

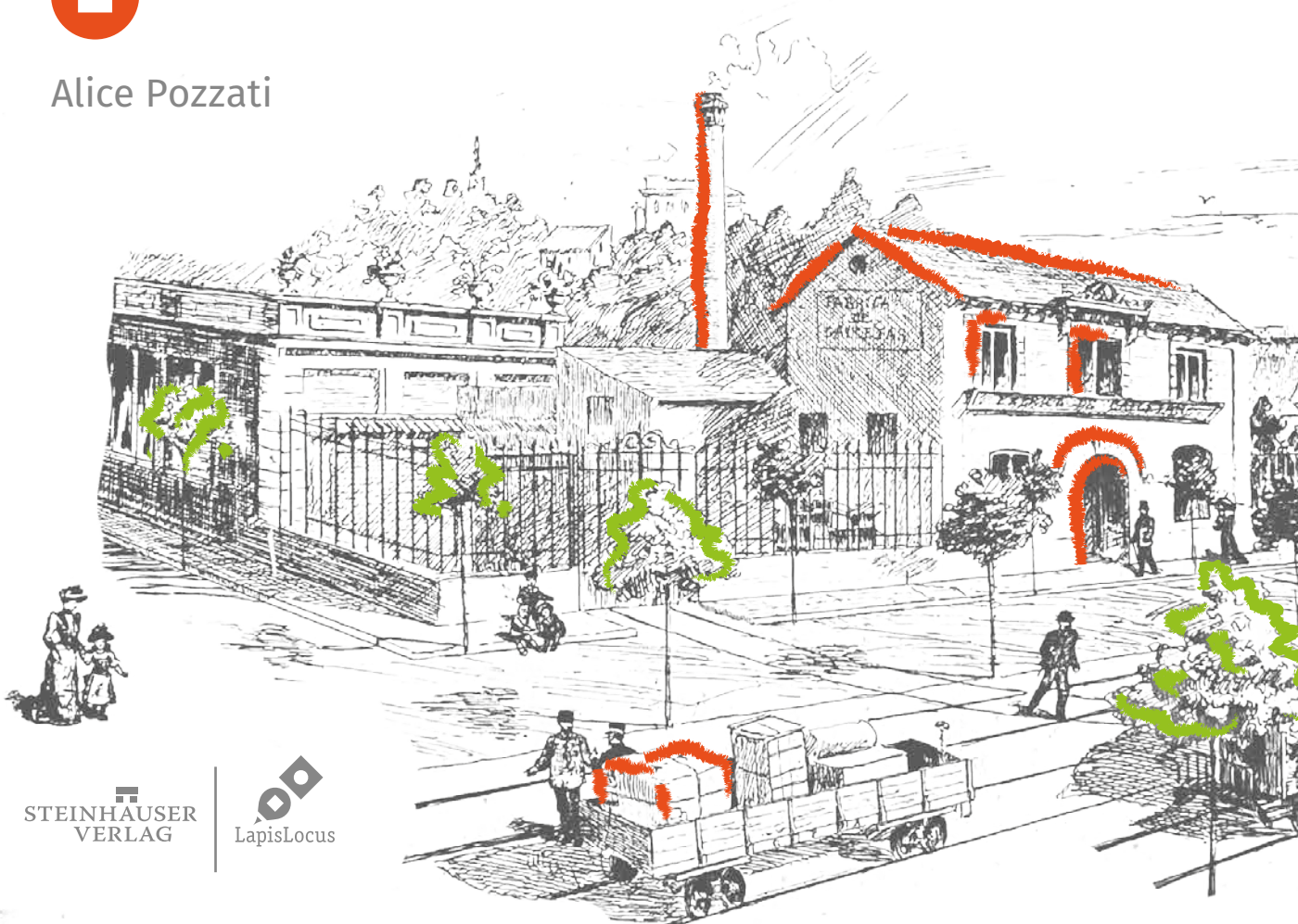


# La Città Lineare di Madrid. Il progetto di un imprenditore tra XIX e XX secolo

The Linear City of Madrid.  
The Project of an Entrepreneur  
Between 19th  
and 20th Century



Alice Pozzati



STEINHÄUSER  
VERLAG

LapisLocus



Collana LapisLocus // LapisLocus Series

LapisLocus Series

Directed by Marco Cadinu

SCIENTIFIC COMMITTEE

Andrés Martínez Medina	Universidad de Alicante
Amadeo Serra Desfilis	Universitat de Valencia
Joan Domenge Mesquida	Universitat de Barcelona
Francisco Herrera García	Universidad de Sevilla
Davide Deriu	University of Westminster
Gabriel Guarino	Ulster University
Rafał Eysymontt	Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego
Adam Nadolny	Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej
Walter Rossa	Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra
Luisa Trinidad	Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Jean Cancellieri	Université de Corte
Carmel Cassar	University of Malta
Myron Kapral	National Academy of Sciences, Ukraine, Lviv
Alessandro Camiz	Özyeğin University, Istanbul, Turkey
Antonello Alici	Università Politecnica delle Marche
Marco Cadinu	Università degli Studi di Cagliari
Elisabetta De Minicis	Università degli Studi della Tuscia
Adriano Ghisetti Giavarina	Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti - Pescara
Antonella Greco	Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
Fabio Mangone	Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Francesca Martorano	Università Mediterranea di Reggio Calabria
Paolo Micalizzi	Università degli Studi Roma Tre
Marco Rosario Nobile	Università degli Studi di Palermo
Pasquale Rossi	Università Suor Orsola Benincasa, Napoli
Carlo Tosco	Politecnico di Torino
Mauro Volpiano	Politecnico di Torino



The series LapisLocus considers the edition of scientific monographs on topics of architectural history, history of the city and the landscape:

- Critical analysis of historical periods and cultural phases.
- Studies of architects and architecture theories.
- Methods and design techniques in history.
- Unpublished sources and archives.
- Conference proceedings.

This series will also welcome work dedicated to the heritage of regions and nations, with the goal of facilitating the dialogue between international scholars.

#### SCIENTIFIC COMMITTEE

The Scientific Committee is primarily composed of academic members coming from different countries and different disciplines of the history of architecture as well as urban and landscape history. Some members come from the areas of art, history and archaeology, in line with the current interdisciplinary tendency towards the integration of the different sciences that study the history of the cultural heritage.

**STEINHÄUSER VERLAG & KAMPS**

<http://lapislocus.com>

ISBN 978-3-910263-60-4

© 2024 Steinhäuser Verlag, Wuppertal

CC BY-NC-ND 4.0  
[www.creativecommons.org](http://www.creativecommons.org)

Content license: This license requires that reusers give credit to the creator. It allows reusers to copy and distribute the material in any medium or format in unadapted form and for noncommercial purposes only.

The online digital edition is published in Open Access on [www.lapislocus.com](http://www.lapislocus.com)

First edition: December 2024

*Graphic Design*  
Attilio Baghino  
*Layout*  
Stefano Mais

*Typesetting*  
FiraGO  
Carrois Corporate GbR and HERE Europe B.V.  
All rights reserved.  
Licensed under the SIL Open Font License,  
Version 1.1.  
<http://scripts.sil.org/OFL>

*Cover image*  
Rendition of a drawing about *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, 1892 (Archivo Histórico del Ministerio de Fomento, Madrid, lejatos 104).

**Enrico Guidoni Award 2023 Winner**

Questo volume è vincitore del Premio Guidoni 2023, bandito dall'Associazione Storia della Città - Centro internazionale di studi per la storia della città, fonti d'archivio e patrimonio architettonico-ambientale



Associazione  
*Storia della Città*

[www.storiadellacitta.it](http://www.storiadellacitta.it)

FB / IG @storiadellacitta

Alice Pozzati

La Città Lineare di Madrid.  
Il progetto di un imprenditore  
tra XIX e XX secolo

*The Linear City of Madrid.  
The Project of an Entrepreneur  
between 19th and 20th Century*

  
STEINHAUSER  
VERLAG

  
LapisLocus





## INDICE

Credits .....	11
Presentación de Juan Calatrava .....	13
Le storie e la cultura della città, Annalisa Dameri .....	17
Introduzione .....	21
<i>Introduction</i> .....	25

### PARTE PRIMA

#### Arturo Soria y Mata e l'attività imprenditoriale

<b>1. La Ciudad Lineal di Madrid: utopia tardo ottocentesca o <i>company town</i>?</b> .....	<b>33</b>
1.1. L'imprenditore: Arturo Soria y Mata (1844-1920) .....	45
1.2. La società per azioni: la <i>Compañía Madrileña de Urbanización</i> (1894) .....	54
Il <i>team</i> : ingegneri, architetti e diplomatici .....	62
1.3. <i>L'house organ</i> : "La Ciudad Lineal" (1897) .....	72

### PARTE SECONDA

#### Progettare la città, costruire le architetture

<b>2. Il sistema linealista: potenzialità e limiti</b> .....	<b>83</b>
2.1. La compravendita dei terreni .....	91
2.2. L'infrastrutturazione del territorio .....	104
La rete idrica: approvvigionamento e smaltimento .....	105
La rete ferrotranviaria .....	114
La tramvia da Cuatro Caminos a Tetuán, Chamartín y Fuencarral .....	121
La tramvia da Ventas alla Ciudad Lineal .....	125
Il <i>Ferrocarril-tranvía</i> .....	128
Il <i>Ferrocarril de circunvalación</i> .....	129
La rete elettrica .....	133
Comunicare via telegrafo e telefono .....	140
<b>3. Le architetture</b> .....	<b>143</b>
3.1. Architetture per i viaggiatori .....	151

3.2. Edilizia residenziale .....	159
Tipologie teorizzate e costruite.....	164
La casa igienica ed economica .....	168
La ricerca del comfort per l'abitazione.....	182
3.3. Architetture per il tempo libero.....	216
3.4. Architetture per l'istruzione e l'assistenza .....	233
L'edilizia scolastica.....	233
La chiesa.....	244
Il sanatorio- <i>kursaal</i> .....	247
La caserma.....	249
<b>EPILOGO .....</b>	<b>253</b>
<b>4. ¿Por arte de birlibirloque o por golpe de muerte? .....</b>	<b>265</b>
<b>5. Un'eredità (quasi) scomparsa .....</b>	<b>277</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>285</b>





## Credits

Come spesso accade nei percorsi di ricerca, anche questo libro nasce dall'intrecciarsi di molteplici esperienze, avviate nel 2017 con l'inizio del mio dottorato presso il Politecnico di Torino e culminate – almeno per ora – alla Columbia University di New York. Durante questo viaggio ho avuto il privilegio di incontrare numerose persone – ricercatori, professori, archivisti e bibliotecari – con cui ho potuto dialogare e confrontarmi. Il loro sostegno è stato determinante per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Un ringraziamento speciale va ad Annalisa Dameri, che mi ha accompagnato fin dall'inizio in qualità di supervisor e maestra. A lei devo la mia più profonda gratitudine per aver continuamente alimentato la mia curiosità, guidandomi con passione e aiutandomi a sviluppare un'autonomia critica. Desidero inoltre esprimere la mia riconoscenza a Paolo Mellano, direttore del Dipartimento di Architettura e Design (2015-2023) e a Emanuele Romeo, coordinatore del dottorato in Beni architettonici e paesaggistici (2018-2024), per avermi sostenuta e incoraggiata nelle attività di studio all'estero. Un grazie anche a Elena Dellapiana, che negli anni mi ha sempre sollecitata ad ampliare i miei orizzonti.

Il percorso di ricerca mi ha naturalmente portata a Madrid, dove ho condotto gran parte delle indagini archivistiche e degli approfondimenti bibliografici essenziali per la stesura della mia tesi di dottorato, rielaborata criticamente per dare forma a questo volume. In particolare, desidero ringraziare il Director General della CMU, Fernando Arango, e la sempre disponibile e attenta signora Anabel. Un plauso va anche al personale delle istituzioni pubbliche che ho frequentato negli anni, per la loro professionalità e competenza: grazie agli archivisti e bibliotecari dell'Archivo Histórico del Ministerio de Fomento (Madrid), dell'Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares), dell'Archivo Regional de la Comunidad de Madrid,

dell'Archivo de Villa de Madrid, della Biblioteca Histórica Municipal de Madrid e del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Ringrazio inoltre Antonello Alici, Elena Manzo, Stefano Piazza e Massimiliano Savorra per i preziosi feedback ricevuti. Un sentito e sincero ringraziamento lo rivolgo poi a Juan Calatrava e Guido Zucconi per l'interesse riservato al mio lavoro e le proficue riflessioni che ne sono scaturite.

L'ultima tappa di questo percorso si è svolta negli Stati Uniti grazie alla Weinberg Fellowship, promossa dall'Italian Academy della Columbia University. Rivolgo un sincero ringraziamento a Sydney Weinberg e alla Sidney J. Weinberg Jr. Foundation per aver finanziato il mio progetto di ricerca, consentendomi di vivere un'esperienza altamente significativa, sia a livello professionale che personale, presso l'Italian Academy. Esprimo profonda gratitudine al direttore David Freedberg per le sue preziose indicazioni, cruciali per la mia crescita come ricercatrice, a Barbara Faedda per la sua disponibilità, e ad Adelle Parsons, un faro essenziale per orientarmi tra le complessità burocratiche statunitensi. Grazie anche ad Abigail Asher, Kathleen Cagnina e Diego Almonte per l'accoglienza calorosa e la costante attenzione.

Durante il mio soggiorno alla Columbia University ho avuto l'occasione di confrontarmi con docenti di grande competenza e lungimiranza. Un grazie di cuore a Mary McLeod per le ricche conversazioni, il tempo e l'entusiasmo che mi ha dedicato, oltre agli spunti di riflessione imprescindibili. Un ringraziamento particolare a Barry Bergdoll per i suoi illuminanti consigli, a David Smiley per gli stimoli ricevuti e a Rosemarie Haag Bletter per le storie che sfuggono alle pagine della bibliografia. Sono profondamente grata anche al personale e alle archiviste dell'Avery Drawings and Archives (Columbia University) e delle Frances Loeb Library Special Collections (Graduate School of Design, Harvard University), per la loro cortesia e straordinaria disponibilità.

## Presentación

Quizás la primera pregunta que surge al abordar el estudio de Alice Pozzati es la de si resulta todavía posible añadir alguna aportación novedosa a la historia de la Ciudad Lineal de Arturo Soria. En efecto, no faltan profundas investigaciones al respecto, desde el trabajo pionero de George R. Collins hasta las visiones globales de Miguel Ángel Maure o José Ramón Alonso Pereira, los numerosos estudios de carácter más monográfico (como el de Carlos Sambricio sobre Hilarión González del Castillo) o los interesantes capítulos sobre el tema incluidos en estudios de historia urbana de carácter más general (valgan como ejemplo los manuales de Charles Delfante, Fernando de Terán, Benedetto Gravagnuolo, Donatella Calabi o Lorenzo Spagnoli).

La autora del libro que aquí nos ocupa da muestras de conocer de manera exhaustiva el estado de la cuestión, con sus logros, pero también con sus lagunas o sus problemas pendientes. Ello es lo que le permite ubicar de manera muy precisa su propia aportación en esta cadena de antecedentes, y ello no tanto a través de nuevas aportaciones documentales –aunque las hay, ciertamente– o del recurso a fuentes bien conocidas pero hasta ahora no suficientemente explotadas (por ejemplo, la publicidad) cuanto por un nuevo modo de leer los hechos, de conectarlos entre sí y de insertarlos en una perspectiva global sobre la historia de la ciudad europea en ese momento clave que es el cambio del siglo XIX al XX.

El movimiento “linealista” es acertadamente enfocado por Alice Pozzati como un fenómeno de extrema complejidad y múltiples facetas, cuyo núcleo esencial es, desde luego, una propuesta de reforma urbana, pero que implica también al menos otros dos aspectos esenciales: una estructura de negocio plenamente anclada en los mecanismos inmobiliarios del capitalismo y una apuesta por un nuevo modo de vida progresista pero

que en absoluto cuestiona los fundamentos del sistema. Se trata de unos rasgos que encuadran claramente a la idea de Arturo Soria en un conjunto más amplio de iniciativas urbanísticas de la segunda mitad del siglo XIX, y no es el menor de los méritos de este trabajo el dar la adecuada relevancia a esta contextualización.

Uno de los grandes problemas que pone sobre la mesa Pozzati es el de las relaciones utopía-realidad en la construcción de la ciudad moderna. Como para el caso de la Ciudad-Jardín, prácticamente contemporáneo y con el que tiene claras concomitancias, podemos preguntarnos qué tiene que ver la Ciudad Lineal de Arturo Soria con el rico filón de pensamiento de las utopías decimonónicas. ¿Nos encontramos ante una utopía o ante un planteamiento de *company town*?, se pregunta la autora. Y su respuesta no deja lugar a duda: se trata de lo segundo, es decir, de una propuesta urbanística profundamente anclada en la realidad, aunque con algunos aspectos tan innovadores que para muchos lindarán con lo utópico. Así, queda claro como desde el principio la Ciudad Lineal, pese a su declarada vocación realista y antiutópica, tendrá que afrontar acusaciones de ser un sueño irrealizable o, peor aún, de ser un señuelo para incautos.

El sueño de Arturo Soria se encuentra, así, ante la misma bifurcación con la que se toparon otros diseños de reforma de las ciudades en este momento histórico: o permanecer como elaboraciones utópicas sin posibilidad alguna de realización o ser digeridos por los mecanismos de la metrópolis capitalista y resultar al final meras partes cualificadas de la ciudad existente, perdiendo en este proceso todo su mordiente innovador. Desde luego, Soria nunca se consideró a sí mismo como un utopista sino como un empresario con los pies en la tierra. De ahí que una parte importante del estudio de Alice Pozzati –y de otros que lo han precedido- tenga que ver con los aspectos más puramente empresariales y económicos de esta aventura. El libro nos ofrece, así, un profundo análisis del funcionamiento de las sociedades inmobiliarias de fin de siglo, como contexto en el que se desarrolla la actividad de la Compañía Madrileña de Urbanización (la CMU). La autora presta especial atención a la cuestión del precio de los terrenos y su impacto tanto en el diseño como en la andadura de la propuesta (no hay que olvidar la prioridad otorgada justamente a este problema por los pioneros del urbanismo moderno, como Baumeister, Eberstadt o Stübben). Este es uno de los muchos aspectos de este libro que nos recuerdan oportunamente que la historia de la ciudad moderna es, en grandísima medida, historia económica y no solo historia de la forma urbana.

Partiendo de estas premisas, Alice Pozzati procede a análisis monográficos muy esclarecedores sobre las grandes cuestiones de la Ciudad Lineal. Está, por supuesto, ante todo la cuestión de la movilidad, un tema que impregna todo el urbanismo contemporáneo, desde Cerdá al *trabantenprinzip* de May, y que es consustancial a la idea misma de la “ciudad lineal”, inviabile sin las infraestructuras de transporte exigidas por su ubicación periférica y acorde con la vocación de escala territorial de la propuesta. Pero, al lado del cordón umbilical del tranvía, uno de los aspectos más detalladamente analizados, es de reseñar cómo este trabajo otorga también una atención pionera a los problemas del naciente automóvil, que inmediatamente pasarían a ocupar un lugar creciente en las preocupaciones de los urbanistas.

La atenta descripción de la Ciudad Lineal de Soria nos permite vislumbrar también, de manera inesperada, una decidida apuesta por la variedad. Justo



en el momento en que la ciudad resultante de las reformas de Cerdá o de Haussmann comenzaban a sufrir la acusación finisecular de “monotonía” (recuérdese la figura de Ángel Ganivet y sus reflexiones sobre Granada), la autora reivindica el interés de Soria (también a través de una ilustradora mirada comparativa entre este y Cerdá) por introducir en su nueva ciudad un cierto grado de variedad pintoresquista.

El difícil equilibrio entre la normalización y la variedad es, justamente, el gran reto de la arquitectura de la Ciudad Lineal. La casa individual es el hábitat-tipo reconocido para este nuevo diseño urbano, que rehúye la vivienda colectiva y diseña una sociedad ideal compuesta por propietarios de sus propias casas (como soñaba también Viollet-le-Duc cuando publicó en 1873 su *Histoire d'une maison*). La autora pone de relieve el protagonismo otorgado a los propietarios en la definición del proyecto. En la dialéctica entre el arquitecto y el cliente, la mediación de la CMU llega a destilar diferentes tipos de “chalet” u “hotel” que responden básicamente a una escala económico social que nunca cuestiona la jerarquía de clases: el hotel obrero, el burgués y el de lujo.

Pero la Ciudad Lineal no es un mero conglomerado de casas, no está concebida como una ciudad dormitorio. Tiene, por el contrario, vocación de reconfigurar el espacio del hombre para permitirle albergar un nuevo modo de vida basado en el correcto equilibrio entre la célula familiar de la casa y las relaciones sociales que se establecen en los numerosos equipamientos colectivos previstos en la propuesta de Soria. Escuelas, cafés, teatros, kioscos para el servicio de los viajeros, dispensarios médicos, etc., constituyen respuestas arquitectónicas a necesidades reales, pero plasman también la obsesión por configurar un espacio urbano dotado de una fuerte autonomía, cumpliendo entonces el papel de verdaderos condensadores sociales.

La construcción de todas estas arquitecturas constituye un tema aparte, también tratado minuciosamente por la autora. Ello le lleva a plantear la cuestión central de la construcción económica, tanto al nivel de proyecto como al del uso de materiales. Pero se insiste, además, en la relación entre construcción y exigencias puramente empresariales: en efecto, la necesidad de realizar las obras con rapidez tropieza con una amplia desconfianza y generará una desesperada búsqueda de inversores que terminará por lastrar la viabilidad del proyecto.

Otro aspecto esencial sobre el que quizás no se había profundizado suficientemente y que en el trabajo de Alice Pozzati es adecuadamente atendido es la problemática del suministro de servicios, que nos remite en el fondo a la cuestión del nacimiento de la ciudad de redes. Todo un capítulo de su trabajo está dedicado al problema de la red hídrica, con el análisis de los aspectos técnicos, pero sobre todo con la ubicación de la Ciudad Lineal en el gran debate del higienismo. En efecto, la cuestión de la salubridad urbana conlleva la participación de médicos e higienistas tanto a la escala urbana como a la de la arquitectura de la casa, dando lugar sobre todo al debate sobre los pozos negros, que causará una de las crisis del proyecto. La red eléctrica, la cuestión de la iluminación, el telégrafo y el teléfono son otros aspectos tratados en esta línea, así como la función del verde urbano, que se inserta, como es bien sabido, en otro debate internacional de gran amplitud.

La autora presta igualmente una atención especial a un problema tan moderno como el de la comunicación pública de las propuestas arquitectónicas y urbanísticas. Analiza con detenimiento el papel de las publicaciones y de la publicidad, y especialmente el papel desempeñado por la revista "La Ciudad Lineal", que queda claramente a la espera de un estudio monográfico exhaustivo (aunque en realidad el trabajo de Alice Pozzati constituye ya un esbozo del mismo). El estudio minucioso de todo el aparato de propaganda surgido en torno a la iniciativa de Soria se nos revela como un continuado ir y venir entre publicidad en sentido estricto y elaboración y difusión de las ideas urbanísticas.

Este panorama de la Ciudad Lineal quedaría incompleto sin un retrato de los principales personajes ligados a la iniciativa que, más allá de los datos puramente biográficos e insistiendo sobre todo en su papel en la empresa, nos ofrece igualmente la autora. Se trata no sólo del propio Arturo Soria, cuya figura ya es bien conocida, sino también de otros protagonistas un tanto oscurecidos por el protagonismo de aquél: los arquitectos Manuel Ortiz de Villajos y Mariano Belmás (firme defensor del higienismo y de la salubridad, justo lo que provocará su disensión con la CMU), el matemático y político Manuel Becerra y, sobre todo, un personaje tan poliédrico como Hilarión González del Castillo, con su papel de propagandista, su tentativa de acercar Ciudad Lineal y Ciudad Jardín y su propio hotel, bautizado como "La Tierruca".

Queda claro, en suma, que el análisis de la Ciudad Lineal no puede circunscribirse a los límites estrictos de la propuesta de Soria y de su frustrada realización, sino que debe conectarse con problemas y debates de índole mucho más global. Se trata de cuestiones de enorme complejidad pero que la autora logra exponer con una gran claridad a partir de una narrativa fluida. Por todo ello, creo que hay que saludar y agradecer la publicación del trabajo de Alice Pozzati, que aporta un importante avance de conocimiento sobre uno de los episodios más apasionantes e influyentes del urbanismo contemporáneo.

*Juan Calatrava*

## Le storie e la cultura della città

Non è facile per un\* giovane studios\* affrontare una tesi di dottorato in storia dell'architettura e della città e ancora meno intraprendere l'arduo lavoro di trasformarla in una monografia; ovviamente le cause delle varie difficoltà sono molte, ma una è sempre più evidente. Questa stagione storiografica in cui tutti ci muoviamo un po' affannati e spronati dalle varie e inesorabili valutazioni, sempre alla ricerca di argomenti interessanti, possibilmente poco o per nulla praticati, temi che siano ambiziosi, internazionali, appetibili, si rivela particolarmente frangibile, sospesa tra erudizioni esasperate nei modi e nelle forme della divulgazione, quasi al limite dell'incomprensione, e l'eccessiva esemplificazione (quante sono ormai le "pillole" di cultura in rete?) scambiata per una incisiva comunicazione, ma che condanna a un inevitabile impoverimento culturale. Bisogna essere eccellenti, unici, internazionali, prolifici, costanti, innovativi, ma anche carismatici, smart, digital, easy. Ha ancora senso procedere secondo un metodo storiografico consolidato, per alcuni polveroso? È corretto continuare a investigare con rigore e, come ogni buono storico fare come "l'orco della fiaba: egli sa che là dove fiuta carne umana, là è la sua preda"?<sup>1</sup>.

La mia risposta è ovvia e mi assumo la responsabilità di avere accompagnato Alice Pozzati in questa avventura. La scelta di affrontare un tema già (in parte) indagato credo sia corretta: ogni generazione (di studios\* e non solo) ha il diritto, e il dovere, di scrivere (ampliare, approfondire) le sue storie. La ricerca è come una staffetta: ogni ricercator\* passa il testimone alle generazioni successive, affidando ai propri studi l'onere di spiegare i risultati raggiunti e le strade percorse. Altri dopo di noi le ripercorreranno, trovando

---

1. Marc BLOCH, *Apologia della storia o Mestiere di storico*, Paris 1993 (ed. consult. Einaudi, Torino 1998, p. 23).

deviazioni, sentieri inesplorati, aggiungeranno elementi, individueranno nuove chiavi di lettura.

Alice Pozzati ha accettato il testimone da chi prima di lei aveva già percorso le strade della città lineare e si è posta domande diverse da chi l'ha preceduta. Il gioco è stato trovare (o provare a trovare) le risposte; dove? In un luogo "vecchio" e per molti poco smart: l'archivio (che ormai molti storici non praticano quasi più preferendo fonti orali, digitali, traduzioni) senza dimenticare di lavorare nel 2024 e utilizzando tutti i mezzi che ormai sono a nostra disposizione. Un uso consapevole e pignolo, caparbio e rigoroso delle fonti primarie, andando a scovarle anche in luoghi non così praticati, ha permesso di aggiungere tasselli importanti al puzzle della conoscenza.

Gli studi di Alice Pozzati si inseriscono pienamente nel progetto "La Cultura della Città" che dal 2016 unisce e impegna alcuni\* docenti del Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino affiancati da colleghi\* di diverse Università italiane e straniere. La sua attenzione al processo di formazione di un progetto urbano quanto alla successiva trasformazione dello spazio, il peso dato alla storiografia, la volontà di interpretare la città attraverso una serie di cambiamenti e adattamenti successivi, l'ha condotta a scrivere un libro di grande interesse aprendo con una nuova chiave di lettura ulteriori percorsi di indagine.

Il lavoro si è concentrato non solo sulla storia dell'urbanistica, ma sulla storia urbana perché ha delineato – anche – un profilo dei protagonisti, di chi ha lavorato, costruito, demolito, vissuto quegli spazi: la ricostruzione di una vicenda, per nulla parziale, ma al contrario cruciale per l'intera metropoli madrilena. A fare da contrappunto al testo, le molte e belle immagini dense di significati e che aprono, ulteriormente a nuove letture. All'autrice va riconosciuta la tenacia con cui ha individuato il patrimonio archivistico, analizzandolo criticamente e selezionando documenti eloquenti per una lettura del passato, ma soprattutto del presente.

Praticare la storia della città impone di scegliere la contemporaneità quale momento di partenza per i propri studi: un palinsesto di stratificazioni più o meno evidenti e riconoscibili dalle quali far scaturire domande e "piste" di ricerca. Al di là degli scavi archivistici, più o meno articolati, dell'incrocio delle fonti e della disamina critica di testimonianze più o meno sincere, la storia della città deve partire dai documenti materiali, dalle tracce ancora oggi visibili, da quanto è sopravvissuto quasi intatto, o dalle cicatrici dovute a demolizioni, sventramenti, suture che si sono succedute nel tempo. L'attenzione deve andare non solo alla pelle della città, il suo aspetto maggiormente esteriore e visibile, ma anche all'ossatura, la città sotterranea o quanto rimane maggiormente consolidato, le infrastrutture che spesso sopravvivono ai molti accadimenti.

Fondamentale una puntuale e rigorosa ricognizione dei documenti che raccontano genesi e vita, cantieri, demolizioni e trasformazioni. E poi dalla ricerca archivistica urge tornare alla città costruita in una sorta di continuo andamento circolare, dove ogni passo è conseguente al precedente e stimola il successivo. La visione delle dinamiche più propriamente tecniche e costruttive, in una sorta di dissezione anatomica delle varie parti, può essere fondamentale per comprendere tecniche costruttive, materiali e maestranze.

In questa sorta di continuo andamento circolare della ricerca, dove l'incessante tornare sui propri passi riconduce sempre alla città contemporanea, la trama urbana, il derma della città, la parte più visibile, ma anche quella più nascosta, i tessuti connettivi, presentano cicatrici e suture. Sono le testimonianze materiali delle storie, delle decisioni prese, di progetti, demolizioni, rifacimenti, traumi e catastrofi. Sono le tracce di condizionamenti che perdurano ancora nella estrema contemporaneità, pur giungendo da un passato anche remoto<sup>2</sup>. La storia della città vuole e deve comprendere i processi di trasformazione, conoscere in maniera sempre più dettagliata e precisa le dinamiche, verificare i testimoni e le tracce di quanto è accaduto<sup>3</sup> con una sola certezza: ciò che è successo non può essere cambiato, quello che può mutare è esclusivamente la conoscenza del fatto<sup>4</sup>.

La storia, le storie della città, si fondano quindi, su un'attenta analisi e verifica delle fonti, nel costante raffronto con l'attualità e l'oggetto dell'indagine; fondamentale un approccio multidisciplinare, nel pieno rispetto delle singole competenze, basilare per comprendere le molte dinamiche in atto nel contesto antropizzato<sup>5</sup>. La "struttura storica della città", concetto più volte richiamato negli studi di Vera Comoli, è stata spesso l'epicentro intorno al quale si sono confrontati studiosi provenienti da formazioni differenti.

"Se la conoscenza storica è certamente disciplinare, la coscienza critica dei fenomeni dà spazio per un ampio confronto; la conoscenza, per una città o per un'architettura, dell'"essere" attraverso il suo "essere stato" introduce certamente un atteggiamento critico, un rapporto col presente più suggestivo, più ricco, anche in senso progettuale"<sup>6</sup>.

Annalisa Dameri

---

2. Annalisa DAMERI, *Le cicatrici nel derma della città*, in Paolo Mellano, *Lezioni sudamericane. Charlas en Latino-America*, Edizioni Aión, Firenze 2024, pp. 65-85.

3. «Giudicare o comprendere? [...] Quando lo studioso ha osservato e spiegato, il suo compito è concluso». BLOCH, *Apologia della storia* cit., p. 104.

4. «Il passato è per definizione un dato che nulla più modificherà. Ma la conoscenza del passato è cosa in evoluzione, che senza posa si trasforma e si perfeziona». Cit. BLOCH, *Apologia della storia* cit., p. 47.

5. Necessario confrontarsi con ambiti disciplinari differenti quali la storia dell'economia, la sociologia, la geografia storica, ma anche l'urbanistica e la progettazione, la tecnologia nella costante costruzione di un sapere condiviso che solo recentemente in Italia è stato individuato e riconosciuto dagli studiosi che si identifica nella storia urbana.

6. Vera COMOLI MANDRACCI, *La storia come strumento di conoscenza critica*, in Agostino Magnaghi (a cura di), *Sapere per saper fare. Riflessioni sul dibattito tra storia e progetto. Esperienze e ricerche sulle città antiche per le città del futuro*, Celid, Torino 1995, pp. 1-12.



## Introduzione

La città europea del XXI secolo è un sistema stratificato, segnato nel suo tessuto dalle cicatrici e dalle impronte del suo passato più o meno ingombrante. Un organismo che, dopo aver digerito e assimilato gli elementi di una storia più lontana, si è chiuso in dinamiche urbane rimaste pressoché immutate per secoli; per poi, nell'Ottocento essere aperto, sventrato, riprogettato, ampliato e successivamente aver affrontato le grandi trasformazioni novecentesche: disastri bellici, ricostruzioni, scelte municipali, adeguamenti alle esigenze di un mondo che cambia ritmo e diventa sempre più immateriale.

Osservando planimetrie urbane o riprese aeree è possibile, spesso, riconoscere le tracce dei diversi passati vissuti dalla città. Nonostante la demolizione, subita o scelta, porti per definizione alla distruzione di un manufatto, un monumento, un sistema difensivo o un quartiere, talvolta quel tassello di storia urbana non scompare e diventa impronta nel tessuto edilizio.

Ciudad Lineal a Madrid è un esempio di questo meccanismo di perdita di volumetria, ma permanenza della planimetria. Se la visione zenitale garantisce il riconoscimento bidimensionale di quel tassello, cambiando scala di analisi e camminando oggi in questo quartiere madrilenno, invece, diventa sempre più difficile individuare gli indizi tridimensionali che potrebbero suggerire la storia di quel settore urbano, evocata solamente dai nomi delle *calle* intitolate ai protagonisti della vicenda. La perdita della terza dimensione si deve alla scelta municipale degli anni sessanta del Novecento di promuovere un progetto di nuova urbanizzazione della *calle* Arturo Soria di Madrid, asse portante dell'antica *barriada*: gli edifici di inizio secolo sono stati sistematicamente sostituiti da altri più consoni alle esigenze del *boom* economico. Sono così state progressivamente distrutte le testimonianze architettoniche di quella che è stata una delle teorie urbanistiche più

singolari del XIX secolo: la Ciudad Lineal, ideata da Arturo Soria y Mata e realizzata dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* a partire dal 1894.

Durante l'Ottocento, come noto, Municipalità e professionisti, e non solo, iniziano a occuparsi - e preoccuparsi - della città ereditata dall'epoca moderna. Gli interrogativi sugli ampliamenti urbani, conseguenti alla smilitarizzazione, all'aumento demografico, alle ricerche in campo igienistico e la rivoluzione industriale, che porta con sé oltre a nuove tecnologie e infrastrutture anche la nascita e l'affermazione della nuova classe sociale borghese, sono alcuni dei fattori che agiscono sulle trasformazioni urbane europee. Le pubbliche amministrazioni, gli architetti, gli ingegneri servendosi di analisi statistiche, di ricerche in campo medico, sociale, economico studiano e progettano le forme della città del presente. Gli intellettuali, i teorici, gli utopisti pensano, immaginano, sognano la città del futuro: accomunati da riflessioni socialiste, si impegnano a descrivere le loro città ideali fatte di falansteri o familisteri, di coabitazione e condivisione, di pianificazioni regolari e di livellamento delle gerarchie sociali, volte al miglioramento delle condizioni di vita delle fasce più fragili della popolazione.

È in questo contesto che Arturo Soria y Mata, teorizza, sulle pagine di un periodico repubblicano progressista nel 1882, la sua versione di città del futuro: la città lineare. Con un atteggiamento sperimentale, Soria pretende di risolvere il complesso sistema urbano con un piano di per sé piuttosto semplice: un asse portante e direzionale di servizi a rete (flussi e trasporto pubblico) cui sono affiancate due fasce di tessuto edilizio a bassa densità. Il "nastro" urbanizzato ha larghezza prestabilita, ma potrebbe protendersi in lunghezza all'infinito. Soria y Mata intuisce, pur non essendo un tecnico, quali siano i problemi delle città consolidate di fine Ottocento, come Madrid, dovuti a mancanza di igiene, accesso ai servizi e al verde pubblico. Il piano, non scaturisce, tuttavia, da un approfondimento documentale e statistico, ma più che altro da un intento imprenditoriale celato - più o meno velatamente - da filantropismo e paternalismo.

Per abbandonare le pagine dell'utopia e trovare posto nella realtà, la teoria si trasforma e diventa un progetto urbanistico basato sulla disposizione anulare della strada ferrata a cui si affiancano due fasce di tessuto per lo più residenziale. Se alcuni aspetti della proposta di "città alternativa" sono analoghi ai molteplici tentativi di riformare le modalità dell'abitare - come la scelta di prediligere case unifamiliari isolate nel verde -, alcuni aspetti si rivelano essere del tutto - o quasi - singolari. Una *soluzione* urbanistica in risposta alle esigenze di tutte le classi sociali, dalle più abbienti alle più umili, impregnata di paternalismo - tipico delle *company towns* - instaurato tra l'ideatore, Arturo Soria y Mata, e l'organo di realizzazione del progetto, la *Compañía Madrileña de Urbanización*. La Ciudad Lineal, schivando il rischio di rimanere confinata alla sfera immateriale e inclusa tra le città utopiche rimaste sulla carta, fra le pagine propagandistiche di giornali, dissertazioni scientifiche o romanzi, è costruita da questa precoce agenzia immobiliare (la CMU). Arturo Soria y Mata, non è un urbanista, né un architetto o un ingegnere, ma un imprenditore che si dedica al *business* urbano mosso dalla convinzione di poter rivoluzionare le dinamiche delle città di età contemporanea grazie alla sua *ciudad lineal*. All'iperdensità abitativa contrappone lotti edificabili solo per un quinto con edifici di massimo quindici metri di altezza, mentre alla mancanza d'igiene e al sovrappopolamento risponde con case unifamiliari inserite in verdi *manzanas*. Soria y Mata cerca di abbattere



i costi dell'edilizia residenziale promuovendo modelli economici e standardizzati, anche se lo sviluppo della sua teoria parte da una questione cruciale: i trasporti e il ruolo della ferrovia all'interno della città. Dopo l'ottenimento della concessione per un *ferrocarril-tranvía de circunvalación* (1892), Arturo Soria decide di intraprendere la strada imprenditoriale e nel 1894 fonda la *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU), una società anonima per azioni. A differenza di numerose teorie utopiche e città ideali, la Ciudad Lineal è realizzata grazie alla CMU che si occupa di urbanizzazione a 360 gradi, dalla compravendita dei terreni, alla definizione della maglia stradale, alla costruzione di edifici privati e per la collettività. Una volta costituito un *team* (architetti, diplomatici, medici, ingegneri) che possa realizzare il progetto soriano, nel 1897 è avviata la pubblicazione di un *house organ*, "La Ciudad Lineal": un periodico a cui è affidato il compito di divulgare i precetti, gli intenti e i progressi linealisti, ma anche vendere case e, soprattutto, intercettare nuovi possibili finanziatori.

L'attuazione dell'ambizioso piano per la costruzione della nuova città è intrapreso per fasi. Dal disegno urbano si passa alla demarcazione territoriale, all'infrastrutturazione dell'area prescelta (distribuzione dei fluidi, idrico ed elettrico, e messa in servizio del trasporto pubblico), per arrivare, finalmente, alla realizzazione degli edifici indispensabili a raggiungere l'obiettivo preposto: costruire una città autonoma. All'interno di questo processo, è l'azione imprenditoriale della *Compañía Madrileña de Urbanización* che permette di trasformare le lande agricole sottoutilizzate nei dintorni di Madrid nel sedime della prima città lineare. Ogni suo tassello è riflesso della cultura ottocentesca: la fiducia nel progresso, l'introduzione di nuovi sistemi di trasporto, la canalizzazione sotterranea e superficiale, la definizione di tipologie edilizie sono i temi con cui i linealisti entrano in contatto grazie alla circolazione dei progetti su periodici di settore in area spagnola e internazionale. Nonostante l'esiguo capitale impedisca la costruzione di opere di notevole valore, la Ciudad Lineal appare come un campionario di architetture eclettiche che riflettono la cultura del costruire del tempo. Realizzata allo scadere del secolo e per la maggior parte all'inizio del Novecento, pur con difficoltà, la Città Lineare ha completamente accolto la lezione dell'Ottocento in merito a decoro e *comfort* urbano: non mancano, infatti, i servizi alle persone di epoca contemporanea come scuole, teatri, caffè. Tuttavia, vi è un'opposizione – alle volte sottesa, in altre occasioni dichiarata – all'uniformità formale delle capitali dell'Ottocento: se i grandi piani di ampliamento ottocenteschi di Haussmann e Cerdà normano altezze e dimensioni degli edifici per garantirne l'omogeneità – sinonimo di decoro –, la CMU incentiva architetture dal carattere quanto più eterogeneo possibile. Un tripudio di lessico eclettico che raggiunge le sue massime espressioni nella ricerca architettonica sull'edilizia residenziale: la casa unifamiliare linealista riflette una vasta indagine sulla tipologia abitativa che, pur partendo da caratteri distributivi codificati, vuole massimizzare la varietà morfologica possibile. I modelli proposti dalla CMU non sono altro che esempi architettonici le cui dimensioni e tecnologie costruttive comuni assicurano un livello di standardizzazione funzionale al contenimento dei costi, senza compromettere il grado di libertà offerto ai clienti che possono personalizzare la propria abitazione a loro immagine e somiglianza.

Questo libro è il frutto di due "stagioni" di ricerca portate avanti tra il 2018 e il 2024. La parte più cospicua delle indagini storico-archivistiche è stata sviluppata nell'ambito del corso di dottorato in Beni architettonici e

paesaggistici del Politecnico di Torino. I numerosi soggiorni di studio a Madrid, che riaffiorano dai riferimenti documentali, hanno permesso la stesura della tesi discussa nel 2022 dal titolo “Dalla teoria alla pratica. La Ciudad Lineal di Madrid, il progetto di un imprenditore, Arturo Soria y Mata” (Tutor Annalisa Dameri, DAD, Politecnico di Torino). Obiettivo della tesi, reinterpretata criticamente in questo volume, è stato quello di comprendere il processo costruttivo del settore urbano che, pur sopravvivendo nei nomi dei luoghi, ha completamente perso la relazione con la teoria e il progetto che ne sono state le fondamenta. Per farlo, sono state individuate e messe a sistema le *tracce* di questa storia, interrogando fonti diverse, ponendole in rapporto con il *filo*, già indagato dagli studiosi che in precedenza si sono interessati al tema, per contribuire alla definizione di un quadro complessivo. Dall’analisi sistematica della letteratura precedente si è capito come il ruolo della Ciudad Lineal, più approfondito in Spagna che altrove, dovesse essere ridimensionato. A differenza della consolidata storiografia spagnola, che si serve nella maggior parte dei casi delle fonti edite dalla stessa CMU, si è scelto di indagare il caso studio attraverso l’intreccio di fonti bibliografiche, giornalistiche e archivistiche, sino a quel momento inedite o mai messe in rapporto tra loro.

Il conseguimento della Weinberg Fellowship in Architectural History and Preservation (gennaio-aprile 2024) promossa dall’Italian Academy for Advanced Studies in America (Columbia University, New York City) è stato determinante, invece, per la stesura dell’ultimo capitolo. Durante quest’ultimo soggiorno di ricerca, svolto tra la Columbia University e Harvard University, è stato possibile comprendere meglio le dinamiche che hanno portato alla demolizione del progetto soriano.

Nonostante i limiti, la Ciudad Lineal di Madrid è espressione della fenomenologia della città ottocentesca. La volontà di beneficiare di un nuovo stile di vita, lontano dal trambusto della metropoli, della borghesia e contemporaneamente la necessità di un nuovo modello abitativo, sano ed economico, per le classi meno abbienti sono concretizzate dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* nella Ciudad Lineal. Allineandosi al dibattito che ruota attorno alla città, lo scenario costruttivo prescelto è quello della campagna, libera dai vizi e problemi urbani, in cui sono proiettate le ambizioni di un imprenditore paternalista che vede nei trasporti la chiave per riformare la società. La storia ha dimostrato, tuttavia, i limiti del prototipo: l’applicazione di un piano urbano ipersemplificato non può risolvere le problematiche di un sistema così complesso come la città.

## Introduction

The European city of the 21<sup>st</sup> century is a stratified system whose fabric is marked by the scars and imprints of its more or less troubled past. An organism that, after having digested and assimilated the elements of a more distant history, has locked itself into an urban dynamic that has remained largely unchanged for centuries. In the 19<sup>th</sup> century it was opened up, gutted, redesigned, enlarged, and then faced the great transformations of the 20<sup>th</sup> century: war disasters, reconstructions, municipal decisions, adaptation to the needs of a rapidly changing and increasingly immaterial world.

By looking at city plans or aerial photographs, it is often possible to see the traces of the different pasts that the city has experienced. Although demolition, whether suffered or chosen, by definition results in the destruction of an artifact, a monument, a defensive system, or a neighborhood, sometimes this piece of urban history does not disappear and becomes a footprint in the built fabric.

Ciudad Lineal in Madrid is an example of this mechanism of loss of volumetry but permanence of planimetry. While the zenithal view guarantees the two-dimensional recognition of that landmark, if we change the scale of analysis and walk through this Madrid neighborhood today, it becomes increasingly difficult to identify the three-dimensional clues that might suggest the history of this urban sector, evoked only by the names of the *calles* named after the protagonist of the story. The loss of the third dimension was due to the municipal decision in the 1960s made to promote a new urbanization project in Madrid's Calle Arturo Soria, the backbone of the old *barriada*: the turn-of-the-century buildings were systematically replaced by others more suited to the needs of the economic boom. Thus, the architectural testimonies of one of the most unique urban theories of the 19<sup>th</sup>

century were gradually destroyed: Ciudad Lineal, designed by Arturo Soria y Mata and built by the *Compañía Madrileña de Urbanización* from 1894.

During the 19<sup>th</sup> century, as is well known, municipalities, professionals and others began to deal with - and worry about - the city inherited from the modern age. Issues of urban expansion resulting from demilitarization, population growth, hygiene survey and the Industrial Revolution, which brought not only new technologies and infrastructure but also the emergence and establishment of a new middle class, were some of the factors that influenced European urban transformations. Public administrators, architects, engineers used statistical analysis, medical, social, economic research to study and design the forms of the city of the present. Intellectuals, theorists and utopians thought, imagined, dreamed of the city of the future: united by socialist considerations, they undertook to describe their ideal cities, made up of phalansteries or familistries, of cohabitation and sharing, of regular planning and the levelling of social hierarchies, aimed at improving the living conditions of the most vulnerable sectors of the population.

It was in this context that Arturo Soria y Mata, on the pages of a progressive republican magazine in 1882, theorized his version of the city of the future: the linear city. With an empirical attitude, Soria claimed to solve the complex urban system with a plan that was in itself rather simple: a supporting and directional axis of networked services (utilities, flows and public transport), flanked by two bands of low-density building fabric. The urbanized "ribbon" had a predetermined width, but could have been infinitely long. Although he was not an engineer, Soria y Mata sensed the problems of established cities in the late 19<sup>th</sup> century, such as Madrid, due to lack of sanitation, access to services, and public green spaces. The plan, however, was not based on documentary and statistical evidence, but rather on a business agenda that was more or less thinly disguised by philanthropy and paternalism.

In order to leave the pages of utopia and find a place in reality, the theory was transformed into an urban project based on the circular arrangement of the railroad, flanked by two strips of mostly residential fabric. While some aspects of the proposed "alternative city" were analogous to several attempts at housing reform - such as the choice of single-family houses isolated in the countryside - other aspects turned out to be completely or almost singular. It was an urban planning solution that met the needs of all social classes, from the wealthiest to the most humble, imbued with the paternalism typical of company towns, established between the developer, Arturo Soria y Mata, and the project's implementing body, the *Compañía Madrileña de Urbanización*. The Ciudad Lineal was built by this early real estate agency (the CMU), avoiding the risk of being confined to the immaterial sphere and included in the list of utopian cities that have remained on paper, whether in the propagandized pages of newspapers, scientific dissertations or novels. Arturo Soria y Mata was not an urban planner, an architect or an engineer, but rather an entrepreneur who entered the urban business driven by the belief that he could revolutionize the dynamics of contemporary cities through his *ciudad lineal*. He contrasts the hyper-density of housing with plots that are only one-fifth buildable with buildings with a maximum height of fifteen meters, while he responds to the lack of hygiene and overpopulation with single-family houses set in green *manzanas*. Soria y Mata sought to reduce the cost of housing by promoting

economic and standardized models, although the development of his theory began with a crucial issue: transportation and the role of the railroad within the city. After obtaining a concession for a *ferrocarril-tranvía de circunvalación* (1892), Arturo Soria decided to go into business and founded the *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU) in 1894. Unlike many utopian theories and ideal cities, the Ciudad Lineal was realized thanks to the CMU, which was involved in all aspects of urbanization, from the purchase and sale of land to the definition of the street grid and the construction of private and public buildings. Once a team (architects, diplomats, doctors and engineers) had been assembled that could carry out the sorian project, the publication of a house organ, “La Ciudad Lineal”, was initiated in 1897. The mission of the magazine was to publicize the Linealist precepts, intentions and progress, but also to sell houses and, above all, to intercept possible new lenders.

The implementation of the ambitious plan for the construction of Ciudad Lineal was carried out in phases. All of the steps from the design of the city, to the demarcation of the land, to the infrastructure of the chosen area (distribution of fluids, water and electricity, and the commissioning of public transportation), and finally to the construction of the buildings were essential to achieve the intended goal: to build an autonomous city. Within this process, it was the entrepreneurial action of the *Compañía Madrileña de Urbanización* that made it possible to transform the unused agricultural heathlands around Madrid into the site of the first linear city. Each part of the Ciudad Lineal reflected the culture of the 19<sup>th</sup> century: the belief in progress, the introduction of new transportation systems, the underground and surface canalization, and the definition of building typologies were the themes with which the linealists came into contact, thanks to the circulation of projects in specialized magazines in Spain and Europe. Although the lack of capital prevented the construction of notable works, Ciudad Lineal became an example of eclectic architecture that reflected the building culture of the time. Realized, albeit with difficulty, at the turn of the century and for the most part in the early twentieth century, the Linear City fully embraced the nineteenth-century lessons of urban decency and comfort: indeed, there was no shortage of contemporary urban amenities such as schools, theaters, and cafes. There was, however, an opposition to the formal uniformity of nineteenth-century capitals, sometimes implicit, sometimes explicit: if the great nineteenth-century expansion plans of Haussmann and Cerdà normalized building heights and sizes to ensure their homogeneity - synonymous with decorum -, the CMU encouraged architecture with as heterogeneous a character as possible. A riot of eclectic vocabulary that reached its highest expression in the architectural research on housing: the single-family linealist house reflected a vast study of housing typology that, while starting from codified distributional characters, sought to maximize the possible morphological variety. The house models proposed by the CMU were nothing more than architectural models whose common dimensions and construction technologies ensured a level of standardization functional to cost containment, without compromising the degree of freedom offered to the client, who could customize his house to his own image.

This book is the result of two “seasons” of research developed between 2018 and 2024. The majority of the historical-archival studies were developed within the framework of the doctoral program in Architectural and Landscape Heritage at the Politecnico di Torino. The numerous periods of

study spent in Madrid spent studying in Madrid, which appear in the documentary references, were essential for writing the thesis discussed in 2022, entitled “From Theory to Practice. Madrid’s Ciudad Lineal, the project of an entrepreneur, Arturo Soria y Mata” (Supervisor Annalisa Dameri, DAD, Politecnico di Torino). The aim of the dissertation, critically reinterpreted in this volume, was to understand the construction process of this urban sector, which, although it survives in place names, has completely lost its relationship with the theory and design that were its foundations. To this end, the *traces* of this history have been identified and systematized by consulting various sources and relating them to the *thread* already studied by scholars who have previously been interested in the subject, in order to define an overall picture. The systematic analysis of the existing literature showed that the role of the Ciudad Lineal, which has been studied more thoroughly in Spain than elsewhere, had to be reduced. Contrary to the established Spanish historiography, which is mostly based on sources published by the CMU itself, the case study was chosen to be examined through the interweaving of bibliographic, journalistic and archival sources that have not been published or previously related to each other.

The winning of the Weinberg Fellowship in Architectural History and Preservation (January-April 2024), sponsored by the Italian Academy for Advanced Studies in America (Columbia University, New York City), was instrumental in writing the final chapter. During this last research stay, developed between Columbia University and Harvard University, it was possible to better understand the reasons that led to the demolition of the Soriano project.

Despite its limitations, Madrid’s Ciudad Lineal was an expression of the phenomenology of the 19<sup>th</sup> century city. The desire of the bourgeoisie to benefit from a new way of life, away from the hustle and bustle of the metropolis, and at the same time the need for a new, healthy and economical housing model for the less affluent classes came together and were concretized by the *Compañía Madrileña de Urbanización* in the Ciudad Lineal. According to the debate on the city, the construction scenario chosen was that of the landscape, free of urban vices and problems, onto which were projected the ambitions of a paternalistic entrepreneur who saw transport as the key to the reform of society. However, history has proven the failure of the prototype: the application of an oversimplified urban plan cannot solve the problems of a complex system such as the city.







# **Parte Prima**

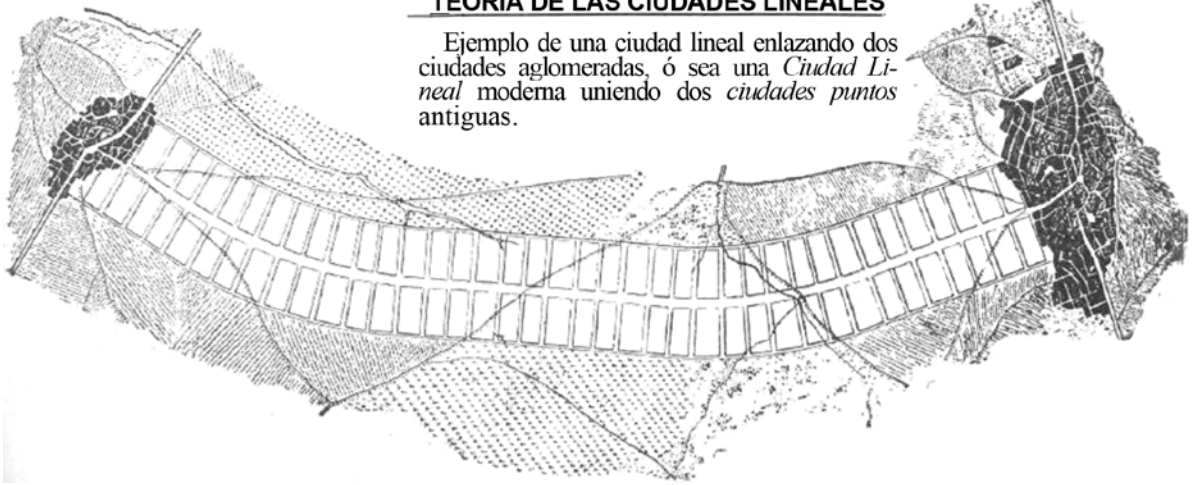
**Arturo Soria Y Mata e l'attività imprenditoriale**



# **1. La Ciudad Lineal di Madrid: utopia tardo ottocentesca o *company town*?**

## TEORÍA DE LAS CIUDADES LINEALES

Ejemplo de una ciudad lineal enlazando dos ciudades aglomeradas, ó sea una *Ciudad Lineal* moderna uniendo dos *ciudades puntos* antiguas.



1. Schema della teoria di Arturo Soria y Mata. L'immagine è stata riproposta molte volte, per esempio in Hilarión González del Castillo, *Ciudades Jardines y Ciudades Lineales*, conferencia por el congreso de las ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de Junio de 1913, Imprenta de la Ciudad Lineal, Madrid 1913.

Nel 1882 sulle pagine del periodico repubblicano, “El Progreso”<sup>1</sup>, Arturo Soria y Mata presenta le proprie considerazioni sulla *línea recta* in opposizione alla *calle curva*: la prima sinonimo di rigenerazione urbana, intrisa di valori ottocenteschi come pragmatismo e igiene, mentre la seconda emblema della «città invecchiata, povera, refrattaria al progresso»<sup>2</sup>. Da questa fase embrionale Soria y Mata<sup>3</sup>, che non ha una formazione da architetto o da ingegnere, arriva a definire la propria proposta di città alternativa: la Ciudad Lineal<sup>4</sup> [Fig. 1]. La linea, potenzialmente infinita, è “colonna vertebrale” – così la chiama Soria - e matrice di questo sistema urbano: un piano regionale trasformabile in un fascio di linee, una “ragnatela”<sup>5</sup>, che può unire tra loro le città punto, gli insediamenti consolidati. Le *manzanas* (isolati) e la maglia viaria sono definite da tre arterie, parallele tra loro, di grandezze e destinazioni d’uso differenti: la *calle principal* per il sistema di trasporto pubblico; le *calles trasversales* e le *posteriores*, rispettivamente perpendicolari e parallele alla principale, servono capillarmente le *manzanas* [Fig. 2]. Il tessuto edilizio accoglie ogni funzione<sup>6</sup> indispensabile per un moderno

1. Arturo SORIA Y MATA, *La línea recta*, in «El Progreso», II, 301, 27/2/1882, p. 3; IDEM, *Madrid remendado y Madrid nuevo*, II, 308, 6/3/1882, p. 3.

2. George R. COLLINS, Carlos FLORES, Arturo SORIA Y PUIG, *Arturo Soria y Mata: La città lineare*, Il Saggiatore - Mondadori, Milano 1968, p. 150 (ed. originale: *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Revista de Occidente, Madrid 1968).

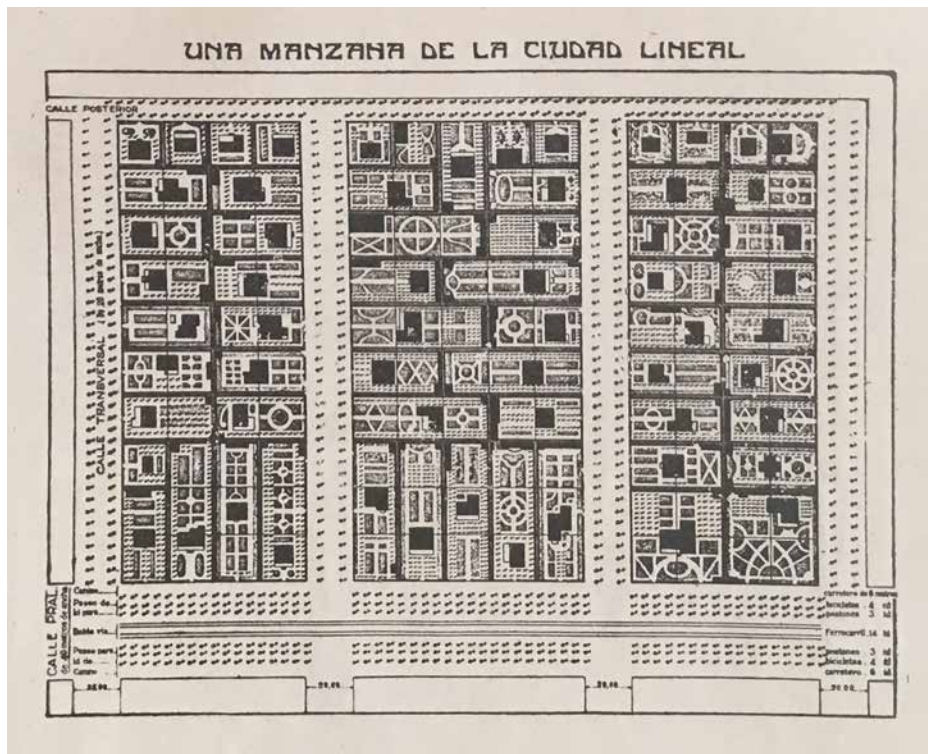
3. Arturo SORIA Y MATA, *La Ciudad Lineal*, in «El Progreso», II, 342, 10/4/1882, p. 2; IDEM, *La cuestión social y la ciudad lineal*, III, 667, 5/3/1883, pp. 1-2.

4. COLLINS, FLORES, SORIA Y PUIG, *Arturo Soria y Mata: La città lineare*, cit.; Alicia Díez DE BALDEÓN GARCÍA, *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*, Tesi di Dottorato, relatore Antonio Bonet Correa, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografías e Historia, Departamento de Arte III, 1990; Miguel Ángel MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Comisión de Cultura, Colegio oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid 1991; José Ramón ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona 1998; Alice POZZATI, *Dalla teoria alla pratica. La Ciudad Lineal di Madrid: il progetto di un imprenditore*, Arturo Soria y Mata, Tesi di Dottorato in Beni architettonici e paesaggistici, tutor Annalisa Dameri, Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design, 2022.

5. Donatella CALABI, *Storia dell'urbanistica europea. Questioni, strumenti, casi esemplari*, Paravia, Torino 2000, p. 48.

6. Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios acerca de su construcción*, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1894, p. 4.

2. Lottizzazione di una manzana della Ciudad Lineal (APCMU, Colección de Impresos, 1894).

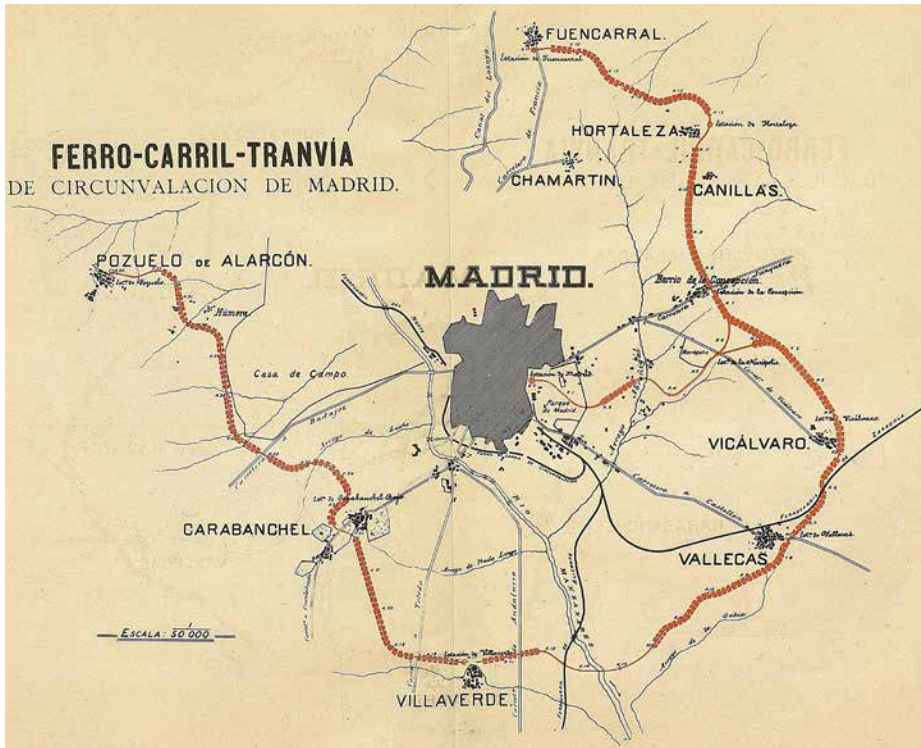


nucleo urbano: edifici residenziali (per ogni classe e *budget*), industriali, commerciali, culturali, militari, assistenziali, sanitari, ricreativi. Il progetto è decisamente ambizioso: un "nastro" largo 480 metri lungo 48 chilometri e disposto ad anello intorno a Madrid [Fig. 3], che per poter essere, in parte, realizzato deve adeguarsi alla burocrazia dello Stato spagnolo e confrontarsi con il capitale disponibile. Nel 1894, con la fondazione della *Compañía Madrileña de Urbanización* (da ora CMU) sono lentamente avviati i lavori di lottizzazione della prima *barriada* a est di Madrid, tra Chamartín de la Rosa e la *carretera* di Aragón.

L'idea di Soria y Mata è, più o meno inconsapevolmente, contaminata da esperienze di urbanizzazione (pregresse e coeve), pubblicazioni di settore, ma anche testi di politici, letterati, o protourbanisti. Per tutta la vita, Arturo Soria y Mata rivendica l'originalità della propria teoria e della portata rivoluzionaria della sua invenzione senza, tuttavia, riuscire mai ad affermarsi e a godere della stessa attenzione riservata ad altre proposte a lui contemporanee: una su tutte, la *garden city*, nemesi della *ciudad lineal*<sup>7</sup>. Perfettamente inserito nel dibattito coevo, anche Arturo Soria y Mata, pur non essendo un tecnico, si interroga sulla crisi della città industriale e su come risolvere i problemi che l'affliggono. All'iperdensità abitativa contrappone lotti edificabili solo per un quinto della loro superficie<sup>8</sup> ed edifici di massimo

7. Nel presente testo il termine *ciudad lineal* è ripetuto un gran numero di volte e al fine di rendere la lettura più chiara si è scelto di usare una formattazione diversa a seconda del ruolo che assume nel determinato contesto: *ciudad lineal* è usato quando si scrive del concetto teorico di città lineare, Ciudad Lineal è il nome del odierno quartiere madrileño costruito come prima *barriada* del progetto soriano, e "La Ciudad Lineal" è il titolo del periodico fondato nel 1897 dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU).

8. *Arquitectura racional de las ciudades – axiomas*, in «La Ciudad Lineal», 1, número extraordinario, 28/11/1897, *La fiesta del Árbol*, p. 2.



3. Arturo Soria y Mata, *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, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1892* (Madrid, AHMF, lejatos 104).



4. Stralcio di una riproduzione ad acquerello del progetto di Arturo Soria y Mata per la prima Ciudad Lineal (APCMU, Vistas, 1931).

quindici metri di altezza<sup>9</sup>, mentre alla sconosciuta mancanza d'igiene e al sovrappopolamento risponde con case unifamiliari inserite in verdi *manzanas* [Fig. 4]. Soria y Mata cerca di abbattere i costi dell'edilizia residenziale promuovendo modelli economici e standardizzati, anche se lo sviluppo della sua teoria parte da una questione cruciale: i trasporti e la ferrovia nella città contemporanea. È proprio grazie all'ottenimento di una concessione ferro-tranviaria (1892)<sup>10</sup>, che Arturo Soria y Mata decide di intraprendere la strada imprenditoriale e fondare la *Compañía Madrileña de Urbanización*, una società anonima per azioni, che permette di realizzare la Ciudad Lineal sconfinando la dimensione immateriale di numerose utopie urbane.

A giocare un ruolo fondamentale è la comunicazione: già dalle prime pubblicazioni<sup>11</sup>, edite dalla CMU, la Ciudad Lineal è dipinta come una *obra buena*, e non un *negocio*, dedita a intenti morali più che a benefici materiali ed economici, non come *certe* imprese costruttive che non hanno altro interesse se non il profitto. Da subito la CMU si serve di testi, opuscoli e, successivamente, di un proprio *house organ*, per pubblicizzare un'immagine virtuosa e prendere le distanze dagli speculatori. L'azienda, diretta da Soria, è di fatto un'acerba società immobiliare<sup>12</sup>, equiparabile alle compagnie tranviarie dell'epoca<sup>13</sup>, che funziona in modo analogo alle *building societies*<sup>14</sup> inglesi di fine Ottocento. L'Inghilterra, in anticipo sul resto del continente, è stata nel corso del secolo teatro dello sviluppo di una nuova visione del rapporto città-campagna data dal riconoscimento dell'incompatibilità tra industria urbana e buona qualità di vita. Ne scaturisce un movimento che da una parte conduce alla teoria della *garden city* di Howard e dall'altro a enti (come la *Society for Promoting Industrial Villages* fondata nel 1883) dediti alla sensibilizzazione degli imprenditori. I risultati, spesso, sono esperimenti ibridi che cercano di migliorare la qualità di vita di quartieri e villaggi operai offrendo attività assistenziali, ricreative e culturali in un ambiente ricco di vegetazione. Bournville<sup>15</sup>, fondata nel 1895, ne è un esempio: un insediamento in prossimità di Birmingham voluto da George Cadbury per i lavoratori della sua fabbrica di cioccolato (attiva dal 1878) progettato da Alfred Pickard Walker e William Alexander Harvey e costruito grazie a una società per azioni. Bournville anticipa di qualche anno la teoria di Ebenezer Howard (1898) a cui segue la fondazione nel 1899 della prima *Garden*

---

9. Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911, p. 45

10. Arturo SORIA Y MATA, *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*, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1892.

11. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit.

12. Cfr. Rafael MÁ S HERNÁNDEZ, *La promoción inmueble en España (1846-1995)*, in «Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CYTET)», XXVIII - Tercera época, 107-108, 1996, pp. 241-269.

13. Cfr. Dolores BRANDIS GARCÍA, Rafael MÁ S HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)*, in «Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana», 3, 1981, pp. 41-76.

14. Cfr. Benno ENGELS, *The Poverty of Planning: Property, Class, and Urban Politics in Nineteenth-Century England*, Lexington Books/Fortress Academic, Lanham 2021.

15. Judy HILLMAN, *The Bournville Hallmark. Housing People for 100 Years*, Brewin Books, Warwick Great Britain 1994; Michel DURMAN, Micheal HARRISON, *Bournville 1895-1914. The Model Village and It's Cottages*, Article Press, Birmingham 1995; cfr. Adrian R. BAILEY, John R. BRYSON, *Stories of suburbia (Bournville, UK): from planning to people tales*, in «Social & cultural geography», 7, 2, 2006, pp. 179-198.



5. Progetto di Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo, vista della calle principal e di una transversal, 1892 (Madrid, AHMF, lejtatos 104).

City Association che apre la strada ai ben noti esperimenti di Letchworth e Welwin. Un altro esempio inglese dell'inizio del XX secolo è Hampstead<sup>16</sup>: voluto dalla riformatrice sociale Henrietta Barnett che nel 1905 fonda con il marito una società (*Hampstead Garden Suburb Trust*) che si occupa della costruzione di un sobborgo dove sperimentare la convivenza di classi sociali. I progettisti, Raymond Unwin e Barry Parker, cercano di risolvere a Hampstead alcune debolezze di Letchworth sancendo la definitiva "formula" del *Garden Suburb*: «un pizzico di filantropismo ottocentesco, un po' di nostalgia per il villaggio rurale, una dose di ragionevole decentramento vengono innestati su di una solida strategia cooperativa e su tecniche ormai consolidate nel comporre gli stili semplificati dell'architettura domestica»<sup>17</sup>. Questo genere di esempi, che abbinano la matrice filantropica alle pioniere società immobiliari, pur riducendo l'articolata teoria della *garden city* al *garden suburb*, influiscono sulla fondazione di esperienze, più o meno analoghe, nel resto del continente e in nord America. Negli Stati Uniti è pubblicata nel 1895 un'indagine comparativa<sup>18</sup> tra le diverse iniziative legislative, finanziarie, costruttive occidentali con l'obiettivo di sensibilizzare operatori privati, *building societies* o *building companies*, presentando esempi internazionali per dimostrare che il mercato della casa economica può essere, al pari delle realizzazioni per i ceti più abbienti, un'attività commerciale remunerativa.

In Spagna, le *sociedades inmobiliarias* fondate inizialmente per rispondere all'impossibilità dello Stato centrale di gestire la compravendita dei terreni nelle aree di nuova edificazione, avviano ben presto un fenomeno economico, prima che urbanistico. Il capitale investito nelle aree - espropriate,

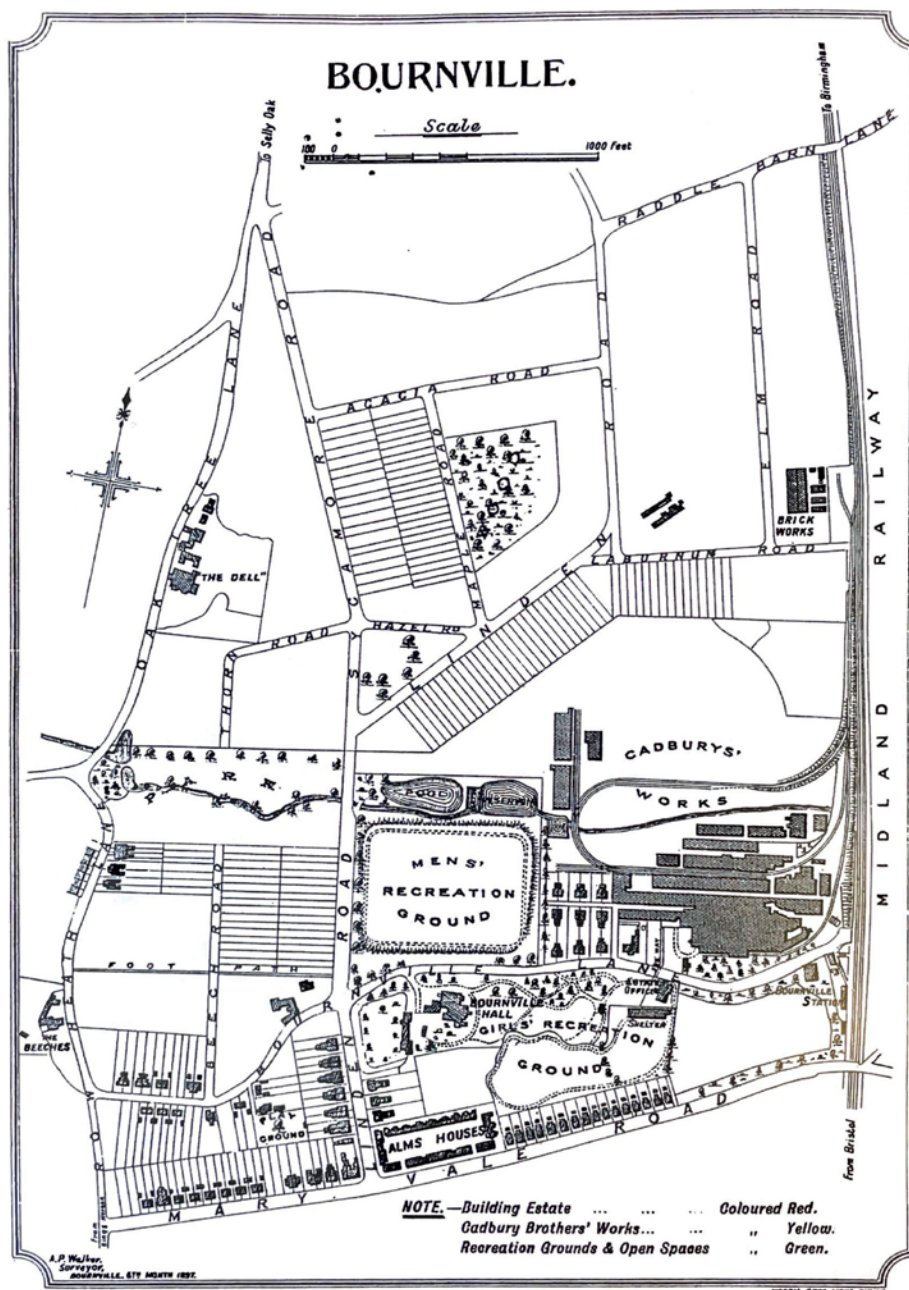
16. David Andrew DAVIDSON, *One hundred years in the making: the creation and protection of Raymond Unwin's legacy at Hampstead Garden Suburb*, in «Planning Perspectives», 30, 1, 2015, pp. 142-152.

17. Giudo ZUCCONI, *Dalla fase eroica alla standardizzazione: primi esiti dell'architettura domestica*, in Donatella Calabi (a cura di), *Architettura domestica in Gran Bretagna 1890-1939*, Electa, Milano 1982, p. 45.

18. Elgin Ralston Lovell GOULD, *The housing of the working people*, Government Printing Office, Washington 1895.



6. A. P. Walker, *Pianta di Bournville, giugno 1897* (Judy HILLMAN, *The Bournville Hallmark. Housing People for 100 Years*, Brewin Books, Warwick 1994).



risanate, progettate - in forma societaria crea un distacco tra proprietà del terreno e degli edifici; gli introiti imprenditoriali, sovrastando le esigenze di urbanizzazione, diventano il principale motore per la costruzione della città. Lo strumento usato è quello della concessione, applicata anche in campo ferroviario, pur con esiti diversi. Le prime imprese concessionarie interessate al *business* urbano a Madrid (prima del 1875) sono straniere (francesi e belghe) e più attente alla speculazione terriera, che alla bontà della costruzione; altre si specializzano nell'edilizia residenziale. A Barcellona le *societades promotoras del primer ensanche*<sup>19</sup> si dedicano alla compravendita di

19. Cfr. Joan BUSQUETS, *Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal - La estrella polar, Barcelona 2004, p. 141.

terreni e successivamente alla costruzione e vendita, anche rateizzata, di edifici attraverso promozione pubblicitaria.

Sull'esempio inglese, gli interessi commerciali delle acerbe società immobiliari spagnole si intrecciano ad altri fenomeni ottocenteschi: l'industrializzazione, tardiva rispetto al resto del continente, porta alla comparsa di alcuni villaggi operai patrocinati dai capitani d'industria a cui si affiancano le prime organizzazioni benefiche. Oltre agli imprenditori illuminati e paternalistici, anche le società di matrice filantropica si occupano della costruzione di alloggi per i lavoratori. In ambito iberico, la loro affermazione si deve al generale disinteresse dell'amministrazione centrale a entrare in concorrenza con le aziende perché priva delle risorse economiche necessarie. A Madrid, si distingue la *Constructora Benéfica*, fondata nel 1875<sup>20</sup> per iniziativa di Concepción Arenal, tra i cui membri figurano politici, aristocratici, ma anche professionisti (come Mariano Belmás, di cui si parlerà più avanti).

La Ciudad Lineal potrebbe apparire per certi versi analoga a ciò che promuovono le società filantropiche o costruttive di sobborghi giardino, ma oltre a una base teorica differente, non si può includere la *Compañía Madrileña de Urbanización* tra le diffuse aziende immobiliari che operano in aree molto verdi. Alla stregua del suo fondatore, la CMU è una società poliedrica con due intenti commerciali predominanti (la costruzione di strade ferrate e di abitazioni unifamiliari), a cui si affiancano le attività per la messa in opera di tutti i servizi da erogare, dalla fornitura dei flussi (idrico ed elettrico) all'edificazione di luoghi per lo svago e il tempo libero. Tra i diversi esempi che potrebbero aver ispirato Arturo Soria y Mata, forse, il coevo caso di Bournville, esito però di decenni di inchieste e sensibilizzazione, è quello che più si avvicina al meccanismo messo in moto dalla CMU. Pur mancando una correlazione diretta tra i due esperimenti, è verosimile che l'idea di Soria y Mata sia stata contaminata dall'iniziativa di Cadbury<sup>21</sup> e di altri imprenditori illuminati e paternalisti.

La *Compañía Madrileña de Urbanización* anticipa di un anno la *Ley de Reforma Interior y Saneamiento de las Poblaciones* (1895), una norma che, tra l'altro, regola i lavori pubblici e il sistema delle concessioni a privati per opere di espropriazione. Il concessionario, una volta acquisite le aree espropriate e pagato per la realizzazione dei servizi di urbanizzazione, vende i terreni o procede alla costruzione degli immobili ricavando profitti dai benefici fiscali e dalla gestione dei servizi installati. La CMU, però non è agevolata da questo strumento che cerca di direzionare gli investimenti privati verso opere urbane fuori dalla portata della pubblica amministrazione. La successiva *Ley de Casas Baratas* del 1911, che norma la possibilità di ottenere sovvenzioni statali per la costruzione di case economiche, e la legge del 1895, però, preparano il terreno per la fondazione di molte società immobiliari che avviano, nei decenni successivi, attività urbanistiche in tutta la Spagna. Per esempio la *Compañía Urbanizadora Metropolitana*<sup>22</sup>,

---

20. Carlos DE SAN ANTONIO GÓMEZ, *La Constructora Benéfica*, in Carlos Sambricio (ed.), *Un siglo de vivienda social 1903-2003*, vol. 1, 2 voll., Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid, Consejo Económico Social, Fundación laboral de la Construcción, Madrid: 2003, pp. 58-61.

21. Ben prima che l'argomento venisse trattato apertamente: Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Ciudades Jardines y Ciudades Lineales. Visitas internacionales*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 540, 30/11/1913, pp. 393-394.

22. Luis GALIANA MARTÍN, *La Compañía Urbanizadora Metropolitana*, in Sambricio (ed.), *Un siglo de vivienda social: 1903-2003*, cit., pp. 81-83.

fondata a Madrid nel 1918 e attiva negli anni venti del Novecento nell'area tra Cuatro Caminos e Moncloa, cede terreni urbanizzabili acquisiti e costruisce ville e appartamenti destinati alla vendita o all'affitto. Si tratta di una società con capitale di origine basco che cerca di sfruttare la costruzione della metropolitana madrilenica, realizzata dallo stesso gruppo finanziario: la *Compañía Urbanizadora Metropolitana* lavora in sinergia alla *Compañía Metropolitana Alfonso XIII* (poi *Compañía Metropolitana de Madrid*) concessionaria della licenza per la costruzione della metropolitana madrilenica. Di fatto gli stessi investitori si servono di due aziende, specializzate in settori diversi (abitazioni e trasporto pubblico) per portare avanti l'urbanizzazione di un settore urbano a nord della capitale. Intenti decisamente analoghi a quelli perpetuati dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* che, senza aggiudicarsi i benefici stabiliti dalle leggi del 1895 e del 1911, dal 1894 lavora per la messa in opera di strade ferrate per il collegamento alla capitale parallelamente alla costruzione di edilizia residenziale.

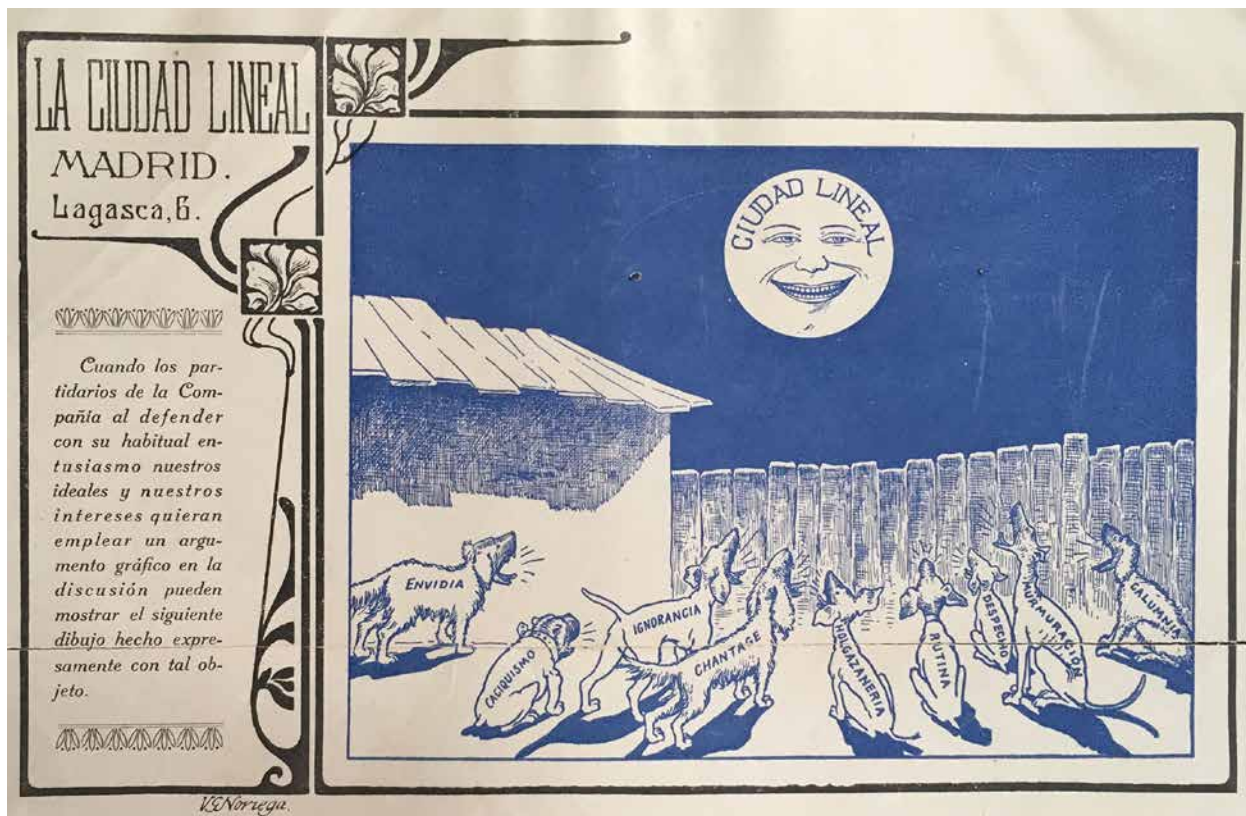
Nel corso del XIX secolo, molte teorie utopiche, figlie illegittime della crescente industrializzazione delle città, tentano di risolvere con prototipi urbani l'"equazione" uomo-lavoro-casa. Arturo Soria y Mata dimostra<sup>23</sup> in più occasioni di conoscere le esperienze internazionali, pregresse o contemporanee, anche se si impegna sempre a presentare la propria teoria come migliore o più meritevole di essere realizzata. Nonostante i suoi continui tentativi di persuasione, la critica spagnola coeva considera la Ciudad Lineal come una follia arrivando ad accusare la CMU di truffa<sup>24</sup>. Per contrastare gli scetticismi, convertire il pubblico e incontrare il favore di azionisti danarosi, il direttore e suoi discepoli si servono di uno strumento promozionale studiato *ad hoc*: nel 1897 è fondata "La Ciudad Lineal", l'*house organ* della *Compañía Madrileña de Urbanización*, che permette di diffondere i precetti linealisti e divulgare le opere a scala urbana e architettonica<sup>25</sup>. Il periodico è sede privilegiata per l'affermazione – priva di contraddittorio – dell'idea di Soria y Mata. Il movimento linealista sembra<sup>26</sup>, alle volte, più che un processo urbanistico una vocazione o una "fede" che, con una terminologia attinta dall'ambito religioso, affronta i "peccati" dei contemporanei: l'*ignorancia* è sanata attraverso le prediche e il "buon-igienico esempio"; la *pereza* e l'*envidia* lavorando con dedizione contrastando la *enfermedad nacional*, la diffidenza, schivando minacce di estorsione e cattiva pubblicità. La comunicazione cambia nei termini e nelle metafore usate, ma non nei concetti: la propaganda è spinta all'estremo quando si dichiara candidamente che

23. Per esempio: Arturo SORIA Y MATA, *Siglo nuevo, vida nueva*, in «La Ciudad Lineal», V, 92, 5/1/1901; IDEM, *Garden-City. La Cité-Jardín*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 211, 20/9/1904.

24. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 99, 20/4/1901, pp. 1-2; Pedro NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal*, in «Madrid», vol. 3, Espasa Calpe, 1979, p. 1106. Tra il 1896 e il 1898 la società subisce anche periodici controlli fiscali da parte del tribunale governativo del *Ministerio de Hacienda* (l'agenzia delle entrate spagnola) che vagliano l'ipotesi di prestiti fraudolenti, evasione fiscale o riciclo di denaro (da cui è assolta). Archivo Privado CMU, *Sesiones del Consejo de Administración, Actas (APCMU, Actas)*, Vol. 1º, *Sesión 76a*, 19/10/1896, pp. 129-132; *Sesión 77ª*, 26/10/1896, pp. 132-134; *Nuestra Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 18, prima metà di febbraio 1898, p. 1.

25. Cfr. Alice POZZATI, *Cuando la construcción de una ciudad pasa por las páginas de un periódico: La Ciudad Lineal. Revista de urbanización, ingeniería, higiene y agricultura*, in Juan Calatrava, David Arredondo Garrido, Marta Rodríguez Iturriaga (eds.), *Comunicar la Arquitectura del origen de la modernidad e la era digital*, tomo II, Editorial Universidad de Granada, Granada 2024, pp. 1285-1299.

26. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 292, 30/12/1906, p. 450.



7. Vignetta satirica che condanna l'atteggiamento diffidente nei confronti del progetto linealista (in «La Ciudad Lineal», 344, anno XIII, 10 giugno 1908, p. 1).

quello linealista è il miglior sistema di urbanizzazione al mondo, *superior a todo los planteados en el extranjero*<sup>27</sup>. La conversione alla teoria soriana spinge gli adepti, talvolta, a interpretare erroneamente i temi presentati sulla rivista della CMU, mentre in altre occasioni il taglio degli articoli risulta fuorviante: le forzature, più o meno involontarie, tentano di dimostrare la superiorità della teoria linealista [Fig. 7].

La Ciudad Lineal non è solo un'idea di città, è soprattutto un *negotium*, un'attività commerciale<sup>28</sup> su cui ricade l'ambizione economica della CMU. Al simbolo, l'«Árbol del trabajo»<sup>29</sup>, è dedicata anche una festa periodica, la *Fiesta del Árbol*, durante la quale la piantumazione trasforma le lande desolate nei dintorni di Madrid un ambiente abitabile e florido [Fig. 8]. Inizialmente, l'azienda fatica a trovare acquirenti e non solo per le critiche della stampa contemporanea: supportare una giovane società, priva di un capitale sicuro, per costruire infrastrutture e abitazioni in un settore ancora non urbanizzato, sprovvisto di qualsiasi servizio primario è decisamente una scelta coraggiosa. Per attirare possibili clienti e investitori ci si serve soprattutto delle pagine de «La Ciudad Lineal» su cui, spesso, sono illustrati<sup>30</sup> i pro e i contro della vita in campagna rispetto a quella in città per arrivare a sostenere che la soluzione, *ovviamente*, risiede nelle città lineari dove i vantaggi di entrambe sono combinati armoniosamente.

27. *Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 4.

28. J. G., *Que es la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VII, 174, 10/9/1903, pp. 1-2.

29. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 197, 30/4/1904, p. 3.

30. Pascual LÓPEZ, *La vida del campo y la vida de la ciudad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 218, 30/11/1904, pp. 1-2.

L'aspirazione è quella di abbinare le comodità, le attività culturali-ricreative, la mobilità della vita urbana ai benefici della campagna. Per poter garantire la proporzione tra gli spazi lasciati a verde e le rade costruzioni, si prediligono abitazioni unifamiliari isolate, ma la *Compañía Madrileña de Urbanización* non vende solo case di una città *ex novo*: con la sua propaganda commercializza un nuovo stile di vita cui tutte le classi sociali, più o meno facoltose, possono ambire. Aria pulita - lontana dall'inquinamento delle fabbriche - e luce abbondante - grazie alla distanza tra le case e le strade ampie, negata agli alloggi stipati nei centri urbani - diventano le promesse<sup>31</sup> per una vita sana, igienica e felice. Gli abitanti, proprietari delle loro abitazioni e dei propri risparmi, privi delle incombenze dell'affitto, in queste condizioni privilegiate vivranno nel benessere e nella tranquillità: si vende un ideale su cui fantasticare, una città ideale, dove si costruiscono sia edifici che l'uomo del domani<sup>32</sup>.

«Imposible urbanizar las ciudades sin urbanizar los hombres. Dentro del complejo sintetismo de la vida son solidarios lo moral y lo físico»<sup>33</sup>.

I nobili propositi sono presto intaccati dalle esigenze economiche, ma anche dalla visione paternalistica di Arturo Soria y Mata. L'ideologia antiurbana che porta al «rifiuto dello spazio mercificato della città industriale»<sup>34</sup> è un fenomeno riconoscibile a scala europea. I linealisti spesso accusano gli enti pubblici di non supportare la propria attività né pubblicizzandola aumentandone il consenso, né tanto meno economicamente; di fatto la CMU costruisce nella periferia di Madrid, privatamente per il “bene collettivo”, tentando di provvedere ad alcuni problemi della metropoli - penuria di alloggi e abitazioni operaie per esempio - che in altre capitali europee sono affrontati da Stato e Municipalità. Se la disciplina urbanistica accoglie intrinsecamente necessità, fini e funzioni di e per tutta la collettività, il progetto di un singolo imprenditore non può «che essere uno sforzo isolato verso un obiettivo limitato e personale»<sup>35</sup>. La colpa del lento - o mancato - successo è, spesso, ricondotta a quella sfiducia iniziale degli investitori che hanno ritenuto la Ciudad Lineal «*un señuelo para cazar incautos, con un pomposo proyecto ridículo o irrealizable*»<sup>36</sup> e la *Compañía Madrileña de Urbanización* un'attività fraudolenta, una società composta da visionari e utopisti o un'azienda costruttrice di un quartiere di villette immerse nel verde dove potrebbe essere vantaggioso investire, cautamente. Nonostante la strategia retorica e autocelebrativa non perda occasione di rivendicare i pregi della vita linealista (l'igiene pubblica di gran lunga migliore alle medie condizioni della capitale e la trasformazione di un settore agricolo in urbano), il prototipo urbano non godrà mai del successo sperato. Con la morte di Arturo Soria y Mata (1920), la CMU non perde solo il proprio

---

31. H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal negocio y la Ciudad Lineal idea*, in «La Ciudad Lineal», XII, 337, 30/3/1908, p. 695.

