

Singular y admirable aportación española al Urbanismo

# Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal

María José Muñoz de Pablo  
Doctor Arquitecto, profesora de la ETSAM

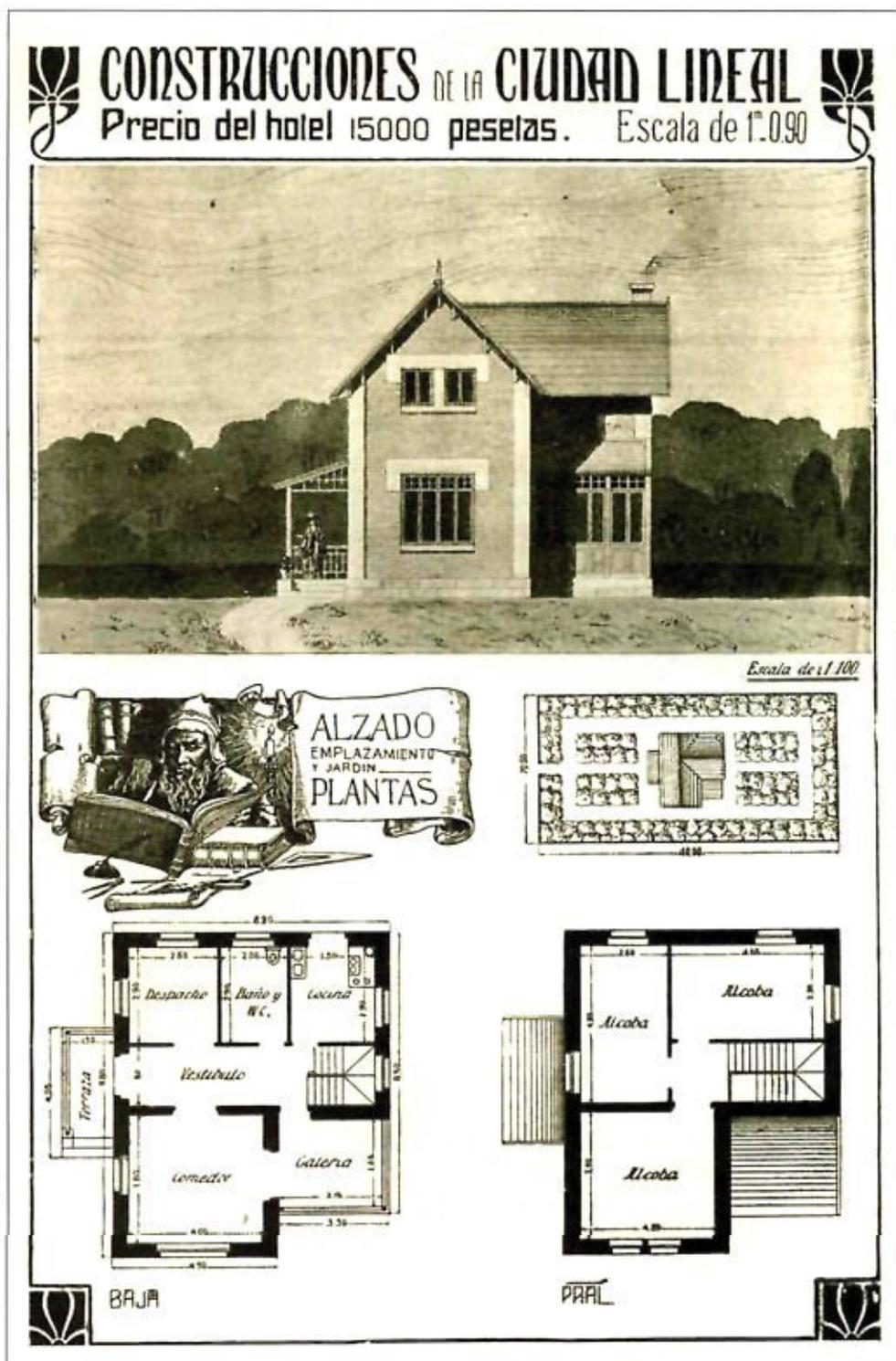
A finales del siglo XIX se empezó a construir la *Ciudad Lineal*, un proyecto innovador formulado desde la iniciativa privada en el que se incorporarían los adelantos técnicos del momento mediante la creación de un tejido urbano que ofreciera mayor calidad de vida a sus habitantes. Su artífice, **Arturo Soria y Mata**, fue a la vez ideólogo de la propuesta y promotor, al menos en parte, a través de la *Compañía Metropolitana de Urbanización* (1).

