

LA CIUDAD LINEAL DE ARTURO SORIA

Por Pedro NAVASCUES 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-II-1882).

«...cundió el amor a la línea recta, y llegó el momento de que los hombres no pudieran dormir tranquilos mientras su calle no estuviera tirada a cordel...»

ANGEL GANIVET (de *Granada la bella*, 1896).

ESQUEMA DEL DESARROLLO URBANO DE MADRID EN EL SIGLO XIX

A comienzos del siglo XIX Madrid conservaba casi intacta la fisonomía de la ciudad de los Austrias y Borbones, sin que se hubieran producido en su interior o en su perímetro cambios notables, exceptuando las mejoras de Carlos III. La población y su caserío fue creciendo de un modo orgánico y lento.

La guerra de la Independencia vino a paralizar toda posible expansión de la ciudad, no sólo por el caos que supuso, ni por la contracción económica que siempre afecta de un modo directo a la arquitectura, sino por la necesidad entonces planteada de fortificar Madrid. En efecto, las tapias y puertas fueron objeto de una sólida reconstrucción para hacer frente a las tropas francesas. Tras la breve retirada de José Bonaparte de Madrid, motivada por la derrota de Bailén, Tomás de Morla, que, junto con el marqués de Castelar, había sido designado por la Junta de Defensa para organizar la resistencia de Madrid, presentó al Ayuntamiento, en noviembre de 1808, un plan para la fortificación de la ciudad (1). Estas obras, que de poco sirvieron ante la organizada artillería de Napoleón, significaron, sin embargo para Madrid un auténtico cinturón, que tardaría algunos decenios en romper. A mediados de siglo las puertas y portillos de Madrid cum-

plían todavía su papel de tales, llevando pesadas hojas de madera y hierro que cerraban sus salidas como en las ciudades medievales.

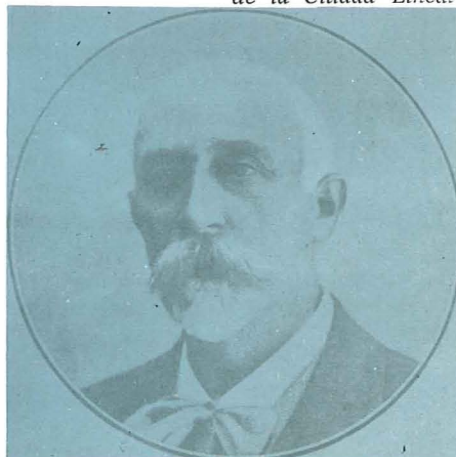
Sin embargo, el interior de Madrid cambió un tanto bruscamente a raíz de los proyectos de José Bonaparte, que si bien no todos se llevaron hasta el final, sí al menos pasaron por la fase del derribo. Conventos, iglesias, edificios públicos y manzanas enteras de viviendas cayeron en poco tiempo para dar lugar a muchas de las actuales plazas como la del Carmen, Santa Ana, Mostenses, del Rey y de Oriente, entre otras. En menos de dos años los planos de Madrid anteriores a 1810 perdieron actualidad. Sobre estos derribos José I emprendió entonces, como en otro tiempo lo hiciera Carlos III, un ambicioso

plan de reforma interior, para lo cual contaba con la colaboración del gran arquitecto Silvestre Pérez. Este hizo importantísimos proyectos, destacando, entre todos, el del viaducto que uniría el Palacio Real con San Francisco a través de una serie de plazas que recuerdan la organización de los foros imperiales de Roma, y que de haberse realizado «Madrid contaría con un juego de plazas que difícilmente podría hallarse en otras ciudades», como apunta Chueca (2).

Mas la breve estancia de José Bonaparte no permitió llevar a cabo todos sus proyectos, y Madrid seguiría encerrado entre sus tapias, aunque algo más desahogado su interior tras la intervención decidida del llamado «rey plazuelas».

Durante la etapa fernandina las necesidades del país impidieron cualquier mejora urbana, ya que ésta exige siempre un fuerte apoyo económico, que la empeñada hacienda española no podía ofrecer. Es en el reinado de Isabel II cuando se inician unas reformas urbanas de cierto interés. Mendizábal, como alcalde de Madrid, y Mesonero Romanos, como regidor del Ayuntamiento, tuvieron una intervención importante durante los años cuarenta, que, desgraciadamente para muchos casos, sólo se quedó en informes y proyectos. Lo más destacable fue el proyecto de ensanche que en 1846 hizo el ingeniero Juan Merlo, siendo Moyano ministro de Fomento, pero que informado des-

