



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

Centenario del fallecimiento
(Madrid, 15.XII.1844 - 6.XI.1920)

Arturo Soria y Mata

El utópico proyecto de la Ciudad Lineal fue la propuesta de Arturo Soria para acabar con la especulación que ya asolaba las ciudades a finales del siglo XIX.

■ *Texto: Centro de Publicaciones del Mitma*

Posiblemente influenciado

por los proyectos de los socialistas utópicos Owen y Cabot, Arturo Soria quiso hacer realidad la idea de una ciudad idílica en la que producción y consumo no estuvieran necesariamente unidos. El proyecto de Ciudad Lineal nace en 1886 con la pretensión de ruralizar la ciudad, acercándose también a la idea planteada previamente por Karl Marx. Sin embargo, el planteamiento de Soria es único pues, a diferencia de todos ellos, busca adaptar el modelo a un esquema de desarrollo que se opone a la idea de comunidad y defiende el crecimiento regional como la urbanización de zonas continuas. El proyecto no cayó en saco roto como tantas otras teorías; se comenzó a construir en Madrid utilizando para ello la financiación privada, concretamente de la mano del propio Soria, a finales del siglo XIX, pues su ideólogo fue también el promotor del proyecto a través de la Compañía Metropolitana de Urbanización (CMU). La idea nacía con la pretensión de trascender a la capital de

España, pudiendo ser ejecutada en otros muchos lugares para solventar el problema que, a su modo de ver, era la "forma" de las ciudades. Se atrevió incluso a imaginar la colonización del espacio con una triangulación de las ciudades lineales que podrían alcanzar la totalidad de España y el mundo entero. El proyecto preveía el urbanismo más allá de las fronteras, un eje que podría enlazar Bruselas con Pekín, o Cádiz con San Petersburgo. Estableciendo una gran Ciudad Lineal que uniera "cada ciudad de una provincia con sus vecinas, progresivamente a partir de la capital".

Contrario a la reorganización de la economía de un país mediante la distribución de la riqueza, obsesión de los liberales de la época que defendían el establecimiento de la revolución "por arriba", Soria sostiene otras ideas sobre el alojamiento obrero muy diferentes; defiende la ciudad paralela y no la que rodea un núcleo, pues posibilita independencia real en comparación a la Ciudad Jardín, propuesta por Howard, que nace como ciudad satélite.

Concibe la Ciudad Lineal en los alrededores de Madrid como una vía periférica de 48 kilómetros de largo y autonomía en todos los aspectos. La proyecta con un conjunto de servicios independientes para el transporte y la comunicación que la conectase con otros lugares, y también incluso una universidad, un teatro, un sanatorio, e industrias y



ex-
plota-
ciones
agrícolas.
Posterior-
mente
abandona-
ría su
pro-
yecto

inicial, que sería modificado abandonando la idea de construir una única arteria principal y evolucionando para convertirse en seis Ciudades Lineales desarrolladas en paralelo en dirección a Fuencarral, Hortaleza, Barajas, Villaverde, Vallecas y Pozuelo, como partes de una gran Ciudad Lineal de 48 kilómetros y con la intención de detener la emigración del campo a la ciudad, a través de la construcción de una ciudad en el campo.

Rompe también con la defensa del alojamiento obrero, pues defiende la necesidad de recuperar la naturaleza para todos, de manera que cada familia pueda poseer no solo un lugar donde vivir sino también un trozo de tierra y sol en donde pueda sembrar su huerta y disfrutar de un pedazo de jardín al aire libre.

El camino recorrido

Nació en el seno de una modesta familia, en Madrid, en el año 1844. Su brillantez le llevó a convertirse en un inteligente joven con vocación para ser ingeniero de caminos, ambición que no pudo conseguir pues, por incomprensibles razones, un miembro del tribunal de calificación vetó su acceso a la Escuela. Decidió entonces, por el año 1863, opositar al cuerpo de telégrafos en el que ingresó, pero al que pronto abandonó para preparar su ingreso en la Escuela del Catastro.

Su primer destino en el Catastro fue Navalcarnero, donde realizó prácticas de triangulación y geodesia que le llevaron a colaborar en el levantamiento de los planos de La Granja, trabajó también en las oficinas de Estadística de la Estación de Mediodía en las que por vez primera tuvo contacto con el ferrocarril, elemento prioritario en su vida y obra.