32. Cfr. Antonio BONET CORREA, *Paisaje urbano y Ciudad Lineal*, in «Villa de Madrid», 1991, 104, pp. 3-22.

33. *Moral Urbanizadora. Juego y mujer, navaja y vino*, in «La Ciudad Lineal», X, 286, 30/10/1906, p. 369.

34. Paolo SICA, *Storia dell'Urbanistica II, 2 - L'Ottocento*, vol. 2, Laterza, Bari 1981 (terza ed., prima ed. 1977), p. 1035.

35. Lewis MUMFORD, *La città nella storia*, xCastelvecchi, Roma 2013, p. 570 (ed. originale: *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt, Brace & World, New York 1961).

36. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal negocio y la Ciudad Lineal idea*, 337, cit., p. 694.



8. Brochure di propaganda della 11ª Fiesta del Árbol nella Ciudad Lineal, svoltasi dal 19 al 21 giugno 1908 per celebrare la piantumazione 12000 alberi durante tutto l'anno. CMU, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1908 (BHM, sig. F 4222).

ideatore, fondatore, direttore, ma il *leader*, l'unico, forse, in grado di riuscire ad attualizzare la propria idea di città: le dinamiche urbane da lui teorizzate e praticate, negli anni a seguire perdono quella valenza innovativa che decreta il fallimento dell'esperienza della Ciudad Lineal di Madrid.

Un esperimento urbano unico<sup>37</sup> e ibrido che racchiude in sé molti temi che muovono la fondazione di nuove città nel corso del "lungo Ottocento"<sup>38</sup>, pur non rientrando in nessuna delle categorie urbane definite dalla storiografia. Non un villaggio operaio, nonostante sia un imprenditore illuminato a volerne la costruzione, perché non legata a uno stabilimento industriale. Non un sobborgo o un quartiere di ampliamento, in quanto separata da Madrid e aspirante all'autonomia rispetto alla città storica. Non una città giardino perché temporalmente precedente alla teoria di Howard e retta da un differente sistema di urbanizzazione. La città lineare di Madrid è di fatto una *company town*, una città-impresa, la cui progettazione ha risentito delle teorie utopiche dell'inizio dell'Ottocento, ma è stata realizzata grazie all'azione imprenditoriale di un uomo e della società per azioni da lui fondata.

37. Cfr. Arturo SORIA Y PUIG, *Si Arturo Soria levantara la cabeza*, in «Cambio16», 31, 19/7/1972, p. 14.

38. Cfr. Eric HOBBSBAWM, *The Age of Revolution: Europe 1789-1848* (1962), *The Age of Capital: 1848-1875* (1975), *The Age of Empire: 1875-1914* (1987).

## 1.1. L'imprenditore: Arturo Soria y Mata (1844-1920)

Arturo Soria y Mata [Fig. 9] nasce il 15 dicembre del 1844<sup>39</sup> a Madrid, da una famiglia liberale: la madre María del Carmen Mata Suárez sposa José Soria Oliveros in terze nozze e dai due precedenti matrimoni ha già avuto rispettivamente due figlie, Carolina Claudia e María Ana de Jesús. La coppia avrà oltre ad Arturo, anche una seconda figlia, Julia nata nel 1848. Fin dal principio della sua carriera scolastica<sup>40</sup>, presso l'*Instituto de Primera Clase de San Isidro*, Soria y Mata dimostra una predilezione per le materie scientifiche, forse, incentivata dalla possibilità di svolgere attività laboratoriali che gli permettono di sperimentare le più moderne tecnologie dell'epoca come elettricità, magnetismo, trasmissioni telegrafiche. Questa predisposizione lo porta a interessarsi a trasporti e infrastrutture fino a tentare nel 1863 il difficile esame d'ingresso della *Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*<sup>41</sup>. La volontà e il perfezionamento biennale svolto presso un'accademia specializzata in scienze matematiche diretta da Manuel Becerra y Bermúdez non sono però sufficienti<sup>42</sup> a garantirgli l'accesso alla scuola per gli ingegneri, ma nel 1864 entra nel *Cuerpo de Telégrafos*. Nello stesso anno, dopo la morte della madre María del Carmen, Arturo e le sorelle, Mariana e Julia, sono accolti dalla maggiore Carolina, sposa del marchese di Santiago. Terminata la formazione da telegrafista, Arturo Soria è destinato a Santander, dove si ferma solo due mesi per poi tornare a Madrid e preparare gli esami di ingresso a un altro istituto<sup>43</sup>: *Escuela Especial de Ayudantes de Topografía Catastral* (1865). Oltre agli impegni scolastici, coltiva anche lo studio personale presso la *Biblioteca Nacional de España* dove consulta riviste di settore come gli annali pubblicati dall'*Académie des sciences* di Parigi. Gli approfondimenti lo inducono – forse – a voler sperimentare in prima persona le moderne applicazioni tecnologiche e nel 1868 presenta al direttore della scuola per topografi una sua invenzione, il *Teodolito Impresor-Automático*<sup>44</sup>. Una volta ottenuto il titolo nel 1869, Soria non entra nel corpo dei topografi perché ormai già impegnato politicamente. Durante gli anni della formazione, Soria frequenta Manuel Becerra y Bermúdez (ideologicamente vicino alla sinistra liberale) e la moglie María Ortiz (sensibile ai temi democratici) in un momento in cui l'abitazione della coppia diventa il punto di riferimento dei rivoluzionari del 1868. Arturo Soria y Mata, pur vivendo a casa del cognato – marchese e aristocratico – è totalmente inserito nello spirito sovversivo di quegli anni. Il *Golpe* o la *Gorda*,

---

39. Come riferimenti essenziali per l'approfondimento della biografia di Soria y Mata si veda: *Arturo Soria y Mata – Datos Biográficos*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 712, 10/1/1921, p. 601; Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y Mata. Una biografía*, Tesi di Dottorato, relatrice Alicia Alted Vigil, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Historia e Historia del Arte y Territorio, 2017; Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, Editorial Renacimiento, Valencina de la Concepción (Sevilla) 2022.

40. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 28-30.

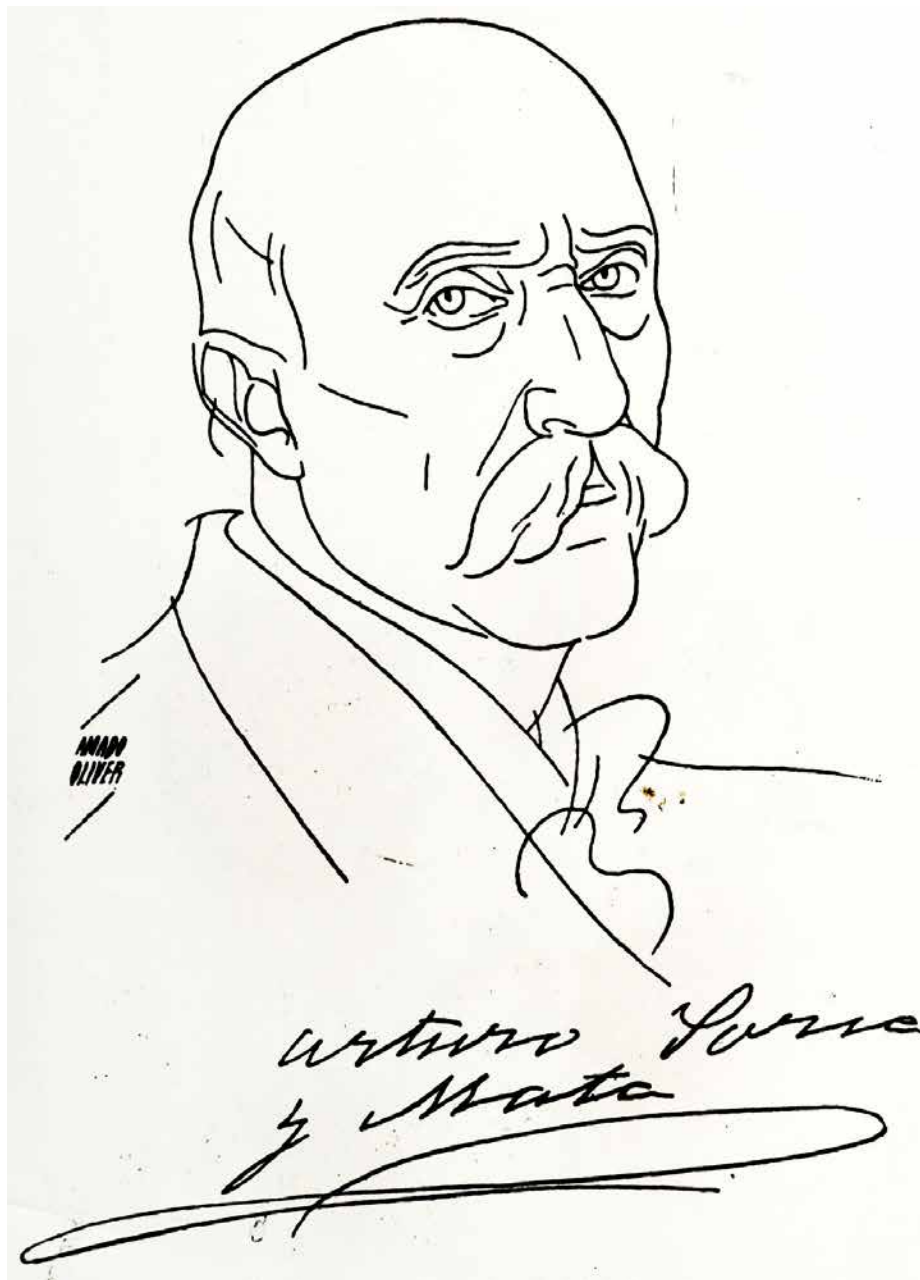
41. Si tratta di una scuola specializzata nella formazione degli ingegneri facenti parte il *Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio de Fomento*, il corrispettivo spagnolo di quello che in Italia prende il nome di Ministero dei Lavori Pubblici

42. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 32-37.

43. Ibidem. Cfr. Antonio GARCÍA MARTÍN, *Arturo Soria, topógrafo*, in «Técnica Topográfica. Revista del ilustre Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos en Topografía», VI, 21, 1978, pp. 38-43.

44. Arturo SORIA Y MATA, *Teodolito Impresor-Automático*, Imprenta de El Correo Militar, Madrid 1870.

9. Ritratto di Arturo Soria y Mata (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB007).



come è conosciuto colloquialmente il colpo di Stato, è atteso per tutto il 1868<sup>45</sup> e alla caduta di Isabella II, è costituito un governo provvisorio, il cui principale obiettivo è quello di trasformare la Spagna in una nazione moderna. Dopo la rivoluzione, molti giovani sono coinvolti in attività governative pur non avendo un'effettiva esperienza in politica. Arturo Soria è uno di questi e inizialmente diventa segretario del *Gobierno civil* della provincia di

45. Cfr. Ignacio CHATO GONZALO, *Monarquía ibérica o Iberia republicana: identidad política e iberismo en la España de la revolución (1868-1873)*, in «Memoria y civilización. Anuario de Historia», 23, 2020, pp. 191-228; Gregorio DE LA FUENTE MONGE, *Las elecciones democráticas a Cortes Constituyentes de 1869*, in «Memoria y civilización. Anuario de Historia», 23, 2020, pp. 87-125; Fernando ÁLVAREZ BALBUENA, *Ideas sobre la política del siglo XIX español*, in «Anales de la Real Academia de Doctores de España», 6, 1, 2021, pp. 7-47.



Lérida, ma gli incarichi si susseguono velocemente<sup>46</sup> prima a Orense (1869), a La Coruña (1870) e poi oltre oceano a Puerto Rico. Entrato in carica sull'isola il 14 ottobre 1871, già nel marzo del 1872, Soria y Mata chiede di essere dimesso per problemi di salute, ragione che cela le frizioni con un superiore, mentre il governatore gli intima le dimissioni. In meno di un mese è ufficializzato il licenziamento e Soria si imbarca – chiedendo un prestito – verso la Spagna. L'esperienza nelle colonie riprende nell'agosto 1872 quando è eletto deputato a Quebradillas (isola di Porto Rico) e da lì vota l'11 febbraio del 1873, a seguito della rinuncia al trono di Amedeo I di Savoia, a favore della costituzione della prima Repubblica.

Arturo Soria y Mata vive un momento, cruciale per la storia spagnola, di affermazione dello Stato moderno: il periodo repubblicano, il *Sexenio Democrático*, la restaurazione della monarchia il 29 dicembre 1874 con Alfonso XII e l'introduzione di un nuovo sistema politico parlamentare, ma non democratico. Tornato in Spagna, Soria y Mata va a vivere con la sorella Mariana e il cognato Eusebio Blasco; è durante quel soggiorno che incontra Julia Hernández Rubín, anche lei inquilina nello stesso edificio, che sposa il 5 marzo del 1878<sup>47</sup> nella chiesa di San Ginés di Madrid. La famiglia Soria y Hernández – Arturo, Julia e i figli<sup>48</sup> Luis, Emilio, Ángela, Arturo, María del Carmen, Carlos, María de los Ángeles e Julia – inizialmente vive in *calle Leganitos*; nel 1887 compra la Quinta de Mahudes presso Chamartín de la Rosa (oggi Nuevos Ministerios) e nel 1907 si trasferisce in uno dei primi palazzi costruiti nella Ciudad Lineal: l'Hotel Rubín, chiamato così in onore della famiglia della moglie Julia. Finita la parentesi repubblicana, dopo aver lavorato anche come parlamentare e aver abbandonato l'incarico, Arturo Soria y Mata rimane nell'attesa di circostanze favorevoli che possano riportarlo alla ribalta politica o a una posizione nell'amministrazione. Non presentandosi nessuna occasione, decide di provare a entrare, senza successo, nel *Cuerpo Pericial de empleados de Aduanas* (doganieri), come aveva fatto anni prima per il corpo dei telegrafi o quello del catasto.

Persa ogni velleità in campo politico, dagli anni settanta matura per la prima volta l'idea di dedicarsi a una propria attività imprenditoriale su cui concentrare il suo profondo interesse per i moderni mezzi di trasporto. Dopo anni di confronti con il cognato Eusebio Blasco<sup>49</sup>, nel 1876 ottiene una delle prime concessioni tranviarie della capitale per la *Tranvía de Estaciones y Mercados*<sup>50</sup>. La linea, a trazione animale, di cui diventa concessionario è messa in servizio per migliorare la circolazione di beni di consumo venduti nei mercati della capitale: i binari permettono il collegamento tra le stazioni a nord e sud di Madrid con i principali mercati in piazza dei Mostenses e in piazza della Cebada, ma anche il trasporto passeggeri. Il primo tratto, inaugurato il 16 settembre 1877 tra il quartiere Pacífico e la porta del Sol, è

---

46. Arturo Soria y Mata, n. 712, cit., pp. 602-604; LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 54-130.

47. Nonostante la profonda ideologia anticlericale e il professato ateismo, la coppia si sposa in chiesa non essendoci alternative all'epoca per celebrare e ufficializzare matrimoni civili. Cfr. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 77; LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., p. 145.

48. Due delle figlie Ángela e Maria del Carmen muoiono in tenera età, rispettivamente a 4 e 2 anni.

49. Cfr. Eusebio BLASCO, *Tram-vía des Estaciones y Mercados*, in «La Época», XXIX, 9.071, 16/9/1877, p. 4

50. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 150-166.

10. Fotografia di inizio Novecento, al centro in primo piano con lo sguardo rivolto verso il basso, Arturo Soria y Mata, [1910 c.a.] (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB007).



successivamente esteso a Noviciado (dicembre 1877) e fino all' Hospital de la Princesa (febbraio 1878). Non possedendo la liquidità necessaria alla costruzione del progetto, inizialmente Arturo Soria si appoggia a un socio, Luis Escrivá de Romani, ma nel marzo del 1878 decide di fondare la società per azioni denominata *Sociedad del Tranvía de las Estaciones y los Mercados de Madrid*.

Oltre a occuparsi delle questioni dirigenziali, Arturo Soria continua ad approfondire i contemporanei studi in campo tecnologico e, talvolta, a cimentarsi nella progettazione e costruzione<sup>51</sup>. Il settore ferroviario diventa il campo d'azione prediletto da Soria y Mata che nel 1883 arriva a presentare una proposta – non approvata – per una linea tranviaria trainata da un sistema di funi sotterranee<sup>52</sup>. Gli insuccessi non sembrano essere un problema, tanto che, nonostante il buon andamento della *Sociedad del Tranvía de las Estaciones y los Mercados*, ma non approvandone l'operato, Arturo Soria decide di vendere le sue azioni e lasciare la società nel 1886<sup>53</sup> per tentare di avviare una compagnia assicurativa, la *Sociedad anónima de seguros "El Trabajo"* abbandonata in poco tempo. Due anni più tardi ottiene una nuova concessione, a titolo personale, per una ferrovia<sup>54</sup> economica a scartamento ridotto da Moncloa al distretto del Pacifico.

A partire dal 1889 riprende l'attività politica<sup>55</sup> ed è coinvolto da Manuel Becerra nel *Ministerio de Ultramar* come funzionario con cariche che si

51. Per esempio, nel 1880, supportato dall'ingegnere capo Quintín Fernández, testa – senza successo – una vettura di propria progettazione e costruzione.

52. A sistema Hallidie, brevettato da Andrew Smith Hallidie nel 1873, che è introdotto per la prima volta a San Francisco e successivamente a Londra.

53. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., p. 180.

54. CMU, *Ferrocarril de la Moncloa a Pacífico, Proyectos de bases y estatutos*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Chamartín de la Rosa 1904.

55. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 182-186.

susseguono a distanza di pochi mesi e lo portano a viaggiare tra Cuba, Porto Rico e le isole Filippine (dove rimane fino al gennaio 1894). Gli incarichi all'estero terminano nel 1895, quando si dimette volontariamente per potersi dedicare al suo progetto più importante: la Ciudad Lineal di Madrid, dove cercherà di introdurre tutte le novità tecnologiche che ha avuto modo sperimentare durante i viaggi oltre oceano e che ha approfondito su libri, pubblicazioni e periodici internazionali. Gli interessi di Arturo Soria y Mata, infatti, non si fermano al settore ferroviario: la passione per i mezzi di telecomunicazione, lo porta a presentare, con Mariano Hoefler y Echevarría<sup>56</sup>, la prima richiesta – non approvata – di servizio telefonico all'*Ayuntamiento* madrileni il 24 luglio 1878, mentre l'anno successivo brevetta un allarme<sup>57</sup> per avvertire l'imminente crescita e potenziale alluvione dei fiumi.

Arturo Soria y Mata è anche azionista di "El Progreso"<sup>58</sup>, un giornale fondato nel 1881, di ideologia repubblicana, antimonarchica, democratica e anticlericale. Dal 1882 al 1883 cura una sezione settimanale intitolata *Cosas de Madrid*<sup>59</sup> in cui, raccogliendo l'eredità di Ramón Mesonero Romanos (1803-1882) e Ángel Fernández de los Ríos (1821-1880), riflette su temi urbani. Oltre a denunciare i mali della città industriale, propone soluzioni per risolvere le problematiche sanitarie e migliorare le condizioni di vita degli abitanti. È proprio tra le pagine della rubrica *Cosas de Madrid* che inizia la gestazione<sup>60</sup> del progetto della Ciudad Lineal, un nuovo modello urbanistico che risponde alla necessità di igiene, abitazioni a basso costo, servizi, accesso agli spazi verdi. Nel 1882, Arturo Soria y Mata presenta alla *Dirección general de Obras Públicas del Ministerio de Fomento* lo studio di un *ferrocarril-tranvía de circunvalación*<sup>61</sup> di cinquanta chilometri che colleghi Madrid ad alcuni borghi esterni; tuttavia, dalla prima proposta trascorrono diversi anni e dibattiti perché il progetto di Juan Domenchina y Sainz ottenga la concessione promulgata attraverso la legge dell'agosto del 1892<sup>62</sup>. Il progetto - mai realizzato nonostante i numerosi solleciti e aggiornamenti - sarebbe stato estremamente innovativo per l'epoca: un collegamento ferroviario tra il centro di Madrid e i paesi limitrofi con la previsione di un tunnel, a doppia percorrenza, sotterraneo all'altezza del parco del Retiro; un'anticipazione un po' acerba delle più note metropolitane che da lì a qualche anno iniziano a circolare in tutte le maggiori capitali europee.

La città lineare, basata su una "colonna vertebrale" infrastrutturale – ferrovia e canalizzazioni – e un tessuto edilizio a bassa densità immerso nel

---

56. Ibidem, p. 168.

57. Arturo SORIA Y MATA, *Avisador de las Crecidas de los Ríos*, Imprenta de Álvarez Hermanos, Madrid 1879.

58. Il periodico «El Progreso» è fondato a Madrid da Andrés Solís nel 1880 (che lo dirige fino al 1887) ed è successivamente assorbito da «El Porvenir» di Manuel Ruiz Zorrilla.

59. Il libro intitolato "Cosas de Madrid", che raccoglie tutti i suoi scritti della rubrica, è pubblicato postumo nel 1935.

60. Arturo SORIA Y MATA, *La línea recta*, in «El Progreso» 27/2/1882; IDEM, *Madrid remendado y Madrid nuevo*, 6/3/1882; Idem, *La Ciudad Lineal*, 10/4/1882; IDEM, *La cuestión social y la ciudad lineal*, 5/3/1883.

61. «Gaceta de Madrid», 12/10/1882, p. 104.

62. *Ley de Ferrocarril-Travía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vilcávaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, «Gaceta de Madrid», 21/8/1892, p. 713; SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación*, cit.

verde, è presentata all'Esposizione Colombiana del 1893<sup>63</sup> dove si aggiudica una medaglia e un diploma. Sulla scia di questo successo, Arturo Soria y Mata pubblica un opuscolo nel 1894<sup>64</sup> e fonda la società anonima per azioni che diventa il vero e proprio motore per la costruzione del sistema urbanistico teorizzato da Soria: la *Compañía Madrileña de Urbanización*. Arturo Soria y Mata non ne è solo il fondatore, il direttore e il principale promotore, ma ben presto ne diviene anche l'azionista di maggioranza assicurandosi il controllo assoluto della società a discapito della fiducia di molti collaboratori. Diversi membri del consiglio di amministrazione condannano Soria per le sue scelte amministrative, ma il direttore, sordo alle accuse, usa il proprio peso fiscale all'interno dell'azienda per sostituire i dipendenti che lo vogliono ostacolare.

*«Fruto de este conflicto, una compañía en principio transparente y plural, y en la que hasta cierto punto reinaba una cierta afinidad de ideas entre los principales accionistas, se tornó a partir de ese momento en una empresa de carácter familiar, que iba a ser dirigida de manera férrea e indiscutible por su fundador»<sup>65</sup>.*

La crisi danneggia il funzionamento della CMU e le fratture interne necessitano tempo e interventi specifici per rimarginarsi: nel 1897 è fondata la rivista "La Ciudad Lineal", nuovo organo di diffusione e promozione delle idee linealiste a sostituzione del periodico precedente "La Dictadura", e sono vendute 1.500 azioni del fondatore. Dalla formazione della società, la vita di Arturo Soria y Mata si intreccia profondamente con quella della *Compañía Madrileña de Urbanización*. Nonostante i limiti economici e le difficoltà dei primi anni, una volta superata la crisi l'andamento dell'azienda migliora e Arturo Soria pubblica *El Progreso indefinido* (1898) e la *Teoría de la Habitación* (1900). Bisogna, tuttavia, attendere gli anni dieci del Novecento per un vero e proprio cambio di ritmo nella Ciudad Lineal, quando gli abitanti possono finalmente beneficiare di servizi ricreativi (come parco divertimenti, ristorante, campo sportivo) e culturali (scuola, teatro), ma anche tecnologici che aiutano a migliorare la qualità della vita degli abitanti: aumentano le linee ferroviarie ed è costruita una centrale elettrica. Il trend positivo è drasticamente interrotto dallo scoppio della prima guerra mondiale: la crisi dell'agosto del 1914 impone la sospensione dei pagamenti a causa dell'inflazione e della scarsità di materiale da costruzione in tutta Europa.

Arturo Soria y Mata, nel suo ruolo di *leader* e capitano di impresa, è attento agli aspetti più strettamente legati alla sfera imprenditoriale, ma anche alle attività che possano creare un senso di comunità come feste vicinali, merende, concorsi fotografici e sportivi oltre alla più famosa *Fiesta del Árbol*. Questi eventi coinvolgono in prima persona gli abitanti della Ciudad Lineal, ma anche madrileni che, richiamati dalla propaganda sulle principali testate della capitale, vi partecipano quasi fossero gite fuori porta. L'atteggiamento

---

63. COMISIÓN GENERAL DE ESPAÑA, *Exposición universal de Chicago de 1893, Catálogo de la Sección Española*, Imprenta de Ricardo Rojas, Madrid 1893, pp. 811-812. Departamento K: Bellas artes: pintura, escultura, arquitectura y decoración; grupo 152: "Ingeniería civil – obras públicas – arquitectura"; clase 889; expositor n. 2453: Arturo Soria, Chamartín de la Rosa (Provincia de Madrid): Quinta de Mahudes. Sistema de urbanización inventado en 1882, parecido al que publica el periódico The Sun del 25 Diciembre de 1892. Descrito en el folleto que se acompaña titulado Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid. Datos y noticias acerca de su construcción y explotación. El folleto queda a disposición de la Delegación.

64. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit.

65. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., pp. 219-220.

11. Arturo Soria y Mata e i figli Luis, Carlos, Arturo ed Emilio Soria y Hernández, [1910 c.a.] (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB007).



paternalistico emerge spesso dagli scritti del direttore e si declina in comportamenti filantropici, come la profonda volontà di creare una comunità regolata da leggi proprie, ed estremi, come il diretto controllo sull'assunzione dei dipendenti della CMU. Possibilmente raccomandati e suggeriti dagli azionisti, i nuovi assunti sono sempre sotto osservazione da parte del direttore e può bastare una *huelga* o una scelta politica per essere allontanati dalla società. Anche i figli vengono coinvolti<sup>66</sup> nell'impresa di Soria y Mata: Luis, il maggiore, diventa vicedirettore a partire dal 1900 e mentre Arturo, Emilio e Carlos ricoprono negli anni cariche differenti [Fig. 11]. Soria plasma così un'azienda familiare dove ogni scelta è intrapresa per tutelare la sua creazione e il vero organo direttivo è il *consejo de familia*<sup>67</sup>, e non il *Consejo de Administración* della CMU.

Arturo Soria y Mata è uomo d'azione, ma anche "di pensiero"<sup>68</sup> dedito all'attività divulgativa: oltre a scrivere su periodici locali, tiene conferenze, pubblica opuscoli e libri sulle sue teorie<sup>69</sup>. Dopo aver dedicato gran parte della sua vita alla città lineare, Arturo Soria y Mata muore il 6 novembre del 1920<sup>70</sup>, mentre si trova nella propria residenza, l'Hotel Rubín, circondato da tutti i membri della sua famiglia; stava scrivendo una nuova opera: *Memorias de un setentón* in omaggio, forse, a Mesonero de Romanos<sup>71</sup>, autore di un'altra celebre raccolta di ricordi di un settantenne curioso.

---

66. George R. COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 18, 2, May 1959, p. 45; LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., p. 211.

67. Arturo SORIA Y MATA, *Mi última voluntad y mi última palabra*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 712, 10/1/1921, p. 600.

68. SORIA Y PUIG, *Profilo di Arturo Soria y Mata*, cit., p. 93.

69. Gli studi di Soria y Mata in campo filosofico sono raccolti in *Origen poliédrico de las especies* (1894), seguito da *Contribución al origen poliédrico de las especies*, comparso a capitoli su «La Dictadura» tra il 1895 e il 1896. Sempre a puntate è pubblicato anche *Génesis*, prima sulla rivista della *Sociedad Teosófica Española*, "Sophia" (1897 e il 1899), successivamente su «La Ciudad Lineal», (1912), e infine edito interamente nel 1913. Tra gli altri testi figurano *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid* (1892), *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios acerca de su construcción* (1894), *El Progreso Indefinido* (1898), *El Talentómetro* (1902).

70. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., p. 442.

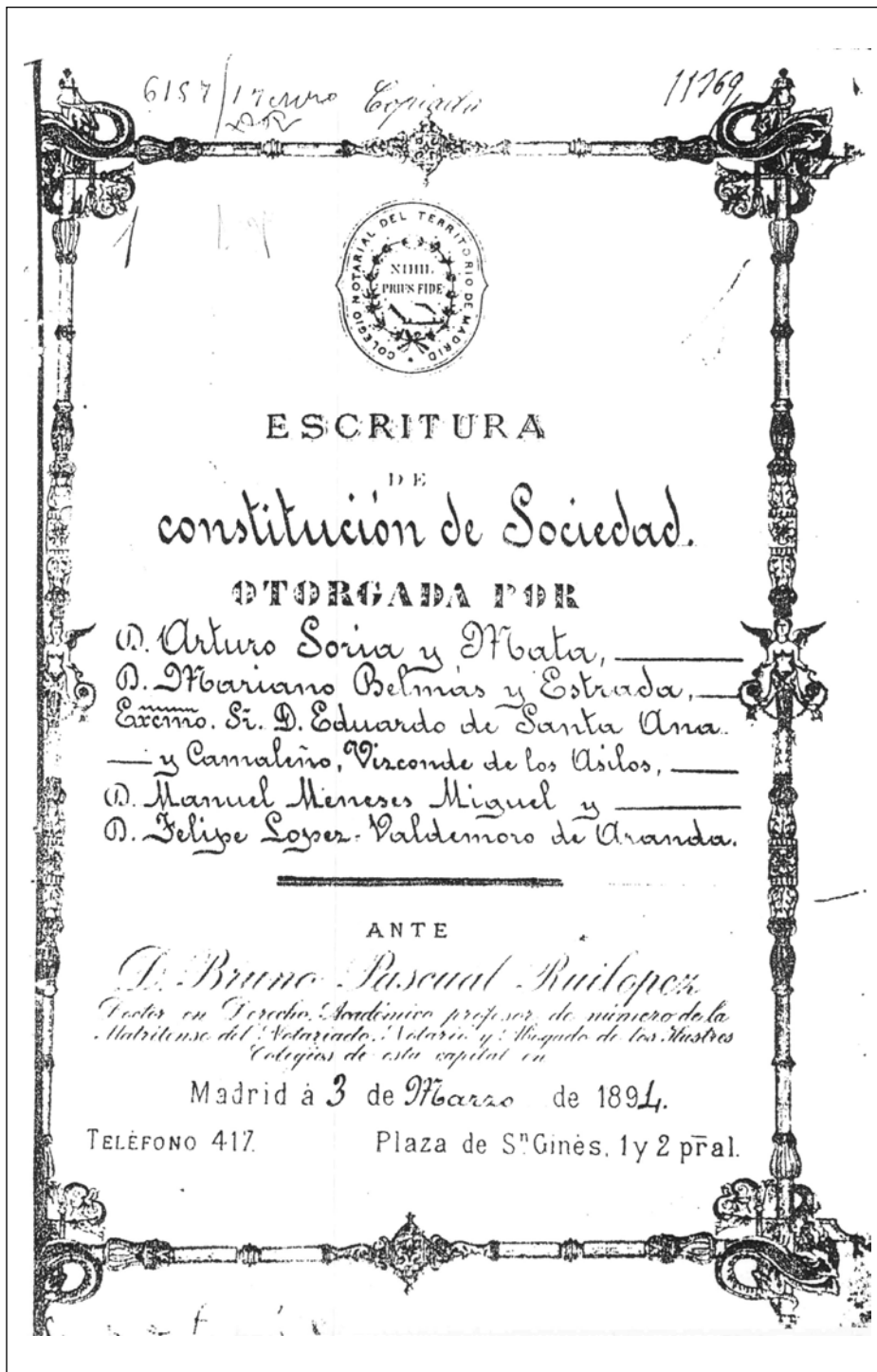
71. Ramón DE MESONERO ROMANOS, *Memorias de un Setentón natural y vecino de Madrid escritas por el curioso parlante* (1808-1823).



12. Statua di Arturo Soria y Mata eretta nel 1992 nella calle che porta il suo nome, all'altezza del cavalcavia della Avenida de América (Alice Pozzati, 2020).



13. Compañía Madrileña de Urbanización, La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios acerca de su construcción, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1894.



14. La Escritura de Constitución de la Sociedad è firmata da Arturo Soria y Mata, Mariano Belmás y Estrada, Eduardo de Santa Ana y Camaleño, Manuel Meneses y Miguel y Felipe López Valdemoro y Aranda, davanti al notaio Bruno Pascual Ruilopez, Madrid 3 marzo 1894 (APCMU).

## 1.2. La società per azioni: la *Compañía Madrileña de Urbanización* (1894)

La *Compañía Madrileña de Urbanización* è fondata il 3 marzo 1894<sup>72</sup> tramite la sottoscrizione di 5000 azioni da 500 pesetas l'una pagabili con dividendi mensili di 10 pesetas per azione, per un capitale sociale di 2.500.000 pesetas. Le attività fondamentali della società sono definite dallo statuto<sup>73</sup> [Fig. 14]: compravendita dei terreni; costruzione, vendita, gestione e locazione di edifici; fornitura e distribuzione di acqua; acquisto, produzione, commercio di materiale ferroviario ed edile; promozione di città lineari e di qualsiasi operazione che ne favorisca l'urbanizzazione. Non solo, l'azienda si propone di costruire e gestire il *ferrocarril-tranvía de circunvalación* di Madrid e ogni altro mezzo di comunicazione, comprese le linee telefoniche e le opere pubbliche a essa collegate.

Una volta costituita la società sono istituite le diverse cariche<sup>74</sup> (Fermín Fernández Iglesias è nominato presidente, Protasio Gómez vicepresidente, Arturo Soria y Mata direttore) e sono definiti tutti gli incarichi, anche minori, necessari al funzionamento dell'azienda. Immediatamente, all'architetto Mariano Belmás è assegnato lo studio per un primo tratto della ferrovia, da subito pensata come elettrica, dal centro di Madrid alla *calle* di Alcalá, passando per il lato dei numeri dispari del *salón* del Prado e proseguendo per piazza e via della Lealtad, via Alfonso XII, lungo il *paseo* di Atocha, via María Cristina fino alla *ronda* del Retiro.

Arturo Soria y Mata con lo statuto societario dichiara il proprio contributo, stabilisce gli oneri della CMU (studio di progetto, gestione organizzativa ed economica) e le trasferisce la concessione, ottenuta a suo nome nel 1892, del *ferrocarril-tranvía de circunvalación* per il collegamento di Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicalvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel e Pozuelo.

La concessione è valutata 40.000 pesetas<sup>75</sup> e in cambio il direttore riceve il cinque per cento dei proventi derivati dalla vendita dei terreni e, in caso di variazione, del dieci per cento dai profitti ottenuti dalla fornitura dei servizi ferroviari e dalle altre attività preposte alla società. L'operazione permette al direttore della CMU di ottenere 3500 azioni, il settanta per cento del totale, assicurandosi il controllo assoluto<sup>76</sup> della compagnia.

---

72. *Escritura de Constitución de la Sociedad "Compañía Madrileña de Urbanización", Estatutos* (d'ora in poi: *Escritura CMU*), Título 3º: capital social, acciones, obligaciones, artículo 7º, Madrid 3 marzo 1894. Lo statuto è firmato da Arturo Soria y Mata, Mariano Belmás y Estrada, Eduardo de Santa Ana y Camaleño, Manuel Meneses y Miguel y Felipe López Valdemoro y Aranda, davanti al notaio Bruno Pascual Ruilopez.

73. *Escritura CMU*, Título 1º: denominación, objecto, duración y domicilio de la Sociedad, artículo 2º.

74. *APCMU, Actas*, Vol. 1, Primera Sesión celebrada por el Consejo de Administración el día 5 de Marzo del 1894, pp. 2-3.

75. *Escritura CMU*, Título 2º: aportación social, artículo 5º; *APCMU, Actas*, Vol. 1, Quinta Sesión, 1/6/1894, p. 7.

76. Cfr. BRANDIS GARCÍA, MÁZ HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización*, cit., p. 44; MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 94; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 79.



Per quanto riguarda l'organizzazione<sup>77</sup>, l'amministrazione è esercitata dalla *Junta General de accionistas*, un'assemblea di soci legalmente costituita rappresentante la totalità delle azioni, e dal *Consejo de Administración*, composto da cinque membri nominati dalla *Junta General*, vero l'organo fondamentale alla messa in moto del progetto soriano responsabile di ogni pratica amministrativa. È il consiglio, infatti, che sottoscrive le proposte per l'acquisizione o la locazione di ferrovie (tratte e binari), la fusione con altre società e l'accettazione di prestiti. Inoltre, si occupa di tenere i conti e stilare i bilanci da sottoporre alla *Junta*, di redistribuire gli utili, di pianificare le spese da sostenere per raggiungere gli scopi aziendali, di redigere il regolamento societario, nominare, sospendere e licenziare (da solo o su proposta della direzione) i dipendenti della *Compañía* (compreso il direttore), di stabilire i loro poteri, di stipulare ogni tipo di contratto e operazione per conto dell'impresa.

Una volta ottenuto il primo grande obiettivo, ovvero le quote necessarie per la fondazione della società, si apre un difficile periodo dovuto a fattori che si penalizzano reciprocamente. Il capitale iniziale è estremamente esiguo in proporzione all'opera, e l'ambizioso progetto, privo di un solido sostegno economico, fatica a guadagnarsi la fiducia degli investitori. La CMU sceglie l'unica strategia percorribile per non soccombere: diversificare i campi d'azione. Tuttavia, cercando di attirare finanziatori interessati ad ambiti diversi, ma avviando tutte le attività contemporaneamente, non fa altro che scoraggiare i creditori. Per come è formulata la teoria urbanistica di Soria, non sarebbe potuto essere altrimenti e Hilarión González del Castillo, di cui si parlerà in seguito, critica fortemente<sup>78</sup> il pubblico diffidente:

*«El atrevimiento y originalidad de la obra acometida, lo magno de la empresa que la Compañía Madrileña de Urbanización se proponía llevar a cabo y la escasez e inseguridad del capital con que se contaba, excitó mucho la desconfianza de público que apegado a la rutina, mal educado en empresas industriales y desconfiando por sistema de todo negocio arriesgado, se mostró desde un principio excesivamente receloso y hostil, hostilidad que produjo sus naturales efectos haciendo algunas bajas entre los primeros subscriptores de acciones».*

Questa iniziale sfiducia rallenta il procedere dei *cuatro negocios* definiti dallo statuto: l'acquisizione dei terreni, la canalizzazione e la distribuzione dell'acqua, la messa in servizio delle strade ferrate e la costruzione di edifici. Tra queste attività commerciali solo alcune sono effettivamente intraprese già dall'estate del 1894.

Il primo passo per trasferire dalla carta alla realtà i progetti linealisti consiste nell'individuare grandi quantità di terreno a un prezzo conveniente, acquisendoli tramite la sottoscrizione di contratti privati di promessa di vendita, dei quali solo una parte sono saldati durante il primo anno<sup>79</sup>. Le prime ipotesi di "punto zero" del progetto si scontrano con le problematiche che gravano sui terreni in prossimità di Madrid: da un lato la diffusa frammentarietà della proprietà fondiaria rende difficile il raggiungimento di accordi con le numerose parti; dall'altra i grandi proprietari terrieri non hanno

---

77. Escritura CMU, Título 4º: administración, artículo 18º; Sección primera, Junta General de Accionistas, artículos 19º, 22º, 30º; Sección segunda, Consejo de Administración, artículo 36º.

78. Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 107, 5/8/1901, p. 1.

79. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit., pp. 104-108.

alcun interesse a svendere i propri possedimenti, potendo permettersi di conservarli in attesa di condizioni più vantaggiose. La questione del giusto prezzo dei terreni è un argomento cruciale del dibattito ottocentesco e anche della teoria linealista fin dalla sua genesi: Arturo Soria - probabilmente influenzato dagli studi economici sulla proprietà fondiaria di Henry George<sup>80</sup> - individua nel prezzo della terra una delle differenze sostanziali tra la città tradizionale e la propria proposta. Nelle *monstruosas ciudades modernas* i prezzi dei lotti - e, quindi, delle case - più alti si trovano in corrispondenza del baricentro urbano e diminuiscono concentricamente verso le *tierras de labor*. Non è l'unico ad arrivare a queste conclusioni e se Ebenezer Howard "risolve" il problema attraverso una nuova distribuzione dei servizi urbani, Soria individua nell'estensione la soluzione al rincaro dei prezzi. Il meccanismo per urbanizzare la città lineare, priva di un centro amministrativo e commerciale colpevole dell'aumento del costo della vita, poggia saldamente sul concetto di "colonna vertebrale", l'asse retto. Il "nastro" edificato, potenzialmente infinito, permette di livellare il prezzo dei terreni: il valore più elevato si registra nei lotti prospicienti alla strada ferrata, riducendosi gradualmente con l'aumentare della distanza.

Per sperimentare la teoria soriana, la CMU cerca l'appoggio dei comuni coinvolti dal progetto del *ferrocarril-tranvía de circunvalación* e, dopo aver tentato diversi approcci, nel giugno del 1894<sup>81</sup> acquista dei terreni<sup>82</sup> di Canillejas, un distretto municipale tra Chamartín de la Rosa e Canillejas. Dopo l'ottenimento dell'area si procede con le prime essenziali opere di infrastrutturazione: partendo dallo spianamento, si continua progressivamente con la costruzione delle strade, la conseguente definizione dei lotti e dell'impianto di distribuzione dell'acqua. Le terre, agricole e sotto utilizzate, al momento dell'acquisizione sono totalmente scollegate da Madrid: è la CMU a mettere in funzione le prime due linee tranviarie a trazione animale (1898 e 1899) per consentire la comunicazione tra la prima *barriada* della Ciudad Lineal e la capitale.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, la società inizialmente sottoscrive contratti privati con i proprietari di pozzi nei terreni limitrofi al *barrio* di Concepción; successivamente ottiene dalla direzione generale dei lavori pubblici la possibilità di prelevare l'acqua dal *canalillo* nei pressi di Ventorro del Chaleco. Poiché la costruzione di strade ferrate deve forzatamente confrontarsi con una grande disponibilità di denaro, durante i primi anni l'azienda si concentra sulle fasi progettuali. Per attirare investitori, Arturo Soria già dall'agosto del 1894<sup>83</sup> promuove il progetto per la costruzione della ferrovia anche all'estero; del resto a Madrid, come anche a Barcellona, alcune compagnie inglesi sono già attive dagli anni settanta dell'Ottocento. Anche per l'edilizia si presentano problemi analoghi, ma non solo: decidere di costruire una città *ex novo*, in un territorio agricolo, dove manca qualsiasi tipo di servizio urbanistico, non rende i nuovi edifici appetibili. La costruzione del primo *hotel* da parte della società, iniziata il 16 luglio 1894<sup>84</sup> alla

---

80. Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, "Henry George: su vida y su obra", por Baldomero Argente, in «La Ciudad Lineal», XVII, 508, 10/1/1913, pp. 2-3.

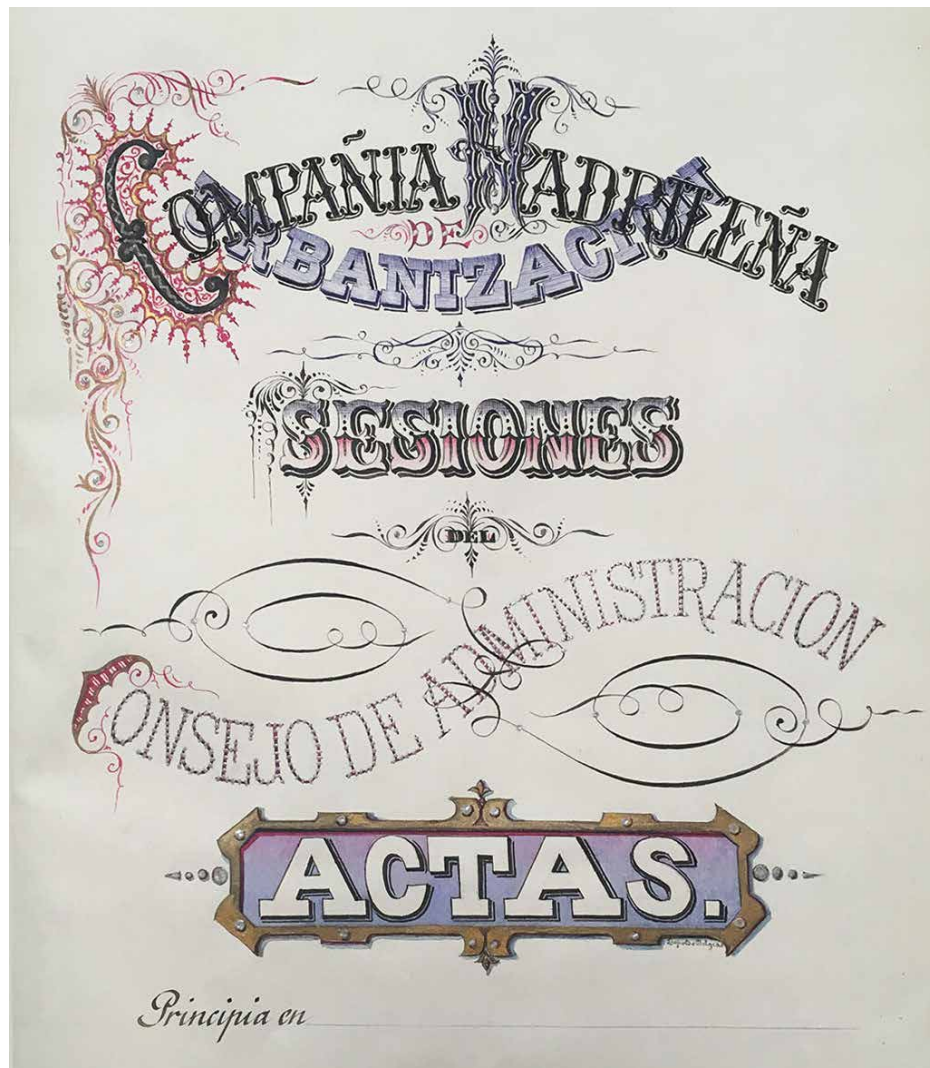
81. APCMU, *Actas*, Vol. 1, Séptima (Sep.) Sesión, 25/6/1894, pp. 10-12, n. 2; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 133-134.

82. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 107, cit., p. 1.

83. APCMU, *Actas*, Vol. 1, Sesión 11ª, 15/8/1894, pp. 17-18, n. 3.

84. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit., pp. 8-9.

15. Frontespizio del primo volume dei verbali del consiglio d'amministrazione della CMU (APCMU, Sesiones del Consejo de Administración, Actas, Vol. 1).



presenza delle autorità religiose e civili di Madrid e di alcuni paesi limitrofi, non ottiene, infatti, il successo sperato e una volta finito nel 1895, diventa la sede della *Compañía Madrileña de Urbanización*. Con la costruzione di questo primo *hotel*, si vuole attivare un meccanismo economico in cui i profitti, ottenuti dalla vendita degli edifici, possano essere investiti nei ben più costosi lavori di infrastrutturazione territoriale. Cercare di avviare un mercato immobiliare florido in breve tempo in lande desolate e isolate, non si dimostra una strategia immobiliare efficace. Per incentivare l'adesione dei creditori, viene offerta la possibilità di acquistare azioni con pagamento rateale mensile, ma sono necessari quattro anni<sup>85</sup> per raggiungere le 1500 quote. Gli azionisti godono di alcuni diritti come la precedenza nella scelta dei lotti e nella somministrazione dell'acqua, biglietti tranviari gratuiti o, in un secondo momento, a prezzo ridotto. Tra le altre agevolazioni, alcune<sup>86</sup> sono riservate agli acquirenti di terreni: i privati godono di uno sconto

85. Arturo SORIA, *Victoria*, in «La Ciudad Lineal», II, 34, 5/10/1898, p. 1; BRANDIS GARCÍA, MÁZ HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización*, cit., p. 43.

86. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 17ª*, 28/9/1894, pp. 24-25, n. 5.

pari al venticinque per cento se entro un anno dalla stipula del contratto di compravendita costruiscono una casa di almeno 2500 pesetas, mentre gli individui o le società che costruiscano almeno dieci edifici beneficiano del cinque per cento di sconto. Inoltre, sempre con lo scopo di incentivare l'attività edilizia, nell'aprile 1895 si stabilisce<sup>87</sup> che ognuna delle 1500 azioni sottoscritte dia diritto a un lotto di 400 metri quadrati nella prima *barriada* della Ciudad Lineal. L'azionista ha la possibilità, in questo modo, di occupare il terreno immediatamente, anche se non possiede il pieno dominio legale fino al completamento del pagamento. L'accordo garantisce risultati soddisfacenti e un forte incremento d'interesse: le numerose azioni sottoscritte in questa fase permettono di alleviare i problemi economici e procedere con i lavori di tracciamento di strade e *manzanas*, demarcando la *calle* principale e le trasversali in tutta l'estensione della prima *barriada* dalla *carretera* di Aragón a Chamartín de la Rosa. I primi 1500 lotti assegnati agli azionisti, tuttavia, non rappresentano che un terzo di quelli del piano della prima *barriada*.

Per le leggi in vigore a Madrid in materia di esproprio<sup>88</sup>, un elemento decisivo nello sviluppo del progetto linealista sarebbe la dichiarazione di pubblica utilità, istanza che permetterebbe ingenti vantaggi di prelazione e contributi statali. Tra gli enti pubblici della capitale, il *Fomento de las Artes* supporta<sup>89</sup> la CMU presentando alle autorità governative una richiesta per incentivare lo spostamento o l'insediamento di stabilimenti industriali nella Ciudad Lineal, lontana dal centro di Madrid e che ben si presta a ospitare queste attività, assicurando il diritto per richiedere la dichiarazione di pubblica utilità. L'iniziativa decade come anche l'interesse del *Fomento de las Artes* che declina l'offerta di un'area nella Ciudad Lineal dove l'istituzione stessa potrebbe costruire una nuova succursale. Il mancato appoggio della pubblica amministrazione, non frena gli intenti della CMU che continua le attività di urbanizzazione definite dallo statuto per fasi.

Al procedere della sottoscrizione di contratti per l'acquisizione dei terreni, si affianca un primo servizio di *coche* (tra Ventas del Espíritu Santo e il *barrio* della Concepción) e la progettazione di nuove linee ferroviarie, mentre lo sviluppo edilizio rimane pressoché fermo fino a inizio '900 quando si decide di incentivare le edificazioni attraverso la promozione di case da 5000 pesetas. La mancanza di abitazioni è indicativa del fatto che nessuno è interessato a trasferirsi in una città "invisibile" e anche coloro che puntano sulla scommessa della Ciudad Lineal, di certo non sono disposti a costruire la propria casa in un'area poco più che delimitata. Nonostante queste ovvie difficoltà, la costante propaganda, esercitata sui quotidiani madrileni e nei circoli dove Arturo Soria y Mata tiene diverse conferenze<sup>90</sup>,

87. H. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 108, 20/8/1901, p. 1.

88. Cfr. Martín BASSOLS COMA, *El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876- 1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico*, in «Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)», XXVIII - Tercera época, 107-108, 1996, pp. 57-58.

89. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 35ª*, 30/4/1895, pp. 56-57.

90. Arturo SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid por D. Arturo Soria y Mata el día 14 de mayo de 1894, acerca de la nueva arquitectura de las ciudades*, Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1894; IDEM, *Conferencia dada en el Fomento de las Artes acerca de su sistema de urbanización*, Madrid, Imprenta Juan Cayetano García, 1894; Id., *Nueva arquitectura de las ciudades*, in «Pro Patria», enero 1894, pp. 37-41.

e le esigue sottoscrizioni permettono di portare a termine nel 1896<sup>91</sup> alcune opere. Dopo la chiusura del cantiere della *casa de máquinas*, si iniziano i lavori per l'installazione delle tubazioni lungo la *calle* principale; inoltre, il *Ministerio de Fomento* autorizza l'estrazione dell'acqua dal fosso orientale del canale Isabella II. L'avanzamento dei lavori idraulici, non corrisponde, in questa fase, allo sviluppo dei trasporti; mentre accanto al lento progresso economico si fa largo una profonda spaccatura interna alla società. La crisi della *Compañía Madrileña de Urbanización* è dovuta principalmente all'atteggiamento personalistico del direttore che cede ufficialmente all'azienda nel 1896<sup>92</sup> la concessione ottenuta per il progetto di *Ferrocarril-tranvía de circunvalación* (1892) in cambio di 3500 nuove azioni, diventando l'azionista di maggioranza e assicurandosi il dominio della compagnia.

Il nuovo assetto dirigenziale genera conflitti interni e porta allo scioglimento del *Consejo de Administración* della CMU. In seguito alle contestazioni di alcuni membri del consiglio, Soria arriva a presentare<sup>93</sup> le proprie dimissioni, che non vengono accolte, ma da lì a poco, in una seduta<sup>94</sup> condotta dal presidente onorario Fermín Hernández Iglesias<sup>95</sup>, il presidente in carica, Ildefonso López Aranda, e il vicepresidente, Manuel Allendesalazar, si dimettono e sono sostituiti rispettivamente da José de Nágera e Andrés de Goitia. La nomina del nuovo consiglio di amministrazione va a imprimere un inedito equilibrio all'azienda: tra i nuovi consiglieri, Luis Soria y Hernández, il maggiore dei figli di Arturo Soria y Mata, diventa *Inspector Secretario de la Dirección y Agente para la compra de terreno*, mentre il secondogenito Emilio è coinvolto in qualità di *delineante* (disegnatore) e collaboratore dell'architetto della CMU, Manuel Ortiz de Villajos. Soria, negli intenti, sottolinea spesso la volontà di dirigere una società corale e trasparente, ma quello che in realtà si concretizza è la creazione di un'impresa familiare, gestita in modo patriarcale dal suo fondatore in cui i figli, prima Luis ed Emilio e poi Arturo e Carlos, nel corso degli anni coprono le cariche di maggior influenza [Fig. 16].

Alle riunioni del consiglio della *Compañía* partecipano i membri eletti, ma anche azionisti che, talvolta, intervengono a sollecitare la direzione su temi diversi, tra cui la propaganda<sup>96</sup>. Il dibattito porta alla fondazione nel maggio del 1897 della rivista "La Ciudad Lineal. Órgano Oficial de la *Compañía*

---

91. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 1.

92. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 52*, 7/5/1896, p. 89.

93. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 85*, 9/12/1896, pp. 146-148; *Sesión 87*, 2/1/1897, pp. 153-157.

94. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 88*, 25/1/1897, pp. 158-162.

95. Hernández Iglesias si è dimesso dalla carica di presidente nel 1895 seguito dall'ingegner Manuel Cano, consigliere della società. Nel febbraio del 1896 è eletto a presidente Ildefonso López Aranda e vicepresidente Manuel Allendesalazar. Cfr. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 39*, 19/7/1895, pp. 63-66; *Sesión 41*, 29/10/1895, pp. 67-69; *Sesión 46*, 27/2/1896, p. 77. In merito alla crisi del 1897, è stato scritto che anche Mariano Belmás abbandona la società in quell'occasione (BRANDIS GARCÍA, MAS HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria*, cit., p. 44; A. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y Mata. Una biografía*, cit., pp. 219-220); in realtà i verbali del consiglio d'amministrazione dimostrano che Belmás è ancora attivo, pur meno coinvolto ufficialmente, all'interno della CMU in particolar modo nell'organizzazione della Fiesta del Árbol (APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 91*, 16/3/1897, p. 167).

96. È istituita una commissione dedita alla propaganda formata da alcuni azionisti (Cirajas, Hierro, Moreno Nieto, Casi Pelegrini) e dal direttore. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 88*, 25/1/1897, p. 161.



16. Membri del Consiglio d'Amministrazione della CMU nel 1911. CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911.

*Madrialeña de Urbanización*<sup>97</sup>, estremamente importante per ritrovare un clima di consenso all'interno della società, che diventa l'eco delle teorie linealiste, oltre uno strumento di divulgazione, pubblicità e vendita immobiliare. Il periodico è il mezzo di comunicazione prediletto tra gli attori principali – la direzione e i consiglieri – e il pubblico – acquirenti e azionisti, ma non solo – che entrano in contatto con l'*house organ* ricevendolo in dono o trovandolo nei circoli madrileni. Nel settembre del 1897<sup>98</sup> su "La Ciudad Lineal" si scrive – sempre con una mal celata vena autoreferenziale – che, nonostante il traballante sviluppo della CMU, le garanzie azionarie concedono ottimistiche previsioni di guadagno. I linealisti assicurano – o, forse, sarebbe meglio dire rassicurano – i propri investitori: non appena si saranno concluse le opere di infrastrutturazione (canalizzazioni e strade ferrate), la quantità di edifici aumenterà e di conseguenza anche il valore dei terreni da cui dipende il possibile ricavo azionario. La propaganda comincia a dare buoni frutti e apre la strada al mercato obbligazionario: alla fine del 1897<sup>99</sup> si decide di emettere le prime 1500 obbligazioni<sup>100</sup> da 500 pesetas l'una, ammortizzabili in cinquant'anni con interesse dell'otto per cento oppure con uno sconto del venti per cento in caso di saldo immediato. I progressi del 1897 non si fermano agli sviluppi editoriali e finanziari: entro la fine dell'anno l'acqua è distribuita dalla *carretera* di Hortaleza al *barrio* della Concepción, mentre nel maggio seguente è avviato lo spianamento<sup>101</sup> dei terreni che dovranno accogliere i binari della *tranvia* da Ventas alla Ciudad Lineal. Le prime obbligazioni sono effettivamente emesse dal 1898 e giovano di significativi sconti sul valore nominare, che diminuiscono<sup>102</sup> nel corso

97. APCMU, Actas, Vol. 1, Sesión 92ª, 27/3/1897, pp. 165-166, n. 2.

98. *Razonamientos Lógicos*, in «La Ciudad Lineal», I, 9, seconda metà di settembre 1897, p. 1.

99. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 36.

100. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 1.

101. «La Ciudad Lineal», I, 12, 1/11/1897, pp. 1-2; GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 1.

102. *Obligaciones de 500 pesetas amortizables en cincuenta años*, in «La Ciudad Lineal», V, 96, 5/3/1901, p. 1.

del tempo; dato il buon successo delle sottoscrizioni, già nell'agosto di quell'anno ne sono emesse<sup>103</sup> altre 1000 da 100 pesetas l'una, pagabili in rate mensili da cinque pesetas. La ricerca di azionisti e obbligazionisti è volta in particolare al raggiungimento di uno degli scopi principali della società: procedere quanto più rapidamente possibile con la costruzione delle strade ferrate<sup>104</sup>. Solo grazie al collegamento con la capitale è possibile trasformare le terre della CMU in un insediamento appetibile per chi è alla ricerca di un'alternativa alla metropoli. Negli anni la metodologia finanziaria è consolidata; nel 1905 è raggiunta la quota di 9000 obbligazioni, garantite da ipoteche sulle diverse linee ferroviarie dell'azienda e quotate alla Borsa di Madrid, ed è emesso un secondo gruppo di obbligazioni (tasso di interesse al sei per cento annuo) ammortizzabili ratealmente in 99 anni. Ancora una volta la strategia scelta è quella dello sconto sul valore nominale della obbligazione (sempre da 500 pesetas), ma a differenza delle prime emissioni del 1898 si cerca di agevolare l'acquisto di grandi quantità di titoli.

Al passaggio con il XX secolo, un altro strumento per iniettare liquidità nell'azienda sono le cambiali<sup>105</sup>, più flessibili rispetto alle obbligazioni e con un tasso di interesse compreso tra il sei e l'otto per cento. Nello specifico, nel dicembre 1898 la CMU emette cambiali per un valore di 200.000 pesetas, destinate alla costruzione di un tratto di tramvia (dalla Ventas del Espíritu Santo al *barrio* della Concepción) e di edifici nella prima *barriada* della Ciudad Lineal, nei quattro chilometri compresi tra la *carretera* di Aragón, nel punto in cui incontra il *barrio* della Concepción, fino a Chamartín de la Rosa. Dal luglio del 1897<sup>106</sup> la vendita di cambiali, da cui la società ottiene una percentuale di profitto su ogni operazione, è pubblicizzata evidenziando le agevolazioni per il cliente che può procedere con la costruzione dell'immobile, pur non essendone proprietario fino al completo pagamento delle rate. Si cerca così di consolidare la fiducia dei creditori che si vedono "garantire" dalla CMU stessa i profitti e la volontà di conciliare nella casa sostenibilità economica ed efficientamento tecnologico. La strategia finanziaria permette alla compagnia di sopravvivere<sup>107</sup> alla crisi del 1898 dovuta alla guerra tra Spagna e Stati Uniti per il controllo di Cuba. A ottobre 1900<sup>108</sup>, grazie agli azionisti sono messi in servizio i primi dodici chilometri di strada ferrata e somministrata l'acqua in dieci, sono state costruite case (affittate o vendute a rate) per un valore di 70.000 pesetas, si sono ottenute 389.615,17 pesetas dai 366 lotti di terreno venduti a rate, a fronte di 1300 lotti ancora disponibili<sup>109</sup> che garantiranno il profitto di 1.300.000 pesetas.

---

103. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, 16/11/1897, p. 2; *Adhesiones á la carta publicada en nuestro número anterior, en la que propone su autor la emisión de 1000 obligaciones de 100 pesetas cada una, pagaderas en veinte mensualidades de 5 pesetas*, in «La Ciudad Lineal», II, 31, 20/8/1898, p. 3.

104. *Circular*, in «La Ciudad Lineal», II, 33, 20/9/1898, p. 2.

105. *Emisión de Pagarés*, in «La Ciudad Lineal», I, 1, 16/5/1897, p. 4; *Emisión de Pagarés*, in «La Ciudad Lineal», II, 38, 5/12/1898, p. 4.

106. *Construcción de casas sólidas y baratas pagaderas en cien plazos mensuales*, in «La Ciudad Lineal», I, 4, 1/7/1897, p. 1; n. 6 prima metà di agosto 1897, p. 2.

107. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 34, 5/10/1898, p. 1.

108. *El crédito de la Compañía*, in «La Ciudad Lineal», IV, 87, 20/10/1900, p. 2.

109. *La propiedad en el bolsillo*, in «La Ciudad Lineal», IV, 87, 20/10/1900, p. 4.

## Il team: architetti, ingegneri e diplomatici

La *Compañía Madrileña de Urbanización* si pubblicizza come un'azienda giusta, meritocratica trasparente e l'*house organ* è lo strumento prediletto per esibire l'onestà della società. I conti, i pagamenti, i bilanci sono pubblicati periodicamente e gli azionisti possono in qualsiasi momento consultarli nella sede<sup>110</sup> aziendale. La trasparenza, affiancata da integrità, rispetto della giustizia e delle tassazioni statali, è ostentata<sup>111</sup> e chiunque non accolga questi principi può ricevere ammende pecuniarie. L'immagine che si vuole trasmettere, tuttavia, non ricalca del tutto la realtà dei fatti; la CMU funziona come una società familiare-patriarcale in cui è applicato un controverso principio di raccomandazione. Di norma, si privilegia l'assunzione di persone suggerite dagli azionisti, dagli obbligazionisti o dagli amici della società, nella convinzione che ciò si traduca in una maggiore efficienza del lavoro. È questo il caso di Emilio Vargas (1869-1923)<sup>112</sup> assunto come *delineante* – perché figlio di un azionista della società – arriva a ricoprire il ruolo di *Jefe de Construcción* e a progettare (o ridisegnare) un gran numero di case ed edifici per la CMU. Tuttavia, forte di precedenti esperienze in campo imprenditoriale, oltre che politico, Arturo Soria y Mata sa che, per poter realizzare la sua città lineare, deve circondarsi di collaboratori competenti e personalità influenti e non solo *raccomandati*. Tra gli azionisti e soci della CMU compaiono tecnici (architetti e ingegneri) e diplomatici (come il console Hilarión González del Castillo) che permettono l'avvio del progetto linealista e la sua divulgazione.

Un architetto in particolare ha, in un primo momento, un ruolo fondamentale sia per la sua personale ricerca sull'edilizia a buon mercato che per i rapporti che intrattiene con importanti enti madrileni: Mariano Belmás Estrada (1850-1916)<sup>113</sup> nel 1894 è incaricato dalla *Compañía Madrileña de Urbanización*<sup>114</sup> di redigere alcune proposte per case economiche [Fig. 17]. Architetto e urbanista, Mariano Belmás fa parte di quella borghesia progressista che traghetta la Spagna verso gli *standard* ottocenteschi. Partecipa al congresso internazionale degli architetti organizzato in concomitanza dell'Esposizione di Parigi del 1878<sup>115</sup> in qualità di segretario della *Sociedad de Arquitectos* di Madrid e al *Congreso Nacionales de Arquitectos* del 1881 sostiene un disegno di legge che stabilisce le condizioni per quartieri operai igienici, economici e decentrati rispetto alla capitale. Una proposta che incontra il

---

110. Escritura CMU, Estatutos, cit., Título 4º: administración; Sección segunda, Consejo de Administración, artículo 35º; Arturo SORIA, *Buenas costumbres de la Compañía en el siglo pasado y en el presente*, in «La Ciudad Lineal», V, 92, 5/1/1901, p. 2.

111. Soria ritiene necessario mettere a disposizione del pubblico, non solo piani e prezzi dei modelli delle case approvate dalla CMU, ma anche le *maquettes* delle costruzioni per ostentare la prosperità della società. La proposta è declinata sia da Belmás che dal consigliere Cano e dal presidente a causa del costo delle *maquettes*. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 12ª*, 22/8/1894, pp. 19-20, n. 8.

112. Cfr. DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*, cit. pp. 209-210; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 92-93.

113. José Ramón ALONSO PEREIRA, *Mariano Belmás, arquitecto de la Ciudad Lineal*, in «Q: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos», 58 (agosto 1982), pp. 46-57; Alicia DÍEZ DE BALDEÓN, *Mariano Belmás, arquitecto de la Ciudad Lineal*, in Carlos Sambricio (ed.), *Un siglo de vivienda social 1903-2003*, cit., pp. 106-107.

114. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Quinta*, 1/6/1894, pp. 7-8.

115. COMITÉ CENTRAL DES CONGRÈS ET CONFÉRENCES, *Congrès international des architectes: tenu à Paris du 29 juillet au 3 août 1878. [...]*, Imprimerie Nationale, Paris 1881.





17. Mariano Belmás, immagine pubblicata in José Ramon Alonso PEREIRA, Mariano Belmás, arquitecto de la Ciudad Lineal, in «Q: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos», 58 (agosto 1982), p. 46.

disappunto di società, come la *Constructora Benéfica* fondata nel 1875, che vede nell'integrazione sociale - e non nell'allontanamento - la soluzione al problema della classe lavoratrice. Belmás è anche membro fondatore e segretario della *Sociedad Española de Higiene* e inizia a sviluppare, dopo viaggi studio in Inghilterra e in Belgio, le sue teorie sulla questione sociale, in particolare<sup>116</sup> sulla costruzione di abitazioni economiche. Riconoscendo l'impellente necessità di rinnovamento dei nuclei consolidati, Belmás risente del fascino delle teorie utopiche e nel definire la sua città ideale anticipa<sup>117</sup> e condivide<sup>118</sup> il discorso su trasporti e città di Arturo Soria. Dal punto di vista urbanistico ritiene necessaria l'applicazione di norme igienico-sociali e gli interrogativi sulla *forma urbis* lo conducono alla definizione di un dispositivo abitativo per la classe operaria: il "sistema Belmás"<sup>119</sup>, un progetto per case unifamiliari circondate da giardini che non verrà mai realizzato. L'architetto tenta di risolvere il problema della salubrità delle abitazioni economiche destinate principalmente agli operai, abbattendo i costi di costruzione e prevedendo uno scheletro strutturale basato su due elementi portanti - muri e copertura voltata - di cemento. Gli studi di Belmás attirano l'attenzione di Soria y Mata che lo coinvolge nel progetto della Ciudad Lineal, in qualità di socio fondatore della *Compañía Madrileña de Urbanización* e architetto. Belmás, inoltre, ha già maturato esperienze nel settore dell'imprenditoria urbana: nel 1883 fonda *La Constructora Mutua*<sup>120</sup>, una società cooperativa, ed è progettista di Madrid Moderno (1888-1897)<sup>121</sup> che tenta di abbinare alla componente ideologica della tradizione utopica europea, l'applicazione di studi tecnici, igienisti, scientifici e sociali. In questo contesto culturale, in qualità di architetto della Ciudad Lineal, Belmás si occupa dello studio di numerosi progetti come il primo *hotel* della compagnia (che diventa sede legale e rimessa delle carrozze) e alcune infrastrutture; a lui si deve anche l'iniziativa della *Fiesta del Árbol*.

Il rapporto tra Belmás e i linearisti, tuttavia non tarda a incrinarsi a causa delle divergenti opinioni in materia di igiene. In particolare, la questione della rete fognaria, o meglio, della sua assenza, mina il rapporto tra il

116. Mariano BELMÁS, *Las construcciones económicas del sistema Belmás bajo los puntos de vista social, constructivo y económico, Conferencia dada en el Fomento de las Artes el día 16 de Abril del 1881*, Aribau y Co, Madrid 1881; IDEM, *Construcciones económicas y casas para obreros*, Yuste, Madrid 1883; Id., *La Casa: condiciones que debe reunir la vivienda para ser salubre*, Imprenta de José Perales y Martínez, Calle de la Cabeza, núm. 12, Madrid 1886; Id., *La crisis del trabajo y los obreros de Madrid, conferencia dada en el Centro Instructivo del Obrero, el 10 de marzo de 1893, por Mariano Belmás*, Imprenta de José Perales y Martínez, Madrid 1893; Id., *Discurso leído en la Sesión Inaugural del Año Académico de 1894-1895 en la Sociedad Española de Higiene celebrada el 25 de octubre de 1894 por el Ilmo. Sr. D. Mariano Belmás, Secretario general de la Sociedad y Don José Úbeda y Correal, consiliario de la misma*, Establecimiento tipográfico de Enrique Teodoro, Madrid 1894.

117. J. R. ALONSO PEREIRA, *Mariano Belmás*, cit., pp. 50-51.

118. Mariano BELMÁS, *Actualidades. Transformación de Madrid: el ferrocarril-tranvía de circunvalación*, in «La Correspondencia de España», XVIII, 12575, 10/9/1892, p. 1; IDEM, *Actualidad. Conferencia del Señor Belmás "Come no vive Madrid y como se puede y debe vivir"*, in «El Herald de Madrid», IV, 931, 23/5/1893, p. 1.

119. BELMÁS, *Las construcciones económicas del sistema Belmás*, cit.; IDEM, *Construcciones económicas y casas para obreros*, cit., pp. 10-11.

120. BELMÁS, *Construcciones económicas y casas para obreros*, cit., pp. 28-29.

121. Un'area urbanizzata con *viviendas adosadas* progettate da Belmás secondo una serie tipologica di unità dotate di acqua, fognatura, gas, elettricità - ma non *cuartos de baños* - per la classe borghese. Sono previsti anche edifici ricreativi che anticipano il *Parque de Diversiones* della Ciudad Lineal. Cfr. J. R. ALONSO PEREIRA, *El Madrid Moderno*, in Carlos Sambricios (ed.), *Un siglo de vivienda social 1903-2003*, cit., pp. 104-105.

direttore e il suo architetto di fiducia, *primer apóstol e propagandista más entusiasta*<sup>122</sup>. Belmás, accusato da Soria di aver rinunciato alla possibilità di essere *el arquitecto indiscutible de todas las obras de la "Ciudad Lineal"*, contrasta la scelta di preferire i pozzi neri alla fognatura. Soria y Mata, pur arrivando a considerarlo un *enemigo*<sup>123</sup> del progetto linealista, colpevole di fomentare il parere negativo della *Sociedad de Higiene* spinto da questioni personali e non scientifiche, in realtà continuerà ad apprezzare l'opera divulgativa dell'architetto.

Mariano Belmás non è l'unico professionista a far parte dei primissimi adepti di Soria y Mata, e non è neanche il solo ad andarsene dalla CMU. L'ingegner Manuel Cano y León, azionista e membro del *Consejo de Administración*, inizialmente impegnato nelle opere per l'approvvigionamento idrico<sup>124</sup> si dimette già nel 1895<sup>125</sup>, non senza rammarico della società, evidenziando l'urgenza di reclutare un *Ingeniero con sueldo fijo que se ocupe de hacer los proyectos*. Il consigliere José de Nágera propone un suo conoscente, architetto, che però non accoglie l'offerta e così l'incarico di "tecnico della CMU" è provvisoriamente assegnato<sup>126</sup> a un altro *ingeniero de camino*, Carlos Escolar y Aragón. Anche quest'ultimo, mentre ancora è in corso la ricerca di un professionista da assumere stabilmente con il compenso di 2000 pesetas all'anno, abbandona<sup>127</sup> la società a fronte della nomina di *Ingeniero de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte*. La CMU non sembra un ambiente di lavoro appetibile, e non solo per una questione "anagrafica" o perché fondata da un imprenditore che ha già avuto esperienze (nel settore ferro-tranviario, non urbano), ma in cui non si è distinto particolarmente. Il progetto decisamente ambizioso, la mancanza di un solido approccio scientifico, le ferree convinzioni della direzione e l'esigua liquidità, potrebbero aver influito negativamente sulla ricerca di personale «*de aptitud probada*»<sup>128</sup>. Per ovviare al problema, la CMU chiede consulenze esterne<sup>129</sup> e dopo aver offerto una posizione a Joaquín Ortiz Villajos, nipote di Agustín Ortiz Villajos<sup>130</sup>, si arriva finalmente a ingaggiare il fratello di quest'ultimo, Manuel Ortiz Villajos (1849-1921)<sup>131</sup> nel giugno del 1896. La costruzione del progetto soriano, nonostante la mancanza di collaboratori fissi, non si arresta e successivamente il progetto per il *ferrocarril-tranvía* è affidato all'*ingeniero*

---

122. Arturo SORIA, *Dos sesiones interesante de la Sociedad de Higiene*, in «La Ciudad Lineal», VII, 157, 20/3/1903, pp. 1-3.

123. Arturo SORIA Y MATA, *Madrid una de las poblaciones más salubres del mundo*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 472, 10/1/1912, pp. 3005-3006.

124. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12, n. 4; *Octava* 6/7/1894, pp. 12-13, n. 2; *Novena*, 13/7/1894, pp. 14-15, n. 3.

125. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 41ª*, 29/10/1895, pp. 67-69.

126. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 42ª*, 22/11/1895, pp. 69-72.

127. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 45ª*, 10/2/1896, pp. 75-77, n. 4.

128. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 51.

129. Per esempio all'architetto José de Astiz che però declina ogni responsabilità nella costruzione della ciminiera della *casa de maquinas* perché il costruttore Santigós ha modificato il progetto da lui redatto. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 45ª*, 10/2/1896, pp. 75-77, n. 4; *Sesión 47ª*, 3/3/1896, pp. 80-82, n. 4; *Sesión 54ª*, 18/3/1896, pp. 91-93, n. 4;

130. Agustín Ortiz Villajos è progettista del padiglione neomoresco della Spagna all'esposizione universale di Parigi del 1878, del Circo Price e del Teatro de la Alhambra (1880).

131. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 60*, 25/6/ 1896, p. 102, n. 4. Successivamente gli è anche commissionato uno studio per una tranvía da Prosperidad alla Ciudad Lineal (APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 79ª*, 9/11/ 1896, p. 136) e la progettazione di un *kiosco* a Cuatro Caminos (APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 135*, 7/11/ 1898, pp. 15r-16).

de camino Manuel Becerra Fernández e successivamente, nel 1898, a Francisco Domenichina<sup>132</sup>. Alcuni professionisti lavorano saltuariamente per la CMU solo per dar forma alle idee di Soria y Mata, firmando alcuni permessi costruttivi da sottoporre ai diversi *Ayuntamientos* di competenza. Tra gli architetti<sup>133</sup>, Ricardo Marcos Bauzá (1847-1911) e Benito Guitart Trulls (1866-1937) sono autori, tra l'altro, di alcuni modelli di case venduti dalla società; Jesús (1869-1957) e Vicente Cerrasco (1839-1903) progettano la chiesa della Ciudad Lineal; Ramón Lucini (1872-1939) disegna uno dei chioschi. Nessuno di loro, però, fa parte della CMU in modo stabile e la maggior parte dei documenti relativi alle costruzioni della Ciudad Lineal sono firmati da Emilio Vargas, *Jefe del Negociado de Construcciones*, che aveva iniziato la sua carriera come *delineante*. Probabilmente Vargas, non essendo un professionista affermato e qualificato, è l'impiegato perfetto per la CMU: privo di una solida base culturale, architettonica e scientifica, Vargas si dimostra un ottimo adepto della teoria soriana in grado di riproporre o riadattare i modelli progettati dagli architetti che collaborano con la società a opportuna distanza.

Tra i fedeli seguaci di Soria, l'unico che si preoccupa dell'aspetto degli edifici della Ciudad Lineal e della primaria necessità di investire nell'arte architettonica<sup>134</sup> assumendo un progettista competente dal punto di vista tecnico, ma anche sensibile alla bellezza, non è un architetto e nemmeno un ingegnere, ma un diplomatico: Hilarión González del Castillo (1869-1941)<sup>135</sup> [Fig. 18]. Nato a Logroño, dopo gli studi universitari giuridici a Oviedo, viaggia per il mondo e nel 1893 a Chicago entra in contatto<sup>136</sup> con Mariano Belmás e le idee di Arturo Soria y Mata alla fiera colombiana. L'attività diplomatica lo conduce a spendere molti anni in oriente – prima nel consolato di Spagna a Hong Kong e poi a Nagasaki – dove continua, tramite corrispondenza, a coltivare la relazione con i linealisti. Una volta tornato in Spagna, nel 1899, declina la possibilità di svolgere servizio in Marocco e nei tre anni successivi consolida i rapporti con Soria y Mata; riparte nel 1902 nominato console a Shanghai dove risiede fino al 1906 per poi essere trasferito nelle Isole Filippine (dal 1898 colonia statunitense) fino al 1907. Nel 1903 dà alle stampe *La Ciudad Lineal, idea universal*<sup>137</sup> e al suo rientro a Madrid nel 1908 dedica sempre maggior energie e interesse al progetto linealista.

Azionista della *Compañía Madrileña de Urbanización* già dal 1895 decide di costruire il suo *hotel "La Tierruca"* nella *manzana 97* della Ciudad Lineal, dove risiede fino al 1914<sup>138</sup>. È uno degli autori più attivi sulla rivista "La

132. Incaricato anche di studiare una tranvia da Prosperidad alla Ciudad Lineal e un altro progetto dalla calle Goya a Vicálvaro (APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 107*, 13/11/1897, pp. 187-188, n. 1; Vol. 2, *Sesión 116*, 22/3/1898, pp. 1r-2, n. 5).

133. Cfr. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 92-95.

134. Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *La arquitectura en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VII, 179, 30/10/1903, pp. 2-3.

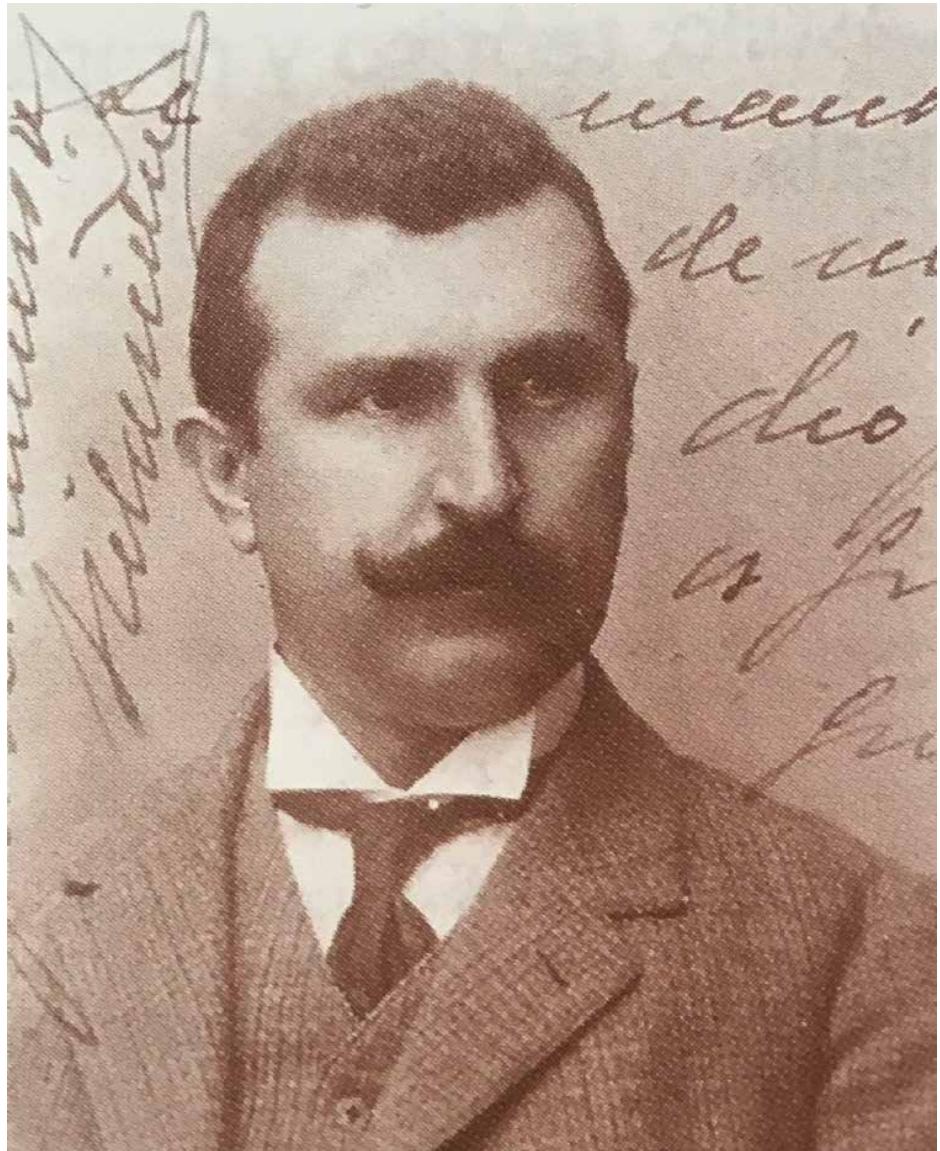
135. José Ramón ALONSO PEREIRA, *González de Castillo, teórico y propagandista de la Ciudad Lineal*, in «Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales», XXIX - Tercera época, 111, 1997, pp. 49-63.

136. Ibidem, p. 50; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 96.

137. Il testo di González del Castillo è inizialmente pubblicato sui periodici «The Celestial Empire» e «The North China Daily News» a Shanghai e successivamente anche sulla rivista della società: Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La "Ciudad Lineal" idea universal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 161, 30/4/1903, pp. 1-2.

138. Ripresa l'attività diplomatica in quell'anno, González del Castillo si dimette dal *Consejo de Administración* della CMU e vende la sua casa "La Tierruca". ALONSO PEREIRA, *González de*

18. Hilarión González del Castillo (1869-1941), fotografia pubblicata in José Ramon ALONSO PEREIRA, González de Castillo, teórico y propagandista de la Ciudad Lineal, in «Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales», 1997, p. 50.



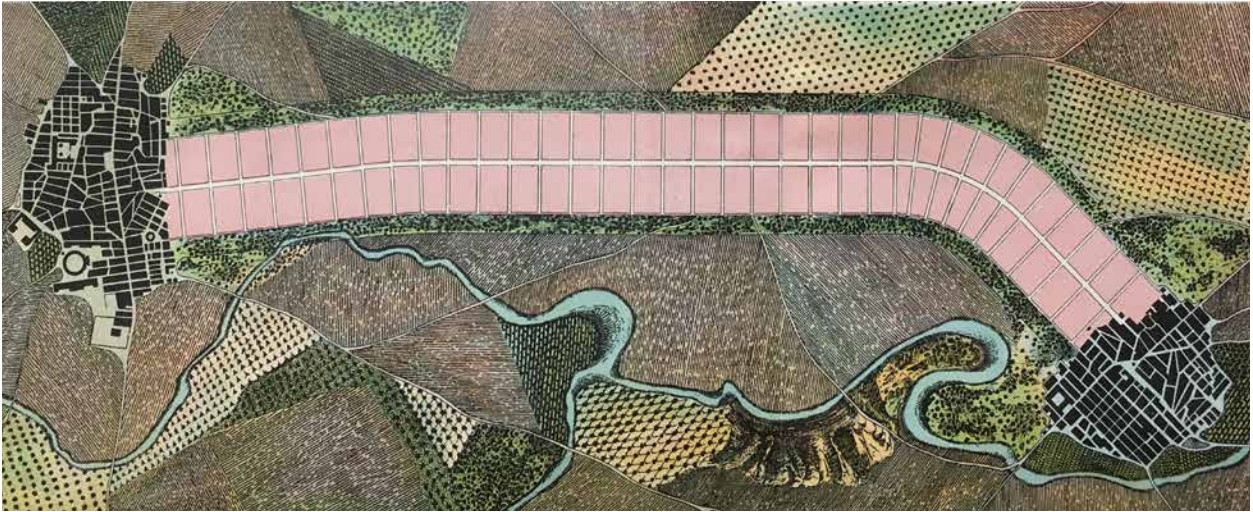
Ciudad Lineal” dalle cui pagine commenta e loda i grandi progetti che avanzano sui terreni della CMU. Da cosmopolita, González del Castillo conosce le esigenze dell’uomo moderno e mentre sostiene la costruzione nella città lineare di circoli ricreativi, ristoranti, teatri, si spende per l’adeguamento igienista, ma anche estetico degli edifici. È proprio González del Castillo a introdurre le riviste americane sull’*house organ*: per la prima volta nel 1899 scrive del periodico di Filadelfia “The Ladies’ Home Journal” e dal 1908 “The Craftsman”, rivista vicina agli ideali *arts & crafts* inglesi. Attento ai progressi esteri, González del Castillo si occupa anche di uno studio comparato<sup>139</sup> tra Inghilterra, Germania e Spagna che pubblica nel gennaio del 1914.

Tra i sostenitori di Soria y Mata, González del Castillo è sicuramente quello nella posizione migliore per avanzare richieste al governo spagnolo.

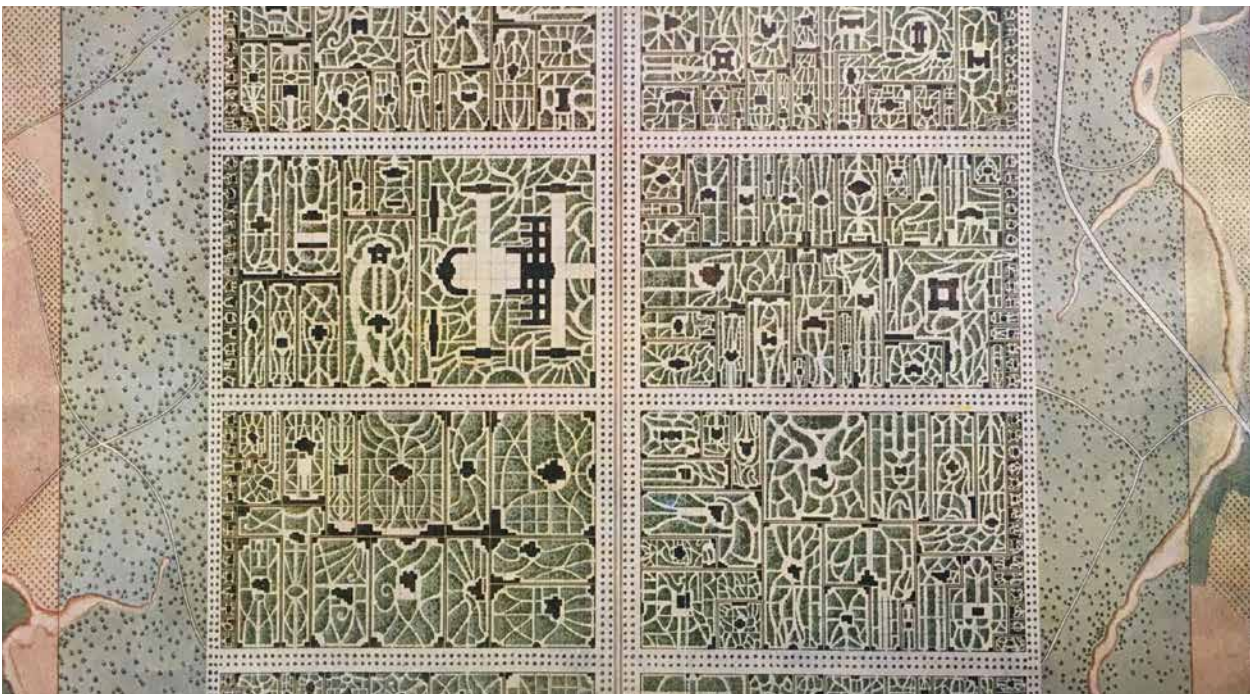
---

Castillo, cit., 59; Id., *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 97.

139. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Inglaterra, Alemania y España. El problema de la urbanización*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 545, 20/1/1914, pp. 13-17.



19. Nuova urbanizzazione di città lineari in collegamento alle storiche città punto. Esposizione di Gent 1913 (APCMU, Colección de impresos).



20. Planimetria di una sezione di città lineare presentata dalla Compañía Madrileña de Urbanización all'Esposizione di Lione del 1914. (APCMU, Colección de impresos).

21. Sezione della calle principale presentato all'esposizione di Lione nel 1914 (ADACU, Edith Elmer Wood Papers 1900-1943, box 58, 9).



Nel 1911 arriva a stilare una *Proyecto de Ley*<sup>140</sup> per il ripopolamento delle aree interne del Paese usando l'infrastrutturazione (ferrotranviaria e dei servizi a rete) come strumento indispensabile per urbanizzare le aree agricole scarsamente popolate risolvendo qualsiasi problematica (sociale, igienica, agricola, forestale, abitativa, distributiva)<sup>141</sup>. González del Castillo chiede fermamente che il *Proyecto de Ley* sia trasformato in legge e che il sistema a "città lineare" diventi un'opera di pubblica utilità – soggetta, quindi, all'applicazione della legge sull'esproprio – e meritevole di incoraggiamento statale. Il console non trascura le motivazioni economiche: l'urbanizzazione dei terreni attraverso la fornitura di acqua ed elettricità nonché la costruzione della ferrovia permetteranno di aumentare esponenzialmente il valore economico di queste aree. La "fede" linealista lo porta a esporre la teoria soriana in alcune istituzioni spagnole (come nell'Ateneo di Madrid nel 1913 e nel *Museo Social* di Barcellona nel 1914)<sup>142</sup>, e negli eventi internazionali<sup>143</sup> di Gent (1913) [Fig. 19], Nancy e Lione (1914) [Figg. 20-21]. González

140. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 465, 30/10/1911, pp. 2876-2885. Gli sviluppi della presentazione della proposta di legge davanti al congresso o alla commissione parlamentaria sono costantemente aggiornati sulla rivista: Hilarión DEL CASTILLO, *Proyecto de Ley de Colonización y Repoblación interior*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 477, 29/2/1912, pp. 63-66; IDEM, *Informe que ante la comisión parlamentaria que entiende en el Proyecto de Ley de Colonización y Repoblación interior presenta D. Hilarión González del Castillo, Cónsul de España*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 478, 10/3/1912, pp. 73-75; ID., 479, 20/3/1912, pp. 85-87; ID., 480, 30/3/1912, pp. 97-99; ID., 481, 10/4/1912, pp. 111-112; ID., 482, 20/4/1912, pp. 129-131; ID., 483, 30/4/1912, pp. 141-143; ID., 484, 10/5/1912, pp. 153-155; ID., 485, 20/5/1912, pp. 129-131; ID., 486, 30/5/1912, pp. 181-183; ID., 487, 10/6/1912, pp. 197-199; ID., 488, 20/6/1912, pp. 209-211; ID., 489, 30/6/1912, pp. 221-223; ID., 490, 10/7/1912, pp. 237-238; ID., 491, 20/7/1912, pp. 249-251.

141. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 465, 30/10/1911, p. 2876.

142. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Ciudades Jardines y Ciudades Lineales. Conferencia organizada por el congreso de las ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de Junio de 1913*, Imprenta de la Ciudad Lineal, Madrid 1913; *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 537, 30/10/1913, p. 353.

143. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 532, 10/9/1913, pp. 285-288; Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante e Urbanización: Nuestro último consejo de administración*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 536, 20/10/1913, pp. 333-335, 340-342; IDEM, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante*, in «La Ciudad Lineal», XVIII,

del Castillo e altri membri della CMU, come i figli di Arturo Soria, partecipano ad alcuni degli appuntamenti più significativi di inizio Novecento per il dibattito sulla progettazione urbana, anche se perdono alcune importanti occasioni. Per esempio alla *Town Planning Conference* del RIBA di Londra, organizzata nell'ottobre 1910, uno dei maggiori incontri tra America e Europa, non è inviato<sup>144</sup> nessun rappresentante della società. A Londra sono presenti tra gli altri Stübben, Geddes, Unwin, Howard, Burnham (il solo ad arrivare da oltreoceano) impegnati nella definizione di veri e propri modelli urbanistici praticabili, più che nella discussione delle differenti posizioni teoriche.

In patria, Hilarión González del Castillo presenta un intervento dal titolo *Principios fundamentales de la Ciudad Lineal como arquitectura racional de ciudades*<sup>145</sup> al congresso delle scienze di Madrid (1913), in cui torna a illustrare il metodo linealista come *única* possibilità per urbanizzare le aree interne sposando la teoria della “triangolazione” tra città punto e città lineari di Soria y Mata. Tutti i principi cardini della progettazione linealista diventano, nell'ottica di González del Castillo, la ricetta vincente per risolvere i problemi della città di inizio '900: rete ferrotranviaria, isolati regolari per abbattere i costi di costruzione e agevolare l'allacciamento ai sistemi a rete, sono gli elementi che rendono la “*ciudad-jardín-lineal*” migliore della “*ciudad jardín*”. Alla scala architettonica, nell'opinione dell'autore, le case isolate indipendenti, sono da preferire a quelle accoppiate perché garantiscono la prevenzione agli incendi e i disturbi (fisici e morali) del vicinato. González del Castillo, pur non essendo un architetto, si spende a commentare e a consigliare scelte compositive da adottare negli edifici della Ciudad Lineal, mosso forse da una grande passione per il tema o dall'esperienza acquisita viaggiando per il mondo. Il console, scrive spesso del concetto di “monotonia” che a scala urbana deve essere ovviata predisponendo piazze, giardini e aiuole che possano accogliere fontane decorative e monumenti pubblici. González del Castillo condanna le città attuali, dove la congestione, i problemi di mobilità, l'inadempienza delle norme igienico-sanitarie conducono a una vita *cara, incómoda y agitada*, da cui ci si può affrancare solamente applicando il *sistema de arquitectura racional* linealista.

Nonostante la ferrea volontà di risolvere i problemi di pianificazione urbana attraverso la fondazione di città lineari (in Cina, Canada, Argentina, Marocco come nelle Filippine), González del Castillo si dimostra anche molto attento alle peculiarità artistiche delle città storiche e al ruolo che il patrimonio urbano<sup>146</sup> può avere nello sviluppo del turismo. Il diplomatico, inoltre, dimostra di conoscere le *garden cities* di Howard, declassandole a possibile supporto urbano alla *ciudad lineal*. Spesso i linealisti commentano le città giardino, i cui promotori – al contrario – non si curano minimamente

---

537, 30/10/1913, pp. 345-347; *Ib.*, *Inglatera, Alema y España*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 545, 20/1/1914, pp. 13-18.

144. *Congreso internacional de mejoras urbanas*, in «La Ciudad Lineal», XV, 428, 20/10/1910, pp. 2238-2239. L'articolo è riportato da «El Liberal», commentato da Pascual López. Tra gli altri grandi assenti, neanche Wright partecipa alla conferenza. Cfr. Giorgio Ciucci, *La città nell'ideologia agraria e F. L. Wright. Origini e sviluppo di Broadacre*, in Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia, Manfredo Tafuri (a cura di), *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma-Bari, 1973, p. 345.

145. Hilarión DEL CASTILLO, *Principios fundamentales de la Ciudad Lineal como arquitectura racional de ciudades*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 524, 20/6/1913, pp. 193-197.

146. *Ibidem*, p. 196.



dell'esperimento madrilenno, e pur considerandola una soluzione migliore rispetto alla *ciudad aglomerada* o *ciudad punto*, ritengono che «este progreso no es más que un movimiento instintivo hacia la solución radical y definitiva que es la de las ciudades lineales que nosotros sustentamos»<sup>147</sup>. Per evitare le accuse di ostilità nei confronti del movimento inglese, nel 1913 è pubblicata<sup>148</sup> la traduzione di una conferenza tenuta nell'Ateneo di Madrid da parte del presidente del *National Housing and Town Planning Council* di Londra, Alderman Thompson, che illustra nel dettaglio la proposta di Howard (1898). Il testo è riportato in modo che siano gli stessi lettori a giudicare *imparzialmente* quale sia il progetto migliore, anche se la redazione de "La Ciudad Lineal" non si esime dal sottolineare gli aspetti vincenti rispetto all'esempio inglese. Nuovamente, dopo l'esposizione universale di Gent (1913), dove González del Castillo presenta il progetto di *ciudad lineal*<sup>149</sup> aggiudicandosi una medaglia<sup>150</sup>, non si perde occasione di commentare la *garden city* – esposta nella stessa sezione – come un progetto interessante, ma migliorabile. González del Castillo vede la città giardino non come *defectuosas*, ma più che altro *deficientes* e correggibile grazie all'adeguamento linealista. La partecipazione all'esposizione e la successiva narrazione dell'esperienza non sono che strumenti per cercare affermazione, sminuendo<sup>151</sup> le idee "avversarie". La storia della città di inizio Novecento, tuttavia, ha dimostrato che nonostante le presentazioni internazionali e la ricerca di sostenitori esteri, il modello che avrà più successo non è di certo quello spagnolo.

Dopo la prima guerra mondiale, periodo che trascorre per lo più viaggiando tra i paesi europei, González del Castillo torna in Belgio, all'esposizione sulla ricostruzione organizzata a Bruxelles nel 1919<sup>152</sup> per presentare il suo progetto di *Cité Linéaire Belge*. Anche dopo la morte di Soria y Mata (1920) continua la sua attività di divulgatore delle teorie linealiste, arricchite da proprie idee sulla riorganizzazione della *manzana*, partecipando a congressi a Madrid, Guttenberg, Tolosa, Vienna, Berlino. La versione<sup>153</sup> di Del Castillo è in realtà una fusione tra *ciudad lineal* e *garden city* che accoglie caratteristiche della *City Beautiful* di Burnham: pone dei limiti di espansione della città, stabilisce la zonizzazione e gerarchizza lo spazio attorno al nucleo civico. All'inizio degli anni venti presenta, in collaborazione con la *Compañía Madrileña de Urbanización*, proposte di città lineari<sup>154</sup> per Biarritz (1920), Gijón (1921), Barcellona (1921), Elce (1923) oltre a una Ciudad Lineal tra Ceuta e Tetuán in Marocco (1921).

147. *Las Ciudades Jardines*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 532, 10/9/1913, p. 277.

148. *Ibidem*, pp. 277-282.

149. APCMU, *Actas*, Vol. 5, *Sesión 354*, 9/10/1913, pp. 9-11, n. 1; Hilarión GONZÁLEZ DE CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 536, 20/10/1913, pp. 333-335; IDEM, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante (conclusión)*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 537, 30/10/1913, pp. 345-347; ID., *El congreso del arte de construir ciudades en Gante*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 538, 10/11/1913, pp. 361-363.

150. APCMU, *Actas*, Vol. 5, *Sesión 358*, 20/12/1913, pp. 20-23r, n. 7.

151. *Demostración gráfica de la inferioridad de las Ciudades-Jardines comparadas con las Ciudades Lineales*, in «La Ciudad Lineal», XX, 619, 10/2/1916, p. 373; 620, 20/2/1916, p. 384; 621, 29/2/1916, p. 395; 628, 10/5/1916, p. 476; XXII, 666, 30/5/1917, p. 869.

152. APCMU, *Actas*, Vol. 6, *Sesión 430*, 28/1/1919, pp. 71-73r, n. 4; C. R., *La Ciudad Lineal en la Exposición de Bruselas*, in «La Ciudad Lineal», XXIV, 692, 10/5/1919, pp. 281-282.

153. Hilarión DEL CASTILLO, *Congreso nacional de ingeniería. Mi proyecto de Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 701, 10/1/1920, pp. 437-441.

154. ALONSO PEREIRA, *González de Castillo*, cit., p. 60.

### 1.3. L'house organ: “La Ciudad Lineal” (1897)

Arturo Soria y Mata deve aver cominciato a coltivare un interesse per l'editoria e comprenderne le potenzialità quando negli anni '80 del XIX secolo ottiene la direzione della rubrica *Cosas de Madrid* sul periodico “El Progreso”, incubatrice dell'idea linealista. Una decina di anni più tardi, dopo l'ottenimento della concessione ferroviaria (1892), Soria ha bisogno di dar voce alla sua teoria e convincere un numero sufficiente di persone a investire in una nuova società per azioni dedita alla costruzione della città lineare. La ricerca di possibili finanziatori passa attraverso conferenze che tiene in diverse istituzioni madrilene e inserzioni sulle testate locali. Nel giugno del 1893 su “El Heraldo de Madrid”<sup>155</sup> è trattato un intervento di Arturo Soria alla *Sociedad de Aparejadores de obras* organizzato per illustrare il suo progetto di città alternativa in cui siano garantiti gli *elementos de vida tan necesarios* per gli abitanti della capitale: aria pura, case sufficientemente spaziose e igieniche, contatto con la natura. È presentata in quell'occasione anche la ferrovia di circonvallazione da costruirsi attorno alla capitale ai cui lati sarà disposto il tessuto edilizio della *nueva ciudad* dove gli abitanti potranno giovare di tutte le comodità della vita moderna come acqua corrente, illuminazione elettrica e telefono. Nonostante il pubblico valuti il progetto «*de tan colosales proporciones, que su ejecución parece punto menos imposible*»<sup>156</sup>, le doti oratorie di Soria y Mata e la sua fiducia sembrano garantire buoni risultati. Non si preoccupa di mentire dicendo<sup>157</sup> che la messa in servizio del *ferrocarril-tranvía* «*puede darse como resuelta*» grazie al coinvolgimento di imprese estere.

La costruzione della strada ferrata non è in alcun modo risolta a queste date, anzi il lento e difficile *iter* non verrà mai completato. Ancor prima della fondazione della società costruttrice, Soria si serve di una comunicazione non sempre limpida nei confronti del pubblico per ottenere – con ogni mezzo – il suo obiettivo: realizzare la prima città lineare. Per quanto riguarda gli edifici – residenziali, ricreative e di servizio –, Arturo Soria y Mata vorrebbe procedere grazie al capitale spagnolo: «*se hará por la Compañía Madrileña de Urbanización una emisión de 500 acciones de 500 pesetas, fácilmente adquiribles para todos, puesto que el pago podrá hacerse á plazos y en cantidades mensuales de 10 pesetas*»<sup>158</sup>. Con le conferenze e la pubblicità sui periodici, Soria cerca di trovare quanto più in fretta possibili creditori disposti a investire – e scommettere – sulla *nueva ciudad*: senza azionisti non è possibile fondare una società per azioni e senza capitale sociale non si può procedere alla costruzione. Quest'attitudine promozionale costante è confermata nell'intervento di Soria y Mata all'*Ateneo* di Madrid (maggio 1894), durante il quale invoca la partecipazione e collaborazione del pubblico «*no con rufianesca desconfianza, sino con la serenidad de juicio del que juzga las cosas por sí mismo*»<sup>159</sup>, che può dar voce gratuitamente alla teoria promuovendola o sostenerla economicamente.

---

155. *Proyecto útil*, in «El Heraldo de Madrid», IV, 968, 29/6/1893, p. 4.

156. *Ibidem*.

157. *Ibidem*.

158. *Ibidem*.

159. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., p. 4.

Dopo la fondazione della *Compañía Madrileña de Urbanización* (1894), si valuta<sup>160</sup> la necessità di pubblicizzarne l'operato su giornali locali come "El Heraldo"<sup>161</sup> di Madrid, e internazionali<sup>162</sup>. Nel luglio dello stesso anno si decide di stampare un libro<sup>163</sup> su *los antecedentes* del progetto, l'inaugurazione delle opere di costruzione e i discorsi pronunciati in quell'occasione, oltre ad alcuni dati (lista degli azionisti e spese sostenute) pubblicati per perseguire la via della trasparenza. Nel 1895<sup>164</sup> si chiede ai soci del *Fomento de las Artes*, Díez e Ribera, di svolgere una campagna di propaganda in vari periodici di Madrid per aumentare la sottoscrizione di azioni. Il tentativo si rivela fallimentare: la pubblicità su "La Correspondencia de España" e "El Heraldo de Madrid" è infruttuosa e Arturo Soria chiede di rivolgersi ad altri periodici come "El Imparcial"<sup>165</sup> e "El Liberal".

L'opera divulgativa non è delegata solo alle principali testate della capitale: nel 1895 è fondata la rivista "La Dictadura" – soppressa nel dicembre del 1896<sup>166</sup> – che propone sezioni tematiche come *Crónica científica*, ma è anche lo spazio scelto da Soria y Mata per le sue dissertazioni filosofiche. Il ruolo del periodico è ben presto messo in discussione da alcuni consiglieri che ritengono gli articoli dedicati alla *Compañía* non efficienti, anzi sono valutati ambigui e rischiano di insinuare pregiudizi negli acquirenti. "La Dictadura" (di proprietà del direttore) è fortemente attaccata<sup>167</sup> per la limitata solidarietà alla CMU tanto che si arriva a sospenderne la sovvenzione. È sulle ceneri di "La Dictadura" che nel maggio del 1897 nasce<sup>168</sup> "La Ciudad Lineal. Órgano Oficial de la Compañía Madrileña de Urbanización"<sup>169</sup>: una rivista per promuovere il nuovo sistema di urbanizzazione, ma anche di divulgazione di norme igienico-sanitarie, e soprattutto uno strumento per tenere costantemente aggiornati gli azionisti o i possibili acquirenti dei lavori portati avanti dalla società. L'obiettivo dichiarato dal capo redattore Ángel Muñoz, portavoce spesso delle idee del direttore, è quello di percorrere la strada della trasparenza verso i creditori: alla pubblicazione dei pagamenti, dei bilanci, dei progetti, ben presto si affiancano articoli e sezioni dal carattere decisamente più commerciale. La rivista – autoprodotta grazie all'installazione di una macchina da stampa nella *casa de máquinas* dell'azienda – esce con cadenza quindicinale e una tiratura di 4000 copie, ampliata poi a 10.000 l'anno

---

160. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Cuarta Sesión*, 27/4/1894, pp. 5-7, n. 1.

161. «El Heraldo de Madrid», IV, 991, 22/7/1893, p. 4; 992, 23/7/1893, p. 4; 1021, 21/8/1893, p. 4; 1023, 23/8/1893, p. 4.

162. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 12ª*, 22/8/1894, pp. 19-20, n. 4.

163. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit. La pubblicazione è venduta al prezzo di una peseta o è regalata alle persone ritenute opportune. Cfr. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 18ª*, 8/10/1894, pp. 25-26, n. 4.

164. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 40ª*, 21/10/1895, pp. 66-67; *Sesión 41ª*, 29/10/1895, pp. 67-69; *Sesión 42ª*, 22/11/1895, pp. 69-72.

165. Questo quotidiano è usato anche per convocare gli azionisti alle riunioni, ancora prima della costituzione della società. Vedi ad esempio: «El Imparcial», XXVIII, 9578, 14/1/1894, p. 3.

166. *Los gastos de publicidad y el periódico "La Dictadura"*, in «La Ciudad Lineal», I, seconda metà di maggio 1897.

167. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 68ª*, 31/8/1896, pp. 114-115, n. 2; *Sesión 86ª*, 14/12/1896, pp. 148-153; *Sesión 87ª*, 2/1/1897, pp. 153-157.

168. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 92ª*, 27/3/1897, pp. 165-166, n. 2.

169. «La Ciudad Lineal», I, seconda metà di maggio 1897, p. 1.

successivo<sup>170</sup>, è distribuita gratuitamente a tutti gli azionisti della società e consegnata ai circoli di classi sociali diverse a Madrid e provincia.

La cadenza editoriale e la forma del periodico cambiano nel corso degli anni a seconda dell'andamento economico della CMU: nel 1902 si aumentano le uscite a tre al mese; nel 1915, dopo la crisi economica dell'anno precedente, è ridotto il numero di pagine; mentre nel 1917, a causa anche della difficoltà nel reperire i materiali editoriali (come carta e inchiostro) durante la guerra in Europa, si passa alla cadenza mensile. L'ultimo numero risale al 1932, ma in questa sede è stata indagata fino al 1920, anno che coincide con la morte del direttore a cui segue un riassetto della società. Durante gli anni, si rivede più volte l'ordine delle parole chiave del titolo: da "La Ciudad Lineal. Revista de Urbanización, ingeniería, higiene y agricultura", si passa a "La Ciudad Lineal. Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización" nell'aprile del 1902, a "La Ciudad Lineal. Revista científica de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización" nel febbraio 1906. Anche il contenuto editoriale si trasforma e l'*house organ*, da strumento di aggiornamento e trasparenza, diventa un'opera più complessa attraverso cui sono divulgati temi trasversali della cultura dell'epoca.

Le prime pagine sono, in maggior parte, riservate all'ideologia linealista: ogni tema trattato, anche dai connotati più economici o politici, è sempre strumentale a dimostrare l'efficienza della teoria soriana. Non mancano riferimenti o trascrizioni delle normative vigenti a Madrid, proposte di legge per incentivare l'urbanizzazione a città lineare e aggiornamenti sulle concessioni idrauliche o ferroviarie. Sono riportate notizie relative alle grandi esposizioni sottolineando sempre i punti di contatto con i temi della progettazione linealista. Per esempio, aggiornando i lettori sull'esposizione universale di Parigi del 1900<sup>171</sup>, si sottolinea la volontà del comitato organizzativo di bandire un concorso «*para la concesión y construcción de un ferrocarril circular destinado á satisfacer las exigencias de los visitantes [...] de la Exposición*»<sup>172</sup> funzionale allo studio dei diversi metodi di trazione. I linealisti sono così convinti dell'assoluta superiorità del sistema urbano e architettonico adottato che arrivano a pentirsi di non aver presentato a Parigi il progetto di una delle case per operai costruite nella Ciudad Lineal, pensando di aver perso un'occasione per ricevere un premio<sup>173</sup>. La latente e continua ricerca di affermazione e giustificazione delle proposte linealiste, evidenzia una decisa disattenzione del governo spagnolo.

In altre occasioni si riportano notizie relative ai congressi degli architetti, come quello organizzato a Madrid nel 1904 durante il quale sono trattati numerosi temi (artistici, sociali e tecnici). I linealisti partecipano a convegni ed esposizioni sia per rimanere aggiornati sul dibattito di settore che per coltivare relazioni con professionisti locali e internazionali, visti come possibili nuovi discepoli con cui discutere di progettazione urbana. Dalle pagine dell'*house organ* si esortano gli architetti-azionisti a partecipare agli eventi

---

170. Cfr. Miguel Ángel MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal: el nacimiento de una revista*, in «Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales», XXIX - Tercera época, 111, 1997, pp. 11-29.

171. *Exposición Universal de 1900*, in «La Ciudad Lineal», I, 8, prima metà di settembre 1897, p. 1; *Una súplica al Excmo. Señor Ministro de Fomento. Exposición Universal y mercado permanente*, in «La Ciudad Lineal», I, 11, seconda metà di ottobre 1897, p. 3.

172. *Proprio y Ajeno – Exposición Universal de 1900*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre 1897, p. 2.

173. *Nuestras Noticias - Construcciones*, in «La Ciudad Lineal», IV, 83, 20/8/1900, p. 1.

attivamente per convincere gli “scettici” del fatto che la Ciudad Lineal non sia solo un’attività imprenditoriale che vuole aumentare la propria ricchezza attraverso la messa in servizio della ferrovia, dell’acquedotto o la costruzione, vendita e affitto di case private. Cercare sostenitori e affermarsi come un’iniziativa degna di essere presa in considerazione dalle autorità è un’attività di propaganda costante. Le motivazioni per riscuotere attenzione sono sociali e igieniche, ma anche ideologiche per rifondare un nuovo tipo di civiltà basata sul progresso:

«[...] una idea de civilización y de progreso que aspira valientemente a transformar de un modo radical la urbanización tomando lo bueno de las ciudades actuales (la suntuosidad, la abundancia y riqueza de los monumentos, los espectáculos, la cultura, la buena organización de los servicios municipales evitando sus muchos defectos; la estrechez de sus calles, la excesiva aglomeración de personas, la incomodidad é insalubridad de las viviendas, etc., y tratando de hacer otras ciudades más higiénicas, más alegres, más cómodas, más ricas, más tranquilas)»<sup>174</sup>.

I numerosi articoli dedicati ai grandi appuntamenti nazionali e internazionali dimostrano una volontà di rivestire un ruolo nel dibattito scientifico non solo a Madrid, ma anche nel resto della Spagna e soprattutto in Europa e negli Stati Uniti. Pascual López<sup>175</sup>, attivista e sostenitore della teoria di Arturo Soria y Mata che spesso scrive su “La Ciudad Lineal”, spiega<sup>176</sup> l’importanza della partecipazione - attraverso l’invio dei progetti, dello statuto, del metodo finanziario della CMU - alle esposizioni. Le motivazioni si ripetono ridondanti: la città lineare non deve perdere nessuna occasione per presentare al mondo l’idea e l’azione imprenditoriale che ne hanno permesso la realizzazione. Largo spazio è dedicato a manifestazioni nazionali come la *Exposición de Industrias Madrileñas* nell’aprile del 1907<sup>177</sup> dove la CMU concorre nella sezione *Exposición de industrias y agricultura* in triplice veste: in qualità di industriale presenta un vagone tranviario; come imprenditore i progetti architettonici; e come agricoltore le fotografie che provano la trasformazione del paesaggio agrario in urbano attraverso la piantumazione di migliaia di alberi e la coltivazione di giardini e orti.

Nel 1908 il direttore Arturo Soria è invitato a partecipare<sup>178</sup> al primo *Congreso científico pan-americano* e, costretto a declinare l’invito a causa dell’impegno nei lavori della prima *ciudad lineal*, suggerisce al governo di mandare dei rappresentanti spagnoli a questo incontro cruciale per le Americhe e il resto del mondo. Soria y Mata infine chiede a Carlos Carvajal, architetto e ispettore generale dell’architettura di Santiago del Cile, di presentare al congresso panamericano la città lineare. Carvajal dimostra<sup>179</sup> di conoscere bene – grazie al materiale informativo inviatogli dal direttore – il prototipo

---

174. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El VI Congreso internacional de arquitectos y la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10/10/1903, p. 1.

175. Nell’opinione di George R. Collins, Pascual López è uno pseudonimo usato da Hilarión González del Castillo. Cfr. FLLCHU, *The George Collins Collection on Linear Planning* (d’ora in poi GCCLP), box 8, C019, in particolare lettera di Collins a Manuel Sanchez Breton, 20/5/1959.

176. Pascual LÓPEZ, *La Exposición de San Luis y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 203, 30/6/1904, pp. 1-4.

177. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 303, 20/4/1907, p. 154.

178. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XII, 356, 10/10/1908, pp. 1011, 1021.

179. *Urbanización: Nuestras Noticias – Nuestra Ciudad Lineal en Chile*, in «La Ciudad Lineal», XIV [XIII], 383, 20/7/1909, p. 1462.

madrileno e di riconoscerlo come *perfecto* sistema per urbanizzare il territorio. L'attenzione di Carvajal, che vorrebbe applicare il linearismo di Soria y Mata in Cile, è celebrata sull'*house organ*<sup>180</sup> e questo successo internazionale è, ancora una volta, il pretesto per sottolineare l'irragionevole indifferenza dei poteri pubblici madrileni, ma anche una netta opposizione alle città americane (come New York) in cui le case sono *enormes jaulones* in cui vivono migliaia di persone oppure ordinate unità di sobborghi a scacchiera; in ogni caso colpevoli di costituire un paesaggio urbano monotono.

«El aspecto estético será pobrísimo y la ciudad perderá todo interés para el viajero que la visite, como sucede con muchas ciudades americanas en que todas sus calles son parecidas»<sup>181</sup>.

González del Castillo, sferza una decisa accusa nei confronti non solo degli interventi oltre oceano, ma anche dei risanamenti urbani: intervenire su una città *vieja* è lungo e costoso, oltre che difficile per i numerosi ostacoli materiali e morali. I commenti in materia urbanistica finiscono sempre per cercare di dimostrare la superiorità dei principi linealisti sugli altri esempi esteri o spagnoli.

Su "La Ciudad Lineal" non si trattano i grandi eventi come anche le esposizioni di carattere molto specifico. Ad esempio nella sezione *Por la Revista* si riporta un articolo della "Revista Minera Metalúrgica y de Ingeniería"<sup>182</sup> sull'esposizione organizzata a Letchworth dal duca di Devonshire sui *cottages* inglesi, e anche un aggiornamento del VII congresso internazionale di architettura<sup>183</sup> organizzato a Londra nel 1906. Il fatto che sia predisposto uno spazio preciso, in particolare le sezioni *Por las Revistas* e *Bibliografía*, riservato alla trascrizione o al commento di articoli, pur accuratamente filtrati, tratti da pubblicazioni spagnole e straniere è indicativo dell'approccio linealista. All'interno degli uffici della CMU sicuramente circolavano un gran numero di testi da cui trarre esempio oppure discostarsi, ma comunque indispensabili per mantenere i tecnici e gli azionisti della società sempre aggiornati.

La necessità di trattare temi diversi porta alla definizione di colonne periodiche, ripensate anche in veste grafica dal 1906, che permettono di incasellare in uno spazio specifico i diversi argomenti d'interesse [Fig. 22]. Tra le rubriche dal carattere più tecnico-scientifico si evidenziano: *Higiene, Urbanización, Ingeniería, Construcciones, Agricultura, La casa y el paisaje, La casa y la habitación*. Quest'ultima in particolare è usata per riportare la trascrizione di articoli (o estratti) e commentare i progetti di abitazioni private pubblicate da altre riviste internazionali come la statunitense "American Homes and Gardens". Altre sezioni specialistiche sono *El hormigón*

---

180. Hilarión GONZÁLEZ DE CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el primer congreso pan-americano*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 387, 30/8/1909, pp. 1517-1519; Arturo SORIA, *La Ciudad Lineal en América*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 516, 30/3/1913, pp. 101-103; A. M., *La Ciudad Lineal en América. Proyecto de poblaciones o colonias lineales*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 705, 10/5/1920, pp. 501-504.

181. GONZÁLEZ DE CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el primer congreso pan-americano*, cit., pp. 1517-1519.

182. *Por la revista: Una Exposición de casas de campo*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, p. 20.

183. *Por la revista: VII Congreso internacional de arquitectura*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, p. 21.



22. Testalini di alcune rubriche che appaiono su «La Ciudad Lineal» a partire dal 1906.

*armado*<sup>184</sup> o *La iluminación moderna* dedite alla diffusione dei più moderni progressi in ambito tecnico scientifico<sup>185</sup>.

L'igienismo ha un ruolo centrale sull'*house organ* e pressoché in ogni numero sono pubblicati aggiornamenti legislativi dei paesi esteri, riassunti di congressi internazionali di medicina, norme per arginare le epidemie e, soprattutto, caratteristiche che ogni abitazione dovrebbe avere per garantire le fondamentali norme igieniche. Le pagine della rivista sono veicolo di diffusione di proposte di regolamenti sanitari come quello studiato dal dottor Nicolás Martín Cirajas, medico della società<sup>186</sup> o di aggiornamenti sui sistemi di riscaldamento più all'avanguardia<sup>187</sup>. Il tema dell'igiene è per lo più affrontato sotto forma di *Consejos higiénicos*<sup>188</sup> dal carattere divulgativo che sembra voler avvicinare sempre più persone alle ormai consolidate pratiche per la cura della persona, spesso riportando<sup>189</sup> periodici stranieri.

Anche se l'apporto scientifico in tema di urbanizzazione, ingegneria o igienismo è decisamente limitato e sempre filtrato dal taglio editoriale, ciò non toglie che le ben più famose riviste che circolano in Europa, con fini più o meno analoghi, siano tutte successive alla fondazione de "La Ciudad Lineal". Due fra tutte appaiono entrambe nel 1904: "Garden Cities and Town Planning" pubblicata a Londra e "Der Städtebau" di Camillo Sitte. A prescindere dal rigore metodologico dell'*house organ* della CMU è inevitabile considerarla nel suo insieme perfettamente incardinata nel fenomeno di divulgazione di temi tecnici, e non, al fine di aumentare il livello di conoscenza di tutte le classi sociali. Uno strumento pratico e di facile lettura per la popolazione che può in questo modo entrare in contatto con la sfera più sofisticata del sapere scientifico. I temi presentati sono scelti perché ritenuti interessanti per le persone che si possono sentire coinvolti nel dibattito sull'igiene pubblica, l'alimentazione, il trasporto pubblico, la fornitura di acqua corrente, la ferrovia, l'elettricità o le nuove tecniche costruttive. Non mancano, inoltre, sezioni dedicate alla cucina, all'educazione dei figli, al giardinaggio, alla moda. Tutti argomenti che permettono di ampliare la platea dei lettori, pur inserendo articoli più tecnici o politici.

Molti articoli sono dedicati allo sviluppo dei trasporti in Spagna e all'estero: a volte il tema è brevemente trattato nella sezione *Nuestra Noticia* o *Por las Revistas*; oppure è approfondito in diverse pagine, sempre commentato in chiave linealista. Ad esempio si riporta la costruzione della rete ferroviaria per il collegamento di aree interne in Kansas<sup>190</sup> e la nuova disposizione del tessuto urbano riprogettato dopo la costruzione della strada ferrata,

---

184. *El cemento armado*, in «La Ciudad Lineal», V, 100, 5/5/1901, p. 4; VI, 146, 30/11/1902, p. 5.

185. *Proprio y Ajeno – Exposición Universal de 1900*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre 1897, p. 2.

186. Nicolás MARTÍN CIRAJAS, *Higiene – Servicio sanitario de la Compañía. Proyecto de reglamento*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 206, 30/7/1904, pp. 2-5.

187. *Ingeniería – Sistema modernos de calefacción*, in «La Ciudad Lineal», IX, 250, 30/10/1905, pp. 4-5.

188. Per esempio, si veda: *Consejos higiénicos para el obrero. El baño*, in «La Ciudad Lineal», VII, 180, 10/11/1903, p. 2.

189. M. IBÁÑEZ, *Permeabilidad de los materiales de construcción*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, pp. 16-17.

190. *Proprio y Ajeno – Exposición Universal de 1900*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre 1897, p. 2.



l'inaugurazione della metro di Londra<sup>191</sup>, il progetto di un *ferrocarril gigantesco*<sup>192</sup> da New York a Buenos Aires, la metro di Parigi<sup>193</sup>, i treni più veloci in circolazione<sup>194</sup>. Uno dei figli di Soria y Mata, Luis, è mandato in viaggio di studio<sup>195</sup> per l'Europa ad analizzare le soluzioni di trasporto pubblico applicate nel resto del continente per poi presentare una puntuale relazione sui principali viabilità ferroviarie di Parigi, Bruxelles, Liegi, Berlino, Hannover, Lüneberg, Hamburgo, Budapest. Su "La Ciudad Lineal" si parla anche del nuovo mezzo di trasporto: l'automobile, che nel pensiero del direttore «*completa y perfecciona la teoría y la práctica de la Ciudad Lineal fundada en la locomoción ferroviaria, democratizada en forma de ferrocarril-tranvía*»<sup>196</sup>. Arturo Soria, dopo aver speso parole di elogio e ammirazione per questo veicolo, non perde l'occasione di usare il tema a scopo propagandistico: le buone condizioni delle strade della Ciudad Lineal – secondo Soria – di certo convinceranno un gran numero di *dueños de automóviles* a scegliere una *vida más elegante y sana* nella Ciudad Lineal, e recarsi nella brulicante Madrid solo al bisogno. Accezione commerciale a parte, concludendo Soria y Mata si dimostra ben consapevole degli effetti che la rivoluzione dei trasporti, prima ferroviari e poi automobilistici, ha impresso – e continuerà a imprimere – sulla forma urbana, anche se ignora gli effetti che avranno sulla sua Ciudad Lineal:

«*La forma de las ciudades en el siglo XX se derivará de la antiquísima invención de los caminos carreteros, de la invención del ferrocarril y del tranvía en el siglo XIX y de la invención de los siglos XIX y XX de la locomoción automovilista. La Ciudad Lineal combina acertadamente todos los sistemas de locomoción antiguos y modernos*»<sup>197</sup>.

---

191. *Ferrocarril subterráneo de Londres*, in «La Ciudad Lineal», IV, 83, 20/8/1900, p. 3.

192. *Ingeniería – De Nueva York á Buenos Aires. Ferrocarril gigantesco*, in «La Ciudad Lineal», VII, 158, 30/3/1903, p. 5.

193. *Ferrocarril subterráneo de Paris*, in «La Ciudad Lineal», VII, 170, 30/7/1903, p. 5.

194. *Ingeniería – Los trenos más rápidos en Europa y América*, in «La Ciudad Lineal», IX, 250, 30/10/1905, pp. 3-4.

195. Luis SORIA, *Europeización – Viaje de Trabajo al Extranjero*, in «La Ciudad Lineal», X, 257, 10/1/1906, pp. 3-4; IDEM, *Europeización – Viaje de Trabajo al Extranjero (conclusión)*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, pp. 1-2.

196. Arturo SORIA, *El automóvil*, in «La Ciudad Lineal», XIX, 559, 10/7/1914, p. 194.

197. Ibidem.



## **Parte Seconda**

**Progettare la città, costruire le architetture**



## **2. Il sistema linealista: potenzialità e limiti**

La città di Arturo Soria y Mata è basata su un unico elemento geometrico che diventa strumento di pianificazione: la linea. La forma urbana dipende dall'andamento della strada ferrata che è la "colonna vertebrale" del tessuto edilizio disposto ai suoi lati<sup>198</sup> [Fig. 23]. Il processo di costruzione della *ciudad nueva* passa, quindi, necessariamente dal tracciato ferroviario che deve essere quanto più retto possibile, minimizzando l'andamento curvilineo. Parallele alla strada ferrata, le *manzanas* accolgono sia l'edilizia residenziale a bassa densità abitativa che quella destinata ai servizi. La *manzana tipo* (descritta da Soria nel 1892)<sup>199</sup> [Figg. 24-25] è organica e polifunzionale, diversamente dalle pratiche di zonizzazione che si diffondono a fine Ottocento per cercare di arginare i problemi delle metropoli definendo settori urbani con una specifica vocazione. Arturo Soria y Mata illustra la propria teoria come un'espressione dell'*arquitectura racional de las ciudades*<sup>200</sup> spiegando come il progetto di *ciudad lineal* sia conseguente a un *razonamiento sencillísimo*<sup>201</sup>: prima di costruire edifici senza un disegno a scala urbana, è necessario individuare i bisogni collettivi che si vuole soddisfare per poi, in un secondo momento, adattare la disposizione delle case in relazione ai servizi. Il risultato ottenuto costituisce la forma *lógica* della città. La mancanza di una specializzazione tecnica, nonostante l'approfondimento autonomo delle problematiche urbane, porta Soria a risolvere questioni estremamente complesse con soluzioni semplicistiche che non tengono conto degli studi in materia, né della stratificazione della città contemporanea. La sua riflessione sulla forma urbana scaturisce dalle necessità – individuate dall'autore – dei cittadini che la abitano: l'accesso a un'abitazione isolata, per non essere disturbati dai vicini e non temere gli incendi, ai mezzi di trasporto e alle strutture collettive. Oltre all'edilizia residenziale nella *ciudad lineal* devono trovare posto architetture per il culto, edifici ricreativi (teatro, campo da gioco, *plaza de toros*, *parque de diversiones*, *velódromo*), educativi e culturali (scuole), per il commercio (mercati e negozi) e anche produttivi (laboratori e piccole industrie).

Se inizialmente la città lineare è pensata come un nuovo prototipo urbano di raccordo e connessione tra le "città punto"<sup>202</sup> (le città storiche), in un secondo momento assume i connotati di un "nastro" urbanizzato che si dovrebbe estendere per 55 chilometri<sup>203</sup> attorno a Madrid. Non più un tracciato retto, ma un anello (o meglio, un ferro di cavallo) dove l'andamento "lineare" è dato solo dalla disposizione del tessuto edilizio parallelo alla ferrovia. Nell'ottica di Soria y Mata<sup>204</sup>, la costruzione delle *barriadas* è *sencilla, fácil, perfectamente práctica*, la conseguenza *lógica y natural* alle caratteristiche delle strade ferrate. La ragione della trasformazione dell'impronta urbana, da retta a circolare, non è esplicitata; tuttavia, la precedente esperienza in

198. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., p. 9.

199. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit.

200. *Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 4; HILARIÓN GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal negocio y la Ciudad Lineal idea*, in «La Ciudad Lineal», XII, 337, 30/3/1908, p. 694.

201. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., pp. 7-8.

202. COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN, *Buen Negocio*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1907, p. 2.

203. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., p. 13. In altri casi, lo stesso autore parla di 48 chilometri di città-lineare ad esempio in SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 6.

204. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 11.



23. Piano della Ciudad Lineal e alcuni edifici significativi costruiti dalla Compañía Madrileña de Urbanización prima degli anni '30 del 1900 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB017).

campo ferroviario di Arturo Soria, in qualità di concessionario della *Tranvía de Estaciones y Mercados* (1876), potrebbe aver influenzato il processo di definizione della *ciudad lineal*. La precoce descrizione soriana della città del futuro (formulata nel 1882) cambia forma, non a caso, con l'ottenimento della concessione della *ferrocarril-tranvía de circunvalación* (1892) pianificato per «favorecer la construcción de grandes barriadas á lo largo de la vía»<sup>205</sup>. Soria vuole migliorare le condizioni di vita di tutte le classi sociali, ma sicuramente l'esperienza imprenditoriale gli permette di comprendere che i sistemi di trasporto pubblico hanno senso di esistere solo se vi sono passeggeri che li usano regolarmente. Ecco che il progetto utopico di triangolazione tra grandi città consolidate è adattato all'andamento della ferrovia di circonvallazione che consente di collegare i *pueblos* dei dintorni della capitale [Fig. 26].

Il vantaggio di costruire su un terreno vergine, non vincolato dalle stratificazioni urbane esistenti è penalizzato, tuttavia, dal limitato portafoglio societario. Per poter realizzare il proprio progetto, Arturo Soria y Mata cerca l'appoggio – ignorato o negato<sup>206</sup> – di istituzioni madrilene: le *sociedades de Arquitectos e de Higiene* di Madrid non si preoccupano nemmeno di rispondere, la *Real Academia de Ciencia* si esprime a favore, la *Sociedad de Geografía* è contraria, la *Real Academia de Medicina* non si sbilancia, mentre il *Ministerio de Fomento* nega la concessione di un brevetto del sistema di urbanizzazione. Non incontrando il favore dell'amministrazione e degli enti pubblici, l'unico modo per costruire la teorizzata Ciudad Lineal è l'investimento personale di Arturo Soria y Mata e la ricerca di finanziatori privati che vogliano supportare la pianificazione linealista.

Noti i presupposti teorici, il processo di demarcazione territoriale è funzionale al disegno della città<sup>207</sup>: *calles principal, transversales e posteriores* definiscono la griglia regolare delle *manzanas* [Fig. 27].

A partire dalla *calle principal*, di circa 40 metri di ampiezza, che accoglie le infrastrutture (strada ferrata e condutture), sono disposte le *calles transversales*, perpendicolari alla principale, necessarie alla viabilità e alla definizione delle *manzanas* di 300 metri di larghezza verso la *calle principal* e 200 metri di profondità lungo la *calle transversal*.

Ogni *manzana* è suddivisa in lotti di 400 metri quadrati (le cui parcelle misurano venti per venti metri); un quinto (80 metri quadrati) possono essere costruiti, mentre i restanti (320 metri quadrati) devono essere riservati alla

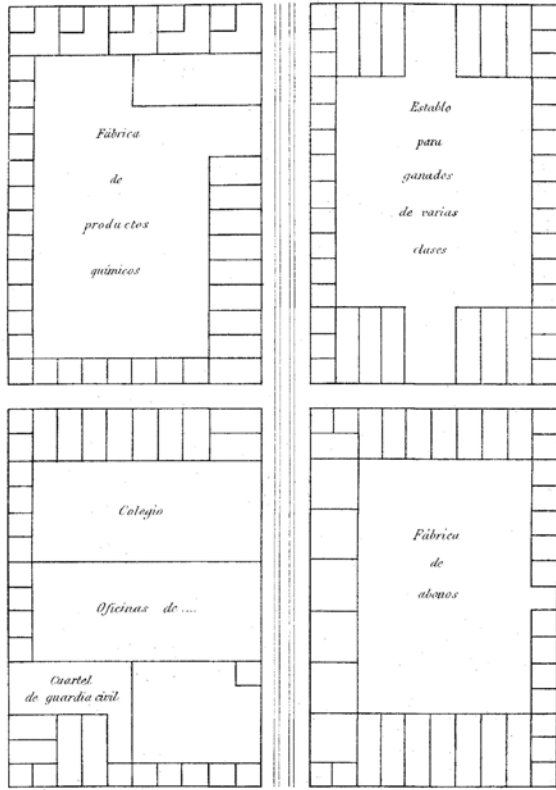
205. Ibidem, p. 6.

206. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., p. 16; CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit., pp. 64-68.

207. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 10; CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 44.

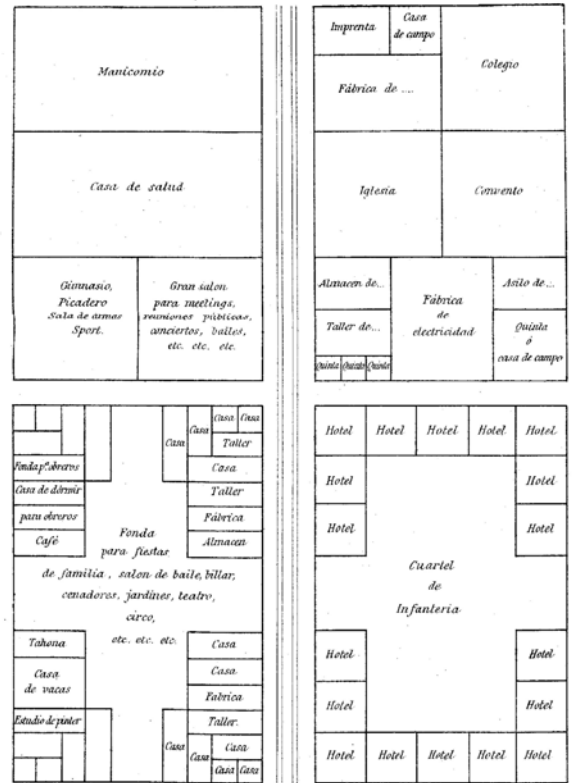
MODELOS DE DIVISION EN LOTES  
DE  
LAS MANZANAS

Las manzanas tienen 300 metros de fachada a la calle principal y 300 metros a las transversales.  
El lote mas pequeño de unidad es un cuadrado de 20 metros de lado.  
Los lotes mayores se formaran agregando un número exacto de lotes unidades, siempre que sea posible.



MODELOS DE DIVISION EN LOTES  
DE  
LAS MANZANAS

Las manzanas tienen 300 metros de fachada a la calle principal y 300 metros a las transversales.  
El lote mas pequeño de unidad es un cuadrado de 20 metros de lado.  
Los lotes mayores se formaran agregando un número exacto de lotes unidades, siempre que sea posible.

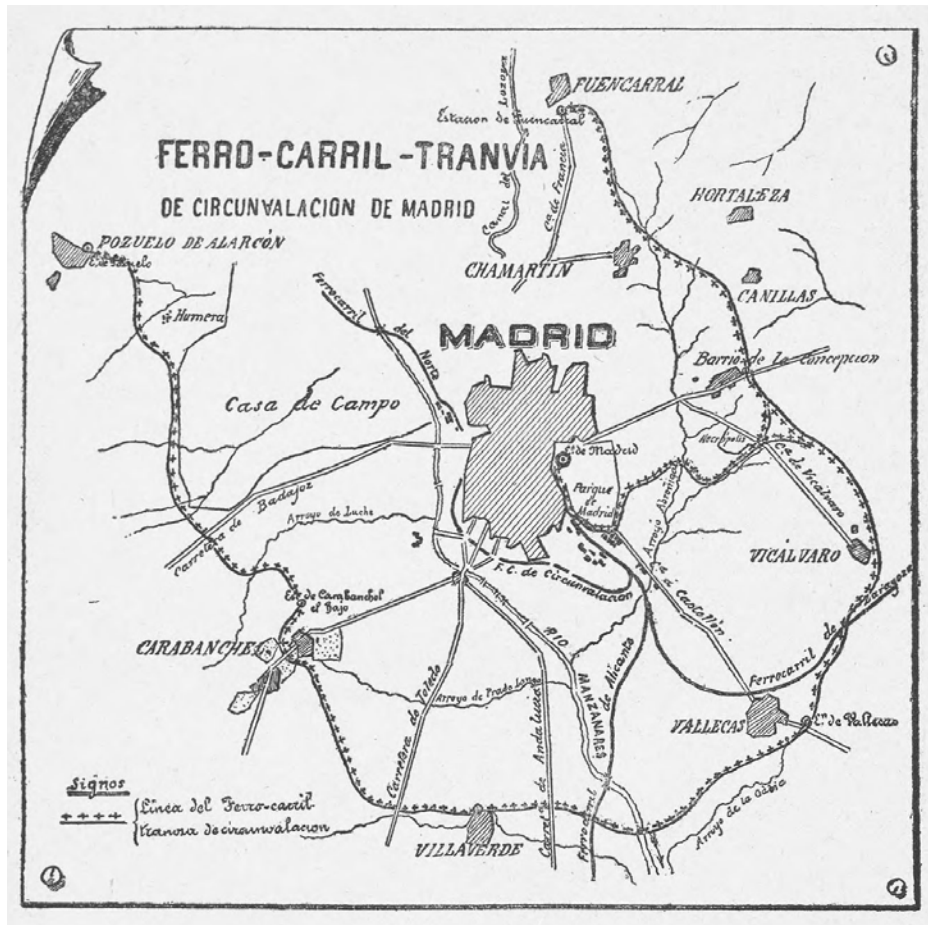


24. Modello di divisione dei lotti nelle manzanas pubblicati in Arturo SORIA Y MATA, Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: Datos y noticias referentes a su construcción y explotación, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1892.

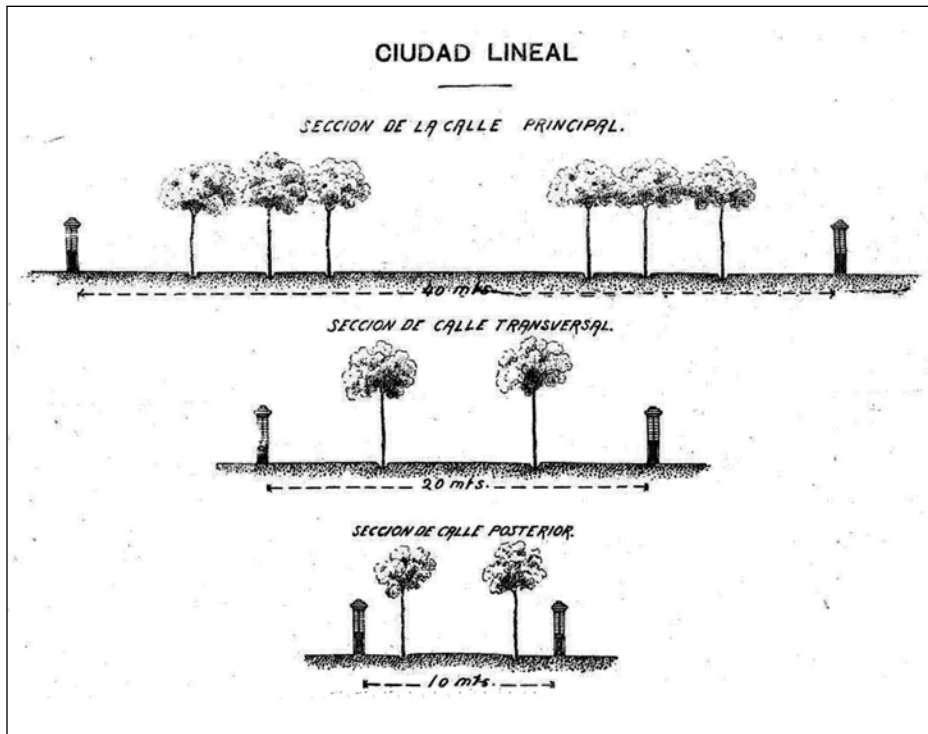
25. Modello di divisione dei lotti nelle manzanas pubblicati in Arturo SORIA Y MATA, Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: Datos y noticias referentes a su construcción y explotación, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1892.



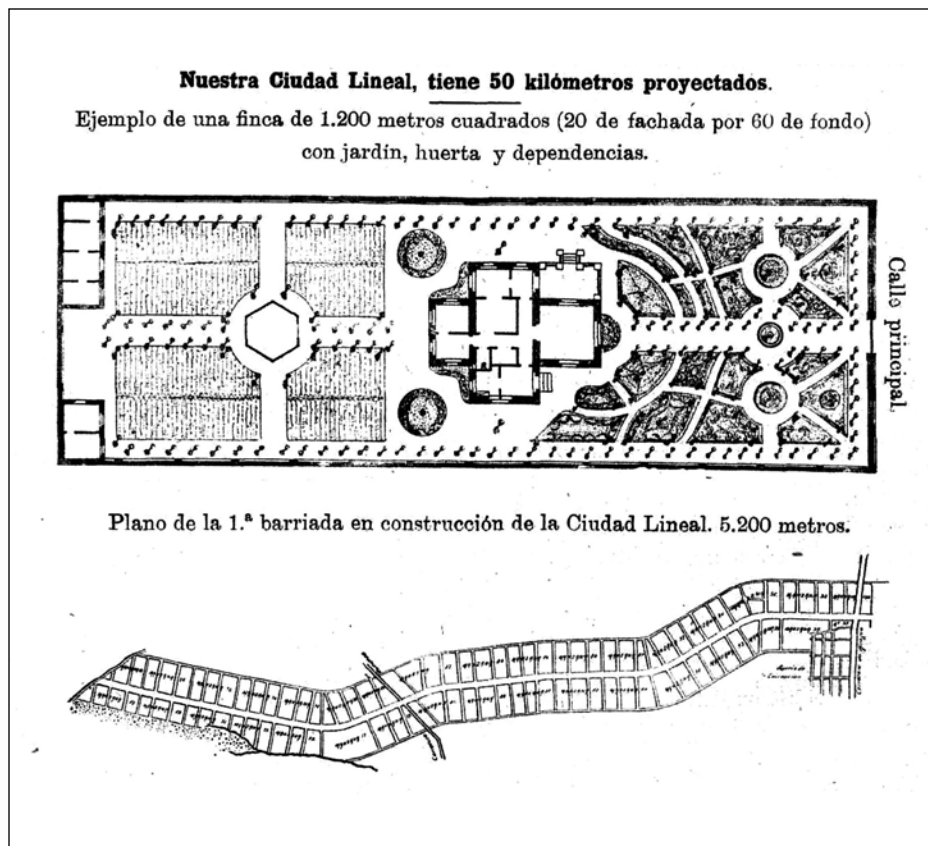
26. Ferrocarril-tranvía de circunvalación. CMU, La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios acerca de su construcción, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneira, Madrid 1894, p. 5.



27. Sezioni delle tre arterie viarie della città lineare con l'indicazione delle alberature («La Ciudad Lineal», IX, 230, 30 marzo 1905).



28. Esempio di una finca (composta da 3 lotti) della città lineare («La Ciudad Lineal», IX, 229, 20 marzo 1905).



vegetazione [Fig. 28]. Nonostante il poco apprezzamento dimostrato<sup>208</sup> per Ildefonso Cerdá, sicuramente Arturo Soria y Mata conosce l'opera dell'ingegnere catalano ed è possibile che si sia ispirato alla *Teoría general* (1867) per definire queste proporzioni tra densità abitativa e verde. Le due teorie a qualche decennio di distanza si dimostrano completamente diverse sotto molti aspetti, primo fra tutti, forse, la consapevolezza maturata da Cerdá nel ritenere la soluzione abitativa della casa unifamiliare isolata; incompatibile con la struttura storica della città di Barcellona e nel prediligere i blocchi multipiano di appartamenti. La ruralizzazione della città è ottenuta dalla densità della *manzana*, edificabile – inizialmente – solo per metà, la cui dimensione e forma sono dettate dal numero di residenti. La *manzana* di Cerdá è l'espressione geometrica di un algoritmo la cui ampiezza deriva dalla proporzione tra numero di abitanti per alloggio, metri quadrati stabiliti per ognuno di essi e larghezza delle strade.

L'applicazione di una "formula matematica" limita il grado di libertà estetica a favore dell'omogeneità urbana: il metodo è un'espressione dell'approccio alla pianificazione ottocentesca, anche se nelle intenzioni di Cerdá la ruralizzazione dell'urbanizzazione è un trionfo della città e «la sua liberazione dai limiti e dalle camicie di forza»<sup>209</sup>.

208. Ildefonso Cerdá è incluso – pur criticandolo – tra i pionieri dell'urbanistica spagnola. Cfr. *Resumen del proyecto*, in «La Ciudad Lineal», I, número extraordinario: *La fiesta del Árbol*, 28/11/1897, p. 1.

209. Francesco FINOTTO, *La città aperta. Storie delle teorie urbanistiche moderne*, Marsilio, Venezia 2001, p. 73.

Il verde non è proposto come nuova cintura urbana (Baumeister, Stübben e Fernández de los Ríos)<sup>210</sup> per fermare la crescita o stabilire regole diverse per periferia, centro e sobborghi, né riservato solo a determinati spazi (giardini e parchi pubblici, interni o esterni ai nuclei consolidati), ma è parte integrante di ogni lotto della nuova città progettata. Cerdà stesso, tuttavia, riconosce l'impossibilità di intraprendere questa via e la sua teoria è presto soggiogata da stringenti esigenze economiche e speculative che consolidano il metodo a isolato chiuso per una città compatta. I tempi non sono ancora maturi per «costringere gli spagnoli a vivere alla moda inglese»<sup>211</sup>; casa isolata e urbanizzazione ruralizzata incontreranno il vero successo soltanto nel secolo successivo.

Diversamente dall'ingegnere catalano, Arturo Soria y Mata, credendo fermamente nella convenienza della città di nuova fondazione sulla riforma urbana, interiorizza e reinterpreta, pur perdendo la matrice scientifica della pianificazione, la teoria della ruralizzazione della città quasi all'inverso: invece che portare il verde all'interno di ogni isolato, le case sono costruite in un ambiente vegetale meno antropizzato. Le differenze di approccio (tecnico di Cerdà vs intuitivo di Soria) e di necessità (di ampliare per Cerdà vs di rifondare per Soria) sono notevoli; tuttavia, è probabile – forse addirittura implicito – che il motto «*ruralizar la vida urbana, urbanizar el campo*»<sup>212</sup> o la sua ispirazione arrivi dalle precedenti esperienze spagnole – anche Carlos Castro aveva indicato delle norme simili per una Madrid *esponjada* che non si verrà mai a realizzare – e dal movimento internazionale che sta affermando le *garden cities* o le *prairie towns* nordamericane. La realizzazione del progetto linealista deve confrontarsi con la compravendita dei terreni: un tema già presente negli strumenti inglesi e nordamericani che Mariano Belmás e Arturo Soria imparano a conoscere<sup>213</sup> e applicano, pretendendo di realizzare il mito *rurubano* di una piccola comunità, semiautonoma e funzionalmente equilibrata [Fig. 29].

Nella sua semplicità, la pianificazione della Ciudad Lineal è espressione di un fenomeno internazionale che vorrebbe risolvere i problemi sociali che affliggono la città di fine secolo con l'allontanamento dalla metropoli senza perderne il contatto attraverso la messa in servizio di rapidi sistemi di trasporto.

---

210. Cfr. Ángel FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Antonio BONET CORREA, *El Futuro Madrid*, Los libros de Fronteras, Papeles de Ensayo, Barcelona 1989; Lorenzo SPAGNOLI, *Storia dell'urbanistica moderna. 2. Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Milano 2012, pp. 80-82; Carmen DEL RÍO DIESTRO, *Ángel Fernández de los Ríos: biografía breve*, Ediciones 19, Madrid 2016.

211. Ibidem, p. 76.

212. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 50. Cfr. Alberto LEÓN PERALTA, *La moderna Ciencia del Urbanismo su enseñanza y aplicaciones a la mejora moral y material de las grandes urbes*, Imprenta municipal, Madrid 1926, p. 30; COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, cit., p. 40; Carlos SAMBRICIO, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, in «Q: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos», 58, agosto 1982, pp. 21-22; IDEM, *Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal*, in Isabel De Vega Holgado (coord.), *Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo, 1894-1994. Primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización*, Fundación Cultural COAM, Madrid 1996, p. 40; IDEM, *Madrid: Ciudad-Región. I. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XIX*, Dirección General de Urbanismo y Panificación Regional, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, Madrid 1999, p. 61.

213. Cfr. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 127.



29. Fotografia di alcune manzanas della Ciudad Lineal negli anni trenta del XX secolo (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal).

## 2.1. La compravendita dei terreni

Il passaggio dalla teoria, al disegno, alla realizzazione della città è condizionato dall'individuazione di un'area del circondario di Madrid in cui sia possibile acquistare terreni a un prezzo se non vantaggioso, quanto meno sostenibile per la *Compañía Madrileña de Urbanización*. Lo sguardo dei linealisti è naturalmente puntato<sup>214</sup> verso le Municipalità già coinvolte dal progetto di *ferrocarril-tranvía de circunvalación* di cui Soria y Mata ha ottenuto la concessione, a titolo personale, nel 1892. Il progetto ferrotranviario, di un'estensione di circa 50 chilometri, ambisce a diventare con il tempo «*un ring como el de Viena, si no con edificios tan suntuoso, con otros más pobre, pero más higiénicos, en que millonarios, burgueses y obreros puedan vivir juntos y sin molestar, entre árboles, plantas y flores*»<sup>215</sup>. Partendo da nord e proseguendo in senso orario i linealisti ipotizzano di iniziare a urbanizzare da Fuencarral a Chamartín, oppure da Chamartín al *barrio* della Concepción, o da Vicálvaro a Vallecas, o ancora da Villaverde a Carabanchel. A fronte di una teoria urbana ormai definita, ancora nel luglio del 1893<sup>216</sup> l'individuazione di un punto "zero" da cui avviare il progetto dei primi cinque chilometri di città lineare è piuttosto incerta. La chiave della questione sta nelle condizioni di vendita e se nel 1893<sup>217</sup> Soria suggerisce di prediligere le località con il maggior numero di azionisti, l'anno successivo<sup>218</sup> decide di chiedere direttamente ai municipi toccati dal progetto *ferrocarril-tranvía de circunvalación* di sostenere la CMU con un contributo economico, oppure cedendo gratuitamente i propri terreni alla società. Alla fine, infatti, è l'interesse economico a prevalere su qualsiasi ragionamento: grazie alla collaborazione dimostrata dalle rispettive amministrazioni, si opta per un'area estesa tra Chamartín e Canillas. Nel giugno 1894<sup>219</sup>, è l'amministrazione di Canillas – *termino municipal* tra Chamartín e Canillejas – ad accogliere la domanda: oltre alla cessione dell'area interessata dal tracciato ferroviario, è concessa l'autorizzazione per l'installazione dei servizi per distribuzione di acqua, illuminazione elettrica e linea telefonica. I primi terreni sono acquistati, con contratto privato di compravendita, da alcuni membri del *Consejo de Administración*, come Mario Navarro Amandi e il marchese de Hoyos, e si trovano nel *barrio* della Concepción<sup>220</sup>, ritenuto il luogo migliore<sup>221</sup> per l'avvio delle opere. L'ottenimento di un gran numero di ettari si deve ai negoziati con grandi proprietari terrieri, come i conti di Belchite e Fomás Caveró<sup>222</sup>, o Juan Ron<sup>223</sup>, amministratore della Compagnia di Gesù, i cui possedimenti, presso

214. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., p. 13.

215. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 306, 20/5/1907, p. 206.

216. *Compañía Madrileña de Urbanización*, in «El Heraldo de Madrid», IV, 991, 22/7/1893 e 992, 23/7/1893.

217. *Compañía Madrileña de Urbanización. Consultas contestadas y correspondencia con los suscritores*, in «El Heraldo de Madrid», IV, 1021, 21/8/1893.

218. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12, n. 2.

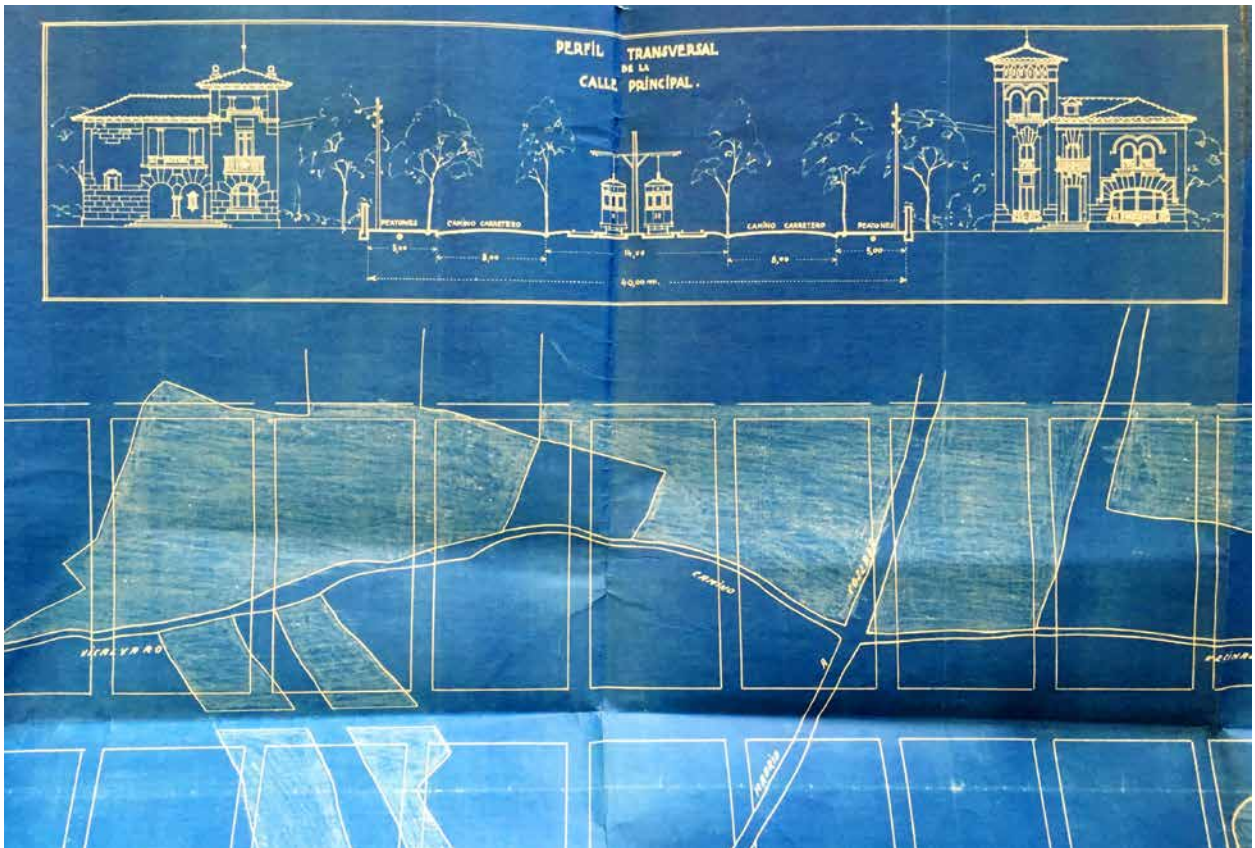
219. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 134, nota n. 72.

220. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Secunda*, 28/3/1894, pp. 3-4.

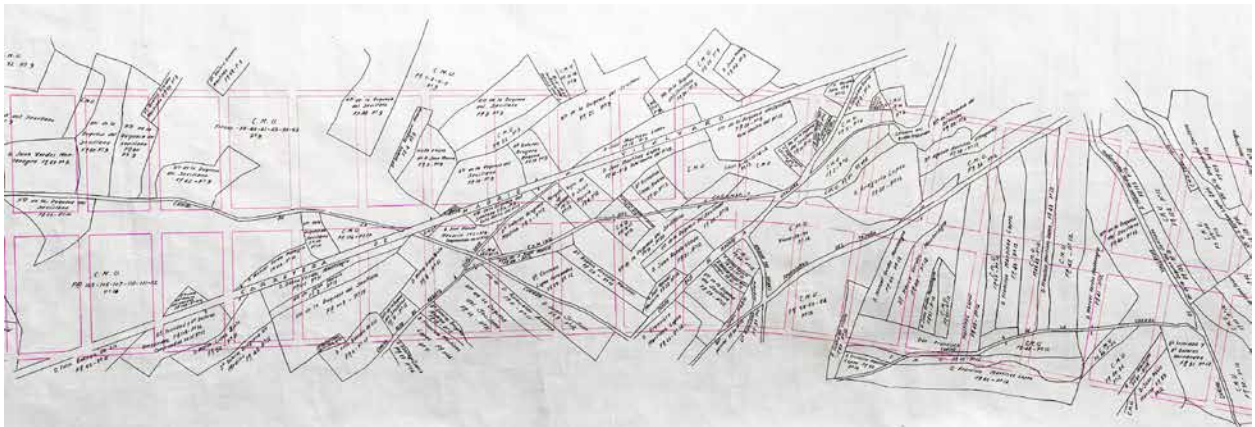
221. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Tercera*, 7/4/1894, pp. 4-5.

222. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Quinta*, 1/6/1894, pp. 7-8; *Sexta*, 14/14/1894, pp. 9-10.

223. In merito ai negoziati con Juan Ron si vedano tra gli altri: APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12; APCMU, *Escrituras de venta: Título 37*, 1/9/1894; *Título 63*, 17/5/1897; *Título 72*, 7/2/1898; *Título 123*, 26/6/1902; *Escritura de Venta*, in «La Ciudad Lineal», IV, 71, 20/3/1900;



30. Sezione della calle principal e piano di acquisizione dei terreni per la realizzazione del progetto della Ciudad Lineal: Plano parcelario del proyecto (APCMU, Miscellanea, post 1913).



31. Stralcio di un piano di acquisizione delle terre per la costruzione della Ciudad Lineal. Elaborazione dell'autrice. (APCMU, Miscellanea, s.d).

Canillas e Chamartín de la Rosa, permettono la definizione di un preciso accordo di vendita che viene applicato poi anche ad altri latifondisti. Nel 1894, il prezzo è fissato nel contratto<sup>224</sup> di acquisto dei terreni: 200 pesetas per *fanega*<sup>225</sup> di 44100 piedi, con possibilità di rateizzare il pagamento da uno a dieci anni, ricevendo in azioni della *Compañía* una parte del valore.

L'acquisizione del sedime su cui è progettata e costruita la città lineare procede a ritmo diverso dal 1894 e solo allo scadere del secolo si raggiungono gli oltre cinque chilometri corrispondenti all'estensione della *calle principal*. I verbali<sup>226</sup> del consiglio di amministrazione della società e il diario lavori pubblicato sull'*house organ* restituiscono una sorta di "puzzle" a scala territoriale [Figg. 30-31]. Le aree in oggetto spesso si presentano come sottili lingue di terra, frutto delle suddivisioni tra eredi dei secoli precedenti, che la *Compañía Madrileña de Urbanización* compra quasi fossero "tesere" indispensabili alla definizione del quadro complessivo del progetto di Soria y Mata. Sono i documenti di compravendita e le scritture notarili, conservati presso l'ufficio – tutt'ora esistente – della CMU, che permettono di ricostruirne il meccanismo. Per esempio, il 4 luglio del 1894<sup>227</sup> María Josefa de Arteaga y de Silva, marchesa di Torrecillas, vende a 200 pesetas per *fanega* alla CMU, che deve saldare entro i dieci anni successivi agli eredi<sup>228</sup>, un terreno secondo il modello di contratto già stipulato con Juan Ron. Le *fanegas* oggetto della compravendita, tra Canillejas e Vicálvaro, sono descritte puntualmente e si stabilisce che la CMU oltre a impegnarsi nel pagamento (aggiornato a 350 pesetas per *fanega*), si «*comprometerá a urbanizar las dos tierras con arreglo a su sistema de urbanización dentro de diez años*»<sup>229</sup>. Un altro esempio di compravendita riguarda la proprietà di Constantino Scharff<sup>230</sup> ceduta per 5346 pesetas (da pagare in sei rate) alla CMU. In prossimità di questo lembo di terra, la società acquisisce anche i possedimenti di José Escobar y de Mesa<sup>231</sup>, erede del padre Manuel Escobar y García, per 6000 pesetas. In altri casi le parcelle sono meno strette e più ampie come nel caso di quella venduta alla società nell'agosto del 1984 da María de la Purificación Altimiras y Muños (a duecento pesetas per *fanega*)<sup>232</sup> [Fig. 32]. Si tratta di una *finca* tra il *camino* della Cuerda e l'*arroyo de los Chopos*, attraversata dal *camino* del Ventorro del Chaleco, che ricalca quasi interamente una delle *manzanas* e tratti del sistema di *calles* del progetto linealista. Il contratto stabilisce il pagamento dilazionato in dieci anni: i terreni sono acquisiti dalla proprietaria e pagati a rate, ma una volta

224. "Modelo de Contracto de adquisición de terrenos, hecho por la Compañía Madrileña de Urbanización con varios propietarios" in CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes*, cit., pp. 104-105.

225. La *fanega* è un'unità di misura agraria utilizzata in Spagna e Sud America.

226. Per esempio nel 1897 si stanno ancora firmando i contratti i compravendita per la manzana 77. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 97ª*, 24/5/1897, pp. 172-173.

227. APCMU, *Titulo 35, Escritura de compraventa otorgada por [...] María Josefa de Arteaga y de Silva [...] a favor de [...] Fermín Hernández Iglesias y D. Arturo Soria y Mata en representación de la "Compañía Madrileña de Urbanización" [...]*, 4/7/1894.

228. APCMU, *Titulo 35, Carta de pago por saldo total del precio de compra venta otorgado por [...] Andrés Avelino Salabert y Arteaga [...] a favor de la Compañía Madrileña de Urbanización [...]*, 31/3/1900.

229. *Ibidem*.

230. APCMU, *Titulo 39*, 19/9/1894. Il terreno è coperto da ipoteca successivamente dissolta il 6/3/1895.

231. APCMU, *Titulo 41*, 17/10/1894.

232. APCMU, *Titulo 36*, 14/8/1894. Il contratto di compravendita è aggiornato e implementato il 7 giugno e il 7 dicembre del 1895.

32. Esempio di finca acquistata dalla società (APCMU, Tierras, titolo 36).



iniziata la demarcazione della *manzana* e la rivendita dei lotti la *Compañía* è tenuta a versare le duecento pesetas a María de la Purificaci3n Altimiras y Mu3nos, pur riservandosi le eccedenze per provvedere alle opere di urbanizzazione. Gli esempi trattati illustrano soluzioni di promessa di vendita: la compagnia acquisisce i terreni dati in concessione dai latifondisti, ma nel caso in cui non sia possibile il pagamento completo dell'area in oggetto, si procede all'infrastrutturazione; dalla rivendita dei singoli lotti si ottiene la liquidità necessaria a saldare il debito.

Progressivamente sono tracciate maglia viaria e *manzanas* attraverso l'utilizzo di pali<sup>233</sup> in ferro e legno e fili spinati. L'insediamento, rispetto alla città concentrica, vuole evitare sia i rincari dei prezzi in prossimità di un punto

233. APCMU, Actas, Vol. 1, Sesi3n 11ª, 15/8/1894, pp. 17-18, n. 2. Arturo Soria e Mariano Belmás non sono d'accordo e si decide di testare i due materiali in due porzioni differenti di terreno per valutarne l'efficienza e i costi. Alla fine si preferisce l'utilizzo di pali di ferro anziché di legno. APCMU, Actas, Vol. 1, Sesi3n 13ª, 7/9/1894, p. 21, n. 6.



neuralgico, che generali speculazioni terriere<sup>234</sup>. La vicinanza o meno alla *calle principal* determina il prezzo dei lotti che – idealmente – dovrebbero essere accessibili economicamente a tutta la popolazione, a prescindere dalla propria classe sociale e di privilegio. La distribuzione orizzontale della società è un nodo centrale della teoria linealista: Arturo Soria y Mata condanna la stratificazione sociale verticale delle abitazioni madrilene – tipica delle metropoli – a favore della ridistribuzione orizzontale:

«*En las casas de Madrid, las fortunas están colocadas en línea vertical, abajo el comerciante, el industrial y el propietario, la clase media después, el pobre arriba; en nuestra ciudad lineal seguirán una línea horizontal más conforme con la naturaleza, con la justicia y con la higiene*»<sup>235</sup>.

Nel luglio del 1894<sup>236</sup> parte la demarcazione delle *manzanas* su alcuni dei terreni acquisiti, in modo da poter annunciare la vendita dei lotti e procedere con il somministro dell'acqua<sup>237</sup> a chi ne avesse già fatto richiesta. Gli azionisti della CMU<sup>238</sup> hanno diritto a un lotto per ogni azione e, a seconda della quantità di sottoscrizioni, hanno la precedenza nella scelta delle aree migliori, prospicienti alla strada principale, mentre chiunque può comprare i lotti dalla società pagando in contanti (anche a rate) o attraverso permuta e promesse di vendita. Per esempio, nel 1895<sup>239</sup> José de Lugue y Martínez acquista sei lotti nella *manzanas* 99, un terreno che rientrava tra le proprietà dei marchesi di Canillejas e Torrecillas già acquisito dalla *Compañía*, per 344,20 pesetas. José de Lugue y Martínez può entrare in possesso dell'area dando alla CMU 1000 pesetas in contanti, oppure rateizzando il pagamento in un anno per 1100 pesetas, cinque anni per 2500 pesetas, dieci anni per 3000 pesetas, vent'anni per 4000 pesetas. La CMU incentiva il saldo in contanti per aumentare immediatamente la liquidità del capitale societario disponibile e procedere con i lavori di infrastrutturazione, prevedendo anche un pagamento dilazionato che tiene conto dell'aumento di valore esponenziale dell'area interessata dalla futura costruzione della Ciudad Lineal. Nel 1895<sup>240</sup> tra le *manzanas* più richieste vi sono le numero 97, 98, 99 e 100

---

234. SORIA Y MATA, *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid*, cit., pp. 10-11.

235. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 11.

236. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Octava*, 6/7/1894, pp. 12-13, n. 7.

237. *Plano general de la primera barriada y sus inmediaciones en los términos municipales de Canillas, Canillejas, Chamartín de Rosa y Madrid. Por Don Vicente Muzás del Pintado*, in «*La Ciudad Lineal*», I, número extraordinario: *La fiesta del Árbol*, 28/11/1897.

238. Ibidem. Gli azionisti che sottoscrivono una sola azione possono beneficiare di un lotto in affaccio alla strada posteriore (20 per 10 metri); due azioni danno diritto a un lotto sulla calle trasversale (20 per 40 metri); mentre ai sottoscrittori di tre o più azioni si concede un terreno prospiciente alla calle principal (20 per 60 metri). Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 113.

239. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 25ª*, 29/1/1895, pp. 38-41. José de Lugue y Martínez acquista sei lotti nella *manzana* 99 (lettera A numeri 1,2,3 lettera B numeri 1,2,3) per un totale di 1980 metri quadrati.

240. Ibidem. Sebastian Cobo acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 50,55 pesetas) nella *manzana* 97 (lettere C-D, numero 15) per un totale di 385 metri di superficie a 250 pesetas in contanti (625 in 5 anni, 750 in 10, 1000 in 20). Sebastian Baidés acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 104,04 pesetas) nella *manzana* 97 (A, 14 e 15) di 800 metri di superficie a 750 pesetas (1500 in 5 anni, 2250 in 10 e 3000 in 20). Diego Ayllón acquista un lotto (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprato dalla società per 132,61 pesetas) nella *manzana* 97 (B, 15) di 400 metri quadrati a 250 pesetas (venduto a rate in 20 anni per 2000 pesetas, in 5 anni a 625, in 10 a 750 e in 20 anni a 1000). Gli stessi acquirenti Sebastian Cobo e Diego Ayllón

come testimonia la compravendita del notaio Federico Plana<sup>241</sup>, socio della società<sup>242</sup>, che acquista quattro lotti (1600 metri quadrati) nella *manzana* 98. L'area, già di proprietà della marchesa di Canillejas, è precedentemente acquistata dalla CMU per 210,08 pesetas e rivenduta a rate sempre con la possibilità di estinguere il debito in cinque, dieci o venti anni. Questi primi investimenti garantiscono un guadagno sufficiente alla messa in moto della macchina linealista solo grazie all'intervento di nobili e borghesi, nonostante l'intento di costruire una città per tutte le classi sociali e tutte le tasche.

Dato il ritmo<sup>243</sup> dei primi anni, nel 1897 è pubblicato su "La Ciudad Lineal"<sup>244</sup> il piano topografico redatto da Vicente Muzás del Pintado [Fig. 33]: un progetto coerente alle indicazioni del fondatore, che illustra la prima *barriada* della città lineare, estesa per cinque chilometri, dalla *carretera* di Aragón a sud al *pinar* di Chamartín a nord. Si tratta di un piano poco dettagliato dove sono indicate e numerate le *manzanas*, affiancate alla *calle principal*, dalla 68 (dal *camino* della Cuerda, nel municipio di Chamartín) alla 100 (in corrispondenza del *barrio* della Concepción e della *carretera* di Aragón), passando per i terreni di Canillas e Canillejas. La preesistente strada di Hortaleza, all'altezza delle *manzanas* 79 e 80, influisce sul posizionamento del primo *hotel* della Ciudad Lineal inizialmente progettato come abitazione che diventa la sede societaria della CMU. A parte questo incrocio, il piano cerca di evitare che le intersezioni con le strade esistenti diventino punti nodali del nuovo insediamento, andando ad annullare la natura lineare dello sviluppo urbano<sup>245</sup>. Tra le prime *manzanas* a essere messe in vendita vi sono quelle dalla 68 alla 80, tra il *camino* della Cuerda e la *carretera* di Hortaleza,

---

comprano insieme tre lotti della *manzana* 97 (B-C-D, 14) a condizioni analoghe. Enrique Miravé acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 105,04 pesetas) nella *manzana* 97 (A-B, 13) di 800 metri quadrati, venduti a rate in 20 anni a 1560 pesetas, 1140 pesetas in 10 anni o 945 pesetas in 5. Salvador Benjunca acquista quattro lotti (già di proprietà delle marchese di Canillejas e Torrecillas, comprati dalla società per 160,14 pesetas) nella *manzana* 100 (A-B, 1 e 2) di 1600 metri quadrati, venduti a rate in 20 anni per 4000 pesetas, o 10 anni a 3000 pesetas o 2500 pesetas in 5 anni. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión* 26<sup>a</sup>, 5/2/1895, pp. 41-42. Manuel Martínez Santos acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 105 pesetas) nella *manzana* 99 (F, 14 e 15) di 800 metri quadrati, venduti a rate in 20 anni per 1125 pesetas. Beníña Rodríguez acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 105 pesetas) nella *manzana* 98 (D, 14 e 15) di 800 metri quadrati, venduti a rate in 20 anni per 1920 pesetas. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión* 27<sup>a</sup>, 14/2/1895, pp. 43-44. Joaquín Ruiz de la Vinuela acquista due lotti (già di proprietà della marchesa di Canillejas, comprati dalla società per 105 pesetas) nella *manzana* 98 (G, 14 e 15) di 800 metri quadrati, venduti a rate in 20 anni per 1440 pesetas. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión* 38<sup>a</sup>, 26/6/1895, pp. 61-63. Joaquina Esriche acquista sei lotti (già di proprietà del conte di Belchite e del marchese di Portugaleta, comprati dalla società per 307,2 pesetas) nella *manzana* 95 (A-B-C, 1 e 2) di 2400 metri quadrati, venduti a rate mensili di 7,50 pesetas per un totale di 1500 pesetas. Antonia García Sánchez acquista quattro lotti (già di proprietà del conte di Belchite e del marchese di Portugaleta, comprati dalla società per 307,2 pesetas) nella *manzana* 95 (A-B, 3 e 4) di 1600 metri quadrati, venduti a rate mensili di 5 pesetas per un totale di 1000 pesetas. Juan Rodríguez Calvente riscatta il lotto in diritto alla sottoscrizione della sua azione n. 535 nella *manzana* 96 (F, 14).

241. Numerosi atti della CMU sono sottoscritti dal notaio Federico Plana come la cessione di sei lotti a favore di Hilarión González del Castillo il 16 maggio 1905 (*Nuestra noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 77, 20/5/1900, p. 2); oppure la fondazione il 2 novembre 1902 della *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal* («La Ciudad Lineal», VI, 145, 20/11/1902, p. 5).

242. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión* 83<sup>a</sup>, 30/11/1896, pp. 144-145; *Nuestra noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 69, 20/2/1900, p. 1.

243. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Secunda*, 28/3/1894, pp. 3-4, n. 1; *Sesión* 25<sup>a</sup>, 29/1/1895, pp. 38-41.

244. *Plano general*, cit.

245. Nell'agosto del 1894 è aperta la maglia viaria in sostituzione al camino de la Cuerda. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión* 11<sup>a</sup>, 15/8/1894, pp. 17-18.





34. Escuela Superior de guerra, Promoción de 1907, [stralcio] plano de la Ciudad Lineal en escala de 1:5000, efectuado por los oficiales alumnos de 1er año en las prácticas de topografía del mes de mayo 1908. Disposizione dei terreni della CMU tra i confini municipali di Canillejas, Canillas e Chamartín de la Rosa, a est del barrio di Prosperidad (APCMU, Miscellanea).



35. Escuela Superior de guerra, Promoción de 1907, [ingrandimento in prossimità della manzana 89, del parque de diversiones e dell'Hotel Rubin] plano de la Ciudad Lineal en escala de 1:5000, efectuado por los oficiales alumnos de 1<sup>er</sup> año en las prácticas de topografía del mes de mayo 1908 (APCMU, Miscellanea).

se ve con entera claridad el porvenir y se asegura con matemática certeza, con fe humana y racional»<sup>250</sup>. Con il solito tenore autocelebrativo e propagandistico, Arturo Soria y Mata procede a illustrare i benefici della Ciudad Lineal in termini di risparmio economico, miglioramento della qualità di vita, riduzione del pericolo d'incendio. Il tutto è messo in contrapposizione a Madrid, specialmente dal punto di vista economico: il basso costo della vita è dovuto anche ai ridotti tassi d'interesse d'acquisto di una casa nella Ciudad Lineal rispetto all'affitto di un alloggio nella capitale. Soria, inoltre, sostiene che sia molto più conveniente costruire una città da zero piuttosto che risanarne una consolidata e che le operazioni di sventramento, i grandi allineamenti, la *gran vía* e i *passages* non siano altro che *remiendos*<sup>251</sup>, dei "rattoppi". Una posizione estremamente forte e in contrapposizione alle operazioni di risanamento che si stanno portando avanti in Spagna come nel resto d'Europa, dettata, forse, dall'assoluta devozione di Soria alla propria stessa teoria che gli fa perdere di vista la complessità del sistema urbano. La città ereditata dal passato, al passaggio tra Otto e Novecento, indubbiamente è ancora altamente popolata e manchevole, spesso, di garanzie igieniche, ma è limitante ridurre secoli di stratificazione architettonica e storia urbana a un manufatto meritevole solo di abbandono su cui ogni tipo di intervento perde di significato. Tuttavia, la rottura con il passato è tipica delle "città ideali": il progetto urbano *ex novo* rifiuta il contatto e la continuità spaziale con la città consolidata, da cui ci si vuole distaccare fisicamente e formalmente.

L'*house organ* sponsorizza regolarmente i prezzi dei terreni e nel 1902<sup>252</sup> sono indicate le sei diverse categorie e i relativi costi – totali e le quote mensili – che variano a seconda della posizione e della grandezza: da 5000 pesetas (o 25 pesetas al mese) per lotti di 1200 metri quadrati in angolo tra *calle principal* e *calle trasversal* a 1000 pesetas (oppure 5 pesetas al mese) per lotti di 400 metri quadrati sulla *calle posterior*. I lotti si saturano lentamente, ma con costanza, e a partire dal 1903<sup>253</sup> il prezzo di quelli rimasti, rateizzabile in vent'anni, aumenta: lo stesso lotto di 400 metri quadrati sulla *calle posterior* che nel 1902 è venduto a 1000 pesetas, l'anno successivo costa 1250 oppure 5,60 pesetas al mese; e in proporzione anche tutti gli altri terreni rimasti. Nel 1904<sup>254</sup> le quattro attività statutarie della CMU – compravendita dei terreni, approvvigionamento idrico, costruzione della strada ferrata e di abitazioni private – hanno permesso la costituzione della prima *barriada* di cinque chilometri. Inizia così a prendere forma quel "nastro" di terreno dove la strada principale di quaranta metri e le vie trasversali di venti scandiscono blocchi geometrici dalle dimensioni diverse (40-60 mila metri quadrati) [Figg. 36-37]. La maggior parte delle *manzanas* a dieci anni dalla fondazione della CMU è venduta – a rate o completamente –, grazie anche all'assegnazione di un lotto a ogni azionista, e si è conclusa la canalizzazione per la fornitura d'acqua dal canale Lozoya. La ferrovia lungo la *calle principal* raggiunge Las Ventas e Chamartín, nodo che permette il collegamento diretto con la capitale fino a Cuatro Caminos, e sono costruite 180 residenze private, quasi tutte abitate con continuità durante l'anno.

---

250. Ibidem.

251. Ibidem, p. 2.

252. «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30/4/1902, p. 12.

253. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 126, 10/5/1902, p. 5; n. 149, 30/12/1902, p. 6.

254. *Nuevas barriadas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 191, 29/2/1904, p. 2.

Data la grande soddisfazione per i risultati ottenuti, la *Compañía Madrileña de Urbanización* decide nel 1904 di procedere con la costruzione di altre *barriadas*: l'estensione a sud verso Vicálvaro e a nord verso Fuencarral permetterà di aggiungere altri "tasselli" per il completamento – previsto dai linearisti a distanza di tre o quattro anni – del progetto integrale di cinquanta chilometri. Nell'ottica della società queste prime tre *barriadas* arriveranno a costituire un unico settore urbano lineare, il cui viale centrale di oltre sedici chilometri potrà essere un rigoglioso polmone verde, estremamente utile alla popolazione madrileña e capace di mitigare il clima della capitale.

La compravendita dei terreni prosegue negli anni successivi e nel 1907<sup>255</sup> il direttore propone l'acquisto di un'area presso Barajas, sulle rive del fiume Jarama, per la costruzione di un «*parque a la americana con toda clase de diversiones*» che possa avviare le costruzioni di una seconda Ciudad Lineal. Arturo Soria y Mata sa che il verde è un efficiente attivatore economico: oltre che migliorare le condizioni climatiche e igieniche, la presenza di un parco – come quella di architetture per il tempo libero – garantisce un aumento del valore dei terreni. Nonostante l'ottimismo, serviranno diversi anni perché si possa continuare il progetto linealista su larga scala: solo dopo la vendita di tutti i lotti della prima *barriada* si inizia a discutere più pragmaticamente<sup>256</sup> dell'inizio dei lavori – apparentemente più facili – nel secondo settore, dalla *carretera* di Aragón a Vicálvaro e Vallecas. La *barriada* di Canillejas è realizzata a partire dal 1908<sup>257</sup> attraverso la vendita di lotti scontati destinati agli azionisti e ai dipendenti della CMU nel caso in cui sottoscrivano il contratto per costruire la propria abitazione o inizino la piantumazione di vegetazione entro la fine dello stesso anno. L'azienda è estremamente attenta alle modalità di vendita<sup>258</sup>: una volta consultata la planimetria presente negli uffici della CMU, l'acquirente sceglie il lotto dopo essere stato accompagnato da un dipendente al terreno prescelto; successivamente è firmato il contratto e pagata la prima mensilità che sancisce la proprietà del nuovo cliente. Con il passare degli anni cambiano le condizioni di vendita dei lotti: nel 1911 è possibile acquistare dalla *Compañía* non meno di tre lotti sulla *calle* principale, due sulla trasversale e uno sulla posteriore. Il pagamento in contanti continua a essere incentivato attraverso lo sconto del dieci per cento sia se si paga alla stesura del contratto, sia se si decide di saldare il totale in un secondo momento. La forza della teoria linealista per una città "vertebrata", la cui fondazione si deve allo sviluppo della rete ferroviaria, pare affievolirsi a favore degli interessi economici della CMU. La *barriada* di Vicálvaro perde<sup>259</sup> l'andamento lineare del disegno della città e l'urbanizzazione sembra derivare solo dalla casuale compravendita dei terreni [Fig. 38].

---

255. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 263*, 23/9/1907, pp. 50-51, n. 7.

256. Pascual LÓPEZ, *La segunda barriada de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 350, 10/8/1908, pp. 901-903.

257. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XII, 347, 10/7/1908, pp. 864-865.

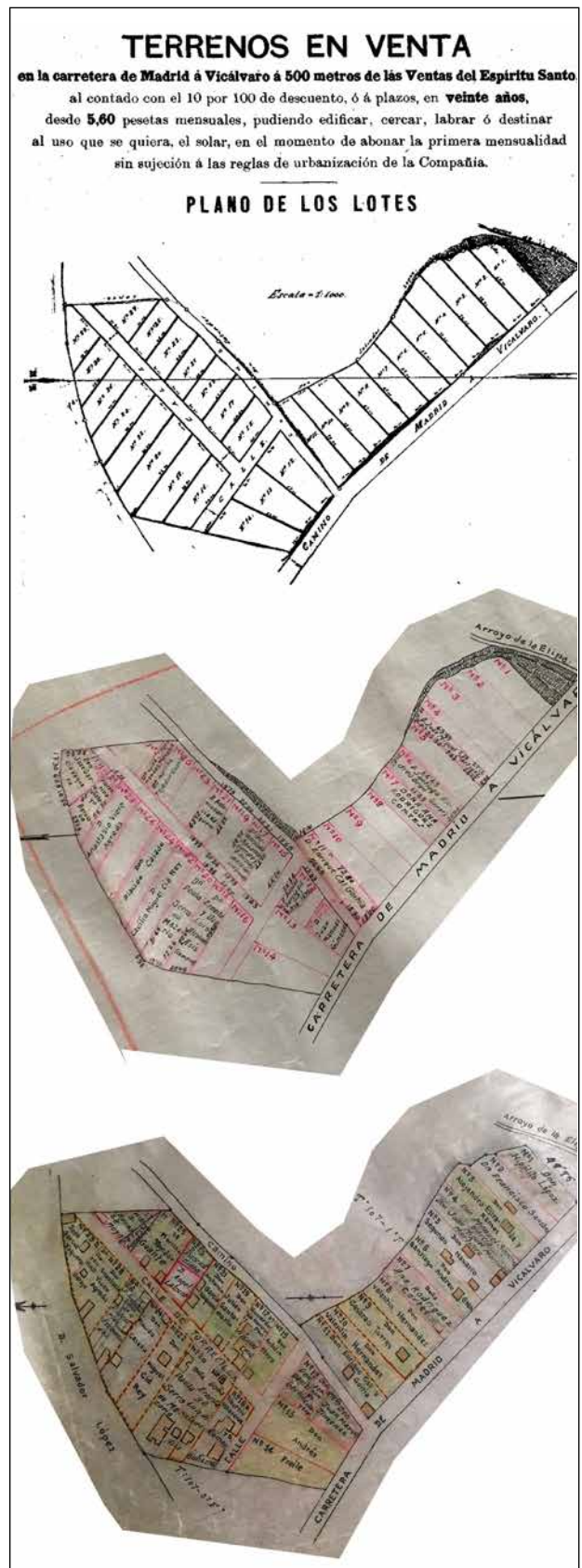
258. *Ibidem* e CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 43-44.

259. «La Ciudad Lineal», V, 113, 5/11/1901 e XIX, 576, 30/11/1914, p. 262; APCMU, *Miscellanea*, [post 1908] e *Terrenos*, [1930].





38. Piano dei lotti in vendita sulla carretera da Madrid a Vicálvaro a 500 metri dalla Ventas del Espiritu Santo e delle planimetrie con l'indicazione dei proprietari (Elaborazione dell'autrice sulla base di "La Ciudad Lineal", anno V, n. 113, 5 novembre 1901; APCMU, Miscellanea, post 1908; APCMU, Terrenos, 1930).