Don Arturo Soria, fundador
de la Ciudad Lineal



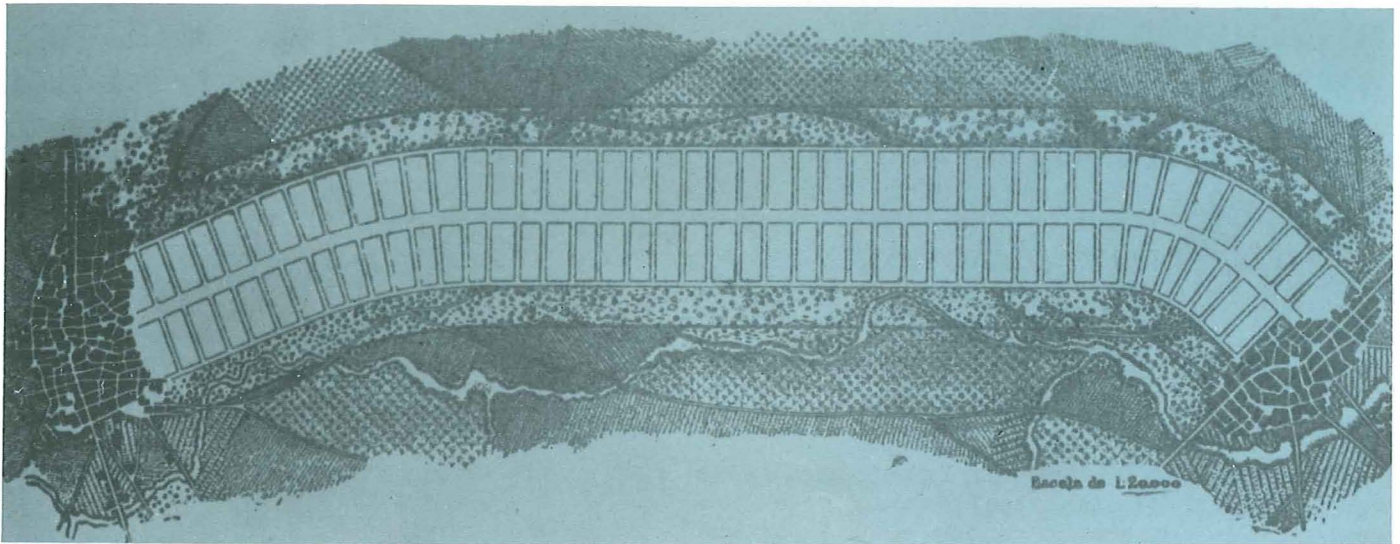


Lámina 2

favorablemente por el propio Mesonero Romanos, fue desechado por el Gobierno. Lo único que llegó a realizarse fue la reforma interior de algunos puntos «negros», como el de la Puerta del Sol. Esta pequeña e irregular plazuela daba entrada y salida diariamente, en doce horas, a 3.950 carruajes, 1.414 caballerías y algunos miles de transeúntes, lo que llevó al Gobierno a tomar una medida para reformar no sólo la Puerta del Sol, sino todas las calles inmediatas. Para realizar esta delicada operación en el corazón de Madrid se presentaron un número elevado de interesantes proyectos, ya estudiados por el autor de estas líneas (3). En 1862, y tras las interrupciones propias que la vida política impuso al país en todos los aspectos, se terminaron las obras siguiendo el proyecto del ingeniero Lucio del Valle.

Por aquellos años otro ingeniero, Carlos María de Castro, trabajaba en un nuevo proyecto de ensanche a petición de Pidal, que había sucedido a Moyano en el Ministerio de Fomento. El plan, elaborado en 1857, fue aprobado definitivamente en 1860 (4). Si bien fue muy discutido en sus días, el aumento real de la población y la futura transformación de Madrid con motivo de la construcción de los ferrocarriles y carreteras, y la traída de aguas, verificada en 1858, el plan de ensanche era vital para Madrid, que ya se ahogaba dentro de sus tapias. Dicho plan llevaba a Madrid hacia el Norte y Este, pues el terreno presentaba allí mejores condiciones para la edificación, mientras que por el Sur y Oeste, el río Manzana-

res señalaba, según Castro, un «límite natural». Las características esenciales del plan las resume Biddagor (5) del modo siguiente: «a), el señalamiento de un nuevo recinto limitado por un paseo de ronda y un foso exterior; b), el trazado en cuadrícula, con las calles orientadas en dirección Norte-Sur y Este-Oeste, para evitar los vientos dominantes; c), la previsión de espacios verdes importantes: parte Norte, ampliación del Retiro, parque del depósito del Canal y numerosas manzanas sueltas; d), una zonificación indicada en la Memoria pero que no afecta a la uniformidad del trazado, en la que se prevé el barrio fabril en Chamberí, el barrio elegante a ambos lados de la Castellana, la clase media en el barrio de Salamanca, el barrio obrero al sur de la calle de Alcalá, tras el Retiro, y un sector rural al Sur, entre Embajadores y el Puente de Toledo; e), la generosa parcelación, con abundancia de jardines privados; f), la alternancia de vías principales de treinta metros de anchura y vías corrientes de quince metros, y g), el emplazamiento de edificios públicos, cuarteles, hospitales, cárceles, iglesias, asilos, mercados, teatros, campos deportivos, escuelas, etc., muy numerosos, pero sin ninguna intención estética».

El enorme alcance del proyecto hizo que su ejecución se demorara hasta que con la revolución del sesenta y ocho la Administración decidió comenzar las obras.

La descripción y propósitos de los trabajos llevados a cabo en 1868 y 1869 están detallados en la *Guía de Madrid* de Fernández de los Ríos,

de la que a continuación transcribimos los siguientes párrafos (6): «Por fin en 1863, Madrid quedó libre de sus tapias, iniciándose el ensanche por tres puntos: en la carretera de Valencia, por el arrinconado barrio del Pacífico; en las afueras de la Puerta de Alcalá, por las primeras manzanas del de Salamanca, también desatado de la Villa, y por las tres primeras calles de E. a N. del barrio de Argüelles, cuya única comunicación regular con Madrid era por la plazuela de los Afligidos.

Cuatro propósitos capitales tuvieron por base todos los trabajos hechos en 1869 con relación al perímetro de Madrid: romper el paso a toda calle que le tuviera cerrado por la tapia y estudiar su rasante y alineación para prolongarla hasta las inmediaciones del nuevo circuito propuesto por el señor Castro; demoler toda tapia de manos muertas que después del primer obstáculo opusiera otro nuevo, no sólo a la prolongación de las calles que partieran del centro a la circunferencia, sino a las nuevas que en ese sentido son necesarias y a las de enlace entre estas que pide la vitalidad del ensanche; rectificar y convertir en calles los caminos vecinales que conducen a los pueblos de las cercanías; trazar y explanar las plazas y jardinillos que conviniere en los principales encuentros de las nuevas calles.» La labor crítica de Fernández de los Ríos es fundamental en este momento. Durante su exilio en París escribió un precioso libro, *El futuro Madrid* (7), lleno de sugerencias e iniciativas de gran interés, adelantándose en mu-

