

# CIUDAD LINEAL

Por PEDRO NAVASCUÉS PALACIO

«La línea recta, dueña y señora de un plano en todos sus detalles, es la perfección, la comodidad, la riqueza, la salud, la instrucción...»

Arturo Soria (de «La línea recta», en *El Progreso*,  
27 de febrero de 1882).

## INTRODUCCIÓN

Con el nombre de Arturo Soria conocemos hoy una calle que en otro tiempo fue arteria única de una experiencia urbanística que vertebraba una ciudad completa, distinta y distante de Madrid: la Ciudad Lineal. Su autor, Arturo Soria, figura entre los hombres que más han contribuido, en la historia del urbanismo, a replantear la que hoy todavía sigue siendo angustiosa exigencia del ciudadano que busca en la urbe no sólo el trabajo y la vivienda, sino que aspira a encontrar en ella el perdido equilibrio natural, donde el ocio, la cultura, el ejercicio físico y, sobre todo, su papel en el binomio hombre-naturaleza, sean condicionantes de existencia plena, frente al mero subsistir o resistir que se produce en la gran metrópoli.

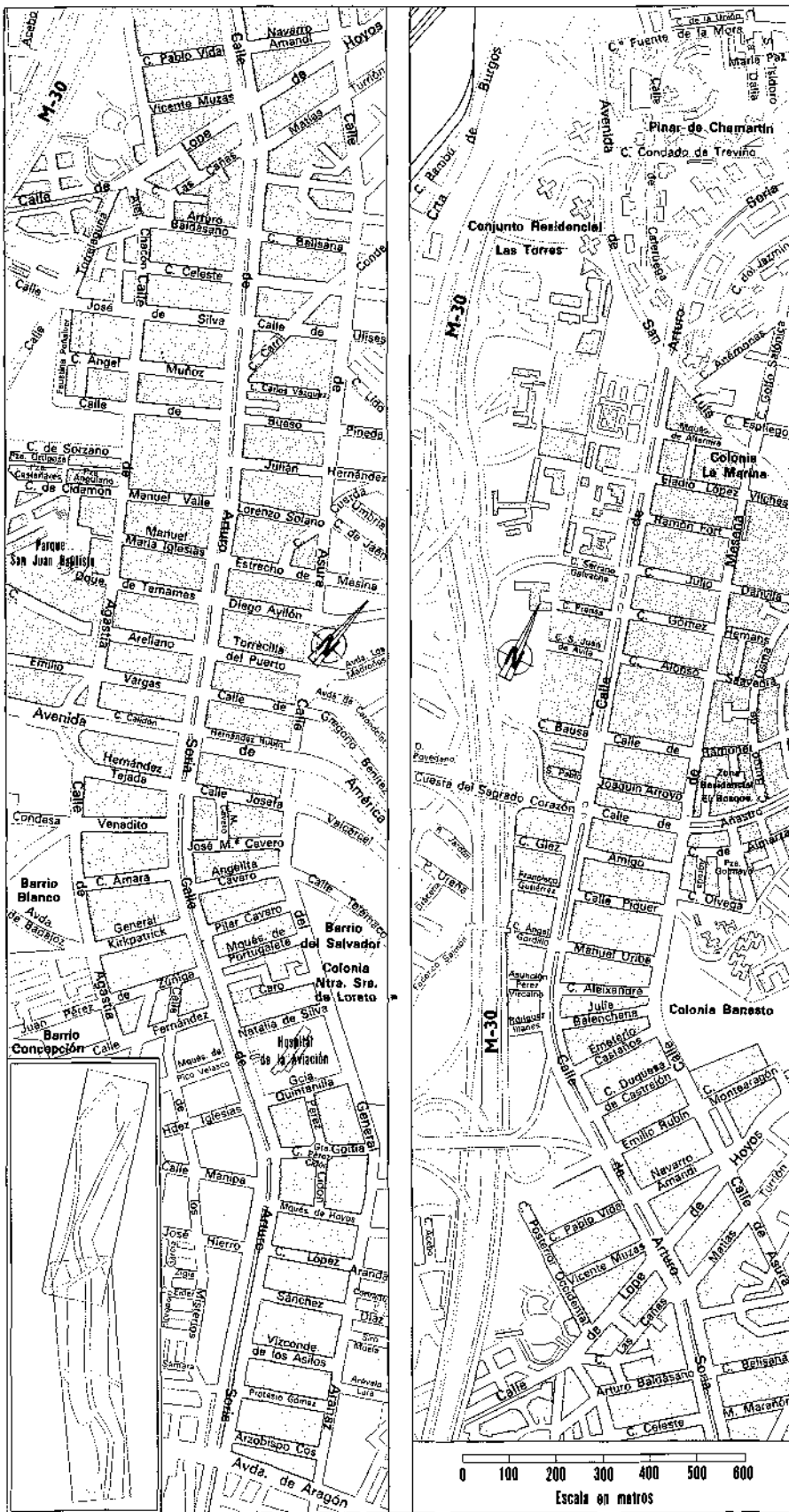
Si estos planteamientos hoy nos parecen de una actualidad máxima, es fácil imaginar la visión profética de Arturo Soria cuando, a finales del siglo pasado, preconizó un nuevo modo de vivir en una ciudad que morfológicamente nada tuviera que ver con las viejas ciudades heredadas. En este sentido el interés de Arturo Soria y su Ciudad Lineal no se cibe sólo al aspecto físico de la ciudad, sino que va más allá buscando dar respuesta adecuada a una problemática de índole social. El poso filosófico que fermenta los principios básicos y conceptuales de la Ciudad Lineal han hecho decir, con demasiada frecuencia, que Arturo Soria entraba en el grupo de los utópicos y reformistas que alumbró la Europa del siglo XIX. Sin embargo, la realidad de la Ciudad Lineal está a la mano, pese a su actual degradación, y su trascendencia como alternativa urbanística puede medirse con las propuestas de Howard y su

Ciudad-Jardín (1898), y de Tony Garnier y su Ciudad Industrial (1917).

Los límites de la presente introducción a la Ciudad Lineal de Madrid vienen a coincidir en su casi totalidad con lo que fue el primer tramo de la Ciudad Lineal que llegó a realizarse. Tramo que se halla delimitado entre la calle de Alcalá, entonces carretera de Aragón, y la conocida desde muy antiguo como Pinar de Chamartín. Este largo eje, de poco más de cinco kilómetros de longitud, lleva una dirección aproximada norte-sur, quedando al este los núcleos de Hortaleza y Canillas, mientras que en el lado oeste es el antiguo arroyo del Abroñigal, hoy avenida de la Paz (M-30), el elemento más característico. No obstante, las condiciones del entorno han cambiado tanto desde que Soria ideara su Ciudad Lineal que, para entenderla, no hay más remedio que hacer una historia breve de su génesis, comenzando incluso con unos rasgos biográficos de su autor.

## ARTURO SORIA

La vida de Arturo Soria y Mata (1844-1920), madrileño de nacimiento, tuvo varias facetas singulares entre las que debe destacarse, además de su actividad, o mejor preocupación, político-social, su enorme capacidad de invención. En el primer aspecto no estaría de más recordar que Soria, preparando su ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, participó a mediados de la década de los sesenta en los movimientos antiisabelinos que terminaron con el destronamiento de la reina. En el mismo año de 1868 el gobierno provisional envió a Arturo Soria en



Plano actual de la zona.

La recia figura de Arturo Soria y Mata (1844-1920) nos deja ver en su semblante, ya cansado, la fuerte y larga lucha sostenida por hacer realidad tantos y tantos proyectos.

calidad de secretario al Gobierno Civil de Lérida, cargo con el que fue trasladado al año siguiente a Orense y, en 1870, a La Coruña. Hasta la caída de la primera República ostentó cargos de responsabilidad política en Puerto Rico, donde debió de llevar a la práctica —no sin dificultades— la abolición de la esclavitud. En 1872 fue elegido representante en Cortes por el distrito portorri-

queño de Quebradilla y el final de la República vino a terminar con la participación activa de Soria en el terreno político, si bien durante los años 1889-1890 entró de nuevo al servicio del Estado, con destinos en el Ministerio de Ultramar.

Para entonces la atención de Arturo Soria giraba de modo preferente en torno a la idea de una ciudad lineal, concepto éste que de algún modo puede tenerse como la cota más alta de su afán de búsqueda, de su capacidad de invención. Fue ésta, sin duda, la faceta más acusada de su personalidad. Bastaría recordar su «teodolito impresor automático» (1870) o el «avisador de crecidas de los ríos» (1879), sin olvidar el intento de establecer en Madrid la que hubiera sido primera red telefónica urbana del mundo (1877), inmediatamente después de que Alejandro Graham Bell, contemporáneo de Soria, consiguiera transmitir una frase completa a través de su invento en marzo de 1876. Soria escribió sobre estos y otros temas, tales como el origen poliédrico de las especies (1897) o la posible fundación de una escuela pitagórica en Madrid (1900), recogiendo en la bibliografía final los trabajos más conocidos del autor de nuestra Ciudad Lineal que no siempre fue entendido ni aceptado.



## EXPERIENCIAS PREVIAS

El programa urbanístico de la Ciudad Lineal fue gestándose en escritos y artículos que aparecieron paulatinamente en periódicos como *El Progreso*, semanarios como *La Dictadura* y, muy especialmente, a través de *La Ciudad Lineal*, portavoz de la Compañía Madrileña de Urbanización que se creó para llevar a cabo la revolucionaria idea de Arturo Soria. Ésta partía de unas premisas que están hoy en la base de cualquier planeamiento urbanístico: el problema de la locomoción. Antes, incluso, de pensar en su ciudad Lineal, Soria tuvo una interesante experiencia con el proyecto de tranvía que se llamaba de Estaciones y Mercados (1872), y que venía a unir las estaciones de Atocha y Norte con los mercados de mayor movimiento de Madrid, facilitando así el transporte tanto de mercancías de consumo como de viajeros. El tranvía llegó a ser una realidad gracias al empeño de Soria que estuvo al frente de la compañía creada al efecto, desde 1876 hasta 1886. Fue éste el segundo tranvía con el que llegó a contar nuestra ciudad.

El paso siguiente dado por Soria fue la propuesta de un ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid (1892) que uniera a la ciudad con la serie de pueblos que rodean a la capital, es decir, Fuencarral, Hortaleza-Canillas-Chamartín, Barrio de la Concepción o Pueblo Nuevo, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo de Alarcón. Con ello Soria pretendía proporcionar «un medio cómodo y barato de verificar en los días festivos excursiones campestres indispensables bajo multitud de aspectos, a toda la población trabajadora». Con esta alusión comienza a vislumbrarse la preocupación creciente de Soria por la clase trabajadora a la que, de algún modo, quería redimir convirtiéndola en pequeña propietaria en el marco inédito de una ciudad lineal. Efectivamente, al proyecto del tranvía de circunvalación, que pese a su aprobación en las Cortes (1892) encontró la resistencia del Ayuntamiento, acompañaba una serie de ideas propias de todo un reformador social, ya que Soria pensaba que a un lado y a otro de este tranvía de circunvalación se irían formando barriadas donde además de casas de recreo y establecimientos industriales, se levantarían «casas para obreros, en condiciones higiénicas y de baratura imposible en el casco de la población». Es decir, se encuentra aquí larvado el gran tema de la ciudad de disposición lineal en relación con un medio de transporte colectivo y de bajo coste como era el



tranvía. La infraestructura y servicios irían paralelos a los carriles del tranvía, poniendo «al alcance de obreros que ganan tres pesetas de jornal servicios hoy reservados a más afortunados individuos, tales como la calefacción por vapor, el alumbrado eléctrico y la comunicación telefónica, y, sobre todo, el terreno barato dividido en lotes y vendidos a plazos».

Así, pues, el orden de ideas en el planteamiento urbanístico de Soria es resolver primero el problema de las comunicaciones y, en segundo lugar, la disposición física de la ciudad que, en la ciudad lineal, resulta consecuencia de la anterior: «Del problema de la locomoción se derivan todos los demás de la urbanización. En toda agrupación consciente o inconsciente de viviendas, cualquiera que sea el número e importancia de éstas, el primer problema, el fundamental, de la urbanización del cual se derivan todos los demás, es el de la locomoción, el de la comunicación de unas casas con otras.» De ahí su inicial empeño en la creación del ferrocarril-tranvía de circunvalación que tendría casi 50 kilómetros de desarrollo longitudinal. A continuación Soria plantea muy claramente que «hacer una ciudad nueva es mucho mejor y más barato que remendar una vieja», aludiendo con ello a los proyectos de reforma del casco antiguo de Madrid, y muy especialmente al polémico tema de la Gran Vía madrileña.