## Génesis de la idea

Durante los años 1882 y 1883, **Arturo Soria** publicó numerosos artículos en el periódico *El Progreso* sobre la reforma y evolución de Madrid. En estos escritos dará a conocer sus pensamientos sobre la nueva ciudad. Al igual que había sucedido unos años antes, tanto con **Mesonero Romanos** como con **Fernández de los Ríos**, nos encontramos a un cronista de la Villa como artífice primordial de la transformación urbana de Madrid, aunque en este caso los planteamientos trascenderán a la capital pues al ser conceptuales podrían ser aplicados en otros lugares.

Las duras críticas a las actuaciones municipales y el elevado coste que conllevan son el preámbulo de la disyuntiva planteada por **Arturo Soria** para presentar su proyecto: *Hay que optar, pronto y resueltamente, entre remendar el plano defectuoso de Madrid de hoy o hacer uno nuevo*. Su postura es clara y tajante, apues-

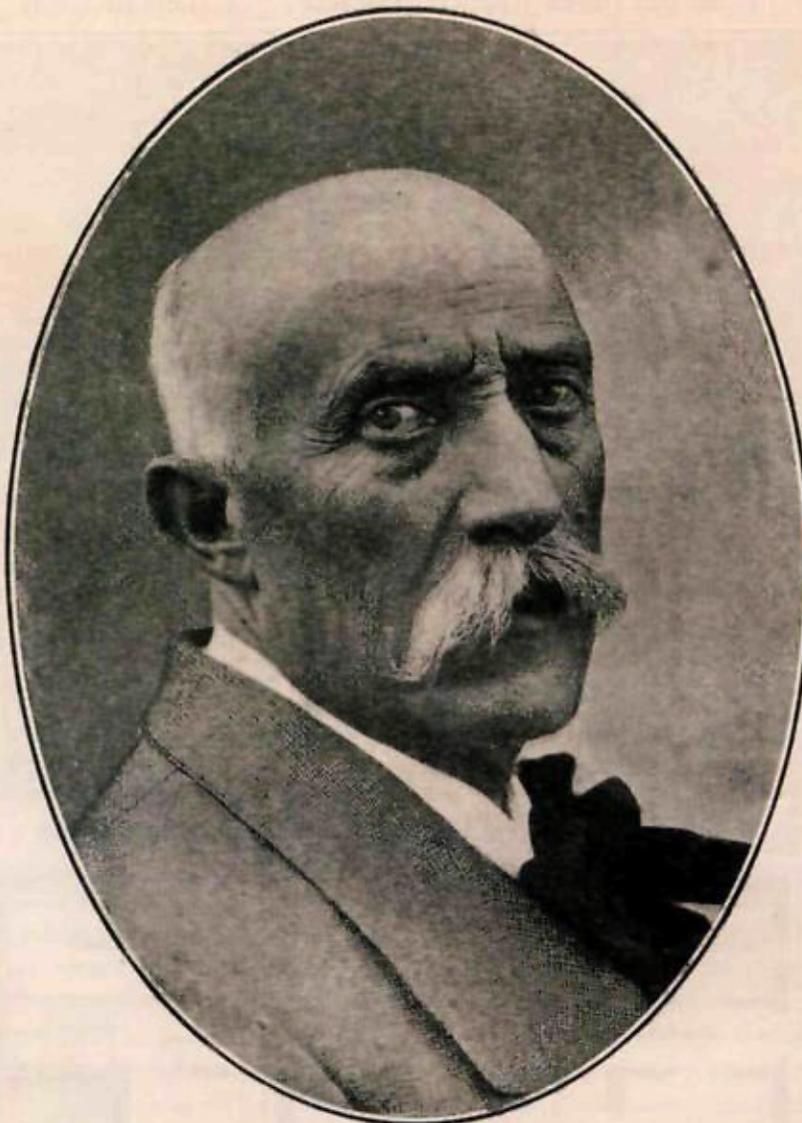
(1) Aunque la mejor fuente de información sobre la Ciudad Lineal son los numerosos escritos de Arturo Soria y las publicaciones de la Compañía Madrileña de Urbanización, para conocer el tema en profundidad se puede consultar: MIGUEL ÁNGEL MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, COAM, 1991; y JOSÉ RAMÓN ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, 1998.