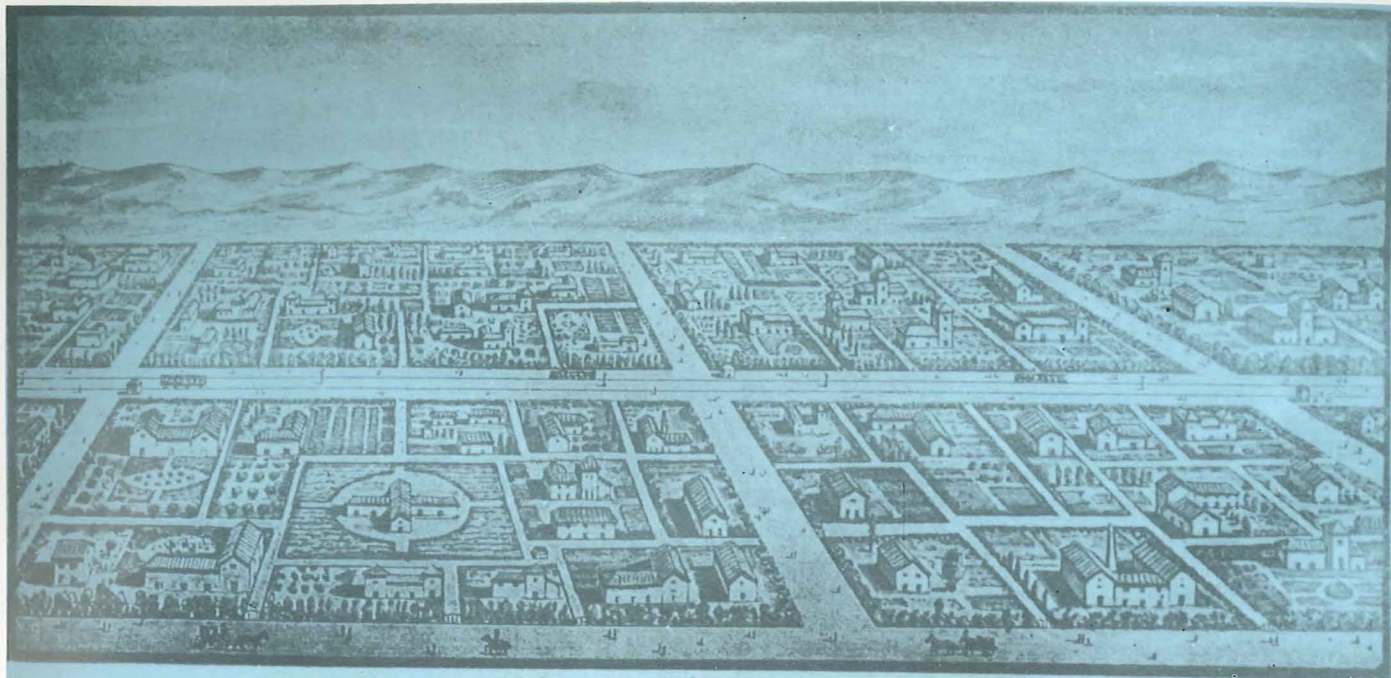


Lámina 5

sar un día en el campo respirando aire puro en sitio ameno, cómodo y agradable» (lámina 8) .

Todo esto, que supuso un esfuerzo verdaderamente notable en cuanto que era empresa y capital privado, fue posible gracias a la sabia dirección de Arturo Soria y a la eficaz ayuda de sus colaboradores, entre los que se encontraban sus propios hijos. Uno de los números extraordinarios de *La Ciudad Lineal* (13) explica quiénes fueron los que apoyaron el proyecto cuando en 1892 Soria publicó un folleto exponiendo su teoría de las ciudades lineales: «... y viéndose, para realizarla, desamparado por los potentados del capital, apeló poderosamente 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 indicada C. M. U.

Los primeros años fueron muy difíciles por la desconfianza y el recelo que suscitaron algunas críticas pública y privadamente. El propio Soria las comenta en una carta a un amigo suyo (14): «No olvides tampoco que en el primer año (1894) la murmuración canallesca 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 viesen 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...»

En el año que Soria escribía estas líneas, la C. M. U. contaba ya con 600 accionistas, se habían terminado treinta y tres construcciones y estaba habitada la Ciudad Lineal desde la manzana número 75 a la número 100. La idea de Soria se fue abriendo paso gracias a la publicación de «La Ciudad Lineal», donde se especificaba con todo detalle el movimiento económico de la Compañía. Ello demuestra que Soria no era sólo un idealista, un utópico como se le llamó entonces, sino un hombre con los pies en la tierra que supo dar con los medios para materializar aquel proyecto, y esto es tan importante como la misma idea creadora. «La Ciudad Lineal» fue cambiando de formato a lo largo de su existencia (1897-1932), y enriqueciendo su contenido, donde además de desarrollar todas las po-

sibilidades teóricas y prácticas de la ciudad lineal 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 esta revista es además imprescindible, para el que quiera estudiar los problemas urbanos planteados en Madrid, por aquellas fechas, ya que éstos tenían cabida en unas columnas fijas.