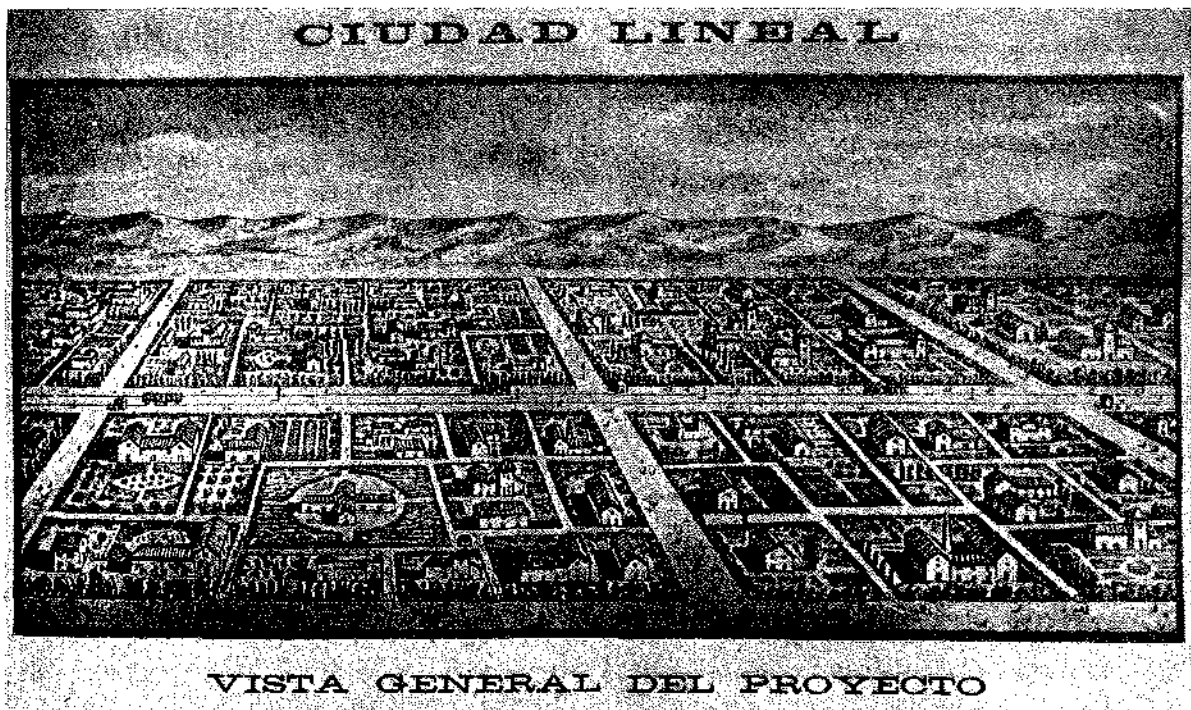
Los tranvías fueron parte esencial en la concepción de la Ciudad Lineal, sin las cuales no se podría haber llevado a cabo esta empresa. La solución del transporte colectivo como elemento primario en todo nuevo planteamiento urbanístico era básica para Arturo Soria. Estas imágenes recogen uno de los auténticos trenes que funcionaron en la Ciudad Lineal, arrastrado por una de las seis locomotoras de fabricación alemana y que suministró la sociedad Orenstein y Koppel a la Compañía Madrileña de Urbanización. El otro modelo, de automotor eléctrico, sustituyó pronto a las máquinas de vapor.

**VENTA DE HOTELES AL CONTADO Y A PLAZOS**  
**en la CIUDAD LINEAL**  
**A CADA FAMILIA UNA CASA. EN CADA CASA,**  
**UNA HUERTA Y UN JARDIN.**

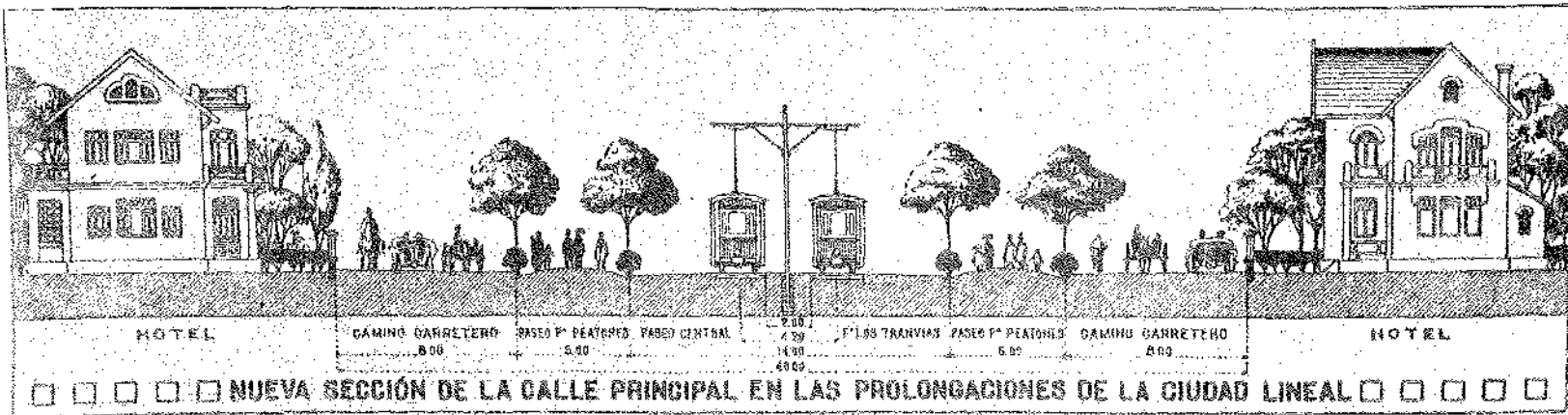
OFICINAS: Luján 5, Madrid y en Ciudad Lineal de 9 a 18. Teléfono: 3 22

## UNA CIUDAD LINEAL

En este punto Soria propone ya abiertamente la construcción de una ciudad lineal uniendo dos ciudades punto, en la que no se permitiría «ocupar con edificación más de la quinta parte del terreno a fin de que el resto sea ocupado por los árboles, huertas y jardines, convirtiendo los áridos alrededores de Madrid en sitios amenos y saludables». Asimismo sus edificaciones no podrían tener más de tres plantas y las casas serían independientes, con cuatro fachadas, accesibles todas al aire y la luz, es decir, haciéndose eco de las corrientes higiénicas de la época. En la ciudad lineal no se permitiría tampoco construir a menos de cinco metros sobre las vías principal y transversal, por lo que cada casa estaría rodeada de un jardín. De este modo no tardaría mucho en acuñarse el eslogan propagandístico de la Ciudad Lineal, anunciando: «Para cada familia, una casa. En cada casa, una huerta y un jardín.» Muchas de estas prescripciones formaban parte de un cierto ideal que fue configurándose en la segunda mitad del siglo XIX, cuando sociólogos, médicos, higienistas y escritores denunciaron las graves deficiencias de la ciudad en la sociedad industrial. De ahí las propuestas de reinserción en la naturaleza a través de una equilibrada dosis campo-ciudad, donde se dieran cita los factores positivos de la cultura urbana sin renunciar a las ventajas del



Vista general del proyecto de la Ciudad Lineal publicado en el periódico de este mismo nombre. En ella puede verse la calle principal, de 40 metros de anchura, recorrida por los tranvías en ambas direcciones. Igualmente puede apreciarse la proporción entre superficie libre y superficie edificada, así como el carácter sencillo, en algunos casos casi rural, de sus construcciones. No falta el huerto y el jardín que acompaña a la casa, como rezaba la propaganda de la Compañía Madrileña de Urbanización.



contacto inmediato con la naturaleza. Cuando Soria propone el aislamiento de la casa en el jardín, la limitación de alturas en las construcciones, la distancia que éstas deberán observar respecto a la calle, etc., no estamos viendo sino a un típico representante de esta corriente que pretendía reformar la sociedad a través de un marco físico adecuado. En el fondo vemos en Soria a un lector de Julio Verne, del Julio Verne autor de *Los quinientos millones de la Béguin* (París, 1879), novela en la que se pretendía algo análogo a través de una ciudad modélica y entre cuyos postulados iniciales se encontraban los siguientes: «1.º Cada casa estará aislada en una porción de terreno plantado de árboles, de hierba y de flores. Será habitada por una sola familia. 2.º Ninguna casa tendrá más de dos pisos. El aire y la luz no deben ser acaparados por unos con perjuicio para los demás. 3.º Todas las casas tendrán la fachada a diez metros de la calle, de la que estarán separadas por una verja de conveniente altura. La distancia que quede entre la verja y la fachada estará destinada a jardín, etc.» El propio Julio Verne reconoce que estas prescripciones las había tomado del médico inglés Richardson, autor de *Hygeia* (1876), obra en la que se propo-

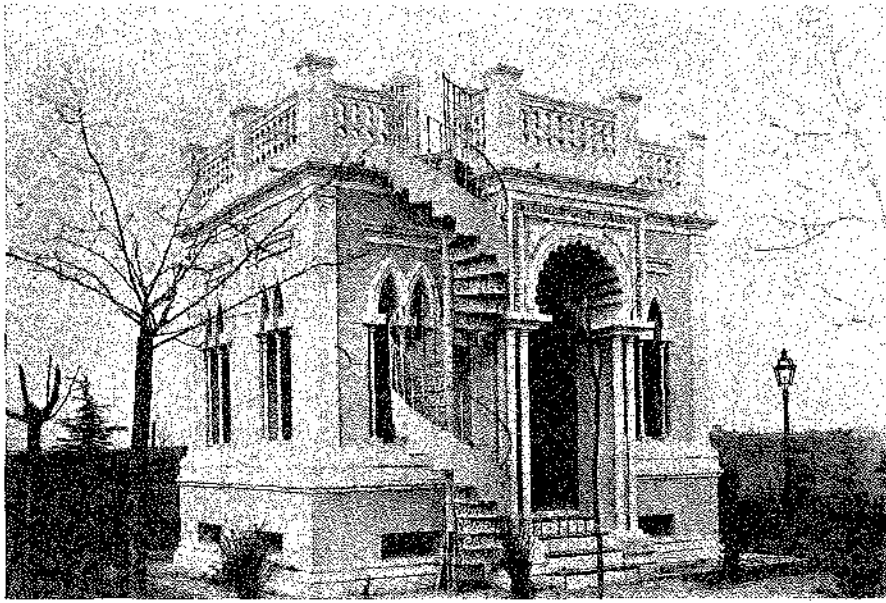
nían una serie de soluciones que vemos ahora en nuestra Ciudad Lineal. De este modo queda señalado en parte el origen de algunos de los principios de Arturo Soria.

Por otro lado, para Soria, el planteamiento lineal de la ciudad imposibilitaría, a su vez, la especulación del suelo, pues, lejos de tener éste un valor relativo según su proximidad con el centro de la ciudad de desarrollo radial, todos los solares tendrían un valor igual, puesto que estarían en relación con una línea que puede prolongarse indefinidamente y no con un punto. La única variación en el precio de los terrenos dependían de su mayor o menor superficie.

De esta forma se fue perfilando la Ciudad Lineal madrileña cuya praxis tiene un primer punto de partida en la fundación de la Compañía Madrileña de Urbanización (C. M. U.), en 1894. Dicha compañía tendría por objeto la compra-venta de terrenos, construcción y explotación de tranvías para comunicar los pueblos inmediatos de Madrid, servicio de aguas, construcción, alquiler y venta de edificios dispuestos sobre una Ciudad Lineal para treinta mil almas, en un plazo aproximado de seis a ocho años. No es necesario insistir en que la nueva ciudad se ver-

Durante la génesis de la Ciudad Lineal fueron introduciéndose variantes y mejoras, como esta nueva distribución en la que sería prolongación de la calle principal. Tranvías, peatones y vehículos contaban con sus propios cauces, separados por interminables hileras de árboles. Esta nueva ordenación perfeccionaba la anterior disposición en la que las dos vías del tranvía estaban separadas por un andén para peatones.





Uno de los quioscos construidos en la calle principal, para el servicio de teléfono y vigilancia. La escalera de caracol, en hierro fundido, nos llevaba a este «belvedere», desde el que se dominaba una limpia panorámica. Estilísticamente el quiosco muestra un lenguaje ecléctico, gracioso, pero menos sincero que las sobrias construcciones en ladrillo visto que predominaban en la Ciudad Lineal.

tebraría sobre el citado tranvía de circunvalación.

Para la puesta en marcha de la C. M. U. y tras no conseguir el apoyo del gran capital, Soria, según sus propias palabras, apeló «a la democracia de los pequeños capitalistas, excitó a los pobres a redimirse a sí propios por la virtud del esfuerzo individual y colectivo», logrando crear con ellos la mencionada Compañía Madrileña de Urbanización que tenía todo el atractivo del riesgo calculado. Tres años más tarde, en 1897, la C. M. U. contaba con 600 accionistas, se habían llevado a cabo treinta y tres construcciones y la Ciudad Lineal estaba habitada en sus primeras manzanas, desde la número 75 a la número 100. Esto supuso un fuerte estímulo para Soria que, salvando dificultades tanto técnicas

como administrativas, había convertido en realidad lo que parecía un sueño. El mismo Soria resume en una carta la angustia de los primeros momentos: «No olvides tampoco que en el primer año (1894) la murmuración canallasca calificaba de timo a la Ciudad Lineal, en 1895 principiaron a disiparse las dudas acerca de la moralidad del propósito, pero fue calificado de disparate imposible de realizar (en la murmuración privada, por supuesto) por esos personajes técnicos de varias clases que componen lo que yo llamo el populacho científico; logramos en 1896 que muchas gentes que consideraban utópico el proyecto lo viesan ya como cosa razonable y posible, pero de muy lejana realización; ya en el cuarto año de vida, en el presente de 1897, la buena administración y la buena intención del proyecto han tenido elocuentísimas y concluyentes demostraciones, ya muchos creen en la posibilidad de su realización inmediata y algunos, los de entendimiento más despierto, los de corazón más generoso, apoyan decidida y resueltamente nuestro proyecto.»