Cartel de casa de tipo medio.



Tranvía de Ciudad Lineal y estación. 1911.



### 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

ta por la segunda opción. Convencido de que la forma de las ciudades es el origen de muchos de sus problemas intentará con su proyecto transformar la sociedad, proponiéndose destruir tanto la forma externa de la ciudad como su organización interior.

La descripción de la propuesta de la *Ciudad Lineal* es concisa: una sola calle de 500 metros de ancho y de longitud indefinida, tan larga como fuera necesario, trazada en línea recta; en el centro, las vías férreas y los tranvías; una única zanja para las canalizaciones subterráneas de agua, gas, calefacción, electricidad, teléfono, telégrafos, etc.; la calle, con estanques, jardines y edificios para los servicios municipales; por último, a ambos lados de la calle se elevarían las viviendas unifamiliares para todas las clases sociales, *cada familia su hogar completamente separado de los demás; un pedazo de terreno; por pequeño que sea, exclusivamente suyo, su parte de sol y de aire.*

Entre las ventajas enumeradas para convencer de la bondad de la *Ciudad Lineal* se encuentran su sencillez, economía e higiene, adecuación a los inventos del siglo, resolver el problema de transporte de personas y cosas, atajar el problema de alta mortalidad de las grandes ciudades y aunar las ventajas de la vida en el campo con las de la vida en la ciudad (*ruralizar la ciudad - urbanizar el campo*). A su vez, **Arturo Soria**, contrario al crecimiento concéntrico de la ciudad y de la distribución de las calles en cuadrícula, verá en la *Ciudad Lineal* la mejor forma de descentralización y el medio para acabar con la especulación del suelo.

Por otro lado, **Arturo Soria** entusiasmado con sus propias ideas se atreve a imaginar la colonización del espacio por las ciudades lineales dispuestas en una *inmensa triangulación* que colonizaría España y el mundo. A pesar de lo descabellado que pueda parecer la magnitud del proyecto así presentado, es un planteamiento precursor en cuanto que prevé que el futuro del urbanismo traspasará los límites del municipio para hacerse cargo de la ordenación del territorio.

### Ferrocarril-tranvía de circunvalación

Uno de los primeros pasos fue plantear la construcción de un ferrocarril en torno a Madrid que conectara los municipios de sus alrededores, unido a la Villa por un ramal subterráneo. En 1882, **Soria** se asoció con **Enrique Martos** y juntos solicitaron al Ministerio de Fomento per-

# FERRO-CARRIL-TRANVÍA

## CIRCUNVALACION DE MADRID.



Proyecto del ferrocarril-tranvía de circunvalación,

miso para estudiarlo. Les fue concedido en octubre de ese mismo año, pero aunque se realizó el estudio, e incluso se publicó un folleto explicativo del proyecto, la iniciativa no prosperó en ese momento. Años después se retomó la idea.

El 6 de agosto de 1892 se obtuvo autorización para construir y explotar por noventa y nueve años un ferrocarril de vía ancha que enlazase con la capital los pueblos de las inmediaciones. El trazado del ferrocarril circundaba la ciudad de Madrid a una distancia entre seis y ocho kilómetros. El anillo, de casi 50 km., no estaba cerrado, pues faltaba el tramo que uniría Fuencarral y Pozuelo a través de El Pardo, debido a la dificultad de atravesar terrenos pertenecientes al Patrimonio Real. El ramal de enlace con la Villa partía de El Pardo y se unía con la circunvalación junto a la necrópolis del Este. Las discrepancias entre la propiedad y las diversas adminis-

traciones sobre la ubicación de la estación subterránea donde se iniciaría la línea retrasaron la tramitación del expediente y llegarán a impedir su realización.