LA DIMENSION HUMANA DE LA CIUDAD LINEAL

Una de las secciones de mayor interés de «La Ciudad Lineal» es la dedicada a sus «proyectos». La Ciudad Lineal tenía 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. Este como otros aspectos que después reseñaremos brevemente no

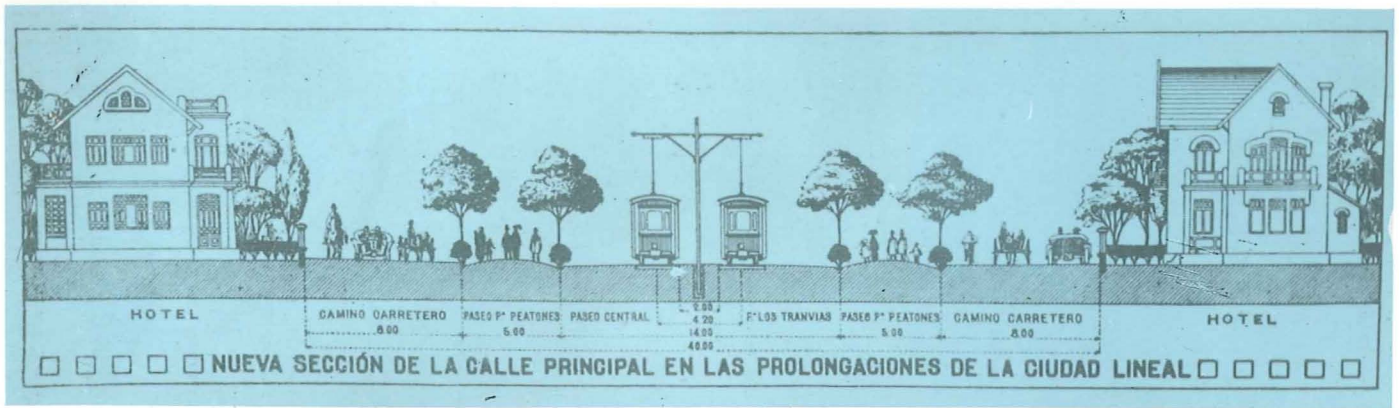


Lámina 6

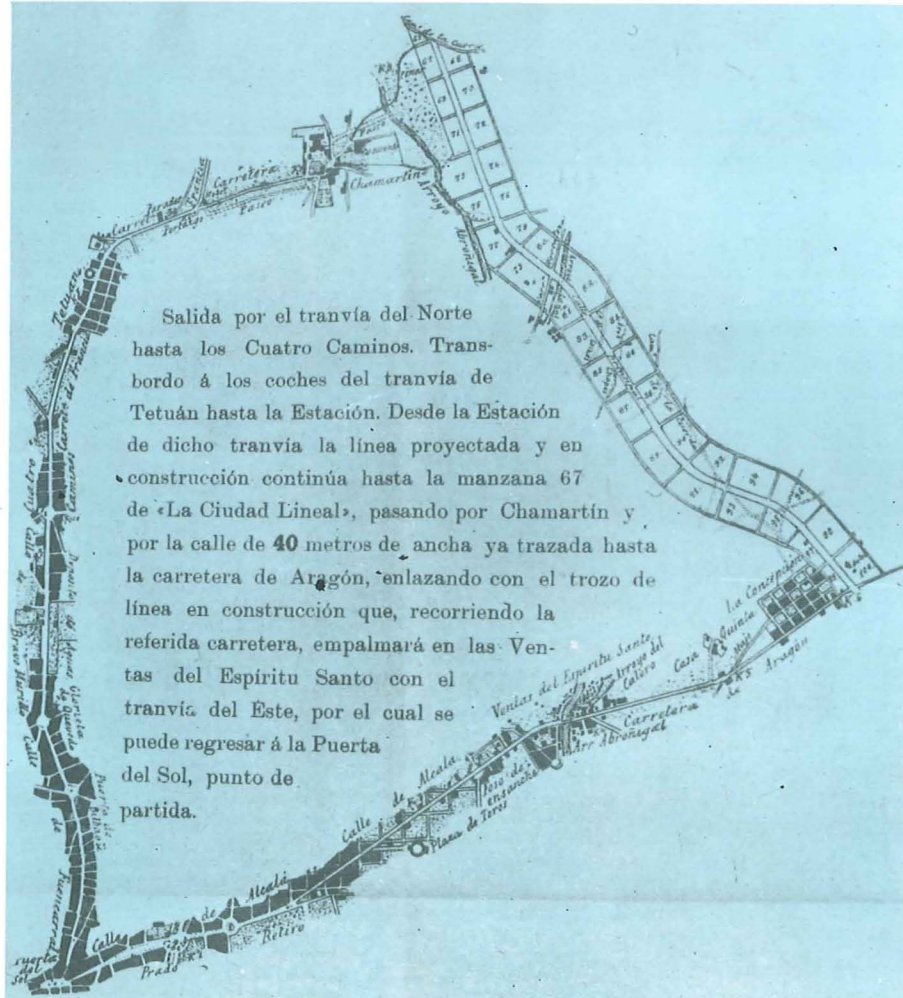
han sido aún estudiados. La idea de Soria tiene una expresión real de dimensión humana, que es inseparable de aquella. La Ciudad Lineal de Soria es fría hasta que no se apuntan estos matices, que aluden a las necesidades de la sociedad que va a habitarla. Ello tiene gran importancia porque conocida es 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 desaparece 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 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), etcétera. Todo esto, insisto, prueban las posibilidades reales de la Ciudad Lineal, que no pueden olvidarse.

De los «proyectos» para la Ciudad Lineal, unos se llevaron a cabo y otros no dejaron de ser simples proyectos. Como ejemplos de interés traeremos 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, cuyos proyectos se deben a Ricardo Marcos Bausá y Emilio Vargas (láms. 9 y 10); la construcción de una iglesia de cuyos planos y dirección se hizo cargo Jesús Carrasco (la iglesia se proyectó con dos locales anejos para escuelas elementales públicas y gratuitas para niños y niñas); un sanatorio para tuberculosos; un «Asilo-Reclusorio para abandonados y delincuentes»; el establecimiento de una industria (para lo cual se publicaron muchas sugerencias interesantes en «La Ciudad Lineal»); y la plantación anual de 30.000 árboles.

Lámina 7



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 y 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...» (15).

El tema del trabajo nos lleva de la mano a lo que llamaría el aspecto social de la Ciudad Lineal. El proyecto de Soria tiene una triple proyección social dirigida respectivamente a las llamadas clases alta, media y baja. A las dos primeras intenta atraérselas 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 la tierra. En este último sentido Soria encontró una viva oposición en el socialismo que discutía 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 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 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

LA CIUDAD LINEAL

Compañía Madrileña de Urbanización



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

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.