Este optimismo creciente cristaliza hacia 1911 en una realidad envidiable, cuando el primer tramo de la Ciudad Lineal, el que aquí se comenta, cuenta con una calle de cuarenta metros de anchura y una longitud de 5.200

**LA CIUDAD LINEAL**

**Compañía Madrileña de Urbanización**




**ACCIONES**  
de 500 pesetas

**TERRENO**  
de 5.152 metros cuadrados.  
Antes de dos años el pie de terreno cubra una zona de 10 hectáreas y el terreno se habrá reintegrado al red de la ciudad.

**PAGARES**  
de 100 pesetas en adelante.  
el 8 por 100 anual durante 20 años.

**INTERESES**  
pagados por trimestres.

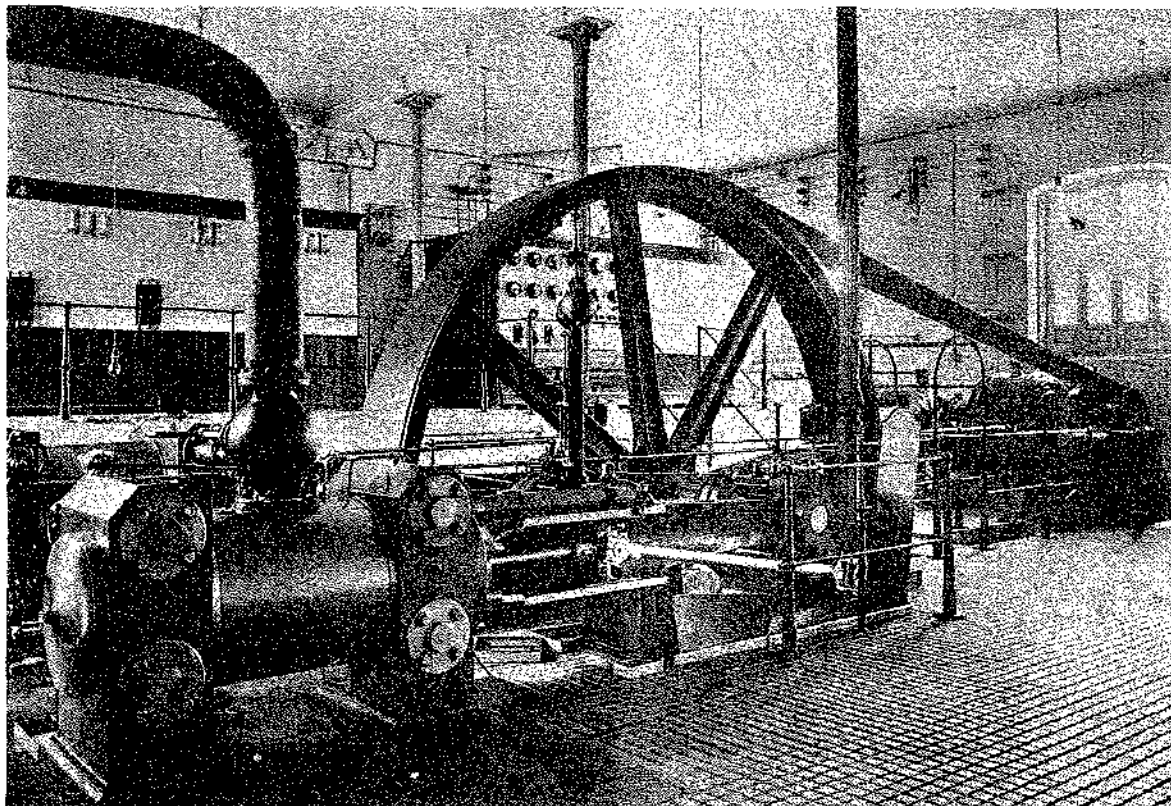
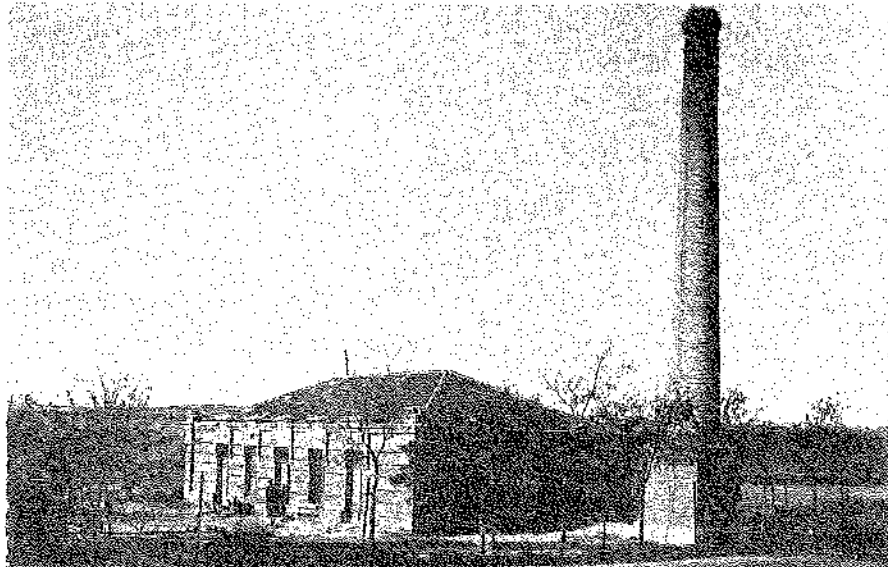
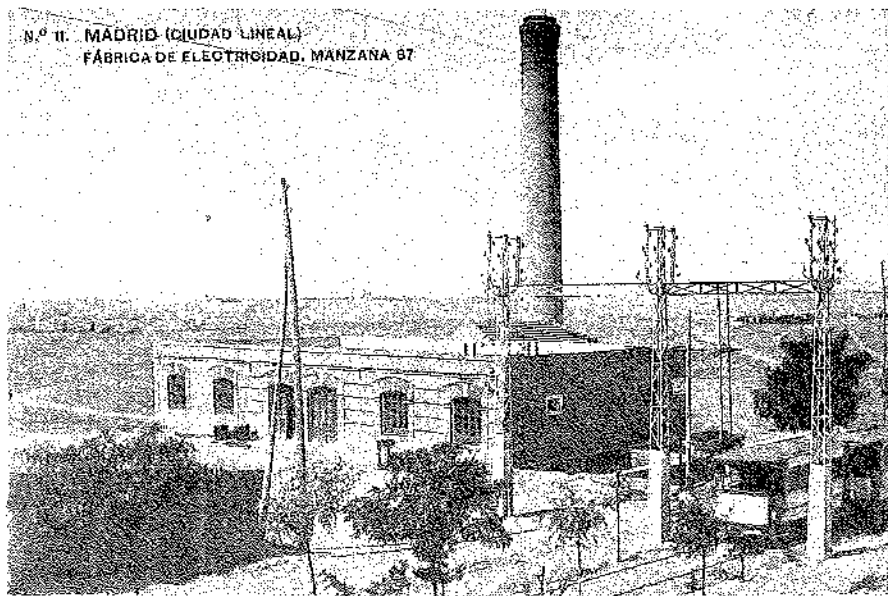
**Primera barriada de 4 kilómetros.**

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

La emisión de acciones de 500 pesetas, pagaderas a razón de 10 pesetas mensuales, era una de las formas de financiar la gran aventura de la Ciudad Lineal. La propaganda de la Compañía Madrileña de Urbanización exhortaba a este tipo de inversión para contribuir «al bien material y moral de Madrid».

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

metros. Esta gran calle contaba a lo largo de su recorrido con una separación a base de magnífico arbolado entre el paseo central —de catorce metros de ancho— para los tranvías que recorrían en ambas direcciones la ciudad, los dos paseos para peatones a ambos lados de cinco metros cada uno y, finalmente, los dos andenes para tráfico rodado que sumaban dieciséis metros entre ambos. El tranvía central, que ya para entonces (1911) era eléctrico sustituyendo a los que primero fueron abiertos y de tracción animal y después de vapor y cerradas sus unidades, éstos ya con el nombre de «Ciudad Lineal» en sus costados, enlazaba con los transportes de Madrid en las Ventas, por un lado, y en Cuatro Caminos por el otro extremo. La gran calle central contaba igualmente con kioscos para los servicios de teléfono, vigilancia y salas de espera para viajeros. Para la puesta en marcha del tranvía eléctrico fue preciso montar fábricas de fluido tanto para el alumbrado como para fuerza motriz. Por su parte el agua del Lozoya y de otros manantiales, convenientemente canalizada, aseguraba el riego de los miles de árboles que surgieron tanto en la calle principal como en las secundarias que delimitaban las manzanas a uno y otro lado de aquella formidable espina dorsal. El tema del



Para la puesta en marcha del tranvía eléctrico, y del alumbrado en general, se montó una fábrica de electricidad, con cuatro grupos electrógenos, de los que aquí se ve uno de ellos, suministrado por la casa Morgan & Elliot. La gran chimenea era, junto con la de la casa de máquinas, para la elevación de aguas del Lozoya, los únicos testimonios de una actividad industrial.



De 1906 data esta imagen que recoge la Fiesta del Árbol de aquel año, en la que los escolares premiados muestran su trabajo, ante la mirada de los curiosos y una no menos curiosa banda militar.

arbolado llegó de algún modo a institucionalizarse con la celebración anual de la Fiesta del Árbol, en el que los vecinos plantaban centenares de árboles (pinos, eucaliptus, plátanos, etc.), convirtiéndose en un verdadero vergel lo que antes había sido un horizonte yermo.

Las manzanas, en una sola hilera a un lado y otro del eje principal, venían a tener de ochenta a cien metros de fachada por doscientos de fondo, separadas unas de otras por las citadas calles transversales que medían veinte metros de anchura. Dichas manzanas se dividían a su vez en lotes de distintos tamaños. Los lotes de mayor superficie daban a la calle principal, mientras que los más pequeños miraban hacia la que se llamaba calle posterior de unos diez metros de anchura tras la cual se hallaba el campo sin ningún tipo de barrera. Los lotes de tamaño intermedio se abrían a las calles transversales. El precio de estos lotes variaban de mil a cuatro mil pesetas, según fueron los pequeños o los de mayor superficie, pudiéndose pagar aquéllos a razón de cinco pesetas al mes y los más caros en mensualidades de veinte pesetas.

En pocos años comenzaron a surgir sobre aquellos terrenos los edificios de vivienda, la iglesia, colegios, tiendas, talleres, el teatro, parque de diversiones, campo de deportes y otros «para solaz y esparcimiento de los habitantes de la Ciudad Lineal y también de los millares de vecinos de Madrid que desean pasar un día en el campo respirando aire puro en sitio ameno, cómodo y agradable». La financiación de tan formidable empresa, así como las constantes mejoras introducidas en la idea inicial de Arturo Soria, se fue reflejando en el periódico que con una tirada inicial de cuatro mil ejemplares, comenzó a publicarse en mayo de 1879. La publicación fue cambiando de formato a lo largo de su existencia (1879-1932) y enriqueciendo su contenido, donde además de desarrollar todas las posibilidades teóricas y prácticas de la ciudad en

general, y de contribuir a fomentar un clima de unidad y civismo entre los habitantes de la Ciudad Lineal de Madrid, fue incorporando otros temas relacionados con la arquitectura de las ciudades hasta convertirse en una de las primeras e importantes revistas de urbanismo. Del sencillo nombre de *La Ciudad Lineal* pasó a llamarse *La Ciudad Lineal. Revista de Higiene, Agricultura, Ingeniería y Urbanización*. El conocimiento de su contenido es absolutamente imprescindible para quien quiera estudiar los problemas urbanísticos planteados en Madrid por aquellas fechas, ya que el tema contaba con unas columnas fijas en el periódico.