Arturo Soria vinculaba la construcción del ferrocarril-tranvía con el crecimiento de la población en los pueblos limítrofes debido tanto a la inmigración desde otras provincias como al traslado de los trabajadores a lugares más económicos, dada la facilidad de comunicación que les proporcionaría la puesta en servicio del nuevo medio de transporte. Era por tanto la ocasión perfecta para poner en práctica su idea de ciudad. De este modo la *Ciudad Lineal de Madrid* que en los escritos de Soria de la década anterior se esbozaba sobre seis líneas radiales desde el perímetro del Ensanche hasta los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Barajas, Villaverde, Vallecas y Pozuelo, adquirió forma anular, supeditándose su configuración al trazado del ferrocarril.

### *Compañía Madrileña de Urbanización*

Mientras se concretaba y aprobaba el proyecto del ferrocarril de circunvalación, Soria dedicó su tiempo en poner en marcha los medios e instrumentos que hicieran posible la realización de la costosa actuación que tenía en mente. Para reunir el capital necesario y comenzar los trabajos recurrió a la Prensa en busca de suscriptores que quisieran participar en la empresa. En julio de 1893 se publicó el primer anuncio dirigido a los futuros accionistas y el 3 de marzo de 1894 se constituyó la *Compañía Madrileña de Urbanización (CMU)*. Era una sociedad anónima con un capital social de dos millones y medio de pesetas, formado por 5.000 acciones de 500 pesetas. En los estatutos se enumeraban los numerosos negocios que pensaban desarrollar, que comprendía desde la compra-venta de terrenos

hasta la construcción, venta y arrendamiento de edificios, pasando por el abastecimiento de agua, la construcción y explotación del ferrocarril, la fabricación y venta de materiales de construcción etc., todas ellas misiones que se resumen en el último de los objetivos incluido en los estatutos: *El establecimiento y la explotación de Ciudades lineales, y de cualquier industria o invento que favorezca el desarrollo de la urbanización en los terrenos de la Compañía.*

La actividad de la Compañía comenzó con la compra de terrenos. El 16 de julio de 1894 se celebró el acto de inauguración de las obras, cuando solo habían transcurrido cinco meses desde que se formara la sociedad. En los primeros tiempos no obtuvo beneficios. La CMU decidió en abril de 1895 la compensación a la inversión de las 1.500 acciones inicialmente suscritas mediante un lote de terreno de 400 metros cuadrados en la *Ciudad Lineal*.

En poco tiempo los accionistas vieron como se revalorizaban sus parcelas. Arturo Soria compró a su antiguo socio su parte de la concesión del ferrocarril-tranvía de circunvalación y en mayo de 1896 transfirió la concesión a la CMU, tal como estaba previsto en los estatutos, a cambio de 3.500 acciones sin derecho a lote de terreno. De esa forma, se convirtió en el principal accionista de la sociedad, por lo que en todo momento tuvo el control casi absoluto de la empresa.

La compañía puso en marcha diversos negocios auxiliares, como tejares, viveros, talleres y almacenes de materiales de construcción, para rentabilizar al máximo cualquier trabajo efectuado. A su vez se creó la imprenta de la *Ciudad Lineal*. Su principal función era la difusión y propaganda de la empresa, pero además era un negocio. En ella se imprimieron todos los documentos de la Compañía, e incluso realizó trabajos para otras empresas editando carteles, programas y entradas para teatros y locales de espectáculos de Madrid.

Como vehículo de divulgación se encargó de imprimir diversos folletos donde se explicaba el nuevo concepto de ciudad, pero la difusión continua y detallada de las actividades de la Compañía se realizó a través de la revista *La Ciudad Lineal*, creada en 1897. Con anterioridad se hicieron públicos los trabajos efectuados, los movimientos económicos y los acuerdos del consejo de administración en diversos periódicos como *El Progreso*, *El Herald*, *La Correspondencia de España* o *La Dictadura*. Este último era un diario independiente subvencionado por la Compañía que estuvo en circulación en 1895 y 1896.