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

INTERESES
pagaderos
por trimestres

Primera barriada de 4 kilómetros.

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

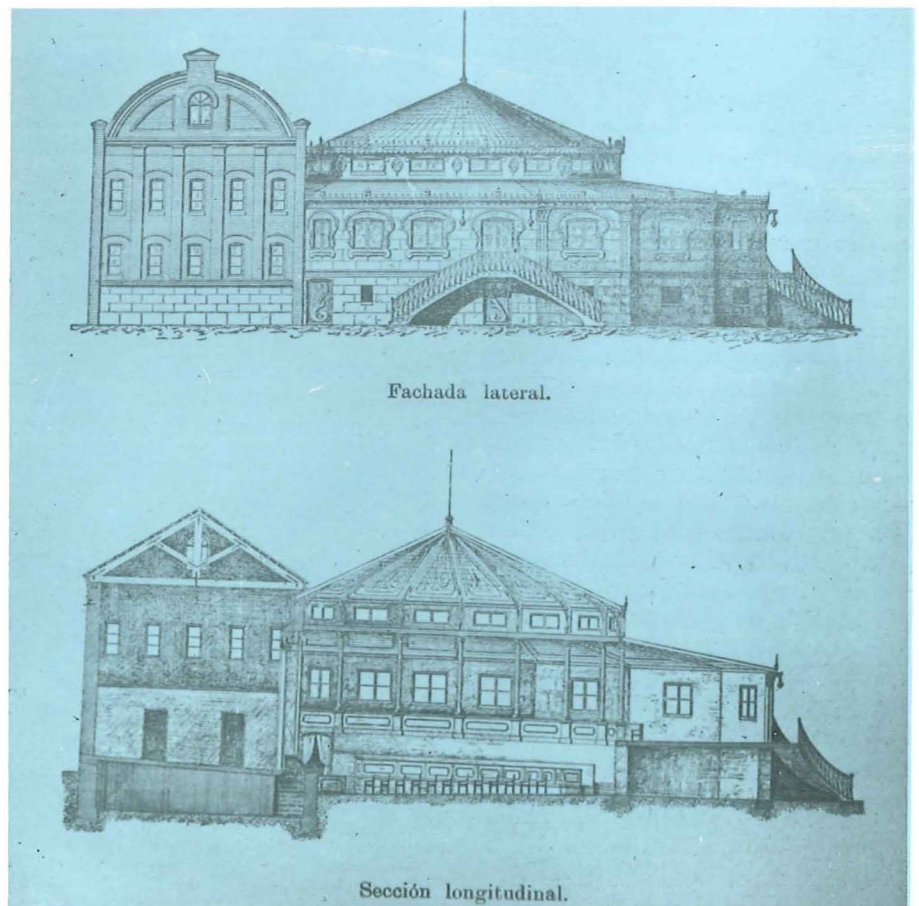
Lámina 8

bienestar y riqueza que se crea, es facilitar grandemente la solución del llamado *problema social...*» (16). 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. (17), es-

cribía: «Los familisterios, las casas de vecindad, las falansterios, las fondas de familia de Nueva York no conocidas aún en España, las casas mixtas para pobres y ricos, y otras muchas creaciones ingeniosas, contemplan el árbol del mal desde distintos puntos de vista, y atacan sus ramas.