#### LA DIMENSIÓN HUMANA DE LA CIUDAD LINEAL

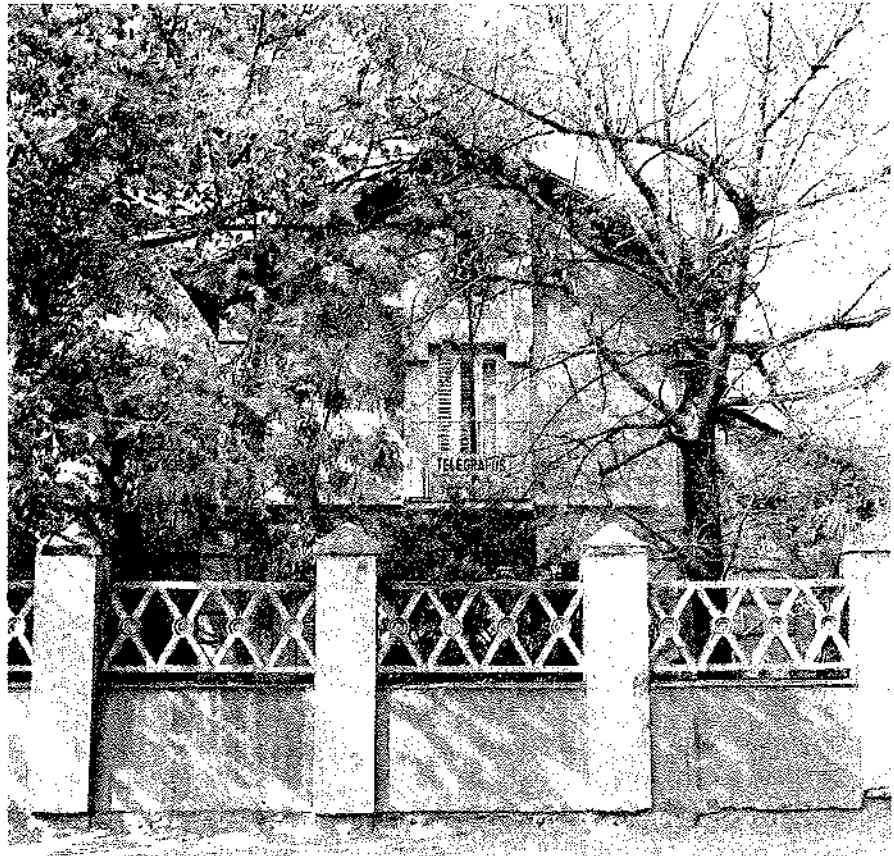
Una de las secciones de mayor interés de *La Ciudad Lineal* era la dedicada a sus «proyectos». La Ciudad Lineal tendía no sólo a formar una urbanización materialmente distinta de Madrid, sino a crear una ciudad con una amplia autonomía. Soria no pretendía simplemente un grupo de viviendas bien ordenadas en una retícula de proyección lineal en la que sus habitantes dependieran de Madrid, sino lograr llevarse el trabajo y el ocio a la Ciudad Lineal. Éste como otros aspectos que después reseñaremos brevemente no han sido aún suficientemente estudiados. La idea de Soria tiene una expresión real de dimensión humana, que es inseparable de aquélla. La Ciudad Lineal de Soria es fría hasta que no se apuntan estos matices que aluden a las necesidades de la sociedad que va a habitarla. Ello tiene gran importancia porque conocida es la influencia que la morfología de la ciudad, el medio urbano, tiene sobre sus moradores. Para Soria la Ciudad Lineal terminaría prácticamente con todas las lacras de la sociedad. Es aquí, y sólo aquí, donde puede tacharse de utópico a Soria, cuando defiende la tesis de que en la Ciudad Lineal desaparecería la delincuencia, no sería necesaria la policía, los problemas sociales no tendrían cabida, disminuiría el índice de mortalidad, etc. Ahora bien, junto a esto hay que reconocer la verdad y ventaja de otras muchas afirmaciones como la de la mayor higiene, la disminución de probabilidades de propagación de incendios, la alimentación más sana y barata (en 1911, medio litro de leche costaba en la Ciudad Lineal 25 céntimos, mientras que en Madrid eran 40 céntimos), etc.



De los «proyectos» para la Ciudad Lineal, unos se llevaron a cabo y otros no dejaron de ser simples proyectos. Como ejemplos de interés recordaremos aquí algunos de los más notables como el de la creación de una sociedad cooperativa de consumo, de modo que los accionistas obtuviesen los artículos a precio de coste sin recargo alguno; el estudio económico de una Universidad no estatal, costeada por los accionistas y participantes en una lotería cuyos premios consistirían en la adjudicación de lotes en la Ciudad Lineal, para lo cual sería necesario la emisión de 20.000 boletos de peseta; la apertura de escuelas siguiendo el sistema de Fröbel; el de la instalación de unos cuarteles, a raíz de un artículo del ingeniero militar Francisco de Lara («La Ciudad Lineal considerada desde el punto de vista militar»), donde se ponderaba su posición estratégica con respecto a Madrid; el de un teatro griego; el de un local llamado Teatro Escuela y Teatro Libre, que sirviera para actos culturales y representaciones de teatro y circo; la construcción de una iglesia; un sanatorio para tuberculosos; un «Asilo-Reclusorio para abandonados y delincuentes»; una industria (para lo cual se publicaron muchas sugerencias interesantes en *La Ciudad Lineal*); y la plantación anual de 30.000 árboles.

Con todo ello, la Ciudad Lineal ofrecía en suma grandes posibilidades de trabajo, frente a la «empleomanía» que vivía Madrid, como dice Pascual López, uno de los colaboradores más tenaces de la empresa de Soria: «La Ciudad Lineal con sus tres aspectos de Ciudad Lineal Agrícola (una gran parte del terreno correspondiente a cada casa será destinado a huertas y jardines), Ciudad Lineal Industrial (en nuestros terrenos baratos, abundantes y unidos a una populosa capital que forma un gran mercado de consumo, caben muchas industrias) y Ciudad Lineal Urbana (casas independientes, ocupada cada una por una familia), ofrece inmenso campo de colocación a todas nuestras clases sociales; agricultores, albañiles, maestros de obras, ingenieros, arquitectos, industriales en grande y en pequeño que creen riqueza y que nos emancipen en gran parte de la tutela de los extranjeros (*La Ciudad Lineal*, 30 de abril de 1902, núm. 125).

El problema del empleo nos lleva de la mano a lo que llamaría el aspecto social de la Ciudad Lineal. El proyecto de Soria tenía una triple proyección social dirigida respectivamente a las llamadas clases alta, media y baja. A las dos primeras intenta atraerse las llamándolas a participar en una empresa económica, a invertir su capital



en una industria, o a disfrutar de las ventajas de una ciudad sana, sin ruidos, etc. Sin embargo, a la clase baja, al mundo obrero, lo tiene que atraer de forma distinta, del modo que más podía decidirle, esto es, la posesión de su propia casa. En este último sentido Soria encontró una viva oposición en quienes entonces discutían la propiedad privada, lo que dio lugar a una larga serie de artículos en los que aquél defendía la propiedad individual, especialmente la del obrero. Esta defensa, no exenta por otra parte de cierto paternalismo, lleva consigo un hecho importante, y es que la Ciudad Lineal no segregaba a las distintas clases sociales dentro de la ciudad, como ocurre en las

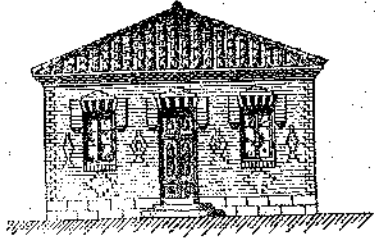
A la sombra de unos plátanos todavía se alza, donde siempre estuvo, el edificio de Telégrafos, como indica el rótulo en el balcón. La oficina sigue abierta y hay en ella algo que nos transporta a aquel alejado silencio de la Ciudad Lineal de otro tiempo.



Uno de los nuevos usos más frecuentes de las antiguas viviendas unifamiliares de la Ciudad Lineal es el de guarderías infantiles, como ésta que lleva el nombre de uno de los conocidos personajes de Walt Disney. Al fondo, las grúas y nuevos bloques se alzan amenazantes en torno a estos modestos vestigios, que remozados y mantenidos debieran mantenerse a ultranza.

## Hoteles de obrero.

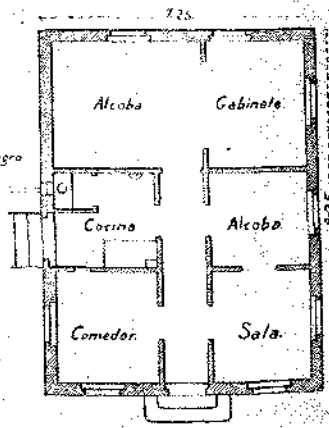
Fachada principal.



Una casa como la que representa este grabado puede alquilarse a plazos, pagando 58,96 pesetas mensualmente durante el primer año, disminuyendo esta cuota en los años sucesivos hasta pagar mensualmente en el último año, 22,70 pesetas.

Una casa como esta se puede construir en la manzana 78. Precio 6.000 pesetas.

Planta.



Hotel de obrero.—Dentro de la tipología propuesta por la C. M. U., respondiendo a una triple diferenciación social, el hotel obrero representaba la vivienda más modesta, como puede verse en planta y alzado. Su coste alcanzaba las cinco mil pesetas, pagaderas en plazos que oscilaban entre sesenta y veinte pesetas mensuales. Sus moradores fueron carpinteros, encuadernadores, jardineros y un largo etcétera artesanal.

antisociales barriadas modernas de «conjuntos residenciales» y «barrios obreros».

Entre los muchos textos que podrían escogerse para demostrar esta inquietud social hemos seleccionado dos cuyos autores son respectivamente Pascual López y Arturo Soria. El primero dice: «... la pequeña propiedad territorial —la propiedad de la casa y del campo— repartida entre todas las clases sociales, es bienestar y riqueza que se crea, es facilitar grandemente la solución del llamado problema social...» («La Ciudad Lineal como idea moral», en *La Ciudad Lineal*, 10 de mayo de 1903, núm. 162). Unos años antes Soria, que conocía bien los ensayos experimentados en otros países para resolver el problema de la vivienda al proletariado, tales como el cooperativismo inglés, las experiencias de Fourier y Godin, las casas comunitarias, etc., escribía: «Los familisterios, las casas de vecindad, los falansterios, las fondas de familia de Nueva York no conocidas aún en España, las casas mixtas para pobres y ricos, y otras muchas creaciones inge-

niosas, contemplan el árbol del mal desde distintos puntos de vista, y atacan sus ramas.

«La raíz está en la forma de las ciudades. Ahí es preciso dar los golpes. Es menester que cada familia tenga su hogar, completamente separado de los demás; un pedazo de terreno por pequeño que sea, exclusivamente suyo, su parte de sol y de aire... Ni sótano, ni buhardilla, ni aglomeración de miserias que en las modernas construcciones benéficas se juntan, y procrean nuevas miserias» («La cuestión social y la Ciudad Lineal», en *El Progreso*, 5 de marzo de 1883).

En este último párrafo se refiere Soria a los barrios exclusivamente obreros que se construyeron en Madrid a partir de 1873, por compañías y sociedades cooperativas como «El porvenir del artesano», la «Constructora Mutua», o «La Constructora Benéfica», creada en 1875, que con la subvención de Alfonso XII, la Reina Regente, la Infanta Isabel, el Ayuntamiento de Madrid, el Banco de España y otras entidades, había construido unas casas en la calle de la Caridad.



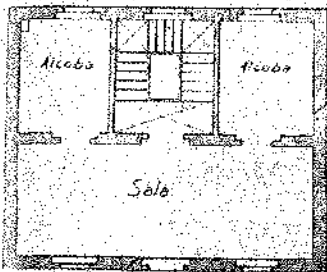
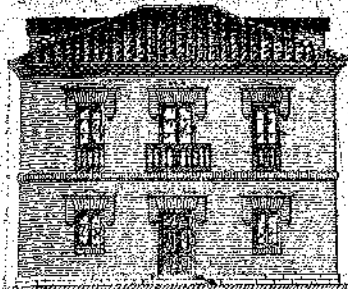
Pendiente de la nueva ordenación que regule la edificación en la Ciudad Lineal, gran parte de ella es una pura ruina; doblamente lamentable, pues tras lo que se perdió encontramos soluciones que no satisfacen, en general, el este panorama de abandono que nos pone en evidencia ante quienes nos preguntan por la gran obra que fue la Ciudad Lineal.

**Hotels burgueses.**

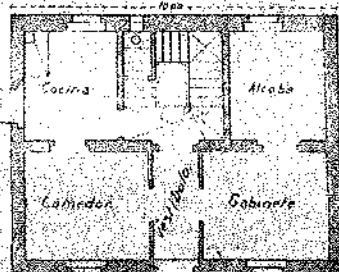
Uno construido en la manzana 96.

Precio: 9.500 pesetas.

Superficie de la construcción 80 metros cuadrados. Los muros en la planta baja son de dos pies de espesor en las fachadas principal y posterior, y de pie y medio en las laterales, y de pie y medio también los cuatro muros de la planta principal. La escalera es de madera con barandillas de hierro; tiene balcón volado y antepechos de hierro en la fachada principal. En la planta baja tiene vestíbulo, gabinete, comedor, alcoba y cocina y en la planta principal, sala espaciosa y dos alcobas. Los pisos son de baldosa y el tejado á onatro agua cubierto de teja ordinaria.



Planta principal.



Planta baja.



