

# LA CIUDAD LINEAL, víctima de la especulación

Mientras las ideas urbanísticas de Arturo Soria son aplicadas en otros países, su realización parcial en Madrid tiende a desaparecer

por Bernardo de Arrizabalaga



—¿Arturo Soria?

—Sí; doble aquí, a la derecha; luego, todo seguido, hasta que encuentre los rales del tranvía: ésa es.

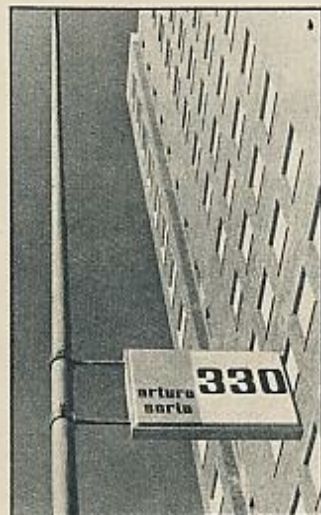
Preguntábamos por el personaje, pero todo lo que su nombre, Arturo Soria, evoca en el madrileño medio de hoy es la idea de una calle, ancha, larga y absurdamente descuidada que bordea Madrid por su cara Nordeste.

Muchas son las calles de Madrid que llevan nombres y apellidos de hombres ilustres. En todas ellas fue la ciudad la que puso su corazón, su gratitud o su sentido de la justicia —cuando no su veleidad o adulación oportu-

nista— en esos rótulos azules. Pero en el de «Arturo Soria» hay algo más: es el propio corazón del personaje quien creó la calle, una calle que era la columna vertebral de sus ideas urbanísticas.

La idea fundamental de Arturo Soria y Mata, en 1882, era la «Ciudad Lineal». Frente a la concepción tradicional, arcaica, de la ciudad que se cierra sobre sí misma en círculos concéntricos, fuente de hacinamientos, dificultades de tráfico, discriminación y, sobre todo, especulación del suelo, Arturo Soria propone:

*“Una sola calle de 500 metros de anchura y de la longitud que*



Si Arturo Soria levantara la cabeza, diría: **“ESTO, NO: MI CIUDAD LINEAL NO ERA HACIA ARRIBA...”**.

fuere necesaria —entiéndase bien, de la longitud que fuere necesaria—, tal será la ciudad del porvenir, cuyos extremos pueden ser Cádiz y San Petersburgo, o Pekín y Bruselas. Pónganse en el centro de esa inmensa cinta ferrocarriles y tranvías, cañerías para el agua, el gas y la electricidad, estanques, jardines y, de trecho en trecho, pequeños edificios para los diferentes servicios municipales, de incendios, de limpieza, sanidad, seguridad y otros, y quedarán resueltos de una vez casi todos los complejos problemas que engendra la vida urbana de grandes masas de población”.

Toda la ciudad queda de este modo en contacto con el campo, y éste, a su vez, se «urbaniza». Los transportes, el tráfico, la dis-

tribución de energía, agua y servicios se simplifican y abaratan. Desaparece la tremenda lacra social de la especulación del suelo. El suburbio ya no es posible. Y nada se diga de la salubridad pública.

Arturo Soria, lejos de situar sus proyectos en la tierra del ensueño, piensa en el Madrid concreto de su época, en esa ciudad que adivina ha de crecer y volverse monstruosa en el futuro si una idea y una voluntad no encauzan su canceroso desarrollo. “Ruralicese Madrid —dirá— comenzando seis de estas ciudades lineales en su actual perímetro y en las direcciones de Fuenarrabal, Hortaleza, Barajas, Villaverde, Vallecas y Pozuelo”.

Hay un interesante folleto, *La Ciudad Lineal*, antecedente de un urbanismo actual (Colección Cuadernos Ciencia Nueva), escrito por Fernando de Terán. De él tomamos los datos para este trabajo. Uno ha leído este folleto, no sin nostalgia, entre Cibeles y Castelar, en uno de esos



