1941 y el consiguiente cambio de gobierno, conspiraron en contra de la aplicación de los proyectos lineales, en un momento en que la Administración central estudia la conveniencia de su aplicación.

5. Palabras finales

La falta de concreción de los proyectos lineales atrapa tres décadas de ejercicio

propositivo en decisiones políticas y en la falta de medios financieros. Aunque ha sido valorada convenientemente por especialistas europeos y norteamericanos, la obra de Carvajal Miranda permanece totalmente olvidada y carente de estudios y valoraciones en su propio país. Mientras tanto, la ciudad de hoy incapaz de reproducirse a sí misma, se extiende anexionando el paisaje y las pequeñas localidades del extrarradio; la idea de lugar ya no comparece en las plazas y calles de las nuevas urbanizaciones; tampoco pareciera que los viejos conflictos están en vías de corrección. Antes bien, la baja calidad ambiental de la ciudad deteriora el carácter de la propia sociedad y de sus instituciones públicas, pero pareciera que carece de la fuerza necesaria para promover propuestas alternativas similares a la urbanística de bordes que, en su momento y a su manera, formula Carvajal Miranda^[13].

Nota: Con el fin de agregar mayores antecedentes sobre la Ciudad Lineal del Centenario, se presenta en Memoria Histórica de este número 20 de Revista de Urbanismo, un artículo publicado por Hilarión González del Castillo en la Revista Ciudad Lineal N° 500 de 1912, que forma parte del valioso material cedido al investigador autor de este artículo por el ingeniero Arturo Soria y Puig, bisnieto del urbanista madrileño.

Nota

[13] Artículo ampliado y corregido de original publicado en la Revista DANA N° 37 / 38, Documentos de Arquitectura Nacional y Americana del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Buenos Aires, 1995, pp. 64 a 69. También existe una versión primera de este artículo en la Revista de Indias N° 198, CSIC, Madrid, 1992

6. Bibliografía

- CARVAJAL MIRANDA, Carlos. *La arquitectura racional en las futuras ciudades como solución práctica al problema de la población*. Ed. Barcelona, Santiago, 1912.
- CARVAJAL MIRANDA, Carlos. *Reformas necesarias a la ley de habitaciones para obreros*. Imprenta Kosmos, Santiago, 1913.
- COLLINS, George et al. *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. Ediciones Revista de Occidente, Madrid, 1968.
- EDWARDS, Jorge. *El patio*, Santiago de Chile. Eds. Ganimedes.
- GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. "La ciudad lineal en Chile". *REVISTA CIUDAD LINEAL*. Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), Madrid Año XVII N° 500. 20 de Octubre de 1912 pp. 369 a 372.
- HALL, Peter. *Cities of Tomorrow*. Blackwell, Oxford, 1994.
- MANTEGAZZA, Paolo. *L'anno 3000. Sogno di Paolo Mantegazza*. Editori di Comunicazione, 2007, 159 p.
- SAMBRICIO, Carlos. *De la ciudad lineal a la ciudad jardín*. Revista Ciudad y Territorio N° 94, IEAL, Madrid, 1992.