La raíz está en la forma de las

Lámina 9



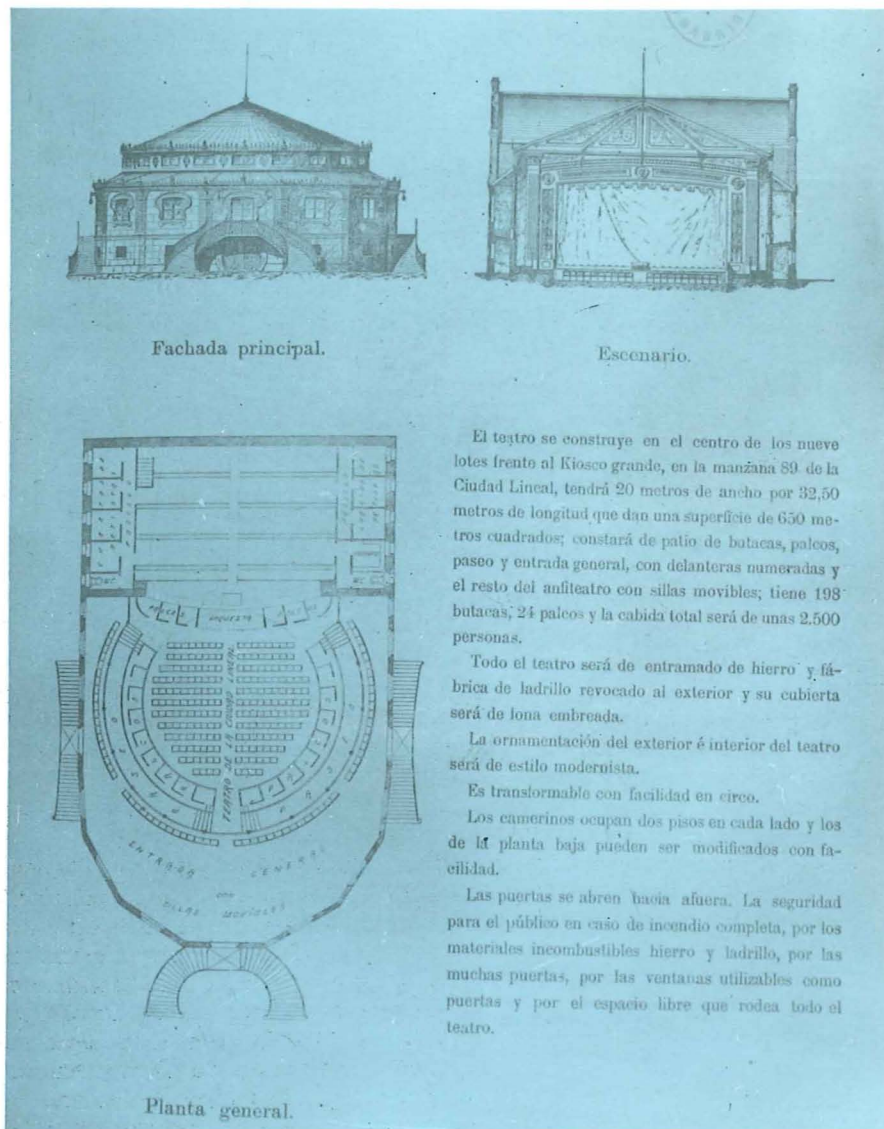


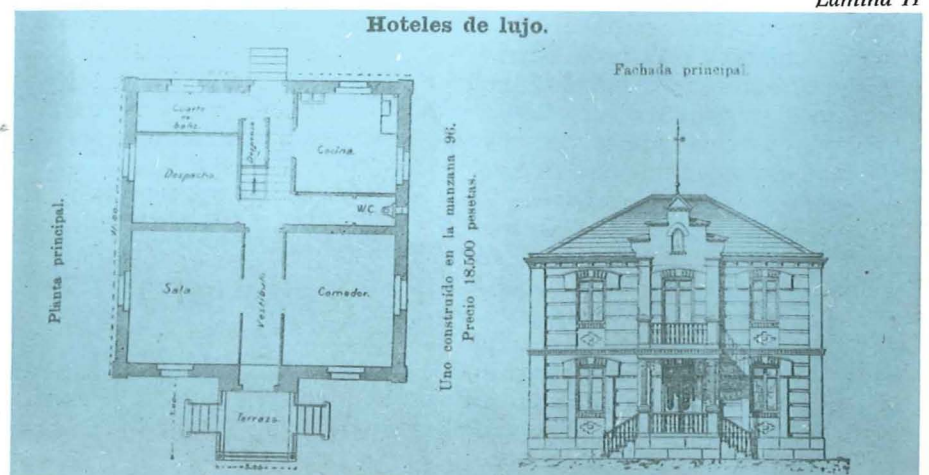
Lámina 10

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» (18).

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 (19).

Finalmente diremos algo de la arquitectura en la Ciudad Lineal, tema que merece un estudio más detenido, dado el interés que tiene por abarcar la difícil etapa del cambio de siglo. Hay que partir del hecho de que las construcciones son de materiales baratos entre los que destaca el ladrillo. El hierro se utilizó excepcionalmente en el teatro. Existían tres tipos de casas que respondían a los tres estratos sociales, y que sin duda, aunque integrador, suponían un clasismo: eran los «hoteles de lujo» (lám. 11), los «hoteles de burgueses» (lám. 12), y los «hoteles obreros» (lám. 13). La diferencia fundamental consistía en el número de plantas, y en los metros cuadrados de superficie, que siempre estaban en relación con su lote correspondiente ya que sólo se podía construir sobre una quinta parte de la parcela. El aspecto exterior de estos edificios era en cierto modo algo monótono, y quizás estuviese disimulado por la vegetación circundante. En la vivienda particular se dio una cierta tendencia hacia la arquitectura regionalista, si bien predomina una simplicidad ornamental que no permite su adscripción a un estilo definido. A este respecto es muy elocuente un comentario de Hilarión González del Castillo, gran entusiasta del linealismo urbano: «Hay en nuestra Ciudad Lineal muchas casas que aumentarían grandemente de valor si en ellas se hubiera atendido algo más al aspecto artístico, lo cual podía 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 jam-

Lámina 11



bas de ladrillos salientes o de escayola o de cemento; si en lugar de tener una puerta de entrada ordinaria, tuvieran una puerta con sencilla marquesina de hierro y cristalla...» (20).

Otros edificios sin embargo, de carácter representativo, como pudiera ser la iglesia, adoptan los llamados estilos históricos. Para ella Jesús Carrasco eligió el neomudéjar, que contaba ya con una larga tradición en la arquitectura madrileña del siglo XIX. Su proyecto data de 1899. Este mismo historicismo arquitectónico configuró otros edificios como los kioscos, entre los cuales se encontraba uno «árabe». Estos kioscos, de los cuales queda en pie alguno que merecería la pena salvar en la futura solución de la Ciudad Lineal, servían de apeadero, puesto de control y vigilancia, teléfonos, refugio para los serenos y otros servicios públicos. El deseo de incorporar a la edificación de la Ciudad Lineal todo el repertorio de las formas ornamentales de la historia de la arquitectura queda bien patente en otro de los escritos de H. G. del Castillo: «...para la mejor realización de nuestra obra hemos solicitado el concurso de todas las clases sociales y hemos llamado a nuestro lado arquitectos-sabios que sepan hacer casas cómodas baratas, de habitaciones bien distribuidas, y arquitectos-artistas que procuren la belleza, la elegancia y el buen gusto en las construcciones de nuestra ciudad. Con el concurso de unos y otros nuestra Ciudad Lineal puede llegar a ser en poco tiempo... una ciudad hermosa, de calles anchas, de lindos hotelitos y «chalets» en los que se reproduzcan todos los estilos arquitectónicos...» (21).