**LA ARQUITECTURA:  
AYER Y HOY**

La Ciudad Lineal tuvo un ayer, prácticamente desaparecido, y un hoy todavía sin definir. Al analizar de forma aislada los edificios de su primera etapa se produce un inevitable desencanto, pues no hay más remedio que reconocer su escaso valor arquitectónico, salvando alguna que otra excepción. Ello se explica en parte por el carácter mismo de la empresa que tenía, a nuestro juicio, mucho de aventura colonizadora. Esto comportaba una serie de economías muy estrictas tanto a nivel de proyecto como en el tipo de materiales empleados. Éstos son baratos, predominando el aparejo de ladrillo visto, tanto en las cercas como en las propias viviendas. Si tuviéramos que resumir de forma esquemática la tipología de estas viviendas, diríamos que existen tres modelos de casas que responden a tres estratos sociales bien diferenciados, es decir, lo que entonces llamaba el propio Soria «hoteles» de lujo, burgueses y obreros. Entre los tres modelos había cierta afinidad en su distribución, diferenciándose principalmente por el número de plantas, metros cuadrados de superficie y servicios. La vivienda más modesta, el «hotel obrero», era de planta única en forma rectangular, contando con una sencilla distribución interior que consistía en un corto pasillo central al que se abrían la sala, una alcoba con gabinete y otra sin éste, la cocina —que incluye el retrete como era común en muchas viviendas madrileñas del siglo XIX— y el comedor. Las cuatro fachadas en ladrillo visto suelen ser planas o, como mucho, con algunas labores de corte neomodéjar a base de rombos. Carpinteros, encuadernadores, pintores, jardineros y otros artesanos vivían en estas sencillas

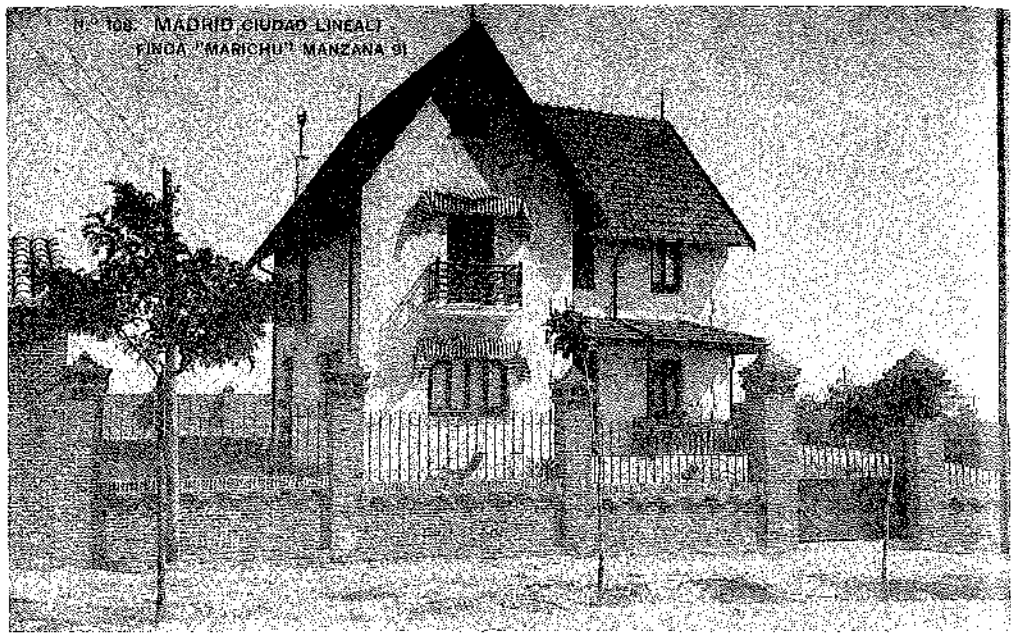
casas de las que todavía quedan algunos ejemplos en pie.

El llamado hotel burgués tenía bastante semejanza con el anterior si bien solía contar con dos plantas. En la baja se encontraba un vestíbulo desde el que se accedía a un gabinete con su alcoba correspondiente y al comedor. Mas allá se encontraba la escalera, para subir a la planta principal, bajo la que se abría la puerta del retrete, y la entrada a la cocina. La planta alta guardaba una amplia sala y dos alcobas. Su aspecto exterior era igualmente muy sencillo, pudiendo detectarse algún ejemplo de este tipo de viviendas alrededor de la desfigurada glorieta de Pérez Cidón. Su coste no alcanzaba, a comienzos del siglo, las diez mil pesetas, doblando así el valor del hotel obrero.

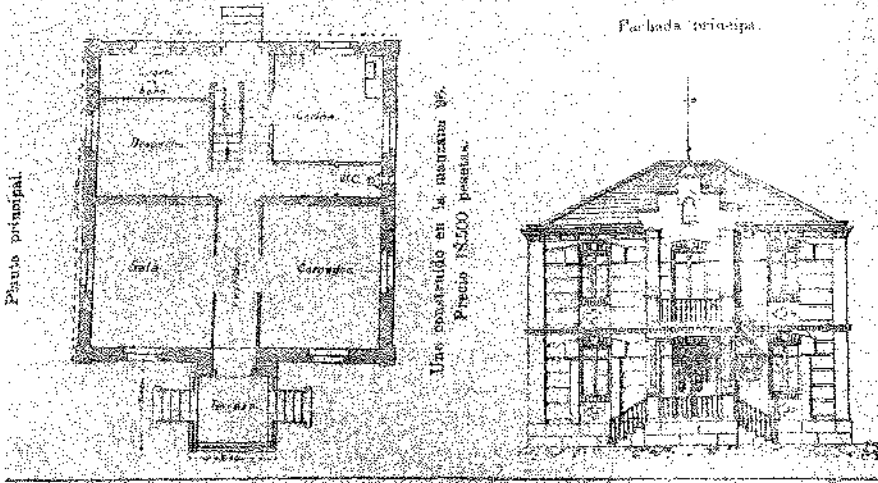
En cuanto al hotel de lujo diremos que solía tener dos o tres plantas con un número de piezas variable, pero entre las que no faltaban nunca, además del comedor, cocina, sala, alcobas, gabinetes y despacho, el llamado cuarto de baño claramente diferenciado y separado del retrete. El tratamiento de sus fachadas era algo más cuidado no faltando una pequeña terraza sobre el porche de entrada. Su precio oscilaba entre dieciocho y veinte mil pesetas. Con todo no preocupó especialmente la cuestión estilística lo cual hizo escribir, en 1903, a Hilarión González del Castillo, entusiasta del linealismo, que las casas construidas en la Ciudad Lineal «aumentarían grandemente de valor si en ellas se hubiera atendido algo más al aspecto artístico, lo cual podría haberse hecho a muy poca costa, si, por ejemplo, en lugar de tener la fachada de ladrillo tosco sin pintar tuvieran fachadas pintadas o revocadas; si en lugar de tener huecos sencillos y sin adorno alguno, tuvieran huecos adornados con jambas

Los hoteles burgueses alcanzaban un precio medio de 9.500 pesetas y contaban, por lo general, con dos plantas. No obstante, su construcción seguía siendo modesta, restando actualmente algún ejemplo aislado, como este de la desfigurada glorieta de Pérez Cidón

Advi.



### Hoteles de lujo.



Dentro de los hoteles de lujo se dio una mayor variedad aparente, ya que la distribución interior coincidía bastante en su sencillez. Ladrillo visto o revocado, con cubiertas a veces muy inclinadas, recordando algo a la arquitectura de climas fríos y lluviosos, etcétera, como puede verse en el desaparecido chalé «Marichu», en la manzana 91, o en el actual número 73 de Arturo Soria, uno de los poquísimos de este estilo que se conservan. El precio de estos hoteles, en su día, alcanzaba la cifra de 18.500 pesetas, pues a pesar del adjetivo «de lujo», se evitó el hacer viviendas ostentosas, no perdiendo nunca de vista la idea de hacer al tiempo «casas sólidas y baratas».

de ladrillos salientes o de escayola o de cemento; si en lugar de tener una puerta de entrada ordinaria, tuvieran una puerta con sencilla marqueta de hierro y cristales». Es decir, la arquitectura de los primeros años no contentaba a los propios protagonistas de la Ciudad Lineal, lo cual no quiere decir que no tuviera para nosotros un interés máximo su conservación como conjunto en lugar de la caótica situación que allí se ha producido en los últimos años. El propio González del Castillo reconocía que aquella realidad de aspecto pobre se debía al haber llamado a «arquitectos sabios» para hacer frente al tema de las «casas cómodas baratas, de habitaciones bien distribuidas», debiendo subsanarse con la búsqueda de «arquitectos-artistas que procuren la belleza, la elegancia y el buen gusto en las construcciones de nuestra ciudad».

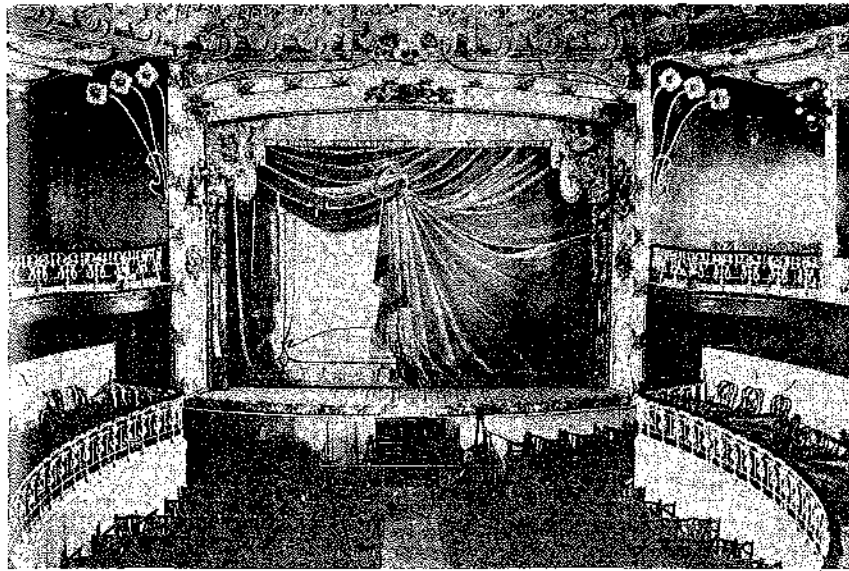
Villa Fleta, residencia del que fue gran tenor, es uno de los chalés que hoy se mantienen en pie, aunque en un estado de semiabandono. No obstante, sus volutas cubiertas, los hierros, marquetas de entrada, etcétera, se mantienen como en ningún otro edificio, y cualquier normativa que se aplique a la Ciudad Lineal deberá asegurar su conservación.

Todavía se conservan en pie, y en algunos casos bien tenidos, hoteles burgueses y de lujo, mereciendo señalar entre los primeros el de Arturo Soria, 73, que muestra un tipo de edificación muy extendido en sus días con aire de casa norteña y veraniega, de cubiertas empinadas y fingida estructura en madera pintada sobre para-

mentos blancos. De entre los hoteles de lujo que subsisten es, sin duda, Villa Fleta, la casa del famoso tenor, la de mayor interés no sólo por su arquitectura sino por su frondoso y bien trazado jardín que, pese al estado de semiabandono en que se encuentra, se resiste a perecer.

Además de la arquitectura privada La Ciudad Lineal contaba con algunos edificios singulares como la iglesia parroquial, que por fortuna subsiste, si bien muy reformada en su interior. La iglesia fue erigida por suscripción popular, con donativos generosos de la familia Topete y Ricardo Spottorno, y se concibió junto a dos locales anejos para escuelas elementales públicas y gratuitas para niños y niñas. El proyecto corrió a cargo del arquitecto Jesús Carrasco que hizo una obra de gran economía, eligiendo un lenguaje neomudéjar de gran tradición madrileña si bien con rasgos propios de diseño moderno. En este aspecto resulta muy acertada la combinación de los motivos de origen mudéjar conviviendo con soluciones más racionalistas, tanto en la torre





como en el bello ábside, que como la iglesia toda, es en ladrillo. Su torre campanario fue uno de los elementos más sobresalientes de la arquitectura de La Ciudad Lineal y hoy se ve anulada por la construcción masiva de un bloque de viviendas a pocos centímetros de su fábrica. Del interior de la iglesia puede destacarse, como nota curiosa, la aparición de capiteles que imitan a los de la sinagoga de Santa María la Blanca en Toledo. Frente a esta iglesia se encontraban, en su día, las oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización, señalando prácticamente entre ambos edificios el límite del llamado primer tramo, frente al segundo que tan sólo se comenzó en lo que es arranque de la actual calle de los Hermanos García Noblejas.