La CMU fue un modelo de transparencia en la gestión y en su revista *La Ciudad Lineal* se pueden constatar sus logros. Además, la publicación tiene el valor de ser la primera revista de urbanismo que se editó, al difundir artículos sobre otras

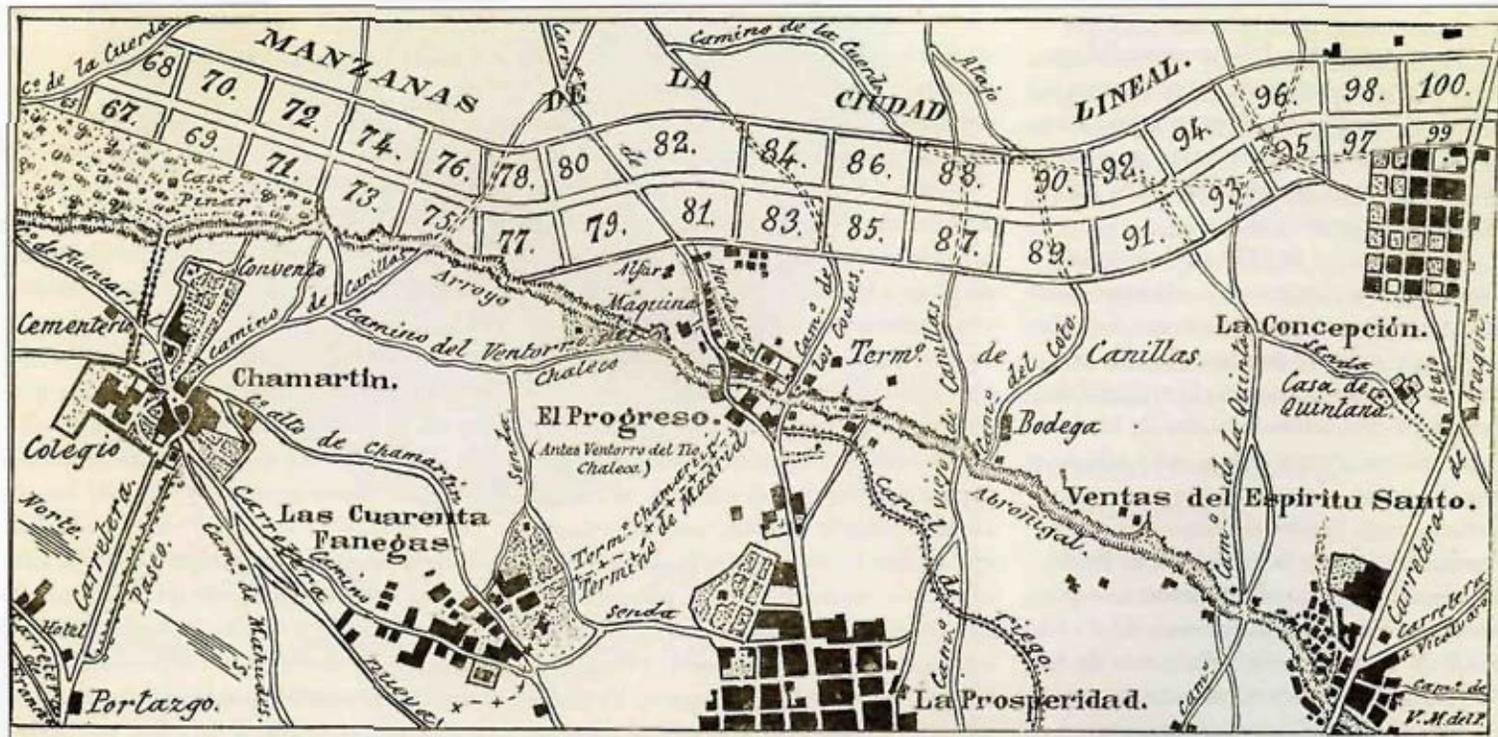
experiencias realizadas en diversos lugares de España, recogiendo las aportaciones urbanísticas extranjeras del momento. La revista se editó durante más de 35 años.

## Configuración sobre el terreno

La concreción formal del proyecto sobre los terrenos adquiridos de la que se llamó la primera barriada fue realizada por el arquitecto Vicente Muzas del Pintado en 1897. Elaboró un plano en el que dibujó la ordenación entre la carretera de Aragón y el camino de la Cuerda, situado en las proximidades de Chamartín, detallando el trazado de la calle principal y la disposición de las manzanas en sus márgenes.