ARTURO SORIA

Arturo Soria y Mata nació en Madrid el 14 de diciembre de 1844. Desde los estudios del Bachillerato revela especiales aptitudes para las matemáticas. Ingresó, impelido por la escasez de medios económicos de su familia, en Telégrafos y en el Instituto Geográfico, sucesivamente. Es destinado a Santander y a La Granja. En este último lugar ayuda a los revolucionarios, distribuyendo la arriesgada correspondencia que recibe de los políticos exiliados. Entre ellos, Manuel Becerra, su antiguo profesor de Matemáticas, al que sucedió en la cátedra. El Gobierno revolucionario de 1868 le nombra secretario de los Gobiernos Civiles, primero de Lérida, y después de Orense y La Coruña. Pasa, más tarde, a la Secretaría del Gobierno Civil de Puerto Rico, donde aplica la Ley de Abolición de la Esclavitud, enfrentándose con fuertes intereses creados, y libera a 355 negros, antes de dimitir de su cargo. De regreso en España, al abdicar Amadeo de Saboya la corona, el 11 de febrero de 1873, vota por la República en las Cortes. Caída la República, se separa de la política activa para dedicarse a empresas industriales, estudios matemático-geométricos, trabajos científicos, divulgación periodística, filosofía e investigación. Establece en 1875 el primer tranvía de Madrid. Inventa las redes telefónicas urbanas antes de que fueran establecidas en los Estados Unidos, pero el Gobierno, desconfiando de sus ideas revolucionarias, no juzga oportuno poner en sus manos tal medio de comunicación. Independientemente de sus proyectos urbanísticos, de transportes, etcétera, Arturo Soria brilló en campos tan dispares como la filosofía, el periodismo, la geometría (ciencia que le debe el descubrimiento de la unidad de origen de los cuerpos poliédricos). Murió en la Ciudad Lineal, de Madrid, por él creada, el 6 de noviembre de 1920.



atascos circulatorios tan frecuentes en Madrid como el socavón callejero. Y pensaba: "Una sola calle de 500 metros de anchura..."

Cansado de predicar en el desierto, Arturo Soria decide, en 1892, pasar a la acción. Logra que las Cortes aprueben su proyecto de «Ferrocarril-tranvía, de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo». En 1894 constituye la Compañía Madrileña de Urbanización (C.M.U.), uno de cuyos objetivos es «el establecimiento y explotación de ciudades lineales». Se propone realizar en seis u ocho años, «modestamente y despacio», la obra de una ciudad lineal de 30.000 almas de población y 50 kilómetros de extensión. Crea una publicación periódica, *La Ciudad Lineal, Revista de Higiene, Agricultura, Ingeniería y Urbanización*, que durará treinta y cinco años. En ella difunde sus ideas, las da publicidad, informa a los

accionistas y al público en general, da cuenta detallada de ingresos, pagos, etcétera, e invita a la gente a que suscriba acciones de su proyecto.

En 1906, la Compañía Madrileña de Urbanización había construido los 18 primeros kilómetros de vía férrea, desde el barrio de la Concepción hacia el Norte; ya estaban edificadas las trescientas primeras casas, así como también una iglesia y un centro de diversiones, integrado por teatro, frontón, restaurante, pistas de deportes, etcétera. En 1911 se publica el librito titulado *Datos acerca de la Ciudad Lineal*, donde se informa al público acerca de una Ciudad Lineal de cinco kilómetros de longitud, 680 casas y 4.000 habitantes fijos totalmente en marcha.

Tan sólo estos cinco kilómetros se llegaron a terminar, aunque la C. M. U. tenía terrenos comprados para prolongarla hasta Vallecas. De haberse realizado la idea de Arturo Soria, hoy rodearía a Madrid un gigantesco

anillo verde. En efecto, sólo en esa parte realizada del proyecto, según la *Guía de la Ciudad Lineal* de 1930, el número de árboles plantados por la C. M. U. sobrepasaba el millón. ¡Hoy quedan 1.115!

Las teorías de Arturo Soria tuvieron enorme eco y aplicación en todo el mundo. Hasta el extremo de que Stalingrado se construyera sobre un modelo lineal, y surgieran mil variantes y proyectos basados en su idea.

«Entre los primeros —citamos a Terán—, y dejando a un lado la Ciudad Lineal de Madrid, de tan dificultosa realización sólo parcial, recordemos los proyectos de González del Castillo para la expansión de Londres y la reconstrucción de Bélgica; los promovidos o apoyados por Benoit-Levy (presidente de la Asociación Internacional de las Ciudades Jardines Lineales), en Francia (uno de Henri Prost, que cubría toda la Costa Azul, de Marsella a Génova; otro de León Francq, de París a St. Germain, de 12 ki-

lómetros de largo; otro en el Congo francés, de Brazzaville a Pint Noire; otro de Marcel Simon de 50 kilómetros, de Bruselas a Charleroi; un esquema lineal para la extensión de París, etcétera); los entusiastas esfuerzos chilenos, que estuvieron varias veces a punto de cuajar en diversas realizaciones en aquel país; el tipo soviético de Ciudad Lineal Industrial, con elementos tomados a Tony Garnier, y que parece haber sido el único realmente ejecutado (ensanche de Stalingrado, Magnitogorsk); la Ciudad Ferrocarril del Sahara propuesta en 1931 por Jean Raymond; el plan general del Gran Londres, que en 1938-1942 elaboró el grupo MARS en Inglaterra; las proposiciones de Hilbersheimer; la entusiasta adhesión de Le Corbusier al planteamiento lineal, y, finalmente, la alusión a numerosos proyectos recientes, más o menos utópicos, que suponen un esquema lineal, como la ciudad continua propuesta en 1956 por Malcolmsom, cuya espina dorsal