Entre los edificios de cierta ambición arquitectónica con que en otro tiempo contó la Ciudad Lineal se encontraba el llamado Teatro Escuela y Teatro Libre que servía tanto para representaciones teatrales y actos culturales como para juegos circenses, lo que era posible gracias a una curiosa estructura mixta de teatro y circo. En efecto, el Teatro Escuela contaba con una

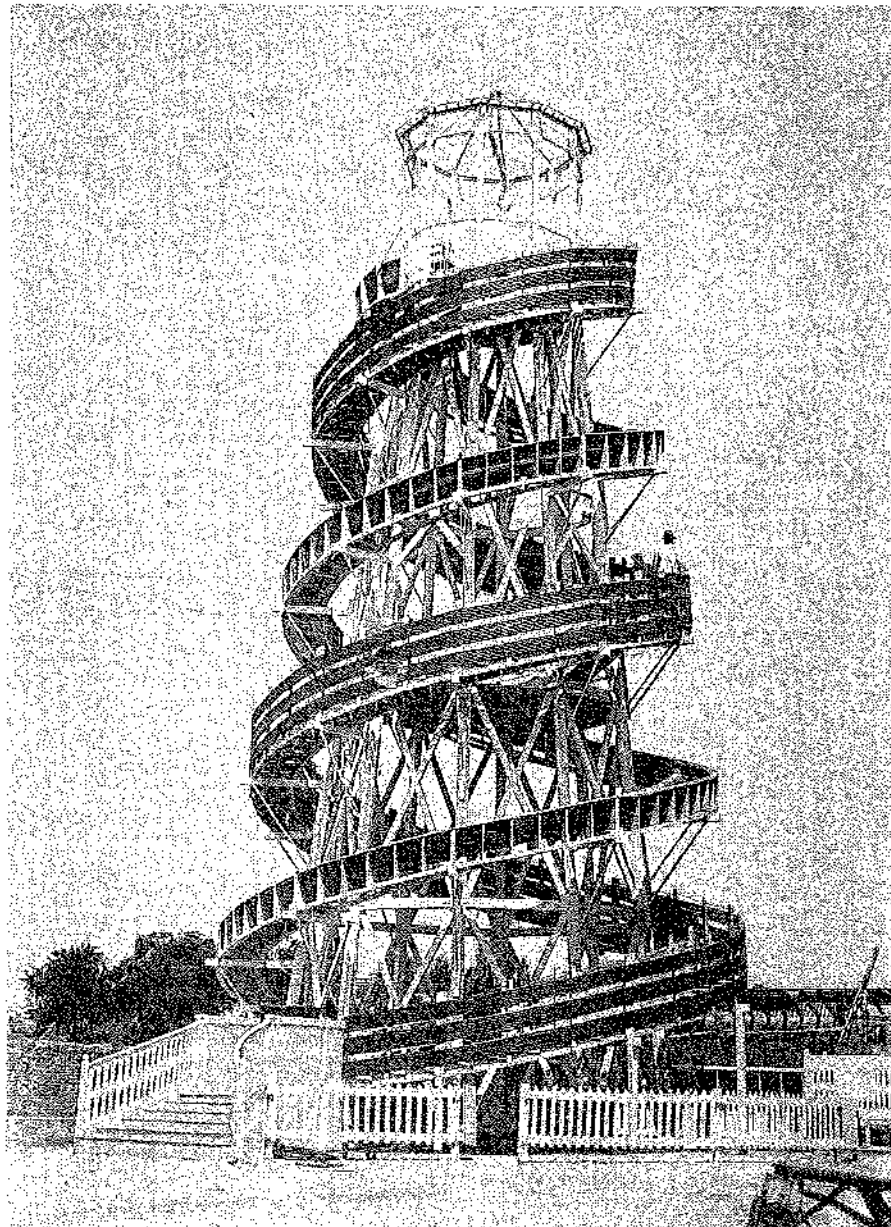


La Ciudad Lineal contaba con un Kursaal, un Teatro Chino con escenario al aire libre y el Teatro Escuela (1906), obra modernista de gran interés, que proyectaron los arquitectos Ricardo Marcos Bausá y Emilio Vargas. Su interior permitía celebrar sesiones circenses o utilizar el escenario para representaciones teatrales. El bar del teatro tenía uno de los interiores modernistas más interesantes de Madrid, con pinturas alusivas a los efectos de la bebida, como este *Después del brindis*, además del mobiliario, espejos, etcétera.

rotonda central, con balconada para las entradas de general, que podría convertirse en pista de circo, al tiempo que se utilizaba como patio de butacas cuando se precisaba para una representación teatral el escenario preparado al efecto. El teatro (1906) contaba con un gracioso bar, que de alguna manera hacía las veces de casino, con interesantísimas pinturas de un modernismo simbolista que hacían alusión a la bebida. El edificio lo proyectaron los arquitectos Ricardo Marcos Bausá y Emilio Vargas—este último con una calle que lleva su nombre en la propia Ciudad Lineal—y era uno de los primeros edificios modernistas de Madrid, surtiendo de temas «art nouveau» a varios de los hoteles entonces en construcción que adaptaron este animado repertorio modernista a jambas, dinteles, puertas y esgrafiados, como puede verse, por ejemplo, en «Villa Rosario» (Arturo Soria, 65) o en «El valle de Valdivieso» (Condesa de Venadito, 36). En la misma manzana del desaparecido teatro se encontraba a su vez el magnífico parque de diversiones que contaba, entre otros alicientes, con un formidable tobogán y una respetable «máquina voladora». En esta misma acera de los impares, además de la iglesia, el teatro y el parque de diversiones, se hallaba igualmente el campo de deportes, con su velódromo, y junto a él la fábrica de electricidad que abastecía a la ciudad. Por último, y como construcción singular debe recordarse, en la



La imagen aquí reproducida de la iglesia neomudéjar que diseñara Jesús Carrasco, pese a ser reciente, es ya histórica. El bellissimo volumen de su torre, dentro de la tradición de torres madrileñas en ladrillo, ha sido eclipsado por la construcción de un edificio inmediato, igualmente en ladrillo, cuyo efecto no puede ser peor.



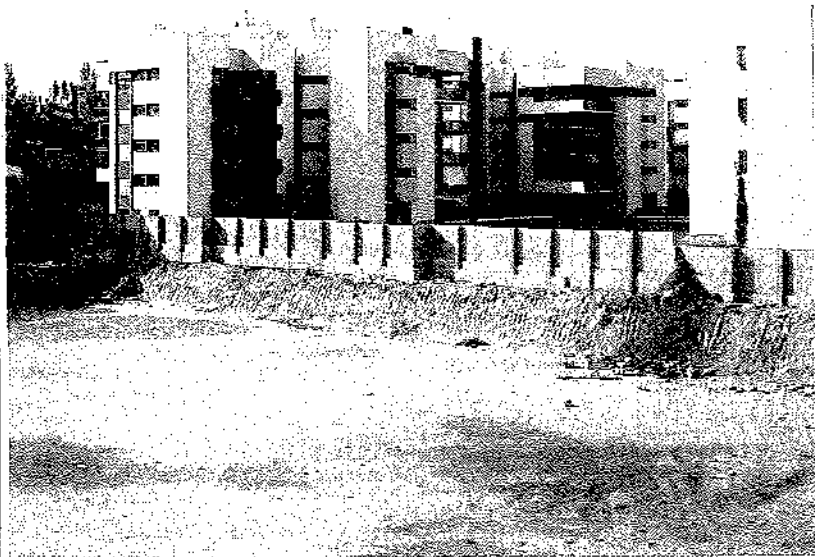
El ocio contaba igualmente con un parque de diversiones en el que había una atrevida máquina voladora y este espléndido «toboggan», que era una de las atracciones más interesantes del parque. A él acudían no sólo los linealistas, sino gran parte de la población de Madrid.

acera de los pares y no muy lejos de las citadas oficinas de la C. M. U., una pequeña plaza de toros.

En torno a 1930 se dejaron sentir los primeros síntomas del racionalismo en la arquitectura de la Ciudad Lineal, apareciendo una serie de chalets en la línea de los que entonces Bergamín hacía en El Viso, es decir, sobre la base de composiciones volumétricas sencillas, con soluciones atrevidas, elementos en voladizo, empleo del hierro para subrayar planos y huecos, luces de esquina y, sobre todo, la eliminación total del «adorno». Sin embargo, ningún testimonio notable de este período ha llegado hasta nosotros. La guerra civil supuso la paralización total de este proceso de conformación de la Ciudad Lineal para no volver a encontrar ya nunca su rumbo inicial. Tras el paréntesis de la guerra se abrió una etapa de progresiva degradación, cambios de uso, etc., donde el abandono de unos venía a coincidir con los intereses de otros, hasta llegar al estado en que hoy se encuentra. La arquitectura que allí ha surgido, su destino, alineaciones, alturas, etc., nada tiene que ver con la idea de Arturo Soria. Sólo con un gran esfuerzo por entender aquello a partir del conocimiento de los datos arriba reseñados, se puede recrear mentalmente una de las alternativas más sugestivas del moderno urbanismo que, con las lógicas correc-



Entre las viviendas unifamiliares construidas después de la guerra pocas alcanzan el nivel arquitectónico de la proyectada por Coderch y Valls en la calle Belisana (1958)



ciones, sigue hoy dando frutos en el terreno del planeamiento urbano, pues conocida es la aplicación del tema de la Ciudad Lineal en casos como el proyecto de N. M. Milyutin para Stalingrado (1930), en la ciudad *Metrolinear* de R. Malcolmson (1956), en la Ciudad Lineal de Pampus en Amsterdam (1965), según proyecto de Broek y Bakema, en la ciudad inglesa de Iroine (1967), etc.

La arquitectura que ha ido surgiendo allí desde los años cincuenta hasta nuestros días no merece, en general, un juicio favorable precisamente, debiendo hacerse algunas excepciones. Entre ellas estaría en primer lugar, y como modelo dentro de la vivienda unifamiliar, el chalet proyectado por José Antonio Coderch y Manuel Valls, en la calle Belisana, que se terminó en 1958. El edificio es un ejemplo más de la gran calidad del diseño arquitectónico alcanzada por estos dos arquitectos catalanes. En cuanto a la arquitectura plurifamiliar son contadísimos los casos que llegan a un nivel cualitativo serio, pudiendo citarse algunos bloques, en edificación abierta, como el que desde Arturo Soria baja por la calle de Hernández de Tejada, de tratamiento discontinuo, con fachadas en ladrillo, y donde la estructura metálica queda vista, incorporándose a la expresión general del edificio junto con las bajantes y otros elementos tradicionalmente ocultos. El proyecto (1975-76) se debe a los arquitectos R. Aroca, M. Bayón, E. Visquert y J. L. Martín. Sin embargo, no se piense que existe una línea de actuación en la Ciudad Lineal, de modo que otros prefieren una arquitectura de aire más meridional y levantino como el llamado conjunto «Las Islas», finalizado en 1979, que de algún

modo resulta una arquitectura desarraigada en nuestro clima madrileño, pese a su entidad cuantitativa.

En el lugar en que hoy se levanta este conjunto residencial, se encontraba hasta hace muy pocos años —tan pocos que todavía los callejeros madrileños lo recogen así— el campo de fútbol del Plus Ultra. Hoy tan sólo queda su recuerdo en las taquillas abiertas en las vallas de la calle Duque de Tamames, desde donde se ve la profunda excavación para cimentar una edificación.

En nuestros días asistimos a una nueva etapa en el futuro arquitectónico de la Ciudad Lineal, pues el conocido Plan Especial, que todavía no ha entrado en vigor, pero que ha supuesto nuevamente una suspensión de licencias para construir, incluye en la Ciudad Lineal en el listado que agrupa a los conjuntos de vivienda unifamiliar, por lo que una nueva ordenanza regulará volúmenes y usos en este desfigurado y maltratado hito de la historia del urbanismo.

#### USOS ACTUALES DE LA CIUDAD LINEAL

Pese a que la aspiración inicial de Arturo Soria buscaba la autonomía de la Ciudad Lineal, lo cierto es que ésta siempre tuvo un carácter predominantemente residencial mientras que el empleo seguía permaneciendo en Madrid. Sus habitantes pertenecieron a todos los grados sociales y profesionales, sin ninguna razón común a no ser su entusiasmo por la idea misma de Arturo Soria. En efecto, allí, y hacia 1930, por ejemplo, se encontraron títulos como el de Conde

Pocas son las edificaciones de nueva planta que con los límites —nada estrechos— de las ordenanzas municipales han sabido crear un lenguaje arquitectónico apropiado que a la vez que rompe paradójicamente respeta algo de los que fue esencial en la edificación de la Ciudad Lineal. Entre estos ejemplos se encuentra esta casa proyectada por R. Aroca, M. Bayón, E. Visquert y J. L. Martín.

Entre los lugares más populares de la Ciudad Lineal, en un ayer no muy lejano todavía, se encontraba el campo de fútbol del Club Plus-Ultra. Hoy en su solar se alza un conjunto importante de viviendas, y la enorme excavación para otro que, es de imaginar, no le irá a la zaga.