## 2.2. L'infrastrutturazione del territorio

Il progetto della Ciudad Lineal è fortemente condizionato dall'accesso ai servizi urbani: l'infrastrutturazione del territorio non è solo essenziale alla costruzione della città, strumento fondamentale per la trasformazione del paesaggio da rurale a urbano, è soprattutto un aspetto cruciale dell'intero progetto di Arturo Soria y Mata. Sia la teoria che il cantiere sono retti da quella che Soria chiama "spina dorsale" – canalizzazioni e trasporti – su cui si predispone il tessuto residenziale [Figg. 39-40]. Un'idea certamente originale dal punto di vista formale, ma che non si allontana di molto da quello che sta succedendo – o che è già successo – nella maggior parte delle città occidentali: in Spagna, come nel resto d'Europa, l'impiantistica entra sulla scena urbana per migliorare le condizioni di vita della popolazione. I "servizi a rete" a partire della seconda metà dell'Ottocento si compongono di condotte e canalizzazioni che corrono nel sottosuolo ricalcando la rete stradale, preesistente o di nuova fondazione, orientando le future espansioni. Alla città di superficie è contrapposta una dimensione sotterranea, tanto invisibile quanto indispensabile al funzionamento della città contemporanea. Sulla scia delle inchieste sanitarie, la normativa statale – il cui primato va all'Inghilterra – deve rispondere alle imprescindibili norme di igiene attraverso la realizzazione di sistemi di fornitura di acqua e luce, fognature e trasporti.

L'andamento regolare del tracciato urbano di insediamenti come la città lineare, gli *ensanches*, gli ampliamenti ottocenteschi europei, agevola certamente le opere d'infrastrutturazione: la geometria facilita la canalizzazione per la fornitura di acqua e gas, l'installazione – o adeguamento – del sistema fognario, ma anche l'introduzione dei nuovi mezzi di trasporto pubblico. Nella città immaginata e realizzata da Soria y Mata lo sviluppo, sia nella teoria che poi nella pratica, parte dall'asse baricentrico che deve accogliere la strada ferrata e le condutture di acqua, gas, elettricità, telegrafo e telefono. Dopo l'acquisizione dei terreni, i primi passi dell'urbanizzazione della Ciudad Lineal sono mossi forzatamente in direzione dell'infrastrutturazione di un'area pressoché priva di qualsiasi servizio e le opere di spianamento sono seguite dalla costruzione delle strade e degli impianti per la fornitura di acqua potabile. L'intento è quello di collocare lungo la *calle* principale la canalizzazione per la distribuzione dell'acqua estratta dal *canal* del Lozoya per trasformare in pochi anni le aride lande dei dintorni di Madrid in un paesaggio di boschi e *boulevard* con condizioni igieniche migliori di quelle della capitale. Inoltre, il progetto della strada ferrata lungo la *calle* principale prevede il collegamento alle altre tranvie in modo da garantire alle famiglie che sceglieranno di vivere nella Ciudad Linea, in abitazioni isolate comprando un terreno a un prezzo migliore rispetto alla città oltre che rateizzato, un sistema di trasporto pubblico verso Madrid e i rispettivi luoghi di lavoro.

La rivista "La Ciudad Lineal" è, tra l'altro, lo strumento che permette di tenere aggiornati i lettori sullo stato di avanzamento dei lavori promossi dalla *Compañía Madrileña de Urbanización*; ma, in alcuni casi, le pagine del periodico accolgono i desiderata della società. Per esempio, sul numero straordinario pubblicato in occasione della prima *Fiesta del Árbol*<sup>260</sup> si elencano le

---

260. *En el año próximo*, in «La Ciudad Lineal», I, *número extraordinario: La fiesta del Árbol*, 28/11/1897, p. 2.

ambiziose opere in programma per l'anno seguente (il 1899): concludere il tratto di *calle principal* tra le *carreteras* di Aragón e Hortaleza, posizionare i binari per il collegamento con la *tranvía del Este*, sollecitare la concessione per l'allacciamento alle linee già esistenti, acquistare le prime carrozze, sostituire la canalizzazione troppo stretta già posizionata dalla *manzana 91* alla *carretera* di Aragón con una più ampia. In merito alle tubature idriche, Manuel Cano y León, ingegnere, azionista e membro del *Consejo de Administración* della società, nel 1894<sup>261</sup> presenta dubbi sul dimensionamento e mette in guardia il direttore: il risparmio in impiantistica non è sinonimo di efficienza. La lezione di Cano non è mai completamente interiorizzata dalla CMU, a causa delle esigue risorse disponibili, ma anche perché spesso si persegue la strada della quantità a scapito della qualità, nonostante il processo di infrastrutturazione della Ciudad Lineal venga penalizzato dalla complessa macchina burocratica spagnola.

### La rete idrica: approvvigionamento e smaltimento

Il collegamento con l'acquedotto e la somministrazione dell'acqua corrente a ogni edificio è un tema centrale della città del XIX secolo, e uno dei primi problemi con cui si deve confrontare la *Compañía Madrileña de Urbanización*, inizialmente risolto con l'acquisizione di un terreno provvisto di pozzo<sup>262</sup> d'acqua presso il *barrio* della Concepción. Fermín Hernández Iglesias, presidente della società, è incaricato di studiare un progetto di legge da presentare al governo madrileno per chiedere l'autorizzazione a prelevare l'acqua, in eccesso al sostentamento della capitale, dal canale Isabella II in corrispondenza del *pueblo* di Fuencarral. In un secondo momento, il compito di confrontarsi con il *Ministerio de Fomento* – gestore del canale – per individuare l'approccio migliore per ottenere la concessione<sup>263</sup>, è affidato a Mariano Belmás. La vicenda mette in luce un atteggiamento di Arturo Soria y Mata decisamente ambiguo dettato da inesperienza in materia o, forse, da interessi economici. Nel 1893, prima della fondazione della CMU, Soria aveva già chiesto al *Ministerio de Fomento* la somministrazione al minor prezzo possibile di 200 ettolitri al minuto dal canale Lozoya. Una domanda<sup>264</sup> considerata illecita: di fatto Soria richiede di sottrarre una notevole quantità di acqua da quella destinata a Madrid per rivenderla, per usi domestici, produttivi e industriali, in altre località. Il *Ministerio de Fomento* respinge l'istanza non solo per la posizione della Ciudad Lineal, esterna al limite municipale, ma anche per ragioni economiche e quantitative: Arturo Soria chiede sostanzialmente la gratuità del servizio per la somministrazione di circa un terzo del consumo totale di Madrid, rompendo il concetto di equilibrio tra numero di utenti e quantità di risorse a disposizione.

Una mole ritenuta<sup>265</sup> sproporzionata sia in relazione al numero dei possibili futuri abitanti dell'area che all'intero progetto per la città lineare.

---

261. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12, n. 4; *Octava* 6/7/1894, pp. 12-13, n. 2; *Novena*, 13/7/1894, pp. 14-15, n. 3.

262. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Secunda*, 28/3/1894, pp. 3-4, n. 2; *Tercera*, 7/4/1894, pp. 4-5.

263. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Cuarta*, 27/4/1894, pp. 5-7, n. 4.

264. AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Negocio de Agua, Canal de Isabel II, lejtatos 104, n. 15. Expediente promovido por Don Arturo Soria y Mata para suministro de agua al termino de Fuencarral para abastecimiento y otros servicios, 20/5/1893.*

265. Ibidem, lettera del 31 maggio 1893 dell'*Ingeniero Director*.



La CMU persevera: nel giugno del 1894<sup>266</sup> Enrique de Rojas è incaricato di uno studio alternativo per la distribuzione dell'acqua attinta dal *canalillo* del Lozoya, nei pressi del *arroyo* Abroñigal, ed è autorizzata la messa in opera di un macchinario collegato al pozzo del *barrio* della Concepción costruito secondo le indicazioni di Mariano Belmás. Il cantiere procede durante il 1894<sup>267</sup>, ma con l'avvio dei lavori di urbanizzazione, diventa sempre più urgente portare l'acqua in direzione dei nuovi terreni della CMU. L'attenzione è allora rivolta verso un'opera idraulica secondaria del canale Isabella II: l'*acequia del Este*, un canale d'irrigazione a cielo aperto alimentato dal fiume Lozoya, potrebbe risolvere i problemi di approvvigionamento idrico. La richiesta ripresentata al *Ministerio de Fomento* questa volta è accolta<sup>268</sup> pur evidenziando incongruità di carattere legale e amministrativo. Dal punto di vista normativo, le leggi dello Stato spagnolo non consentono a un privato, Arturo Soria in rappresentanza di una società per azioni, di distribuire l'acqua a cittadini di municipi diversi, poiché sarebbe una vera e propria autorizzazione a rivenderla a suo favore. In altre parole, come il Comune di Madrid si occupa dei servizi per la fornitura idrica ai consumatori che ne hanno fatto direttamente richiesta, allo stesso modo Arturo Soria può distribuire l'acqua dall'*acequia* e far pagare per questo servizio, ma la domanda deve essere presentata dagli stessi consumatori. Le questioni amministrative riguardano il ruolo di Arturo Soria: il leader della *Compañía Madrileña de Urbanización*, in qualità di gestore del servizio dovrebbe esserne anche garante per la corretta distribuzione, senza che la direzione del canale possa verificarne la qualità. Il *Ministerio de Fomento* accoglie la domanda, pur non perdendo l'occasione di denunciare tutte le incongruenze di un'istanza presentata frettolosamente o maliziosamente. Soria y Mata dichiara di riservare l'acqua dell'*acequia* ai fini agricoli (assicurandosi il prezzo più basso stabilito dal *Reglamento de Acequias*), e di servirsi del pozzo aperto nel quartiere della Concepción o di corsi d'acqua sotterranei per le necessità domestiche (che avrebbero un prezzo maggiore). Per ovviare a questa possibile truffa ai danni dello Stato, la direzione del canale Lozoya concede l'acqua richiesta sotto condizione del pagamento massimo consentito dalla legge. Nel settembre 1894, dopo l'acquisizione dei terreni per l'installazione di depositi, canalizzazioni e macchinari necessari, la compagnia ottiene<sup>269</sup> dalla *Dirección General de Obras Públicas* la concessione per i 1500 metri cubi d'acqua al giorno, successivamente modificato a 4000 metri cubi al giorno, dal *canalillo* del Lozoya in prossimità del Ventorro de Chaleco. Prima di procedere con lo studio esecutivo, il progetto d'estrazione dall'*acequia* orientale del canale Isabella II (una delle due diramazioni del *canalillo*

---

266. Durante la sessione del consiglio, Belmás chiede di consultare i disegni, prima dell'approvazione del progetto; tuttavia, data l'urgenza la richiesta gli viene negata e al momento della votazione per l'approvazione Belmás si astiene dal voto. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Quinta*, 1/6/1894, pp. 7-8.

267. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12; *Octava*, 6/7/1894, pp. 12-13; *Novena*, 13/7/1894, pp. 14-15, n. 3; *Decima*, 27/7/1894, pp. 16-17; *Sesión 13ª*, 7/9/1894, p. 21; *Sesión 16ª*, 22/9/1894, pp. 23-24.

268. AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Negocio de Agua, Canal de Isabel II, lejtatos 366, n. 44. Expediente promovido por Don Arturo Soria que pide agua de la acequia del Este para riego de terrenos de la Ciudad Lineal, Madrid, 20/8/1894*; APCMU, *Sesiones del Consejo de Administración, Actas*, Vol. 1, *Sesión 19ª*, 18/10/1894, pp. 27-28, n. 5.

269. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 47; MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 117.

alimentato dal fiume Lozoya) di Manuel Cano (ottobre 1894)<sup>270</sup> è sottoposto ai proprietari terrieri di Canillas, Hortaleza, Chamartín e Concepción perché possano essere raggiunti dalle canalizzazioni<sup>271</sup> della *Compañía Madrileña de Urbanización*. Grazie alle adesioni<sup>272</sup>, la progettazione continua nella primavera del 1895<sup>273</sup> [Fig. 41] fino all'approvazione finale del *Ministerio de Fomento* nel giugno seguente<sup>274</sup>. Dopo due anni di negoziati, progetti riveduti e corretti<sup>275</sup>, nel novembre del 1896<sup>276</sup> arriva l'approvazione ufficiale della *Dirección General de Obras públicas* per l'allacciamento al fosso di irrigazione del canale Isabella II. La CMU paga l'acqua attinta attraverso il Lozoya dal canale Isabella II «*por contador y a caño libre*»<sup>277</sup> e la conduce tramite tubazioni di 800 metri di lunghezza e 25 di diametro al deposito di loro proprietà, capiente 600 metri cubi. Da questo serbatoio principale, l'acqua arriva a quelli più capillari per raggiungere<sup>278</sup> la *calle principal* e le *calles transversales* tramite una *casa de máquinas*<sup>279</sup>: un edificio tecnico, realizzato a partire dal 1896 in prossimità della *carretera* di Hortaleza nella *manzana* 79, una delle opere più importanti<sup>280</sup> della CMU per la sua fondamentale funzione, ma anche per il cospicuo costo. I lavori procedono a un ritmo sostenuto e l'allacciamento alla rete idrica è inaugurato solennemente il 28 novembre 1897<sup>281</sup>, in occasione della prima *Fiesta del Árbol*, evento che celebra la capacità di questa giovane società di trasformare un territorio arido grazie all'irrigazione: l'acqua permette l'indispensabile piantumazione delle specie vegetali e, quindi, l'urbanizzazione dell'area.

I primi successi della CMU sembrano giovare di un pur labile consenso della pubblica amministrazione. Diego Arias de Miranda, direttore generale de *Obras Públicas*, nel 1898<sup>282</sup> invita il direttore del canale Isabella II a concedere l'acqua richiesta da Soria y Mata al prezzo più basso possibile. L'istanza è respinta per la posizione della Ciudad Lineal al di fuori dei limiti municipali di Madrid, creando un precedente per declinare le richieste di qualsiasi Comune esterno alla capitale, ostacolando le indicazioni dello stesso direttore per lo sviluppo agricolo. Da quanto riportato, Arias de Miranda sembra sostenere le iniziative della CMU anche perché ritiene che

270. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 18ª*, 8/10/1894, pp. 25-26, n. 2.

271. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 19ª*, 18/10/1894, pp. 27-28, n. 5.

272. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 20ª*, 10/11/1894, pp. 28-29.

273. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 29ª*, 4/11/1895, pp. 45-47, n. 4; *Sesión 30ª*, 22/3/1895, pp. 47-49, n. 5.

274. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 38ª*, 26/6/1895, pp. 61-63.

275. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 54ª*, 18/3/1896, pp. 91-93, n. 5.

276. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 79ª*, 9/11/1896, pp. 136-138.

277. La CMU si incarica dei costi per l'installazione fino alla facciata degli edifici e a seconda della posizione vigono tariffe diverse (100 pesetas per la calle principale, 75 per la trasversale e 50 per la posteriore); la canalizzazione interna è lasciata ai proprietari. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 47-48.

278. *Obras de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», I, 2, prima metà di giugno 1897, p. 1.

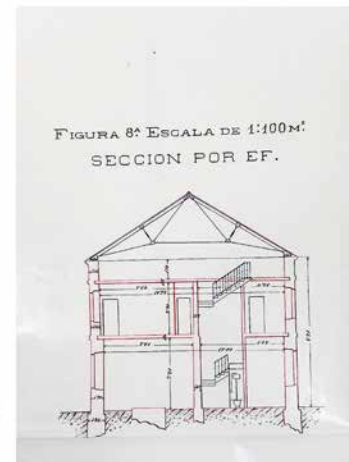
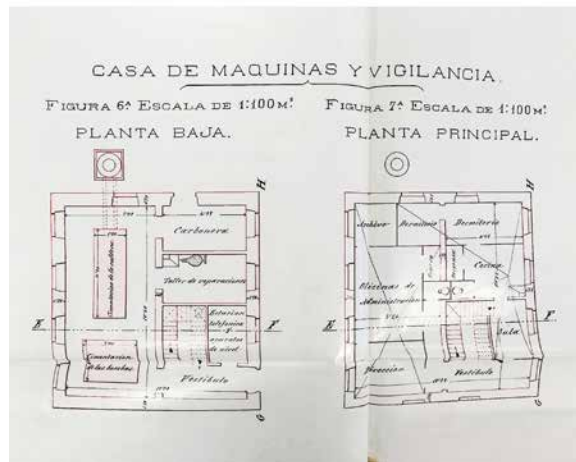
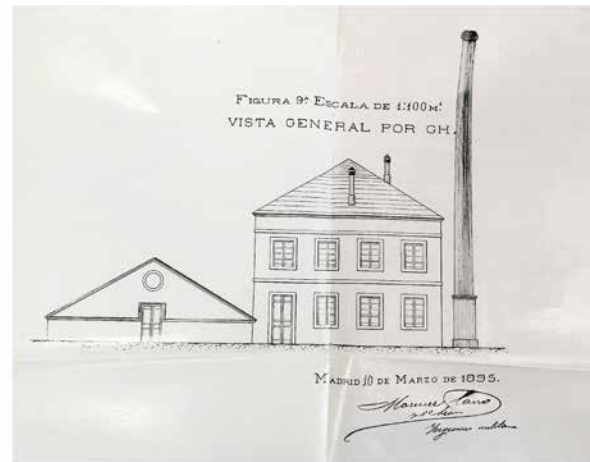
279. *Casa de máquinas*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 4; APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 57ª*, 8/6/1896, pp. 96-98, n. 1. Cfr. Alice POZZATI, *El querer hacer una ciudad sin agua no puede ser. Il collegamento alla rete idrica per una città di nuova fondazione: la Città Lineare di Madrid (1894-1966)*, in *Città che si adattano?/Adaptive cities?*, Torino (6-10 settembre 2022), III, pp. 549-558, AISU international, Torino 2024.

280. *Casa de máquinas*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 4.

281. «La Ciudad Lineal», I, *número extraordinario: La fiesta del Árbol*, 28/11/1897; *Casa de máquinas*, VII, 162, 10/5/1903, p. 4; APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 108ª*, 11/12/1897, pp. 188-189.

282. *Documentos Importantes. Dirección general de Obras Públicas, aguas*, in «La Ciudad Lineal», II, 20, prima metà di marzo 1898, pp. 1-2.

41. Manuel Cano y León (ingegnere militare), Proyecto de elevación y conducción de agua desde la acequia de riego del este a Chamartín, depósito y casa de máquinas y vigilancia. Stralci della tavola di progetto (AHMF, Dirección General de Obras Públicas, Negociado de Agua, Canal de Isabel II, lejtatos 366, tomo 3, Madrid 10 marzo 1895).



l'utilizzo delle opere secondarie del canale Isabella II non pregiudichi il sostentamento idrico di Madrid. La mediazione del direttore generale non incide sulla situazione, che rimane invariata fino a quando, nei primi mesi del 1900, José Lucini predispone un nuovo ambizioso progetto<sup>283</sup> di canalizzazione dai fiumi, ben più distanti, Guadalix e Jarama. Il piano<sup>284</sup>, presentato alla fine dell'anno, non va in porto e solo negli anni successivi le trattative tra CMU, *Dirección general de Obras Públicas*, *Ministerio de Fomento* e direzione del canale Isabella II permettono, infine, l'installazione delle tubazioni necessarie a coprire tutto il progetto per la città lineare, dal *barrio* della Concepción alla *carretera* di Aragón. Ancora nel luglio del 1902 è inviato alla *Dirección de Obras Públicas* un ulteriore piano di estensione della canalizzazione dal Lozoya per raggiungere i nuovi terreni acquistati dalla *Compañía* in prossimità della *carretera* di Francia e del *barrio* della Concepción. Anche se i lavori per l'approvvigionamento idrico continuano, tra *slalom* burocratici e necessità di finanziamenti, nel settembre del 1902 Arturo Soria si preoccupa di consigliare la costruzione di un pozzo privato in ogni *finca* della Ciudad Lineal:

283. *Abastecimiento de aguas*, in «La Ciudad Lineal», IV, 66, 5/1/1900, p. 1; José Lucini, *Anteproyecto de abastecimiento de aguas á la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», IV, 74, 5/5/1900, pp. 3-4.

284. *Canalización de los ríos Manzanares y Guadarrama*, in «La Ciudad Lineal», IV, 90, 5/12/1900, p. 2.

42. La casa de máquinas per la distribuzione dell'acqua dal Lozoya (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal, [1931]).



«[...] una pequeña cantidad de agua propia por pequeña que sea es convenientísima, es una riqueza fondo de reserva de mucha importancia en casos de epidemia, de incendio, de atranco del de contador, de rotura de tuberías, de helada de las mismas, de turbias y por último en el caso de que la suerte adversa obligue a economizar hasta el agua para lavarse»<sup>285</sup>.

Il pozzo sembra quasi un'assicurazione contro gli imprevisti che possono colpire il sistema idrico della Ciudad Lineal: l'invito potrebbe voler tutelare i consumatori o celare la consapevolezza di una precaria infrastrutturazione, costruita velocemente e al risparmio. Il cantiere delle opere di canalizzazione prosegue lentamente, ma con costanza, anche se nel 1911<sup>286</sup> è ancora pendente un progetto per il collegamento diretto al Jarama con acquedotto di proprietà della CMU, che permetterebbe di svincolarsi dal Lozoya e, quindi, dal Canal Isabel II e dai relativi costi di erogazione<sup>287</sup>. L'acqua e la ferrovia, quali elementi per trasformare *las materias primas in materia elaborada, urbanizada*, sono i fattori fondamentali per far aumentare il valore dei terreni, prima inappetibili perché privi di infrastrutturazione, della Ciudad Lineal. Inoltre, la rivendita dei servizi idrici e ferroviari è una delle principali attività economiche che garantiscono il sostentamento dell'azienda.

Se inizialmente, probabilmente per attirare investitori, Arturo Soria y Mata garantisce le stesse condizioni<sup>288</sup> concesse alla compagnia agli acquirenti,

285. Arturo SORIA, *Consejos*, in «La Ciudad Lineal», VI, 140, 30/9/1902, p. 6.

286. *Nuestras finca del Jarama. Agua propia elevada a la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 450, 30/5/1911, pp. 2617-2618.

287. AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Negociado de Agua, Canal de Isabel II, lejtatos 364, 25, Expediente relativo a autorización solicitada por la C.ía Madrileña de Urbanización, para cruzar el Canal con el ferrocarril de Fuencarral a Colmenar Viejo*, Madrid, 26/10/1907.

288. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 60ª*, 25/6/1896, pp. 101-103, n. 9 di 1.



nel 1901 la *Dirección general de Obras Públicas* definisce il costo di estrazione da sostenere da parte della CMU (5 centesimi di pesetas al metro cubo), la quale, con l'utilizzo di contatori<sup>289</sup>, rivende l'acqua ai consumatori a un prezzo più elevato (30 al metro cubo). La strategia degli sconti<sup>290</sup> è applicata anche in questo settore: agevolando i clienti con condizioni vantaggiose, i linealisti sperano che i consumi aumentino, favorendo la crescita del capitale sociale. L'accordo per la somministrazione dell'acqua stabilisce che siano pagati 30 centesimi di pesetas fino a dieci metri cubi per poi abbassare il costo a 15 centesimi; anche se la direzione del canale Isabella II prevede prezzi diversi a seconda dell'uso (agricolo, industriale o domestico), in seguito alle richieste della *Compañía Madrileña de Urbanización* il prezzo viene unificato nel 1901<sup>291</sup>.

La CMU, oltre a occuparsi dell'approvvigionamento idrico, deve anche preoccuparsi dell'annosa questione dello smaltimento delle acque reflue.

A queste date, nonostante l'urgenza dell'applicazione delle norme indicate e divulgate dagli igienisti, la maggior parte degli *Ayuntamientos* spagnoli<sup>292</sup> non ha la capacità economica di prevedere l'installazione di un *alcantarillado*, una rete fognaria [Fig. 43]. Del resto, a metà Ottocento, la stessa Madrid vede "risolto" il problema delle acque di scarico con pozzi neri ed è ancora in funzione il sistema di *colectores* fatto costruire da Carlo III; solo nel 1850 inizia l'aggiornamento della rete fognaria, composto da quindici nuovi *colectores ovoidales* ancora affiancati per decenni da centinaia di *pozos negros*<sup>293</sup>. Nel momento in cui Arturo Soria y Mata inizia lo sviluppo del proprio progetto, la letteratura e i professionisti hanno ormai capito il ruolo fondamentale all'interno della città contemporanea di un efficiente sistema di smaltimento e arrivano a distinguere la "casa insalubre" dalla "casa salubre" a seconda che sia o meno previsto il collegamento alla rete fognaria. Adeguare le abitazioni alle imprescindibili norme igieniche implica, quindi, la determinazione di accordi tra il privato costruttore e la pubblica amministrazione e la formulazione di una normativa adeguata. L'aggiornamento impiantistico, tuttavia, necessita di decenni perché venga risolto nelle città consolidate non solo spagnole, ma di tutta Europa. Mentre nei nuclei storici la costruzione o l'aggiornamento della rete fognaria deve interfacciarsi con le stratificazioni che nel corso dei secoli hanno densificato il sottosuolo urbano, in un insediamento di nuova fondazione come la Ciudad Lineal, la fognatura potrebbe essere messa in opera in parallelo alle altre infrastrutture. La città di Arturo Soria y Mata, tuttavia, ne è priva perché per tutta la sua vita il direttore rimarrà convinto dell'assoluta superiorità dei pozzi neri.

La ragione più che scientifica è, però, economica: tra tutte le opere urbanistiche a cui si dedica la CMU, la progettazione e la costruzione della fognatura sono completamente trascurate per mancanza di fondi. Inoltre, forse,

289. *Nuestra Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 108, 20/8/1901, p. 2; *Casa de máquinas*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 4.

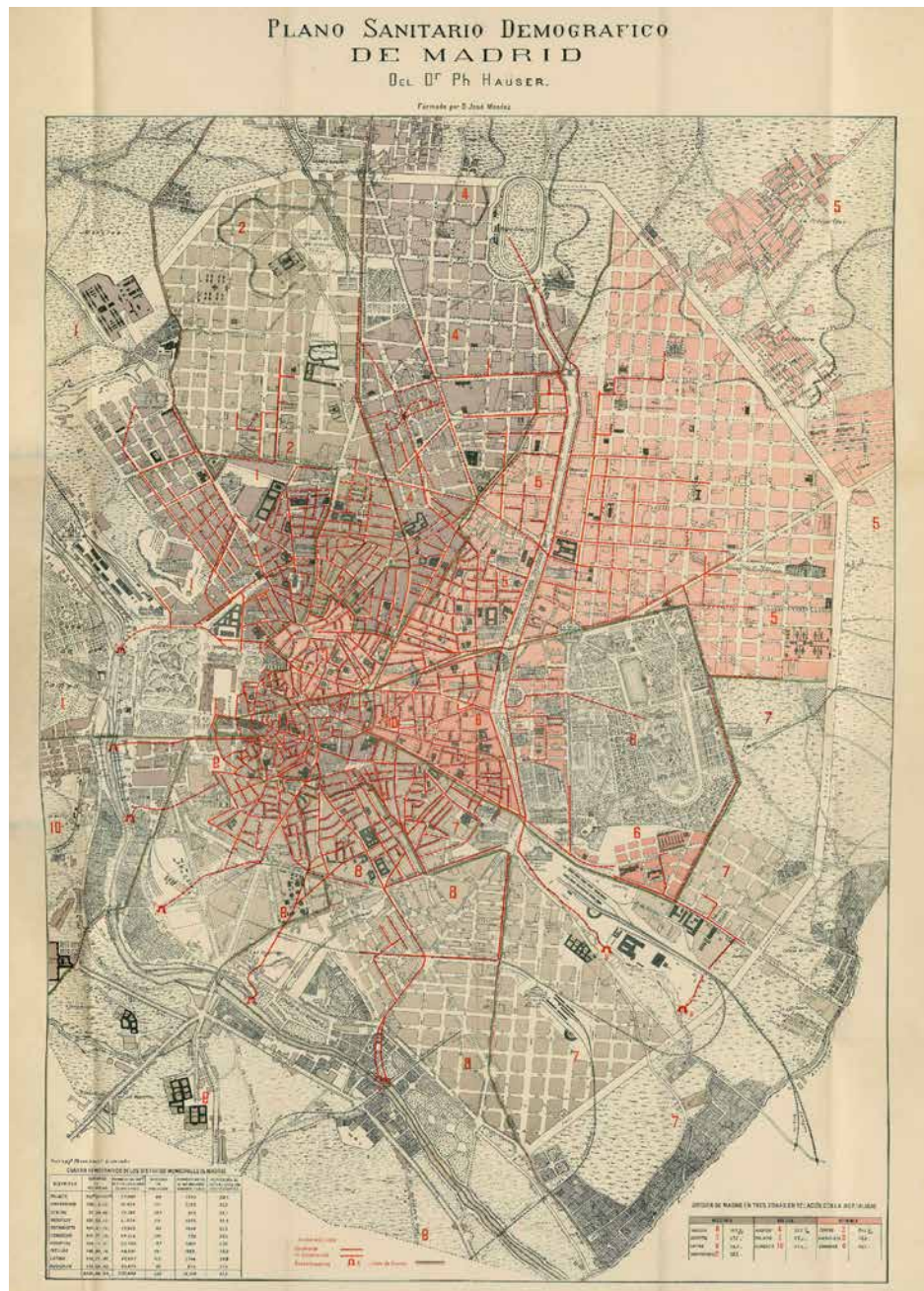
290. Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, seconda parte, in «La Ciudad Lineal», V, 99, 20/4/1901, pp. 1-2; CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 49.

291. Luis SORIA, *Agua. Una gran victoria*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20/2/1901, p. 1.

292. Francisco QUIRÓS LINARES, *Las ciudades españolas en el siglo XIX. Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon Planos de Francisco Coello*, Ámbito Ediciones, Valladolid 1991, p. 46.

293. Fernando DE TERÁN, *Madrid*, Editorial Mapfre, Madrid 1992, p. 196; IDEM, *Historia del urbanismo en España. Siglos XIX y XX*, vol. III, Cátedra, Madrid 1999, p. 64.

43. Philippe Hauser, *Madrid bajo el punto de vista médico-social su policía sanitaria, su climatología, su suelo e sus aguas, sus condiciones sanitarias, su demografía, su morbilidad y su mortalidad, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1902. La linea rossa continua indica lo stato delle opere per la fognatura eseguite, la linea rossa tratteggiate quelle in costruzione.*



la permanenza di pozzi neri a Madrid potrebbe aver indotto il direttore della CMU a pensare che i problemi igienici della capitale siano dovuti a sovrappopolazione e densità abitativa, e non a un sistema di smaltimento obsoleto. Questa decisione avrà certamente giovato al portafoglio societario, ma il prezzo è stato pagato in capitale umano: l'architetto Mariano Belmás, si allontana dalla CMU proprio a causa delle frizioni con Arturo Soria y Mata in campo igienistico<sup>294</sup>.

294. Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 122; SAMBRICIO, *Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal*, cit., pp. 38-49; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 86.

L'opinione di Soria y Mata – fortemente criticata da Belmás e disattesa dalla letteratura di settore – sembra essere condizionata dagli studi chimici di Luis Justo Villanueva (1874)<sup>295</sup> per l'utilizzo delle acque residuali come fertilizzanti. Considerando le idee progressiste di Arturo Soria y Mata sulla maggior parte dei temi di attualità riguardanti igienismo e salubrità sociale, la presa di posizione così netta e arretrata nei confronti della rete fognaria è decisamente contraddittoria. Pur conoscendo le sperimentazioni sulla doppia canalizzazione<sup>296</sup>, il direttore della *Compañía Madrileña de Urbanización* continua a prediligere i *pozos negros* sostenendo come risolutoria la possibilità di reimpiego delle materie fecali in una città a bassissima densità abitativa come la Ciudad Lineal. Soria cerca di giustificare la propria scelta dal punto di vista scientifico, ma in realtà la ragione<sup>297</sup> è puramente economica: la CMU non può far fronte all'ingente costo per una fognatura. L'unica soluzione, dunque, è quella di prevedere l'installazione in ogni proprietà di due pozzi separati: uno in comunicazione diretta con l'abitazione e l'altro nei pressi, utilizzabile al bisogno.

Nel momento in cui il primo pozzo raggiunge la capienza massima – secondo la previsione dei linealisti in due anni – viene chiuso il collegamento con la residenza, dopo averlo sigillato con calce e cenere<sup>298</sup>, e si apre quello del secondo pozzo. Una volta trascorso il tempo necessario, il materiale di scarto raccolto è utilizzato come fertilizzante. La convinzione sull'efficienza dei pozzi neri porta la CMU a considerare, ancora nel 1911, che grazie alla bassa densità abitativa, prima che si abbia bisogno della rete fognaria passerà un secolo e nel mentre gli studi sulle reazioni chimiche avranno *dissolto* i problemi derivanti dalle acque residuali. La propaganda volta all'autoaffermazione arriva, però, a divulgare considerazioni decisamente scorrette e prive di qualsiasi fondamento scientifico:

*«No se olvide que el alcantarillado es la ruina del presupuesto municipal y el vehículo de todas las infecciones y que las viviendas en las ciudades lineales con a modo de nidos humanos esparcidos en un frondoso bosque del cual ocupan una vigésima parte de la total superficie de fincas y de calles»<sup>299</sup>.*

Indubbiamente per le Municipalità – e, quindi, anche per una piccola società per azioni – sostenere gli oneri per la costruzione della rete fognaria è uno sforzo considerevole che spesso viene dilazionato in decenni per essere portato a termine; ma minare la fiducia dei lettori nei confronti della fognatura è uno dei numerosi stratagemmi – fallimentari – messi in atto dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* per attirare possibili acquirenti nella Ciudad Lineal.

---

295. Luis Justo VILLANUEVA, *Memoria que contiene los trabajos hechos acerca del aprovechamiento de las aguas que discurren por las alcantarillas de Madrid*, Est. Tipográfico de Eduardo Cuesta, Madrid 1874.

296. Per esempio su «La Ciudad Lineal» è ripubblicato Guillermo ORTEGA, *Las mejoras de Madrid: Plan de Alcantarillado*, in «La construcción moderna. Revista quincenal ilustrada», VII, 17, 15/9/1909, pp. 345-349.

297. *La Sociedad de Higiene en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30/4/1902, p. 1.

298. Manuel G. QUINTANILLA, *Higiene: La propiedad y los pozos negros e la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 232, 20/4/1905, pp. 3-4.

299. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 66.

## La rete ferrotranviaria

La forma della Ciudad Lineal è fortemente condizionata dalle linee ferrotranviarie che la collegano a Madrid. Nel progetto di Arturo Soria y Mata, la costruzione della città e della ferrovia viaggiano parallelamente per urbanizzare i dintorni della capitale e creare un habitat alternativo alla metropoli, ma nella realtà si verifica uno slittamento temporale [Fig. 44]. Tralasciando l'aspetto teorico, data la connessione intrinseca delle due attività commerciali, non è possibile indagare la realizzazione della città lineare senza approfondire l'attività che più demanda energie e risorse: la pianificazione e messa in servizio della ferrovia.

Dalla seconda metà del XVIII secolo, le opere sulle arterie di comunicazione delle città di antico regime sono parte integrante degli ampi programmi di abbellimento e aggiornamento dei grandi, ma anche medi, poli urbani di tutta Europa. È la classe borghese che evidenzia le nuove necessità per un cambiamento nel ritmo della vita: lo sviluppo della viabilità è spinto dal bisogno di accelerare gli scambi e gli spostamenti di merci, passeggeri o servizi postali attraverso la riduzione dei tempi, la frequenza e la regolarità dei trasporti. In Spagna<sup>300</sup>, a causa dell'instabilità politica ed economica, la costruzione prima di strade e poi di ferrovie procede lentamente fino alla metà dell'Ottocento, quando i contributi statali e l'intervento fondamentale degli *Ingenieros de Caminos* permettono di aumentare la media annuale. Le dinamiche del territorio spagnolo influiscono sulla definizione di una rete primaria radiale, da Madrid, e una maglia subordinata gerarchizzata tra aree industriali costiere (e in particolare Barcellona) e zone interne. Come nella maggior parte delle città europee e nord americane, anche in Spagna lungo i perimetri urbani appaiono i primi *embarcaderos ferroviarios*, tettoie per coprire i binari in corrispondenza dell'accesso passeggeri, oggi quasi completamente demoliti. Se nella prima metà dell'Ottocento la viabilità urbana, spesso, è riorganizzata attorno a un edificio pubblico (la borsa, il mercato, il municipio ecc.), a partire dagli anni quaranta del secolo è la stazione che orienta<sup>301</sup> le direttrici urbane. Il fabbricato viaggiatori, posto di testa o parallelo ai binari, indirizza e attrae verso di sé il trasporto pubblico, connettendo il baricentro urbano e i nuovi poli della città contemporanea. La rete ferroviaria in Spagna dal 1844<sup>302</sup> è costruita grazie alle concessioni: non avendo le risorse economiche, lo Stato lascia largo spazio ai privati creando uno scenario<sup>303</sup> complesso e caratterizzato dalla speculazione. L'altissimo numero di richieste mostra la debolezza di questo sistema: una stessa linea è spesso gestita da concessionari diversi (anche più di dieci), per periodi di validità differente (fino a 70 anni), difficilmente orchestrabili dalle varie amministrazioni comunali post *Restauración* (1874). Al periodo di instabilità dovuto alla recessione economica e alla sfiducia degli investitori si aggiungono questioni internazionali, legate alla guerra franco-prussiana e alla

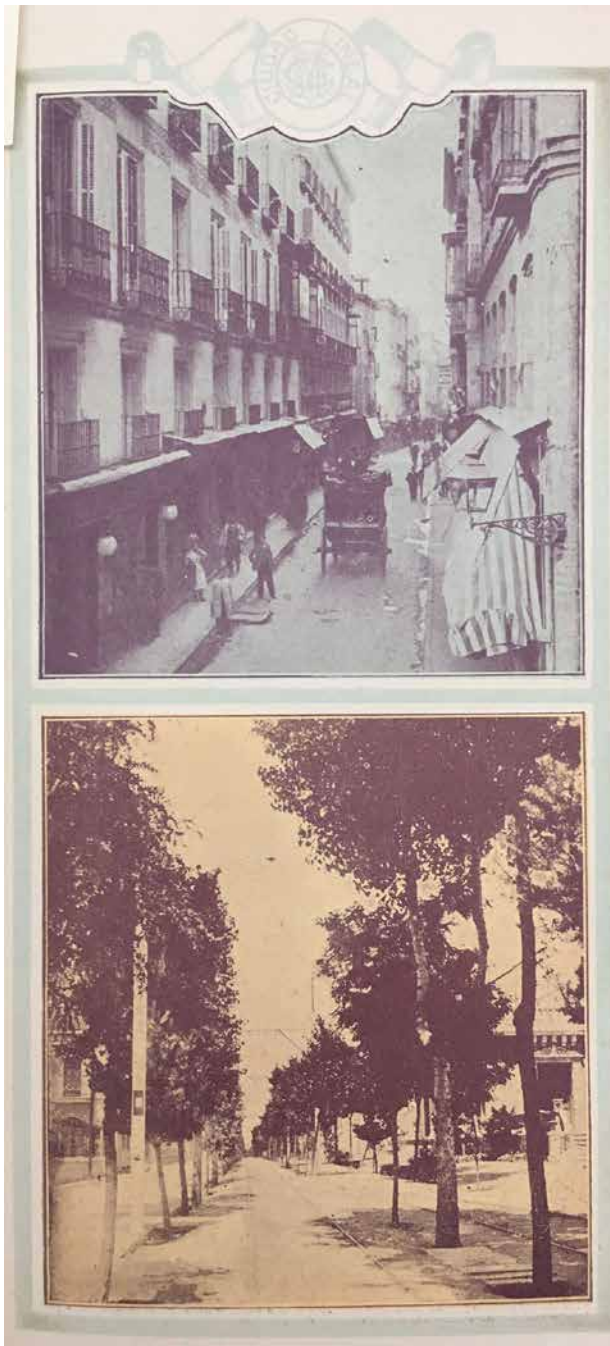
300. QUIRÓS LINARES, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, cit., pp. 17-19.

301. Guido ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari 2001, p. 71.

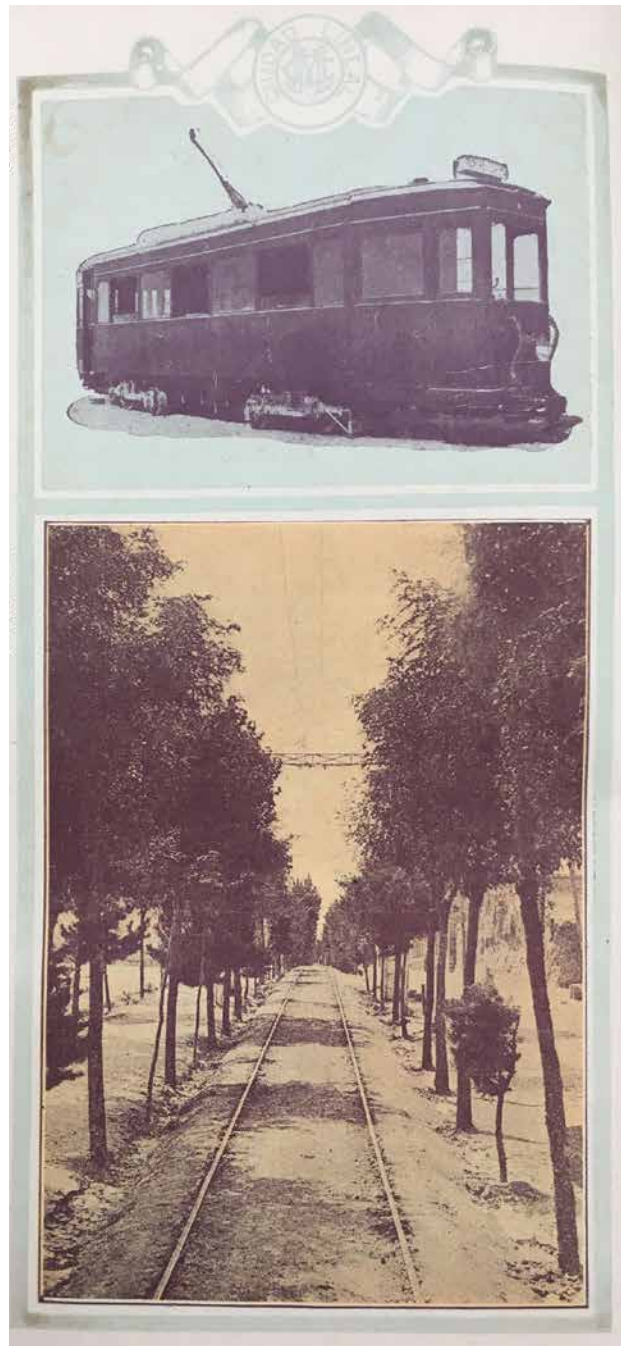
302. Rafael ALCAIDE GONZÁLEZ, *El ferrocarril en España (1829-1844): las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas*, in «Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona» 190 (1999) <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-190.htm> (ultima consultazione maggio 2024).

303. José Luis OYON, *Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914*, «Ciudad y Territorio. Homenaje a Antonio Bonet y Correa» 94 (1992), p. 111; DE TERÁN, *Historia del urbanismo en España. Siglos XIX y XX*, cit., pp. 43-44, 93-94.



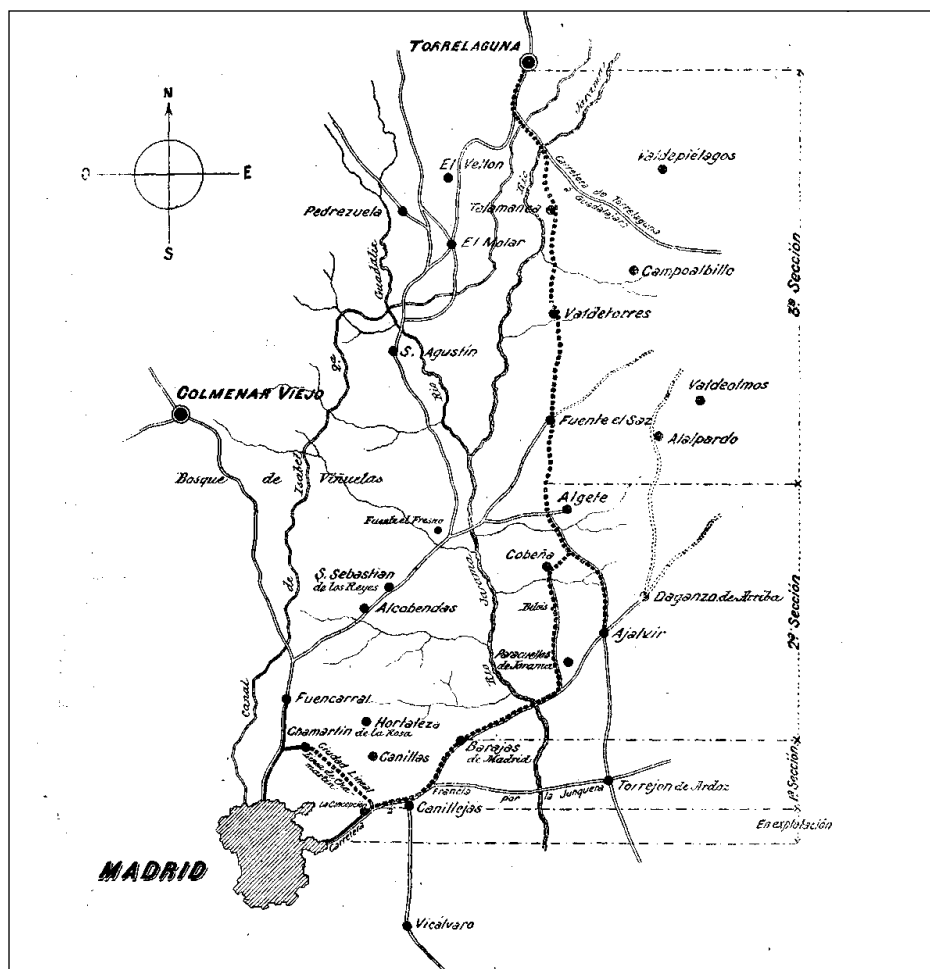


45. Fotografie di due strade a confronto: in alto una via centrale di Madrid, in basso una calle della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid, 1911).



46. Un nuovo coche elettrico e la tranvía della calle principal della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid, 1911).

47. José Lucini, piano delle linee della CMU: Tranvía de las Ventas, Tranvía á Chamartín y Fuencarral, Tranvía de la Ciudad Lineal, Tranvía á Torrelaguna por Barajas, Paracuellos, Belvis, Cobeña, Algete, Fuente el Saz, Valdetorres y Talamanca («La Ciudad Lineal», VI, 139, 20 settembre 1902, p. 9).



Le linee ferrotranviarie della CMU sono più numerose<sup>306</sup> [Fig. 47] di quelle legate alla famosa “spina dorsale” della Ciudad Lineal, approfondite in questo volume [Figg. 48-49]. Con l’approvvigionamento idrico, la strada ferrata è la componente principe<sup>307</sup> del piano a scala urbana. Dalla risoluzione delle necessità infrastrutturali, del resto, dipende la realizzazione del progetto soriano «no como una barrizada de hoteles de verano, casas de campo y casas para obreros, sino como una verdadera ciudad, situada en las inmediaciones de una gran capital, habitada por todas las clases sociales, con casas más desahogadas, más higiénicas, donde la vida sea más agradable, más tranquila y mucho más barata que en nuestro carísimo Madrid»<sup>308</sup>.

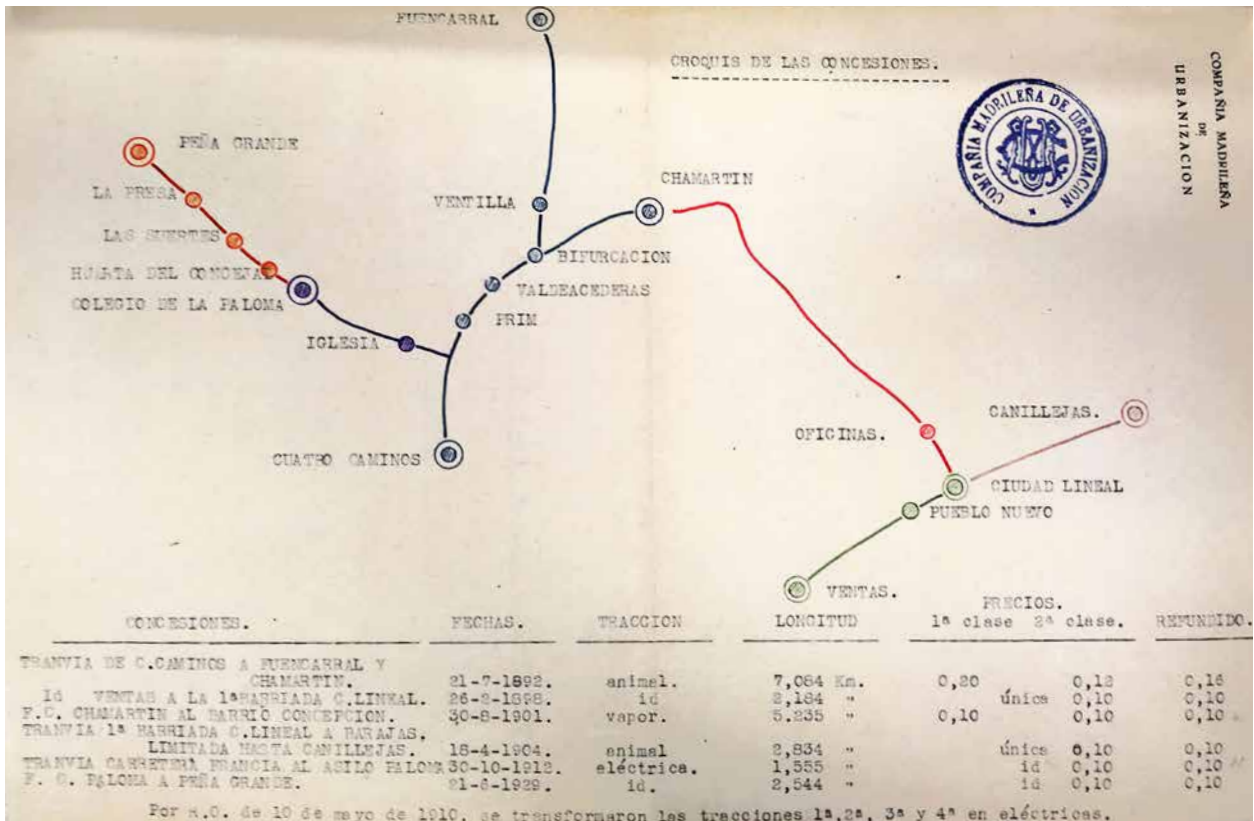
306. Per esempio il *Tranvía con motor mecánico de la Ciudad Lineal a Torrelaguna* (Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, seconda parte, in «La Ciudad Lineal», V, 100, 5/5/1901, p. 1; José LUCINI, *Tranvía con motor mecánico de Madrid a Torrelaguna*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20/2/1901, pp. 2-3). Questa linea tocca numerose città nei dintorni di Madrid tra cui Canillejas e Barajas, ma non coinvolge il tracciato della città lineare. In merito al tratto verso Barajas si veda AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Ferrocarriles*. In «La Ciudad Lineal» si veda anche: VIII, 184, 10/1/1904, p. 7; 197, 30/4/1904, p. 3; 214, 20/10/1904, p. 5; 217, 20/11/1904, p. 4; IX, 236, 30/5/1905, p. 6; 240, 20/7/1905, p. 1; 260, 10/2/1906, p. 45; XVI, 506, 20/12/1912, pp. 457-460.

307. Arturo SORIA, *Crisálida y mariposa*, in «La Ciudad Lineal», II, 37, 20/11/1898, p. 1.

308. *El problema de la locomoción en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 112, 20/10/1901, p. 1.



48. Compañía Madrileña de Urbanización, Lineas de Ferrocarriles y Tranvías, [inizio XX secolo] (AGA, 25/360).



49. Documento delle concessioni ferrotranviarie ottenute dalla CMU dal 1892 al 1929 (AHMF, lejatos 42350, 1941).



50. Una tramvia della CMU a trazione animale (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB026).



Il direttore della CMU conosce bene il panorama ferroviario spagnolo e sa che la prosperità di una città *tan industrial, tan rica, tan trabajadora* (come può essere Barcellona), è dovuta – tra l’altro – ai trasporti verso i *pueblos* che ne permettono lo sviluppo in termini di popolazione e ricchezza. Ispirandosi all’esperienza di Barcellona risulta, dunque, di fondamentale importanza il collegamento con il centro di Madrid e inizialmente il problema è risolto<sup>309</sup>, provvisoriamente, con una tramvia a trazione animale da Ventas ai terreni della società [Fig. 50]. Mentre i poli ferroviari più sviluppati stanno passando alla trazione elettrica (dopo quella animale e a vapore), la *Compañía* non può fare altro<sup>310</sup> che iniziare a mettere in funzione un servizio passeggeri a trazione *de sangre*, di gran lunga più economica rispetto a quella elettrica [Fig. 51]. La CMU è perfettamente al corrente dei progressi tecnologici in campo ferroviario e sa<sup>311</sup> che Madrid è – in molti settori – in ritardo rispetto agli altri paesi europei: il processo di elettrificazione delle linee del Paese è portato avanti tra il 1898 e il 1906, quando nel resto del continente sono già in servizio centinaia di linee dagli anni ottanta del XIX secolo. Sempre pronti a puntare il dito contro l’arretratezza della capitale<sup>312</sup>, i linealisti sono i primi a non avere le risorse necessarie per la costruzione di rapide ed *economiche* linee elettrificate. Arturo Soria y Mata considera i vantaggi dell’elettricità negli spostamenti già dal 1892<sup>313</sup>, tuttavia vi è uno scollamento tra la teoria e la pratica: nonostante le aspirazioni, la più moderna delle tecnologie ferroviarie è ancora troppo costosa per la *Compañía Madrileña de Urbanización*.

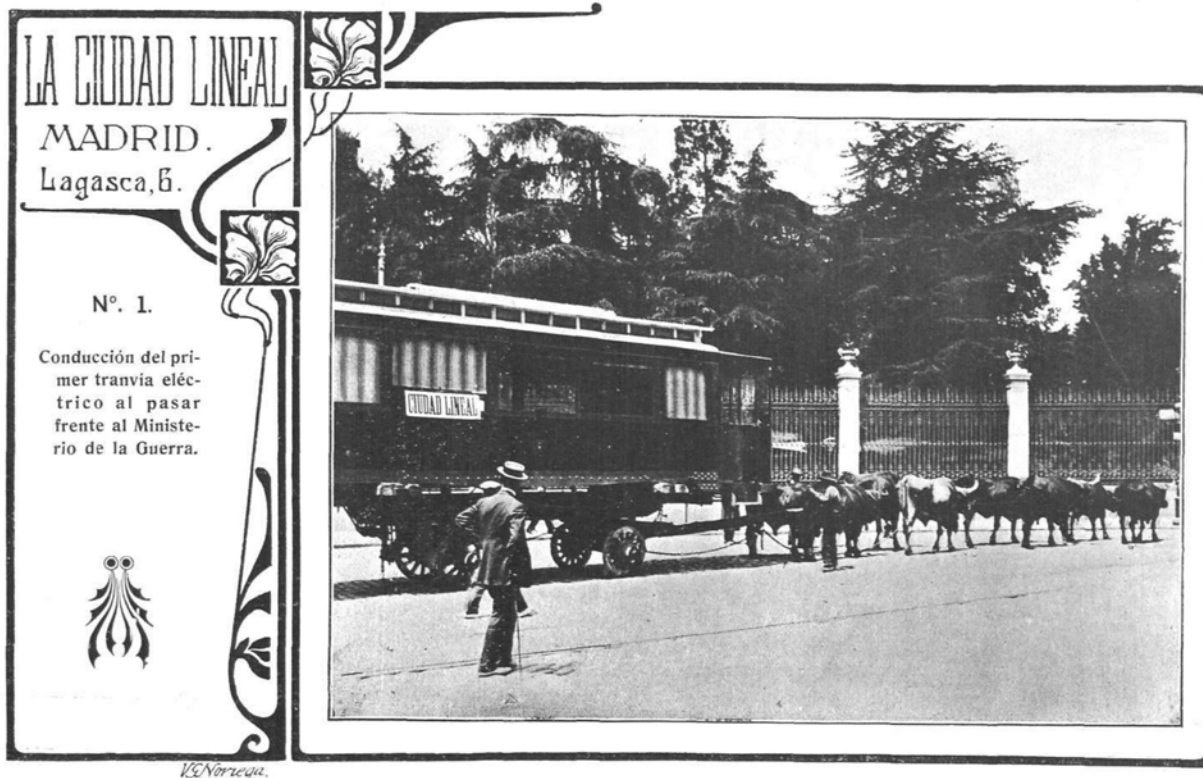
309. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 29ª*, 4/3/1895, pp. 45-47, n. 6.

310. *El problema de la locomoción en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 112, 20/10/1901, p. 1.

311. *Ferrocarriles eléctricos*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10/10/1903, p. 4.

312. *La tracción eléctrica en los tranvías de Madrid*, in «La Ciudad Lineal», I, 8, prima metà di settembre 1897, p. 1.

313. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 19.



51. Il primo tram elettrico della CMU mentre è trasportato dai buoi davanti al Ministerio de la Guerra a Madrid («La Ciudad Lineal», XIII, 358, 30 ottobre 1908, supplemento).

Il tema dei trasporti su rotaia è affrontato fin dalla fondazione della società come uno dei più stringenti: nel 1894<sup>314</sup> Mariano Belmás è incaricato dello studio, da presentare all'*Ayuntamiento* e al *Ministerio de Fomento*, per la realizzazione di un primo tratto della ferrovia elettrica da Madrid all'inizio della *calle* di Alcalá, passando lungo il lato dei numeri dispari del *salón* del Prado, la *plaza* e la *calle* della Lealtad, la *calle* di Alfonso XII, il *paseo* di Atocha, la *calle* di María Cristina e la *ronda* del Retiro. Neanche un mese più tardi<sup>315</sup>, si opta per la proposta di Jacinto Labrador e Rafael Justo Villanueva che si impegnano in uno *estudio, proyecto, presupuestos, memoria, planos e copias* (a fronte del pagamento di 375 pesetas per chilometro) per la variazione del tracciato del *ferrocarril-tranvía* verso Chamartín de la Rosa.

L'urgenza della progettazione è manifestata chiaramente, ma l'*iter* di realizzazione dei diversi tratti per il *ferrocarril-tranvía* da Cuatro Caminos a Ventas, passante per Chamartín e la prima *barriada* della Ciudad Lineal, deve forzatamente confrontarsi con i tempi della burocrazia spagnola. La concessione per la linea dal *barrio* della Concepción a Ventas risale al 1898<sup>316</sup> mentre quella per il tram da Chamartín a Concepción è del 1901.

Una volta studiato e presentato il progetto, non sempre la costruzione (acquisizione e livellamento dei terreni, posa dei binari, installazione delle carrozze) segue l'ottenimento della concessione; in alcuni casi la macchina burocratica si rivela essere ben più complessa della messa in opera.

314. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Primera*, 5/3/1894, pp. 2-3, n. 11; *Séptima*, 25/6/1894, pp. 10-12, n. 3.

315. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Tercera*, 7/4/1894, pp. 4-5, n. 5.

316. *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XIX [XVIII], 581, 20/171915, p. 6.

## La tramvia da Cuatro Caminos a Tetuán, Chamartín y Fuencarral

L'obiettivo della *Compañía Madrileña de Urbanización* è quello di collegare la Ciudad Lineal a Madrid e, più precisamente, verso nord si vuole raggiungere Chamartín, Tetuán e Cuatro Caminos, a sud il *barrio* della Concepción e las Ventas del Espíritu Santo. La concessione per la tramvia da Cuatro Caminos a Chamartín è ottenuta nel 1892<sup>317</sup>, e nel 1898<sup>318</sup> la CMU acquista dalla *Sociedad del Tranvía de Tetuán á Chamartín y Fuencarral* la concessione della linea ferroviaria da Cuatro Caminos a Tetuán sia per la parte già costruita (dalla *Sociedad del Tranvía del Norte*) che l'estensione fino a Chamartín e Fuencarral (raggiungendo gli oltre sette chilometri di lunghezza). Il piano<sup>319</sup> per il collegamento a Chamartín prevede il prolungamento della ferrovia fino alla *manzana* 67 della Ciudad Lineal, proseguendo per tutta la lunghezza della *calle principal* fino all'incrocio con il *tranvía* di las Ventas, davanti all'*hotel* della *Compañía*.

La linea per Chamartín è la prima ad essere inaugurata il 17 ottobre 1898<sup>320</sup> e l'anno successivo si procede con il prolungamento verso Fuencarral<sup>321</sup>. Generalmente, i lavori sulle strade ferrate della CMU non terminano con l'apertura della tratta, perché negli anni si susseguono interventi di miglioramento o di aggiornamento tecnologico. La linea verso Cuatro Caminos è collegata nel luglio del 1901<sup>322</sup> con altre linee preesistenti: come quelle del *Norte*, del *Este* e della *Estaciones y Mercados* – ex società di Arturo Soria y Mata – che raggiunge la Glorieta de Quevedo. Nel 1902<sup>323</sup> inizia la sostituzione dei binari per richiedere al *Ministerio de Obras Públicas*, l'anno successivo<sup>324</sup>, di introdurre nella linea del *tranvía* verso Tetuán, Chamartín e Fuencarral la trazione meccanica, al posto di quella animale. L'obiettivo permane quello di costruire un *ferrocarril-tranvía de circunvalación* attorno a Madrid, ma non si perde occasione di trarre profitti dal settore ferroviario. Infatti, appena ricevuta l'autorizzazione a prolungare la linea fino al *pueblo* di Fuencarral<sup>325</sup>, parte lo studio per il collegamento di Colmenar Viejo, a venti chilometri di distanza verso nord, presentato al *Ministerio de Obras Públicas* nel dicembre del 1903<sup>326</sup>. La CMU completa la messa in opera dei binari a Fuencarral all'inizio del 1904<sup>327</sup>, ma la concessione si fa attendere

---

317. Ibidem.

318. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 119*, 20/4/1898, pp. 4r-5, n. 2. In «La Ciudad Lineal» si veda: II, 22, 5/4/1898, p. 1; 25, 20/5/1898, p. 1; 28, 5/7/1898; 30, 5/8/1898, p. 2; IV, 78, 5/6/1900, p. 2; GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 100, cit., pp. 1-2; IDEM, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, V, 108, 20/8/1901, p. 1; *Escritura del tranvía de Tetuán*, V, 114, 20/11/1901, pp. 3-4

319. *Compra del tranvía de Tetuán á Chamartín y Fuencarral*, in «La Ciudad Lineal», II, 21, seconda metà di marzo, p. 1; Cfr. *El crédito de la Compañía*, IV, 87, 20/10/1900, p. 1.

320. *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XIX [XVIII], 581, 20/1/1915, p. 7.

321. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 2.

322. *Vías Férreas de la Compañía*, in «La Ciudad Lineal», V, 106, 20/7/1901, p. 4; *Nuestras Noticias*, VI, 125, 30/4/1902, p. 8.

323. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 127, 20/5/1902, p. 6.

324. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 159, 10/4/1903, p. 6.

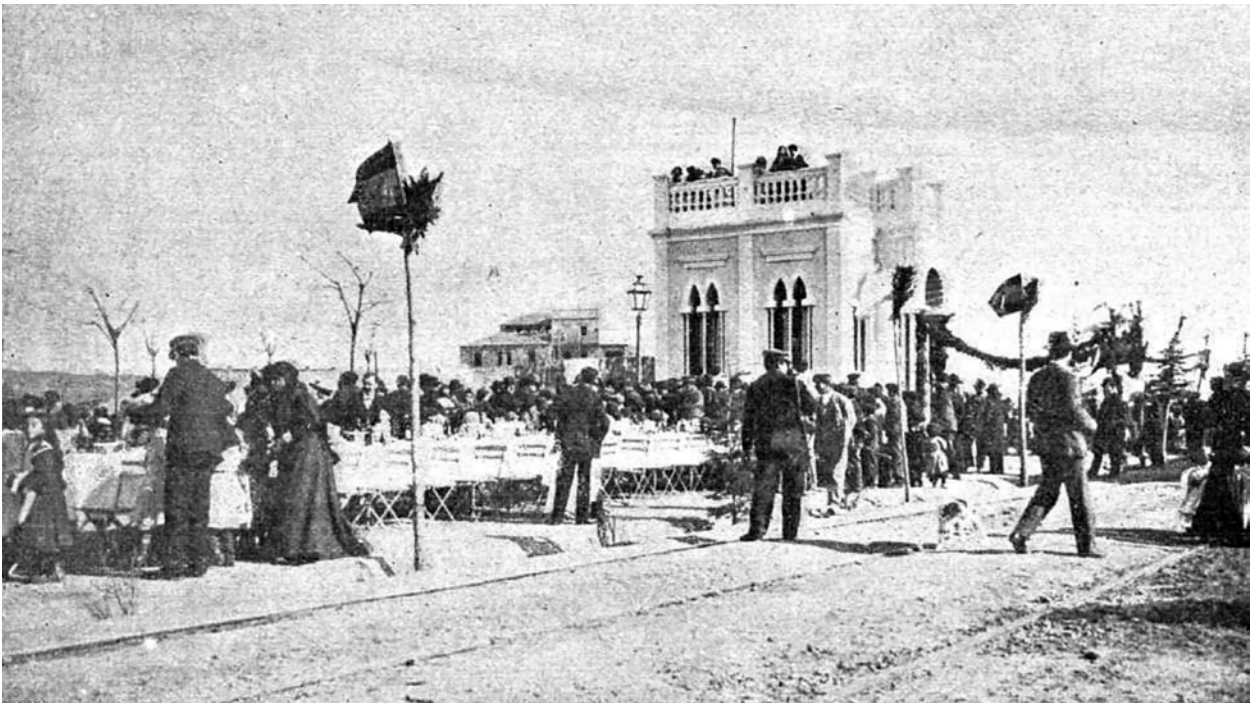
325. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 174, 10/9/1903, p. 5.

326. *Tranvía a Colmenar*, in «La Ciudad Lineal», VII, 176, 30/9/1903, pp. 5-6 e *Nuestras Noticias*, VII, 183, 10/12/1903, p. 6.

327. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 184, 10/1/1904, p. 7; 189, 10/2/1904, p. 6.



52. L'arrivo del primo treno mosso a trazione meccanica a Chamartín (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB026).



53. L'inaugurazione della trazione meccanica sulla linea da Cuatro Caminos a Chamartín («La Ciudad Lineal», X, 230, 30 marzo 1905, pp. 4-5).

a causa del progetto<sup>328</sup> per tram a vapore di una concorrente: la *Sociedad anónima del tranvía a vapor de Madrid a Colmenar Viejo y ramal a Chamartín de la Rosa*, fondata da Enrique Fernández Prieto. Anche la CMU si deve interfacciare con il “mercato” delle concessioni, di durata diversa che in alcuni tratte si sovrappongono secondo clausole di contratto e proroghe differenti. Nel caso della linea verso Colmenar, l’azienda di Soria chiede<sup>329</sup> sostanzialmente di acquisire la concessione di un tratto già assegnato ad un’altra società, facendo leva sull’impossibilità di una seconda proroga e sulla continuità che si verrebbe a creare con le linee della CMU. La questione delle concessioni implica, infatti, anche alcuni problemi di incompatibilità dimensionale tra le linee; in questo caso, è la *Compañía Madrileña de Urbanización* a chiedere alla *Sociedad* di Fernández Prieto di omologare la larghezza dei binari ai propri (già in uso anche a Madrid). La richiesta è vagliata dall’ingegnere statale José González che nel marzo del 1904<sup>330</sup> visita i terreni del progetto linealista, accompagnato dal consigliere della compagnia Vicente Muzás e dal capo delle operazioni Emilio Soria. Al sopralluogo non seguono le risposte attese, ma la CMU continua a presentare alle diverse amministrazioni competenti i progetti per tram a vapore per le linee da Fuencarral a Colmenar Viejo, Canillejas ad Alcalá de Henares<sup>331</sup> e da Cuatro Caminos all’Hipódromo<sup>332</sup>.

Il lungo iter burocratico per la meccanizzazione della linea da Cuatro Caminos a Chamartín si conclude con l’inaugurazione della tratta il 10 marzo 1905<sup>333</sup>, celebrata con un viaggio per le autorità, i membri della società oltre a professori e alunni di diverse scuole [Figg. 52-53]. Per la risoluzione della questione ferroviaria per Colmenar Viejo si deve attendere il 1906<sup>334</sup> quando il *Consejos de Obras Públicas* approva una proroga – per quattordici anni – a favore della *Sociedad anónima del tranvía a vapor* di Enrique Fernández Prieto, per concederla l’anno successivo<sup>335</sup> alla *Compañía Madrileña de Urbanización* che inizia immediatamente i lavori [Figg. 54-55].

---

328. *Dirección general de Obras públicas, Ferrocarriles – concesión y construcción*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 189, 29/2/1904, p. 5.

329. «La Ciudad Lineal», VIII, 194, 30/3/1904, p. 6; *Nuestras Noticias*, VIII, 198, 10/5/1904, p. 4; *A los accionistas del tranvía a vapor de Madrid a Colmenar y ramal a Chamartín de la Rosa*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 203, 30/6/1904.

330. «La Ciudad Lineal», VIII, 194, 30/3/1904, p. 6; 203, 30/6/1904, p. 5; 204, 10/7/1904, p. 4; 212, 30/9/1904, p. 4.

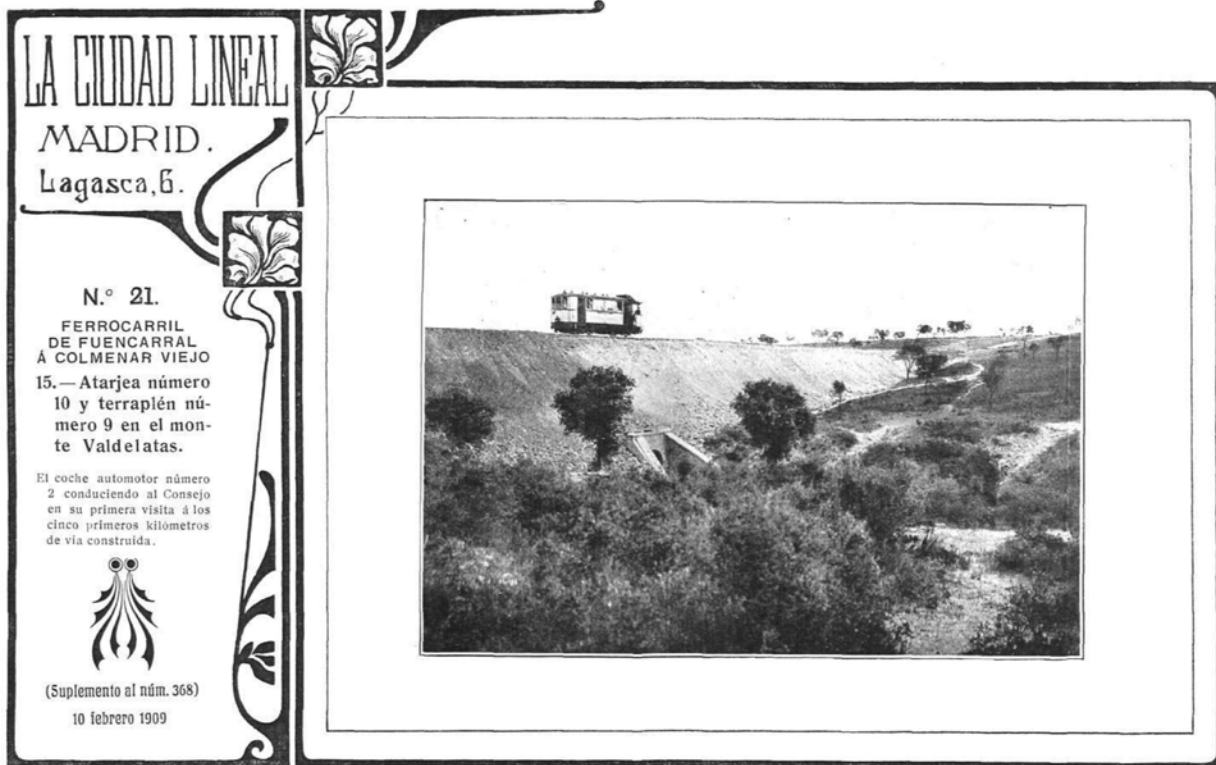
331. La verifica di conformità del progetto per il passaggio sul ponte di Torote e sul fiume Camarmilla è fatta nel maggio del 1906 alla presenza dell’*ingeniero de caminos* Carlos Casado e di Emilio Soria y Hernández (*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 270, 20/5/1906, p. 169).

332. In merito si veda: APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 162*, 20/3/1900, pp. 40-43r, n. 9; in «La Ciudad Lineal»: *Nuestras Noticias*, IV, 78, 5/6/1900, p. 2; *Vías Férreas de la Compañía. Estado de los expedientes de concesión al finalizar la quincena*, V, 104, 20/6/1901, p. 3; *Vías Férreas de la Compañía*, V, 106, 20/7/1901, p. 4; *Nuestras noticias*, V, 116, 20/12/1901, p. 2; *Noticias varias*, VI, 124, 20/4/1902, p. 7; *Noticias varias*, VII, 166, 20/6/1903, p. 4; *Nuestras Noticias*, VIII, 203, 30/6/1904, p. 5; 204, 10/7/1904, p. 4; 208, 20/8/1904, p. 5; 212, 30/9/1904, p. 4; *Urbanización: Nuestras Noticias*, X, 282, 20/9/1906, p. 324.

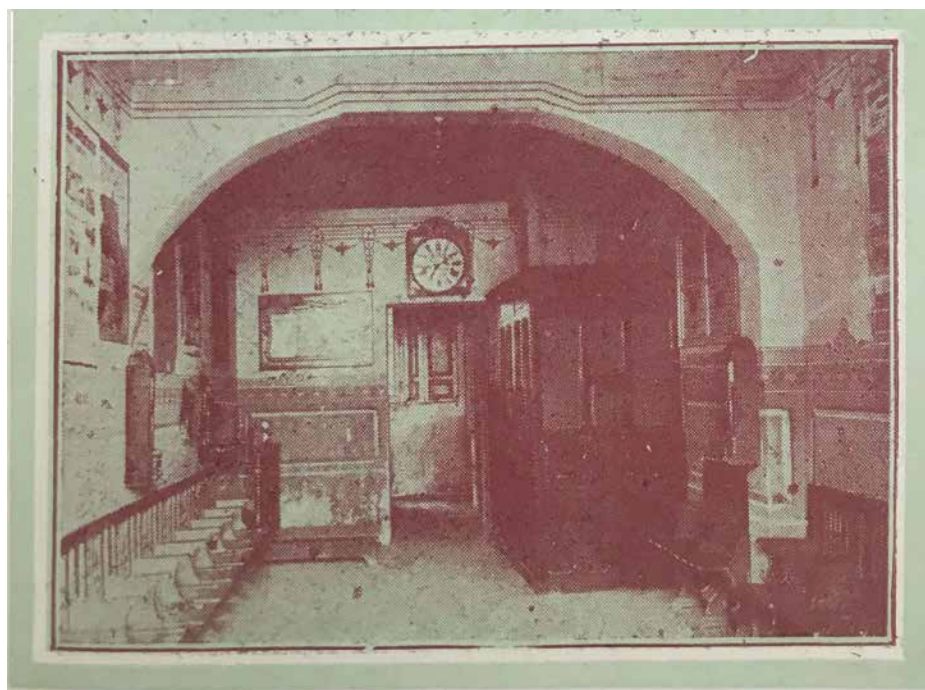
333. In «La Ciudad Lineal»: *Nuestras Noticias*, IX, 228, 10/3/1905, p. 6; *Tranvías de la Ciudad Lineal: Inauguración de la tracción mecánica en la lineal de Cuatro Caminos a Chamartín*, 229, 20/3/1905, pp. 1-3; *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, XIX [XVIII], 581, 20/1/1915, p. 7.

334. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 271, 30/5/1906, p. 179 e Arturo SORIA Y MATA, ¡Victoria!, XII, 329, 10/1/1908, p. 566.

335. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 301, 30/3/1907, p. 126; 307, 30/5/1907, p. 217; 309, 20/6/1907, p. 255; 311, 10/7/1907, p. 291; XII, 342, 30/5/1908, p. 802.



54. Il ferrocarril da Fuencarral a Colmenar Viejo, linea gestita dalla CMU («La Ciudad Lineal», XIV, 368, 10 febbraio 1909, supplemento).



55. Sala d'attesa a Cuatro Caminos per i viaggiatori verso Ciudad Lineal e Colmenar Viejo (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

Il progetto<sup>336</sup> è decisamente ampio e complesso e date le difficoltà in merito all'esproprio di alcune proprietà o la necessità di ricostruire alcune stazioni, nel 1909 la CMU decide di siglare un accordo con altre due società: la *Sociedad Constructora Madrileña* e la *Sociedad Concesionaria*. I lavori sono portati a termine nel 1911<sup>337</sup> e la linea ferroviaria è inaugurata il 23 di luglio<sup>338</sup> alla presenza delle autorità competenti di Fuencarral e Colmenar e alcuni membri dell'amministrazione della CMU, come dipendenti o l'ex consigliere Hilarión González del Castillo.

### La tramvia da Ventas alla Ciudad Lineal

Il 26 luglio 1899<sup>339</sup> è aperto al pubblico il *Tranvía de las Ventas á la Ciudad Lineal*<sup>340</sup>, costruito dalla CMU lungo la *carretera* di Aragón (2500 metri) per il collegamento con Madrid verso sud, a trazione animale fino al 1904, quando è introdotta la locomotiva a vapore. I lavori per la costruzione di quella che sarebbe dovuta essere la prima strada ferrata della CMU iniziano nel febbraio del 1898<sup>341</sup>, con l'ottenimento della concessione per la tratta Ventas-Ciudad Lineal. Tutti i progetti della società dipendono fortemente dalle sottoscrizioni di azioni e obbligazioni ed è solo grazie agli investimenti dei creditori che all'inizio del 1900<sup>342</sup> sono in funzione dieci chilometri dell'intero progetto ferroviario, e si può iniziare la costruzione della linea da Ventas a Chamartín. L'itinerario per collegare la Ciudad Lineal a Madrid (*calle* di Goya) da sud prevede di passare da Madrid Moderno prolungando la linea verso Ventas. La prima locomotiva<sup>343</sup> di questa tratta è costruita dalla stessa CMU ed è inaugurata il 28 novembre 1901; alla celebrazione della trazione a vapore, tuttavia, si ricorda che l'obiettivo finale permane quello dell'elettrificazione: «*hoy es el vapore el que viene a facilitar nuestras tares; mañana será la electricidad*»<sup>344</sup>.

Anche in questo caso la CMU deve interfacciarsi con progetti di società concorrenti: per esempio la *Compañía de los tranvías del Este* solleva

---

336. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 371, 10/3/1909, p. 1250; 372, 20/3/1909, p. 1269; 375, 20/4/1909, p. 1322.

337. La linea ferroviaria infine comprende sei chilometri tra Cuatro Caminos e Fuencarral, dieci chilometri tra Fuencarral e Viñuelas e undici chilometri tra Viñuelas e Colmenar (oltre ventisette chilometri in totale). I lavori, diretti da Emilio Soria, coinvolgono in media 250 operai e sono conclusi in tre anni e mezzo senza alcuna sovvenzione statale. Si veda: *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 451, 10/6/1911, p. 2636 e Ángel Muñoz, *Inauguración del Ferrocarril a Colmenar Viejo*, 456, 30/7/1911, pp. 2717-2718.

338. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 455, 20/7/1911, p. 2708; Muñoz, *Inauguración del Ferrocarril a Colmenar Viejo*, cit., pp. 2717-2718.

339. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 39ª*, 19/7/1895, pp. 63-66, n. 1.

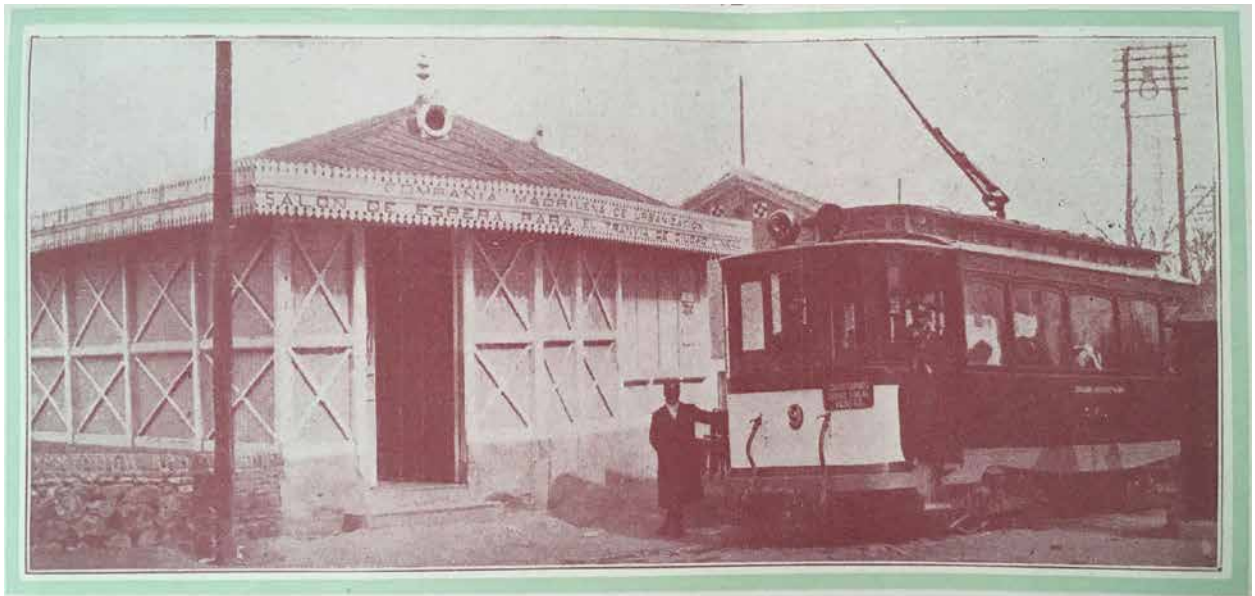
340. GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 100, cit., p. 1.

341. *El Tranvía de las Ventas*, in «La Ciudad Lineal», I, 15, seconda metà di dicembre 1897, pp. 1-2; *El Tranvía de las Ventas. Su importancia. Influencia de la locomoción fácil y económica en el desarrollo de la ciudad lineal*, II, 18, prima metà di febbraio 1898, p. 1; GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 2; *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, XIX [XVIII], 581, 20/1/1915, p. 7.

342. *Junta general Extraordinaria*, in «La Ciudad Lineal», IV, 67, 20/1/1900, p. 1; 68, 5/2/1900, p. 1; 78, 5/6/1900, p. 2.

343. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 66, 5/1/1900, p. 1; V, 109, 5/9/1901, p. 2; V, 115, 5/12/1901, p. 1.

344. Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *Nuestra primera locomotora*, in «La Ciudad Lineal», V, 113, 5/11/1901, p. 1.



56. Sala d'attesa a Ventas per i viaggiatori verso Ciudad Lineal e Canillejas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

LA CIUDAD LINEAL

MADRID.

Lagasca, 6.

N.º 5.

FERROCARRIL  
DE FUENCARRIL  
A COLMENAR VIEJO

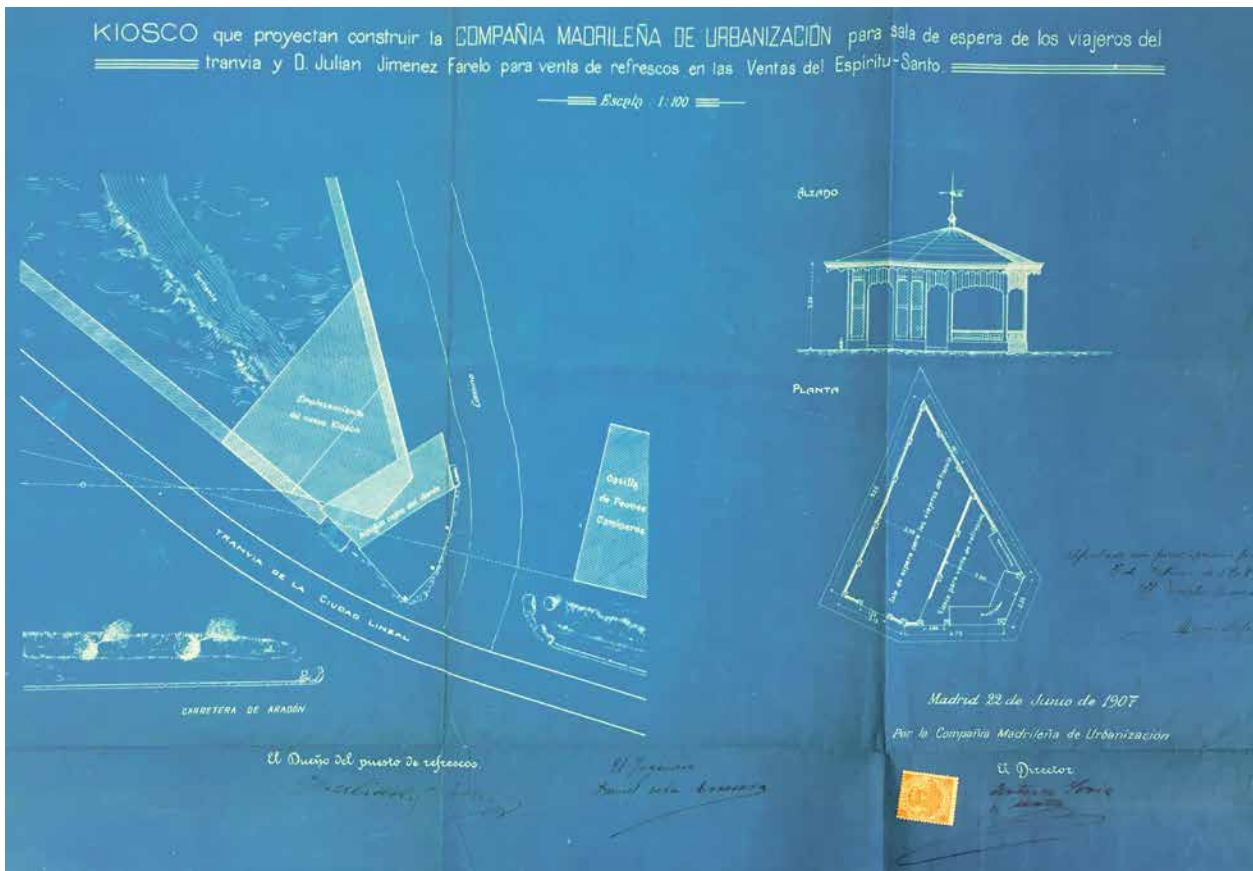
4.—Una visita del  
Consejo á la Estación  
de Valverde  
en construcción,  
hoy terminada.

(Suplemento al núm. 360).

V. Noriega.

57. Fotografia scattata in occasione di una visita del consiglio d'amministrazione della CMU alla stazione di Valverde in costruzione sulla linea da Fuencarral a Colmenar Viejo («La Ciudad Lineal», XII, 360, 20 novembre 1908, supplemento).





58. Daniel de la Escosura, *Kiosco que proyectan construir la Compañía Madrileña de Urbanización para sala de espera de los viajeros del tranvía y D. Julian Jimenez Farelo para venta de refrescos en las Ventas del Espíritu-Santo, Madrid 22 giugno 1907* (AHMF, lejtatos 42350, n. 11).

alcune osservazioni<sup>345</sup> alla *Jefatura de Obras Públicas*, timorosa che il nuovo raccordo con la linea per Ventas possa aumentare il rischio d'incidenti. Ciò nonostante, nell'estate 1902<sup>346</sup> il *Ministerio de Obras Públicas* autorizza il cambio di trazione dalla Ventas alla Ciudad Lineal: dopo la sostituzione dei binari, nella primavera del 1903<sup>347</sup> si iniziano le prove per la trazione meccanica dalla Ciudad Lineal a Ventas con una locomotiva commissionata alla casa produttrice Orenstein e Koppel. La trazione mista vapore e animale nella linea è completamente meccanizzata nell'ottobre successivo, quando sono messe in funzione altre due locomotive.

Nell'aprile del 1904<sup>348</sup> la linea di Ventas è collegata a quella di Chamartín: come da usanza della CMU, il viaggio inaugurale coinvolge il consiglio d'amministrazione, il vice direttore Luis Soria, il capo del servizio Emilio Soria e tutto il personale dell'ufficio, oltre a qualche azionista [Figg. 56-57-58]. L'evento è celebrato con la messa in posa dell'ultima rotaia: gli ultimi chiodi per fissare il binario di collegamento sono posizionati da un azionista, José María Peñuelas, dal direttore delle operazioni, Emilio Soria, e da collaboratori della società, come Pascual Pérez e Vicente Muzás.

345. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 126, 10/5/1902, p. 7.

346. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 135, 10/8/1902, p. 5.

347. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 158, 30/3/1903, p. 6; 159, 10/4/1903, p. 6; 161, 30/4/1903, p. 5; 162, 10/5/1903, p. 7.

348. Ángel Muñoz, *Nuestras tranvías. La unión de las vías*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 195, 10/4/1904, p. 1.

## Il Ferrocarril-tranvía

Oltre al collegamento a Madrid (a nord verso Cuatro Caminos e a sud con Ventas), la *Compañía Madrileña de Urbanización* è impegnata nella costruzione della “colonna vertebrale”<sup>349</sup>: il *Ferrocarril-tranvía de la Ciudad Lineal*, una linea di 6596 metri, dalla *carretera* di Aragón a Chamartín. Questa ferrovia, la cui prima parte – tra le *manzanas* 99 e 85 – collega il *barrio* della Concepción alla *carretera* di Hortaleza, permette di partire dalla *puerta del Sol* con il *tranvía del Este* e raggiungerla nuovamente con il *tranvía del Norte*, senza mai lasciare la strada ferrata [Fig. 59].

Nel maggio del 1898 Vicente Muzás presenta al *Consejo de Administración* il progetto<sup>350</sup>: ampliando la linea *del Norte* da Sol a Chamartín, lungo la *calle* principale della Ciudad Lineal fino all'*hotel* della *Compañía* [Fig. 60], raccordando la tratta da Ventas al *barrio* della Concepción e lungo la *carretera* di Aragón, si potrà unire Ventas con il *tranvía del Este* alla *puerta del Sol* chiudendo il circuito. Dopo l'approvazione, Muzás è incaricato non solo del piano per la tramvia Chamartín-Ventas-Concepción, ma anche della sottoscrizione di concessione. Gli studi si concludono nell'arco del 1898<sup>351</sup> e negli anni successivi<sup>352</sup> iniziano le opere di spianamento e messa in posa dei binari.

Come in altri casi, i lavori sulla tratta ferroviaria non seguono i ritmi della macchina burocratica che ne autorizza prima la concessione e successivamente l'apertura della linea ai passeggeri. Infatti, solo dopo la presentazione del progetto<sup>353</sup> alla *3ª División de ferrocarriles e al Gobierno Civil* nell'agosto del 1901, Arturo Soria firma<sup>354</sup> le condizioni per la concessione (della durata di 99 anni) del *ferrocarril* (a vapore) lungo la *calle* principale della Ciudad Lineal, per unire Chamartín de la Rosa al *barrio* della Concepción. Da subito iniziano i lavori per il servizio telegrafico e telefonico della ferrovia: gli apparecchi servono a mettere in contatto il deposito delle carrozze (*manzana* 100) ai dei due *kioscos* (davanti alle *manzanas* 77 e 87) usati da stazione e da locali di vigilanza. La costruzione della strada ferrata è conclusa nell'aprile del 1902<sup>355</sup> e dopo l'autorizzazione da parte della *3ª División de ferrocarriles* sono aperti i primi tre chilometri, dalla *carretera* di Aragón fino alla *manzana* 75. Nella primavera 1903<sup>356</sup> il governo provinciale dichiara la pubblica utilità delle opere del *ferrocarril económico* della Ciudad Lineal e nel maggio 1904<sup>357</sup> si svolge una prova ufficiale a cui partecipano il primo *Jefe de la 3ª División de ferrocarriles* Antonio Morale, l'*ingeniero de camino*

---

349. GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 100, cit., p. 1.

350. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 120*, 13/5/1898, pp. 5-5r, n. 2; *Sesión 127*, 9/8/1898, pp. 11-11r, n. 3.

351. GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, 108, cit., p. 2.

352. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 78, 5/6/1900, p. 2; *Vías Férreas de la Compañía. Estado de los expediente de concesión al finalizar la quincena*, V, 104, 20/6/1901, p. 3.

353. *Vías Férreas de la Compañía*, in «La Ciudad Lineal», V, 106, 20/7/1901, p. 4; *Nuestras Noticias*, V, 109, 5/9/1901, p. 2; n. 110, 20/9/1901, p. 3; *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, XIX, 581, 20/1/1915, p. 7. La concessione è pubblicata sulla *Gaceta* ufficiale il 14/9/1901 (APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 180*, 19/9/1901, pp. 63r-65, n. 1).

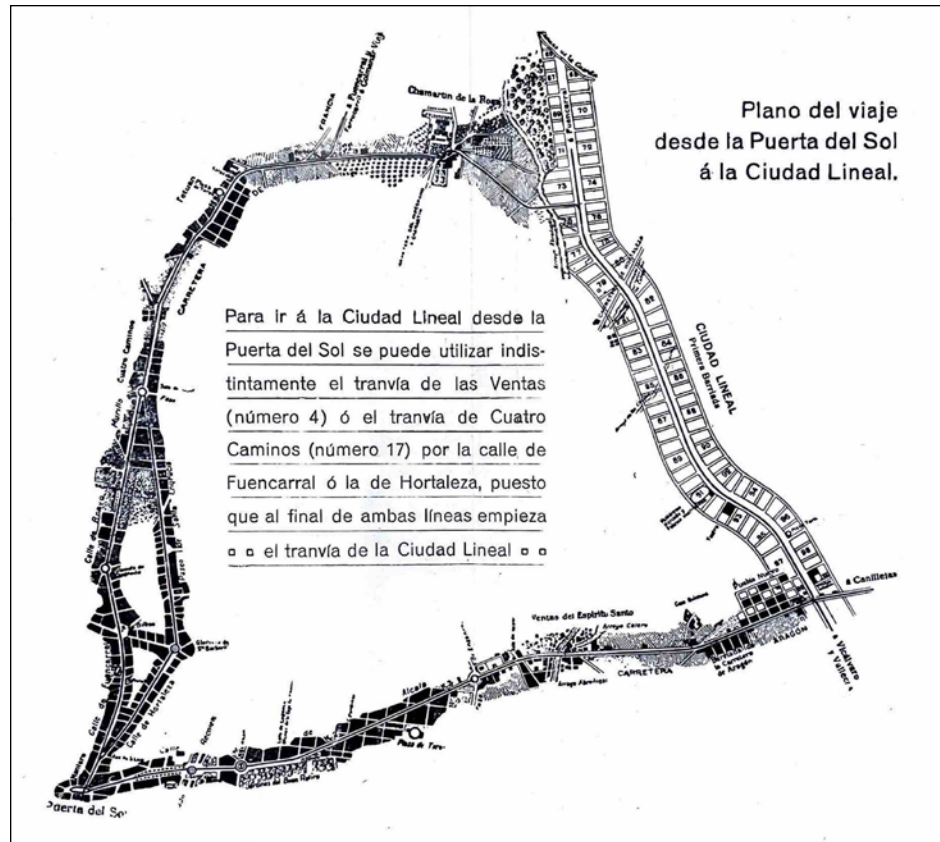
354. Arturo SORIA, *La concesión del ferrocarril económico de Chamartín al barrio de la Concepción por la calle principal de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 111, 5/10/1901, p. 1.

355. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30/4/1902, p. 8 e 126, 10/5/1902, p. 5.

356. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 158, 30/3/1903, p. 6.

357. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 198, 10/5/1904, pp. 3-4.

59. Sistema di collegamento ferroviario a circuito chiuso dalla Puerta del Sol, passante per la Ciudad Lineal (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB029).



Rafael Apolinario, l'ingegnere meccanico José Sánchez Solís, l'aiutante Adolfo de San Martín, oltre a Soria y Mata, e i figli Luis, vicedirettore, ed Emilio, *Jefe de Explotación*.

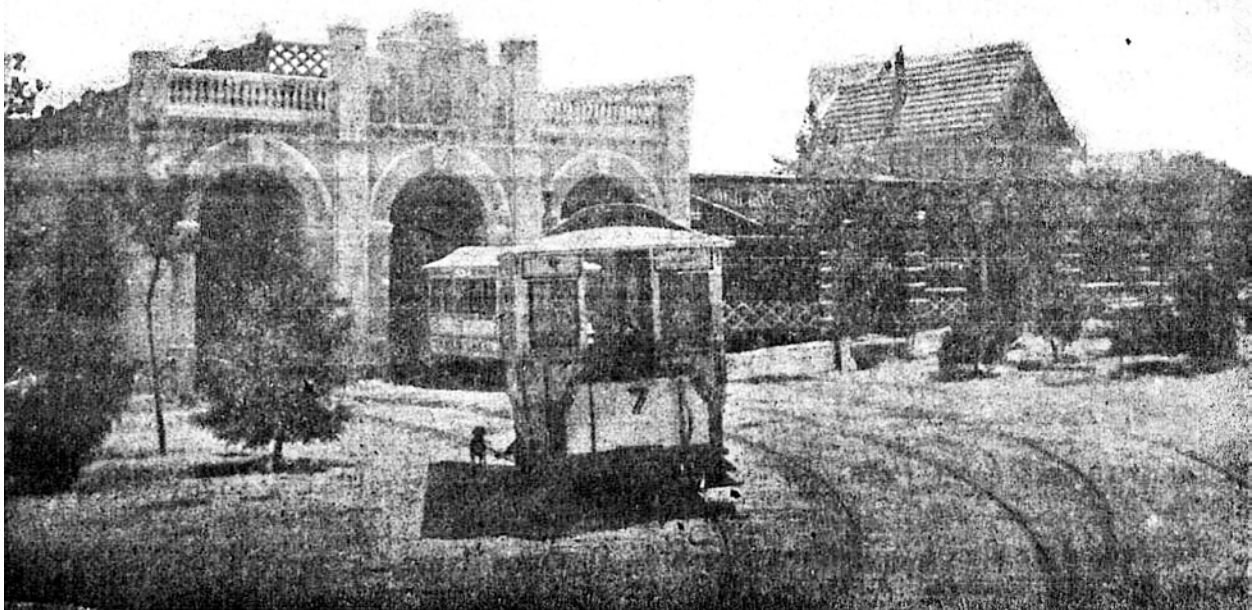
Il processo<sup>358</sup> di elettrificazione della linea da Ventas a Cuatro Caminos inizia nel 1907 grazie alla sottoscrizione di un contratto con *A.E.G. Thomson Houston Ibérica*, che permette l'inaugurazione della trazione elettrica all'inizio di giugno 1908, estesa a tutta la linea, da Ventas a Cuatro Caminos, il 18 aprile 1909.

### Il Ferrocarril de circunvalación

La concessione, ottenuta da Arturo Soria y Mata il 6 agosto 1892 per realizzare un sovradimensionato anello ferroviario, in parte sotterraneo<sup>359</sup>, è un aspetto cruciale per la Ciudad Lineal. Senza la quale, probabilmente, Soria non avrebbe fondato una società per azioni e non avrebbe incaricato l'*ingeniero de camino* Manuel Becerra Fernández e l'ingegnere della *Compañía*

358. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 324, 20/11/1907, p. 493; XII, 342, 20/5/1908, p. 781; XIII, 371, 10/3/1909, p. 1249; 374, 10/4/1909, p. 1301; 375, 20/4/1909, p. 1322; 378, 30/5/1909, p. 1369; *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, XIX, 581, 20/1/1915, p. 7.

359. Non è la prima volta che a Madrid si parla di ferrovia sotterranea: alla metà degli anni ottanta del XIX secolo l'argomento appare sui periodici della capitale e nel 1892 anche Pedro García Faria ottiene una concessione per la costruzione di una metropolitana; seguono altre proposte nei primi anni del XX secolo, ma nessuna è realizzata fino al 1919. Cfr. Susana LIVARES ABENGOZAR, *Antonio Palacio Ramilo (1874-1945): la arquitectura del metropolitano y su idea de metrópoli*, Tesi di Dottorato, relatore Javier García-Gutiérrez Mosteiro, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 2015.



60. Il deposito carrozze costruito accanto al primo hotel della CMU, poi sede degli uffici della società. («La Ciudad Lineal», VIII, 216, 10 novembre 1904, p. 1).

*Madrialeña de Urbanización* Francisco Domenichina<sup>360</sup> del progetto di questa ferrovia per l'epoca all'avanguardia. I costi sono notevoli e le conferenze pubbliche<sup>361</sup> di Soria y Mata permettono di attirare – inizialmente – l'interesse di società internazionali, anche se le proposte del 1898<sup>362</sup> non vanno in porto. Il *ferrocarril subterráneo*<sup>363</sup> è una ferrovia elettrica (solo in parte sotterranea) a doppia percorrenza, studiata per collegare Canillas, Hortaleza, Vicálvaro e Vallejas. La tratta parte dalla *puerta del Sol*, proseguendo per la *calle* di Alcalá, il *paseo* di Recoletos e la *calle* di Goya per poi salire in superficie in prossimità della Plaza de Toros, dove si progetta una stazione per passeggeri e merci; poi continua fuori terra, in direzione Vicálvaro per connettersi al *ferrocarril del Mediodía*. A Cibeles, Colón, Goya, Príncipe de Vergara, Torrijos sono previsti dei chioschi – in materiale trasparente e leggero – dove scale e ascensori (differenziati per i passeggeri e per le merci presso Cibeles e Colón) permettono di accedere alle fermate sotterranee. Sia l'*Ayuntamiento* di Madrid che la direzione del Canal Isabel II ostacolano l'approvazione del progetto per il rischio di intaccare la rete fognaria. In particolare, il direttore della sezione *Fontanería y Alcantarillas* osserva che il *tunnel* non può essere realizzato perché taglia tutti canali di scolo costruiti nel tratto compreso tra la *calle* di Sevilla al *término* di Alcalá. Simili

360. Incaricato anche di studiare una tranvia da Prosperidad alla *calle principal* della Ciudad Lineal e un altro progetto dalla calle di Goya a Vicálvaro (APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 107<sup>a</sup>*, 13/11/1897, pp. 187-188, n. 1; Vol. 2, *Sesión 116*, 22/3/1898, pp. 1r-2, n. 5).

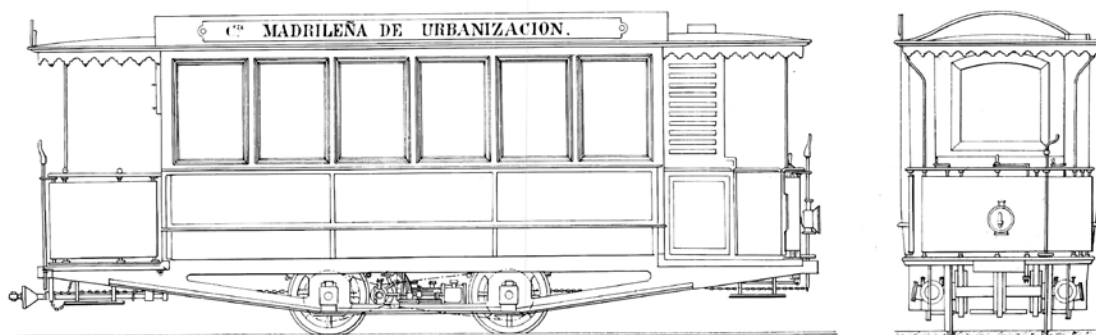
361. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 33, 20/9/1898, p. 3; *Conferencia*, II, 34, 5/10/1898, p. 1; *Conferencia de D. Arturo Soria en las oficinas de la estación del tranvía*, II, 35, 20/10/1898, p. 1.

362. Una proposta è valutata inammissibile, mentre l'altra è analizzata dalla direzione; tuttavia è pubblicizzata l'emissione di 10.000 obbligazioni all'8% su «La correspondencia de España» e «El Heraldo» per cercare di incentivare l'afflusso di capitale spagnolo. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 38, 5/12/1898, p. 1.

363. «La Ciudad Lineal», V, 100, 5/5/1901, p. 3.

## COCHE DE TRANVIA DE VAPOR SISTEMA SERPOLLET

*Escala de  $\frac{1}{15}$*



61. Horacio Bentabol, *progetto di coche de tranvía de vapor sistema Serpollet per la Compañía Madrileña de Urbanización, Ciudad Real, 20 novembre 1899* (AGA, FE 284, TOP 25/78).

osservazioni sono sollevate dai privati cittadini anche nel giugno del 1900<sup>364</sup> alla conclusione del periodo di esposizione del progetto al pubblico, anche se le rimostranze sono giudicate<sup>365</sup> più positive che negative: i linealisti si compiacciono della presa visione del piano; sanno che anche altre città - come Londra - hanno incontrato gli stessi problemi e che il vero ostacolo alle grandi opere ingegneristiche è la mancanza di denaro.

Nel giugno del 1901 l'*Ayuntamiento* manda<sup>366</sup> il progetto al *Gobierno Civil* che, pur non approvando la proposta, invita a rimediare alla questione del sottosuolo. Manuel Becerra si occupa<sup>367</sup> dell'adeguamento da presentare al *Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas* in allegato a una lettera di Arturo Soria (1903): il tratto presso Sol è ripensato e si propone l'introduzione di due nuovi canali di scolo per ovviare al problema del taglio della fognatura. Non solo, il progetto riveduto è inviato<sup>368</sup> anche alla *3ª División de Ferrocarriles* e nuovamente alla *Dirección del Canal Isabel II* e all'*Ayuntamiento*; mentre nelle altre capitali europee si stanno costruendo le prime metropolitane, a Madrid la proposta di Arturo Soria y Mata continua ad essere ritenuta irrealizzabile. Il *dossier del ferrocarril de circunvalación* è sottoposto a tutte le autorità pubbliche di Madrid<sup>369</sup>, senza trovare consenso fino all'ottobre del 1913, quando è finalmente approvato: dato il tempo trascorso è considerato un *ante proyecto*<sup>370</sup> che deve necessariamente essere aggiornato. Nel novembre 1913 sono ripresentate le due modifiche

364. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 78, 5/6/1900, p. 2.

365. *Ferrocarril subterráneo. Informe de la Comisión de obras*, in «La Ciudad Lineal», V, 100, 5/5/1901, p. 3.

366. *Vías Férreas de la Compañía. Estado de los expediente de concesión al finalizar la quinceña*, in «La Ciudad Lineal», V, 104, 20/6/1901, p. 3; 106, 20/7/1901, p. 4.

367. *Ferrocarril subterráneo de Madrid*, in «La Ciudad Lineal», VII, 159, 10/4/1903, p. 2.

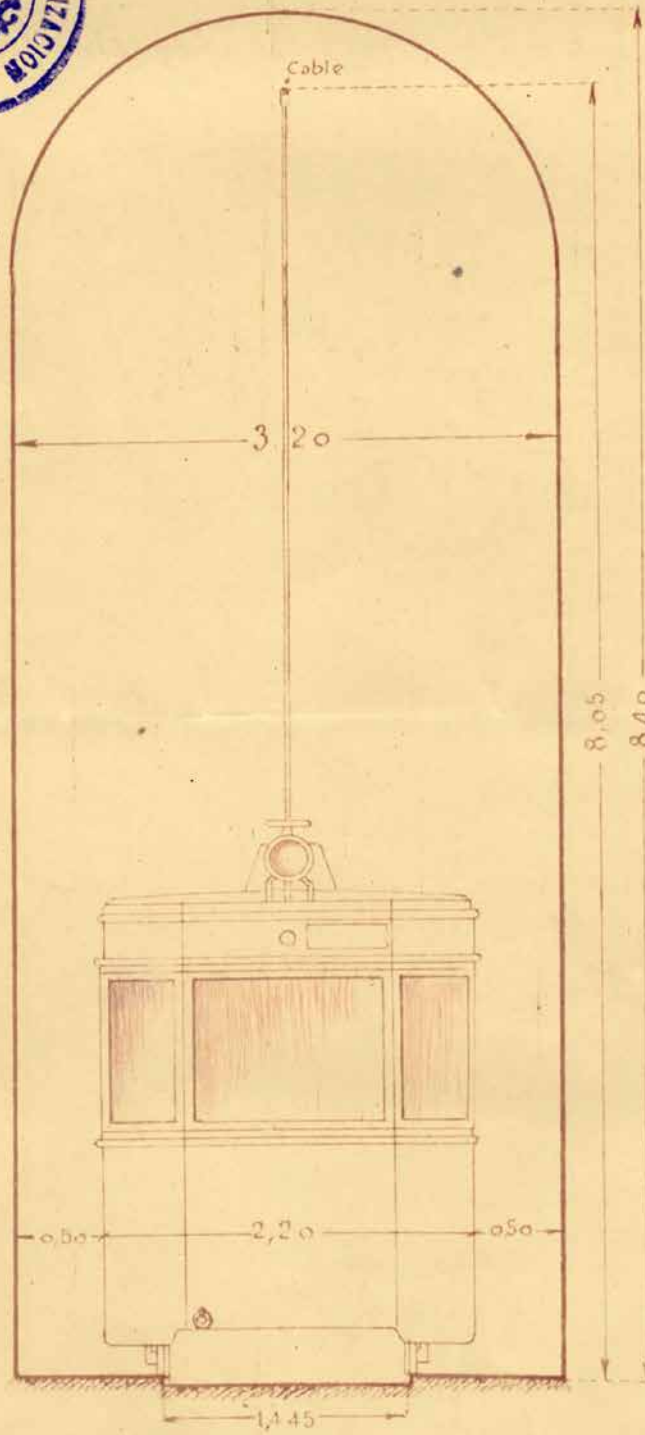
368. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 166, 20/6/1903, p. 4.

369. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 262, 28/2/1906, p. 69; 264, 20/3/1906, p. 94.

370. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 134.



C.M.U.



GALIBO DE LOS TRANVIAS

1:40

62. Progetto di galibo de los tranvías, ovvero la sagoma limite del passaggio ferroviario, della CMU, s.d. (AGA, 25/360).

sostanziali: l'introduzione della trazione elettrica – al posto di quella a vapore – e una variazione del tracciato [Figg. 61-62].

Inoltre, si adeguano le tariffe e si chiedono otto mesi per la realizzazione. Il periodo fissato alla *Compañía Madrileña de Urbanización* per presentare le modifiche termina il 13 agosto 1914<sup>371</sup> e l'opera è affidata all'ingegner Narciso Amigó e all'architetto Mauricio Jalvo. Il nuovo progetto è inizialmente esposto presso gli uffici della CMU: la metropolitana parte dalla *puerta del Sol* e percorre la *calle* di Alcalá (con stazioni a Sevilla-Peligros, Gran Vía-Banco, Correos, Retiro, Niño Jesús, Goya-Torrijos, Plaza de Toros e Paseo de Ronda) per poi collegarsi alla linea della Ciudad Lineal all'incrocio con la *carretera* di Aragón, nella zona di Vicálvaro. Nonostante gli annosi problemi economici e burocratici che rallentano il *business* ferroviario della *Compañía Madrileña de Urbanización*, comunque questa attività rimane una delle più floride della Ciudad Lineal:

«Los tranvías dan un gran valor á terrenos de poco precio, contribuyen á que aumente constantemente el número de viviendas, y, por consiguiente, favorecen el desarrollo de los negocios de construcciones, aguas y electricidad, á la vez que aumenta sin cesar el número de viajeros»<sup>372</sup>.

Il *ferrocarril de circunvalación* non sarà mai realizzato e Madrid rimane sguarnita di un efficiente sistema di trasporto pubblico sotterraneo, fino a quando non è inaugurata nel 1919 la prima linea metropolitana tra piazza del Sol e la fermata Gran Vía, realizzata dalla *Compañía Metropolitano Alfonso XIII* su progetto definitivo di Antonio Palacio.

## La rete elettrica

L'ultimo passo per completare il processo di infrastrutturazione del territorio è la messa in opera della rete elettrica. L'impianto per la somministrazione di questa energia è l'ultimo dei servizi promossi dalla *Compañía Madrileña de Urbanización*: l'illuminazione, prima delle strade, successivamente degli edifici pubblici e infine delle case private, è un nodo strategico per riuscire a elettrificare le linee ferrotranviarie. Nel marzo del 1896<sup>373</sup>, per ovviare al problema delle concessioni da altre centrali elettriche esterne, si inizia a considerare la costruzione di una fabbrica nei terreni societari. I solleciti da parte degli azionisti<sup>374</sup> portano alla risoluzione momentanea del problema attraverso l'introduzione di apparecchi illuminotecnici ad acetilene, brevettati dal vicedirettore Luis Soria y Hernández nel 1902<sup>375</sup>, e installati dalla sede dell'azienda: la *calle principal* davanti alla *manzana* 100 è illuminata da sei lampioni<sup>376</sup> a colonna in ferro, simili a quelli a gas di Madrid. Le lampade ad acetilene sono poi installate anche nel *kiosco* tra le *manzanas* 75 e 76<sup>377</sup> e inaugurate con una cena per i membri del *Consejo* che

---

371. *Nuestro ferrocarril subterráneo*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 560, 20/6/1914, pp. 205-206.

372. *Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XIX [XVIII], 581, 20/1/1915, p. 6.

373. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 49ª*, 28-30-31/3/1896, pp. 84-86.

374. *El alumbrado en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», IV, 74, 5/5/1900, p. 2.

375. *Nuestra Noticia*, in «La Ciudad Lineal», VI, 133, 20/7/1902, p. 5. Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 308.

376. *Alumbrado*, in «La Ciudad Lineal», VI, 132, 10/7/1902, p. 3.

377. *Nuestra Noticia*, in «La Ciudad Lineal», VI, 134, 30/7/1902, pp. 7-8.

possono rientrare a Madrid in tarda serata con il *coche-tranvía* illuminato dagli stessi apparecchi.

L'utilizzo di *alumbrado* ad acetilene è fortemente sostenuto, e pubblicizzato, anche dal direttore che ne sottolinea<sup>378</sup> le peculiarità: le lampade a carburo sono descritte come meno pericolose delle elettriche, a carbone o a petrolio e decisamente più economiche. Nonostante i *consejos*, più o meno interessati<sup>379</sup>, del direttore della CMU, l'installazione di apparecchi illuminotecnici a "sistema Soria" faticano a prendere piede, sia per la mancanza di personale qualificato che per l'accesso alle materie prime. Le richieste da parte dei privati<sup>380</sup>, pur limitate, proseguono fino al gennaio del 1904, data che segna l'inizio della crisi dell'acetilene: il carburo di calcio in vendita sul mercato spagnolo, ma anche al di fuori della Spagna, scarseggia poiché il consumo è in aumento ovunque in proporzioni smisurate rispetto alla produzione. I linealisti, tuttavia, disincentivano<sup>381</sup> l'utilizzo del petrolio (*producto yanqui*) a favore dell'acetilene (*carburo cosmopolita*) per supportare l'economica spagnola.

La crisi delle materie prime rende sempre più urgente la realizzazione di una centrale elettrica di proprietà della *Compañía Madrileña de Urbanización* che possa supplire alle necessità dei residenti e della stessa società. Nell'aprile 1904<sup>382</sup> lo studio del progetto è affidato a Julio de la Loma, un fornitore che ottiene la concessione per tre mesi, ma che abbandona l'incarico nel luglio dello stesso anno, nonostante l'urgenza evidenziata<sup>383</sup> anche da Luis Soria y Mata. La centrale elettrica è indispensabile allo sviluppo del progetto linealista per migliorare il servizio di trasporto pubblico, ma anche per introdurre spettacoli teatrali, musicali, danzanti serali e notturni, che incrementerebbero la ricchezza della città sia in termini di offerta ricreativa, che economica influenzando anche il valore dei terreni. La Ciudad Lineal va illuminata quanto prima e Luis Soria, oltre a documentarsi su riviste internazionali<sup>384</sup>, con un atteggiamento molto all'avanguardia coinvolge i lettori proponendo un sondaggio<sup>385</sup> per accogliere suggerimenti su produttori, fornitori, materiali e stimare il consumo elettrico per abitante, indispensabile per la definizione del progetto. Il vicedirettore propone di posizionare lo stabilimento nei pressi della *casa de maquinas*, esternamente alla Ciudad Lineal, oppure nella *manzana 87*, già interessata dalla costruzione della scuola, che infine è scelta per la costruzione dell'edificio<sup>386</sup> [Figg. 63-64]. Nel settembre del 1904<sup>387</sup> le richieste per la fornitura di elettricità aumentano sia tra i privati che nei laboratori della Ciudad Lineal e il

---

378. Arturo SORIA, in «La Ciudad Lineal», *Consejos*, VI, 140, 30/9/1902, p. 6.

379. «La Ciudad Lineal», VI, 147, 10/12/1902, pp. 4-5.

380. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 151, 20/1/1903, p. 6.

381. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 186, 10/1/1904, p. 7.

382. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 218*, 5/4/1904, pp. 1r-2, n. 5; *Sesión 219*, 17/4/1904, pp. 2-3, n. 4; *Sesión 225*, 19/7/1904, pp. 7r-8r, n. 10.

383. Luis SORIA, *Una fábrica de electricidad en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 205, 20/7/1904, p. 2.

384. *Estadística sobre fábricas de electricidad*, in «La Ciudad Lineal», IX, 223, 20/1/1905, pp. 2-3.

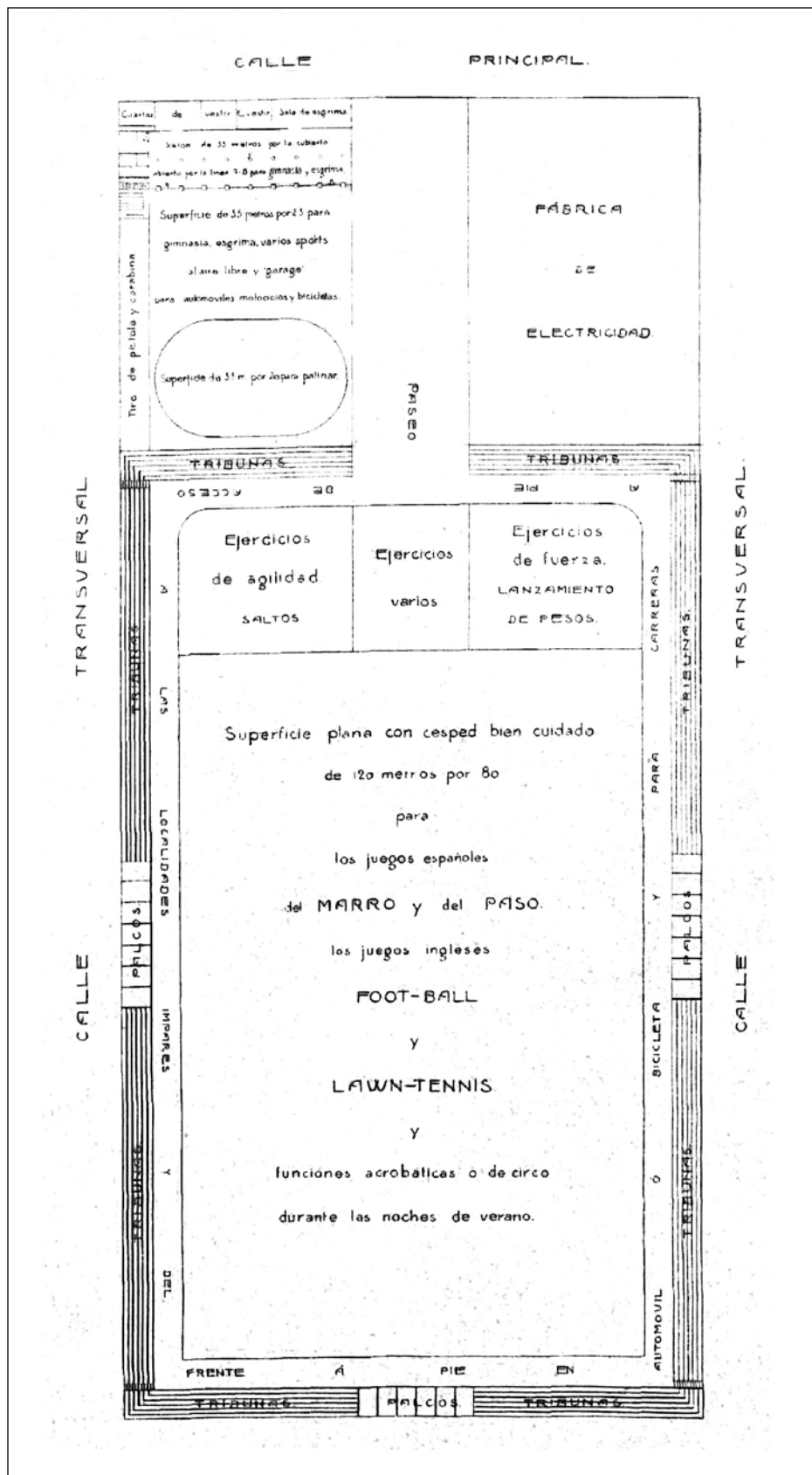
385. SORIA, *Una fábrica de electricidad en la "Ciudad Lineal"*, cit., p. 2.

386. *Compañía Madrileña de Urbanización, domicilio: Lagasca, 6, Madrid. Memoria Servidumbre de paso*, in «La Ciudad Lineal», IX, 241, 30/7/1905, p. 6.

387. *Nuestra Fábrica de Electricidad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 210, 10/9/1904, p. 2; 214, 20/10/1904, p. 6.



63. Schema funzionale della manzana 87 della Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», X, 268, 30 aprile 1906, coperta della rivista).

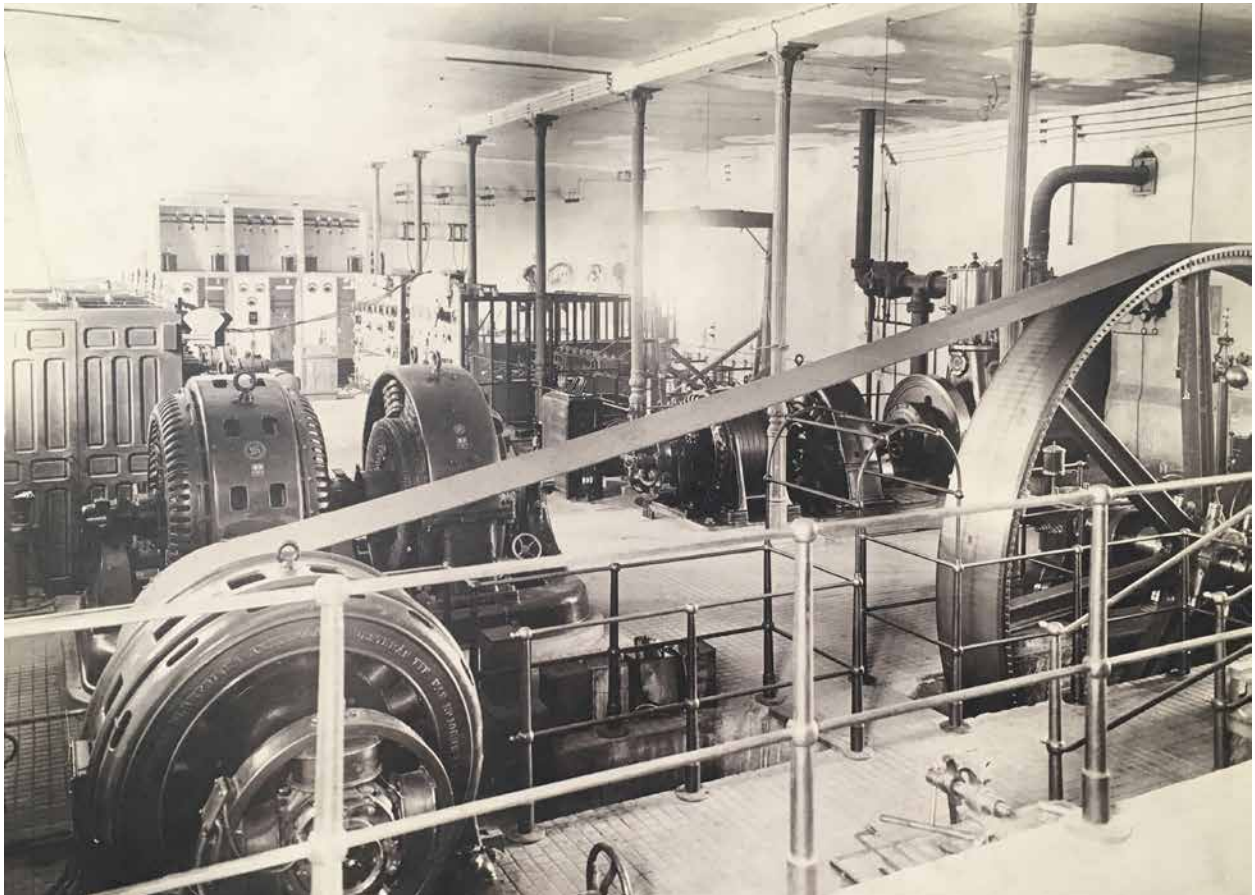




64. Fotografia aerea della Ciudad Lineal. In alto a destra si vede la manzana 87, dove sono costruiti la fabbrica e il campo sportivo (APCMU, Vistas Aéreas, 1931).



65. La centrale elettrica della CMU in una vista della manzana 87 che accoglie lo stabilimento (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal, 1931).



66. L'interno della centrale elettrica della CMU (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal, 1931).

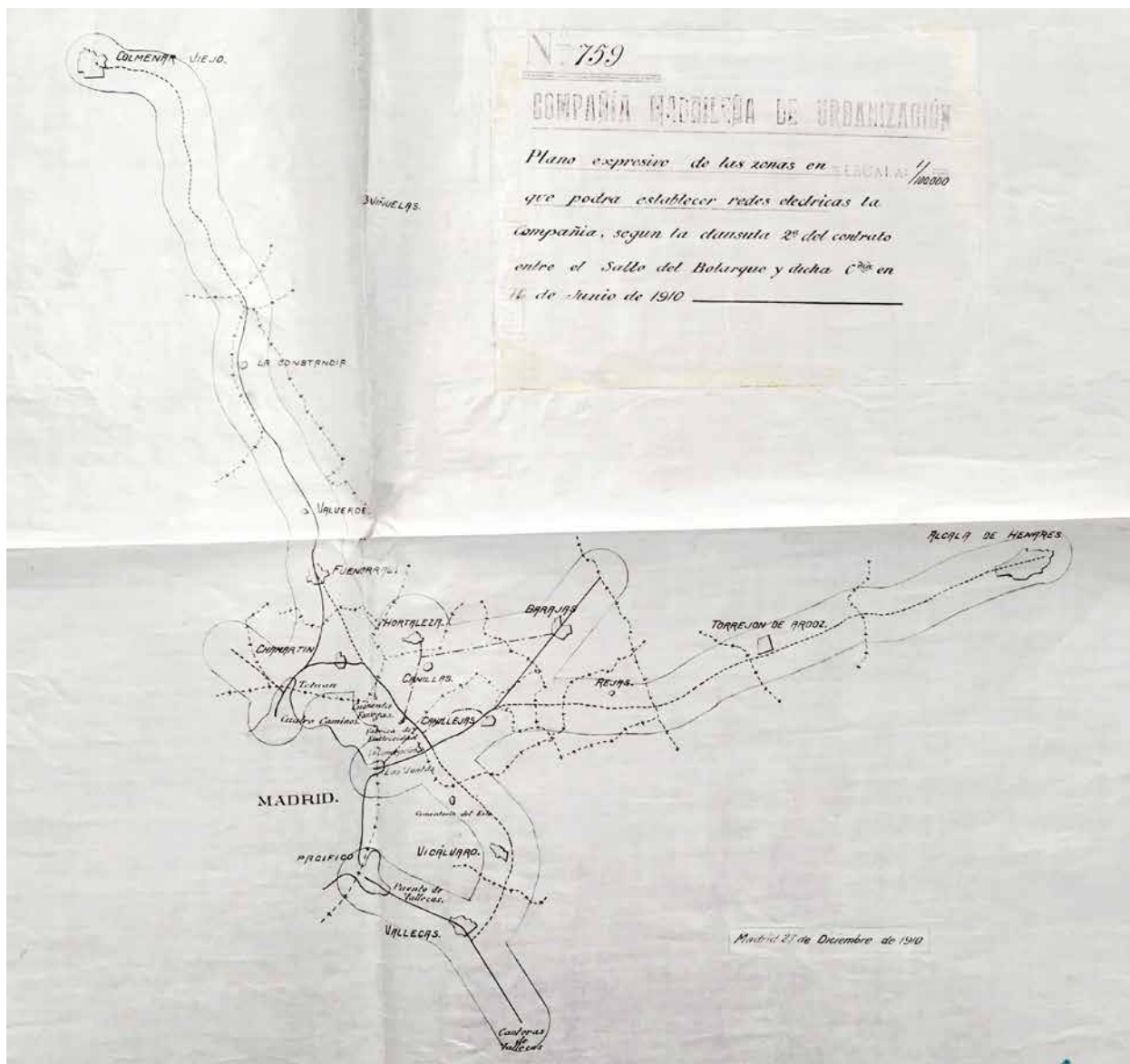
consiglio d'amministrazione inizia a prendere contatti con diversi produttori per procedere all'acquisto di macchinari, tralicci e cavi per la conduzione. La fase progettuale è conclusa in tempi record nel gennaio 1905<sup>388</sup> e inizia subito il cantiere di una ciminiera di 35 metri, che prosegue alacremente per mettere in funzione il tutto nel più breve tempo possibile. Oltre alla ciminiera, lo stabilimento è composto da due corpi di fabbrica<sup>389</sup>: lo spazio interno del primo è suddiviso in navate dove installare macchine a vapore, generatore e alternatori, mentre il secondo è destinato a sala caldaie [Figg. 65-66]. Sono previste tre linee principali di alta tensione<sup>390</sup> che arrivano al *barrio* della Concepción, a Canillas e a Chamartín de la Rosa<sup>391</sup>, da cui si ottengono le diramazioni verso Canillejas, Ventas, Hortaleza, Barajas, all'estremo nord della Ciudad Lineal e al Ventorro del Chaleco [Fig. 67]. Collaborano

388. *Fábrica de electricidad de la Ciudad Lineal* e *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 224, 30/1/1905, p. 2, 6; 231, 10/4/1905, p. 5; 234, 10/5/1905, p. 7; 237, 10/6/1905, p. 13; 239, 10/7/1905, p. 4; 243, 20/8/1905, p. 3; 245, 10/9/1905, pp. 3-4.

389. Nella relazione tecnica si descrive il progetto per quattro corpi di fabbrica, le cui fondazioni sono già in opera, ma di cui solo uno è costruito. *Compañía Madrileña de Urbanización, domicilio: Lagasca, 6, Madrid*, 241, cit., p. 6. Si veda anche: *Presupuesto general de la fábrica de electricidad de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 242, 10/8/1905, pp. 7-8.

390. Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 308.

391. AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Ferrocarriles, lejtatos 42350, 29, Compañía Madrileña de Urbanización, Puesta en servicio de dos nuevos automotores para la línea Chamartín de la Rosa al Barrio de la Concepción*, 1907.



67. *Compañía Madrileña de Urbanización, Plano expresivo de las zonas en que podrá establecer redes eléctricas la Compañía, según la cláusula 2ª del contrato entre el Santo de Borlaque y dicha C.ª en 11 de Junio de 1910, Madrid, 27/12/1910 (APCMU, Miscellanea).*

alla distribuzione<sup>392</sup> del fluido elettrico torri in ferro e pali in legno e poi in cemento armato<sup>393</sup> (che servono anche la rete telefonica<sup>394</sup>), nei tre chioschi principali (il Kiosco Árabe, il "Fortín", e quello della *manzana 98*) sono installati i primi trasformatori<sup>395</sup> seguiti da altri presso Ventas, Pueblo Nuevo, Canillas, Hortaleza e Canillejas. Nell'agosto del 1905<sup>396</sup> è autorizzata

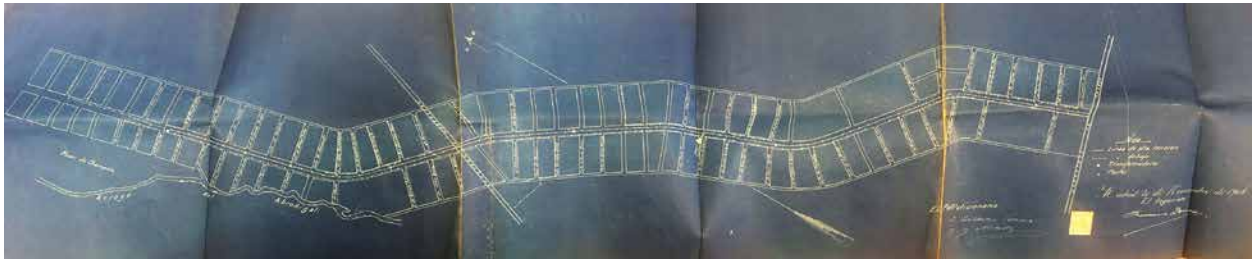
392. *Compañía Madrileña de Urbanización, domicilio: Lagasca, 6, Madrid, 241, cit., p. 7.*

393. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 309.

394. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 242, 10/8/1905, p. 6.

395. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 271, 30/5/1906, p. 180; AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Negociado de Carreteras – Conservación y reparación, le- jatos 769, n. 16: Expediente de Don Arturo Soria y Mata, [...] solicitando prórroga para terminar las obras de fábrica de electricidad en la Ciudad Lineal.*

396. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 241, 30/7/1905, p. 5 e *Gobierno Civil, Jefatura de Obras públicas, Fomento.—Instalaciones eléctricas*, IX, 246, 20/9/1905, p. 6. Estratto tratto da «Boletín Oficial de la provincia de Madrid del lunes 21 de Agosto».



68. CMU, piano della rete elettrica della Ciudad Lineal con indicazione delle linee di alta e bassa tensione, dei trasformatori e dei pali della luce, Madrid, 20/11/1908 (AHMF, lejtatos 769 n. 16).

l'apertura della centrale e dopo le ultime verifiche e installazioni si procede con l'inaugurazione<sup>397</sup> (27 ottobre 1905).

La Ciudad Lineal, come succede in tutte le città, inizia a essere illuminata dai suoi edifici pubblici più rappresentativi<sup>398</sup>: dalla sede della CMU, ai *kioscos* della *calle principal*, i cui i lampioni sono regolati da interruttori orari dal 1910<sup>399</sup>, per proseguire nel teatro e nel *parque de diversiones*, nella *casa de maquinas* dove sono installati<sup>400</sup> tre archi elettrici e lampade a incandescenza [Figg. 68-69]. L'elettricità raggiunge<sup>401</sup> le prime case nell'ottobre del 1905: dalla *carretera* di Aragón, nel febbraio dell'anno seguente, si arriva ai *pueblos* limitrofi. Arturo Soria y Mata, infatti, nel 1906 ottiene dal *Ministerio de Fomento* la concessione<sup>402</sup> a erogare il servizio anche ai municipi di Canillas, Canillejas, Hortaleza, Chamartín de la Rosa, Barajas, Pueblo Nuevo, *barriada* Ventas, oltre che per tutta l'estensione della *carretera* di Aragón.

Un'altra proposta del 1906<sup>403</sup> prevede l'installazione di una centrale idroelettrica che attinga l'acqua del *canalillo* del Lozoya per rifornire sia la Ciudad Lineal che la capitale, ma l'aumento della richiesta di elettricità è risolta con l'ampliamento<sup>404</sup>. Il contratto per la somministrazione del 1913<sup>405</sup> testimonia come la *Compañía Madrileña de Urbanización* fornisca, tra l'altro, elettricità a Tetuán, Ventas, Madrid Moderno, Villaverde, Canillejas, Hortaleza, Barajas, Móstoles, Vicálvaro, Pueblo Nuevo, Chamartín, Vallejas. Nel 1914 la succursale spagnola del colosso tedesco AEG (*AEG Thomson - Houston Iberica*), contatta la CMU per proporre la sostituzione delle macchine a vapore con altrettante elettriche – offerta che è accettata con piacere dal *Consejo de Administración*<sup>406</sup> – e si arriva a servire oltre 31 *pueblos* dei dintorni della capitale.

397. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 246, 20/9/1905, p. 5; 247, 30/9/1905, p. 6; 248, 10/10/1905, p. 8; 249, 20/10/1905, pp. 3-4; 251, 10/11/1905, p. 3.

398. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 264, 20/3/1906, p. 94; 266, 10/4/1906, p. 115; XI, 313, 30/7/1907, p. 323.

399. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV [XIV], 407, 20/3/1910, p. 1883.

400. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 246, 20/9/1905, p. 5.

401. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 248, 10/10/1905, p. 8; 255, 20/12/1905, p. 6; 258, 20/1/1906, p. 23; 315, 30/8/1907, p. 370; APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión* 244, 21/12/1905, pp. 32-33, n. 5.

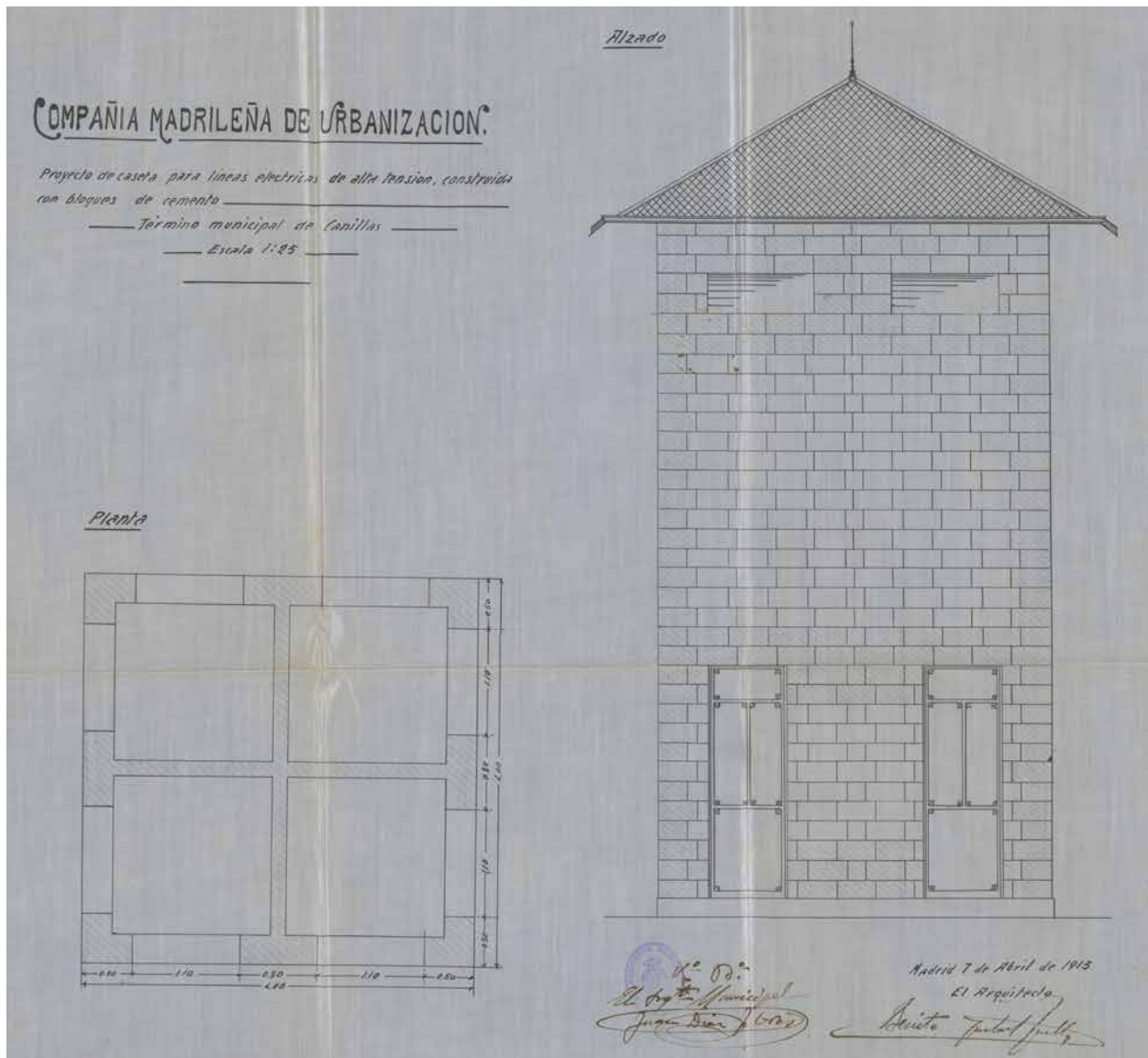
402. *Real Orden* del 14/12/1906. AHMF, *Dirección General de Obras Públicas, Negociado de Carreteras – Conservación y reparación*, lejtatos 769, n. 16, cit.. In particolare: *Compañía Madrileña de Urbanización, Red de Distribución eléctrica en la Ciudad Lineal, Memoria*, dicembre 1908.

403. *La política hidráulica y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, p. 17.

404. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 70.

405. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 310.

406. APCMU, *Actas*, Vol. 5, *Sesión* 364, 14/4/1914, pp. 31-32r, n. 2.



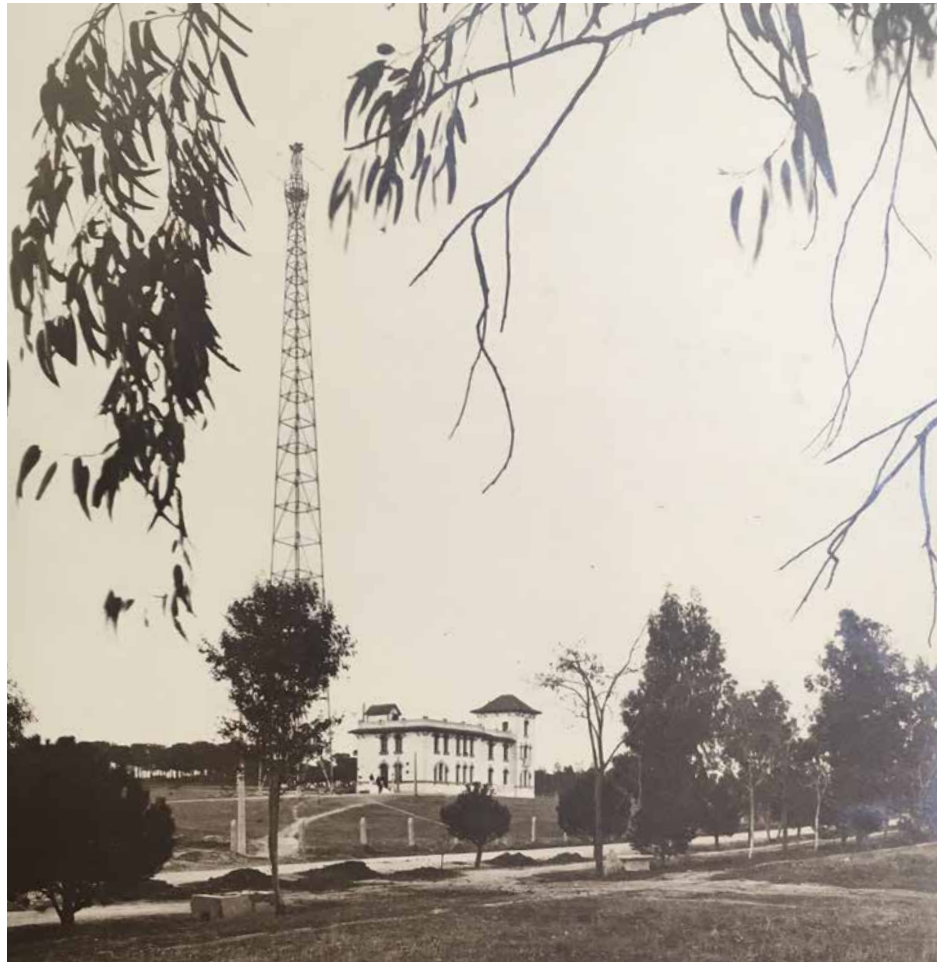
69. Benito Guitart Trulls, proyecto de caseta para líneas eléctricas de alta tensión construida con bloques de cemento, Término municipal de Canillas, planta e prospecto, Madrid, 7/4/1913 (AVM, signatura 70-191-94).

### Comunicare via telegrafo e telefono

Arturo Soria y Mata matura nel corso della sua vita un intenso interesse – lavorando anche nel settore in qualità di telegrafista (1864-1865) – nei confronti delle telecomunicazioni e, tra gli altri, il collegamento telefonico diventa un assunto imprescindibile del progetto linealista, anche se sarà uno degli ultimi servizi a essere realizzato. In Spagna, come per la messa in opera della ferrovia, anche la rete telefonica è affetta dagli stessi problemi: il mancato supporto statale e il sistema delle concessioni ostacola la diffusione del nuovo mezzo di comunicazione costringendo il Paese a un'arretratezza anomala per il resto del vecchio continente fino al 1924, quando è fondata la *Compañía Telefónica Nacional de España*. Nella Ciudad Lineal i primi privati chiedono al *Ministerio de la Gobernación* di essere raggiunti dal telefono nel 1895<sup>407</sup>, mentre negli uffici della CMU la connessione

407. APCMU, Actas, Vol. 1, Sesión 29ª, 4/3/1895, pp. 45-47, n. 3.

70. La stazione telegrafica nella Ciudad Lineal: «Magnífica torre de la Estación de Telegrafía sin hilos, instalada por la Marina. Por Su excepcional situación y porque en definitiva cualquier solar reúne condiciones básicas para la instalación de viviendas o locales de trabajo, es innegable que lo Poderes públicos han elegido este sitio estratégico para una oficina tan importante como la Estación de T.S.H., la más importante de Madrid» (APCMU, *Vistas de la Ciudad Lineal*, 1931).



arriva nell'aprile 1899<sup>408</sup>. Nell'agosto del 1902<sup>409</sup> sono installati i pali per le trasmissioni della linea telefonica – in sostituzione al telegrafo – lungo la *calle principal*, dall'*hotel* sede della *Compañía* fino alla stazione-chiosco della *manzana* 75-76. L'obiettivo auspicato è quello di portare il telefono in tutte le case della Ciudad Lineal, per garantire i servizi postali, di vigilanza notturna e di intervento in caso d'incendio. Si tratta tuttavia di un collegamento interno ai terreni della società, che non comunica con il resto delle altre linee madrilene o spagnole [Fig. 70]. Nel 1905<sup>410</sup> è completato l'allacciamento dei primi nodi essenziali della rete telefonica del progetto linealista: Cuatro Caminos, Fuencarral, Chamartín de la Rosa, Ventas, Tetuán, la stazione centrale della Ciudad Lineal, oltre ai tre chioschi principali e la *casa de maquinas*. L'anno successivo<sup>411</sup> sono installate le prime cabine telefoniche: il collegamento avviene, tuttavia, solo tra i diversi punti della Ciudad Lineal fino al 1923<sup>412</sup> quando il servizio è allacciato alla rete madrilena.

408. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión* 148, 20/4/1899, pp. 24r-25, n. 8.

409. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión* 192, 29/8/1902, pp. 78-79, n. 2, d; *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 137, 30/8/1902, p. 6; 138, 10/9/1902, p. 4.

410. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 233, 30/4/1905, p. 5; 235, 20/5/1905, p. 6.

411. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 267, 20/4/1906, p. 131.

412. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 337.





### **3. Le architetture**

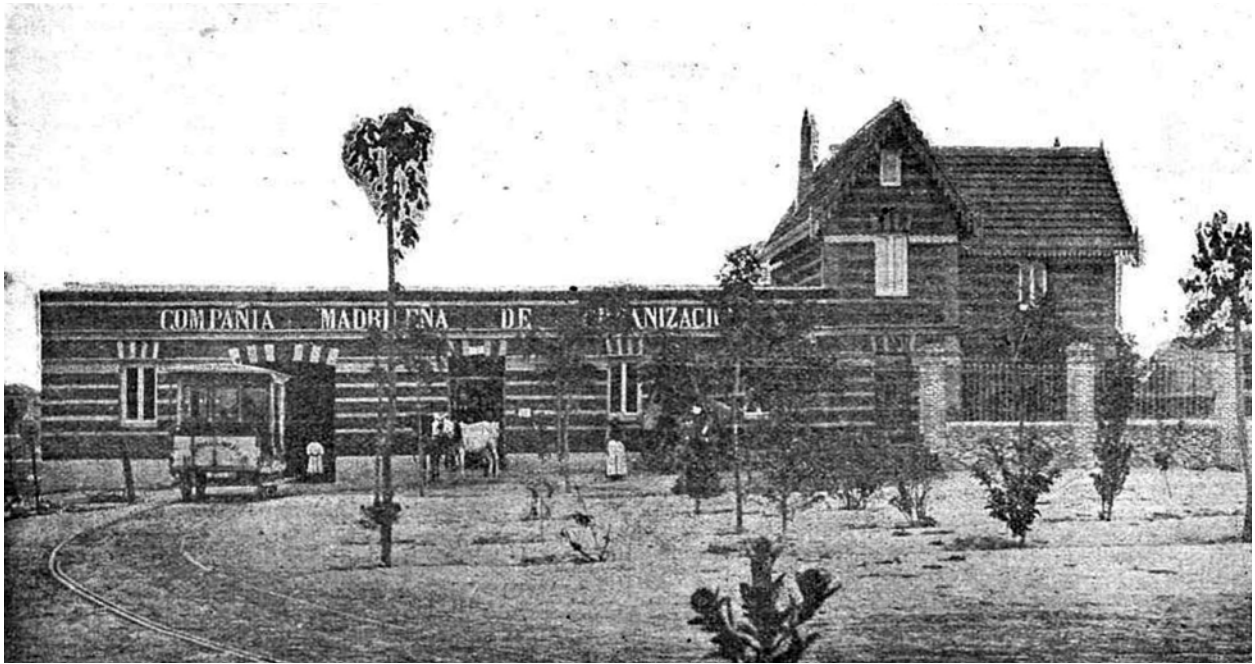
Nel corso dell'Ottocento e all'inizio del secolo successivo, il panorama urbano non è innovato e stravolto solo dall'infrastrutturazione di superficie e sotterranea, ma anche dalla progressiva comparsa di grandi servizi pubblici (stazioni, teatri, scuole, carceri, mercati ecc.) e, così come le *altre* città contemporanee, anche la Ciudad Lineal deve dimostrarsi una "città intelligente"<sup>413</sup>. Il progetto soriano è perfettamente incastonato nella fenomenologia della città ottocentesca e tutti gli edifici della città lineare, che siano strutture collettive o residenze private, devono provare di essere all'avanguardia, comodi e igienici. Nel 1900<sup>414</sup> è presentato un nuovo piano ambizioso – privo di un apparato iconografico – che illustra i *grandes proyectos* in programma. Arturo Soria sa che per costruire la città autonoma che immagina – e non un sobborgo di case nel verde – non basta risolvere il collegamento con la capitale e costruire edifici residenziali. Servono architetture che rispondano ai bisogni degli abitanti e stabilimenti produttivi. A discapito di quello che realmente succede, per poter raggiungere il risultato sperato è individuata una "formula" precisa, alla cui base figurano i professionisti di diverse discipline. La Ciudad Lineal è specchio della poliedricità del suo promotore e – come tutte le città – è un sistema complesso: per trovare concretezza nella realtà necessita di quante più competenze possibili. È il terreno multi-trans-inter disciplinare per eccellenza e, se oggi questi concetti sono assorbiti e interiorizzati dalla comunità scientifica, all'inizio del XX secolo, ribadire la necessità di specialisti urbani – nonostante l'abbandono più o meno consapevole della dottrina di Cerdà – è cruciale per la realizzazione del progetto linealista. Ecco che sull'*house organ* è pubblicata una sorta di "chiamata alle competenze"<sup>415</sup> per attirare i professionisti necessari alla costruzione della città. Sono indispensabili *arquitectos-sabios*, *arquitectos-artistas*, *ingenieros de caminos* e *ingenieros mecánicos*, capaci di occuparsi della progettazione delle grandi opere, e dei problemi tecnici che possono sorgere dalla messa in servizio di ferrovie e canalizzazioni, sempre attenti a soddisfare i requisiti estetici. Servono scienziati: *ingenieros agrónomos*, che sappiano trasformare gli aridi dintorni di Madrid in un luogo verde e ospitale, e *médicos-higienistas*, che spalleggino il progetto linealista e predichino la bontà della vita in campagna. Accanto ai tecnici trovano il loro posto *economistas y sociólogos* che abbiano a cuore l'interesse di tutte le classi sociali, ma anche – e forse soprattutto – lavoratori (*obreros dignos, trabajadores y honrados*) che vogliano vivere nella Ciudad Lineal. I professionisti e i cittadini, tuttavia, non bastano a realizzare una città *ex novo*; il consenso e la liquidità economica sono il vero motore dell'impresa: una *prensa* (stampa) che *incline la opinión pública*, e soprattutto *filántropos* lungimiranti, capitalisti facoltosi e imprenditori intraprendenti disposti a investire in un progetto urbano che si prefigge di risolvere i problemi della città contemporanea. A fronte di una "formula" molto chiara per urbanizzare l'area prescelta, la CMU ha notevoli difficoltà a trovare sia professionisti che grandi imprenditori che vogliano sposare l'idea di città di Soria, organica e polifunzionale. L'insediamento prende forma con una prevalenza di edifici residenziali, anche se il direttore ribadisce la necessità di non costruire solo «*casa de campo o de recreo, [...] casas para obreros, en condiciones higiénicas*»<sup>416</sup>, ma anche «*toda clase de edificios, cuartales,*

413. Roberto FREGNA, *Le città di utopia*, Editrice Clueb, Bologna 1987, p. 15.

414. Pascual LÓPEZ, *Grandes Proyectos*, in «La Ciudad Lineal», IV, 78, 5/6/1900, p. 1.

415. Juan GARCÍA Y GARCÍA, *Solidaridad*, in «La Ciudad Lineal», VII, 164, 30/5/1903, p. 3.

416. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid*, cit., p. 6.



71. Primo hotel costruito dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* nella manzana 100: l'edificio è sede della società e stazione del tranvía («*La Ciudad Lineal*», VII, 162, 20 maggio 1903, p. 2).

*colegios, iglesias, conventos, oficinas, amaneces, talleres, etc.»*<sup>417</sup>. Durante i primi anni, tuttavia, la CMU non riesce a portare avanti nessuno o quasi dei *grandes proyectos* pianificati e descritti. Inizialmente, la società deve occuparsi della costruzione delle architetture di servizio alla Ciudad Lineal come depositi di acqua, laboratori e magazzini, chioschi o edifici per la vigilanza della rete di trasporto; primo tra tutti un edificio che da casa “tipo” diventa la sede della *Compañía Madrileña de Urbanización*.

La posa della prima pietra del primo *hotel* della CMU è celebrata il 16 luglio del 1894<sup>418</sup>, nella *manzana 100* della Ciudad Lineal, presso Canillejas, alla presenza dell'arcivescovo di Madrid-Alcalá, del *Gobernador Civil*, del *Presidente de la Diputación Provincial*, dei sindaci di Madrid, Canillas e Canillejas. Non mancano alcuni membri della società come il presidente del *Consejo de Administración* della CMU, Fermín Hernández Iglesias, il direttore Arturo Soria chiaramente e alcuni consiglieri importanti come l'ingegner Manuel Cano e l'architetto Mariano Belmás, progettista<sup>419</sup> dell'edificio. Si tratta di un prototipo di abitazione, pensato per essere venduto (a 10.000 pesetas) o affittato, di tre piani fuori terra, in laterizio e copertura a doppia falda, la cui unica decorazione è data dall'alternanza cromatica di mattoni e corsi di malta e dalla bicromia di conci e piattebande.

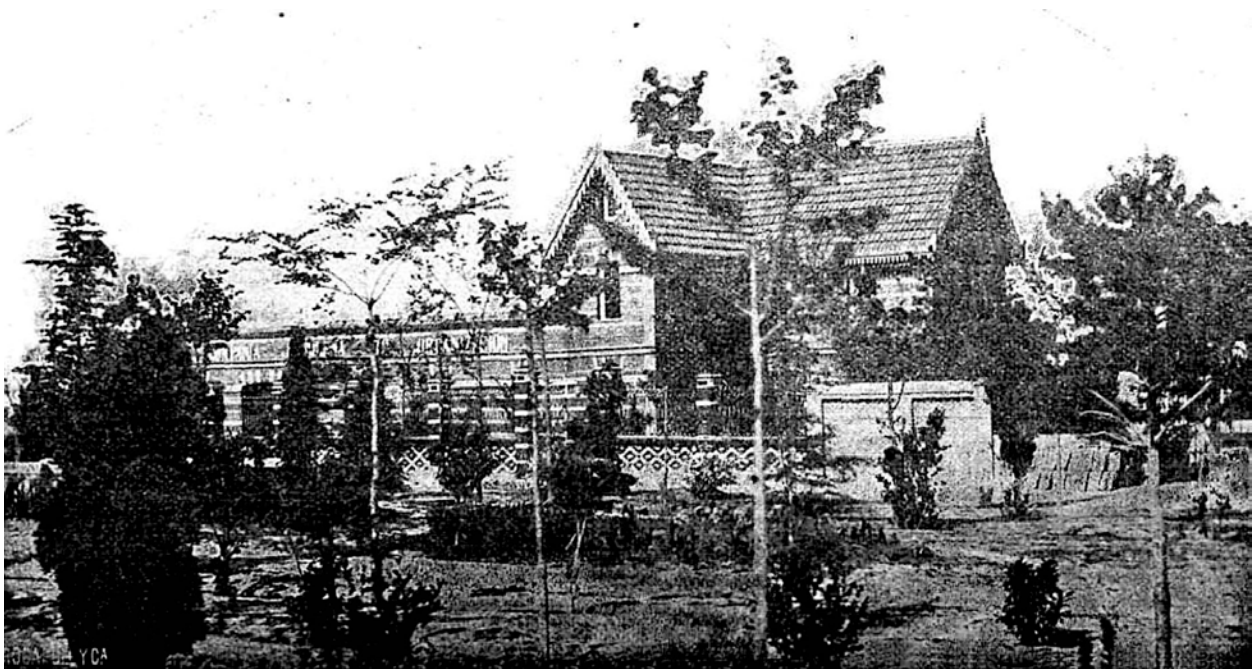
Nel dicembre 1894 la costruzione è pressoché conclusa [Figg. 71-72] e si inizia a discuterne<sup>420</sup> le sorti: Arturo Soria ne vorrebbe la vendita immediata, alcuni azionisti propongono che sia messo in palio tramite sorteggio; il *Consejo de Administración*, invece, ritiene corretto ultimare il progetto e solo successivamente pensare alla vendita che potrebbe essere incoraggiata da un incentivo economico. Nella prospettiva ottimistica della giovane società,

417. Ibidem.

418. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Novena*, 13/7/1894, pp. 14-15, n. 1; CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos*, cit., p. 78.

419. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Novena*, 13/7/1894, pp. 14-15, n. 2.

420. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 22ª*, 27/12/1894, pp. 31-34, n. 3.



72. Primo hotel costruito dalla Compañía Madrileña de Urbanización nella manzana 100: l'edificio è sede della società e stazione del tranvía («La Ciudad Lineal», VII, 162, 20 maggio 1903, p. 4).

questa prima costruzione sarebbe dovuta servire da attivatore d'interesse e da apripista alle edificazioni della Ciudad Lineal. Tuttavia, alla fine del secolo gli acquirenti non sono ancora interessati ai terreni periferici, mal collegati e privi d'infrastrutturazione che l'azienda sta pian piano acquisendo; la CMU non può far altro che usare l'hotel per le proprie necessità.

Nel 1903<sup>421</sup> l'edificio è ingrandito: il piano terreno è esteso, mantenendo gli stessi connotati della parte già costruita, perché possa accogliere la stazione del tram a trazione animale della CMU e il deposito delle carrozze. In seguito<sup>422</sup>, il *primer hotel* è ripensato completamente: il progetto è firmato da Emilio Vargas<sup>423</sup> [figg. 73-74], anche se è verosimile<sup>424</sup> che l'architetto Ricardo Marcos Bauzá abbia curato le scelte compositive e decorative.

Rispetto al primo fabbricato - un'abitazione privata rifunzionalizzata - la nuova sede della società è un edificio di rappresentanza a tutti gli effetti.

L'immobile si compone di un corpo di fabbrica principale il cui piano terreno, che accoglie laboratori, archivi e locali di servizio, è collegato al primo, riservato agli uffici della CMU, da una scala monumentale verso la facciata principale. Gli ambienti (direzione e *despachos* destinati ai lavoratori che si occupano della rivista "La Ciudad Lineal", della compravendita dei terreni, dei progetti e della contabilità) sono disposti ai due lati di un'ampia galleria (quattro per otto metri) centrale e semi permeabile [Fig. 75].

421. *Primer hotel construido por la Compañía Madrileña de Urbanización, habilitado para Estación de la "Ciudad Lineal", dependencias del mismo y oficinas de obras*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10/5/1903, p. 2; 169, 20/7/1903, p. 4; 172, 20/8/1903, p. 6; 174, 10/9/1903, p. 5

422. *Edificio para oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», X, 292, 30/12/1906, tav. XX; *Urbanización: Construcciones en 1907*, XIII, 329, 20/4/1908, p. 578.

423. APCMU, *Miscellanea*, Emilio VARGAS (encargado de obras), *Proyecto de edificio para oficinas y dependencias de la Compañía Madrileña de Urbanización, manzana 100*, scala 1:100, s.d.

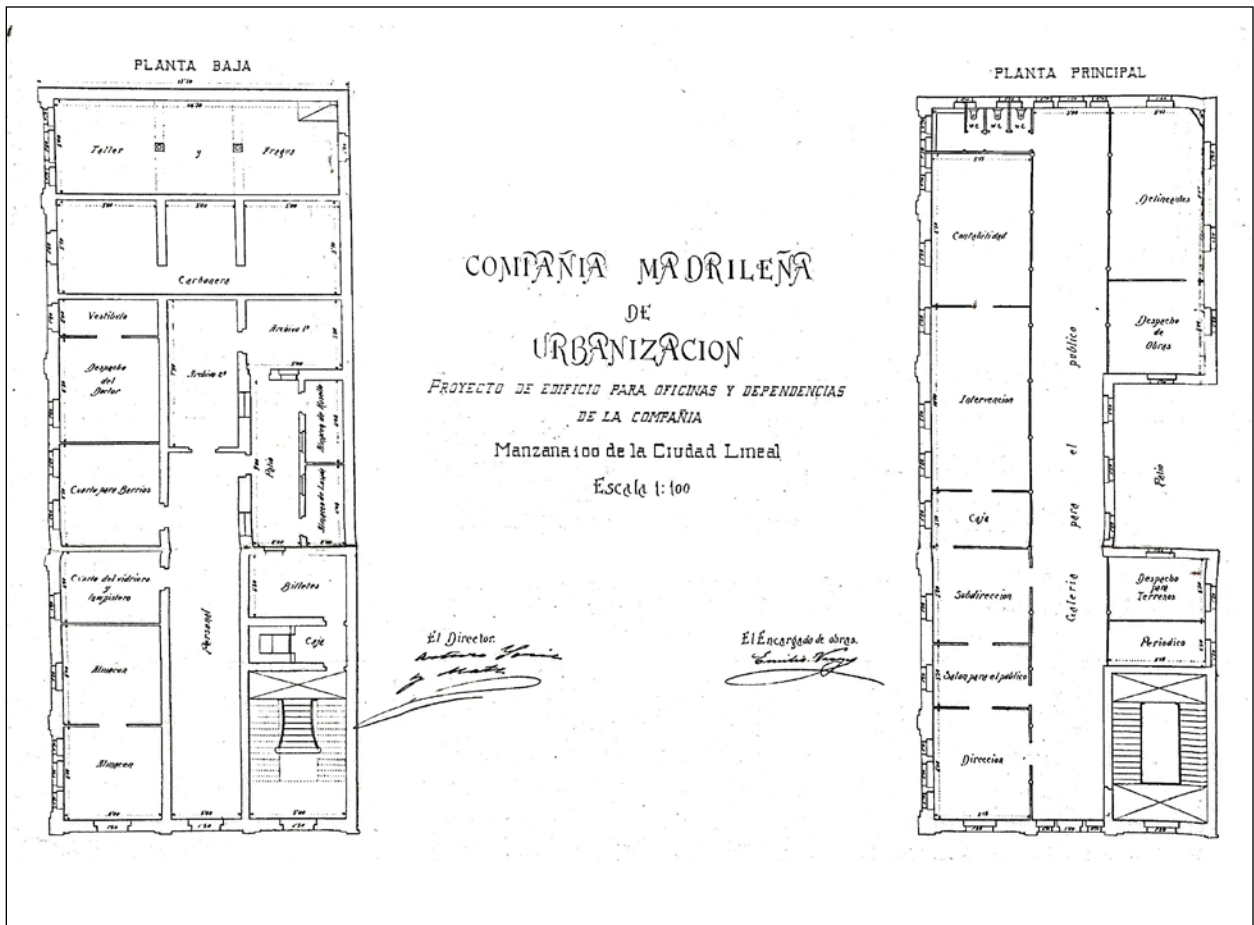
424. Cfr. José Ramón ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona 1998, p. 145.

La struttura portante è costituita da esili colonnine – si suppone in ghisa – raccordate da un sistema di tamponatura con aperture regolari che delimitano gli spazi dedicati a ciascun *negociados*, senza pregiudicare l’illuminazione proveniente dai fronti esterni. Adiacente all’edificio, verso la *calle principal*, si mantiene il deposito carrozze, aggiornandolo: l’ingresso è trattato come se fosse una porta urbana, interpretando un tema già sperimentato nella tipologia delle stazioni ottocentesche. Elementi decorativi tradizionali scandiscono l’impaginato della facciata principale [Figg. 76-77]. Il prospetto è tripartito in altezza da un sistema di lesene di ordine gigante: al centro del primo piano una trifora, sovrastata dall’insegna societaria e da un orologio, occupa tutto lo spazio della campata permettendo l’accesso al balcone; ogni apertura di entrambi i livelli è definita da archi a tutto sesto. Il fronte laterale, di cinque campate sempre ritmate dall’ordine gigante di lesene, vede l’introduzione di altri elementi, come piattebande e timpani sopra le finestre, mentre gli archi a sesto ribassato agli estremi dell’edificio sembrano far intuire una copertura voltata che si affianca a quella terrazzata della parte centrale. Nel 1907<sup>425</sup>, pur mancando le finiture decorative, la CMU inizia a utilizzare i nuovi spazi costruiti nella *manzana* 100 della Ciudad Lineal.

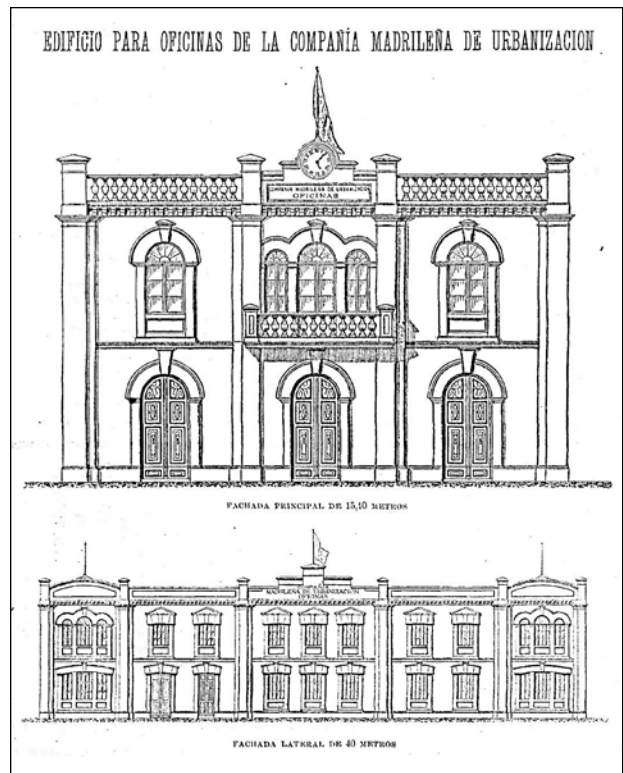
La sede societaria diventa il “biglietto da visita” della *Compañía Madrileña de Urbanización*: l’edificio, rappresentato sulla carta intestata [Fig. 78], si fa logo che deve dimostrare le capacità costruttive e commerciali della società. L’importanza assegnata all’immagine aziendale è un fenomeno tipico della città ottocentesca: l’impresa produttrice di beni o di servizi terziari sceglie un linguaggio architettonico – in questo caso eclettico – che possa esprimere l’identità stessa della compagnia. Non solo la fabbrica, ma anche grandi imprese ferroviarie, banche, assicurazioni, catene di alberghi, sedi di giornali, man mano che si ingrandiscono e affermano il proprio potere all’interno delle città, aprendo filiali e succursali, scelgono un lessico specifico che esprima a colpo d’occhio i valori o le origini dell’azienda. Un inconsapevole e acerbo antenato delle catene e dei *franchising* che popolano le città contemporanee di tutto il mondo nell’epoca della globalizzazione. Che la “pelle” degli edifici trasmetta ambizioni o la storia di chi li costruisce non è certo una novità neanche nel XIX secolo; ciò che è inedito, a queste date è la creazione di un meccanismo promozionale fatto di autocelebrazione e identificazione tra valori e architettura, in cui l’utente possa riconoscersi o riconoscere grazie a un’immagine coordinata, tra gli altri, il servizio a cui rivolgersi. Periodici, volantini, opuscoli, carte intestate amplificano il processo veicolando la diffusione dell’immagine architettonica della società. Il caso della *Compañía Madrileña de Urbanización* è certamente circoscritto, ma ben si inserisce in questo sistema propagandistico della città dell’Ottocento.

---

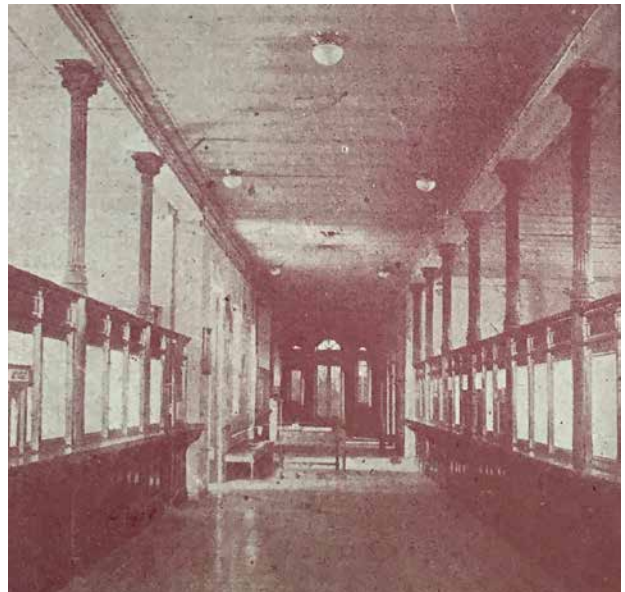
425. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 322, 20/10/1907, p. 466; 324, 20/11/1907, p. 494.



73. Emilio Vargas, Proyecto de edificio para oficinas y dependencias de la Compañía Madrileña de Urbanización, [...]. Planimetrie del piano terreno e del primo piano dei nuovi uffici della CMU nella manzana 100 della Ciudad Lineal (APCMU, Miscellanea, 1906-1907).



74. Prospetti sulla calle principale e sulla laterale del progetto per la nuova sede della Compañía Madrileña de Urbanización («La Ciudad Lineal», X, 292, 30 dicembre 1906, p. XX).



75. La nuova sede della Compañía Madrileña de Urbanización: galleria dei negoziados (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).



76. La nuova sede della Compañía Madrileña de Urbanización (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB014).



77. La nuova sede della Compañía Madrileña de Urbanización (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB014).



78. Carta intestata della Compañía Madrileña de Urbanización rappresentante la sede della stessa società (APCMU, Colección de impresos).



### 3.1. Architetture per i viaggiatori

Arturo Soria y Mata prevede già dal 1892<sup>426</sup> specifiche architetture di servizio: i chioschi, edifici polifunzionali di piccole dimensioni, costruiti ogni trecento metri<sup>427</sup> circa lungo la strada principale della Ciudad Lineal. Eredi dei padiglioni per il *loisir* che dal '700 popolano prima i giardini alla francese, poi quelli all'inglese e in fine nei grandi parchi pubblici ottocenteschi, questi edifici eclettici in epoca haussmanniana sono rifunzionalizzati come elementi di arredo urbano. Soria y Mata riconosce le potenzialità e la versatilità della tipologia e nella città lineare il *kiosco* diventa sala d'attesa per i viaggiatori, caffetteria, locale per il personale di vigilanza della linea ferroviaria, ma anche edicola e cabina per le trasmissioni telegrafiche e telefoniche.

Nel 1898<sup>428</sup> è affidato a Manuel Ortiz Villajos, architetto della società<sup>429</sup>, il progetto di un primo *kiosco* nella Ciudad Lineal e di un altro a Cuatro Caminos per i passeggeri delle linee della CMU che viaggiano verso Tatuán e Chamartín. Due anni più tardi<sup>430</sup>, Ramón Lucini<sup>431</sup> è autore del principale chiosco della CMU: il *Kiosco Árabe* [Figg. 79-80], che accoglie la residenza privata del personale di vigilanza, ma anche sale ristoro<sup>432</sup> e terrazze accessibili al pubblico. Il nome anticipa la scelta del lessico adottato: eclettico d'ispirazione moresca con bifore acute e archi a ferro di cavallo polilobati. La riscoperta dell'architettura araba si deve, in Spagna<sup>433</sup>, agli incarichi assegnati nella seconda metà del Settecento dalla *Real Academia de Bellas Artes de San Fernando* di Madrid a diversi pittori, per documentare graficamente alcuni monumenti andalusi come la *Mezquita* di Cordoba o l'*Alhambra* di Granada. Com'è noto, l'Ottocento ha poi amplificato l'interesse per il passato, in particolar modo, medievale, nel caso spagnolo islamico: le raccolte di disegni e i numerosi *reportage* di viaggio diventano repertori da cui colti architetti<sup>434</sup> attingono senza pregiudizio per confezionare il linguaggio architettonico della contemporaneità. Dalla penisola iberica al resto d'Europa, i luoghi simbolo della cultura borghese – casini, ville, chioschi ricreativi, stazioni, caffè, ristoranti – si vestono di lessico neo-arabo e “orientalismi” che collaborano alla costruzione dell'immagine prediletta per le architetture dello svago, «*como pequeño paraísos artificiales fuera de la vulgaridad*

426. SORIA Y MATA, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación*, cit., p. 10.

427. In altri casi si scrive ogni seicento metri sulla *calle principal*. Cfr. *Sección transversal de la calle principal*, in CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit.

428. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 126*, 2/8/1898, p. 11; *Sesión 135*, 7/11/1898, pp. 15r-16, n. 3; “La Ciudad Lineal”, II, 37, 20/11/1898, p. 2.

429. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 60*, 25/6/ 1896, p. 102, n. 4.

430. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 82, 5/8/1900, p. 2.

431. Maure Rubio scrive che il progettista del *Kiosco Árabe* è Manuel Ortiz Villajos; ma questa affermazione è smentita dalle informazioni tratte dalla rivista e dai verbali del consiglio d'amministrazione della CMU. Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 152.

432. Nel 1903 il *kiosco* è ceduto al proprietario del *merendero* “Los Andaluces” di las Ventas («La Ciudad Lineal», VII, 179, 30/10/1903, p. 8).

433. Cfr. Juan CALATRAVA, *Hispano-Muslim Art and the Universal Expositions: from Owen Jones to Leopoldo Torres Balbás*, in AA.VV., *Andalusí and Mudejar Art in its International Scope: Legacy and Modernity*, Casa Árabe, Madrid 2015, pp. 9-36.

434. Roberto GABETTI, *Eclettismo*, in *Dizionario enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, diretto da Paolo Portoghesi, vol. 2, Istituto editoriale romano, Roma 1969, pp. 211-226, tavole I-XXVIII.

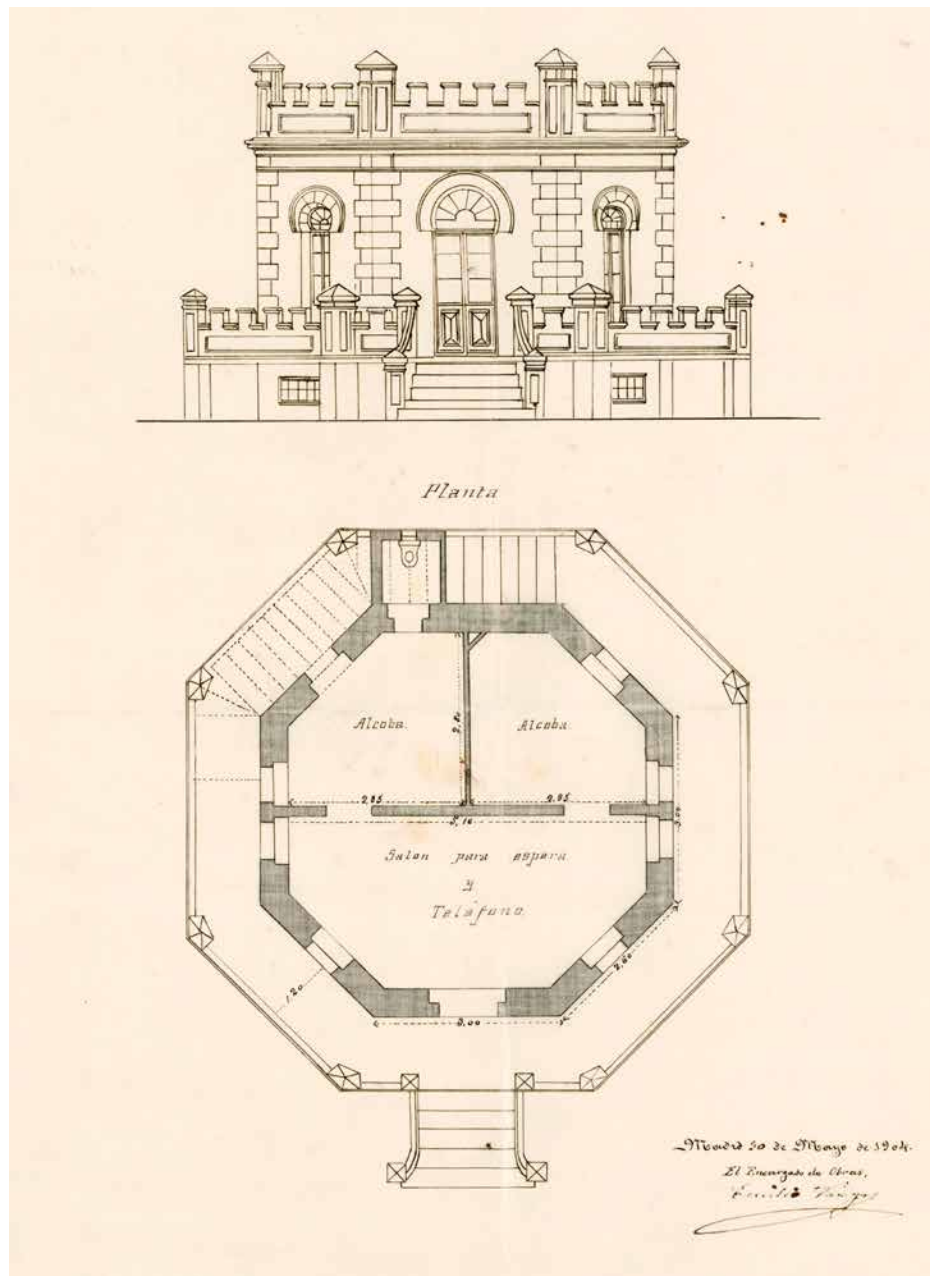


79. Il Kiosco Árabe costruito davanti alle manzanas 89 e 90, tra il Parque de diversiones e l'Hotel Rubín. (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB014).



80. Moreno Benvenuti, vista della strada principale e del Kiosco Árabe («La Ciudad Lineal», VII, 162, 10 maggio 1903, p. 3).

81. Emilio Vargas, Proyecto de kiosco entre las manzanas 79 y 80 junto a la carretera de Hortaleza, término municipal de Chamartín, Madrid 30 marzo 1904 (AVM, signatura 48 - 7 - 13).



*del ambiente»*<sup>435</sup>. Una moda che rivela l'attitudine storicista dell'ecllettismo nella creazione o definizione di uno "stile" nazionale: in particolare nei neonati stati europei – come Germania e Italia – si cerca la propria identità nella storia costruita, in altri casi – come negli Stati Uniti – lo sguardo è rivolto ad architetture portatrici di valori morali. In Spagna è, spesso, il lessico neomoresco, che trae ispirazione dall'architettura islamica, a dover innovare in questi anni la pratica del costruire, anticipando alcuni aspetti della corrente modernista.

435. Antonio BONET Y CORREA, *El estilo neoárabe en España*, in Loretta MOZZONI, Stefano SANTINI (a cura di), *Architettura dell'ecllettismo. La dimensione mondiale*, Liguori Editore 2006, p. 49.

Ne sono esempi i numerosi padiglioni costruiti in occasione di esposizioni universali che sicuramente hanno ispirato il progetto di questo chiosco, i cui lavori, tra le *manzanas* 89 e 90 della Ciudad Lineal, sono inaugurati<sup>436</sup> in occasione della *Fiesta del Árbol* del 1900. Nel febbraio seguente Ramón Lucini aggiorna<sup>437</sup> il progetto dell'edificio, si suppone in laterizio, il cui cantiere<sup>438</sup>, portato avanti dall'ingegner Garcia Benito, dovrebbe chiudersi in tempo per le festività dedicate a San Isidro (15 maggio, patrono di Madrid), ma non arriva a compimento fino all'ottobre del 1902.

Un altro chiosco, sempre per sorveglianza e servizio telefonico, è costruito a partire dal 1904<sup>439</sup> davanti alle *manzanas* 79 e 80, all'incrocio della *calle principal* con la *carretera* di Hortaleza. Il carattere architettonico del nuovo chiosco "El Fortín" [Fig. 81], inaugurato nel novembre del 1904, vorrebbe<sup>440</sup> omaggiare i numerosi militari che fanno parte della CMU. La scelta, tuttavia, sembra rispecchiare più che altro un gusto evocativo, di certo non sintomatico della "battaglia degli stili" che ha scosso l'Ottocento. Mentre in tutto l'occidente architetti e ingegneri si interrogano su lessico e forma degli edifici in relazione alle funzioni ospitate, nella Ciudad Lineal la varietà architettonica è la chiave per articolare il nuovo paesaggio urbano in costruzione. La città di Soria, in questo senso, potrebbe richiamare i connotati del giardino pittoresco dove è il gusto del committente a definire il percorso di una *promenade architecturale* tra gli alfabeti figurativi di epoche e aree geografiche lontane nel tempo e nello spazio. Nonostante sia passato oltre un secolo da quando gli elementi medievali iniziano a essere usati dai progettisti alla stregua di *strumenti* utili a «soddisfare le richieste di committenti infatuati dell'ideale cavalleresco»<sup>441</sup>, i chioschi della Ciudad Lineal sono avvicinati a questo fenomeno, piuttosto che a una reinterpretazione dei canoni antichi. I linealisti, inoltre, sono assidui frequentatori di esposizioni internazionali: questi viaggi non sembrano realmente incidere sul consolidamento di un approccio critico nella scelta del linguaggio architettonico da prediligere, quanto al "collezionamento" di forme che di volta in volta son applicate come se si attingesse da un catalogo. A Madrid il lessico modernista è introdotto dal VI *Congreso Internacional de Arquitectos* del 1904<sup>442</sup>: la capitale spagnola è scelta come sede dell'evento, in occasione dell'edizione precedente tenutasi a Parigi durante l'esposizione del 1900 che segna il trionfo dell'*art nouveau*. Il modernismo madrilenno si ispira alle correnti internazionali floreali come quella francese, belga e secessionista viennese, ma a seconda degli anni volge più o meno lo sguardo verso le note esperienze catalane. Anche se raramente preoccupati della "pelle d'edificio", i linealisti sono sicuramente toccati dalla rivoluzione artistica e letteraria che sta coinvolgendo il vecchio continente e ne è prova il cambio della

---

436. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 170*, 3/12/1900, pp. 51r-53, n. 3.

437. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20/2/1901, p. 1.

438. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 193*, 24/10/1902, pp. 79-79r, n. 1; *Sesión 209*, 8/10/1903, pp. 92r-93r. Dal 1902 è presente anche un altro chiosco tra le *manzanas* 76 e 77. Cfr. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 127, 20/5/1902, p. 6; 128, 30/5/1902, p. 6; 130, 20/6/1902, p. 11.

439. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 219*, 17/4/1904, pp. 2-3, n. 2; *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 196, 20/4/1904, p. 8.

440. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 197, 30/4/1904, p. 3.

441. Elena DELLAPIANA, *Il mito del medioevo*, in Amerigo Restucci (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento*, vol. 2, Electa, Milano 2005), pp. 401-402.