Sin embargo, junto a estas corrientes, historicista y regionalista, que ya había hecho crisis en muchos países de Europa, hace su aparición el estilo modernista que configuró entre otros el Teatro, construido en 1906, y que contaba con detalles de interés como el bar, con la típica decoración sinuosa «art nouveau», uno de los primeros y escasos ejemplos de Madrid. La última etapa arquitectónica coherente está representada por algunos chalets construidos hacia los años 30, en los que el movimiento moderno hace su aparición imponiendo volúmenes claros y sencillos, de superficies limpias con una distribución muy particular en su interior, semejantes a los

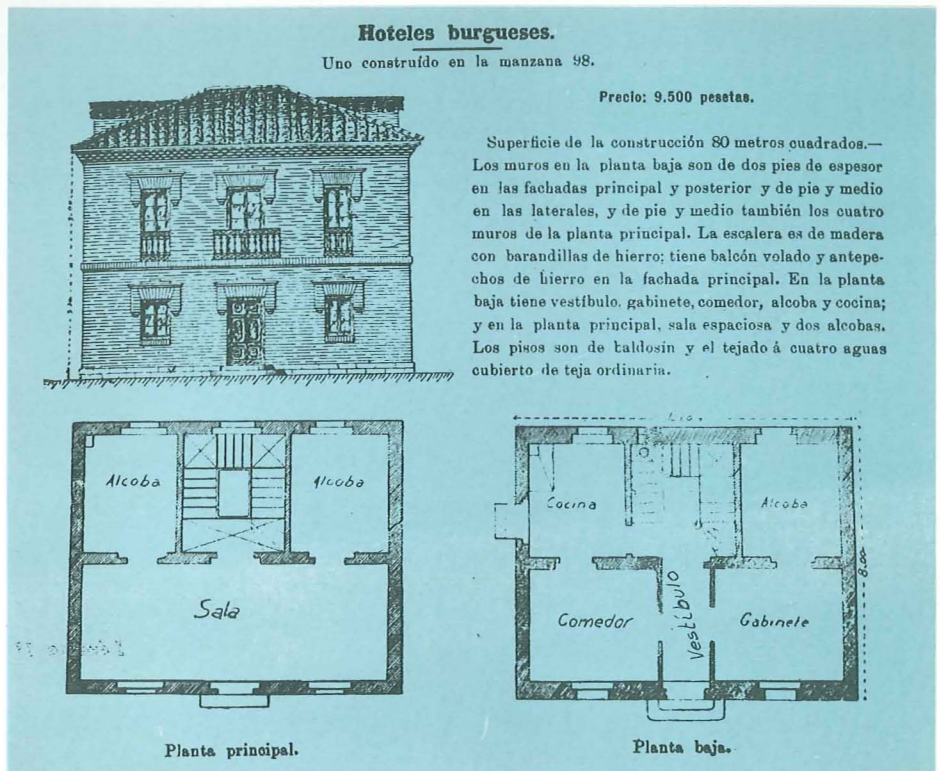


Lámina 12

que por entonces Rafael Bergamín construía en El Viso. A partir de este momento la Ciudad Lineal ha ido cayendo, por muchas causas, en un proceso de ruina y abandono hasta llegar al lamentable estado en que hoy se encuentra.

EL FUTURO DE LA CIUDAD LINEAL

El citado libro de Collins ha puesto de relieve la trascendencia del proyecto de Soria, que ha influido de modo notable en muchas concepciones del urbanismo contemporáneo (22). La Ciudad Lineal fue conocida fuera de España a través de los folletos propagandísticos publicados por la C. M. U., y por la incansable labor de dos linealistas, Hilarión González del Castillo y Georger Benoit-Lévy, que incluso llegaron a introducir algunas modificaciones en la concepción original de Soria, como las dos bandas verdes exteriores que aislarían la ciudad de las tierras de cultivo, debida a Castillo (lám. 14). Ejemplos de concepciones lineales modernas son entre otras el proyecto (realizado) de N. A. Milutin para Stalingrado (1930), la ciudad «Metrolinear» de R. Malcomson (1956), la Ciudad Lineal de Pampus, en Amsterdam, según proyecto de Broek y Bakema (1965), y la ciudad inglesa de Irvine (1967). Ello indica,

como dice Chueca, que si bien «es una solución que no puede defenderse con carácter universal... no quita para su aplicación circunstancial» (23). Ello nos lleva directamente al problema concreto de la Ciudad Lineal de Madrid, y a su posible solución. Fernando de Terán, en una reciente publicación (24) resume las vicisitudes más importantes por las que ha ido pasando la Ciudad Lineal durante los últimos años, así como las dos posturas extremas que se han ido perfilando para resolver la cuestión. En efecto, para unos, y a raíz del acuerdo entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Obras Públicas (noviembre de 1966) para convertir la actual calle de Arturo Soria en una gran vía de circunvalación, la Ciudad Lineal desaparecería como tal, pensando construir edificaciones de gran volumen, perdiéndose para siempre su carácter. Para otros, en cambio, la Ciudad Lineal debía de conservarse a ultranza e incluso reconstruirla, por el gran interés que tiene dentro de la historia del urbanismo. La cuestión, sin embargo, no es tan sencilla. Desde luego es inadmisibles la primera postura, y la segunda tampoco llega a convencer del todo, entre otras cosas porque desgraciadamente fuera del trazado, queda muy poco de la primitiva Ciudad Lineal. Por otra parte, es un hecho que ya se ha empe-