Vista general de la Ciudad Lineal hacia Chamartín. En ella pueden observarse algunas «reliquias» de su primitivo estado y las potentes torres que miran amenazando el futuro de esta zona

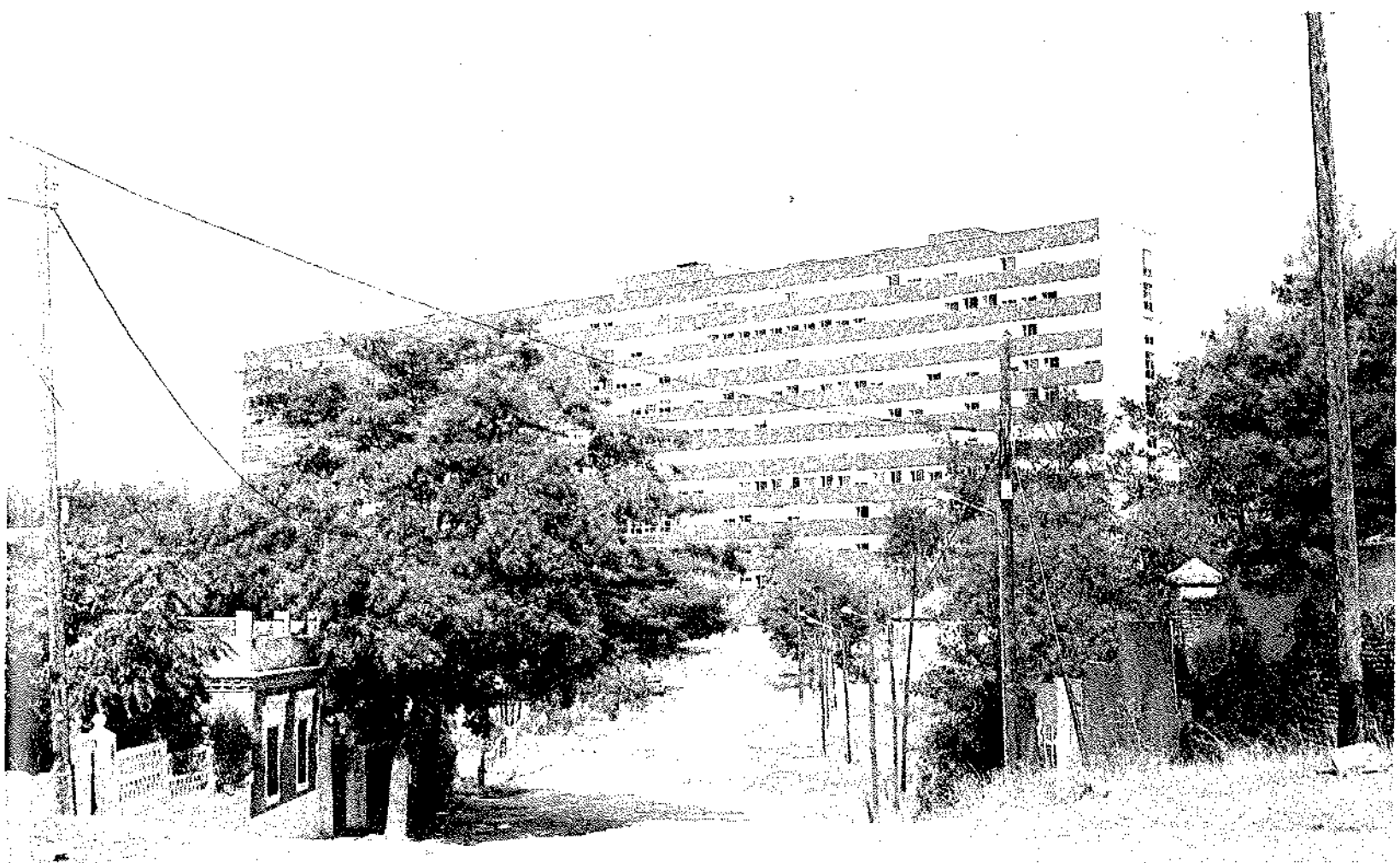
de Romanones y el Marqués de Altamira, junto con personajes tan populares como el boxeador Luis Marín Rayo o Consuelo Portella, más conocida como la «Chelito». Todo ello sin olvidar a grandes artistas como el tenor Fleta, médicos, jardineros, notarios, fontaneros, arquitectos, etc. Entre estos últimos deben recordarse nombres como los de Rubio, García Guereta y Casto Fernández Shaw, que tantas obras importantes dejaron en Madrid.

Sin embargo, desde los años cuarenta a esta parte, la Ciudad Lineal ha visto absolutamente alterada su fisonomía tanto física como vivencial:

nuevos usos, nuevos ritmos, intensificación del tráfico, etc. Interesa señalar ahora la aparición de nuevos elementos comenzando por los Hogares Escolares (Auxilio Social) que, dependientes de los Ministerios de Agricultura y antiguo de Gobernación, surgieron después de la guerra a un lado y a otro de la desnivelada avenida de América, tales como el «Alto de los Leones» (Arturo Soria, 124) y el «Batalla de Brunete» (Arturo Soria, 142).

Mucho más importante resulta la presencia, casi masiva, de institutos religiosos que en forma de colegios y noviciados, se reparten a lo largo de





la Ciudad Lineal. Allí se encuentran las Hermanas Trinitarias (Arturo Soria, 28), el noviciado de Misioneras de María Inmaculada: Siervas de las Obreras (Manuel Uribe, 9), los misioneros Combonianos —Mundo Negro— (Arturo Soria, 111), el noviciado de Esclavas de la Santísima Eucaristía con su Colegio de la Madre de Dios, las misioneras Dominicas con el del Santísimo Rosario (Arturo Soria, 71), los Padres Mercedarios (Arturo Soria, 117-119), el convento de Religiosas Siervas de María (Arturo Soria, 174), las misioneras del Santísimo Sacramento (Arturo Soria, 208), Hermanas Carmelitas Misioneras, Carmelitas Descalzas (Arturo Soria, 271), Religiosas Pasionistas (Arturo Soria, 257), Colegio de Religiosas del Santo Ángel (Arturo Soria, 222), etc. Junto a los colegios religiosos hay igualmente un número elevado de colegios privados y guarderías, muchos de ellos instalados en viejos «hoteles».

Asimismo resulta nueva la presencia de clínicas y hospitales que han dado el carácter de auténtica Ciudad Sanitaria a alguna de sus zonas. Esto llega a ser cierto no sólo por la existencia de centros como el «San Nicolás» (Arturo Soria, 17), de recuperación funcional, la clínica «Nuestra Señora de América» (Arturo Soria, 103), la clínica Psico Geriátrica (Condesa de Venadito), o el Sanatorio de «San Miguel» (Arturo Soria, 204), sino muy especialmente por el gran conjunto del

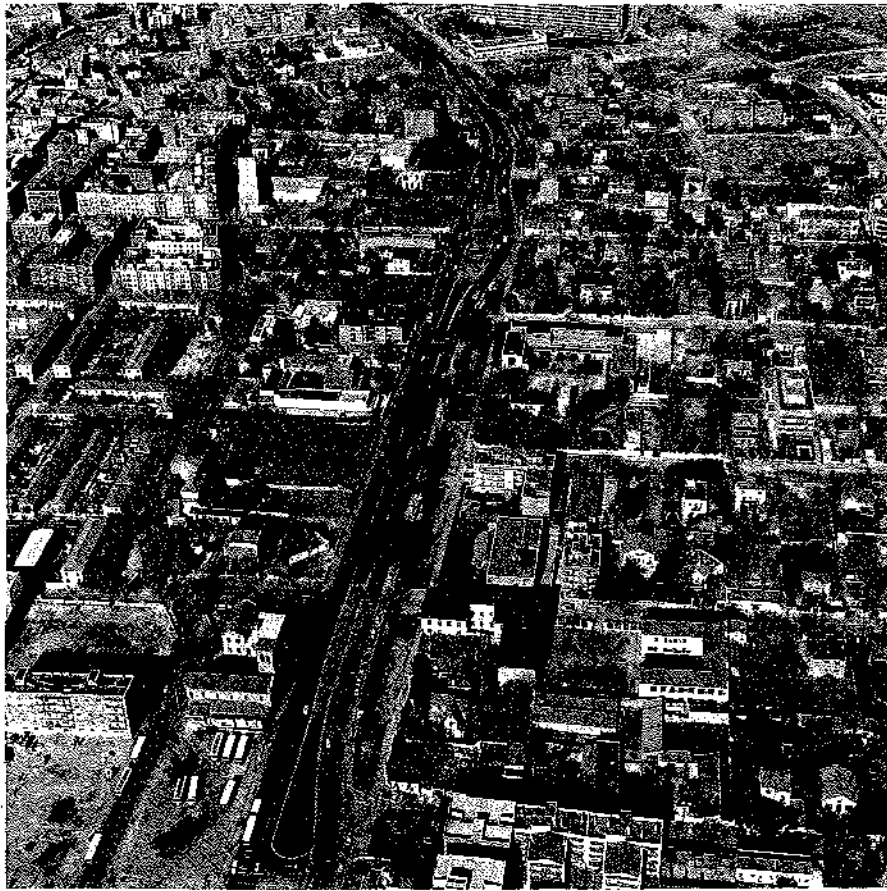
«Hospital de Aviación» (Arturo Soria, 82) y la Policlínica «Nuestra Señora del Carmen» (Arturo Soria, 270), del Ministerio de Marina.

En realidad este último establecimiento, de reciente y funcional arquitectura, que cuenta en su escalinata de ingreso con una escultura en bronce firmada por Ramón Lapayese, nos introduce en una zona de la Ciudad Lineal que ha cobrado, curiosamente, tintes «marítimos». En efecto, algo más adelante nos encontramos con

El Hospital del Aire es una buena prueba del total desprecio hacia la obra urbanística de Arturo Soria. Su magnitud, disposición, tratamiento, etcétera, se encuentra en el lugar más opuesto a lo que debiera haber sido asimilación de los conceptos básicos de la Ciudad Lineal por parte de los responsables de la urbanística y edificación municipal.



La obra larga de Ramón Lapayese ha dejado aquí una muestra reciente de su arte. Su colocación en el acceso a la Policlínica «Nuestra Señora del Carmen», anima al viajante que ha recorrido la cadena de paradojas que es hoy la Ciudad Lineal.



Primer tramo de la Ciudad Lineal, entre la iglesia parroquial (abajo, a la izquierda) y el «moderno» Hospital del Ministerio del Aire (arriba, a la derecha). La foto recoge el estado de la zona hace unos cinco años.

el edificio de «Nuestra Señora del Rosario» (Arturo Soria, 278), que igualmente depende del Ministerio de Marina, así como la sencilla «Colonia La Marina» (Arturo Soria, 286), y enfrente el «Cuartel de Infantería de Marina», junto al Centro de Investigación y Desarrollo de la Armada (Arturo Soria, 289), la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales (Arturo Soria, 287) que cuenta con pequeños cañones antiaéreos flanqueando la entrada al edificio y, finalmente, el Colegio de «Nuestra Señora del Carmen» que ocupa el bello y antiguo edificio de «Huérfanos de la Armada» (Arturo Soria, 285), que debe de ser de hacia 1910-1920.

No pueden omitirse, en el plano recreativo, el cine que lleva el nombre de la Ciudad Lineal en la confluencia de la actual Arturo Soria con la calle de López de Hoyos, por donde de algún modo parece asoma el desorden de Madrid a la Ciudad

Lineal. Lugares de esparcimiento lo son igualmente las Piscinas Mallorca, y muy especialmente la Stella, que se halla en una posición tal que domina, con su blanca y bien tratada arquitectura, uno de los nudos formados para organizar el tráfico que, procedente de la calle Costa Rica, pasa por encima de la M-30 y viene a parar al gran eje de tráfico en que se ha convertido la Ciudad Lineal.

El tema del tráfico ha contribuido igualmente a desfigurar la dinámica de la Ciudad Lineal, pues si bien conserva el sentido de doble dirección a lo largo de su recorrido longitudinal, muy forzado al ponerlo en conexión con la salida a la Carretera N-I (Madrid-Burgos), la Ciudad Lineal se ve cortada transversalmente por vías rápidas como pueda ser la Cuesta del Sagrado Corazón. Por otro lado el hecho de haber quedado comprimida, en sus flancos, por nuevos barrios, colonias y urbanizaciones, la Ciudad Lineal ha tenido que ceder a una presión de tráfico que necesitaba traspasar esta barrera por las que hasta hace un tiempo habían sido tranquilas calles transversales.

No obstante, la última actuación y ordenación viaria de la gran calle central ha evitado una porosidad transversal excesiva cerrando al tráfico algunas de estas calles laterales. Afortunadamente también se ha mejorado la calle central que hace unos diez años se había convertido en un lodazal en invierno y en un paraje polvoriento en verano, verdaderamente intransitable. La Gerencia Municipal de Urbanismo redactó un plan parcial de ordenación que fue aprobado por el Ayuntamiento en febrero de 1970. En septiembre del año siguiente se adjudicaron las obras, cuyo importe era de unos doscientos millones de pesetas y, finalmente, se inauguraron en mayo de 1973.

El plan contemplaba la conversión de la gran calle en una vía-parque, donde se reservan dos calzadas de entre siete y nueve metros de anchura para el paso de vehículos, más dos metros para estacionamiento en línea. Entre ambas calzadas se interpone una mediana ajardinada de anchura distinta, llegando en ocasiones a contar con doce metros de ancho al intentar respetar parte del antiguo arbolado que actuaba de espina central. Esta zona ajardinada de doce metros es una constante que se mantiene a lo largo del gran eje, pero variando de posición (central, lateral derecho, lateral izquierdo).