La ordenación se adaptaba a las condiciones topográficas del territorio adquirido perdiendo la regularidad de los planteamientos teóricos. La línea recta defendida por Arturo Soria en sus escritos se transformó en una calle sinuosa de unos 5 kilómetros. Las manzanas perdían su regularidad debido a las curvas de la vía central y la conservación de algunos de los caminos que la atravesaban. Pero estos cambios no alteraban los principios fundamentales del proyecto, incluso podemos entenderlos como una mejora al romper con la monotonía del paisaje.

El tamaño de las manzanas se aproximaba a las dimensiones prefijadas en 1892, de 300 metros de largo de fachada a la calle



Plano de ordenación de la primera barriada.

principal por 200 de fondo. Las calles transversales tenían un ancho de 20 metros y la calle del fondo en contacto con el campo era de 15 metros. En 1898 se planteó la división de cada manzana en tres, abriendo nuevas calles transversales. Sus manzanas definitivas tendrán aproximadamente 100 por 200 metros. Este tamaño permitía la subdivisión en parcelas de menor tamaño. La de menor tamaño se fijó en 400 metros cuadrados, superficie correspondiente a un módulo de 20 por 20 metros. La agrupación de varios módulos permitía conformar parcelas de diferentes tamaños.

Las primeras obras emprendidas por la CMU fueron la explanación de los viales. A la vez que se realizaba el costoso movimiento de tierras se efectuó la canalización de las aguas por la calle principal. Aunque Soria había solicitado permiso para tomar agua para abastecer a la futura ciudad de la acequia del Este en 1893, no le fue concedido hasta septiembre de 1894. Para elevar el agua del canalillo del Lozoya fue necesario construir varios depósitos e instalar una máquina elevadora que se ubicó en la manzana 79, situada cerca de la carretera de Hortaleza en el medio de la primera barriada.

El suministro de agua no fue una realidad hasta 28 de noviembre de 1897. Entre tanto se sirvió de agua procedente de pozos privados de las inmediaciones. Posteriormente se prolongó la red y se ampliaron las instalaciones según fue

aumentando la demanda. El mismo día que se inauguró el suministro de agua se celebró la primera *Fiesta del Árbol*. Este evento, al que la Compañía dió gran importancia como muestra de su intención de convertir la *Ciudad Lineal* en un vergel, un cinturón verde en torno a Madrid, se siguió celebrando anualmente. La iniciativa se hizo muy popular y se extendió por otros municipios.

Se habían ejecutado las obras de urbanización imprescindibles, pero faltaba por hacer realidad uno de los elementos esenciales del proyecto: el medio de transporte que recorrería la calle principal y su conexión con la capital y con otros municipios. Intentando solventar el problema de comunicación, que sin duda ralentizaba el proceso de construcción en la barriada, la CMU se implicó en otros negocios ferroviarios que a su vez le aportaran beneficios económicos.