Su primer destino fue, en 1871, la isla de Puerto Rico, en el Caribe, donde ocupó el cargo de secretario del Gobierno Civil con la responsabilidad de poner en práctica la aprobada normativa para la abolición de la esclavitud. Las dificultades y presiones que encontró, le llevaron a dimitir tan solo un año después, y trasladarse al distrito de la Pequeña Antilla como representante en Cortes por la Quebradilla. Regresó a España en 1872 y fue entonces cuando llevó a cabo el primer experimento relacionado con los medios de locomoción, vinculando su vida a ellos desde ese momento. Con solo veintiocho años presentó ante el Ayuntamiento de Madrid un proyecto de tranvía con tracción animal que pretendió transportar viajeros y mercancías, enlazando las estaciones de Mediodía y del Norte con los mercados de la Cebada y de los Mostenses en Madrid.

Durante los años 1882 y 1883 publicó, en el periódico *El Progreso*, varios artículos en los

que planteaba una novedosa transformación de las ciudades y criticaba duramente las actuaciones municipales del momento y el elevado coste que conllevaban. Su visión sobre la evolución de Madrid era ya entonces la de "hay que optar, pronto y resueltamente, entre remendar el plano defectuoso de Madrid de hoy o hacer uno nuevo".

En 1886 propone lo que puede ser considerado como la última utopía del s. XIX y su gran obra: el proyecto de Ciudad Lineal, en la que concreta su idea ya antes expuesta teóricamente "cambiar no solamente el modo de vida de los ciudadanos sino también, y más profundamente, su manera de pensar". Una nueva ciudad ruralizada mediante la organización racional del territorio.

Para defender sus ideas emprende, ese mismo año, su carrera política, ligada a las corrientes progresistas. Se convierte en parlamentario y critica la gestión de la administración, centrándose en denunciar la mediocridad del transporte urbano. Fue también pionero en solicitar autorización para implantar los descubrimientos de Graham Bell sobre la telefonía y con ello desarrollar los medios de comunicación social.

Profundiza en la idea de que la ciudad industrial perpetúa los problemas de la tradicional e intenta proponer un modo de urbanizar que se separe de los esquemas clásicos, acercándose



a la reflexión de F.L. Olmsted en Estados Unidos cuando propugnaba la "ciudad separada". Soria creía que el problema estaba en la forma que adoptaban las ciudades y por ello la nueva ciudad debía transformarse, no solo de forma externa, sino también socialmente, implantando una nueva organización de la vida de los ciudadanos. Criticaba la distribución concéntrica y en cuadrícula de las ciudades, y defendía una ciudad lineal descentralizada para poner fin a la especulación del suelo. El proyecto pretendía que el urbanismo traspasara los límites del municipio y constituir, así, una autentica ordenación de todo el territorio, llegando incluso a imaginar la descabellada idea de la colonización del espacio por las ciudades lineales dispuestas en una inmensa triangulación, con la que se podría colonizar no solo España, sino el mundo y el universo.

La "ciudad lineal"

Se caracterizaría por su sencillez, economía, higiene y transporte, pues nacía con la idea de aunar las ventajas de la ciudad y del campo. Su pretensión era "ruralizar la ciudad – urbanizar el campo". El proyecto se basaba en una única calle en línea recta, tan larga como fuera necesario. Por su parte central pasarían las vías del tren y los tranvías. Se abriría una única zanja subterránea para canalizar por ella todos

los tubos de suministros: el del gas, el agua, el vapor destinado a la calefacción y cocinas, un tubo neumático para recibir cartas y paquetes, un hilo telefónico para la comunicación exterior y un cable eléctrico para la luz. Con bonitos jardines y estanques, a ambos lados de la calle se dispondrían las viviendas, todas ellas unifamiliares: "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". El método de adjudicación de las parcelas sería por sorteo, lo que posibilitaría la construcción de casas para diferentes clases sociales en la misma manzana. El propietario podría urbanizar su terreno contratando a los arquitectos de la CMU o con cualquier otro que eligiese libremente. Reconocidos arquitectos como Mariano Belmás, Manuel Ortiz Villajos y Ricardo Marcos Bauza proyectaron algunas de las casas de la Ciudad Lineal de Madrid. De esta forma podrían convivir, en el mismo espacio, palacios con magníficos jardines y cabañas con sus modestos corrales. Juntos, pero no superpuestos. En definitiva, un lugar para todos en el que se pudiese vivir en paz y armonía. Sin sótanos ni buhardillas y sin las aglomeraciones como las que se construían las modernas construcciones benéficas. Arturo Soria se comprometió con