En aquellos lugares en que las aceras que coinciden con las zonas ajardinadas se han dispuesto juegos infantiles y bancos. En el momento

El conocido Club Stella se encuentra entre los edificios mejor concebidos y conservados de toda la Ciudad Lineal. Su arquitectura reúne varios de los componentes de la arquitectura racionalista de los años 30, sumando una serie de formas que vistas desde aquí tienen mucho de arquitectura naval.

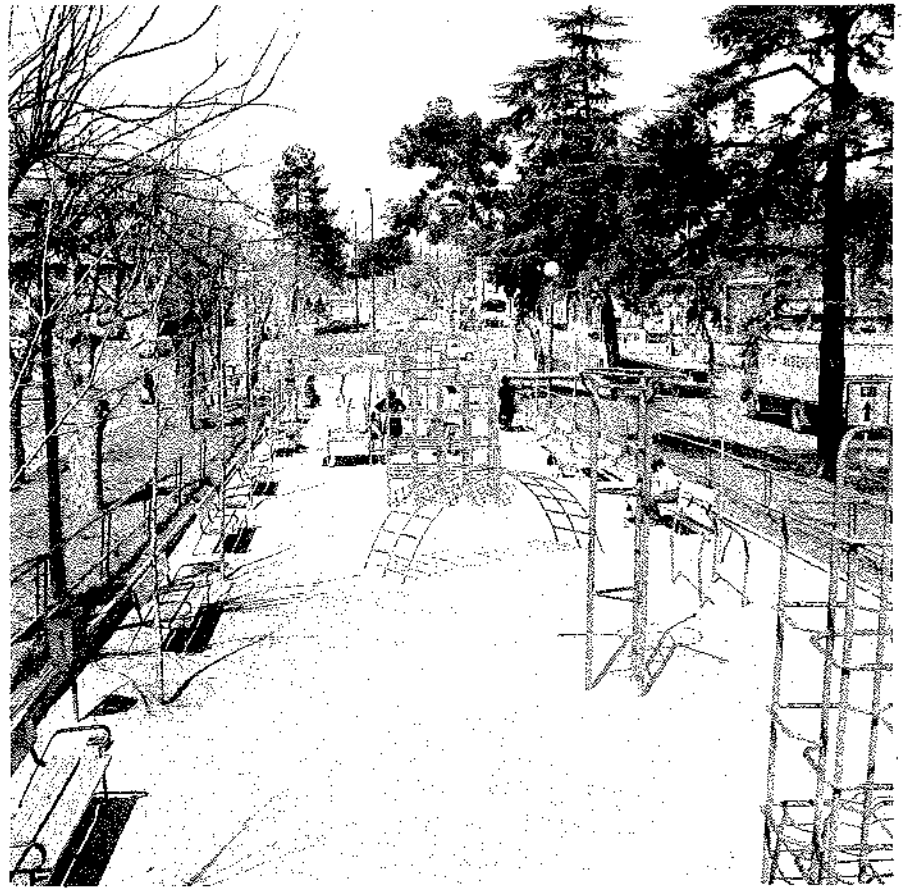


de emprender esta actuación se había perdido gran parte del arbolado, ya que dicha calle conservaba poco más de mil árboles, en su mayoría pinos y cedros, por lo que se plantó otro millar incluyendo algunas coníferas y otras especies como plátanos, álamos blancos y sauces. Entre los cincuenta mil arbustos que se plantaron de nuevo, los rosales sumaban unos diecisiete mil. Con ello, qué duda cabe, mejoró el aspecto de la calle fuertemente contrastado por la ruina que actualmente jalona su trazado.

Hoy ya no recorre el tranvía esta gran arteria, pero son varias las líneas de autobuses que lo atraviesan, en todos los sentidos como si de un cosido se tratara. De cualquier modo, a Soria que tanto le preocupó el transporte colectivo, económico y rápido, le gustaría sin duda, conocer que hoy podemos llegar hasta allí en metro, por dos líneas diferentes (4 —Argüelles-Esperanza— y 5 —Aluche-Ciudad Lineal—) cuyas estaciones llevan el nombre de Arturo Soria y Ciudad Lineal, respectivamente.

Finalmente, y como dos añadidos a la Ciudad Lineal, nos referiremos a la zona comprendida entre la calle Carril del Conde y la avenida de San Luis, por una parte, y, por otra, al espacio limitado por Arturo Soria, Cuesta del Sagrado Corazón, M-30 y la propia avenida de San Luis. La primera zona incluye, como elementos importantes, uno de los depósitos del Canal de Isabel II que queda aislado entre la calle de Ricardo Sa, la carretera de Canillas y López de Hoyos.

Al otro lado de este mismo tramo de López de Hoyos queda un magnífico pinar, reliquia de lo que en otro momento fue riqueza forestal de esta



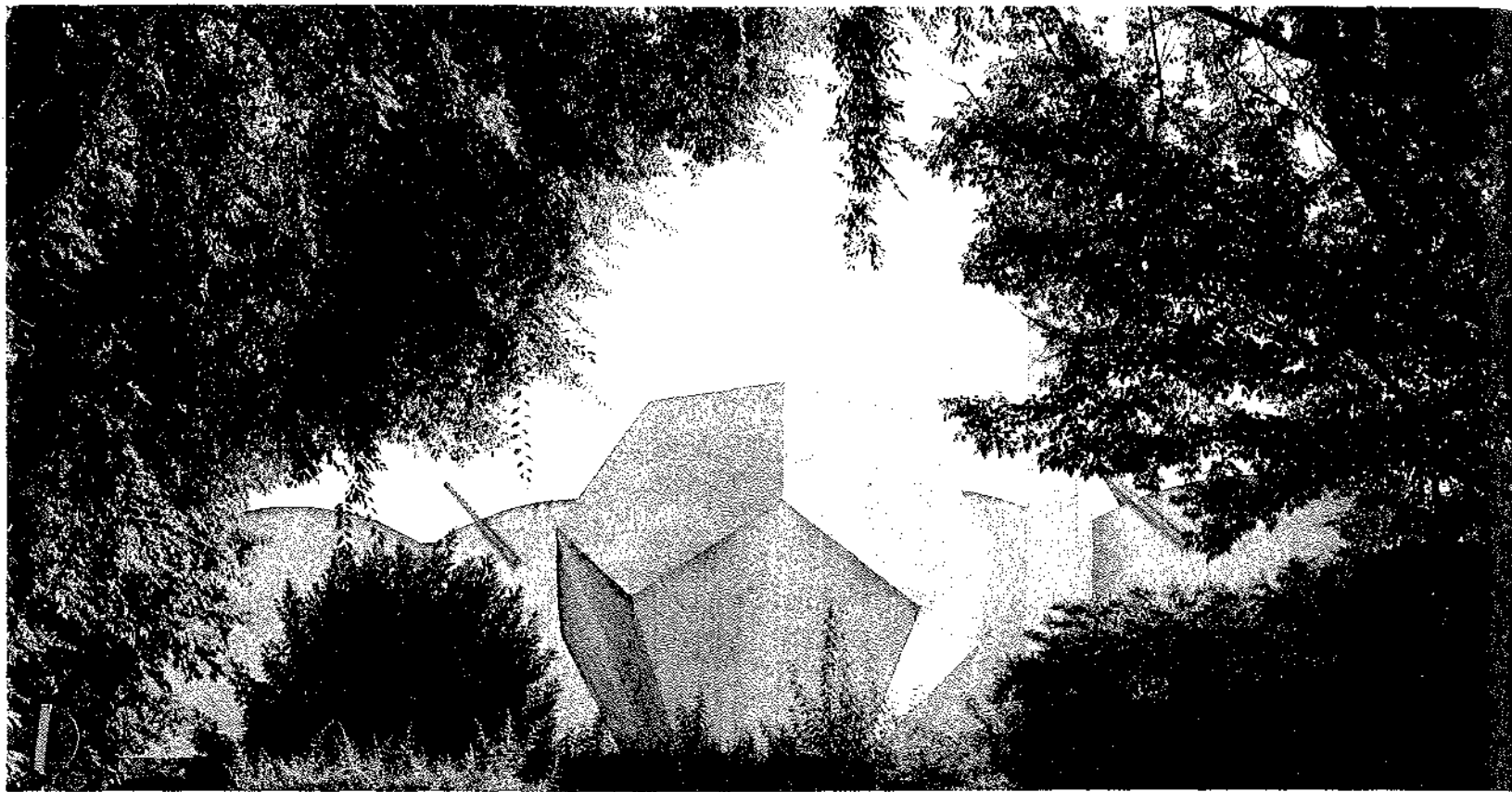
zona. Inmediatamente después y bien cercada se alza la «Colonia Banesto» que linda con la «Finca Pinar del Rey». Tras la ancha calle de Añastro, a modo de bulevar, se extiende la zona residencial «El Bosque», donde predomina la vivienda unifamiliar, llegando hasta el límite citado de la avenida de San Luis, que en otro tiempo fue la carretera de Fuencarral a Hortaleza. A ésta asoman las siempre temibles instalaciones de una central eléctrica, perteneciente a Unión Eléctrica, S. A.

Si desde Arturo Soria descendemos por la calle de Serrano Galvache hacia la M-30, dejaremos a la izquierda la Casa de Ejercicios «El Pinar», mientras que a mano derecha podremos encontrar el interesante complejo del Instituto

Son varias las zonas ajardinadas y de recreo infantil que se instalaron durante la última ordenación inaugurada en 1973. En ellas encuentran relativo reposo a la sombra jubilados y demás vecinos, al tiempo que los pequeños disfrutan de las zonas a ellos reservadas. No obstante, la ubicación de éstas entre dos vías de intensa circulación no deja de ser un contrastado disparatado.



Sobre lo que antiguamente se conocía como Cerro del Centinela, en una de las llamadas Fiestas del Árbol, se plantaron una serie de pinos que actualmente forman un agradable bosque, hoy reivindicado por la Asociación de Vecinos de la zona. Desde el inmediato depósito de aguas del Canal de Isabel II, se ve descender esta masa arbórea, junto a López de Hoyos, en dirección a Arturo Soria. Construcciones masivas vienen a romper una vez más estos que fueran bellos y verdes horizontes.



El Instituto Eduardo Torroja cierra esta serie de imágenes de una Ciudad Lineal desvirtuada, pero que secretamente parece rendir un tributo, con este dodecaedro, al gran constructor de poliedros que fue Arturo Soria. Al fondo se ve parte del edificio, todo ello debido al acierto de los arquitectos G. Echegaray y M. Barbero,

Técnico de la Construcción y del Cemento, más conocido como Instituto «Eduardo Torroja». Se trata de una serie de edificios inaugurados en 1958, donde se investigan las mejoras a introducir tanto en la fabricación de materiales como en las técnicas constructivas. La institución tiene su origen en la asociación privada que, bajo el nombre de Instituto de la Construcción y de la Edificación, empezó a funcionar en 1934. Años más tarde, en 1946, se incorporó al patronato «Juan de la Cierva», fusionándose en 1949 con el Instituto del Cemento. El proyecto de los edificios se debe a los arquitectos Gonzalo Echegaray y Manuel Barbero que supieron dar un carácter peculiar a esta arquitectura que debía de convertirse en expresión de su función. Desde la entrada puede verse un monumental sólido, un dode-

caedro pentagonal, que paradójicamente nos hace pensar de nuevo en las especulaciones de Arturo Soria sobre el origen poliédrico de las especies, cuando construía complejos hiperboloides con generatrices constituidas por series de dodecaedros. En esta misma zona, llamada en otro tiempo «El Bosque», se levanta un colegio privado y la Empresa nacional de Óptica, S. A. (E. N. O. S. A.), que fabrica tanto material de índole didáctico como costosísimos aparatos de precisión de todo tipo.

Por último y como elemento descompensador de todo cuanto había sido la Ciudad Lineal, donde Arturo Soria limitaba a tres las plantas de las viviendas, nos encontramos hoy con el llamado «Conjunto Residencial las Torres», con bloques que alcanzan los treinta pisos...

#### BIBLIOGRAFÍA

SORIA Y MATA, Arturo: *Teodolito-impresor automático*, Madrid, 1870. *Historia del proyecto del tranvía de Estaciones y Mercados*, Madrid, 1874. *Avisador de las crecidas de los ríos*, Madrid, 1879. *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: Datos y noticias referentes a su construcción y explotación*, Madrid, 1892. *Origen poliédrico de las especies*, Madrid, 1894. *El progreso indefinido*, Madrid, 1898. *Fundación de una escuela pitagórica en Madrid*, Madrid,

1900. *Reorganización de la C. M. de Urbanismo y engrandecimiento de la Ciudad Lineal*, Madrid, 1919.

Obras sobre la Ciudad Lineal que incluyen otra bibliografía más amplia.

COLLINS, G. R.; FLORES, C., y SORIA Y PUIG, A.: *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid, 1968.

NAVASCUÉS PALACIO, P.: «La Ciudad Lineal de Arturo Soria», en *Villa de Madrid*, 1970, núm. 28.

TERÁN, F. DE: *La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual*, Madrid, 1968.