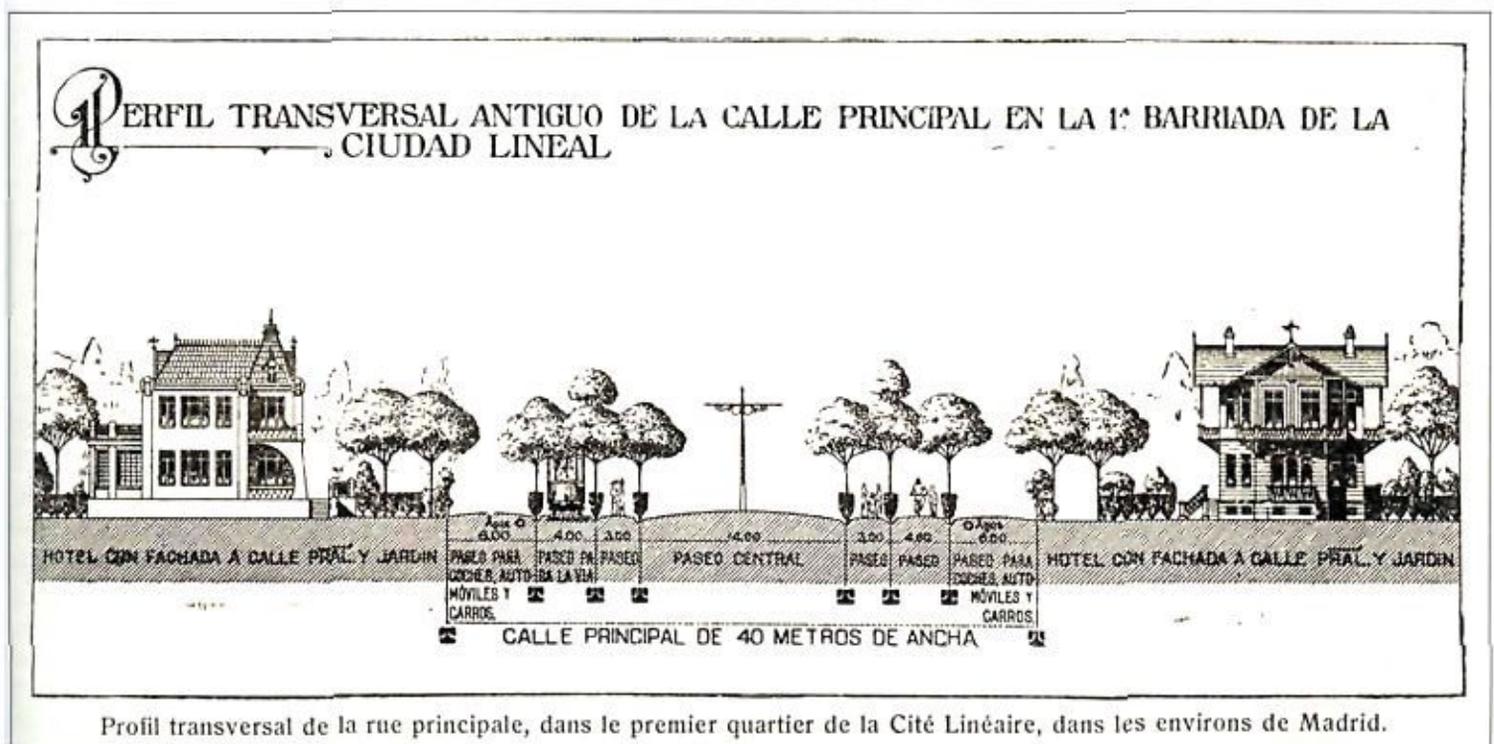
Olvidado el ferrocarril de circunvalación con el ramal de penetración en Madrid, germen de la *Ciudad Lineal* madrileña, tres líneas de tranvías conformaron el sistema de transporte y comunicación de la barriada: el tranvía de Cuatro Caminos a Tetuán, prolongado hasta Chamartín y la *Ciudad Lineal*, posibilitó la conexión por el norte desde octubre de 1898; al año siguiente se comenzó la explotación del tranvía que conectaba el sur de la barriada con Ventas; por último, en 1901, entró en

servicio la línea que unió las dos anteriores, que discurría por la calle principal de la *Ciudad Lineal*. En un principio los tranvías funcionaron con tracción animal, más tarde por tracción mecánica a vapor y en 1909 se instaló la tracción eléctrica en todas las líneas. Para el suministro de electricidad la CMU había construido una central eléctrica unos años antes. La puesta en servicio de la luz eléctrica en la calle principal se realizó en enero de 1906.

A principios de 1904, la CMU había presentado los proyectos de prolongación hacia el norte de la primera barriada hasta Fuencarral y el de la segunda barriada. Ambos proyectos habían sido realizados también por Vicente Muzas, pero no pasaron del papel. La traza de la segunda barriada preveía la prolongación de la ciudad por el sur hasta Vallecas, pasando por Vicalvaro. De haber sido construida en su totalidad, habría alcanzado 15 kilómetros.

## Construcciones de la Ciudad Lineal

Todas las edificaciones eran supervisadas por la CMU. La baja densidad de la ciudad se garantizaba con la construcción de edificios rodeados de jardines ajustados a una normativa establecida en 1898. La ocupación máxima de la parcela era del 10 por ciento y la superficie construida no podía superar el 20 por ciento de la super-



Sección transversal de la Ciudad Lineal.

Las acciones se pagan por mensualidades de 10 pesetas.  
El importe de los pagares se facilita a los que quieran construir su casa de-  
jando a la Compañía el beneficio de un 1 por 100.