442. Cfr. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El VI Congreso internacional de arquitectos y la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10/10/1903, pp. 1-2.



82. Vista della calle principale e del Kiosco "El Fortín" (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

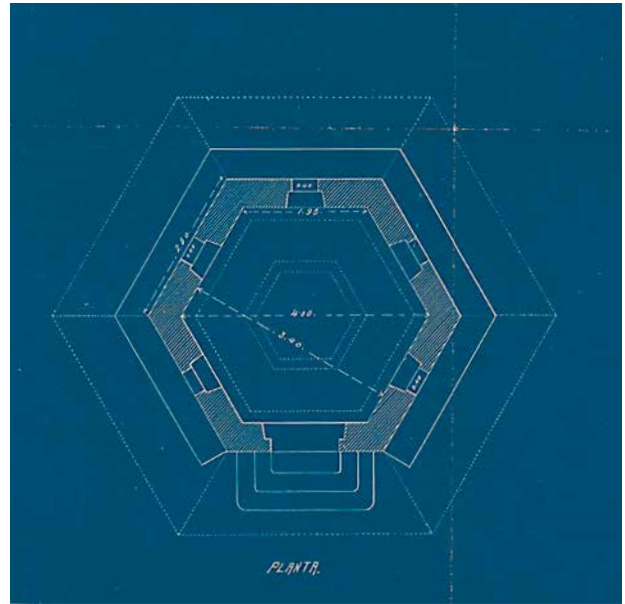
veste grafica del periodico a partire dal 1906. La *Memoria*<sup>443</sup> del progetto del chiosco-fortezza [Fig. 82] descrive un'architettura ottagonale la cui costruzione «será de estilo fortín» e si svilupperà su tre livelli: «sótano, planta baja y azotea». Il seminterrato (*sótano*), dai muri ricoperti di cemento – si dichiara – per contrastare l'umidità, ospita la cucina e le stanze per il personale di vigilanza. Il piano terreno è meno ampio del seminterrato, per cui la copertura del *sótano* diventa un balcone perimetrale dove, nel lato opposto all'ingresso, si incontra la scala per salire alla terrazza sul tetto, la *azotea*. Nella *planta baja* c'è la sala d'attesa per i viaggiatori e il telefono, oltre ad altri due locali di servizio della CMU, e un bagno collegato a pozzo nero. Le balaustre in cemento merlate di entrambi i livelli contribuiscono all'immagine di forte urbano. Il lessico neoarabo o neocavalleresco pare però una scelta arbitraria e non una ricerca formale: il castello o la moschea sono semplicemente fonti o modelli da cui attingere per costruire architetture che – si spera – possano incontrare l'interesse del pubblico.

Nel 1906<sup>444</sup> sono autorizzati i lavori per un nuovo *kiosco*: Emilio Vargas presenta all'*Ayuntamiento* di Chamartín<sup>445</sup> un *Proyecto de Kiosco, para el servicio telefónico del Ferrocarril económico* da Chamartín de la Rosa al barrio della Concepción, [Fig. 83] in mattoni di pianta esagonale ad ambiente unico. Altri edifici sono costruiti lungo la strada principale con funzione di fermate della linea ferrotranviaria sia dalle dimensioni ridotte [Fig. 84], che più ampi come quello della *manzana* 74 [Fig. 85], la cui decorazione e copertura a padiglione, questa volta, strizzano l'occhio all'architettura del centro e nord Europa.

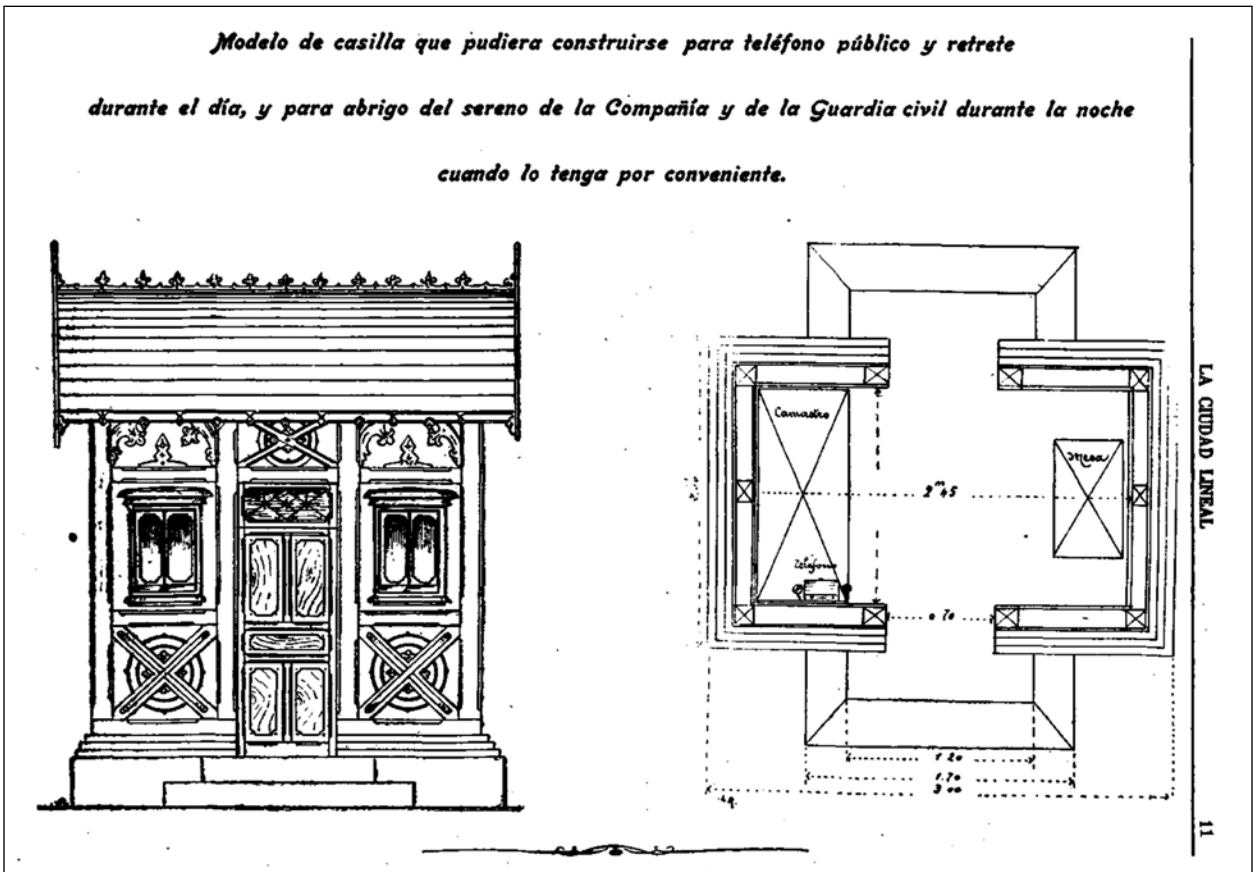
443. Archivo de Villa de Madrid (AVM), SEC – 48-7-13, *Kiosco para servicio telefónico del Ferrocarril de Chamartín*, Interesado Compañía Madrileña de Urbanización (Petitionario).

444. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 259, 30/1/1906, p. 34; 271, 30/5/1906, p. 180.

445. Cfr. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 146. Alonso Pereira cita due materiali conservati all'Archivo Ayuntamiento de Chamartín (exp. Num. B-V-79; exp. Num. B-V-128) che verosimilmente corrispondono al documento conservato oggi in Archivo de la Villa di Madrid (AVM, SEC – 48-7-13, *Kiosco para servicio telefónico del Ferrocarril de Chamartín*) per la presenza di scritte in matita blu B-V/79 e B-V/128.



83. Emilio Vargas, Proyecto de kiosco para la plaza de Chamartín, Madrid 6 febbraio 1906 (AVM, signatura 48-7-13).



84. Modello di chiosco per il servizio telefonico e bagno pubblico, durante il giorno; per il servizio di vigilanza durante la notte («La Ciudad Lineal», VI, 130, 20 giugno 1902, p. 11).



85. Il chiosco della manzana 74 della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

Il risultato è un chiosco-chalet che va ad aggiungersi al repertorio di padiglioni eclettici che permettono di arricchire e articolare il paesaggio architettonico della strada principale della Ciudad Lineal.

Il proliferare di chioschi, destinati principalmente al servizio viaggiatori per poi accogliere anche altre funzioni, sembra collegarsi, solo in parte, alla ricerca lessicale che ancora a inizio Novecento si sta portando avanti nel progetto della stazione. La *Compañía Madrileña de Urbanización* non costruirà mai una vera e propria stazione alla stregua dei grandi esempi ottocenteschi, ma i diversi edifici a servizio delle linee ferrotranviarie, come *cocherón*, depositi carrozze, sale d'attesa, sono tutte espressioni, pur nella loro limitatezza, di quella curiosità architettonica tipica dell'ampio fenomeno dell'eclettismo. Il progetto linealista concede ai passeggeri di viaggiare non solo fisicamente lungo le linee messe in funzione dalla CMU, ma anche nel tempo e nello spazio per raggiungere un altrove dove è possibile dimenticarsi o mettere da parte le incombenze della vita lavorativa, o il malessere della città contemporanea. Transitando, a piedi o in tram, lungo la *calle principal* il visitatore, inconsapevolmente, entra in contatto con alcuni dei temi che dalla fine del Settecento hanno animato il confronto tra architetti, teorici, intellettuali, letterati, ma anche eruditi autodidatti.



86. Volantino propagandistico della Compañía Madrileña de Urbanización con il motto della (APCMU, Colección de impresos, anni trenta del XX secolo).

Il gusto del pittoresco, affermatosi grazie alle scoperte archeologiche, l'interesse romantico per le rovine, il richiamo del passato, l'affermazione dei neoismi e la costruzione del lessico eclettico, lo sviluppo della pubblicistica artistico-letteraria, la divulgazione di immagini e fotografie provenienti dalle grandi esposizioni, il diffondersi di un nuovo immaginario collettivo, trovano una reinterpretazione nelle architetture costruite dalla CMU.

L'ispirazione araba o medievale è strumentale alla costruzione di architetture riconoscibili e simboliche che, non a caso disposte come sovradimensionati arredi urbani sull'arteria principale della prima città lineare, permettono di intraprendere una passeggiata eclettica<sup>446</sup> dove paesaggio architettonico e vegetale collaborano, in sinergia, alla definizione di una nuova accezione di città.

Nella Ciudad Lineal, i linealisti sperimentano inconsapevolmente un approccio didattico e, soprattutto, propagandistico: gli edifici, all'epoca quasi opere di un museo a cielo aperto e oggi distrutti, sono portatori di valori e storia; ma allo stesso tempo, il lessico eclettico prescelto permette di stimolare la curiosità e attirare l'attenzione sul progetto imprenditoriale di Arturo Soria y Mata.

446. Cfr. Andreina GRISERI, Roberto GABETTI, *Architettura dell'eclettismo. Un saggio su G. B. Schellino*, Einaudi, Torino 1973, p. 41.



## 3.2. Edilizia residenziale

La *vivienda* (abitazione) è la tipologia architettonica più presente nei terreni della Ciudad Lineal, la cui costruzione rappresenta una delle attività commerciali fondamentali della *Compañía Madrileña de Urbanización*. Dal 1901<sup>447</sup> per poter costruire la propria casa l'acquirente deve presentare alla società una *petición de construcciones* con i dati relativi al prezzo, alla modalità di pagamento e all'assegnazione dell'incarico – fortemente consigliato – al personale della CMU. Tra le diverse figure professionali al servizio della *Compañía Madrileña de Urbanización*, che ne supervisiona l'operato, ci sono anche architetti «*de aptitud probada*», incaricati della costruzione degli edifici secondo norme di solidità ed economia in qualità di collaboratori fissi od occasionali. Tra i diversi professionisti che, talvolta, si prestano solo a dar forma alle idee di Soria y Mata firmando i permessi costruttivi da sottoporre ai diversi *Ayuntamientos* di competenza, Emilio Vargas, in qualità di *Jefe de Construcción*, firma la maggior parte dei progetti a oggi individuati. La richiesta per la costruzione delle singole abitazioni è presentata alla CMU direttamente dall'acquirente che deve per prima cosa decidere la dimensione di ogni ambiente della casa e la gerarchia delle stanze: sulla domanda vi è un *papel rayado a cuadros* (una carta quadrettata), ogni unità corrisponde a un metro quadrato, ed è lo stesso committente a disegnare la propria *casa ideal* [Fig. 87]. Se la progettazione su carta quadrettata non è una novità, il fatto che non sia l'architetto a proporre un bozzetto, ma lo stesso committente è un aspetto originale del meccanismo commerciale della CMU. Successivamente, bisogna indicare il modello scelto che determina il prezzo al metro quadro<sup>448</sup>, differente a seconda della sobrietà o della ricchezza del progetto. Con la *hoja de petición* è presentato anche il preventivo; una volta approvati entrambi, il contratto è formalizzato in duplice copia e si procede al pagamento, in contanti – sempre incentivato dalla società tramite sconti – o a rate; entro quindici giorni dalla firma del contratto, la *Compañía Madrileña de Urbanización* inizia i lavori di costruzione, a scanso di cause di forza maggiori come *lluvias* o *huelgas* (pioggia o sciopero). La società offre principalmente tre soluzioni di *casas higiénicas y baratas*<sup>449</sup> destinate ad altrettante classi sociali che, nella teoria di Soria y Mata, dovrebbero popolare la Ciudad Lineal. I committenti si differenziano per il loro potere d'acquisto e per rispondere a tutte le esigenze sono proposte case "tipo" dai prezzi diversi: *hotel obrero*, per i lavoratori più umili, *hotel burgués*, per la classe media e *hotel de lujo*, per l'aristocrazia o la borghesia più facoltosa interessata ad allontanarsi dalla capitale, caotica e malsana<sup>450</sup>, per costruire la propria abitazione in condizioni igienico-sanitarie più confortevoli.

---

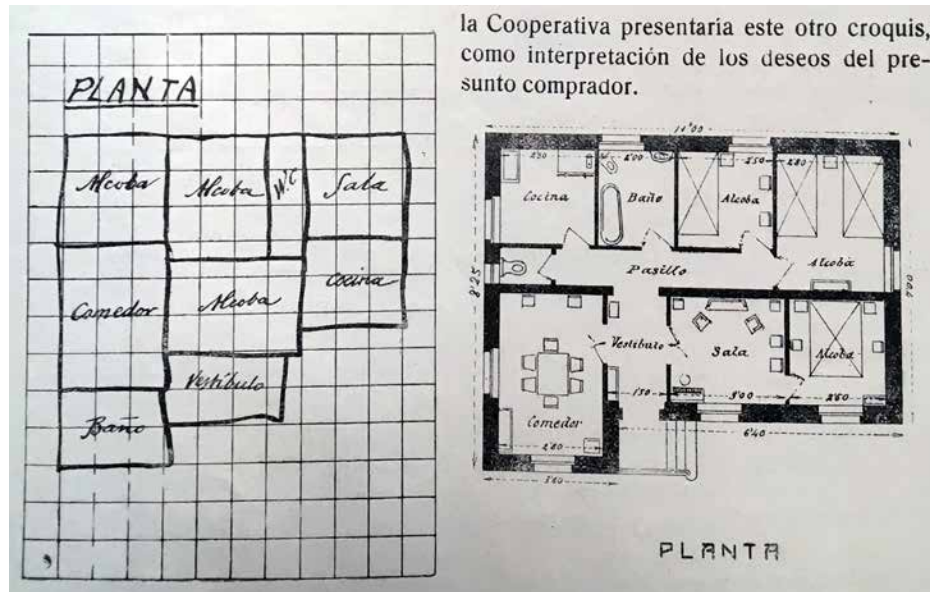
447. *Las casas baratas*, in «La Ciudad Lineal», V, 104, 20/6/1901, p. 1; Cfr. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 51.

448. Nel 1901 i prezzi sono: 45 pesetas al metro quadro se si tratta di una casa modesta per un operaio, una casa per una guardia o una dipendenza di un hotel; 55 pesetas al metro quadro per una casa "senza pretese"; 100 pesetas o più, a seconda del lusso e del comfort che si desidera (*Las casas baratas*, 104, cit., p. 1). Nel 1911 i prezzi descritti in CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 52 (1911) sono più alti e più vari.

449. Arturo SORIA, *Casa higiénicas y baratas*, in «La Ciudad Lineal», IV, 80, 5/7/1900.

450. *La vida del campo y la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», I, 3, seconda metà di giugno 1897, p. 1.

87. Schema compositivo disegnato a mano libera su carta quadrettata e "tradotto" in planimetria per una casa (APCMU, Colección de impresos, 1911-anni trenta del XX secolo).



La vivienda higienica linealista – pulita, asciutta, luminosa e areata – basata su economia, salubridad, sencillez y comodidad è il tassello fondamentale per la realizzazione del quadro più complesso e generale della *ciudad higienica*<sup>451</sup>. Per poter costruire questo nuovo salubre insediamento, Arturo Soria y Mata si circonda di un cospicuo numero di medici o tecnici che si interessano di igienismo. Oltre a Mariano Belmás, fanno parte del *team* Julián Massó, medico igienista e tra i primi azionisti e consiglieri della CMU, il primo presidente del *Consejo de Administración*, Fermín Hernández Iglesias che si è già occupato di case operaie sane ed economiche, come anche l'ingegnere militar Manuel Cano<sup>452</sup>. Tra i punti di riferimento, testimoniati dagli articoli apparsi negli anni sull'*house organ*, appaiono anche igienisti di fama internazionale come il parigino Luis René Villermé<sup>453</sup> (1782-1863), alcuni italiani come medico torinese Luigi Pagliani<sup>454</sup> (1847-1932) e Giuseppe Felice Gardenghi<sup>455</sup> (1875-1930).

I testi, trascritti o tradotti, non sono, tuttavia, veramente interiorizzati dalla comunità linealista, ma usati nella maggior parte dei casi come strumento per affermare l'efficienza delle scelte della CMU. Arturo Soria e i suoi discepoli tendono a fregiarsi di primati che non sempre corrispondono alla verità. Sul tema della *casa higienica y barata*, per esempio, la CMU si reputa (o vorrebbero essere) pioniera in tema di costruzione economica nonché migliore perché non si limita a costruire solo case, ma un'intera

451. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 63. Cfr. ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 160-161; Alice POZZATI, «...Porque en las Ciudades Lineales la vida será mucho más higienica». *Teorie e applicazioni igieniste nella Città Lineare di Madrid*, in Fabio Mangone e Stefano Santini (a cura di), *Architettura dell'ecllettismo. Architettura, città e salute: 1860-1914*, Liguori Editore, Napoli 2024, pp. 155-186.

452. Cfr. Manuel CANO, *Los efectos de la higiene en las construcciones*, in CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 26-27.

453. Vicente MUZÁS, *Barrios de obreros*, in «La Ciudad Lineal», II, 23, 20/4/1898, pp. 1-2.

454. Traduzione di Tomás BALDANO, *Casas populares*, in «La Ciudad Lineal», VII, 161, 30/4/1903, pp. 3-4.

455. M. IBÁÑEZ, *Permeabilidad de los materiales de construcción*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20/1/1906, pp. 16-17.

città-modello<sup>456</sup>: «*nuestra superioridad consiste en que nosotros hacemos ciudad, y como partes del plano de esa ciudad hacemos casas, y ellos levantan casas pero no hacen ciudad*»<sup>457</sup>.

Schivando le autocelebrazioni, è possibile cogliere come chi scrive sul periodico dell'azienda sia ben informato sul dibattito sulla casa economica, ma igienica che ha animato tutto l'occidente. Tra gli altri riferimenti compare<sup>458</sup> anche *Étude sur les habitations à bon marché en France et à l'étranger* (1894) di Charles Lucas<sup>459</sup>, presente al congresso internazionale degli architetti di Parigi nel 1878<sup>460</sup>, dove partecipa anche Belmás. È in queste occasioni che i professionisti di settore possono confrontarsi, apprendere, aggiornarsi, fare *network* con altri specialisti, costruendo un dibattito a scala europea che influisce sulle diverse esperienze nazionali. I linealisti, spesso, frequentano e commentano questi incontri, come per esempio quello di Parigi del 1901<sup>461</sup>, presieduto da Jules Siegfried (1837-1922)<sup>462</sup> o il 14° *Congresso Internazionale di Igiene e Demografia* di Berlino (1907)<sup>463</sup>, in cui - tra gli altri - è affrontata la questione dell'abitazione operaia. Non a caso, i linealisti si interessano solo all'opinione vicina alle idee soriane di uno dei partecipanti: il dottor Putzey<sup>464</sup> di Liegi, il quale ritiene che ogni lavoratore debba possedere l'abitazione in cui vive<sup>465</sup>. In questo modo potrebbero essere fondate aziende di credito rivolte alla classe operaia, oppure gruppi che decidono di costruire collettivamente la propria residenza. Putzey inoltre, presuppone - secondo quanto riportato dai linealisti<sup>466</sup> - che lo Stato debba contribuire dando la precedenza, su demolizioni, espansioni o abbellimento dei nuclei urbani esistenti, alla costruzione di nuovi quartieri per ospitare le famiglie espulse dalle loro case in nome dell'igiene. Come di consueto, le parole di uno specialista sono riportate allo scopo di validare le pratiche di urbanizzazione della *Compañía Madrileña de Urbanización*, per dimostrarsi una società all'avanguardia e distanziarsi dalle scelte della capitale.

Un'altra delle componenti essenziali per il progetto linealista è l'economicità: l'azienda non ha il capitale necessario per sostenere il costo di ambiziosi cantieri architettonici, e il prezzo quanto più basso possibile è un eccellente

---

456. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El VI Congreso internacional de arquitectos y la "Ciudad Lineal"*, cit., p. 1.

457. *Casas higiénicas y baratas*, in «La Ciudad Lineal», IV, 80, 5/7/1900, p. 2.

458. «La Ciudad Lineal», IV, 83, 20/8/1900, p. 1.

459. Charles LUCAS, *Étude sur les habitations à bon marché en France et à l'étranger*, Librairie de «la Construction Moderne», Paris 1894; Charles LUCAS, Will DARVILLÉ, *Les habitations à Bon Marché en France et à l'étranger. Nouvelle édition mise à jour et considérablement augmentée par Will Darvillé*, Librairie de la «Construction Moderne», Paris 1912.

460. Comité central des congrès et conférences, *Congrès international des architectes: tenu à Paris du 29 juillet au 3 août 1878 [...]*, Imprimerie Nationale, Paris 1881.

461. *Las habitaciones obreras al terminar en siglo XIX*, in «La Ciudad Lineal», V, 109, 5/9/1901, p. 4.

462. Politico francese, primo presidente della *Société Française des Habitations à Bon Marché* (1889), promotore della legge sulle *Habitations à Bon Marché* (30/11/1894), rinominata *Loi Siegfried*.

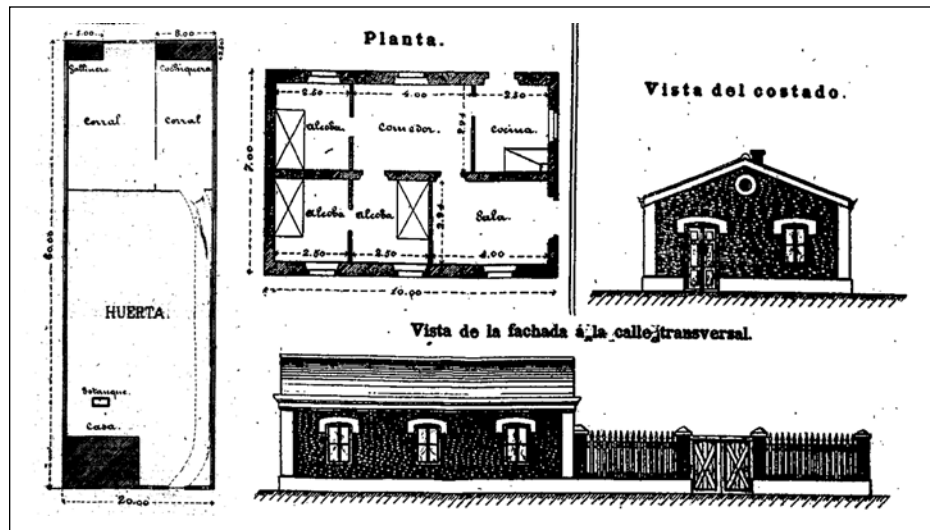
463. N. M. C., *La cuestión de las viviendas para obreros*, in «La Ciudad Lineal», XI, 326, 10/12/1907, pp. 523-524.

464. Non è stato possibile capire se si tratta di Félix Putzeys, medico igienista coinvolto anche nell'*Exposition universelle* di Liegi del 1905.

465. *La casa de campo del obrero*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 374, 10/4/1909, p. 1295.

466. N. M. C., *La cuestión de las viviendas para obreros*, in «La Ciudad Lineal», XI, 326, 10/12/1907, p. 523.

88. Lotto acquistato da Tomás Gómez; la sua casa e gli edifici di servizio («La Ciudad Lineal», Construcciones, IV, 87, 20 ottobre 1900).



attrattore di interesse. A partire dall'ottobre 1895<sup>467</sup> è annunciato il proposito di iniziare a edificare vari tipi di *hoteles baratos* – progettati da Belmás –, che siano conformi alle disposizioni economiche degli azionisti di tutte le estrazioni sociali: le tipologie sono pubblicate nel 1901<sup>468</sup>, aggiornate e perfezionate nel corso degli anni con varianti architettoniche personalizzabili.

Pur non ricalcando un modello proposto, la prima casa realizzata a essere sponsorizzata sulla rivista<sup>469</sup>, nell'ottobre del 1900 [Fig. 88], è quella di Tomás Gómez. Si tratta di un'abitazione modesta (dieci metri per sette e sei ambienti) da 5500 pesetas in un terreno di venti metri per sessanta, corrispondenti a tre lotti in una *calle* trasversale, che nonostante la mancanza di servizi igienici interni – *omisión involuntaria* e quindi non condannata dalla società – è ritenuto il migliore e degno di essere copiato. La visibilità del progetto sembra essere dovuta al ruolo che ricopre, piuttosto che al suo valore architettonico: per la prima volta la casa abbandona la sfera astratta delle pagine della rivista o le descrizioni delle esposizioni per approdare nei terreni della Ciudad Lineal dove diventa un «oggetto concreto, ispezionabile, acquistabile»<sup>470</sup>.

La casa della città lineare per poter essere *barata* (economica), oltre che igienica, accoglie la metodologia della standardizzazione di tipi edilizi: forme regolari, metrature contenute, tecniche costruttive semplici e materiali a chilometri zero sono la ricetta per progetti a basso costo; inoltre la costante manutenzione<sup>471</sup> diviene un sinonimo di ottimizzazione. Le iniziali tipologie destinate alle diverse classi sociali sono successivamente articolate<sup>472</sup> in modo da incontrare le esigenze della clientela e aumentano di prezzo a seconda della dimensione, dei materiali scelti o dei servizi che accolgono.

467. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 41ª*, 29/10/1895, pp. 67-69.

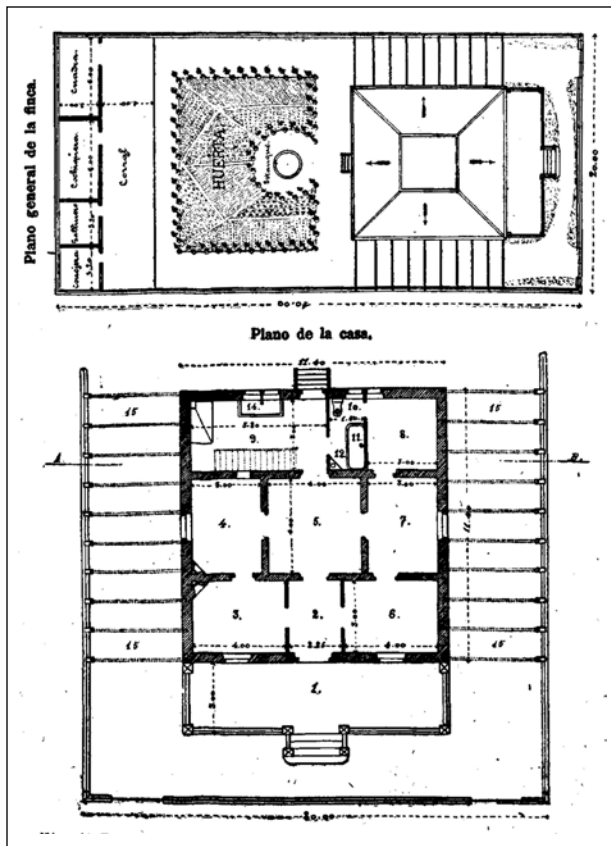
468. *Las casas baratas*, 104, cit., p. 1.

469. *Construcciones*, in «La Ciudad Lineal», IV, 87, 20/10/1900, p. 1.

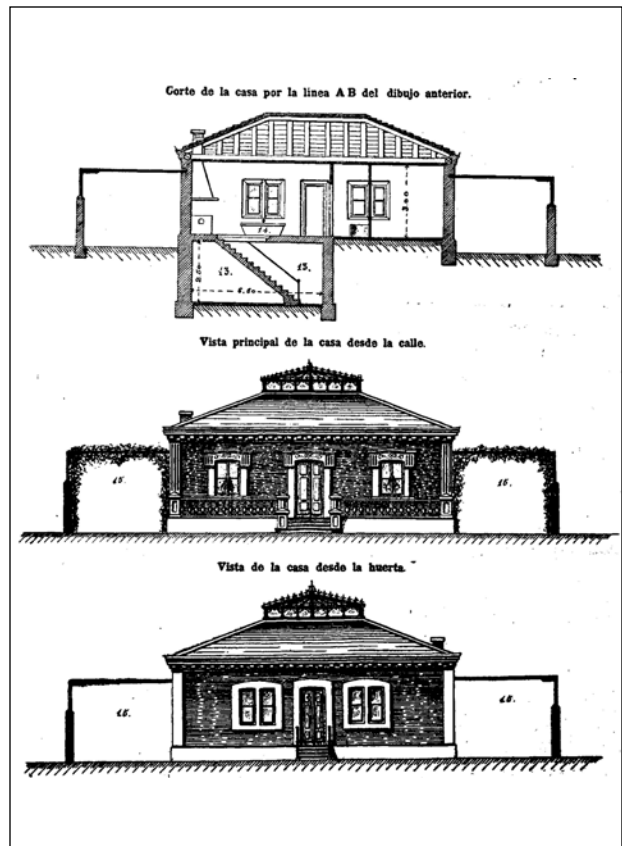
470. ZUCCONI, *Dalla fase eroica alla standardizzazione*, cit., p. 44.

471. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 63.

472. «La Ciudad Lineal», VII, 180, 10/11/1903, pp. 4-5 della coperta.

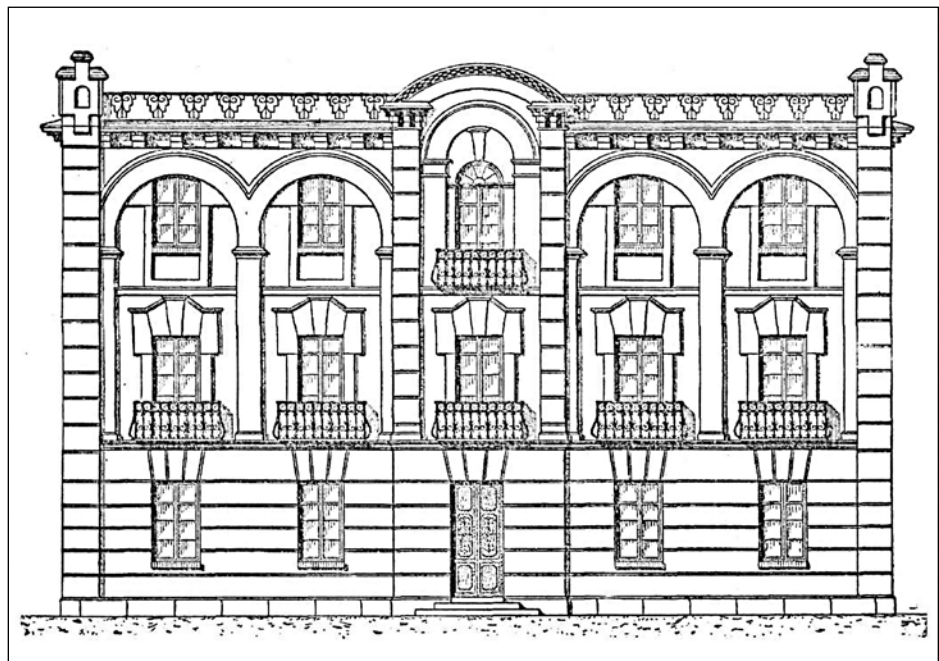


89. Progetto di "Casa Soria", disposizione dei fabbricati nel lotto, planimetria (Arturo SORIA, *Teoría de la habitación*, in «La Ciudad Lineal», IV, 88, 5 novembre 1900, p. 1).



90. Progetto di "Casa Soria", sezione e prospetti (Arturo SORIA, *Teoría de la habitación*, in «La Ciudad Lineal», IV, 88, 5 novembre 1900, p. 1).

91. Prospetto di una casa pubblicato come modello sulla rivista, è il prospetto dell'Hotel Rubín («La Ciudad Lineal», X; 292, 30 dicembre 1906, tav. XX).



92. L'Hotel Rubín,  
residenza della famiglia  
Soria Hernández nella  
Ciudad Lineal (APCMU,  
Vistas de la Ciudad Lineal).



### Tipologie teorizzate e costruite

Arturo Soria y Mata elabora anche una teoria dell'abitare e arriva a definire lo schema compositivo della casa a patio o "casa Soria"<sup>473</sup> [Figg. 89-90] illustrata tramite l'analogia con il corpo umano: ogni ambiente (camere da letto, cucina, sala da pranzo, bagno, ufficio, soggiorno) è, nell'opinione dell'autore, un organo che, come in ogni organismo, deve essere in diretta comunicazione con gli altri attraverso un sistema di vene, arterie e nervi, ovvero gli impianti dell'edificio. Come nell'uomo dove il cuore pulsante permette la sopravvivenza dell'individuo, così ogni casa necessita di una stanza che sia nodo di distribuzione planimetrica verso gli altri locali. La tipologia edilizia a cui rivolge lo sguardo per illustrare la sua casa ideale è quella religiosa, perché «*los conventos, con su patio central y su galería de intercomunicación de todas las celdas entre sí tienen ya resuelto el problema de la construcción, y no hay que darse de calabazadas para descubrir lo que ya está descubierto*»<sup>474</sup>.

473. Arturo SORIA, *Teoría de la habitación*, in «La Ciudad Lineal», IV, 88, 5/11/1900, p. 1.

474. Ibidem.

Soria y Mata considera, per i suoi tipici caratteri distributivi, la forma conventuale la *más perfecta*, riflesso stesso della famiglia e della società, in cui le singole unità sono messe in comunicazione da un unico elemento, il chiostro centrale; mentre non si esime dal biasimare gli *estrambóticos y estrafalarios cottages americanos e ingleses*. Il metodo, pur arricchito dalla scelta del lessico di facciata, è applicato alla residenza della famiglia Soria y Hernández: l'Hotel Rubín [Figg. 91-92], che prende il nome dalla moglie del direttore Julia Hernández y Rubín. Il trattamento del prospetto verso strada sottolinea, coadiuvato dalla bicromia, la regolarità geometrica dell'edificio scandito in tre piani fuori terra e cinque campate. La decorazione vede una commistione di elementi tradizionali e d'ispirazione modernista: il primo e secondo piano sono ritmati da un ordine gigante di lesene doriche e archi a tutto sesto; mentre le balaustre in ferro battuto dei balconi e la pensilina a sbalzo, che enfatizza l'ingresso principale, sembrano prendere spunto dall'*art nouveau*.

La teoria dell'abitare di Arturo Soria y Mata non trova una vera applicazione nella Ciudad Lineal e a partire dal 1901<sup>475</sup> sono pubblicate schematicamente le tipologie edilizie di *casas baratas* proposte dalla *Compañía Madrileña de Urbanización*, dalla più modesta alla più raffinata per forma, numero di ambienti, materiali e finiture: *casa para obreros de planta baja, casa de planta baja, hoteles de planta baja, casas de dos pisos, hoteles de dos pisos*. La promozione di case igieniche ed economiche per corrispondenza non è di certo una novità: in Inghilterra, come è noto, si vendono i primi villini o *cottages* tramite riviste che offrono modelli diversi per incontrare – o indirizzare – le nuove esigenze dei lettori; negli Stati Uniti – specialmente a New York – le facciate in *cast-iron* di James Borgardus spopolano sui cataloghi delle fonderie. I due scenari anglosassoni sono paradigmatici di un fenomeno ben più ampio che si sviluppa in tutto l'occidente:

«Dalla villa rurale come unicum, alla sua ripetibilità per la massa anonima della popolazione; dalla casa concepita dalle società speculative come “progetto finito” e pronto in anticipo per l'acquirente, al *block dwelling* municipale, il tentativo è quello di definire e classificare il committente e il destinatario e i suoi movimenti nella casa, di introdurre innovazioni tecniche adeguate alla domanda inespressa delle classi medie»<sup>476</sup>.

Il meccanismo che si verifica nella Ciudad Lineal a Madrid riflette questo concetto che vede nel “modello” – riproducibile, personalizzabile o anche solo applicato – la soluzione ai tanti problemi dell'abitare ottocentesco proponendo la casa perfetta per *tutti*. La standardizzazione delle forme architettoniche permette l'abbassamento dei prezzi, agevolando le classi più umili, e allo stesso tempo le proposte anticipano le esigenze di una fetta di popolazione ancora inconsapevole delle proprie necessità. Ogni progetto soddisfa i prerequisiti di salubrità ed eventualmente anche di estetica, andando a incontrare l'interesse dei committenti più facoltosi. Rispetto ad altri esempi di vendita di abitazioni “per corrispondenza”<sup>477</sup>, il caso spagnolo, tuttavia, è differente perché “La Ciudad Lineal” non è una rivista specializzata in questo settore commerciale.

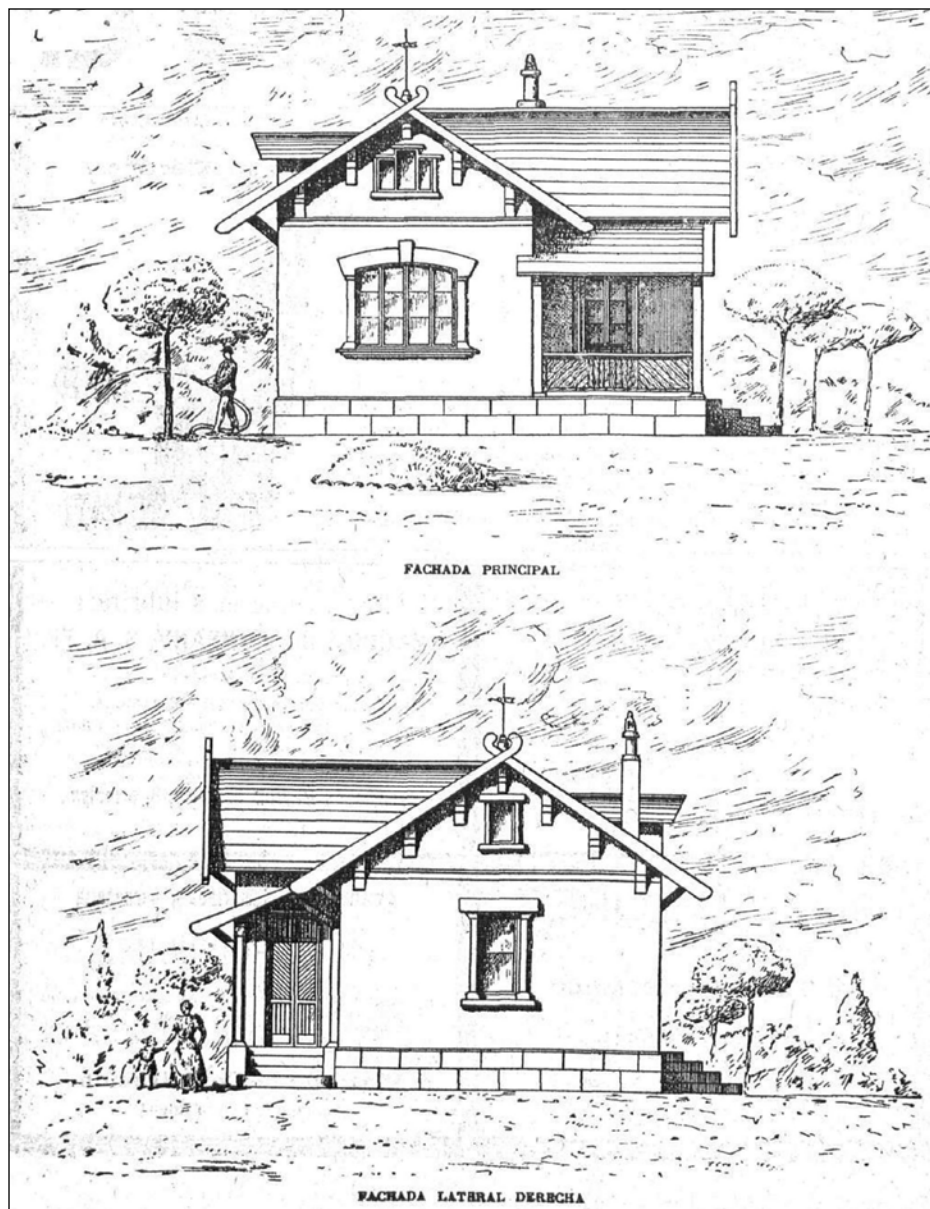
---

475. Nel corso degli anni le tipologie sono pubblicate molte volte, arrivando ad essere una decina nel 1911. Cfr. *Las casas baratas*, 104, cit., p. 1; CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit.

476. CALABI, *Architettura domestica in Gran Bretagna 1890-1939*, cit., pp. 9-10.

477. Cfr. ZUCCONI, *Dalla fase eroica alla standardizzazione*, cit., pp. 43-44.

93. Modello di casa  
venduto su «La Ciudad  
Lineal», XI, 328, 30/12/1907,  
n. 11.



La vendita di case a basso prezzo, ricopre un ruolo certamente centrale, nonostante il tema sia solo uno dei tanti trattati sull'*house organ*, essendo una fonte di reddito per la *Compañía Madrileña de Urbanización*: i profitti possono essere reinvestiti in progetti ben più ambiziosi – come quelli ferroviari – mentre l'aumento di costruzioni è proporzionale al valore<sup>478</sup> del terreno.

A partire dall'inizio del nuovo secolo, la descrizione dei modelli, presentati come migliori<sup>479</sup> rispetto a quelli costruiti all'estero, vorrebbe convincere sempre più acquirenti a comprare una casa nella Ciudad Lineal, secondo le modalità promosse dall'azienda.

478. Pascual LÓPEZ, *Grandes Proyectos en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», V, 94, 5/2/1901, p. 1.

479. «La Ciudad Lineal», VII, 180, 10/11/1903, p. 4 della coperta.



Il tentativo di persuasione è rivolto anche a chi è alla ricerca di un luogo ameno per la costruzione della propria casa di villeggiatura, oppure di una casa da reddito: il linguaggio – editoriale e architettonico – vorrebbe creare un'immagine – e un immaginario – che restituisca quella volontà di opporsi ai ritmi della metropoli. Ecco che le pagine si popolano di casette circondate dal verde attorno al quale i bambini giocano e le signore passeggiano, e si pubblicizzano le comodità di un *hotel de verano* o una *casa de campo*: case di campagna per trascorre l'estate o il tempo libero, pensate per essere vendute o affittate sia da singoli che da imprese che possono beneficiare dell'economicità di comprare grandi quantità di materiali e costruire standardizzando [Fig. 93].

Qualsiasi progetto della CMU deve assicurare l'aspetto *artistico* dell'architettura, non solo per il ruolo educativo del "bello" in sé, quanto per il suo fattore economico: «*la obra artística tiene su cotización mercantil y contribuye poderosamente á aumentar el valor material de todo lo que con ella se relaciona*»<sup>480</sup>. A questo proposito González del Castillo scrive<sup>481</sup> che il piacere estetico deve essere coltivato e migliorato poiché pochi ed economici accorgimenti – come l'intonaco di facciata, semplici ornamenti o l'introduzione di colonne – possono far aumentare notevolmente il valore delle architetture linealiste. Per farlo sono chiamati solo professionisti ritenuti meritevoli<sup>482</sup>: *arquitectos sabios* che sappiano realizzare ambienti confortevoli, economici e ben distribuiti, ma anche *arquitectos artistas* che progettino con buon gusto ed eleganza gli edifici; solo con il contributo di entrambi, la Ciudad Lineal può diventare una prestigiosa città in cui *se reproduzcan todos los estilos arquitectónicos*. Gli elementi dell'alfabeto figurativo sono attinti da lessici del passato e contemporanei andando a comporre un paradigma eclettico fatto, tra l'altro, di inserti lignei, lesene d'ispirazione dorica, decorazioni floreali, balaustre metalliche, marcapiani geometrici, archi ribassati, trifore orientaleggianti, torrette bastionate. L'architettura domestica ottocentesca in tutta Europa è declinata in tipologie che riflettono fattori economici, sociali, ma anche politici e giuridici.

I primi ampliamenti e gli sventramenti delle città storiche spesso si popolano di palazzi signorili, da pigeone o da reddito a seconda della loro posizione più o meno prossima a emergenze architettoniche e sociali, e alla platea a cui sono destinati. Verso la fine del secolo diversi fattori (rivoluzione industriale e igienismo) spingono la formulazione di nuovi dispositivi abitativi; due facce della stessa medaglia: da una parte la formulazione di città utopiche a bassa densità e immerse nel verde e dall'altra i villaggi operai dipendenti da un *leader* paternalistico. Una dicotomia colta da alcune pubblicazioni, come la rivista "Le case popolari e le città giardino" (1909-1910) o il testo di Alessandro Schiavi "Le case a buon mercato e le città giardino" (1911), che si prefiggono di studiare e approfondire il giano bifronte dell'abitare ottocentesco, mettendo sullo stesso piano alcune esperienze europee.

La Ciudad Lineal in questo quadro può essere considerata un ibrido tra questi modelli; del resto i medesimi presupposti culturali e sociali iniziali portano a soluzioni analoghe in tutto l'occidente.

---

480. LÓPEZ, *Grandes Proyectos en la "Ciudad Lineal"*, 94, cit., p. 1.

481. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La arquitectura en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VII, 179, 30/10/1903, pp. 2-3.

482. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El VI Congreso internacional de arquitectos y la "Ciudad Lineal"*, cit., p. 1.

Il progetto di Arturo Soria y Mata ha molto in comune con quello delle *company towns* europee e americane: città o settori urbani, voluti da un imprenditore – illuminato, paternalista e igienista – che dota i propri lavoratori di servizi (educativi, assistenziali, religiosi, ricreativi) e di luoghi dell'abitare da lui definiti. Nei villaggi operai la distinzione di “tipi edilizi” è determinata dalla mansione (operai, impiegati, ingegneri, imprenditori), mentre nella Ciudad Lineal, mancando il presupposto di dipendenza occupazionale, è il reddito dell'acquirente – e non il lavoro – a differenziare i modelli: a seconda della possibilità economica sono progettate case operaie, palazzotti borghesi oppure *hotel* di lusso. Nonostante nei villaggi operai vi sia una separazione fisica tra le aree destinate a case per dipendenti di fascia diversa, mentre nella città della CMU si tenta di perseguire l'integrazione sociale, si riscontra una sintonia di modelli residenziali: giocoforza la divulgazione delle tipologie sulle riviste specializzate, la Ciudad Lineal è popolata da casette rurali isolate, case a schiera, palazzi borghesi il cui livello di sobrietà o decorazione denuncia immediatamente l'estrazione sociale di chi vi abita.

### La casa igienica ed economica

La casa popolare, *habitation à bon marché* o *casa para obreros*, è uno dei nodi su cui si gioca la partita dell'abitare ottocentesco: mentre il villino borghese immerso nel verde può permettersi di adeguarsi ai nuovi *standard* del *comfort* o ai dettami igienisti facilmente grazie alle risorse dei propri committenti, le case economiche e igieniche per le fasce più umili della popolazione sono la vera sfida per i progettisti. Le soluzioni proposte dalle pubblicazioni di settore o sui periodici sono estremamente numerose e sono perfezionate durante i decenni: gli edifici collettivi sperimentati in Inghilterra, in Francia o in Germania, sono presi a esempio e costruiti nelle città europee; mentre le case accoppiate di Mulhouse e le residenze per operai del villaggio Crespi ispirano i sobborghi giardino.

La variante di *casa para obreros* della Ciudad Lineal rientra nella macro-tipologia della casetta monofamiliare isolata e, inizialmente, è descritta in due proposte, che si differenziano solo per il dimensionamento. I progetti prevedono abitazioni a un piano fuori terra di circa tre metri di altezza e sopraelevate di trenta o cinquanta centimetri dal suolo, con zoccolo rivestito di *portland* per contrastare l'umidità di risalita. I muri sono di mattoni, il pavimento piastrellato, le pareti imbiancate a calce oppure stuccate o ancora decorate con carta da parati; la presenza o meno di *retrete* (gabinetto) interno con tazza di ferro smaltato durante gli anni ne fa aumentare il prezzo<sup>483</sup>. Questa tipologia è descritta come *agradable y alegre*<sup>484</sup>, circondata da giardini per il riposo e orti per la coltivazione, attività promossa per i suoi benefici.

---

483. *Las casas baratas*, in «La Ciudad Lineal», V, 114, 20/11/1901, p. 2: A) case da 15 a 30 mq, 55 pesetas al mq; B) case da 30 a 60 mq, 50 pesetas al mq; C) case da 61 mq in su, 45 pesetas al mq. In CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 55-56, i prezzi approssimativi per metro quadrato per la prima tipologia di *casa para obreros* indicati sono: 70 pesetas al mq per case di 30 o 40 metri di superficie; 75 pesetas al mq per case da 40 a 60 metri con servizi aggiuntivi come «retrete inodoro con taza de hierro esmaltado, tabloncillo, deposito y tubo de descarga y ventanas frailerias de dos hojas». Mentre per la soluzione più raffinata di *casa para obreros* i prezzi al metro quadrato sono: 90 pesetas per case di 40-50 mq; 80 pesetas per case da 51 a 80 metri quadrati.

484. *La casa de campo del obrero*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 374, 10/4/1909, p. 1295.

La casa operaia deve essere di materiali resistenti perché sia duratura e non soggetta a deterioramento precoce e, soprattutto, deve soddisfare tutti i precetti igienisti. La maggior parte degli edifici della CMU sono in laterizio, prodotti dalle fornaci societarie, e alcuni disegni esecutivi testimoniano la presenza di coperture a orditura lignea.

L'aspetto della solidità della costruzione e della proprietà – tema già portato avanti da *burgueses filantrópicos*<sup>485</sup> per migliorare le condizioni della classe operaia – è illustrato come una *cuestión social*: si fa leva sui sentimenti degli investitori sulla propria discendenza o sulla paura di essere sfrattati da abitazioni in affitto, per promuovere<sup>486</sup> la sottoscrizione alla *Compañía Madrileña de Urbanización*. Le casette (la facciata è lunga appena otto o dieci metri al massimo) più economiche (da 2000 pesetas) differiscono le une dalle altre per pochi e piccoli accorgimenti che coinvolgono la distribuzione interna degli ambienti, le sobrie decorazioni del prospetto principale o l'andamento delle falde del tetto. I modelli proposti per la fascia di prezzo da 4000 a 5000 pesetas [Fig. 94] presentano planimetrie di cinque e sei stanze tra i 45 e 65 metri quadrati, con bagno sempre in muratura, collegato a pozzo nero, talvolta fuori dal perimetro dell'edificio. Cornici sopra le aperture o sottili marcapiano geometrici, inoltre, concedono un'idea di originalità, smentita, tuttavia, dalla quantità di edifici realizzati pressoché identici li uni agli altri.

Emilio Vargas firma<sup>487</sup> due soluzioni abitative nella *manzana 98* che ricalcano quasi perfettamente il "tipo" di casa economica venduto dalla CMU per 5600 pesetas<sup>488</sup>. Il progetto di questa residenza prevede una semplice planimetria rettangolare che permette di accogliere in meno di 70 metri quadrati tutti gli ambienti indispensabili alla vita moderna. Dall'ingresso principale, posto al centro del prospetto, si accede al *comedor*, la sala da pranzo che è atrio e nodo distributivo verso gli altri locali della casa. Dal lato strada sono disposti gli ambienti di rappresentanza (salotto e stanza padronale o studio), mentre in affaccio sul lotto trovano posto quelli privati o di servizio (stanze da letto, cucina, bagno, dispensa) direttamente collegati, da una porta secondaria, agli spazi esterni pertinenti la proprietà. Come dichiarato dalla *Compañía*, le tipologie sono personalizzabili dai committenti e, infatti, questi due progetti di Vargas dimostrano alcune minime variazioni nella dimensione delle singole stanze e nella decorazione delle cornici delle finestre o ancora nell'addizione di elementi attinti da altre idee progettuali della società, come la terrazza in facciata.

La presenza di uno spazio sopraelevato rispetto al livello del suolo, delimitato da una balaustra sul fronte principale, insieme all'aumento della metratura interna dell'abitazione, comporta inevitabilmente un incremento del costo di costruzione. Pochi ma significativi accorgimenti fanno salire il prezzo di queste case economiche a 9.000 pesetas [Fig. 94].

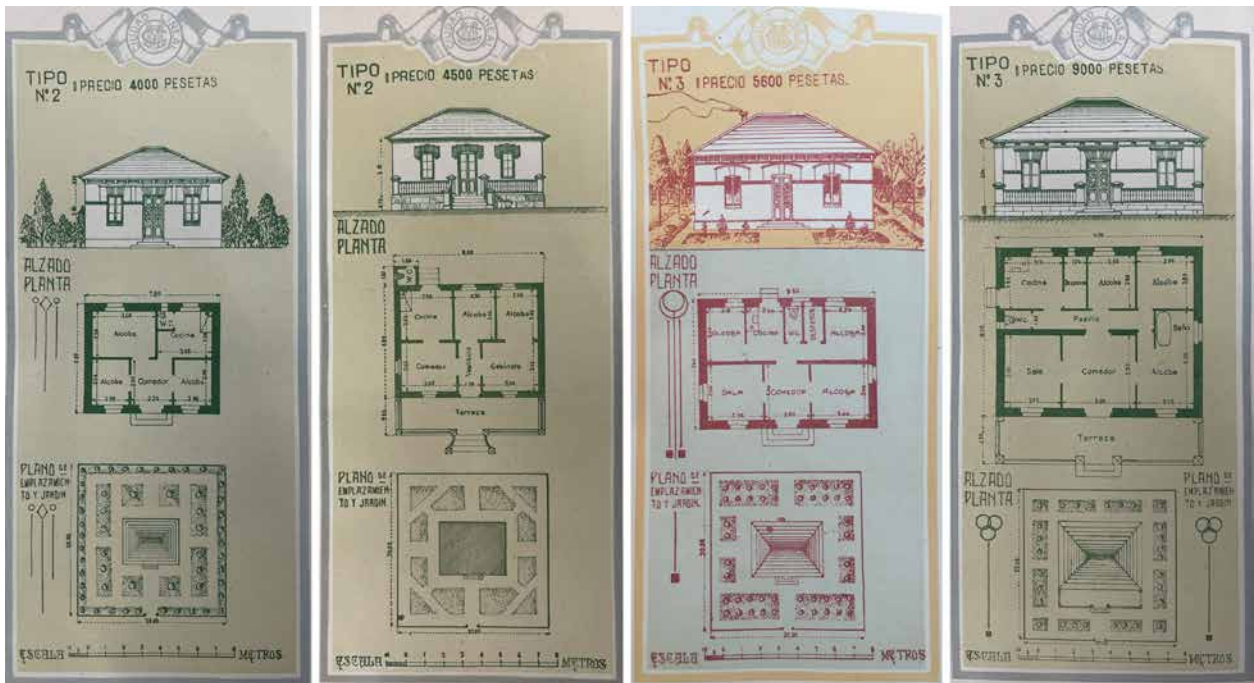
---

485. Alicia Díez de Baldeón, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, in Carlos Sambricio (ed.), *Un siglo de vivienda social 1903-2003*, vol. 1, Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid 2003, p. 67.

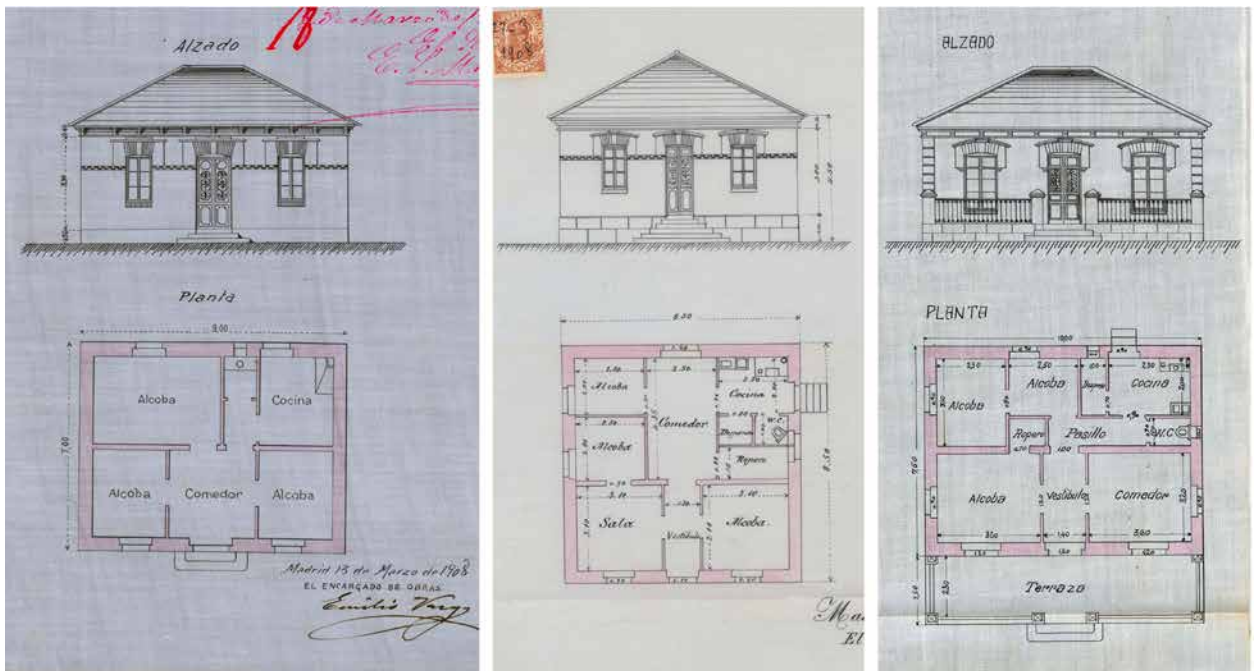
486. *La casa de campo del obrero*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 374, 10/4/1909, p. 1296.

487. AVM, 56-316-1, Emilio VARGAS (encargado de obras), *Proyecto de casa para D. Miguel Tornel Sien* (lotti 1-2, lettera D, *manzana 98*, Ciudad Lineal, *Canillejas*), Madrid 15/6/1907; AVM, 56-316-27, Emilio VARGAS (encargado de obras), *Proyecto de casa y cerramiento para los lotes de D. Dionisio García, n.os 12 y 13, letra I, manzana 98 de la Ciudad Lineal, término municipal de Canillejas*, Madrid 30/6/1909.

488. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit.

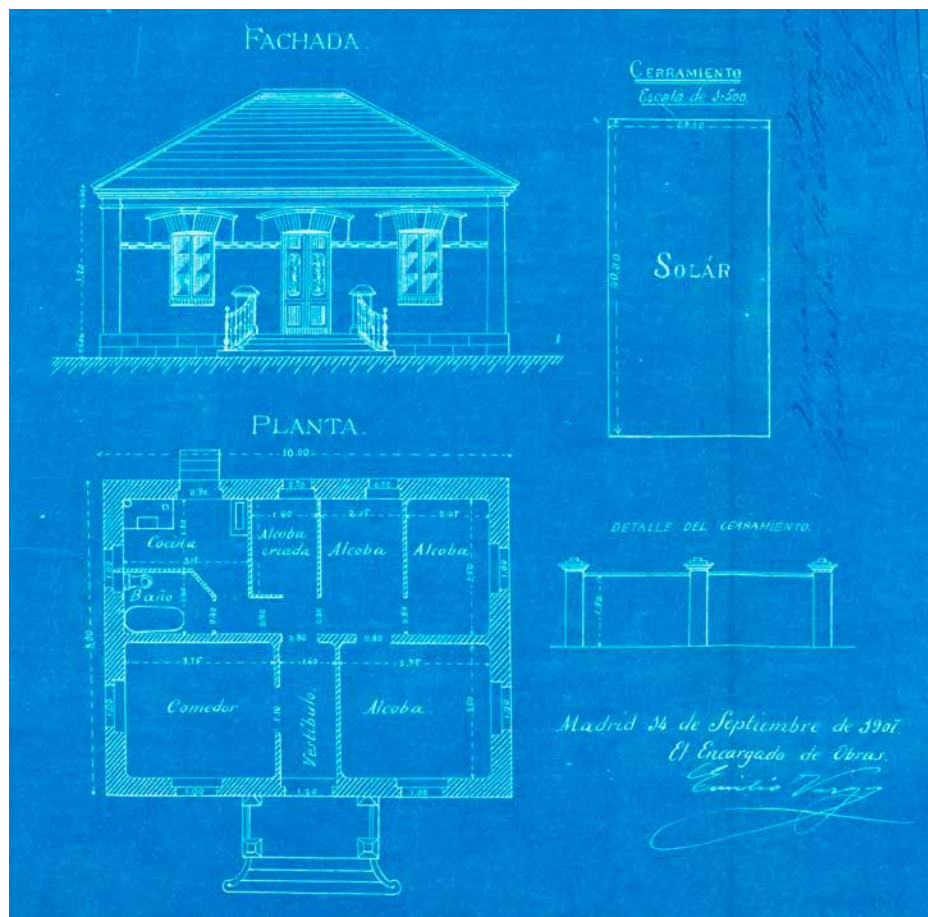


94. Modelli di case economiche da 4000 a 9000 pesetas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).



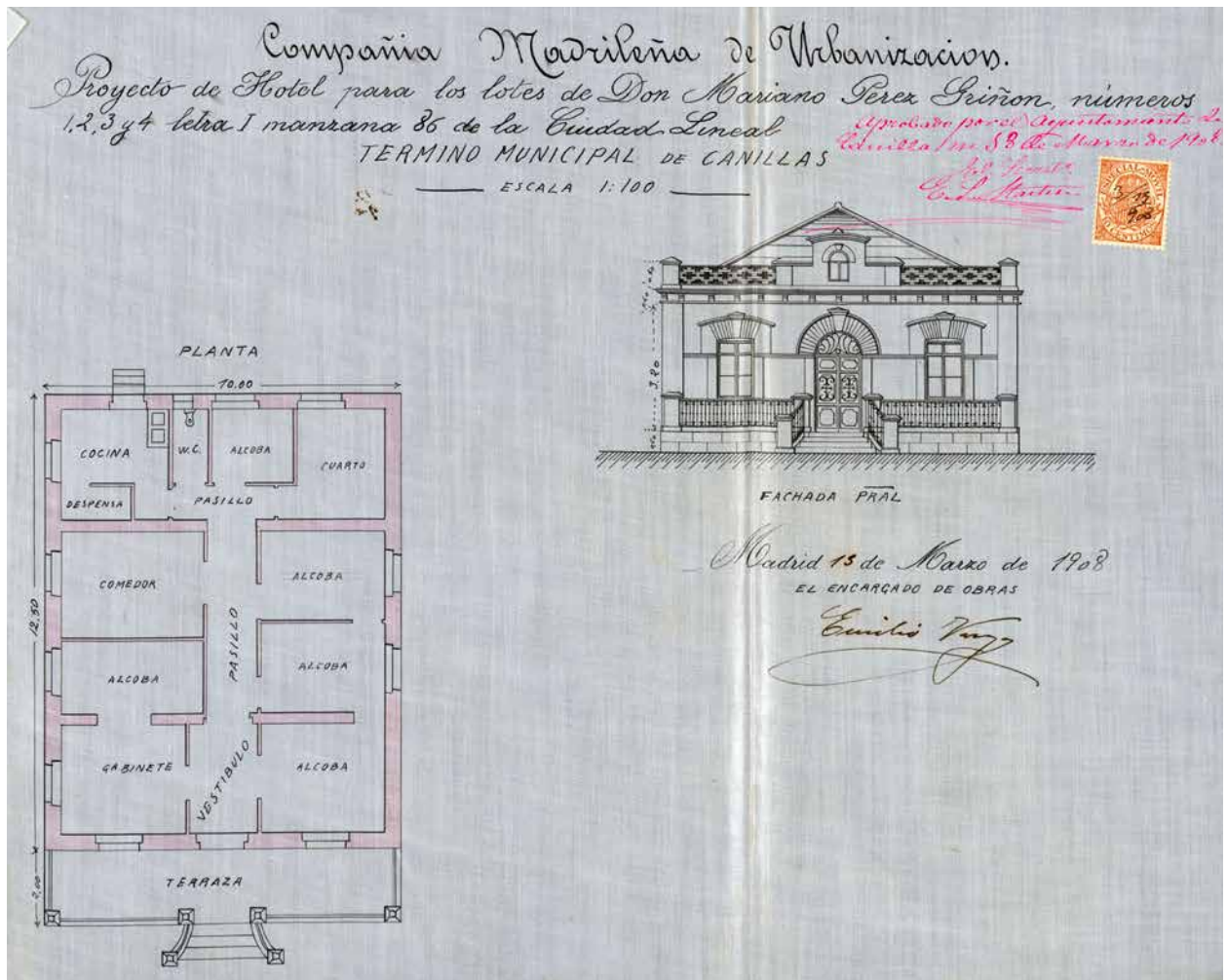
95. Emilio Vargas, progetti per case da costruirsi nella città lineal: a) lotti 1,2 e 3, lettera N, manzana 93, término municipal di Canillas, 13 marzo 1908 (AVM, 70-191-34); b) lotti nel prolungamento della manzana 96, término municipal di Canillejas, 29 febbraio 1908 (AVM, 56-316-9); c) lotto n. 3, lettera I, manzana 72, Ciudad Lineal, término municipal di Chamartín, 6 dicembre 1911 (AVM, 48-189-22).

96. Emilio Vargas  
(encargado de obras),  
progetto di una casa per  
Manuel de Comuncio,  
nei lotti 1 e 2, lettera F,  
manzana 90, término  
municipal di Canillas, 14  
settembre 1907 (AVM, 70-  
191-37).

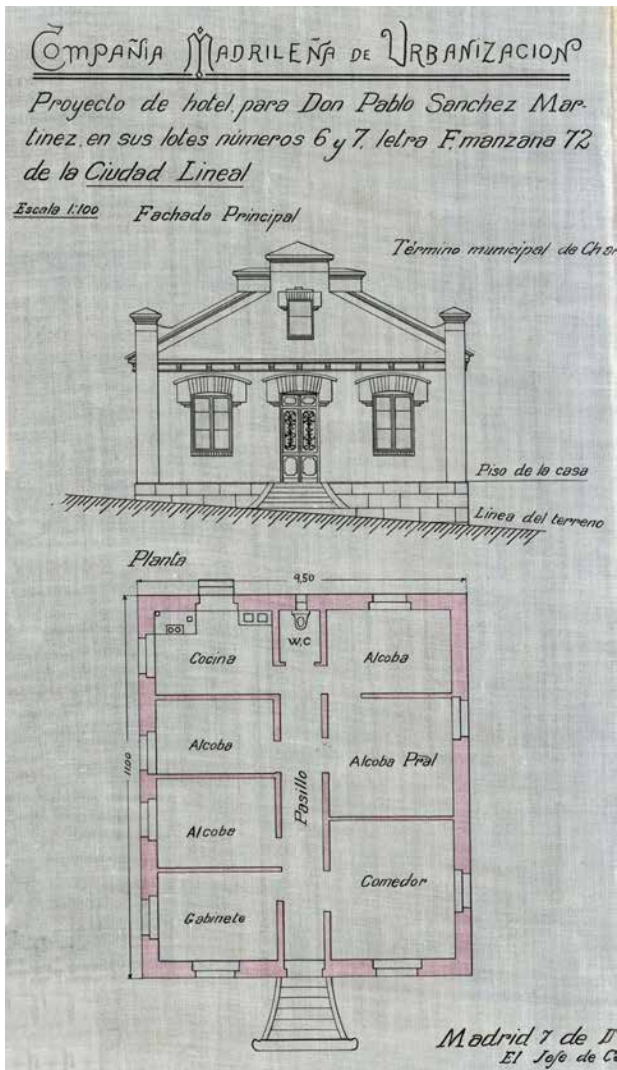


Proporzionalmente al dimensionamento generale della casa, crescono la cubatura delle singole stanze e il numero di vani dei progetti per questa fascia di prezzo. La planimetria viene organizzata sempre a partire da una forma regolare semplice, spesso rettangolare, e dalla gerarchia degli ambienti, più ampi verso il prospetto principale. Compagno, inoltre, altri caratteri compositivi come il *pasillo*, il corridoio, e una sala da bagno interna alla stanza padronale, separata dal gabinetto adiacente alla cucina. Emilio Vargas sembra ispirarsi a questa tipologia per disegnare la casa per Carolina Landa Coronado, nella *manzana* 72 [Fig. 95]. L'organizzazione planimetrica è analoga a quella dei modelli da 9000 pesetas suggeriti dalla CMU pur con qualche modifica: la disposizione degli ambienti è invertita specularmente rispetto all'asse di simmetria della pianta e la committente rinuncia alla sala da bagno. In linea al corridoio, collegato alla maggiore delle stanze da letto, trova posto un nuovo ambiente: il guardaroba. La decorazione del prospetto vede un'applicazione dei soliti elementi (cornici attorno alle aperture) arricchiti da dettagli in ferro battuto nel portone d'ingresso.

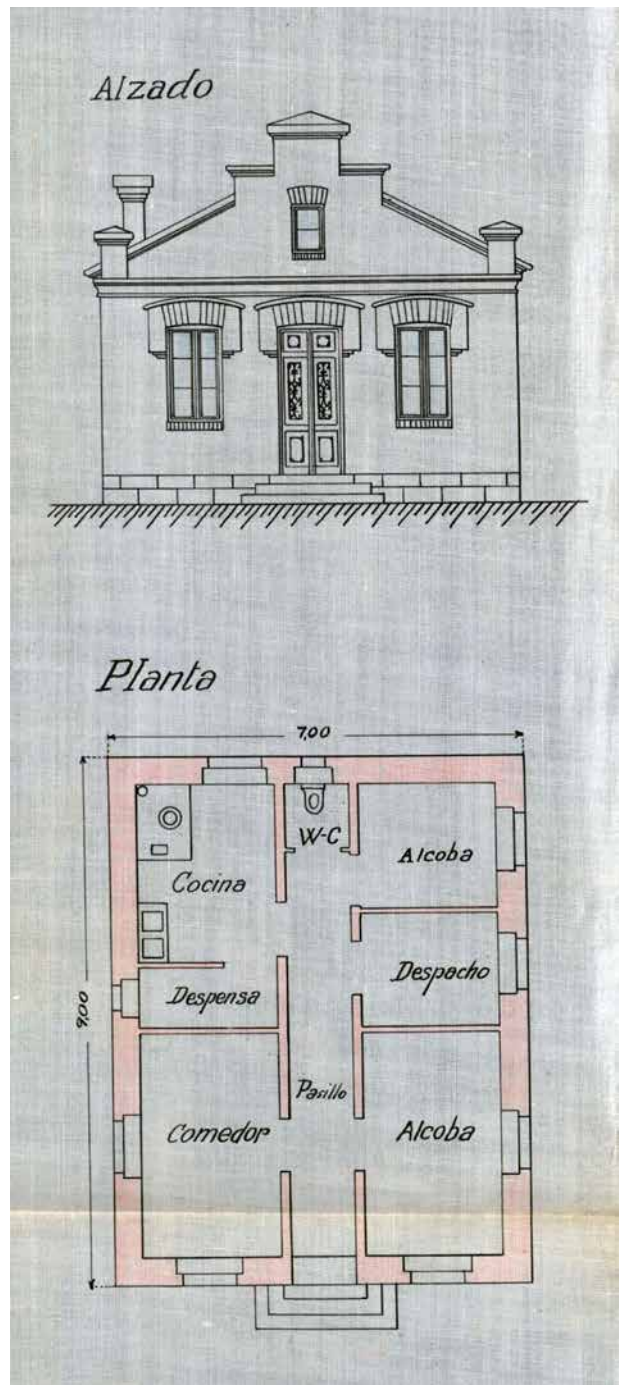
Un'altra soluzione progettuale ampiamente applicata nella Ciudad Lineal [Figg. 97-98-99-100] è una versione ampliata dei modelli precedenti. Per esempio, nel progetto per la casa costruita nella *manzana* 86 nel 1908, Vargas inserisce una terrazza davanti all'entrata principale, analogamente ad altre opzioni più semplici, e internamente un *vestíbulo* ai cui lati compaiono le stanze più rappresentative (un ufficio e un'altra dall'ampia metratura), ma anche un corridoio.



97. Emilio Vargas (encargado de obras), progetto di una casa per la manzana 86 della Ciudad Lineal, término municipal di Canillas, 13 marzo 1908 (AVM, 70-191-37).



98. Emilio Vargas (Jefe de construcción), proyecto de una casa per la classe media nella manzana 72 della Ciudad Lineal, término municipal di Chamartín, 7 dicembre 1911 (AVM, 48-189-25).



99. Emilio Vargas (Jefe de construcción), proyecto di una casa per la classe media nella manzana 70 della Ciudad Lineal, término municipal di Chamartín, 4 dicembre 1911 (AVM, 48-189-29).

100. Casa costruita secondo il progetto di Vargas a fig. 97 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB014).



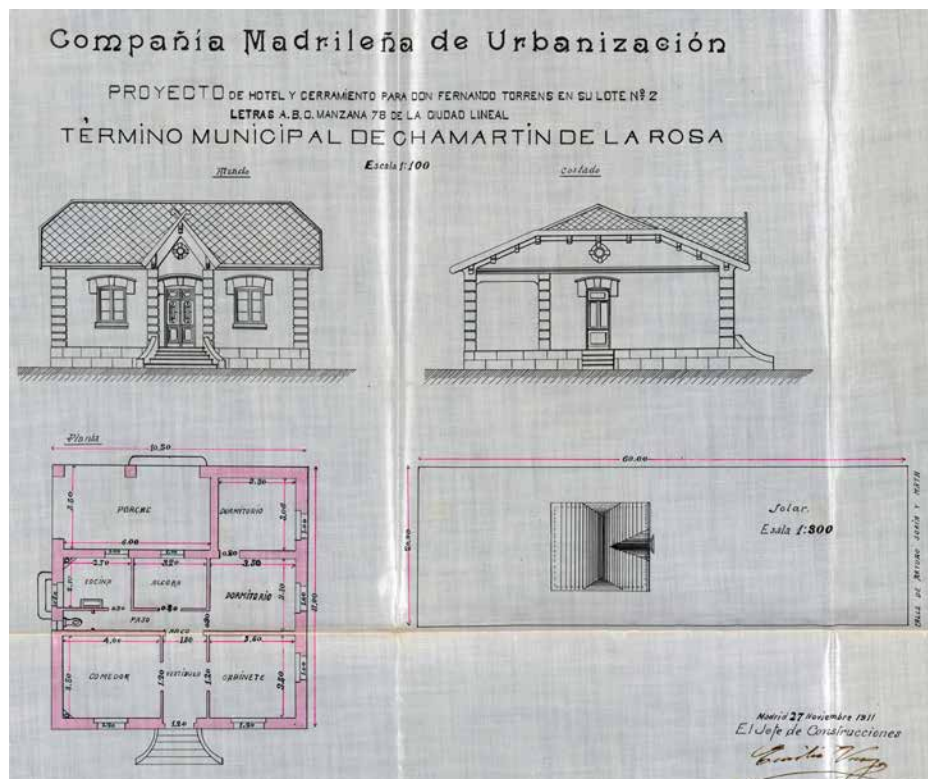
Il *pasillo* è asse portante della distribuzione planimetrica della casa attorno al quale sono disposti tutti gli altri ambienti, fino a raggiungere quelli di servizio in affaccio verso l'interno del lotto. I modelli proposti, come quello appena illustrato destinato probabilmente alla classe media, possono essere semplificati o ridotti di dimensioni per soddisfare anche le esigenze di committenti meno facoltosi. Per esempio il progetto per la *manzana 72* del 1911 pur presentando una pianta analoga all'esempio precedente, dal punto di vista del trattamento dei fronti esterni appare più sobrio e privo di decorazioni geometriche. La stessa variante progettuale può essere ulteriormente semplificata riducendo i metri quadrati complessivi dell'abitazione, ma anche articolata introducendo altri elementi. Il progetto di Vargas del 1911 per la *manzana 78* [Fig. 101], per esempio, prevede l'inserimento di uno spazio porticato, esterno alla casa pur incluso nella maglia compositiva regolare, prospiciente il lotto. L'originalità di questo disegno rispetto ad altri sta, tuttavia, nell'applicazione di dettagli decorativi a bugnato negli spigoli dell'edificio e nell'articolazione delle falde dell'ampia copertura rivestita di ardesia artificiale.

Tra le soluzioni più economiche (sotto le 10.000 pesetas)<sup>489</sup> figurano, anche, le tipologie di *hoteles de planta baja* o *dos pisos* o *casa para empleados* o *clase media*, che possono essere di due piani fuori terra, e vantano un diverso uso, rispetto alla soluzione *para obreros*, dei materiali sia strutturali che decorativi: lo scheletro di facciata è in cemento, mentre internamente, per esempio, i pavimenti nelle stanze principali sono mosaicati.

489. Prezzi per metro quadrato: 90 pesetas per case da 60 a 100 metri quadrati; 80 pesetas per case da 100 a 200 metri quadrati (nelle case che abbiano più di 90 metri quadrati può essere inclusa la terrazza con ringhiera di ferro senza aumento del prezzo della costruzione). Per la soluzione a due piani i prezzi al metro quadrato sono: di 125 pesetas per superficie maggiore di 60 metri quadrati, di 160 pesetas per case da 40 a 60 metri quadrati, di 150 pesetas per case da 61 a 100 metri quadrati. Cfr. *Las casas baratas*, 104, cit., p. 1; CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 56.

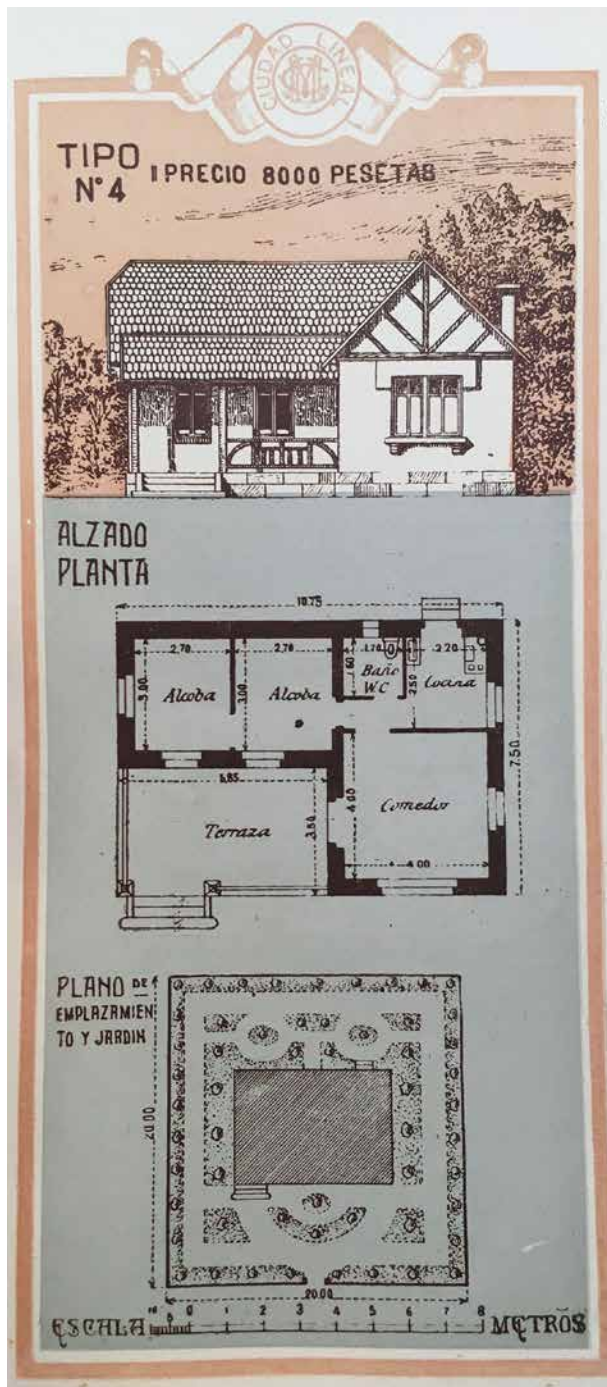


101. Emilio Vargas (Jefe de construcción), proyecto di una casa nella manzana 78, in affaccio sulla calle principal della Ciudad Lineal, término municipal di Chamartín, 27 novembre 1911 (AVM, 48-189-26).

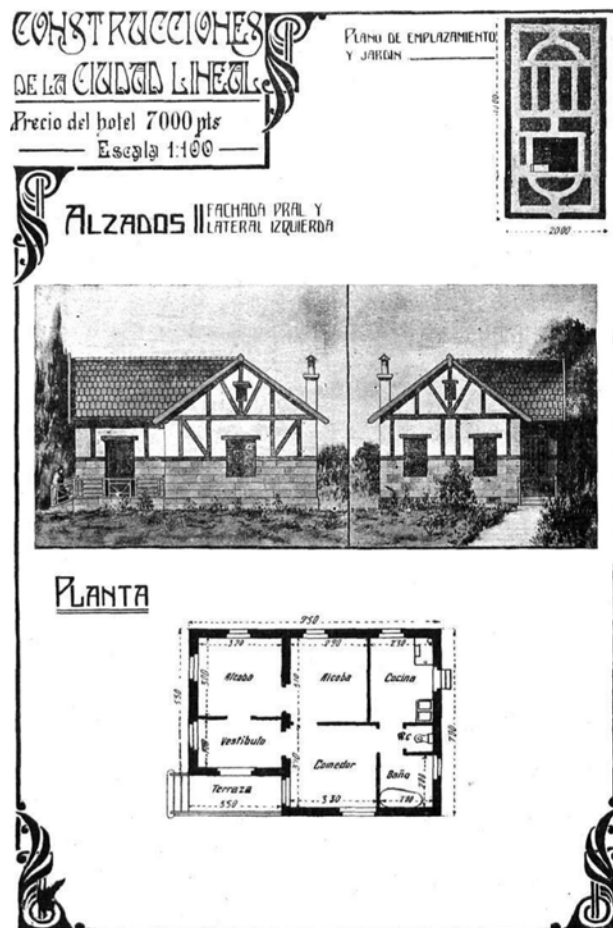


Le opzioni lasciano intuire che cosa i linealisti abbiano scelto di apprendere dalle riviste internazionali<sup>490</sup> e dalle visite a esposizioni da introdurre, con atteggiamento eclettico, nelle architetture della Ciudad Lineal. Appaiono così elementi dal sentore storicista, come modanature lignee e decorazioni a *pan de bois* [Figg. 102-103-104-105], ma anche ispirazioni contemporanee. Una delle tipologie da 8000 pesetas pubblicizzate [Fig. 106], per esempio, presenta un alto camino la cui forma richiama quella dei *cottage* di età edoardiana, mentre archi ribassati, cornici geometriche e trattamento dei colmi anticipano temi *art déco*. Tra i modelli proposti spicca un discreto numero di *chalet* già a partire dalla fascia di prezzo per la classe media sotto le 10.000 pesetas. Il gusto dei committenti della CMU sembra sensibile all'architettura montana del centro Europa: non solo chioschi per i viaggiatori, ma anche case per impiegati e residenze di lusso dai connotati alpini iniziano a popolare i terreni della Ciudad Lineal. Come per la casa *obrera* più economica, anche lo *chalet* della classe media vede un'organizzazione planimetrica molto semplice, spesso sviluppata a partire da un rettangolo, che accoglie quattro o sei stanze. Queste tipologie a un piano [Figg. 102-103-104] dispongono di impaginati non più simmetrici le cui decorazioni (*pan de bois*, alta zoccolatura, portici o terrazze d'ingresso in legno) evocano i motivi decorativi di area germanica. Dettagli che riemergono nelle proposte [Figg. 107-108] in cui due livelli scandiscono anche le attività della casa: al piano terreno ci sono cucina (collegata all'orto esterno tramite porta di servizio), sala da pranzo, dispensa e gabinetto, mentre al superiore ambienti privati come stanze da letto e sala da bagno.

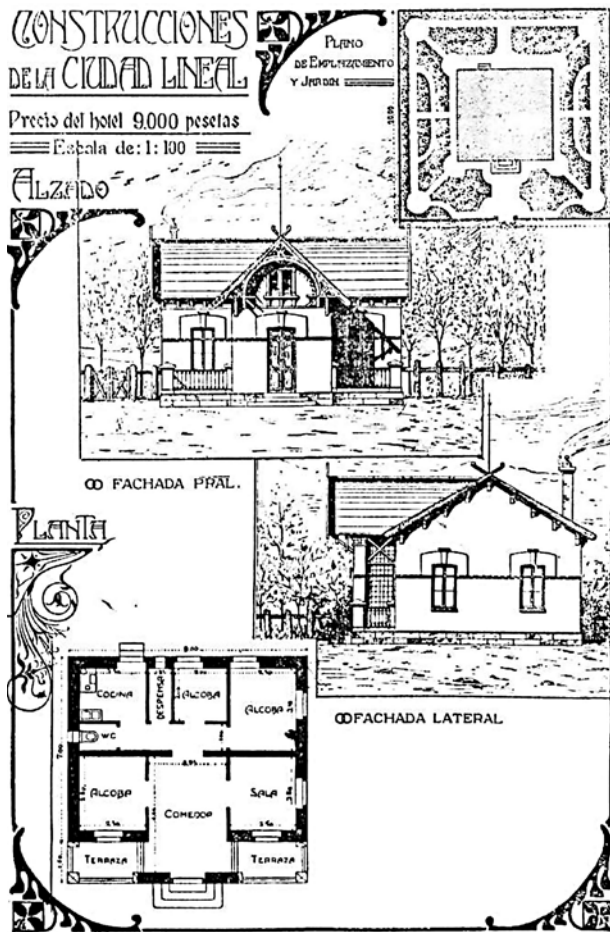
490. Luigi PAGLIANI, *Le abitazioni igieniche ed economiche per le classi meno abbienti nel secolo XIX*, Camilla e Bertolero, Torino 1902, p. 39; Effren MAGRINI, *Le abitazioni popolari (case operaie)*, Ulrico Hoepli, Milano 1910, pp. 314-315.



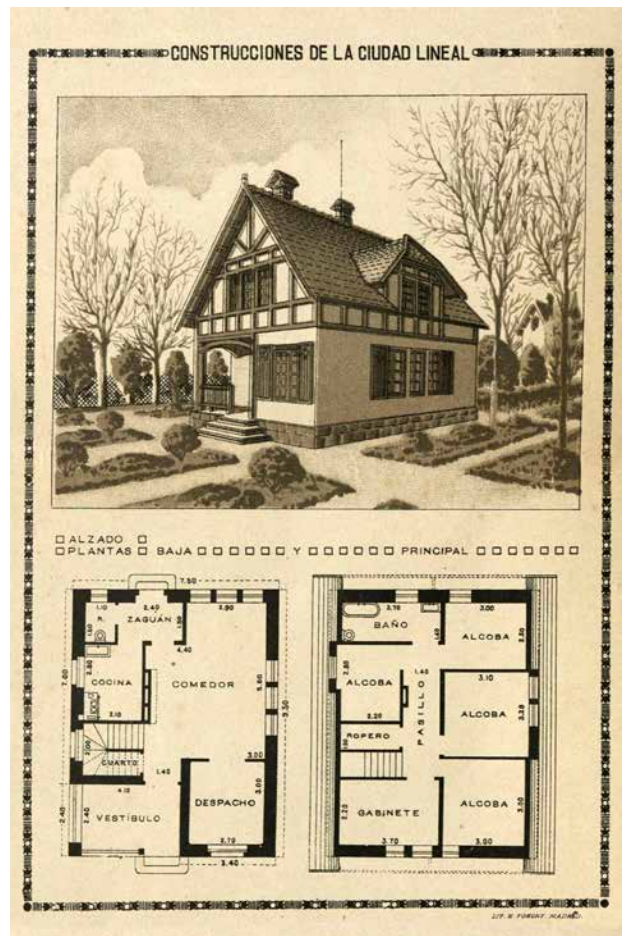
102. Modelo di abitazione da 8000 pesetas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).



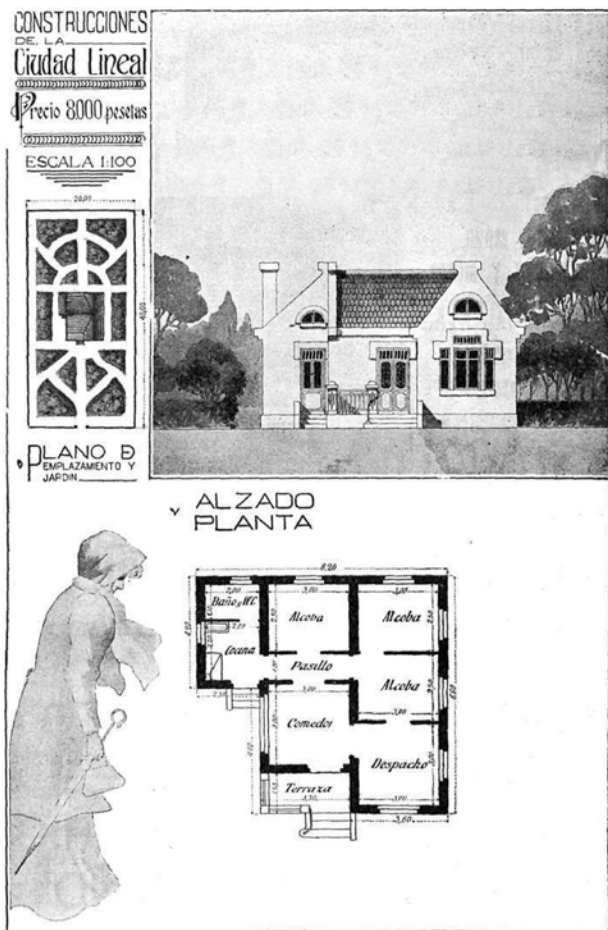
103. Modello di abitazione da 7000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 396, 30 novembre 1909, p. 1681).



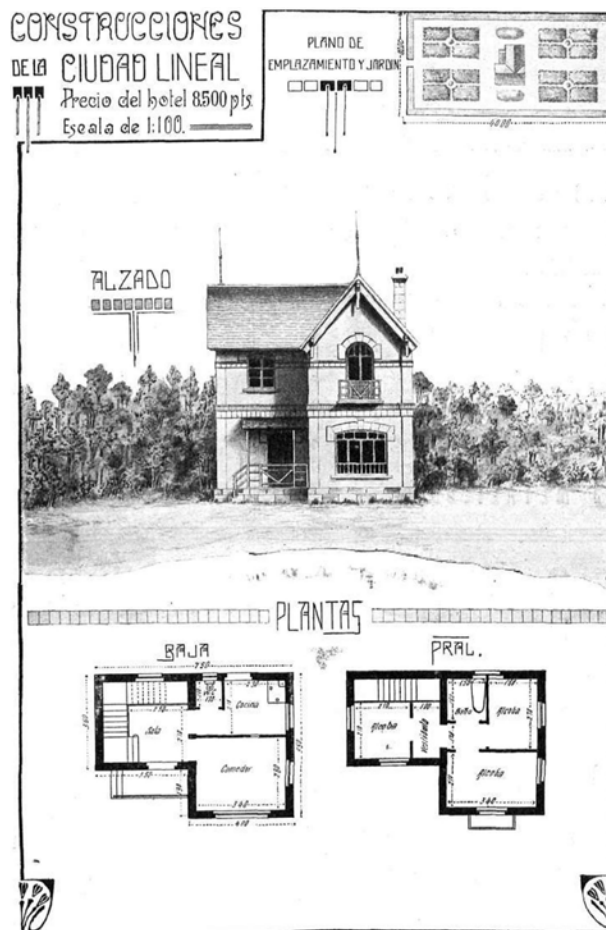
104. Modello di abitazioni per classe media da 9.000 pesetas («La Ciudad Lineal», 364, XIII, 30 dicembre 1908, tavola XXIV).