la lucha de las desigualdades sociales y fue muy crítico con la construcción de inmuebles urbanos en los que se reservaban los pisos bajos para el comercio, los pisos principales para la clase media y los pobres tan solo podían acceder a los pisos superiores. También criticaba los barrios obreros en los que las viviendas eran construidas alrededor de las fábricas, pues con ello decía que se contribuía a mantener los odios de clase. Defendía la necesidad de acabar con la concepción de alojamiento obrero y de recobrar el contacto con la naturaleza y por ello proponía que la clase baja tuviese también acceso a una pequeña parcela de terreno en la que pudieran cuidar de su propio huerto. En definitiva, reorganizar la ciudad para que el alojamiento obrero sea similar al burgués, pero a menor coste. La distribución de cada parcela quedaba a elección del propietario que tenía la libertad para distribuir en ella la posición de los equipamientos. El proyecto de su Ciudad Lineal en Madrid ha pasado, a lo largo del tiempo, por muchas etapas. Desde su origen, en el que las casas eran unifamiliares con jardín individual, queda poco; la especulación del suelo también le ha afectado y no siempre se respeta lo que Soria pretendió y defendió: "ningún edificio deberá tener más de tres niveles; solamente el quinto de cada parcela podrá ser construido; las casas





deberán de ser independientes y poseer cuatro fachadas; cada casa estará rodeada por un jardín...”.

La concreción formal del proyecto “Ciudad Lineal”

Tras la adquisición de los terrenos se construyó, en 1897, la primera barriada, proyectada por el arquitecto Vicente Muzas del Pintado. La calle, en un principio de tan solo 5 kilómetros de longitud, no pudo ser tan recta como había ideado Soria, pues la vía central iba haciendo suaves curvas obligada por el terreno y los caminos que la atravesaban. Esta circunstancia pudo ser incluso beneficiosa pues ayudaba a romper con la monotonía del paisaje. Las manzanas se aproximaron al tamaño prefijado de 300 metros en la fachada principal a la calle y 200 metros de fondo, estaban separadas por las calles transversales de 20 metros de anchura, que desembocaban en una calle de fondo de 15 metros que lindaba directamente con el campo. Posteriormente se decidió dividir las manzanas y empequeñecerlas aproximadamente a 100 x 200 metros, lo que permitía la subdivisión en parcelas más pequeñas de 20 x 20 metros.

Se comenzaron las obras con la explanación de la calle y se aprovechó para la canalización de las aguas. El permiso para la toma de agua de abastecimiento general a la futura ciudad, llegó en 1893 permitiendo la toma de agua de la acequia del Este, para lo que hubo que construir varios depósitos y elevar el agua con un canalillo del Lozoya a través de una máquina elevadora ubicada en la manzana 79 de la primera barriada, cerca de la carretera de Hortaleza. El 28 de noviembre de 1897 se hizo realidad el suministro de agua corriente y se pudo dejar de abastecer la ciudad con agua de pozos privados. Ese mismo día se celebró en la Ciudad Lineal la primera Fiesta del Árbol, celebrada una vez al año y muy valorada por la compañía, que pretendía convertir el lugar en un vergel en torno a Madrid. Cuando ya se habían llevado a cabo la mayoría de las obras de urbanización imprescindibles, faltaba todavía por ejecutar la del transporte urbano que recorrería la calle principal y su conexión con otros municipios. La CMU se involucró en el negocio ferroviario, que a la vez le aportaba beneficios económicos. Se apartó del proyecto inicial de circunvalación de Madrid, que había sido el germen de la Ciudad

Lineal madrileña, y concentró sus fuerzas en tres líneas de tranvía que conectarían la barriada por el norte en 1898, ampliando la línea de Cuatro Caminos a Tetuán, que se prolongaría hasta Chamartín y la Ciudad Lineal; un año después comenzaría la explotación que conectaba hacia el sur a través de su conexión con Ventas; finalmente, en 1901, se unirían estas dos líneas con la construcción del tranvía que discurría por la calle principal de la Ciudad Lineal, primero con tracción animal, después mecánica, posteriormente a vapor y por último, en 1909, con tracción eléctrica. Dos proyectos posteriores, ambos de Vicente Muzas, no llegaron a ver la luz. Con ellos se trataba de prolongar hacia el norte la primera barriada para llegar a Fuenfarral y se proyectaba la construcción de la segunda barriada, que preveía la continuidad hacia el sur hasta Vallecas pasando por Vicalvaro. La de Arturo Soria es probablemente la aportación más original, en España, al urbanismo, pero a día de hoy poco queda de lo que fue en su origen. La Ciudad Lineal de Madrid alcanzó su mayor apogeo en torno al año 1911, año en que contaba con aproximadamente 700 casas en las que vivían unos 4.000 personas. La crisis

económica provocada por la guerra mundial no tardó en afectar a la CMU, que en 1914 no tuvo otra alternativa que declararse en suspensión de pagos. Cambiaron los responsables de la CMU, que dieron un giro en la filosofía de la empresa y se alejó bastante de los planteamientos de su fundador Arturo Soria. A partir de ese momento se comenzó a permitir la construcción de edificios de viviendas con mayor densidad, que han contribuido a desmantelar el proyecto original.