# LA CIUDAD LINEAL



## Compañía Madrileña de Urbanización



Primera barriada de 4 kilómetros.

**Colocación segura del capital contribuyendo al bien material y moral de Madrid.**

**ACCIONES**  
de  
**500 pesetas**

**TERRENO**  
de  
**5.152 pies** a  
cada acción.  
Antes  
de dos años  
el pie de  
terreno  
valdrá más  
de **10**  
céntimos y  
el accionista se habrá  
reintegrado  
de todo su capital.

**PAGARÉS**  
desde **100 pesetas**  
en adelante  
al **8 por 100** anual  
garantizados  
con  
todo el haber social  
y construcciones  
hechas.

**INTERESES**  
pagaderos  
por trimestres

Publicidad de la Compañía Madrileña de Urbanización dirigida a los inversores.

ficie de la parcela. El retranqueo mínimo de la fachada a la calle principal era de 5 metros y la altura máxima de los edificios era de 15 metros.

Además en el contrato de compraventa se fijaban otras condiciones referentes a la ubicación de los pozos negros, a las rasantes de la calle, a los usos permitidos, etc. El loteo en parcelas de diferentes tamaños permitía la construcción de casas para distintas clases sociales dentro de una misma manzana. La compañía ofertaba la construcción de viviendas de distintos tamaños y precios con proyectos realizados por arquitectos que trabajaban para la CMU, aunque el propietario era libre de elegir a cualquier otro arquitecto para diseñar su vivienda. Reconocidos arquitectos como Mariano Belmás, Manuel Ortiz Villajos o Ricardo Marcos Bauza proyectaron casas para la *Ciudad Lineal de Madrid*.

Junto a las viviendas convivían parcelas destinadas a otros usos como dotaciones, comercios, almacenes y talleres, e incluso algunos no deseables en una zona residencial como granjas y establos. La posición de los equipamientos no estaba señalada de antemano, los propietarios tenían liber-

tad a la hora de decidir el destino de su parcela. Entre los equipamientos y edificios singulares que se construyeron en la *Ciudad Lineal* destacan la iglesia proyectada por Jesús Carrasco (1901-1904), el teatro y el casino diseñados por Marcos Bauza y Emilio Vargas (1904 y 1906), ubicados en el núcleo del llamado *Parque de Diversiones* en el que también se levantó un frontón (posteriormente transformado en un teatro de verano conocido como *El Kursal*), la plaza de toros ejecutada por Eugenio Jiménez Corera y Emilio Vargas (1907-1908), el velódromo o campo de deportes (1907-1910), y varios colegios de distintas instituciones religiosas, civiles y militares. Algunas de estas dotaciones fueron erigidas por sociedades filiales a la CMU.

### Epílogo

El momento de mayor esplendor de la *Ciudad Lineal de Madrid* se puede situar en torno a 1911. La poblaban 4.000 habitantes en unas 700 casas. Sin embargo, tras unos pocos años de bonanza se verá afectada por la crisis económica de la CMU. La sociedad se salvará de la quiebra al de-

clararse en suspensión de pagos en 1914. La superación de la crisis financiera, que perduró durante la primera guerra mundial, coincidirá con el fallecimiento de Arturo Soria en 1920. Los nuevos dirigentes de la Compañía marcarán un nuevo rumbo en la empresa que la alejará de los planteamientos teóricos de su fundador. No obstante la teoría de la *Ciudad Lineal* seguirá siendo difundida por Hilarión González del Castillo y por otros colaboradores.

Si bien la *Ciudad Lineal* ideada por Arturo Soria es acaso la más singular de las aportaciones españolas al urbanismo, poco queda de su puesta en práctica en el territorio madrileño. Tan sólo podemos ver la traza de sus calles inmersa en el tejido urbano. El desorbitado crecimiento de Madrid no sólo colmató el espacio entre el paseo de Ronda del Ensanche y la *Ciudad Lineal*, sino que avanzó por el este alejando el paisaje natural de la idílica ciudad. A su vez, las nuevas construcciones erigidas en su trama urbana, construidas con una normativa diferente a la impuesta por la CMU, que permite la vivienda colectiva y mayor densidad, han contribuido a desmantelar el proyecto original.