105. Modello di casa sponsorizzato dalla CMU (FLCHU, GCCLP, box 2, AB017).

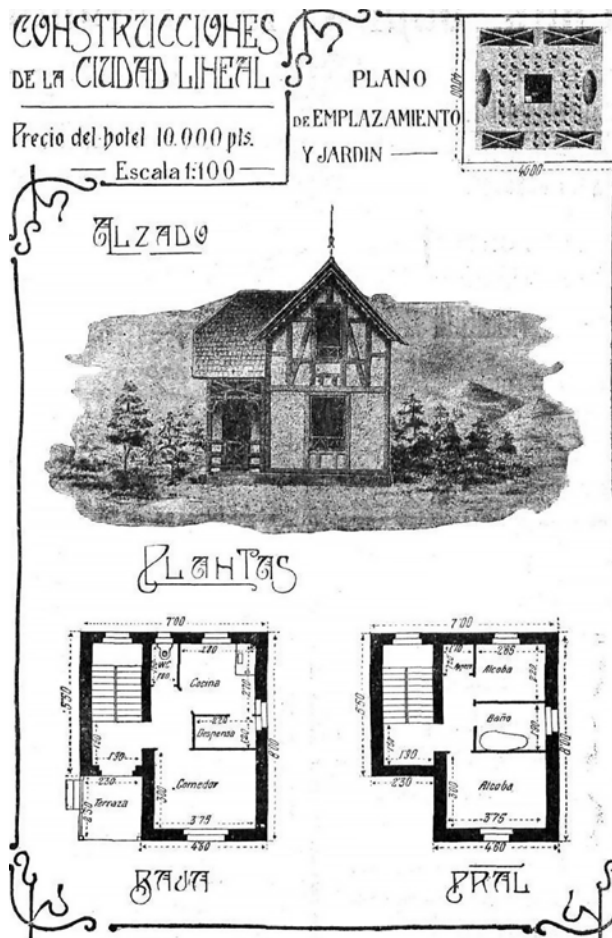


106. Modello di abitazioni per classe media da 8.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XV, 402, 30 gennaio 1910, p. 1789).

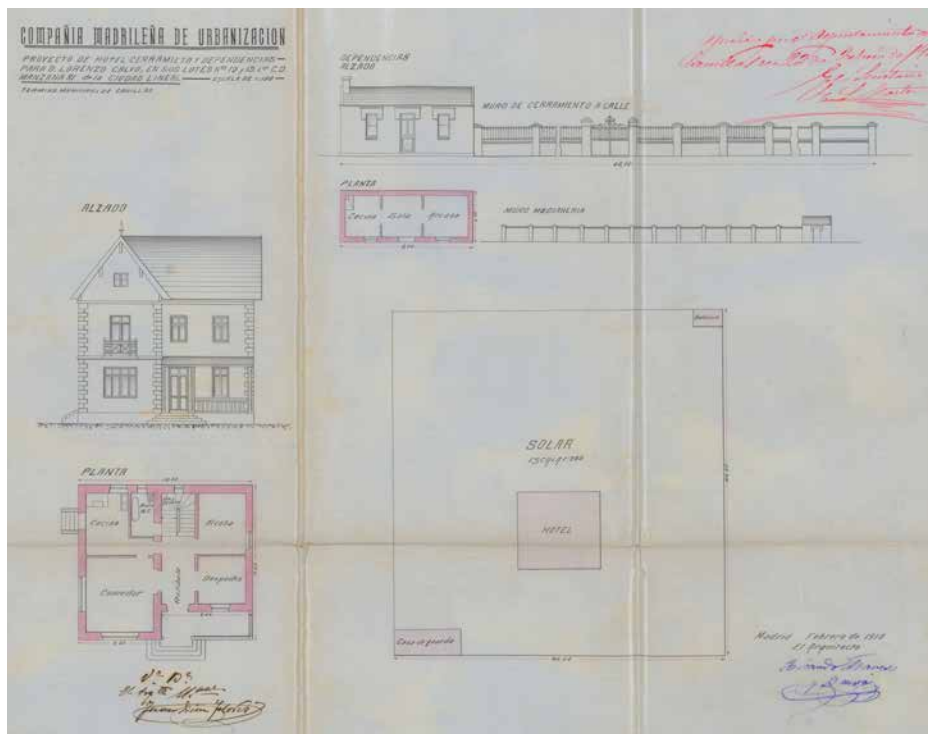


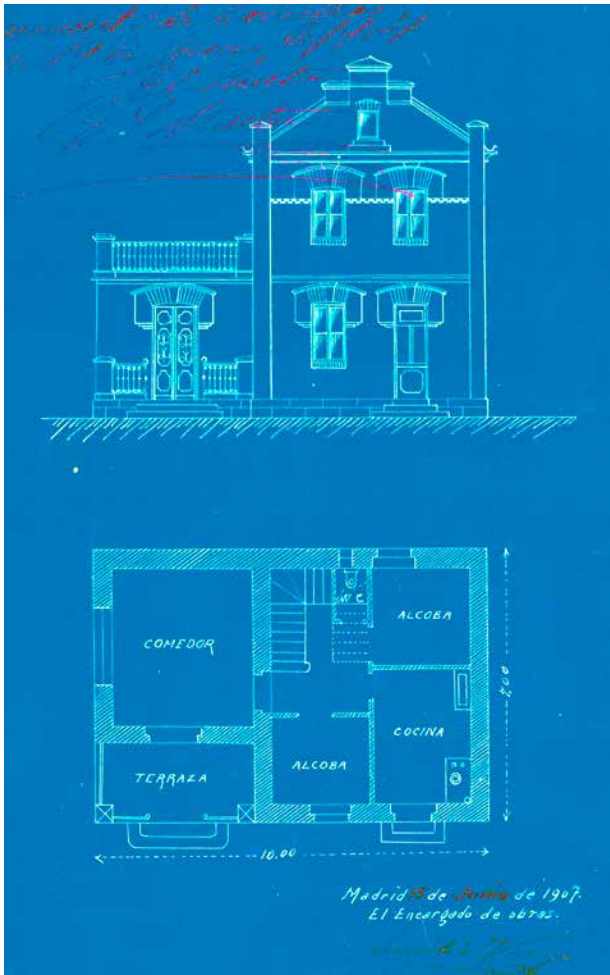
107. Modello di abitazioni per classe media da 8.500 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 386, 20 agosto 1909, p. 1505).

108. Modello di abitazioni per classe media da 10.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 399, 30 dicembre 1909, tavola III).

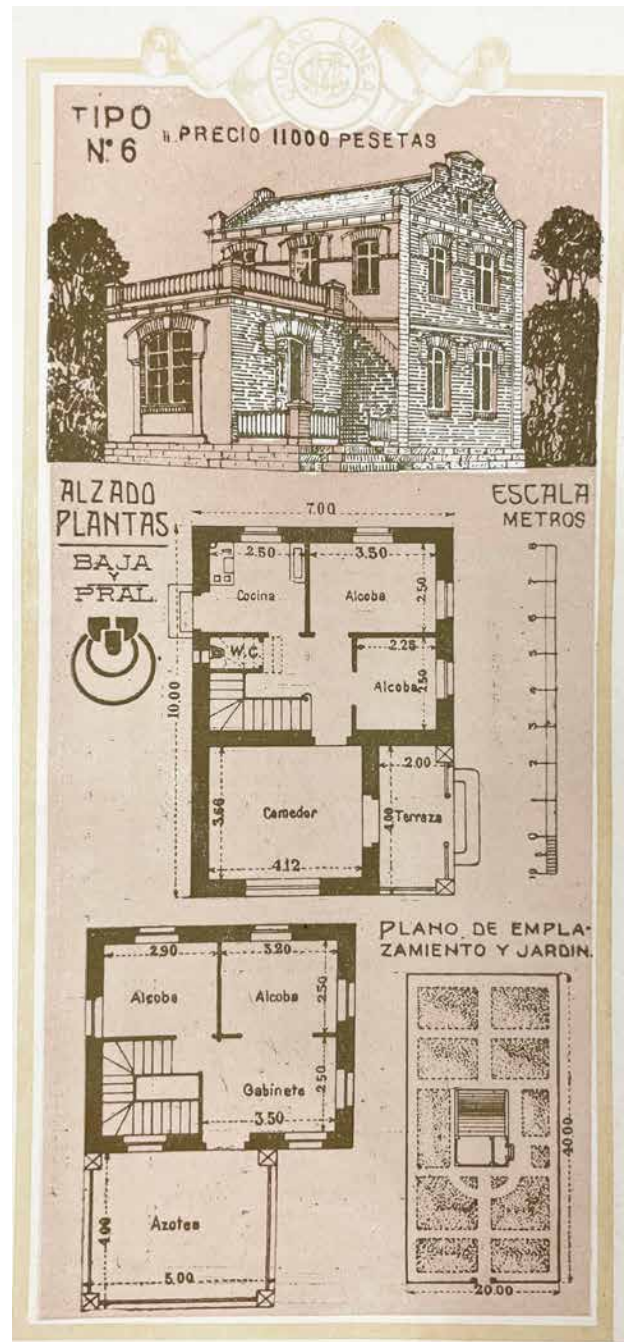


109. Ricardo Marcos Bausá, Proyecto de hotel, cerramiento y dependencias, para D. Lorenzo Calvo, lotti 12 e 13, manzana 91, término municipal di Canillas, febbraio 1910 (AVM, 70-185-87).





110. Emilio Vargas (encargado de obras), progetto di una casa per Alselmo González (lotto 15, lettera J, manzana 87, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 15 giugno 1907 (AVM, 70-190-100).



111. Modello di abitazione da 11.000 pesetas pubblicato (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

# CONSTRUCCIONES CIUDAD LINEAL

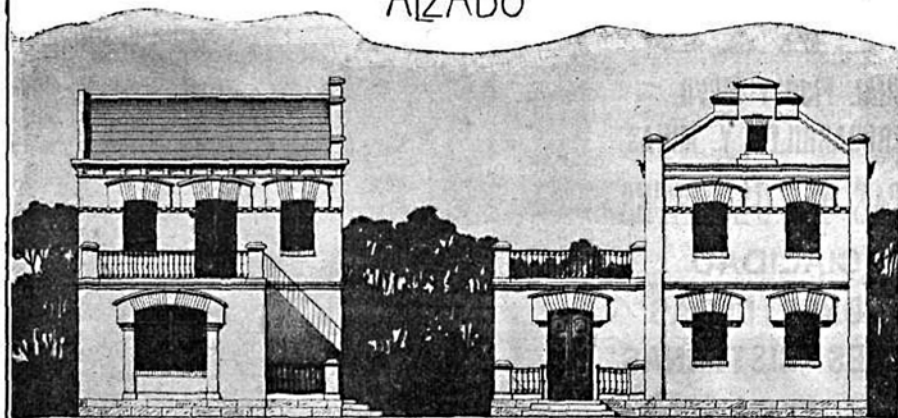
Precio 11000 pesetas

— ESCALA = 1:100 —

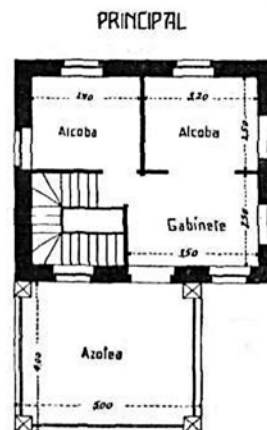
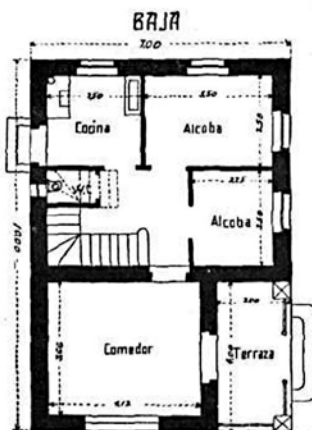
PLANO DE EMPLA-  
ZAMIENTO Y JARDIN



AIZADO



PLANTAS



112. Progetto di hotel venduto a 11.000 pesetas (La Casa y la Habitación, in «La Ciudad Lineal», XIV, 391, 10 ottobre 1909, p. 1589).

Il modello “medio” può essere implementato da stanze per il personale di servizio, diventando *hotel de dos pisos* o *hotel de lujos de planta baja*. Anche le decorazioni sono descritte come più raffinate: i pavimenti delle stanze principali sono a imitazione di mosaico; la cucina ha un fregio di piastrelle bianche alto un metro e quaranta centimetri e il bagno presenta piastrelle smussate; i rubinetti sono nichelati. Il prezzo oscilla da 170 a 185 pesetas per metro quadrato e la maggior parte di queste abitazioni sotto le 10.000 pesetas dimostra una, pur sobria, ricerca - condizionata dal gusto borghese dell'epoca - nel trattamento delle facciate e nella scelta degli elementi architettonici. Per esempio, la casa che Vargas progetta per Anselmo González nella *manzana 87* [Fig. 110] nel 1907, diventa poi uno dei modelli venduto dalla società a 11.000 pesetas. Si tratta di un *hotel* dalla volumetria bipartita: un unico ambiente di un piano fuori terra accoglie il *comedor*, la sala da pranzo, accessibile dalla terrazza rialzata d'ingresso e coperto da *azotea*; mentre il resto dell'edificio è configurato a doppia altezza per tre stanze al piano terreno e altrettante al primo livello, collegate da scala interna. La decorazione dei prospetti esterni sembra non aver inciso sul prezzo di questa tipologia: due lesene ai lati dell'ampia finestra che illumina la sala da pranzo verso il fronte laterale, oltre a cornici in stucco sopra le aperture e marcapiano geometrici, ornano sobriamente questo *hotel* destinato alla classe media.

La volontà di prediligere case unifamiliari rispetto agli edifici a blocco è riverbero dell'atteggiamento igienista e della volontà di migliorare l'attitudine del cittadino in quella che potrebbe risultare un'equazione matematica dove l'abitazione isolata sta al sobborgo giardino quanto gli edifici multipiano stanno alla metropoli malsana e sovrappopolata. Si tratta di un igienismo morale oltre che fisico-sanitario: l'abitazione isolata previene il diffondersi di epidemie, ma allontana anche dal pericolo di corruzione, diventando il tassello base per la costruzione di un «microcosmo di pace e sicurezza»<sup>491</sup> in cui riformare la società. Se la forma urbana della Ciudad Lineal niente ha a che vedere con la città giardino teorizzata da Howard, il tessuto residenziale che la costituisce è strettamente in sintonia alle esperienze di matrice inglese sperimentate nei sobborghi europei e nord americani. In questo contesto, tuttavia, la tipologia abitativa dal maggior successo è il villino per il ceto medio plasmato dai modelli pubblicizzati sulle riviste e presentati a congressi ed esposizioni, spesso documentati da viaggiatori che, una volta tornati in patria, pubblicano *reportages* delle loro visite.

### La ricerca del comfort per l'abitazione

Se all'inizio dell'Ottocento le classi più abbienti scelgono gli ampliamenti in prossimità dei centri di potere per la costruzione del proprio palazzo, dalla seconda metà del secolo si diffondono le case signorili suburbane: allontanarsi dai nuclei altamente popolati, insalubri e maleodoranti, e dagli obblighi di uniformità della città porta al perfezionamento di un diverso sistema abitativo, il villino altoborghese. «Ponte e mediazione ideologica»<sup>492</sup> tra la villa aulica aristocratica e la casa economica operaia, la residenza borghese si distanzia dalla strada così come dagli altri fabbricati, circondandosi di

491. Ornella SELVAFOLTA, *Temi e luoghi della città-giardino in Italia nei primi decenni del Novecento*, in «Ciudades», 2001-2000, p. 82.

492. SICA, *Storia dell'Urbanistica II, 2 - L'Ottocento*, cit., p. 1035.



una fascia verde di rispetto, il giardino, che si sovrappone all'interezza della proprietà. L'alfabeto figurativo è massima espressione del lessico eclettico: «all'atomizzazione della residenza, corrisponde infatti la moltiplicazione all'infinito delle soluzioni stilistiche»<sup>493</sup>, il progetto di ogni casa deve dimostrare le peculiarità individuali del committente dando la possibilità al colto architetto di mettere in pratica le proprie capacità tecniche e la propria sensibilità estetica. In tutto l'occidente i ceti dal più forte potere economico iniziano a volgere lo sguardo verso la igienica e silenziosa periferia che diventa l'*habitat* di una rinnovata aristocrazia, di una florida classe dirigente e di moderni capitani d'industria. Così come tanti periodici divulgano le forme dell'abitare economico, allo stesso modo le testate si popolano di ville e villini moderni costruiti per ricchi proprietari o in occasioni di grandi esposizioni. La casa, l'elemento più antico della storia dell'architettura, è, a partire dall'Ottocento, un'espressione di modernità dove trovano il loro posto le manifestazioni del *comfort*: aggiornamenti tecnico-scientifici, caratteri distributivi, gerarchia degli spazi, arredamento denunciano la classe di privilegio del proprietario, mentre il progettista deve interpretare i bisogni del committente e dirigerne la messa in opera.

La *Compañía Madrileña de Urbanización* non è impermeabile a questo fenomeno e anche la *viviendas linealista* risente dell'adeguamento al concetto di *comfort* e del dibattito sulla disposizione degli ambienti, oltre che della divulgazione<sup>494</sup> e applicazione delle norme definite dagli igienisti. L'Inghilterra è osservata con atteggiamenti contrastanti: l'architettura domestica inglese, dopo essere stata *pioniera* nella formulazione di nuove forme di abitare, all'inizio del XX secolo è colta come *fea*, brutta, priva di eleganza, buon gusto o originalità, anche se si ammette la funzionalità di alcuni elementi compositivi. Hilarión González del Castillo è narratore di un'immagine urbana in cui la descrizione di *bungalows* e *cottages* vorrebbe indirizzare il gusto dei committenti della CMU. Addirittura, González del Castillo sconsiglia a tutti i clienti della CMU di scegliere come modello per la propria abitazione «una casita de campo de estilo inglés o norte-americano»<sup>495</sup> perché «les falta la seriedad y elegancia de los chalets franceses, la coquetería y buen gusto de las villas italianas, el aspecto rústico y original de las casitas suizas»<sup>496</sup>. Lo *chalet* anche per le fasce di prezzo più alto mantiene un buon successo. Ne è esempio il modello pubblicato nel 1909 [Fig. 113] al prezzo di 14.000 pesetas: una casa su due livelli messi in comunicazione da una scala esterna, forse progettata per separare nettamente gli spazi privati al primo piano (due stanze da letto, due cabine armadio, uno studio e una sala da bagno) da quelli più di servizio (cucina, *toilette*, ufficio, sala da pranzo) al pian terreno. In questa residenza borghese, la struttura portante in laterizio e legno, le profonde falde spioventi del tetto e l'applicazione di elementi decorativi a *pan de bois* collaborano a evocare l'ideale alpino, tanto apprezzato dai linealisti.

---

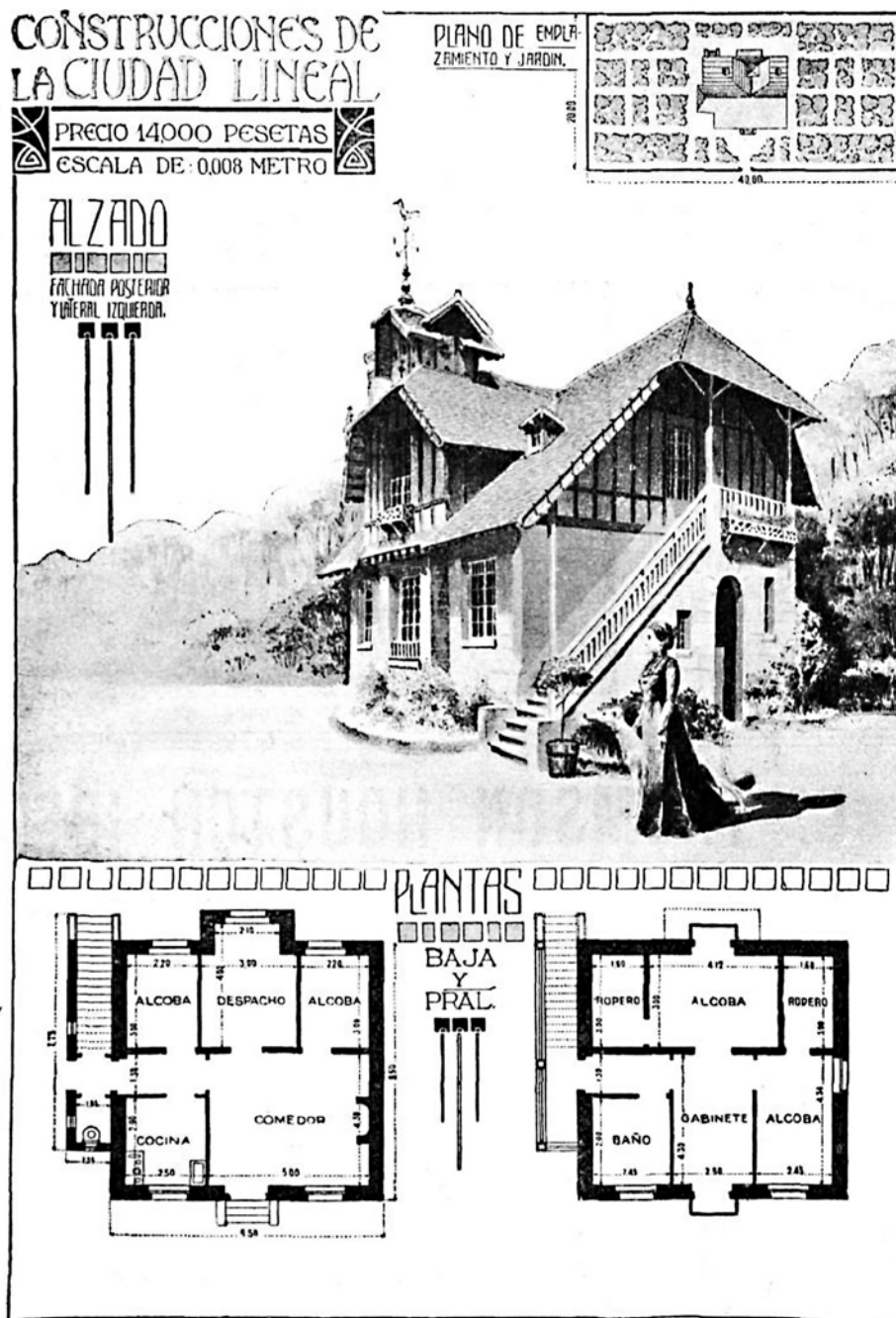
493. Ibidem, p. 1037.

494. Cfr. Gonzalo ROBLES, *La higiene en la casa*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 219, 10/12/1904, pp. 3-4; CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 62-63.

495. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Arquitectura. Las casas de campo inglesa y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 338, 10/4/1908, pp. 710-711.

496. Ibidem.

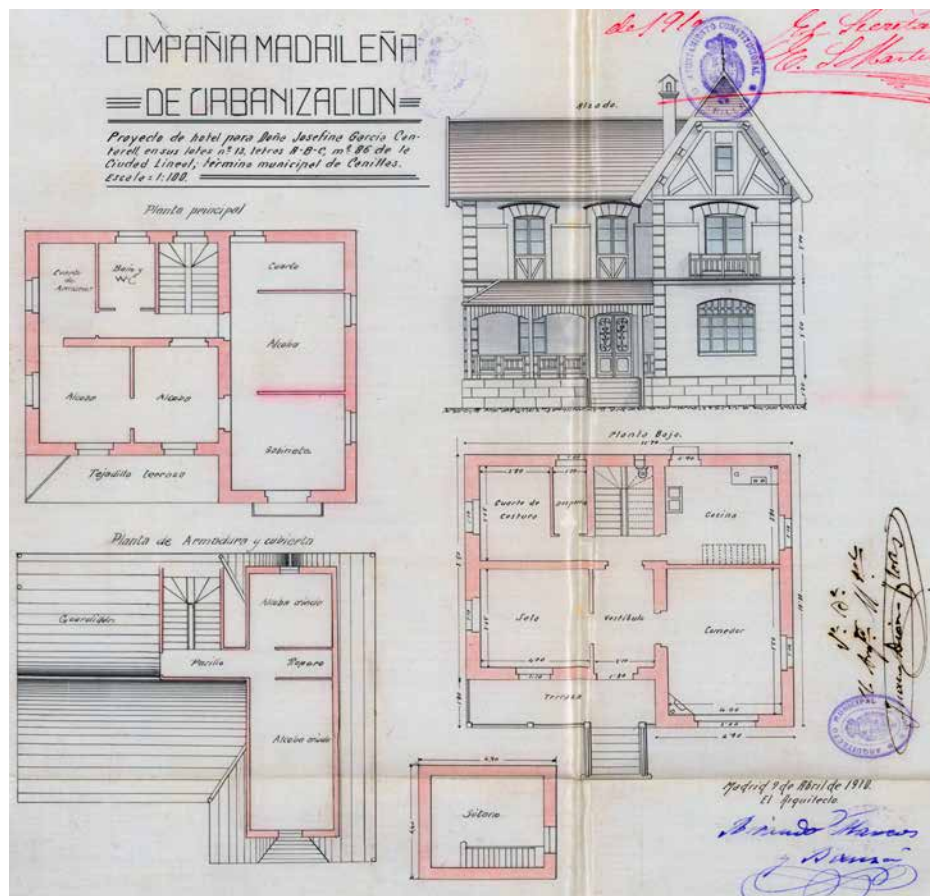
113. Progetto di casa per un ceto medio alto in vendita nella Ciudad Lineal da parte della CMU per 14.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 388, 10 settembre 1909, p. 1537).



Consapevolmente o meno, Hilarión González del Castillo sembra aver colto la battuta d'arresto della "fase eroica"<sup>497</sup> dell'*housing* inglese: la necessità di risolvere quantitativamente il problema delle abitazioni sposta l'attenzione dei progettisti, più che sulla scala architettonica, sulla disposizione dei *cottages* e sulla fondazione di una nuova forma urbana, a discapito della ricerca lessicale. Il cambio di ritmo nell'edificazione porta a una codificata "monotonia" dettata anche dalla standardizzazione dei modelli proposti, che anticipano il fenomeno delle *cookie-cutter house*.

497. ZUCCONI, *Dalla fase eroica alla standardizzazione*, cit., pp. 39-42.

114. Ricardo Marcos Bausá (arquitecto), proyecto di una casa per Josefina Garcia Cantarell (lotti 13, lettere A,B,C, manzana 86, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 9 aprile 1910 (AVM, 70-189-60).

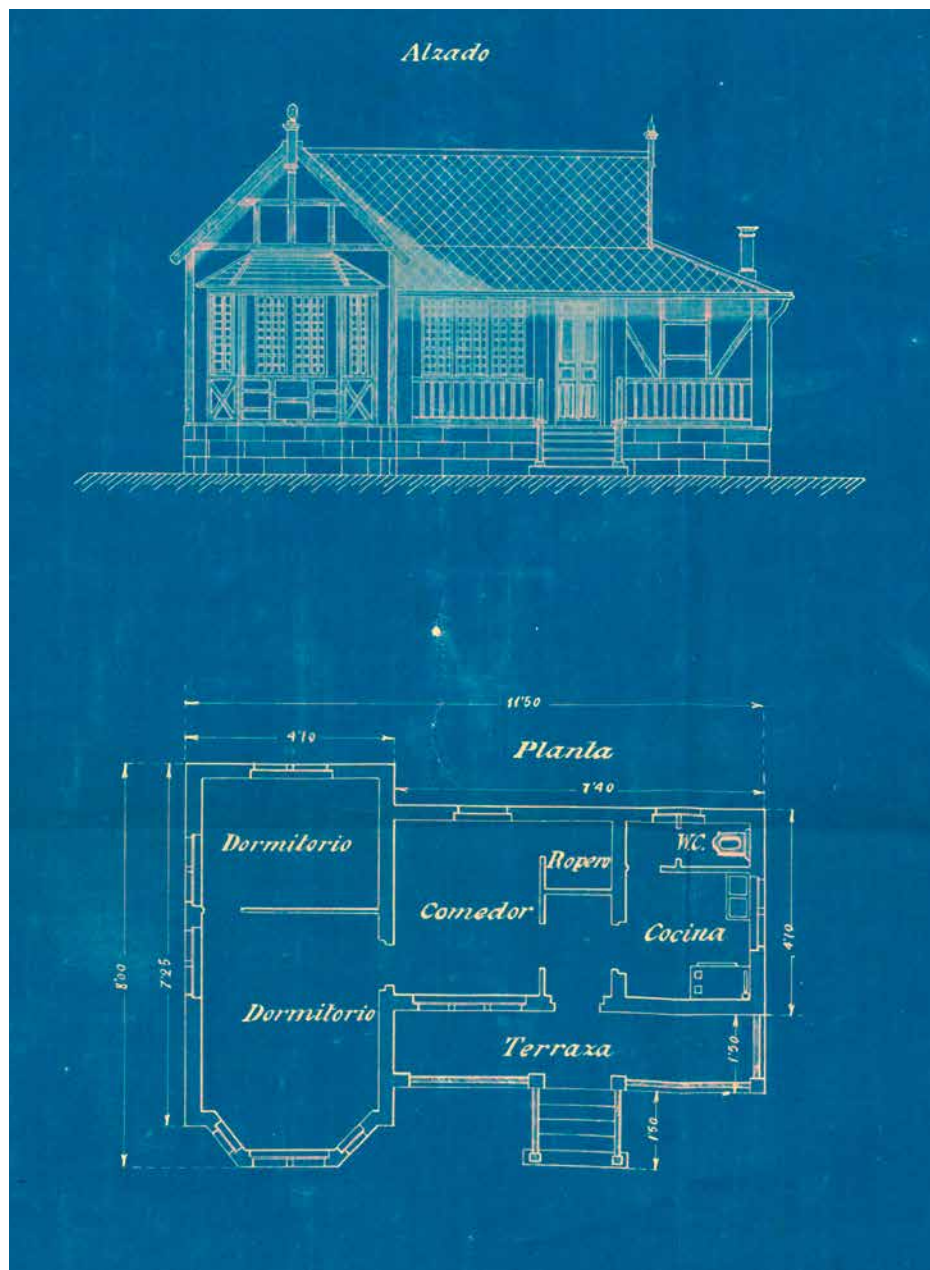


Attraverso una dialettica molto semplice e soggettiva, González del Castillo descrive quello che potrebbe essere l'epilogo dei villini "colti" inglesi – che citano elementi compositivi e decorativi del Settecento – o, semplicemente, un limite culturale nel saper leggere l'architettura domestica che ha di fronte, a cui predilige i codici italiani, francesi e svizzeri. La sua preferenza del lessico centro europeo potrebbe aver influenzato le costruzioni della CMU, o potrebbe essere stato lo specchio di un diffuso gusto architettonico. In ogni caso, gli esiti di questo processo sono apprezzabili sia nelle residenze padronali, come quella progettata da Bausá nella *manzana 86* [Fig. 114] su quattro piani che accoglie nel sottotetto le stanze per le cameriere, ma anche negli edifici di servizio alle proprietà. Per esempio, si può considerare la casa per il personale di vigilanza [Fig. 115] del marchese di Valdeiglesias del 1913: uno *chalet* di cinque stanze in 70 metri quadrati con scheletro in mattoni e legno e prospetto principale innervato da dettagli di cemento a imitazione di una struttura a graticcio.

Nonostante la condanna del lessico architettonico inglese o nord americano, González del Castillo individua aspetti da imitare: «y es natural que así sea, dado el carácter eminentemente práctico que aquel pueblo tiene, su concepto de la vida y su afán de rodearse de comodidades en todas partes, y más que en ninguna en el hogar doméstico, que los ingleses llaman al home, sweet home (hogar, dulce hogar)»<sup>498</sup>.

498. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Arquitectura. Las casas de campo inglesa y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», 338, cit., p. 710.

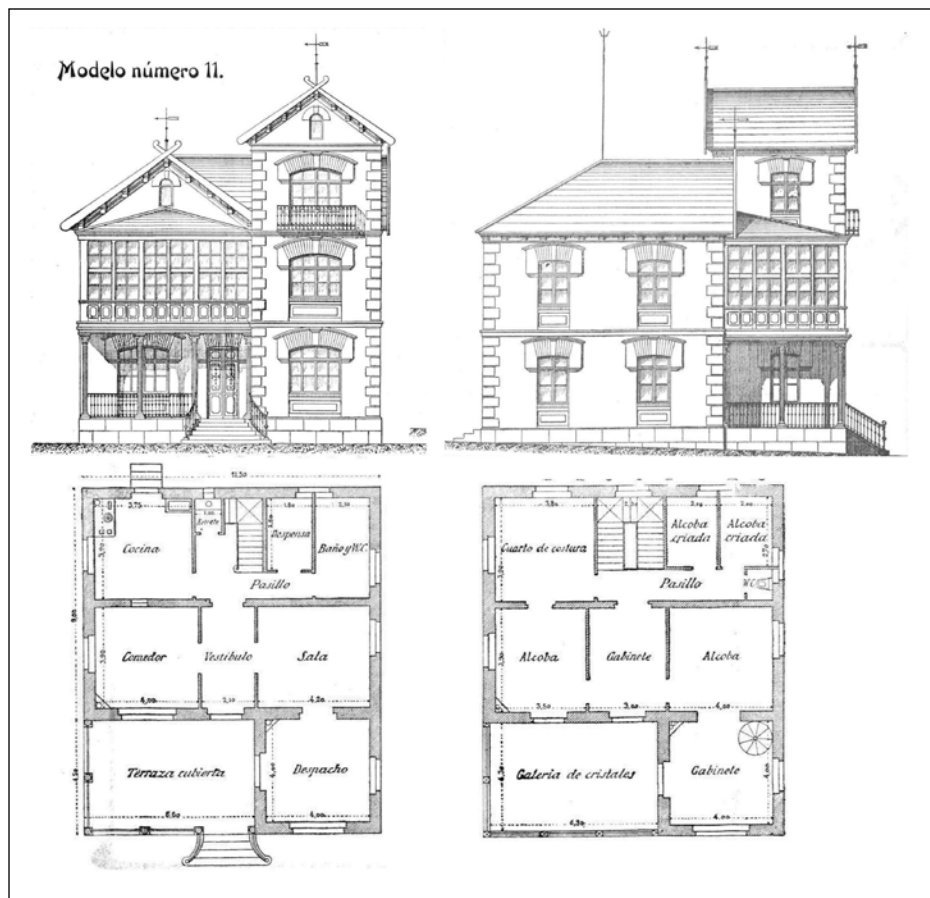
115. Emilio Vargas (*Jefe de construcción*), progetto di casa da guardia per il marchese di Valdeiglesias, término municipal di Chamartín de la Rosa, Madrid 6 maggio febbraio 1913 (AVM, 48-189-145).



Alcuni caratteri distributivi, in particolare, degli edifici residenziali inglesi sono – nell’opinione dell’autore – da osservare, interiorizzare e interpretare per migliorare le case della Ciudad Lineal. Gli ambienti cui ispirarsi (la veranda o galleria, la *hall* o il *foyer*, le vetrate o i balconi a sbalzo, i bagni spaziosi, puliti e pieni di luce, e i giardini terrazzati) sono descritti da González del Castillo, e non solo, diventano elementi indispensabili al progetto per il miglior villino borghese o di lusso [Figg. 116-117].

La *verandah*, intesa come una galleria aperta, o, *loggia*, se coperta e sorretta da colonne o pilastri raccordati da balaustra, utile per collegare le stanze principali della casa, dovrebbe essere migliorata - rispetto alla versione inglese - e ampliata fino al raggiungimento dell’intera luce della facciata, quasi un precoce *curtain wall*.

116. Progetto di abitazione in vendita con galería de cristales al primo piano («La Ciudad Lineal», XII, 328, 30 dicembre 1907, suplemento).



La *hall* o vestibolo [Fig. 118] non deve essere un corridoio o una sua estensione di esso, ma una vera e propria stanza d'ingresso, ampia, luminosa e curata nella decorazione per essere il "biglietto da visita", oltre che baricentro della casa, a cui possono sommarsi gli altri ambienti tradizionali dello spazio domestico. Particolare accento è posto sulla possibilità di costruire un percorso interno che dall'uscio di casa, in pochi passi, possa raggiungere l'area giorno da cui ammirare il paesaggio circostante. Tra gli elementi diventati tipici e caratteristici del villino inglese, González del Castillo ammira il *bay-window*, spesso giustapposto alla *hall*, per la capacità di interrompere la tanto criticata *monotonía de la línea recta de la fachada* e aumentare l'illuminazione naturale degli interni. I suggerimenti sembrano concretizzarsi, per esempio, nel progetto di villino che Ricardo Marcos Bausá [Fig. 119] predispone per Augusto Krahe nella *manzana* 91 sulla base del modello da 30.000 pesetas del 1909 [Fig. 118]. Si tratta di una residenza altoborghese, disposta su tre livelli, in struttura portante in laterizio, la cui pianta può essere letta, quasi, parallelamente alle parole di González del Castillo. Dalla porta d'ingresso si accede alla *hall*, cuore dell'intero edificio e nodo distributivo, da cui è possibile raggiungere tutti gli ambienti della casa: al piano terra l'ufficio, che gode di ampio *bay-window*, una grande sala da pranzo illuminata da cinque finestre su tre lati dell'immobile, ma anche un disimpegno tra cucina, servizi igienici e scala; il livello superiore è riservato alle camere da letto. Un secondo vano verticale, di minori dimensioni accessibile solo dalla cucina, collega il terzo piano, riservato alle stanze del personale di servizio.

Anche il *cuarto de baño* (o sala da bagno) è riconosciuto come una delle maggiori comodità della casa inglese, che a differenza di quelle spagnole, è provvisto di *retrete*, vasca, bidet, doccia, lavabo e mobili dedicati. Il progetto di Bausá [Fig. 119] per Krahe, concretizza, in parte, anche le indicazioni relative ai servizi igienici: due al piano terreno per ospiti e servitù e uno al primo piano, più ampio, dotato di antibagno e collegato alla stanza padronale dove è presente la vasca da bagno, in perfetta aderenza ai precetti *de la higiene moderna*<sup>499</sup>. Anche il progetto del verde è particolarmente apprezzato: debito alla tradizione secolare, Del Castillo suggerisce di lasciarsi ispirare dai giardini all'inglese, caratterizzati da prati e aiuole irregolari di arbusti e fiori, che vantano la maggior varietà di forme e sanno sfruttare l'irregolarità del terreno. In merito al linguaggio architettonico, il villino ideale prospettato da Hilarión González del Castillo è un paradigma di lessico eclettico:

«Y una casa que tenga una linda y elegante fachada estilo Luis XV, francés ó renacimiento italiano; que de los ingleses copiara la verandah ó galería, el bay-window, el hall ó vestíbulo amplio y los cuartos de baño; que tuviera un hermoso y alegre patio á la andaluza y que estuviera situada en nuestros terrenos de la Ciudad Lineal y por consiguiente aislada y rodeada de jardines á la inglesa con terrazas escalonadas, con algunos árboles de sombra y árboles frutales, con muchos arbustos y muchas macetas, podría presentarse como modelo de elegancia, de comodidad y de buen gusto»<sup>500</sup>.

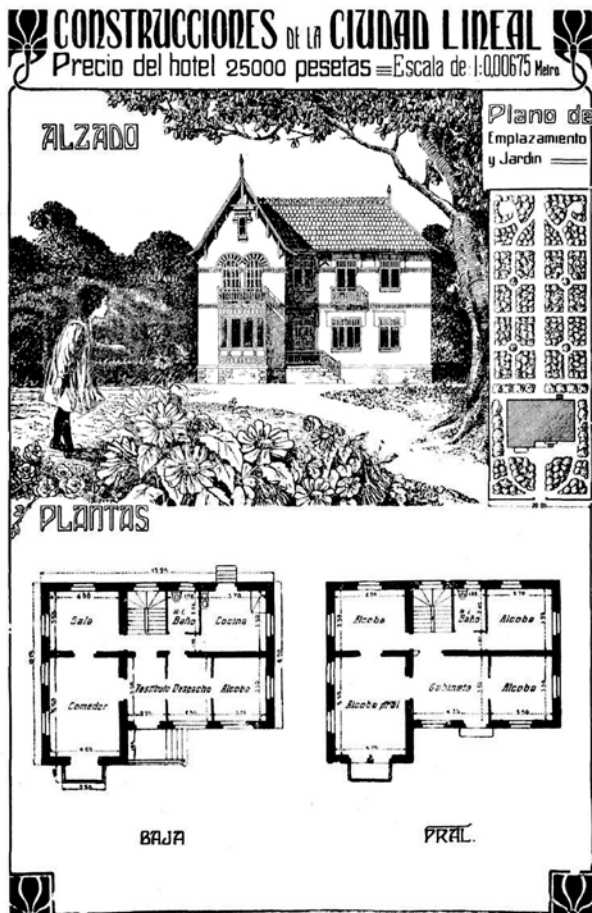
Il testo *Datos acerca de la Ciudad Lineal*, edito dalla CMU nel 1911, è una vera e propria guida alla costruzione della *casa-modello*, oltre che uno strumento di propaganda. Il processo proposto dai linealisti in fin dei conti si rivela molto semplice: si fornisce una carta quadrettata dove il committente può indicare quantità di ambienti e la loro gerarchia, si suggeriscono spazi, più o meno indispensabili, ed elementi architettonici funzionali che possano rivelare o meno lo *status* economico del proprietario a cui spetta il compito di decidere come assemblare il proprio villino. Il pubblico a cui ci si rivolge è di base la classe media, e “medi” sono anche gli edifici residenziali esito di questo meccanismo che permette la costruzione di un'immagine iconica a cui tutti si possono avvicinare e che avrà ben più successo a oltre un secolo di distanza. Si arriva a consigliare anche l'orientamento delle camere da letto (est-sud est) e della cucina (a nord), e l'introduzione di spazi che sembrano caratterizzare la maggior parte delle case linealiste. La *marquesina* o *porche* (tettoia o portico) dovrebbe coprire l'uscio delle abitazioni modeste, mentre gli *hotel* di lusso dovrebbero prevedere una *galería de cristales*: «será utilísima porque servirá para comer al sol en invierno, para cenar al fresco en verano, de mirador amplísimo al que podrán comunicar varias habitaciones y, por último, de la más preciosa ornamentación del edificio»<sup>501</sup>. I tipi edilizi della CMU, in particolare quelli per un *budget* superiore a 10.000 pesetas, illustrano un ricco ventaglio di proposte per il portico o la galleria vetrata antecedente l'ingresso principale. Una casa venduta (1912) a 28.000 pesetas [Fig. 122], per esempio, presenta un'originale *porche* contraddistinto da un finto arco a ferro di cavallo policentrico ribassato.

---

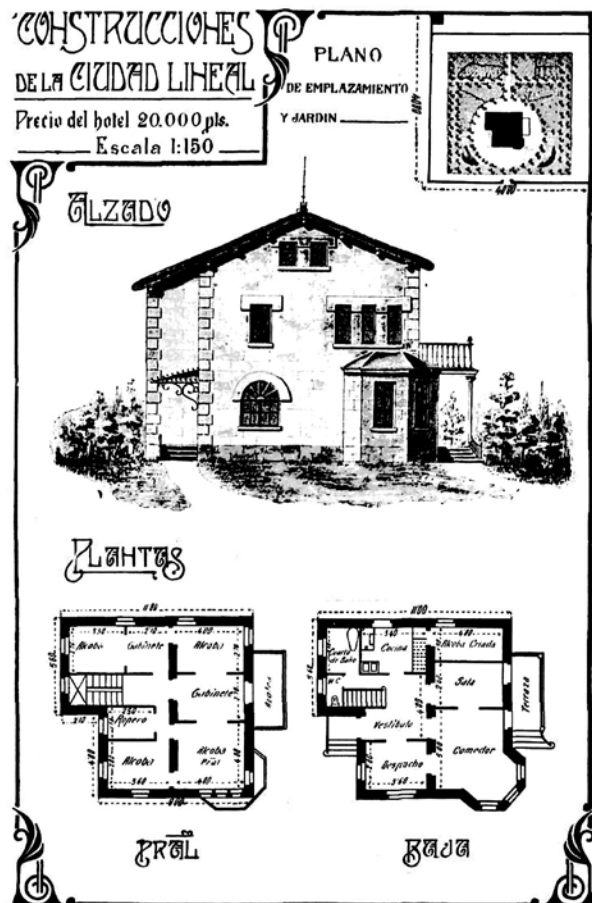
499. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 64.

500. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Arquitectura. Las casas de campo inglesa y la Ciudad Lineal*, 338, cit., p. 710.

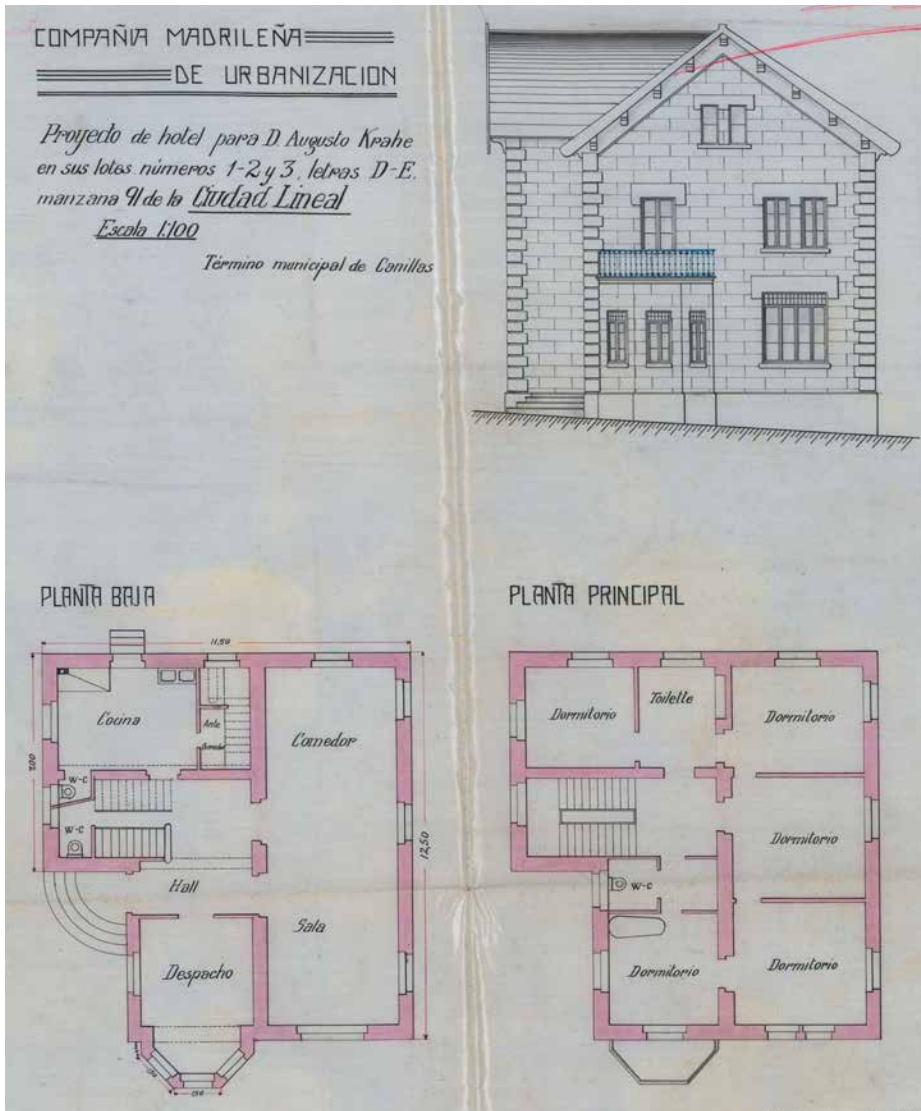
501. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 63-64.



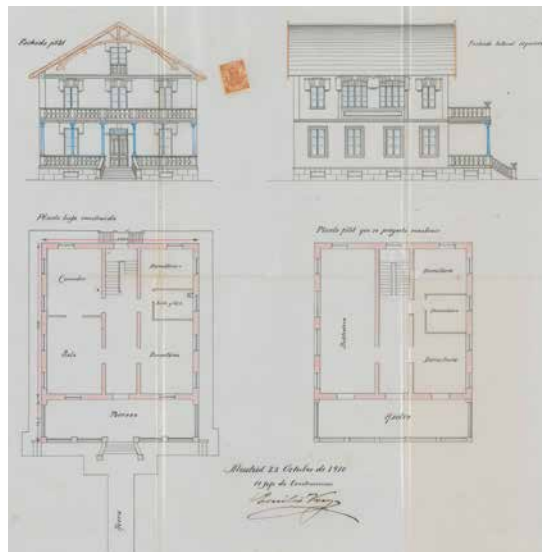
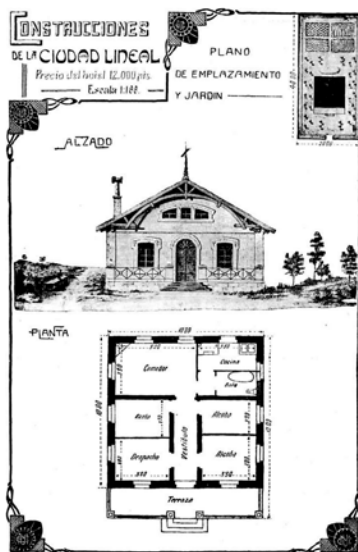
117. Progetto in vendita 25.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 398, 20 dicembre 1909, p. 1721).



118. Modello di abitazione da 30.000 pesetas («La Ciudad Lineal», anno XIV, 399, 30 dicembre 1909, p. 1737).



119. Ricardo Marcos Bausá (arquitecto), proyecto di una casa costruito, in aderenza al modello della figura 118, per Augusto Krahe (lotti 1, 2 e 3, lettere D,E, manzana 91, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid febbraio 1910 (AVM, 70-189-81).



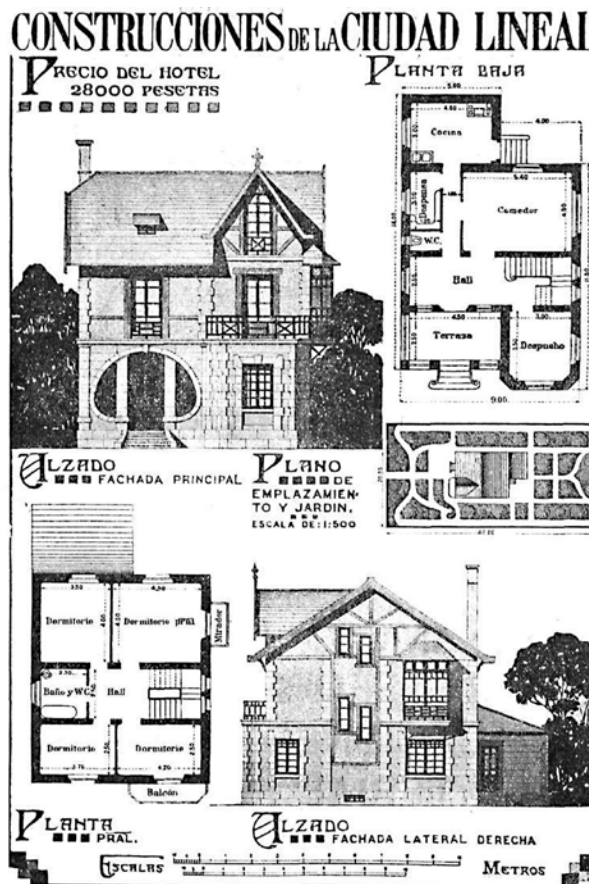
120. Casa venduta dalla CMU per 12.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, n. 394, 10 novembre 1909) e progetto di Emilio Vargas (Jefe de construcción) per l'ampliamento della casa di Eulogio Cervera Ruiz (lotti 8, 10, lettere A, B, C, manzana 97, Ciudad Lineal, Canillejas), Madrid 22 ottobre 1910 (AVM, 56-316-51).



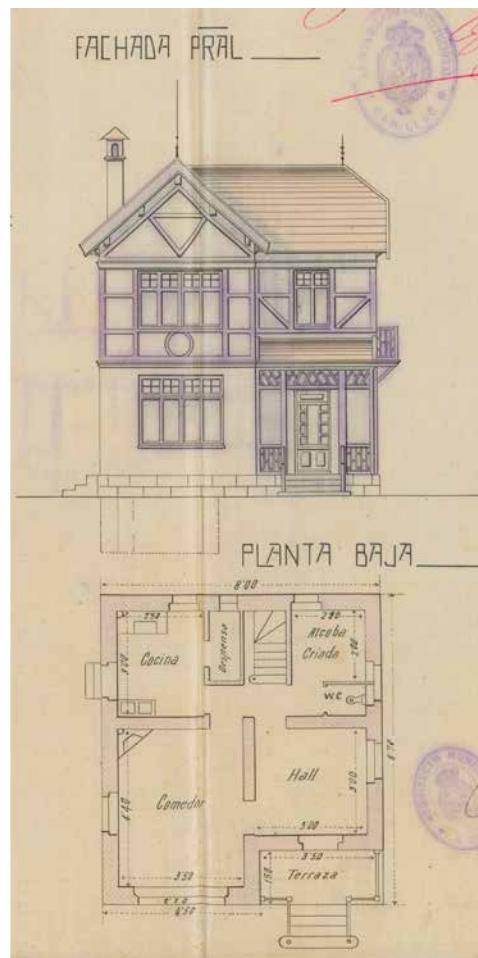


121. Vista di una casa nei terreni della Ciudad Lineal negli anni '30 del Novecento (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal).

122. Progetto di casa in vendita a 28.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XVII, 507, 30 dicembre 1912, supplemento).



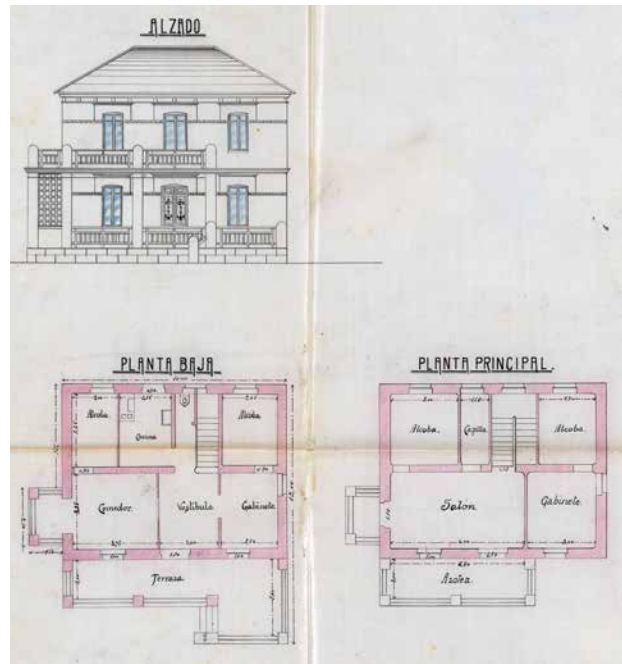
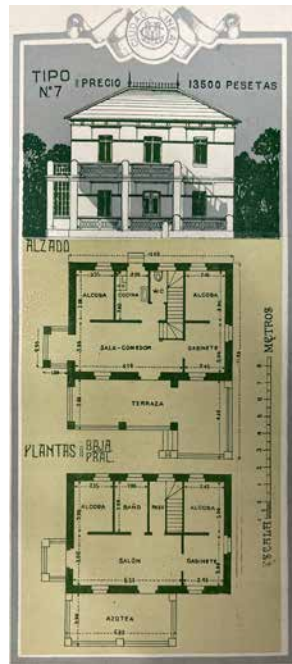
123. Modello di abitazione da 14.000 pesetas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911) e progetto di Ricardo Marcos Bausá per una casa per Rita Lozano (lotti 6,7, lettera E, manzana 93, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 5 maggio 1909 (AVM, 70-127-37).



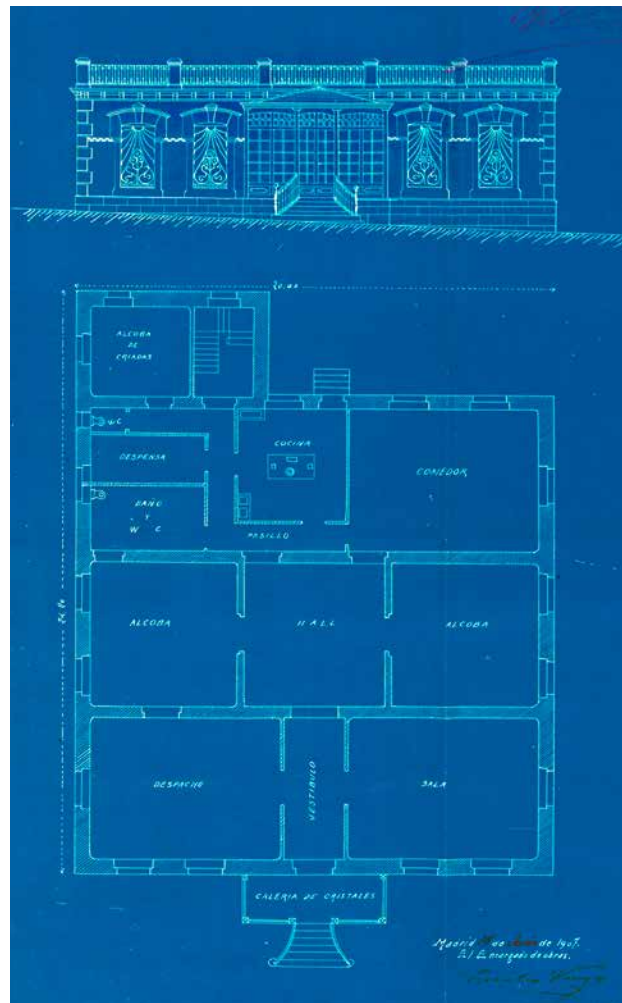
Le indicazioni linealistiche paiono rispettate: dall'entrata si raggiunge la *hall*, nodo distributivo, da cui è possibile accedere agli ambienti principali della casa al piano terra (ufficio e sala da pranzo), al vano scala che collega le camere da letto del primo piano e alle stanze di servizio sul retro (cucina e dispensa). La stanza padronale è dotata di *mirador* (un balcone chiuso da una tamponatura in ferro e vetro) in affaccio sul paesaggio. Altri esempi di portici d'ingresso possono essere individuati nei progetti edilizi selezionati dalla CMU per diventare modelli da sponsorizzare. Ricardo Marcos Bausá definisce una terrazza dalla struttura lignea per uno *chalet* diventato "tipo 8" e venduto dal 1911 a 14.000 pesetas [Fig. 123]; mentre Benito Guitart Trulls studia un portico in muratura in diretto collegamento alla sala da pranzo, provvista di *bay-window*, che al piano superiore sostiene un'*azotea*, per un *hotel* della *manzana 86*, successivamente pubblicizzato come "tipo 7" da 13.500 pesetas [Fig. 124]. Anche la galleria di vetro diventa una cifra distintiva delle case della Ciudad Lineal e, per esempio, Emilio Vargas la predispone [Fig. 125] all'entrata della casa progettata per Josefa Sánchez nella *manzana 89*.

Si tratta di un *hotel* a un piano fuori terra la cui planimetria prevede una tripartizione longitudinale degli ambienti: di rappresentanza verso strada (ufficio e soggiorno), privati al centro (due stanze da letto) e di servizio verso il fondo del lotto (cucina, dispensa, sala da pranzo, bagno).

124. Modello di abitazione da 13.500 pesetas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911) e progetto di Benito Guitart Trulls per una casa per Manuel Soto Nuevo (lotto 9, lettera A, manzana 86, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 23 novembre 1910 (AVM, 70-189-35).



125. Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Josefa Sánchez (lotti 11,12 e 13, lettere G,H,I, manzana 89, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 18 giugno 1907 (AVM, 70-190-99).



Al di fuori del volume regolare, ma adiacenti all'immobile, sono sistemati una stanza per la servitù e un vano scala che permette di raggiungere il tetto terrazzato. La decorazione del fronte principale di questa casa, destinata al ceto medio alto, è definita dagli elementi metallici della *galería de cristales*, delle inferriate e dalla balaustra della terrazza. Un altro esempio di *hotel* con galleria vetrata d'ingresso è pubblicato sull'*house organ* nel 1908 al prezzo di 17.500 pesetas [Fig. 126]: un'abitazione di due piani fuori terra a pianta cruciforme, il cui nodo distributivo non è la *hall*, ma la sala da pranzo posta al centro della planimetria. Ogni braccio della croce accoglie perpendicolarmente gli altri ambienti: oltre all'entrata vetrata, a fianco al *comedor* e paralleli alla strada si trovano le stanze da letto e un ufficio; verso il retro del lotto, la scala, la cucina e il gabinetto. In alzato, il corpo centrale dell'edificio presenta un livello superiore con tetto a doppia falda, mentre ai lati due terrazze al primo piano coprono i locali del piano terreno. In un'altra soluzione il portico d'ingresso è combinato alla galleria vetrata: la struttura metallica, composta da esili colonnine d'ispirazione corinzia, definisce uno spazio aperto e coperto che precede l'entrata principale, e sostiene un'*azotea* (o *terrazza*) al primo piano dell'edificio, ampia quanto l'intera linea di facciata [Fig. 127]. Questo progetto è uno di quelli che ha goduto di più successo: Hilarión González del Castillo lo sceglie per la propria residenza "La Tierra" e sono stati individuati altri due documenti illustranti la stessa proposta [Fig. 128]. Il disegno del 1907<sup>502</sup> è firmato dall'*encargado de obras* Emilio Vargas, mentre quello del 1909<sup>503</sup> è dell'architetto Ricardo Marcos y Bausá, verosimilmente, autore dell'originale modello tardo eclettico riprodotto da Vargas in qualità di direttore lavori del cantiere.

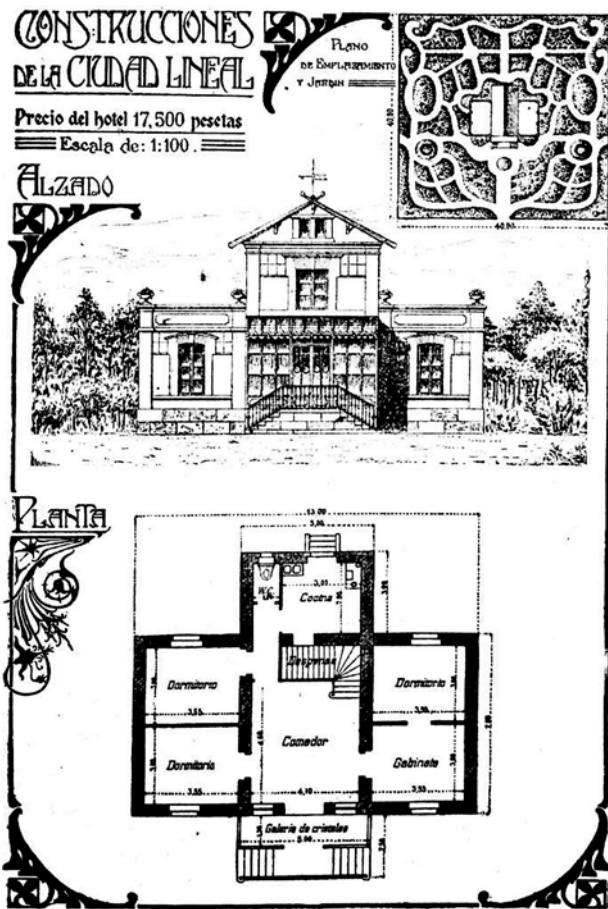
La planimetria rettangolare dalla semplice distribuzione adotta solo in parte le indicazioni di González del Castillo: gli ambienti sono giustapposti gli uni accanto agli altri, ma non compare, per esempio, la *hall*. Il piano terra accoglie salotto, sala da pranzo, cucina e una stanza; in asse all'ingresso, ma dal lato verso il lotto, il vano scala, sotto al quale sono ricavati gli spazi per dispensa e gabinetto, permette di raggiungere il livello superiore. Al primo piano trovano posto tre stanze da letto, uno studio, un guardaroba e un completo e ampio *cuarto de baño*. L'originale *galería de cristales* nel fronte principale caratterizza questo progetto concedendo, anche, di aumentare la cubatura dell'immobile (90 metri quadrati al piano terreno e 120 al superiore). Inoltre, esattamente come un *bay-window* o un *mirador*, questo spazio vetrato e luminoso garantisce una vista privilegiata sul paesaggio circostante. Tra le poche costruzioni della CMU sopravvissute alle demolizioni degli anni sessanta del secolo scorso, risulta un edificio [Fig. 129] costruito sulla base del progetto illustrato in *calle Vizconde de los Asilos*, oggi sede della *Fundación Psico Ballet Maite León*, un'organizzazione inclusiva che si occupa di formazione scenica.

Un altro modello che vede una combinazione degli elementi indagati è quello riproposto da Vargas per José Almodovar y Madrona nella *manzana 70* della Ciudad Lineal nel 1912 [Fig. 130].

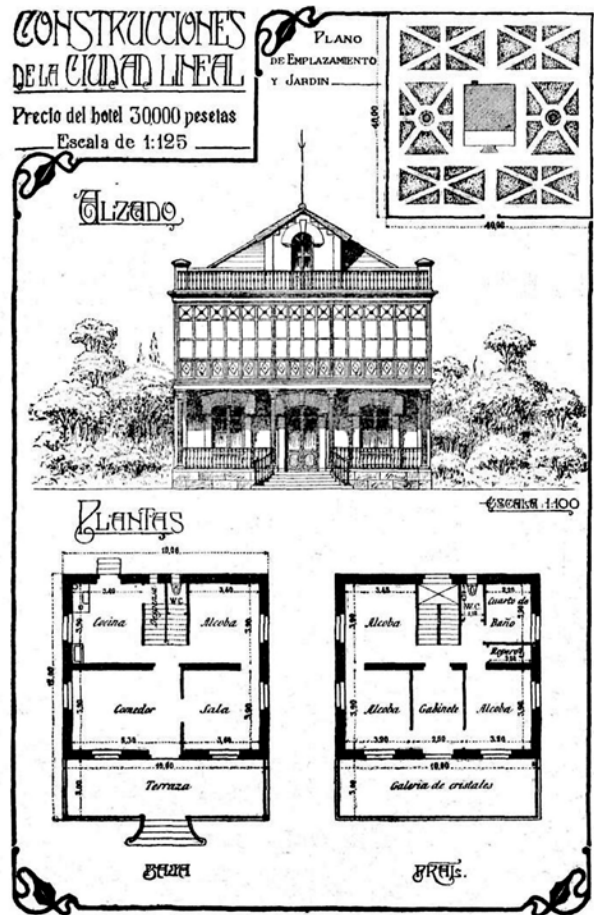
---

502. AVM, 70-190-99, Emilio VARGAS (encargado de obras), Compañía Madrileña de Urbanización, *Proyecto de Hotel para Doña Josefa Sánchez, en sus lotes n° 11-12 y 13, letras G-H-I, manzana 89 de la Ciudad Lineal, Término Municipal de Canillas*, Madrid 18/6/1907.

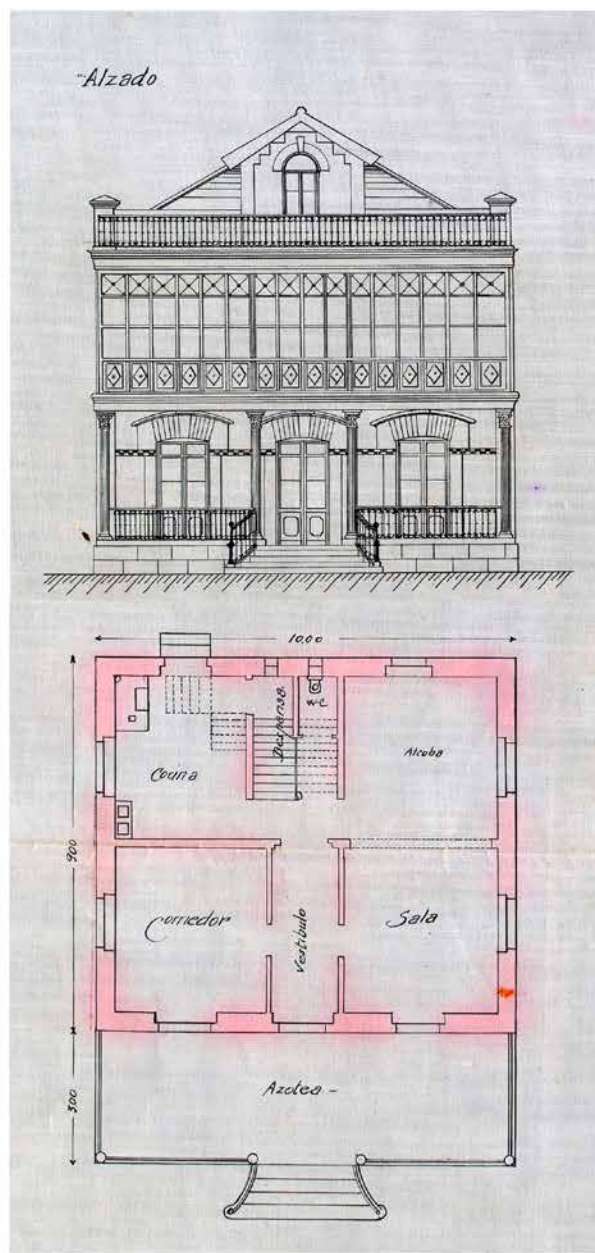
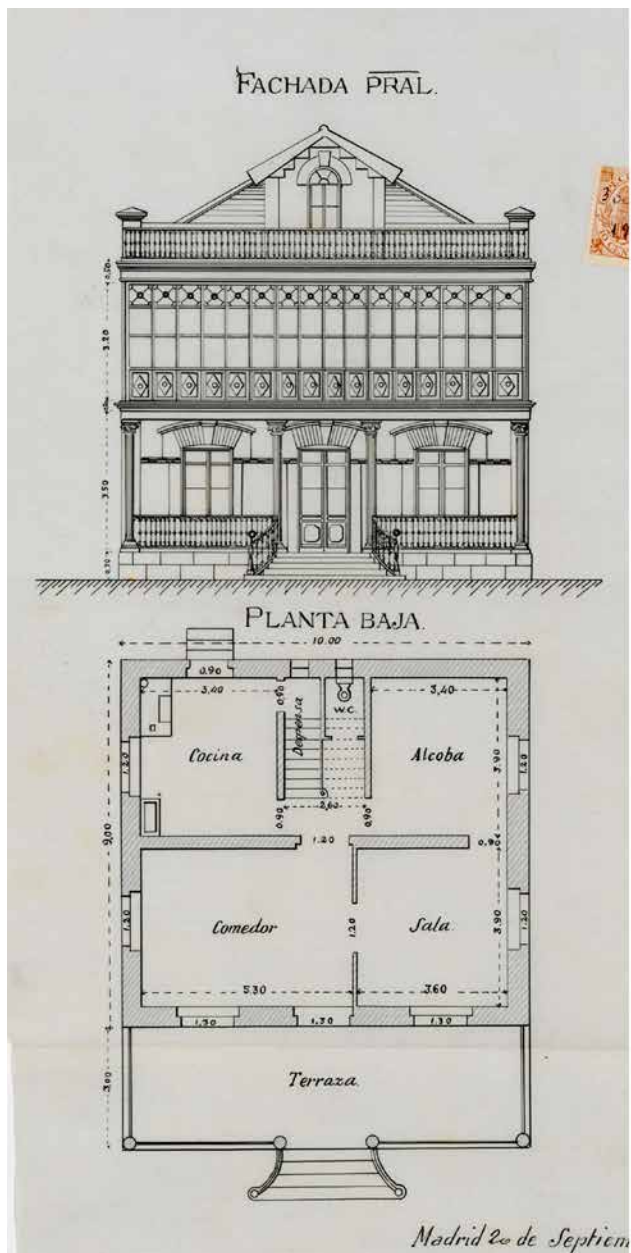
503. AVM, 70-185-90, Ricardo MARCOS Y BAUSÁ, Compañía Madrileña de Urbanización, *Proyecto de Hotel para Doña Elisa Romero en sus lotes n° 1-2, letra I, manzana 93 de la Ciudad Lineal, Escala 1:100, Término Municipal de Canillas*, Madrid 4/12/1909.



126. Progetto in vendita per 17.500 pesetas («La Ciudad Lineal», XIII, 364, 30 dicembre 1908, p. 681).

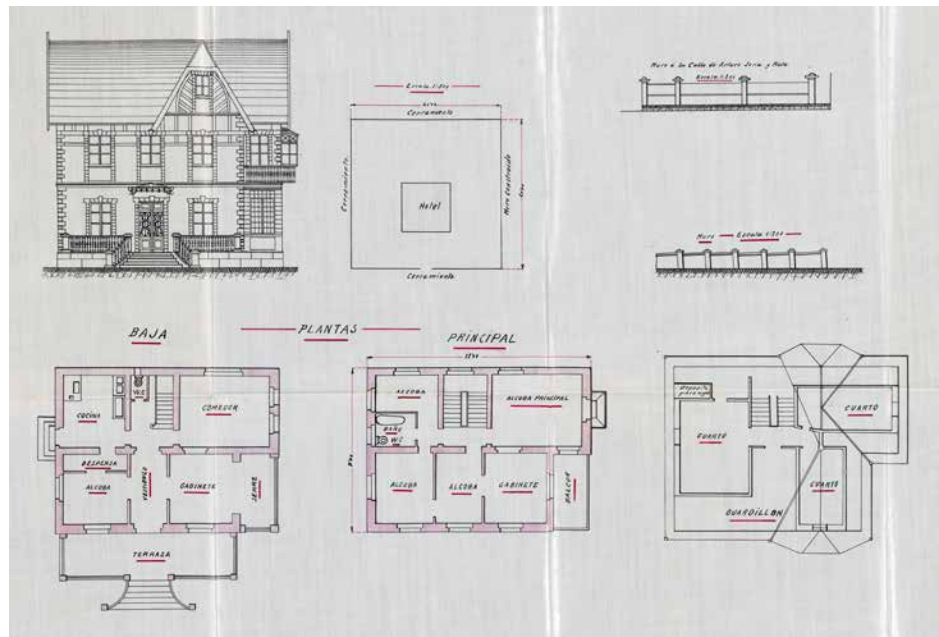


127. Progetto in vendita per 30.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XVI, 471, 30 dicembre 1911).



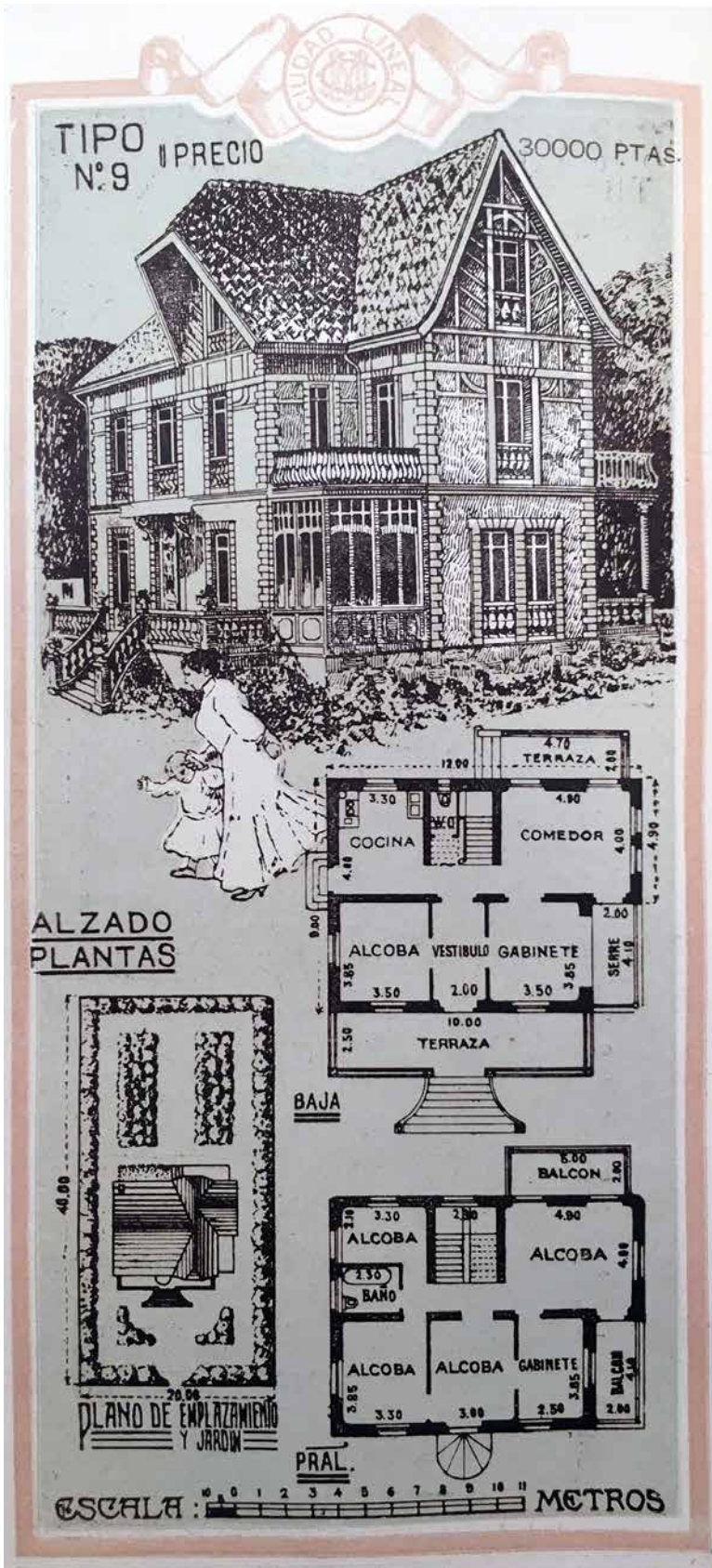
128. Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Manuel González (lotti 9,10, lettera F, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas), Madrid 20 settembre 1907 (AVM, 56-316-4) e Ricardo Marcos Bausá (arquitecto), proyecto de una casa per Elisa Romero (lotti 1,2, lettera I, manzana 93, Ciudad Lineal, término municipal de Canillas), Madrid 4 dicembre 1909 (AVM, 70-185-90).

129. Fundación Psico Ballet Maite León in calle Vizconde de los Asilos (già manzana 98), Madrid (Alice Pozzati, agosto 2020).

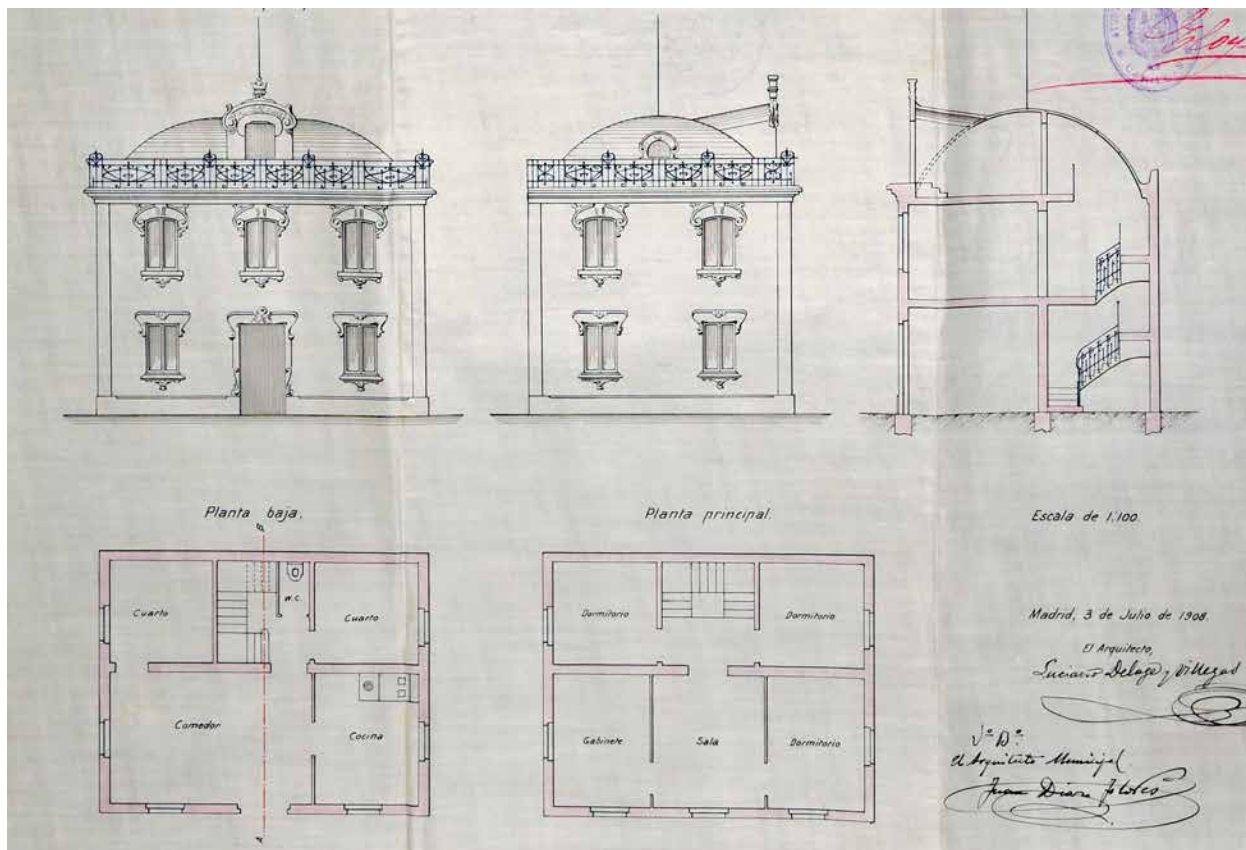


130. Emilio Vargas (Jefe de construcción), proyecto de una casa per José Almodovar y Madrona (lotti 7, 8, 9 e 10, lettere A, B, manzana 70, Ciudad Lineal, Chamartín de la Rosa), Madrid 11 ottobre 1912 (AVM, 48-189-145).

131. Modello di abitazione da 30.000 pesetas (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).





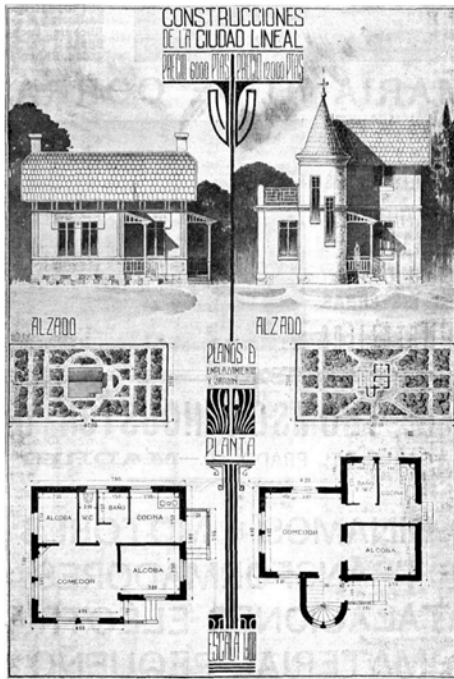


132. Luciano Delage y Villegas (arquitecto), proyecto de una casa per José Barella nella Ciudad Lineal, Madrid 3 luglio 1908 (AVM, 70- 191-44).

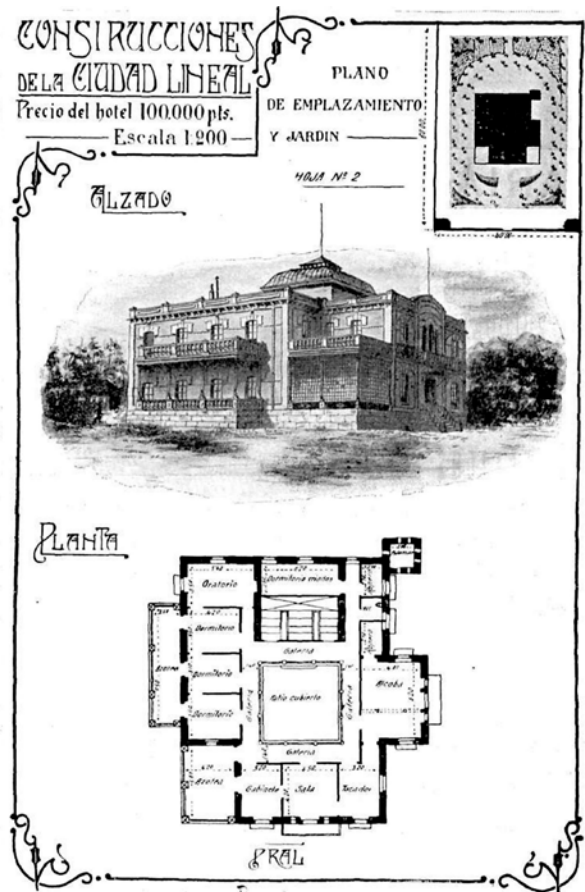
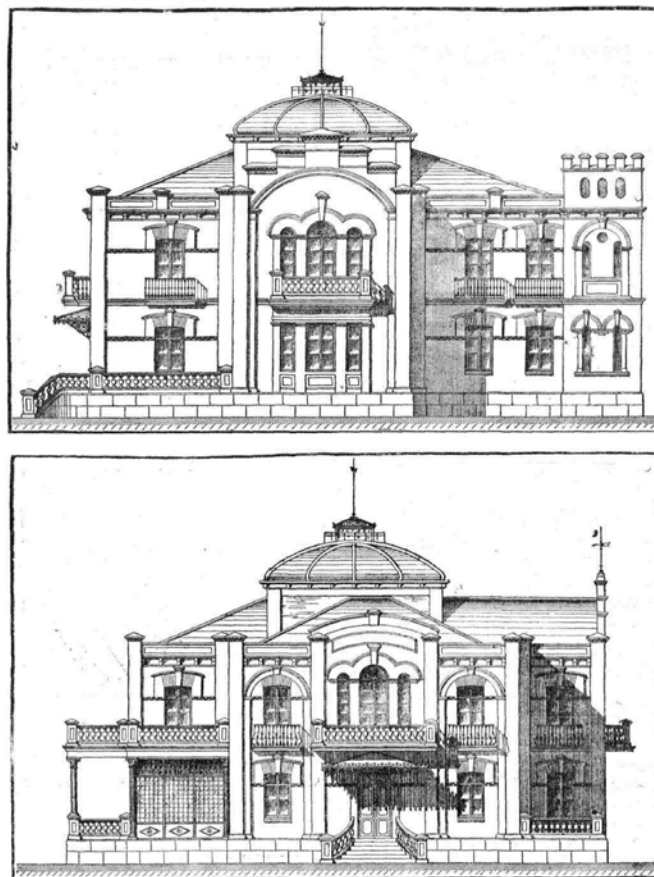
Dall'ingresso, preceduto da una terrazza, si raggiunge il vestibolo, un ambiente che, ancora una volta, permette il collegamento a tutti i locali del piano terra e del primo piano grazie al rapporto diretto con il vano scala. Sopra alla galleria vetrata (*serre*), adiacente allo studio (*gabinete*), è presente un balcone accessibile sia dalla stanza padronale, dotata di *bay-window*, che da un secondo *gabinete* al primo piano, mentre il terzo piano mansardato è riservato alle camere del personale di servizio. L'immagine complessiva dell'edificio è quella di un villino eclettico i cui fronti sono caratterizzati da strutture tradizionali, come le facciate in laterizio stuccate e decorate a graticcio, ma anche alcune figlie della rivoluzione industriale, come l'intelaiatura metallica della serra e i profili in ferro della pensilina.

Non sempre, tuttavia, i committenti decidono di affidarsi agli tecnici della società scegliendo uno dei modelli proposti dalla CMU. Per esempio José Barella incarica un professionista esterno, Luciano Delage y Villegas, del progetto [Fig. 132] della propria casa che – con la sua copertura a cupola, il motivo della balaustra in ferro e le decorazioni a stucco attorno alle finestre – è una delle soluzioni più originali della Ciudad Lineal. In generale la città soriana è un campionario di lessico eclettico; tra i codici figurativi più apprezzati si può riconoscere quello medievale che è declinato in due modelli di "castelli urbani" [Fig. 133]: nel 1909 appaiono sull'*house organ* due villini caratterizzati da una torre a due piani nel primo esempio semicilindrica e nel secondo rettangolare<sup>504</sup>.

504. Cfr. Foto dello stesso progetto apparsa su «La Ciudad Lineal», XVII, n. 535, 10/10/1913, p. 329.



133. Due progetti, a un piano e due piani («La Ciudad Lineal», XIV, 389, 20 settembre 1909) e progetto di hotel da 35.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XVIII, 550, 10 marzo 1914, tav. XXXI) già messo in vendita nel 1909 a 18.000 pesetas («La Ciudad Lineal», XIV, 399, 30 dicembre 1909, supplemento).



134. Progetto di una residenza di lusso venduta per 100.000 pesetas dalla CMU («La Ciudad Lineal», XIII, n. 364, 30 dicembre 1908, tavv. XIX-XX e XIV, n. 378, 30 maggio 1909, p. 1365).

135. Cartolina di un hotel costruito nella manzana 86 Urbanización (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB026).



Alla fine del XIX secolo e all'inizio del successivo, le riviste - di architettura, costruzione, igiene - sono teatro del dibattito internazionale sulle forme della casa moderna, oltre che veicolo privilegiato di diffusione di modelli. Spesso i periodici si citano, a vicenda o meno, o gli stessi autori sottopongono lo stesso articolo in più testate, una prassi divulgativa che amplifica la platea raggiunta.

Tra i riferimenti linealisti compaiono anche riviste americane (come "The Ladies' Home Journal" e "American Homes and Gardens"). Se il sistema insediativo statunitense, a bassa densità che inizia a espandersi a macchia d'olio in parallelo allo sviluppo dei mezzi di trasporto privati, preannunciando gli esiti di uno *sprawl* urbano incontrollato, è commentato positivamente dai linealisti, la *country-house yankee* non è per niente apprezzata<sup>505</sup> dai collaboratori di Arturo Soria y Mata. Analoga a quella inglese, la casa nordamericana - dal punto di vista estetico - non incontra il gusto dei linealisti ed è criticata per mancanza di armonia tra gli elementi architettonici e per quelli che sono considerati dei difetti di proporzione. La "pelle dell'edificio", che deve denunciare la ricchezza del suo proprietario, è molto lontana dai lessici tradizionali lodati, in particolare, da González del Castillo. Mentre si dimostrano ben aggiornati anche a scala internazionale, i linealisti hanno una posizione precisa in tema di residenze: il filtro della teoria di Arturo Soria y Mata è applicato ogni qualvolta si tratti di un progetto estero o spagnolo, promosso o bocciato a seconda della sinergia o meno con l'ideologia linealista. In ogni caso, le uniche soluzioni degne di note, sia per la classe operaia che per i committenti più facoltosi, sono sempre quelle che rientrano nella macrocategoria della casa isolata: uno dei postulati per la costruzione della città lineare diventa, in questi termini, un strumento per decidere quali proposte siano degne di essere condivise senza modifiche oppure, spesso, corrette secondo i preconcetti di chi le divulga.

---

505. Pascual LÓPEZ, *La casa de campo norte-americana*, in «La Ciudad Lineal», XIV [XIII], 388, 30/9/1909, p. 1533.



136. Edificio in calle Arturo Soria n. 65 (già manzana 93), Madrid (Alice Pozzati, agosto 2020).

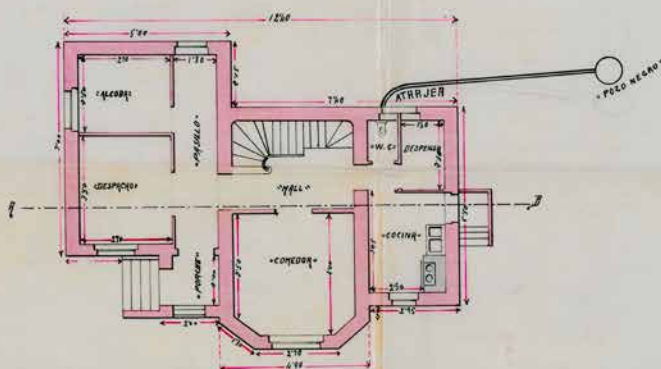
Si recepiscono le indicazioni igieniche per le case operaie, ma non si tengono in conto soluzioni – se non in rari casi – a schiera, il *cottage* inglese o americano può diventare un modello solo se riportato a canoni estetici e distributivi ritenuti meritevoli, così allo stesso modo le proposte delle avanguardie europee che stanno ponendo le fondamenta della rottura con la tradizione e aprendo le porte al movimento moderno sono apprezzate, ma non trovano effettivamente posto nella Ciudad Lineal.