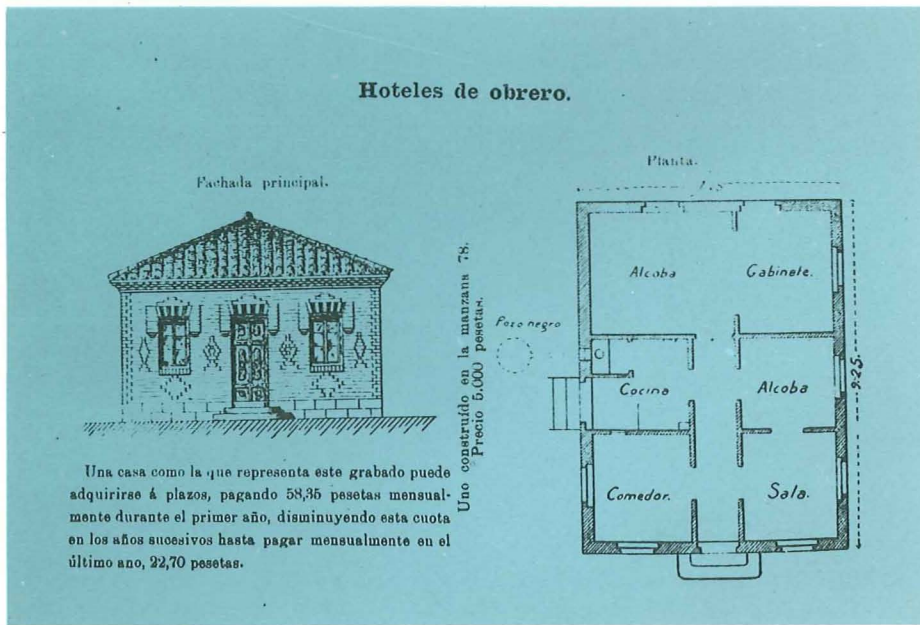


Lámina 13

zado a construir anárquicamente, que la calle central no da el rendimiento que podría, y que el estado general de la Ciudad Lineal no es muy acogedor.

Hay que estudiar a fondo y con urgencia la cuestión, e intentar deslindar si el auténtico problema reside en el aspecto técnico, jurídico, económico, o quizás en los tres a la vez. Partiendo siempre de un criterio conservador, me parece muy acertada como solución viable la propuesta por Terán: «Plantéese el diálogo de verdad..., convóquese un importante concurso... Aceptada la condición de la linealidad del tráfico y adoptada la autovía del Plan General, el énfasis debería recaer en el tratamiento del conjunto y la ordenación de franjas laterales. El tema vale la pena, pues Madrid entonces habría aprovechado la ocasión de enriquecerse con una verdadera recreación de la Ciudad Lineal adaptada a las necesidades actuales, tal como hoy la hubiese podido concebir el precursor Arturo Soria. Porque lo que verdaderamente debe evitarse es la simplificación y la falta de imaginación de ciertos proyectos eficaces que llevarían indudablemente a la ramplonería y a la vulgaridad de la yuxtaposición de diversas actuaciones egoístas, mientras que para evitarlo, el remedio no es el inmovilismo ni la restauración arqueológica.»

Bien merece la pena hacer este esfuerzo para dar una solución decorosa, en todos los órdenes, a un organismo urbano con una proyección

histórica como el de la Ciudad Lineal.

NOTAS

- (1) Archivo del Corregimiento de Madrid: 1-96-98. «Fortificación y obras de defensa de Madrid. Aprobación del plan propuesto por el Excmo. señor don Tomás de Morla. 25 de noviembre de 1808.»
- (2) Chueca Goitia, F.: «José Bonaparte y Madrid», en *Villa de Madrid*, año II, número 6. Madrid, 1950; págs. 46-52.
- (3) Navascués Palacio, P.: «Proyectos del siglo XIX para la reforma urbana de la Puerta del Sol», en *Villa de Madrid*, año VI, número 25. Madrid, 1968; páginas 64-81.
- (4) Castro, Carlos María de: *Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid*. Madrid, 1857.
- (5) Bidagor, P.: «El siglo XIX», en *Resumen histórico del urbanismo en España*. Madrid, 1968 (2.ª edición); págs. 266 y 267.

- (6) Fernández de los Ríos, A.: *Guía de Madrid*. Madrid, 1876; págs. 728-744.
- (7) Fernández de los Ríos, A.: *El Futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*. Madrid, 1868.

- (8) Soria y Puig, A.: *El Futuro Madrid de Fernández de los Ríos*, en *Hogar y arquitectura*, marzo-abril, 1968; páginas 81-89.

- (9) Lesta, F.: «Un resumen del desarrollo urbanístico de Madrid», en *Hogar y Arquitectura*, marzo-abril, 1968; págs. 33-45.

- (10) *La Ciudad Lineal*: 28 noviembre 1877.

- (11) Collins, G. R., Flores, C. y Soria y Puig, A.: *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. Madrid, 1968.

- (12) *Datos acerca de la Ciudad Lineal*. Madrid: Imprenta de la Ciudad Lineal, 1911.

- (13) Aparecido el 28 de noviembre de 1897.

- (14) *La ciudad Lineal*, 2.ª quincena de noviembre de 1897. Num. 13.

- (15) López, Pascual: «La empleomanía y la Ciudad Lineal», en *La Ciudad Lineal*, 30 de abril de 1902. Número 125.

- (16) López, Pascual: «La Ciudad Lineal como idea moral», en *La Ciudad Lineal*, 10 de mayo de 1903. Número 162.

- (17) Sobre estos aspectos véase *Le origine dell'urbanistica moderna*, de Leonardo Benévolo. Bari, 1964 (2.ª edición).

- (18) «La cuestión social y la Ciudad Lineal», en *El Progreso* (5 de marzo de 1883).

- (19) Bauzá, Vicente: «Barrios obreros», en *La Ciudad Lineal*, núm. 23.

- (20) González del Castillo, H.: «La arquitectura en la Ciudad Lineal», en *La Ciudad Lineal*, 30 de octubre de 1903. Número 179.

- (21) González del Castillo, H.: «El VI Congreso Internacional de Arquitectura y la Ciudad Lineal», en *La Ciudad Lineal*, 10 de octubre de 1903. Núm. 177.

- (22) Véase nota 11, págs. 55-75.

- (23) Chueca Goitia, F.: *Breve historia del urbanismo*. Madrid, 1968; pág. 179.

- (24) Terán, F. de: *La Ciudad Lineal antecedente de un urbanismo actual*. Madrid, 1968; págs. 47-52.

Lámina 14