**SUAVIDAD  
RESISTENCIA  
ESTABILIDAD**



calidades sobresalientes  
de las nuevas

**INVOLCAS**

modelos

LISA-NOVA 2

y SUPER-NOVA 2/68

Pida una demostración a su proveedor habitual  
o solicite mayor información a:  
INVOLCA ESPAÑOLA - Apdo. 1386 - BARCELONA

## LA CIUDAD LINEAL

es una edificación continua de seis pisos con circulación y aparcamiento superpuesto ("Metro Linear City"). Entre las publicaciones que tratan de la Ciudad Lineal, y siguiendo también a Collins, destacan las siguientes: el artículo de Edith Elmer Wood, «The Spanish Linear City», aparecido en el *Journal of American Institute of Architects*, en mayo de 1921, donde se apunta ya la observación de que Soria fue un precursor de la Ciudad Jardín inglesa, anticipando muchas de sus características; la conferencia de 1924, en París, del famoso economista francés Charles Gide, en la que alabó a la Ciudad Lineal por la simplificación del tráfico de los recorridos, de los tiempos invertidos en ellos, declarando que la concepción era superior a la de la Ciudad Jardín; el libro de C. B. Purdom, *The Building of Satellite Towns*, de 1925; el de Thomas Adams, titulado *Design of Residential Areas*, de 1934; el de Goodmand, *Communitas*, de 1947, donde destaca la importancia de la forma en que la invención de Soria había anticipado los problemas del tráfico moderno, y, por último, las alusiones de Alomar en su *Teoría de la ciudad*, 1948, y la de Bidagor en *Resumen histórico del urbanismo en España*, de 1954.

Sin embargo, pese a la resonancia internacional que obtuvo, la Ciudad Lineal madrileña quedó estancada en esos cinco kilómetros que deberían constituir su orgullo. Y, lo que es quizá peor, amenazada por la ciega fiebre especulativa de la macroedificación. La Ciudad Lineal cobra hoy nueva actualidad, al haber sido aprobado por el Pleno municipal el Plan Parcial de Ordenación de la calle de Arturo Soria (espina dorsal de su Ciudad Lineal), Plan que ahora es sometido a información pública.

Contra este Plan municipal, don Arturo Soria y Espinosa, nieto del precursor del urbanismo moderno, presenta ante el Ayuntamiento de la capital española un escrito opositorio:

*"La Ciudad Lineal madrileña —dice— fue el intento de llevar a la práctica unos postulados urbanísticos a los que su fundador se atuvo en la medida de lo posible. Precisamente estos postulados le empujaron, como se puede comprobar en múltiples textos, a propugnar una serie de restricciones en el uso de los terrenos, con el fin de poner tra-*

*bas a la especulación. Aparte de que las justificase con razones de diversa índole, se encargó de hacerlas constar en los contratos de venta. De ello resulta que los terrenos de la Ciudad Lineal madrileña están sometidos a una servidumbre".*

Entre las restricciones adoptadas por Arturo Soria, en orden a evitar el abuso y especulación del suelo, figuran éstas: «La superficie construida no excederá de la quinta parte de la total del lote. Los edificios estarán a cinco metros, cuando menos, de la línea o líneas de fachada, excepto las porterías. La altura máxima de los edificios destinados a viviendas no excederá de 15 me-

En el documento, al que acompaña, entre otros, un escrito firmado en defensa de la Ciudad por numerosos arquitectos, ingenieros, urbanistas, historiadores y críticos, españoles y extranjeros, don Arturo Soria y Espinosa formula esta grave cuestión al Ayuntamiento de Madrid:

*"Sería interesante saber a quién beneficia el cambio de volumen de edificabilidad en la Ciudad Lineal y qué medidas se han tomado para evitar que la franja de terreno a ambos lados de la futura avenida de Arturo Soria se convierta en apetitosa presa especulativa".*

El problema que, a nuestro juicio, plantea el Plan de Ordenación es una cuestión de difícil equilibrio entre estos tres factores:

1.º La realidad jurídica de esas servidumbres impuestas a los terrenos de la Ciudad Lineal. O, por lo menos, caso de que fueran soslayables, la búsqueda de una fórmula eficaz que impida la especulación.

2.º La conservación, en la medida de lo posible, de este ejemplo urbanístico moderno, que, en cierto modo, pertenece ya al patrimonio de la humanidad entera.

3.º Si la Ciudad Lineal, «como consecuencia de la falta de atención, por un lado, y de las presiones de intereses especulativos, por otro, ha ido siendo desvirtuada hasta casi su total desaparición», los urbanistas y arquitectos que intervengan en la realización de este o de otro Plan de Ordenación tienen la grave responsabilidad de «recrearla», fusionando las directrices de su fundador con los avances técnicos y las necesidades demográficas de hoy.