Ferrocarril-tranvía de circunvalación

En 1882, Soria se asoció con Enrique Martos y juntos realizaron, por encargo del Ministerio de Fomento, un estudio sobre la construcción de un ferrocarril que conectara los municipios cercanos y contase con un ramal subterráneo que lo uniría a la capital. Aunque el proyecto no se realizó en ese momento, sí que se publicó un folleto explicativo. Fue diez años después, el 6 de agosto de 1892, cuando se obtuvo la autorización para la construcción y explotación del ferrocarril que conectaba Madrid con los pueblos de las inmediaciones. Su trazado formaba un anillo a unos 6 u 8 kilómetros alrededor de la ciudad, de unos 50 kilómetros de vía, que uniría Fuencarral a Pozuelo atravesando El Pardo. Soria creía que la construcción del ferrocarril-tranvía provocaría el crecimiento poblacional de los pueblos, pues facilitaría la comunicación con la ciudad ofreciendo a los trabajadores lugares más económicos en los que poder vivir. Esto le proporcionaría la ocasión de poner en práctica su idea de Ciudad Lineal en Madrid, supeditándola al trazado del ferrocarril. Comenzó a buscar financiación para poner en marcha su ambi-

cioso proyecto, y en 1893 publicó un anuncio de prensa en busca de accionistas. Tan solo un año después conseguía constituir, como Sociedad Anónima, la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU) con 5.000 acciones por valor de 500 pesetas cada una. En sus estatutos se detallaba posibles negocios a los que dirigiría su acción, entre ellos la compra-venta de terrenos, el arrendamiento de edificios, el abastecimiento de agua, la construcción y explotación del ferrocarril, la fabricación y venta de materiales de construcción, y en consecuencia el establecimiento y explotación de ciudades lineales y cualquier otra industria que favoreciera el desarrollo de la urbanización en los terrenos de la Compañía. Cinco meses después de su constitución la CMU comenzó con la adquisición de terrenos y en julio de 1894 se inauguraban las primeras obras. Aunque en un principio no consiguió obtener beneficios económicos, en 1895, la compañía decidió compensar la inversión de los accionistas mediante la adjudicación de un lote de terreno de 400 metros² en la Ciudad Lineal. Las parcelas se revalorizaron rápidamente. Llegado a este punto, Soria decidió comprar a su socio la parte de la concesión del ferrocarril-tranvía de circunvalación. Una vez hecha realidad esta adquisición, decidió transferir la concesión a la CMU, convirtiéndose en el principal accionista de la sociedad y por tanto con el control casi absoluto. La compañía orientó sus esfuerzos en rentabilizar al máximo sus finanzas, acaparando negocios auxiliares como tejares, viveros, almacenes y talleres. Creó también una imprenta para la difusión y propaganda que imprimió todos los documentos de la compañía y de otras empresas, con lo que

consiguió rápidamente hacerla rentable.

La CMU fue un modelo de transparencia en la gestión a través de la revista "La Ciudad Lineal", en la que aprovechó para imprimir folletos explicativos del nuevo concepto de Ciudad Lineal y se convirtió en la primera revista de urbanismo de España pues editaba otras experiencias realizadas en diferentes lugares y recogía las aportaciones extranjeras del momento en la materia. Fue editada durante más de 35 años. ■

Bibliografía:

Muñoz de Pablo, María José: *Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal / Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal. "Ilustración de Madrid" (2011). (n. 19); pp. 7-12. / Real Academia de la Historia Sambricio, Carlos: Arturo Soria y la Ciudad Lineal. "Q" (n. 58); pp. 22-30. ISSN 0214-1108.*

Primeros equipamientos y edificios singulares en la Ciudad Lineal

1901-1904: la iglesia proyectada por Jesús Carrasco

1904-1906: el teatro y el casino diseñados por Marcos Bauza y Emilio Vargas, 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).

1907-1908: la plaza de toros ejecutada por Eugenio Jiménez Corera y Emilio Vargas

1907-1910: el velódromo o campo de deportes