La propensione a prediligere un consolidato approccio eclettico, sembra rientrare tra i motivi che hanno siglato il fallimento dell'esperienza soriana dei linguaggi tradizionali, progressivamente abbandonato e sistematicamente demolito dalla fine degli anni sessanta. Tra le poche eccezioni, un altro degli edifici costruito sui terreni della CMU sopravvissuto agli stravolgimenti del secolo scorso è la sede di una agenzia di promozione immobiliare (*Hercesa Inmobiliaria*) [Fig. 136]. I lavori di rifunzionalizzazione promossi dai nuovi inquilini hanno preservato il corpo originario della casa progettata nel 1914 da Benito Guitart Trulls per Celedonio de la Torre [Fig. 137]. Abbandonando i modelli proposti, l'architetto studia una delle soluzioni più originali di tutta la Ciudad Lineal. La planimetria irregolare è articolata a partire da uno spazio baricentrico a tripla altezza, la *hall*, attorno a cui sono disposti tutti gli altri ambienti della casa. La volumetria è caratterizzata da un corpo centrale (per *comedor*, stanza padronale, *hall* e vano scale) più alto rispetto a quelli laterali e proteso verso l'eterno come una torre esagonale. I prospetti sono arricchiti da dettagli liberty (pensilina in ferro battuto e decorazioni floreali sopra le finestre).

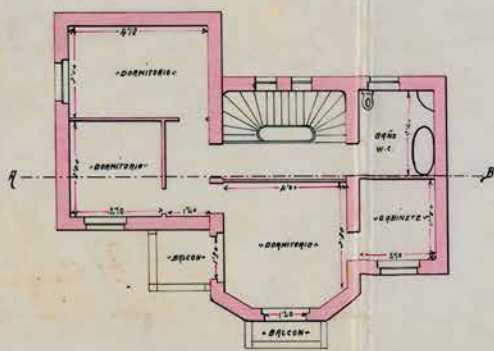
**= Compañía Madrileña de Urbanización =**

**Proyecto DE HOTEL PARA DON CELEDIO DE LA TORRE**  
EN SUS LOTES NUMEROS 3 Y 4 LETRAS A B MANZANA 93 DE LA  
CIUDAD LINEAL = TÉRMINO MUNICIPAL DE CANILLAS =

**= ESCALA 1:100 =**



**= PLANTA BAJA =**



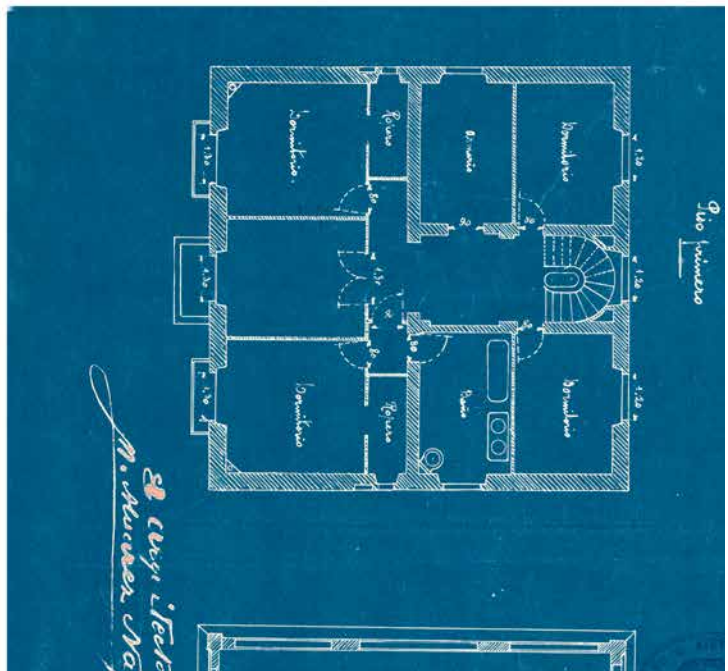
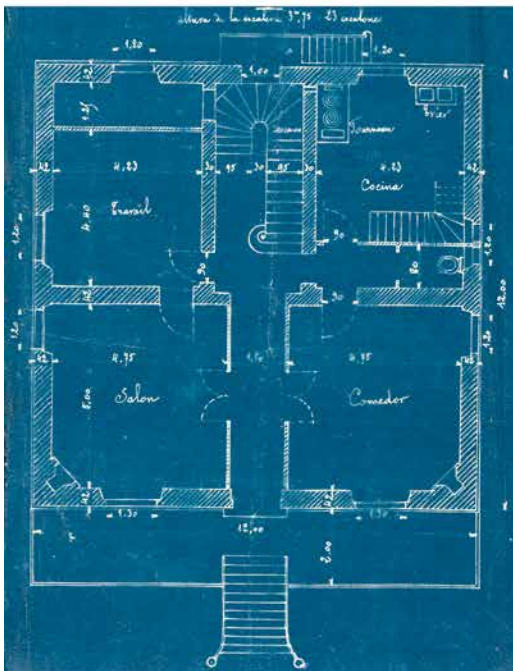
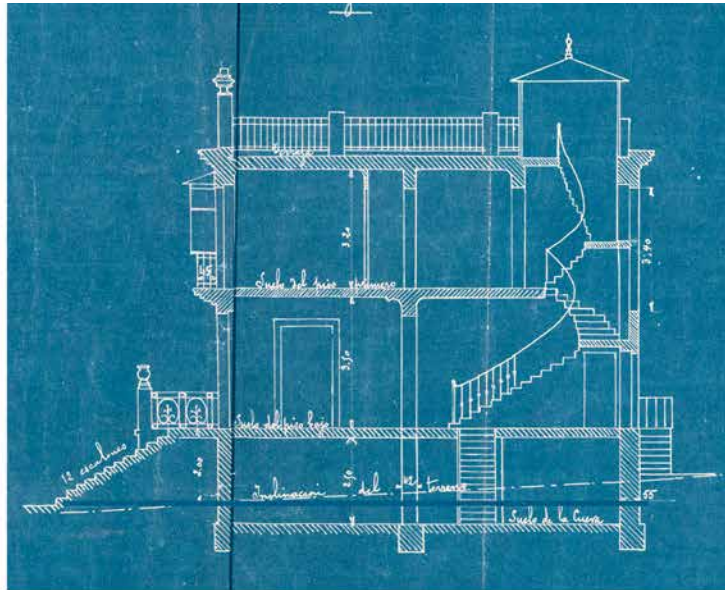
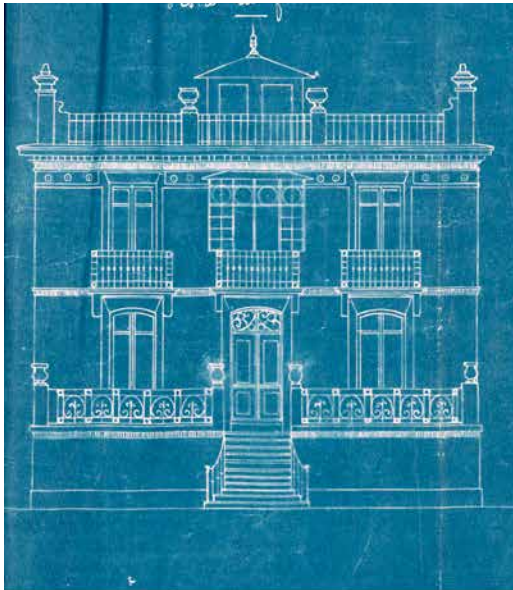
**= PLANTA PRINCIPAL =**



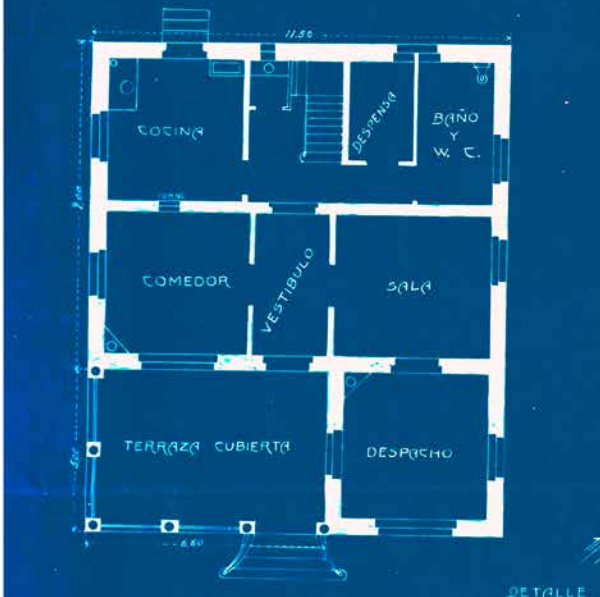
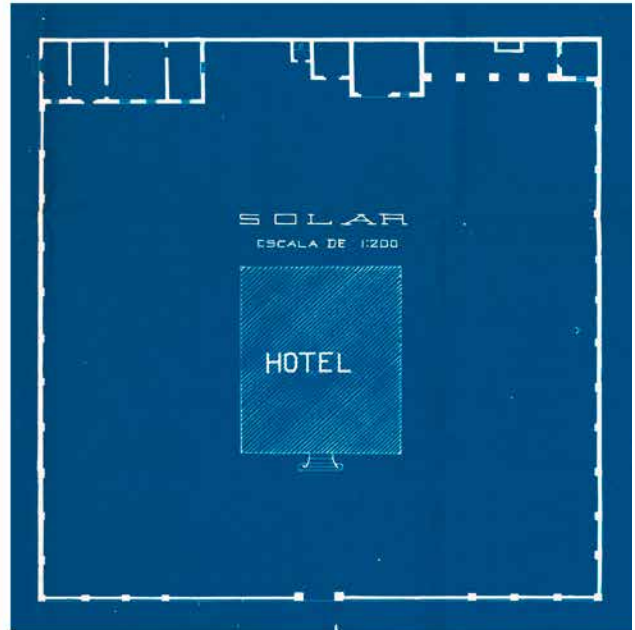
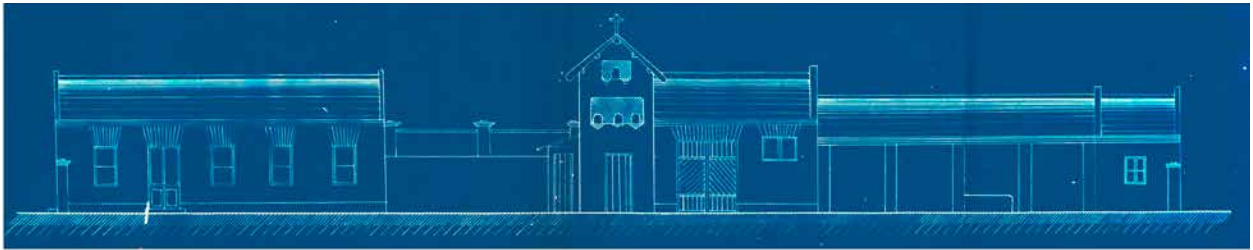
MADRID 19 DE MAYO DE 1915  
EL ARQUITECTO  
*Benito Guitart Trulls*  
U. D. Municipal  
*Juan D. ...*

137. Benito Guitart Trulls (arquitecto), proyecto di una casa per Celedio de la Torre (lotti 3 e 4, lettere A,B, manzana 93, Ciudad Lineal, término municipal di Canillas), Madrid 19 maggio 1915 (AVM, 70-192-17).



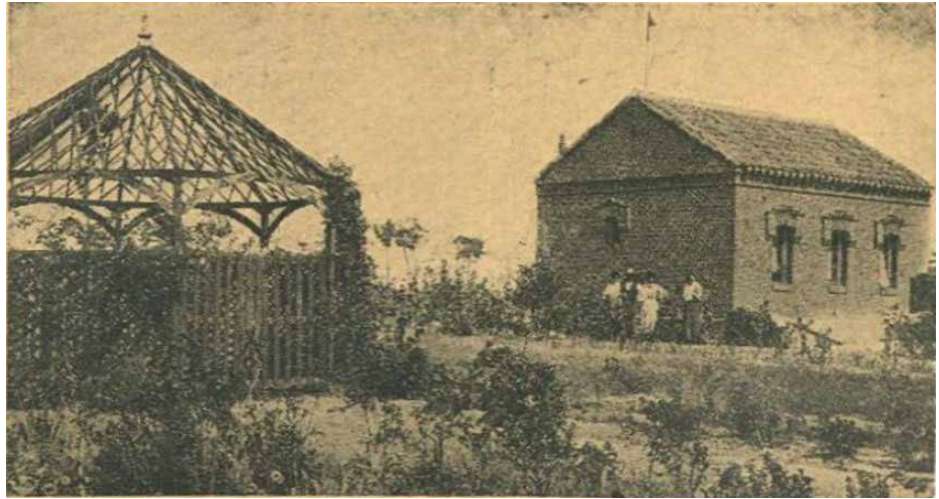


140. Vivienda 3, M. Alvarez Noya, architetto, progetto di hotel per Adolfo Hodans y Reboul da costruirsi nei lotti numero 14, 15, lettere F e G, della manzana 83 della Ciudad Lineal, 20 luglio 1908 (AVM, 70-191-51).



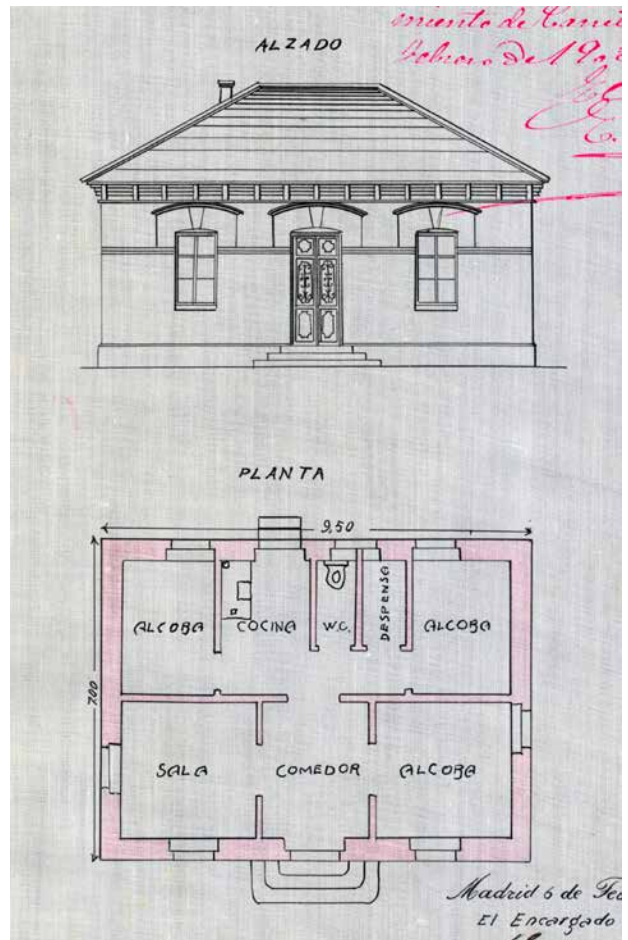
141. Vivienda 2, Emilio Vargas (encargado de obras), stralci del progetto di hotel, recinzione, edificio di servizio per Francisco Aranda nei lotti 14 e 15, lettere A-B, manzana 83 della Ciudad Lineal, Canillas, Madrid 21 gennaio 1907 (AVM, 70-190-80) e fotografia della Finca "La Quinta" («La Ciudad Lineal», XVIII, 537, 30 ottobre 1913, p. 354; n. 602, anno XX, 20 agosto 1915, p. 180). Non si tratta del progetto di Vargas del 1907, ma al primo piano del prospetto principale è possibile apprezzare la stessa soluzione a galería de cristales.

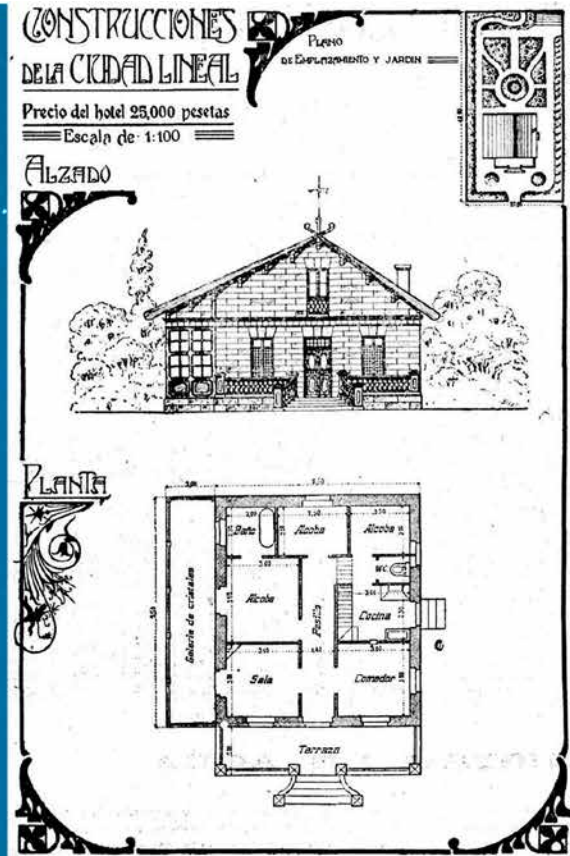
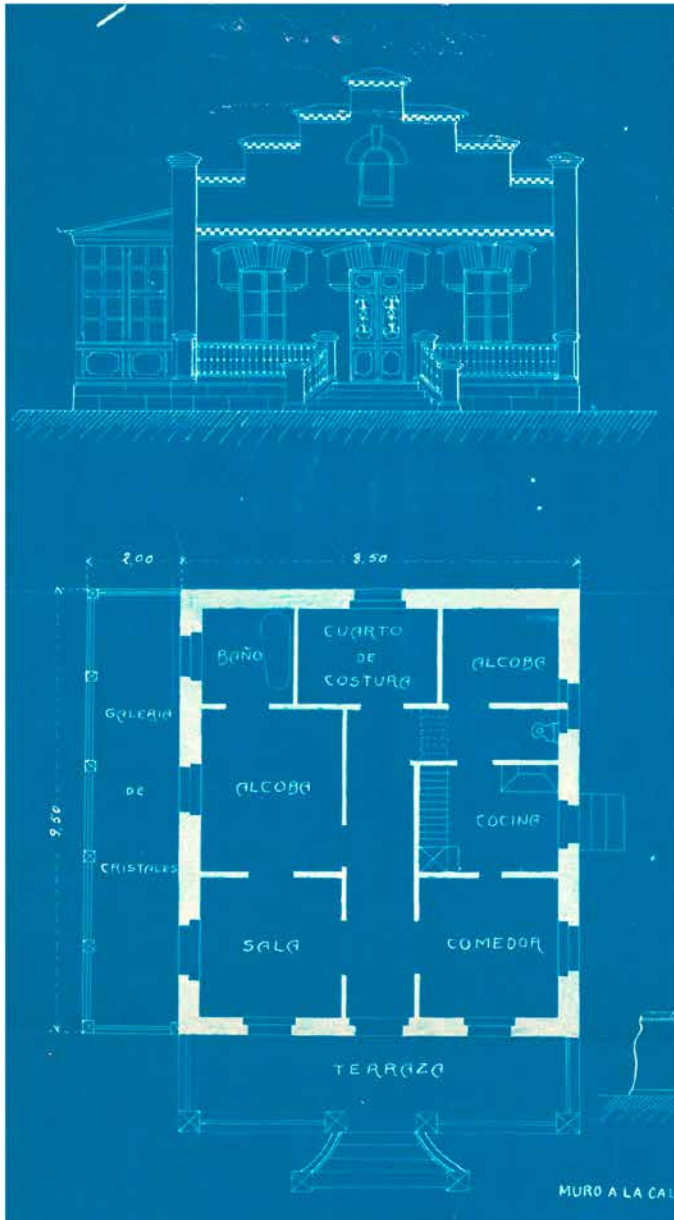




142. Una casa per operaio e le sue pertinenze nella manzana 83 della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

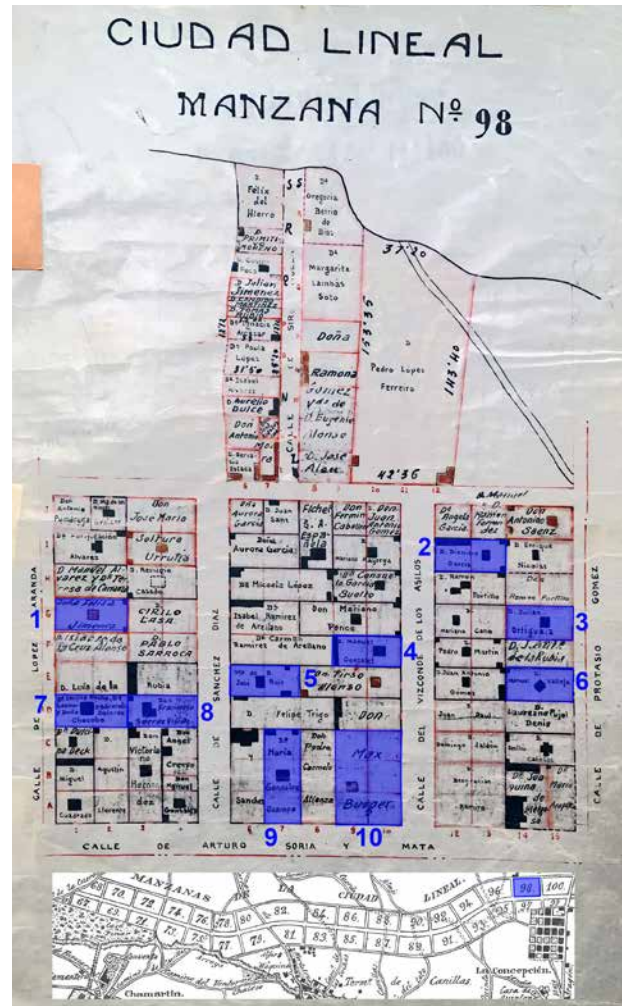
143. Vivienda 4, Emilio Vargas (encargado de obras), stralcio del progetto di hotel per José Ruiz Garcia nei lotti 14 e 15, lettera H, manzana 83 della Ciudad Lineal, Canillas, Madrid 6 febbraio 1908 (AVM, 70-191- 39).



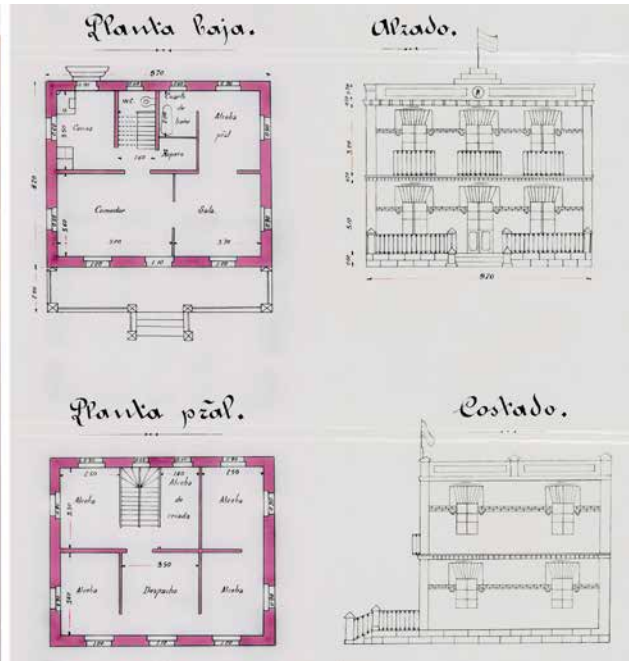
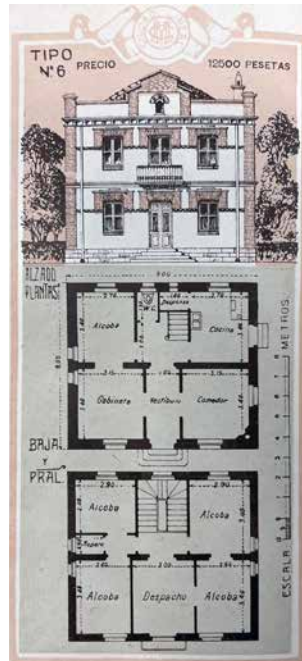


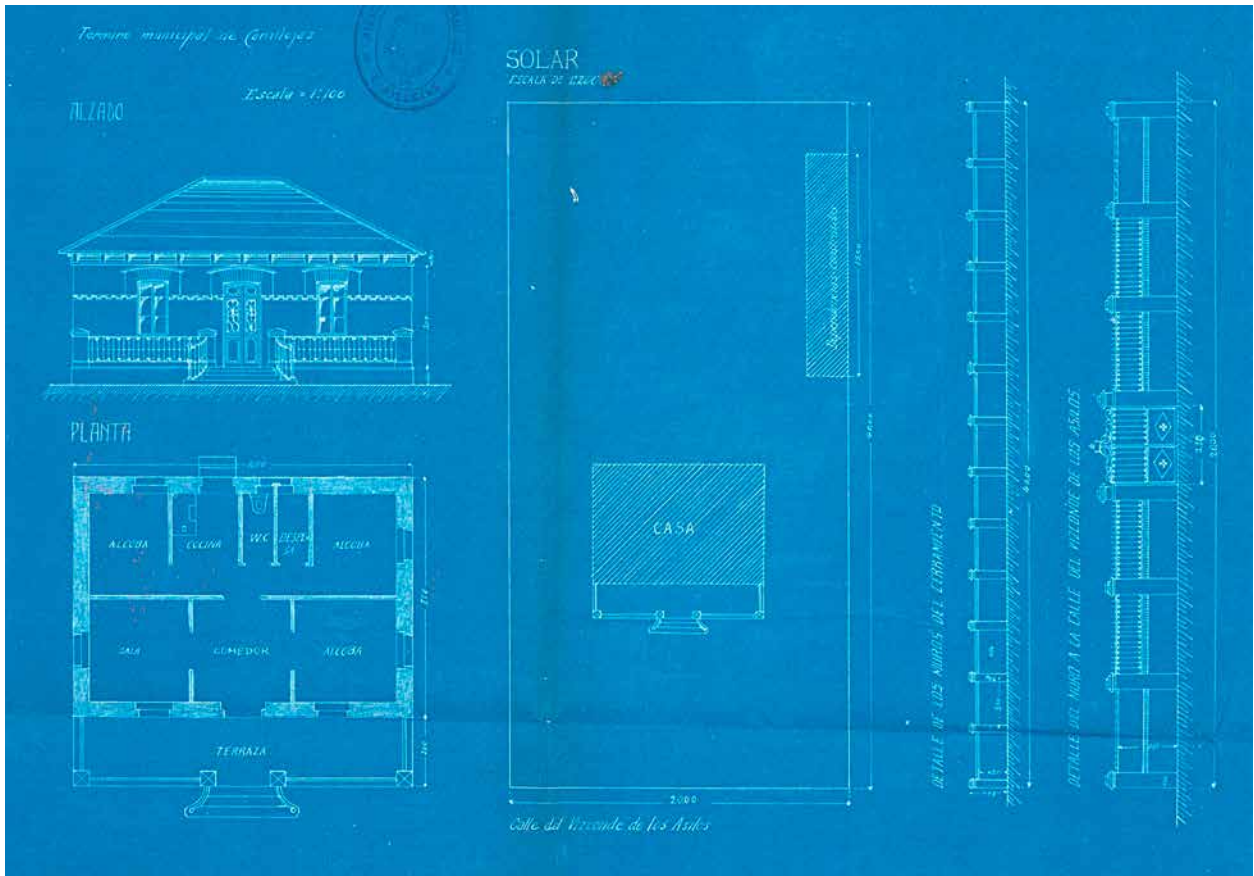
144. Vivienda 5, Emilio Vargas (encargado de obras), stralcio del progetto di hotel e recinzione per Ines Quemada Lozoya nei lotti 14 e 15, lettera I, manzana 83 della Ciudad Lineal, Término Municipal de Canillas, Madrid 24 gennaio 1907 (AVM, 70-190-80). Il progetto viene realizzato con alcune modifiche («La Ciudad Lineal», XIII, 344, 10 giugno 1908, p. 1; Urbanización (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB026).

145. Manzana 98 della Ciudad Lineal con l'indicazione dei lotti e dei diversi proprietari (elaborazione dell'autrice sulla base di ACMU, Terrenos, [post 1930]). Evidenziati e numerati in blu alcuni lotti di cui è stato possibile individuare i documenti delle relative abitazioni (viviendas). Si vedano le figure dalla 146 alla 156.

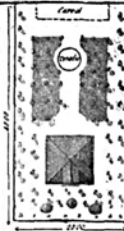


146. Vivienda 1, Joaquín Mingote y Pacheco (el interesado), proyecto di una casa per sé stesso (lotti 1,2, lettera G, manzana 98, Ciudad Lineal, calle López Aranda), Madrid 3 dicembre 1906 (AVM, 56-316- 20).





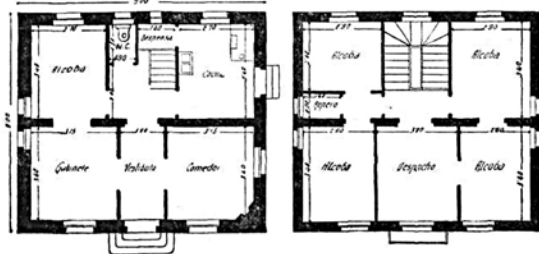
147. Vivienda 2, Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Dionisio García (lotti 12,13, lettera I, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas), Madrid 30 luglio 1909 (AVM, 56-316-27).



ALZADO

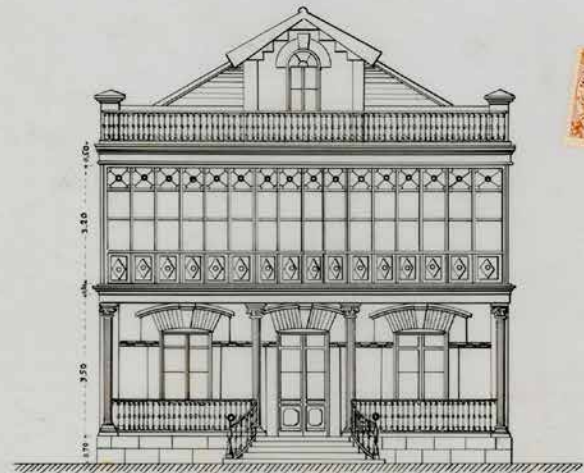


PLANTAS  
BAJA PRAL

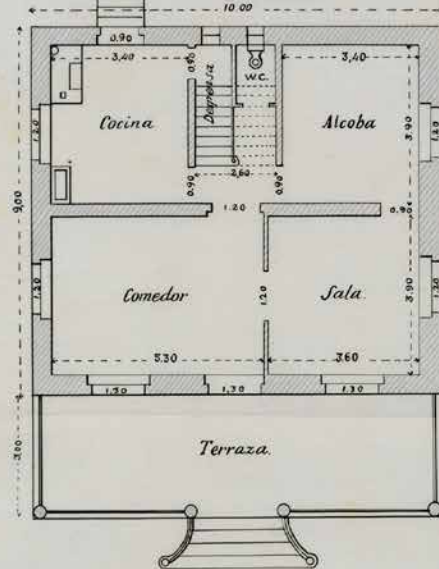


148. Vivienda 3, Casa in vendita per 20.000 pesetas, lotti 14,15, lettera G, manzana 98, Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», XIV, 394, 10/11/1909, p. 1652).

FACHADA PRAL.



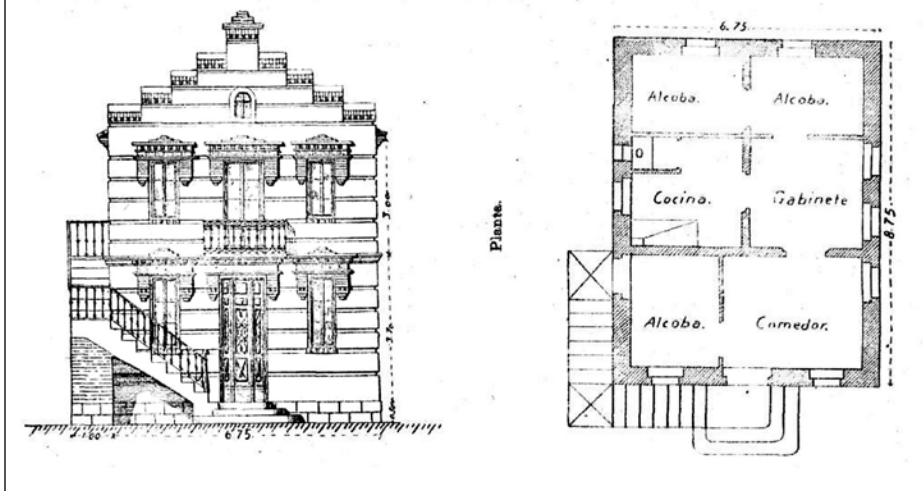
PLANTA BAJA.



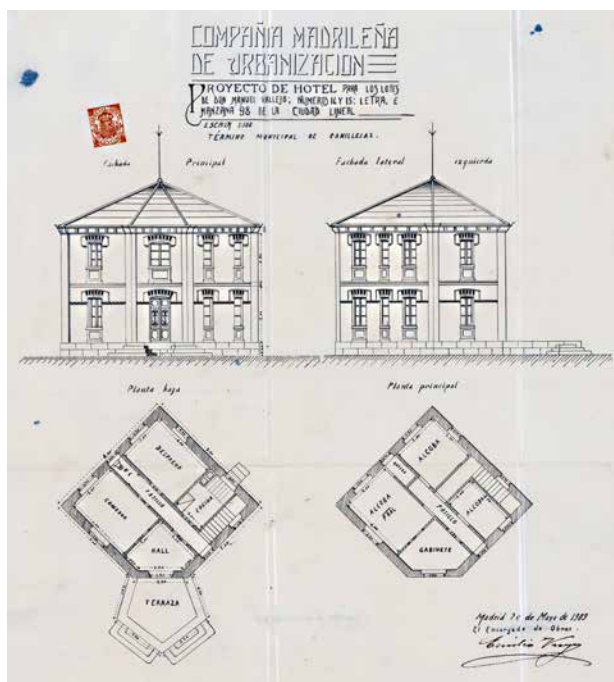
Madrid 20 de Septiem.

149. Vivienda 4, Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Manuel Gonzalez, lotti 9,10, lettera F, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas, Madrid 20 settembre 1907 (AVM, 56-316-4).

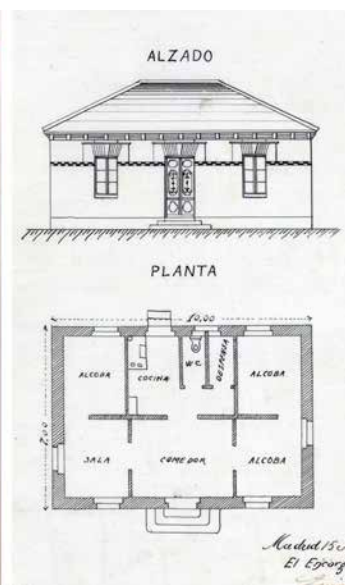
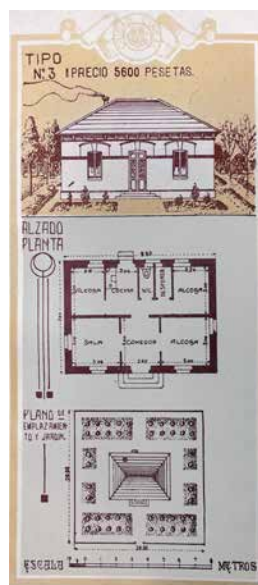
**Hotel construido en la manzana 98. Precio 9.000 pesetas.**



150. Vivienda 5, Casa costruita per José Ruiz del Pintado a 9000 pesetas, lotti 6,7, lettera E, manzana 98, Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», VI, 144, 10/11/1902).

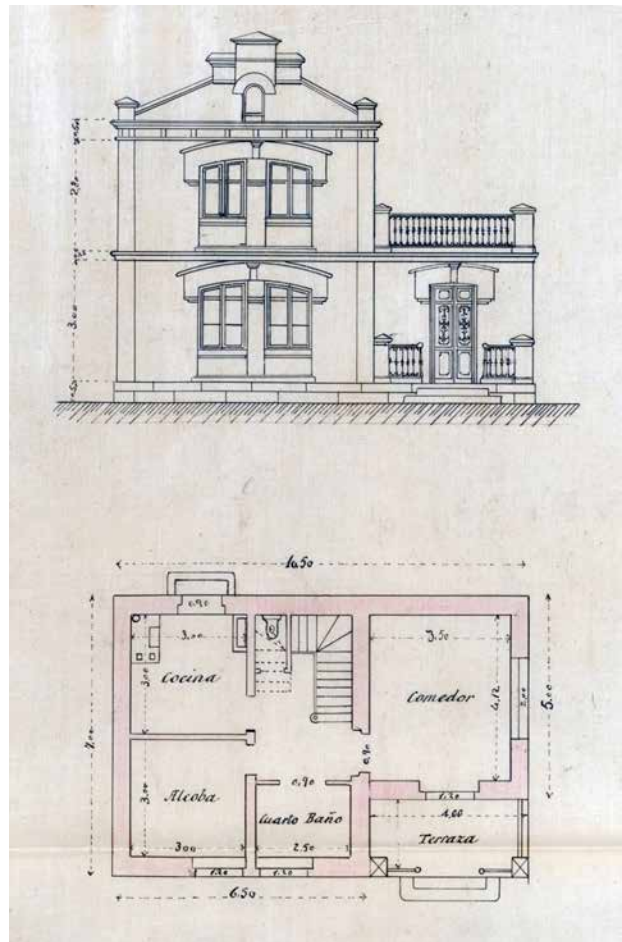


151. Vivienda 6, Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto di una casa per Manuel Vallejo, lotti 14,15, lettera E, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas, Madrid 20 maggio 1909 (AVM, 56-316-33).

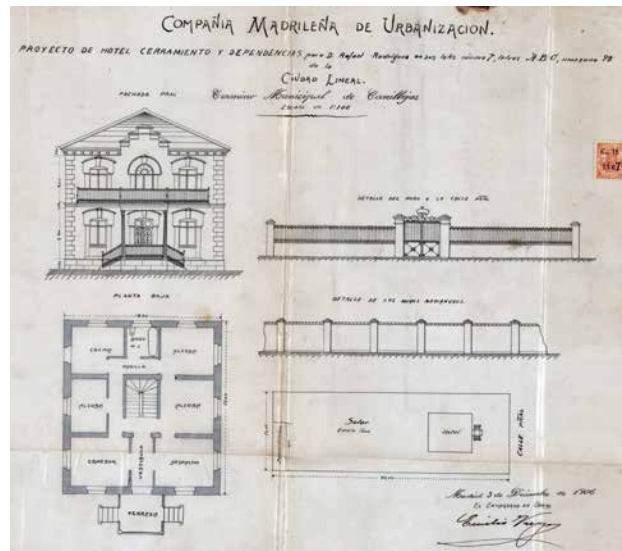


152. Vivienda 7, Emilio Vargas (encargado de obras), progetto di casa economica per Miguel Tornel Sien, lotti 1,2, lettera D, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas, Madrid 15 giugno 1907 (AVM, 56-316-1).

153. Vivienda 8, Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Josefa Arredondo, lotti 3,4, lettera D, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas, Madrid 4 dicembre 1908 (AVM, 56-316-13).

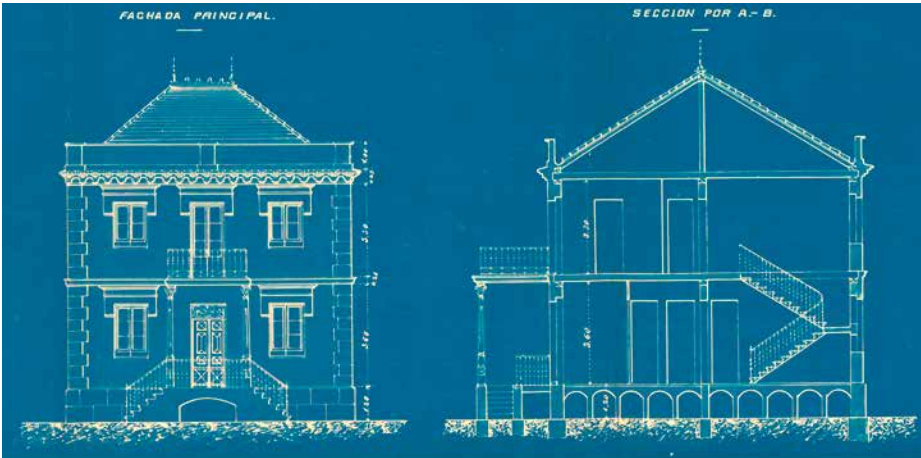


154. Vivienda 9, Emilio Vargas (encargado de obras), proyecto de una casa per Rafael Rodríguez, lotti 7, lettere A, B, C, manzana 98, Ciudad Lineal, Canillejas, Madrid 3 dicembre 1906 (AVM, 56-316-5).

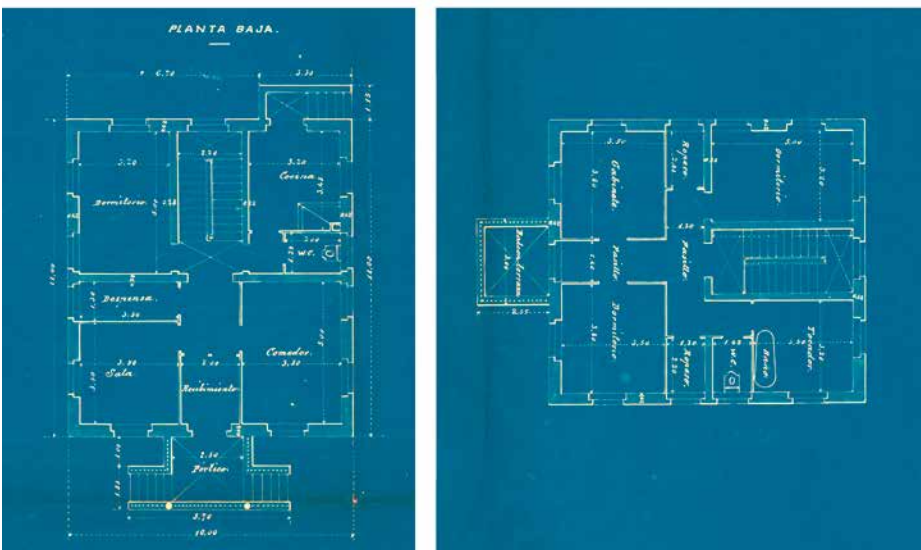




155. Lo stesso progetto sembra essere costruito, identico o analogo, in diversi lotti della CMU. Per esempio, a fianco una fotografia di un altro edificio simile nella manzana 91 della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911 e una pubblicità su "La Ciudad Lineal", anno XII, n. 328, 30/12/1907).



156. Vivienda 10, José Purtriss progetto di una casa per Aurora Díaz Godoy (calle Arturo Soria), Madrid 31 gennaio 1910 (AVM, 56-316-5).







157. Frontespizio della rubrica dedicata allo sport (per esempio: «La Ciudad Lineal», XVIII, 529, 10 agosto 1913, p. 243) e fotografia di un campo di lawn-tennis nella manzana 74 della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).



158. Vista del parco divertimenti della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

### 3.3. Architetture per il tempo libero

L'intento di prevedere un luogo destinato espressamente al divertimento nella Ciudad Lineal è manifestato dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* già dal 1894<sup>506</sup> quando si concede a un privato azionista, il commerciante Luis Casi y Pelegrini<sup>507</sup>, un'agevolazione nel pagamento di ottanta lotti dove costruire un *parque de recreos públicos*. Gli ingenti lavori di infrastrutturazione del territorio penalizzano, però, i progetti a scala architettonica e nel 1894, i tempi non sono ancora maturi per dedicarsi alle attrezzature per il tempo libero. In un momento, peraltro, in cui non vi sono ancora residenti nella Città Lineare che possano goderne o linee ferrotranviarie che permettano ai madrileni di raggiungerle. Il tema dell'intrattenimento torna ad essere oggetto di discussione nel 1900<sup>508</sup> quando tra i grandi progetti ipotizzati, appare un *topos* per eccellenza: il teatro antico.

Sulla scia delle scoperte archeologiche del secolo precedente, delle ricerche architettoniche che conducono a esiti storicisti e dell'affermazione della classe borghese e delle nuove esigenze di svago, si vorrebbe, infatti, costruire una copia esatta di uno dei teatri che hanno fatto la storia dell'antichità per intrattenere gli abitanti della *barriada*, turisti e forestieri. Una riproduzione di un monumento antico, ma versatile, dove mettere in scena sia rappresentazioni teatrali classiche che spettacoli contemporanei, per incontrare l'interesse di quante più persone possibili e garantire la sostenibilità economica di un'arena, lontana dalla capitale. Il teatro linealista deve essere pronto ad accogliere attività moderne come corride, concorsi musicali, concerti di musica classica o religiosa, dimostrandosi adatto a svolgere una funzione, anche, pedagogica.

La Ciudad Lineal, come ogni moderna città di età contemporanea, deve dotarsi anche di attrezzature urbane per il *loisir* e, in realtà, ponendosi come un *alter ego* della metropoli industrializzata, sporca e rumorosa, sembra avvicinarsi a esempi di città specializzate per il tempo libero. La comunicazione editoriale, concentrata ad attirare quanti più investitori possibili, si preoccupa di illustrare più che altro i benefici di una città per la villeggiatura dove è possibile godere della natura e delle attività proposte nel *kursaal*. Come gli altri edifici, anche le architetture per il tempo libero risentono dell'esiguità di capitale a disposizione della CMU e passerà più di un decennio prima che sia completato il *Parque de Diversiones*, erede diretto dei *pleasure park* inglesi, esportati in tutto l'occidente come *vauxhall* a partire dal XVIII secolo. Un centro ricreativo che, a lavori conclusi, occupa metà della *manzana* 89 di fronte al Hotel Rubín, residenza della famiglia Soria y Hernández, ed è articolato in diversi corpi di fabbrica e arredi urbani: teatro, *casino*, *kursaal*, circo, caffè, ristorante, *frontón* (una sorta di palazzetto dello sport per il *juego de la pelota*), oltre ad alcune attrezzature da parco divertimenti come la *montaña china* e la *maquina voladora*<sup>509</sup> [Fig. 158].

---

506. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 19ª*, 18/10/1894, pp. 27-28, n. 1.

507. CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit., p. 112.

508. LÓPEZ, *Grandes Proyectos*, in «La Ciudad Lineal», 78, cit., pp. 1-2; *Grandes Proyectos en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IV, 79, 20/6/1900, p. 1.

509. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 284*, 11/2/1909, pp. 72-73, n. 3.

L'iter progettuale, iniziato nel 1894, è alimentato dagli articoli apparsi in momenti diversi sull'*house organ*. Pascual Gómez nel 1902<sup>510</sup> descrive un ambizioso progetto che vorrebbe inserire un edificio teatrale all'interno di un grande parco dell'estensione di 40.000 metri quadrati (100 lotti). Il progettista - di cui non è indicata l'identità - attinge dal repertorio romano, greco e contemporaneo per definire il teatro, cuore dello spazio verde come «*una especie de Retiro*», attorno al quale gravitano altri padiglioni ricreativi come caffè, ristoranti, chioschi per la musica o per i gelati. Il teatro è descritto come flessibile e moderno: al centro della copertura una cupola vetrata dalla struttura in ferro permette lo sfruttamento della luce naturale di giorno, ma non mancano la luce elettrica per gli spettacoli notturni e il sistema di raffrescamento e riscaldamento che consentono l'utilizzo durante tutte le stagioni dell'anno. L'ignoto architetto, il cui progetto è commentato da Gómez, sembra, tuttavia, più interessato a garantire economicità e rapidità piuttosto che ad accogliere le innovazioni tecnologiche: la struttura portante è in muratura tradizionale, ricoperta esternamente di cemento, e ghisa, il ferro è destinato alle balaustre, il legno agli infissi e il mosaico ai pavimenti. Alcune caratteristiche peculiari sono indicate per il foyer definito come «*independiente, hasta cierto punto, del teatro y en condiciones de poder ser habilitado como Casino para los habitantes de la "Ciudad Lineal", [...] un Club á la inglesa, pues los socios tendrían á su disposición, en los jardines anejos, terreno en que instalar varios sports, como juego de pelota, juego de lawon-tennis, croquet, carreras de bicicletas, etc.*»<sup>511</sup> [Fig. 157]. Il foyer, spazio emblematico dell'affermazione della cultura borghese, diventa qui un ambiente ibrido che si discosta per dimensioni e usi da sipari ben più monumentali. Collegato, ma indipendente dal teatro, pensato per essere al contempo ingresso e casinò, è il punto nevralgico dello sviluppo del più ampio progetto di parco ricreativo dove gli spazi esterni sono attrezzati per diverse discipline sportive.

La costruzione del teatro si deve alla fondazione di una società anonima per azioni nata in seno alla CMU grazie a facilitazioni economiche concesse dopo il successo<sup>512</sup> di una rappresentazione teatrale con giochi taurini. La *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal* [Fig. 159] è formalizzata nell'inverno del 1902<sup>513</sup> davanti al notaio Federico Plana y Pellisa, socio della CMU. Il capitale sociale iniziale di 100.000 pesetas viene investito per la costruzione di un edificio polifunzionale che accolga anche una biblioteca pubblica, oltre a teatro, caffetteria, ristorante, «*billares y todo género de distracciones y recreos que contribuyan á dar animación á la "Ciudad Lineal", sumando á las ventajas y encantos de la vida campestre las comodidades y elementos de cultura de las grandes poblaciones*»<sup>514</sup>.

Il documento di sottoscrizione della *Sociedad de Espectáculos* trasmette l'acquisto di quattro lotti di terreno nella *manzana* 98 per la realizzazione

---

510. Pascual GÓMEZ, *Grandes Proyectos en la Ciudad Lineal: IX Construcción y explotación de un teatro griego*. A Pascual López, in «La Ciudad Lineal», VI, 132, 10/7/1902, pp. 1-3; 136, 20/8/1902, pp. 4-6.

511. Ibidem, p. 3.

512. Ibidem, pp. 1-3; 136, 20/8/1902, pp. 4-6; *Nuestras Noticias*, VI, 140, 30/9/1902, p. 7.

513. Il 2 novembre 1902 (*Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VI, 146, 30/11/1902, p. 8) o il 3 dicembre 1902 (*Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 153, 10/2/1903, p. 8).

514. Ibidem.

di questo “centro sociale”<sup>515</sup> che possa, anche, accogliere attività sportive di vario genere, competizioni e giochi taurini [Fig. 160].

Nel 1903, Pascual López riprende le riflessioni sul tema delle attrezzature per l'intrattenimento e pubblica sull'*house organ* due lettere aperte alla *Sociedad de Espectáculos* in cui esprime i propri commenti più o meno in sinergia a quelli della neonata società. Inizialmente<sup>516</sup>, la funzione didattica del teatro è quasi dimenticata di fronte alle necessità economiche dell'azienda. L'autore suggerisce di dedicarsi *in primis* all'attività commerciale: al piano terreno caffè-ristorante e al primo casinò-teatro. López è contrario, però, alla costruzione di una «*plaza de toros [...] en el que indudablemente hay mucho arte, mucho valor y muchas animación (en salsa de barbarie y de crueldades)*»<sup>517</sup>, ma che dovrebbe per lo meno essere pensata per una successiva trasformazione in arena teatrale. Nella seconda *carta abierta*<sup>518</sup> López torna a porre l'accento sull'esigenza di costruire un'architettura versatile: all'occorrenza *plaza de toros* – per soddisfare gli interessi popolari –, ma anche teatro all'aperto, circo per attirare quante più persone possibili nella Ciudad Lineal. Un edificio spazioso, circondato da giardini e «*que llamará la atención por su riqueza y por su buen gusto*»<sup>519</sup>, ma comunque semplice, fatto di mattoni e senza decorazioni. Un'apparente contraddizione che rivela, invece, concretezza e lungimiranza nella progettazione: il teatro deve essere infatti concepito per essere costruito per fasi a seconda del capitale a disposizione, prima la struttura portante e poi le decorazioni (camicie in cemento ai pilastri, stucchi, fregi e basso rilievi) e la chiusura della parte centrale con un «*velarium ó con una montera de cristales que impidiera la lluvia y no quitará luz*»<sup>520</sup>.

Il dibattito aperto sulla rivista della CMU è focalizzato su forme e funzioni di queste architetture per il tempo libero più che sul luogo idoneo alla realizzazione. I teatri ottocenteschi, slegati dalla funzione di corte per aprire le proprie porte a chiunque potesse permettersi il costo del biglietto, spesso, funzionano da «perno per la sistemazione di un intorno urbano [...] epicentro della nuova città borghese, investito di compiti di rappresentanza»<sup>521</sup>. La *Compañía Madrileña de Urbanización* è cosciente del ruolo che possono avere il teatro e il *Parque de Diversiones* e inizialmente l'attenzione è orientata verso i lotti in prossimità degli uffici dell'azienda (*manzana 100*) e della *carretera* di Aragón<sup>522</sup>.

---

515. NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal*, cit., p. 1113; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 150-151.

516. Pascual LÓPEZ, *Carta abierta á los accionistas de la Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «*La Ciudad Lineal*», VII, 156, 10/3/1903, p. 3.

517. *Ibidem*.

518. Pascual LÓPEZ, *A la Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal. 2a Carta abierta. La construcción de una plaza de toros – teatro en nuestros terrenos*, in «*La Ciudad Lineal*», VII, 167, 30/6/1903, pp. 1-2.

519. *Ibidem*.

520. *Ibidem*.

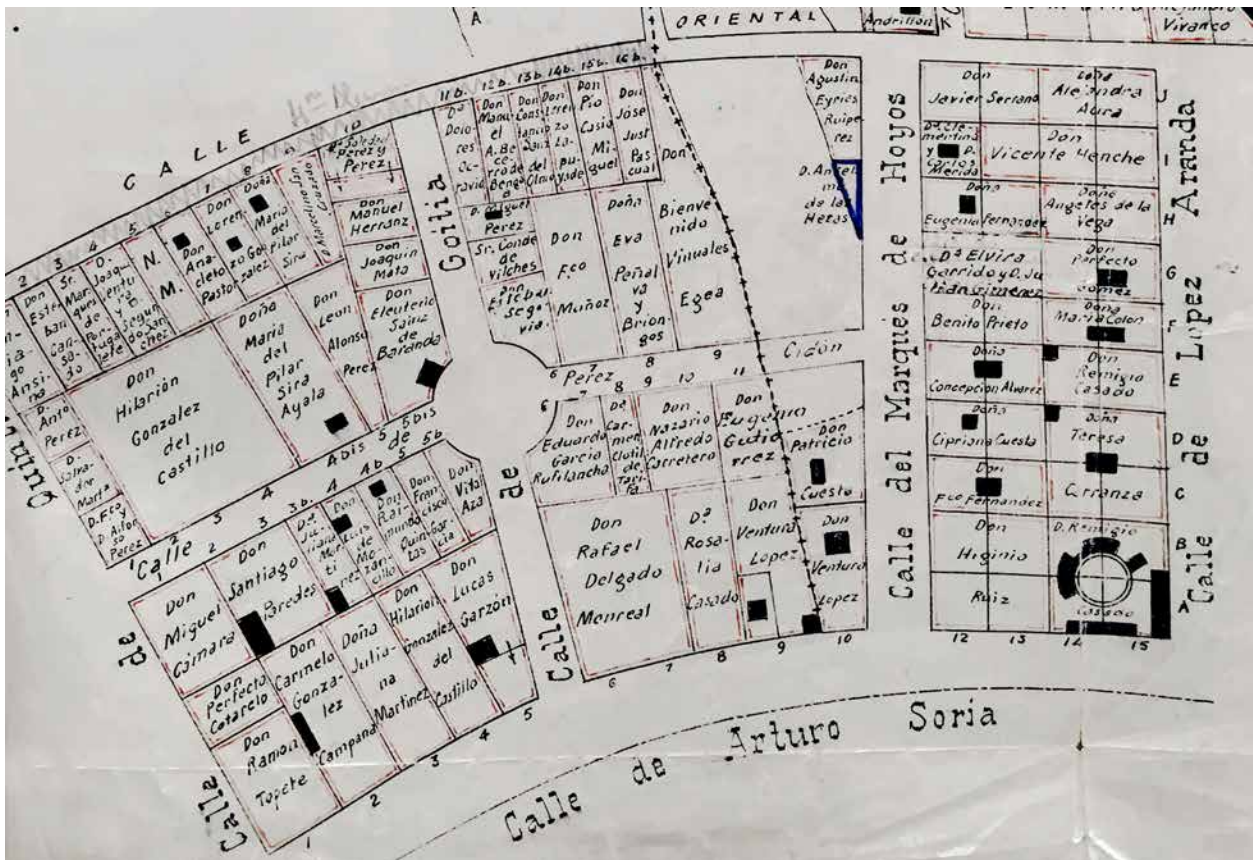
521. ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, cit., p. 100.

522. *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «*La Ciudad Lineal*», VI, 142, 20/10/1902, p. 5; *Urbanización: Nuestras noticias*, VII, 163, 30/5/1903, pp. 4-5.

159. Logo della Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal, fondata nel 1902 («La Ciudad Lineal», X, 292, 30 dicembre 1906, tav. XVII).



160. Foto area delle manzanas 96-100 a nord della calle principale della Ciudad Lineal e 95-99 a sud (APCMU, Vistas Aéreas, 1931).



161. Stralcio della manzana 96 della Ciudad Lineal, nei pressi della calle principale (in basso a destra), gli spazi destinati a plaza de toros/plaza-circo (APCMU, Terrenos 1930).

Nel 1903<sup>523</sup> la *Sociedad de Espectáculos* acquista dal socio della CMU Braulio Gutiérrez per 2500 pesetas una parcella di terreno pari a 1600 metri quadrati nella manzana 96, dove costruisce un padiglione per un *café-casino* (inaugurato il 24 ottobre 1903), in cui una delle stanze è concepita come biblioteca popolare. L'anno successivo<sup>524</sup>, la *Sociedad de Espectáculos* manifesta l'intento di costruire, accanto a questo primo edificio, un cinematografo, mentre nel 1905<sup>525</sup> riapre il dibattito sulla realizzazione di una *plaza de toros*, che infine sarà costruita a Canillejas. Ancora nel 1907<sup>526</sup>, si cerca di mettere in piedi una struttura polifunzionale: una *plaza de toros*, ma anche *plaza-circo*, che possa ospitare qualsiasi genere di spettacolo (taurino, acrobatico, rievocazioni storiche, balletti), con anche un'area dedicata a *matadero público*. La *plaza de toros*<sup>527</sup> è costruita sui lotti acquisiti dalla società nella manzana 96 [Fig. 161], nel punto dove la *carretera* di Aragón permette l'ingresso nella Ciudad Lineal, e inaugurata con una *corrida* il 27 settembre 1908.

523. *Sociedad de Espectáculos de la "Ciudad Lineal". Primo ejercicio social – Primer semestre del 2º ejercicio. Memoria*, in «La Ciudad Lineal», VII, 171, 10/8/1903, p. 5; 177, 10/10/1903, p. 5; 178, 20/10/1903, p. 8; 179, 30/10/1903, pp. 4, 7.

524. *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 189, 10/2/1904, p. 5; 207, 10/8/1904, pp. 6-7.

525. *Sociedad de Espectáculos. Plaza de Toros*, in «La Ciudad Lineal», IX, 254, 10/12/1905, p. 7; 255, 20/12/1905, p. 7.

526. *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XI, 297, 20/2/1907, p. 60.

527. *Nuestra noticias: Sport taurino e Nuestra noticias: Plaza de toros de la Ciudad Lineal* in «La Ciudad Lineal», XIII, 353, 10/9/1908, p. 962; 355, 30/9/1908, p. 995.

A partire dal 1904<sup>528</sup>, oltre agli interventi della *Sociedad de Espectáculos* nella *manzana* 96, si riscontra una crescente attenzione da parte della CMU per la *manzana* 89, di fronte al *Kiosco Árabe*, un punto strategicamente baricentrico rispetto alle due *carreteras* di Aragón e di Hortaleza, che conducono direttamente alla capitale. Il chiosco, inaugurato durante la *Fiesta del Árbol* del 1903, è convertito dalla *Sociedad de Espectáculos*<sup>529</sup> in caffè-ristorante ed è ceduto nel 1907<sup>530</sup> agli stessi gestori del ristorante del *Parque de Diversiones*, i signori Arévalo Hermanos (per evitare concorrenze interne). La CMU conosce i vantaggi che un luogo per l'intrattenimento può garantire «*augmentando la circulación de sus tranvías, el consumo de agua, venta de terrenos y en general todos sus servicios; y como todo esto se traduce directamente en aumento de valor da las fincas enclavadas en la "Ciudad Lineal" y sus inmediaciones*»<sup>531</sup>. Un piano per un *parque de recreo* può, dunque, incidere positivamente sull'opera linealista: il movimento delle persone produce immediatamente profitto dato dallo sfruttamento dei servizi della società, garantendo un aumento del valore dei terreni limitrofi. Il *Parque de Diversiones* della *Ciudad Lineal* inizia veramente a prendere forma quando nel novembre del 1904 Emilio Vargas presenta il progetto<sup>532</sup> per il primo edificio: un teatro coperto chiamato "*Teatro Escuela y Teatro y Libre*" che occupa uno dei nove lotti (20 per 32 metri) acquisiti nella *manzana* 89; lo spazio rimanente è riservato alla costruzione di «*un frontón, un gimnasio, sala de armas y diversiones varias*»<sup>533</sup>. L'opera è realizzata, sotto la supervisione del direttore tecnico, l'architetto Ricardo Marcos Bausá, grazie all'investimento<sup>534</sup> dell'azionista Guillermo García che, tuttavia, deve spartire i profitti dei cinque anni successivi con la *Compañía Madrileña de Urbanización*. Il progetto [Fig. 162] è pubblicato sulle pagine de "*La Ciudad Lineal*" nel gennaio del 1905<sup>535</sup>: Vargas e Bausá studiano un teatro con struttura portante in ferro e tamponature di mattoni intonacati, dove la chiusura della platea centrale è risolta con una copertura leggera e la decorazione è «*de estilo modernista*». Non sappiamo se i linealisti abbiano avuto modo di vedere i progetti per il ben più famoso *Palau de la Música Catalana* di Lluís Domènech i Montaner, ma il teatro della *Ciudad Lineal* sembra condividere con l'emblema del lessico modernista catalano, nient'altro che lo stesso anno di fondazione, il 1905. Vargas e Bausá introducono nel progetto alcuni elementi decorativi che alludono al linguaggio modernista, come strutture in ferro a vista e archi ribassati policentrici, ma l'immagine complessiva

528. *Urbanización: Nuestras noticias*, in «*La Ciudad Lineal*», VIII, 217, 20/11/1904, p. 5.

529. Ángel Muñoz, *En la Ciudad Lineal el mejor sitio de recreo*, in «*La Ciudad Lineal*», VII, 165, 10/6/1903, p. 3.

530. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «*La Ciudad Lineal*», XI, 293, 10/1/1907, p. 5; 294, 20/1/1907, p. 21.

531. *Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «*La Ciudad Lineal*», VII, 153, 10/2/1903, p. 8.

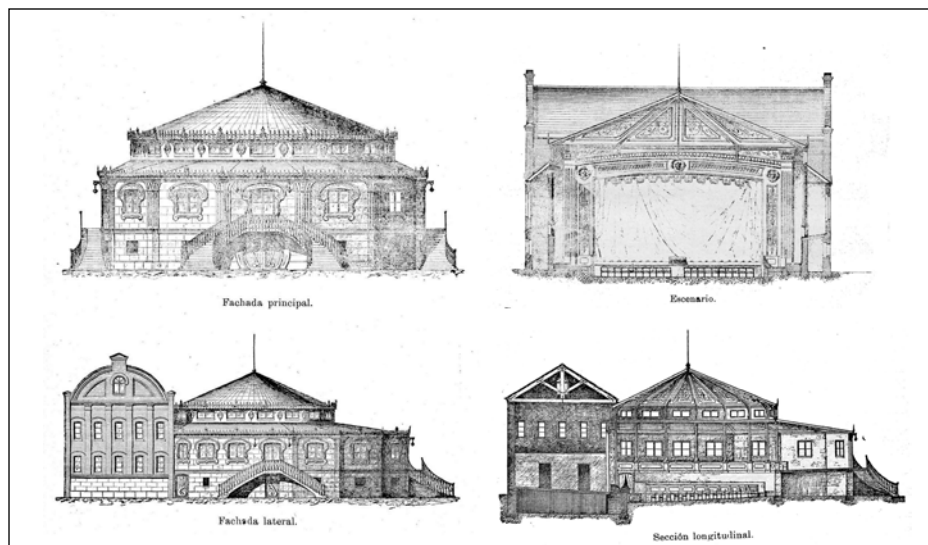
532. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión* 229, 15/11/1904, pp. 13-13r, n. 3. Cfr. Arturo SORIA Y MATA, *Teatro*, in «*La Ciudad Lineal*», VIII, 216, 10/11/1904, p. 1; *Urbanización: Nuestras noticias*, VIII, 217, 20/11/1904, p. 5.

533. *Urbanización: Nuestras noticias*, in «*La Ciudad Lineal*», VIII, 217, 20/11/1904, p. 5.

534. Gli introiti sono spartiti tra la compagnia (60%) e l'imprenditore (40%) che deve garantire anche l'utilizzo gratuito dei locali per gli eventi sociali come la *Fiesta del Árbol* (*Nuestras Noticias*, in «*La Ciudad Lineal*», VIII, 217, 20/11/1904, p. 5).

535. *Construcciones en la Ciudad Lineal: Teatro en construcción en la Ciudad Lineal y proyectado por D. Ricardo Marcos Bausá y D. Emilio Vargas*, in «*La Ciudad Lineal*», IX, 222, 10/1/1905, pp. 4-5. Gli elementi metallici sono realizzati dalla ditta Munar y Guitart (*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «*La Ciudad Lineal*», IX, 245, 10/9/1905, p. 4).

162. Progetto del teatro della Ciudad Lineal: prospetti, palco e sezione longitudinale («La Ciudad Lineal», IX, 223, 20 gennaio 1905).



dell'edificio non solo non può ambire al ruolo del “coscritto” di Barcellona, ma appare più che altro come un esempio di architettura tardo eclettica. Internamente, invece, alcune scelte in merito a dettagli e arredi lasciano trasparire una spiccata sensibilità al lessico *art nouveau* [Fig. 163]. La prerogativa di versatilità è in ogni caso garantita dalla planimetria: lo spazio dedicato a platea e palchi è definito sulla base di un cerchio che si interseca con la scena e può essere trasformato, all'occorrenza, in arena di un circo [Fig. 164]. L'alzato dell'edificio è caratterizzato da due volumi accostati, che differiscono per i dettagli architettonici e decorativi: nella parte destinata a *entrada general* [Fig. 165] e platea, le scalinate dei tre ingressi, la disposizione delle aperture e le decorazioni accentuano l'orizzontalità, mentre un ordine gigante d'ispirazione dorica accentua la verticalità della sezione della scena. I lavori continuano per tutto il 1905<sup>536</sup> con la costruzione di altri spazi adiacenti come il caffè, provvisto di tutti i locali necessari (cucina, depositi, cantine, ma anche sale biliardo) e il *Frontón*<sup>537</sup> [Fig. 166]: un edificio rettangolare con spalti sul perimetro e arena centrale all'aperto usata per attività sportive, competizioni, danze, spettacoli teatrali. Successivamente ci si occupa di servizi igienici, scuderie e altri ambienti per lo sport (tiro a segno, ginnastica, scherma, pattinaggio). Il *Parque de Diversiones* è inaugurato il 10 giugno del 1906<sup>538</sup> e accoglie le celebrazioni della *Fiesta del Árbol* di quell'anno, mentre le decorazioni<sup>539</sup> del ristorante sono terminate nell'anno seguente.

536. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 245, 10/9/1905, p. 4; 248, 10/10/1905, p. 7; 252, 20/11/1905, p. 4; 254, 10/12/1905, p. 5; 255, 20/12/1905, p. 6; X, 263, 10/3/1906, p. 84; 266, 10/4/1906, p. 115; 268, 30/4/1906, p. 139.

537. APCMU, *Plano del Parque de Diversiones de la Ciudad Lineal*, n. 585, scala 1:200, s.d.

538. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 251*, 25/5/1906, p. 39, n. 2; *Teatro de la Ciudad Lineal e Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 271, 30/5/1906, pp. 176, 180. Prima dell'inaugurazione il 25 maggio 1906 il teatro è visionato da due architetti provinciali Repullés e Grasses che avrebbero elogiato i progettisti Bausà e Vargas. In particolare in merito a Vargas, Arturo Soria scrive sul n. 271, p. 180: «Trabaja mucho, trabaja muy bien, trabaja muy deprisa, trabaja más que yo; me puede, como dicen los chicos».

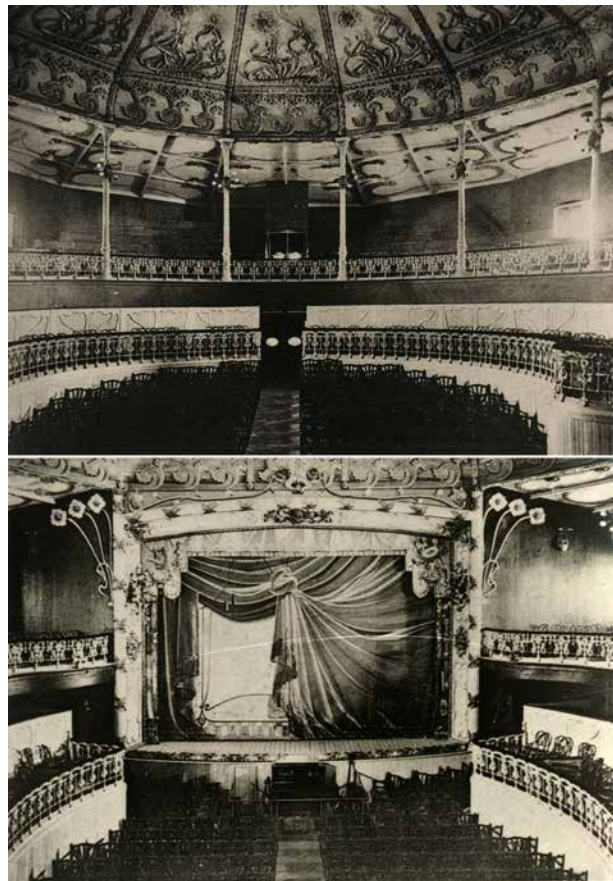
539. Le colonne in ferro battuto per l'illuminazione elettrica sono della ditta “Munar y Guirtart”. Cfr. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 293, 10/1/1907, p. 5; 298, 28/2/1907, p. 79; 301, 30/3/1907, p. 127; 303, 20/4/1907, pp. 153-154; *Inauguración del salón-restaurant del teatro de la Ciudad Lineal*, XI, 305, 10/5/1907, pp. 179-180.

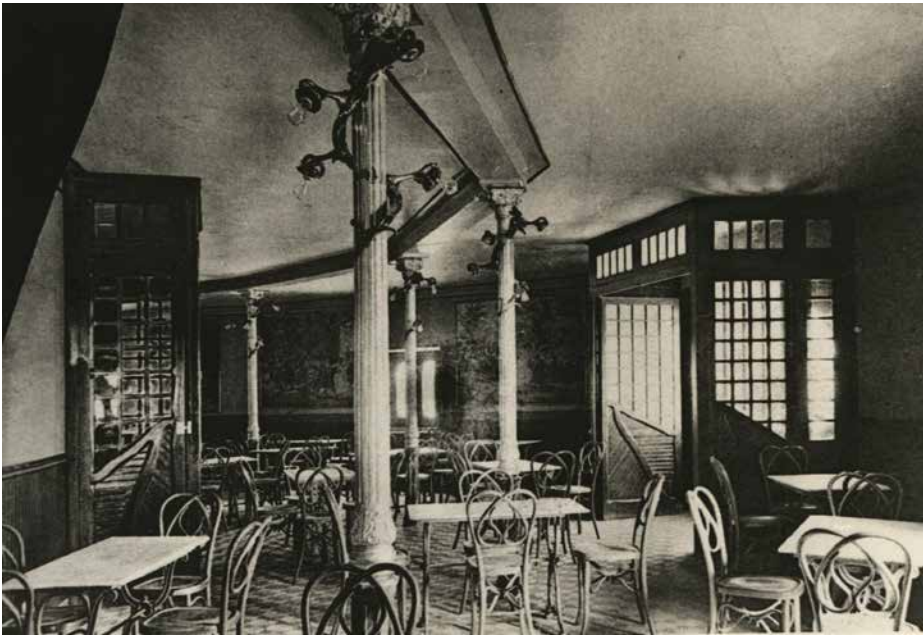




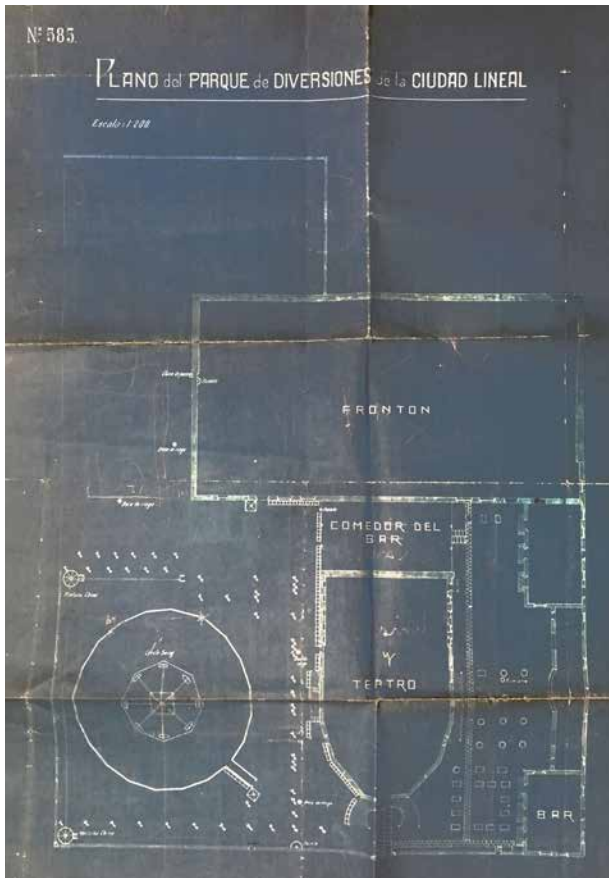
163. L'interno del bar nella manzana 89 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB015).

164. L'interno del teatro della Ciudad Lineal (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB015).





165. L'interno del vestibolo del teatro nella manzana 89 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB015).



166. Senza autore, Plano del Parque de Diversiones de la Ciudad Lineal (APCMU, Miscellanea, n. 585, scala 1:200, s.d).

Tra i vari settori del centro ricreativo, la sala ristorante è uno degli spazi più ricercati: la struttura in ferro con copertura vetrata e le grandi tele alle pareti (sei metri per diciannove) rappresentanti scene di caccia e pesca del pittore Santiago Regidor definiscono uno spazio elegante descritto come «una exposición permanente en que el público se renueva sin cesar y por tanto mejor que el salón de un potentado visitado tan sólo por sus amigos»<sup>540</sup> [Figg. 167-168].

Il teatro, tanto desiderato per il suo ruolo culturale, è convertito in *casino*<sup>541</sup> definito anche come *kursaal*<sup>542</sup>: un edificio polifunzionale che prima di tutto deve attirare abitanti e acquirenti con la propria offerta d'intrattenimento, incrementando gli introiti della CMU, e in secondo luogo accogliere eventuali rappresentazioni teatrali [Figg. 169-170-171]. Tra le diverse attrazioni<sup>543</sup> del parco divertimenti compaiono la *montaña china* (montagna russa), l'«*African-Dip*» anche chiamato «*pim, pam, pum acuático humano*»<sup>544</sup> e il «*box-ball*» o «*juego de bolos*» (un antenato del bowling).

Tutte queste attività sono costantemente pubblicizzate sull'*house organ* e i punti di contatto con «le città della villeggiatura» si intravedono anche quando l'acquisto di una *casa de campo* nella verde e ben collegata Ciudad Lineal è promosso anche come rimedio contro il caldo torrido madrilenò. Non solo, il possibile aumento di richieste di case di villeggiatura in estate, fa auspicare<sup>545</sup> l'intervento di un imprenditore che costruisca una grande locanda-albergo: un edificio polifunzionale in sinergia con le comodità della capitale, ma molto più economico grazie agli ampi lotti disponibili.

L'attenzione della *Compañía Madrileña de Urbanización* per le attività all'aria aperta (e, quindi, alla cura del corpo) aumenta e nel 1908<sup>546</sup> sono acquisiti altri terreni da dedicare alla pratica sportiva. Nella *manzana 87*, in prossimità del *Parque de Diversiones*, è edificato un complesso dove sul perimetro ci sono locali commerciali e all'interno un velodromo (per incentivare l'utilizzo della bicicletta) e campo sportivo (per calcio, cricket, golf, *hokey* o *lawn-tennis*) [Figg. 172-173].

Lo sguardo è decisamente rivolto alla Gran Bretagna quando si sottolinea la volontà di costruire «*lo que los ingleses llaman un recreation ground, ó sea un campo de recreo, un stadium que dirían los antiguos, en el que sea posible la mayor parte de los sports y diversiones al aire libre, procurando extenderlos y generalizarlos en provecho de los habitantes de la Ciudad Lineal y del público de Madrid que venga á nuestros terrenos*»<sup>547</sup>.

---

540. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 270, 20/5/1906, p. 169.

541. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 41.

542. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 499, 10/10/1912, p. 363.

543. *El Parque de diversiones de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 497, 20/9/1912, pp. 329-334.

544. Un'attività che oggi sarebbe considerata estremamente razzista e politicamente scorretta, ma che all'epoca è descritta come «muy cómico, completamente inofensivo».

545. Pascual LÓPEZ, *Construcción de un gran hotel en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 340, 30/4/1908, pp. 742-743.

546. Pascual LÓPEZ, *Construcción de un edificio destinado a velódromo y almacenes de materiales en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 356, 10/10/1908, pp. 997-999; 357, 20/10/1908, pp. 1013-1015.

547. *Ibidem*.

Il ruolo dello sport all'aria aperta rientra tra le grandi tematiche trattate da Arturo Soria y Mata per la realizzazione della sua città a bassa densità abitativa: all'attività sportiva<sup>548</sup> e alla vita campestre in generale si associano valori educativi e igienisti.

Pascual López suggerisce di sfruttare lo spazio tra i due corpi – velodromo e campo sportivo – per costruire «*un gran pabellón análogo á las antiguas termas ó casas de baños á que con tan admirable buen gusto y tan admirable sentido de la higiene y el confort, eran muy aficionados los griegos y romanos*»<sup>549</sup>. Un edificio progettato per accogliere una piscina per nuotare, locali per le sale da bagno e le docce, un patio e una galleria utilizzabili come palestre attrezzate. All'apertura del velodromo, il *Frontón*, precedentemente dedicato a spettacoli e sport all'aria aperta, è trasformato in *teatro de verano*<sup>550</sup> dove si svolgono a partire dal 1912<sup>551</sup> anche spettacoli di lotta greco-romana. Il campo sportivo ospita, inoltre, un *hangar* per l'aviazione: progettato dall'ingegner francese Paul Carcassonne e inaugurato da un grandioso spettacolo acrobatico il 3 luglio 1910<sup>552</sup> alla presenza del sovrano Alfonso XIII e della famiglia reale.

Il buon andamento dell'attività del *Parque de Diversiones* lascia presagire un percorso che può solamente migliorare, e per questa ragione nel 1914<sup>553</sup> Carlos Soria y Hernández, uno dei figli del direttore, intraprende un viaggio di studio per documentarsi sulle attività delle grandi capitali. Il giovane Soria parte alla volta dei luoghi del divertimento europeo e visita i teatri, casinò, ristoranti, *kursaal* di Bruxelles, Parigi, Londra e Lione cercando spettacoli da introdurre nella Ciudad Lineal; nel giro di pochi mesi, tuttavia, la crisi economica dovuta allo scoppio della Prima guerra mondiale obbliga la CMU ad affittare il *Parque de Diversiones* per ricavare liquidità da investire altrove.

Nel 1918<sup>554</sup> l'affittuario, proprio Carlos Soria y Hernández, propone alcune modifiche volte a migliorare l'uso del *kursaal*: ridipingere e coprire la sala da pranzo con un tetto di ardesia e un soffitto a volta; costruire una nuova sala da pranzo e nuovi locali per bagni, guardaroba, magazzini; trasformare l'intero piano terra del blocco di uffici in una cucina grande e igienica utilizzando i materiali di quella esistente; estendere il riscaldamento recentemente installato nel teatro alle due sale da pranzo. La crisi degli anni trenta del XX secolo obbligherà la CMU a rinunciare alla gestione del parco per ricavare introiti dall'affitto dell'area [Fig. 175].

---

548. *Deportes: La cultura física en casa*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 536, 20/10/1913, pp. 338-339.

549. LÓPEZ, *Construcción de un edificio destinado a velódromo y almacenes de materiales en la Ciudad Lineal*, 356, cit., pp. 997-999.

550. *El Parque de diversiones de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 497, 20/9/1912, pp. 331-332.

551. *Kursaal de la Ciudad Lineal, el público presenciando un combate de lucha greco-romana*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 528, 30/7/1913, p. 235.

552. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 325; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 156.

553. APCMU, *Actas*, Vol. 5, *Sesión 362*, 25/3/1914, pp. 28-29, n. 5; *Sesión 365*, 21/4/1914, pp. 32r-33r, n. 1.

554. APCMU, *Actas*, Vol. 6, *Sesión 423*, 21/8/1918, pp. 62-64, n. 1.



167. Commensali nella sala ristorante del Parque de Diversiones della Ciudad Lineal, il giorno dell'inaugurazione («La Ciudad Lineal», XI, 305, 10 maggio 1907, pp. 180, 183).



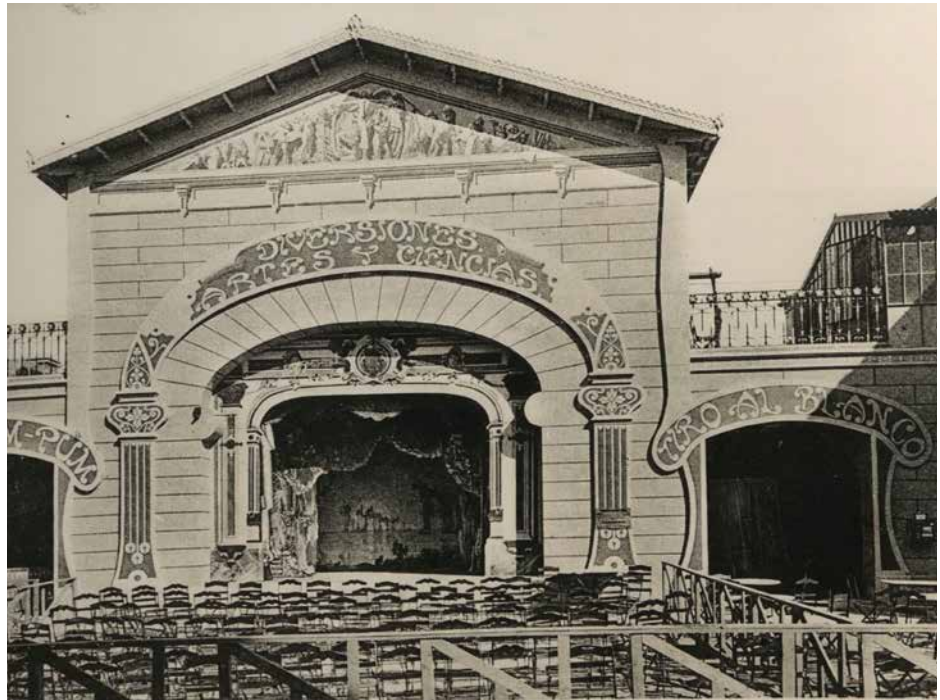
168. La sala ristorante del Parque de Diversiones della Ciudad Lineal, il giorno dell'inaugurazione (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB015).



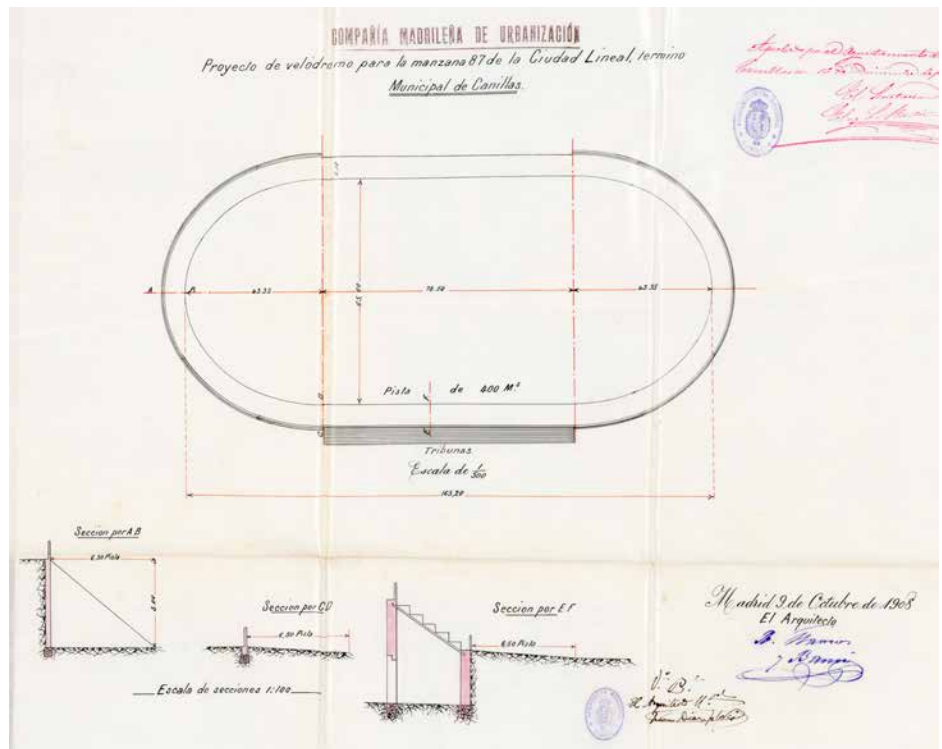
169. Il teatro-casino-kursaal della Ciudad Lineal (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal).



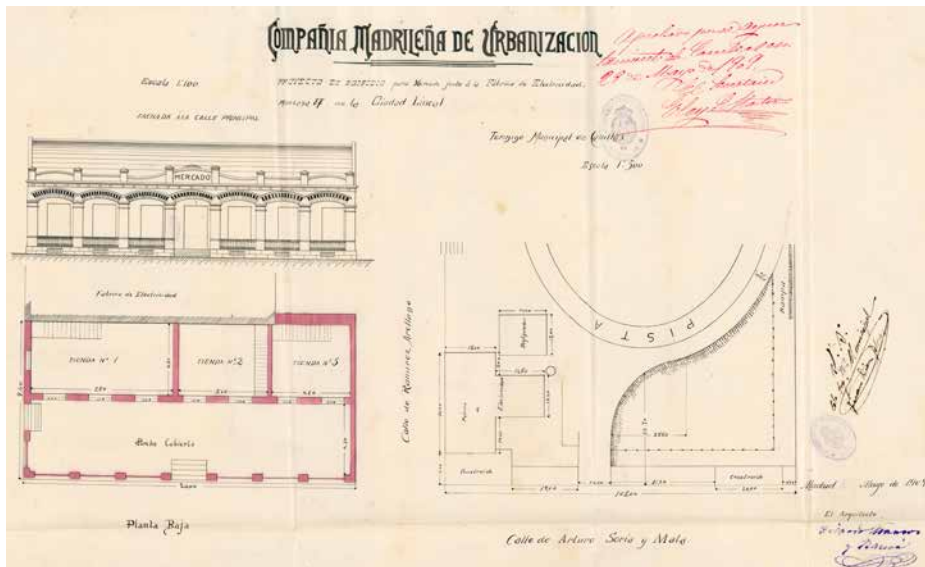
170. La sala ristorante all'aperto nel Parque de Diversiones (APCMU, Vistas de la Ciudad Lineal).



171. Il Teatro Chico della Ciudad Lineal, palco all'aria aperta (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB014).



172. Ricardo Marcos Bausá (arquitecto), progetto di velodromo per la manzana 87 della Ciudad Lineal (Canillas), Madrid 9 ottobre 1908 (AVM, 70-192-1).

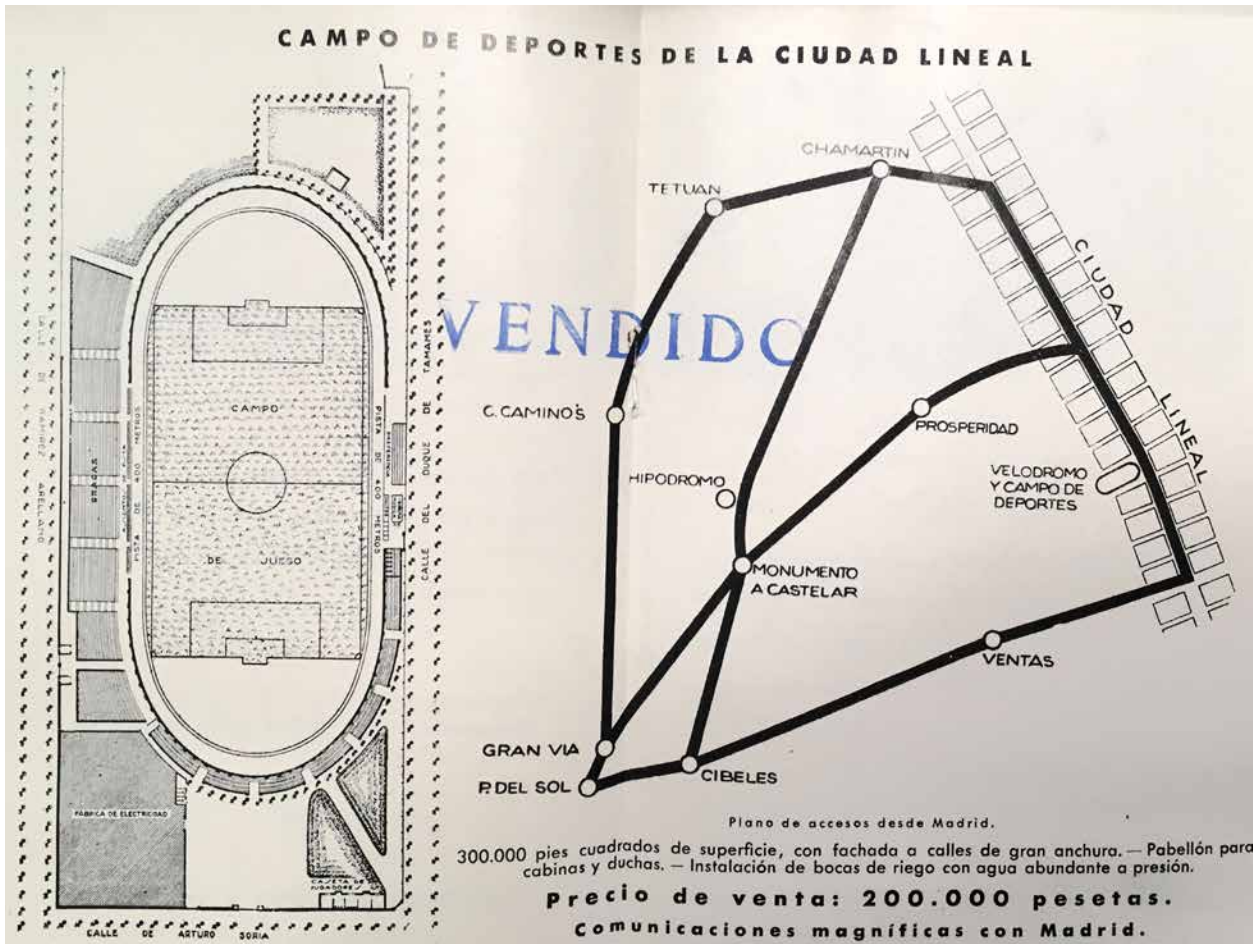


173. Ricardo Marcos Bausá (arquitecto), progetto di edificio destinato a mercato accanto alla centrale elettrica e al velodromo, manzana 87 della Ciudad Lineal (Canillas), Madrid maggio 1909 (AVM, 70-189-1).



174. Foto area delle manzanas 89 e dei dintorni (orientamento sud-ovest) (APCMU, Vistas Aéreas, 1931).





175. Volantino per pubblicizzare la vendita del campo sportivo della CMU per 200.000 pesetas (APCMU, Colección de impresos, anni trenta del XX secolo).



176. Vignetta pubblicitaria "Vuole che i suoi bambini crescano sani, robusti e allegri come me? Venga a vivere con loro nella Ciudad Lineal" (APCMU, Colección de impresos, anni trenta del XX secolo).

### 3.4. Architetture per l'istruzione e l'assistenza

La Ciudad Lineal, rispondendo alle necessità di età contemporanea, ma dimostrandosi anche vicina all'esperienza dei sobborghi inglesi o dei villaggi operai europei promossi da illuminati e paternalisti imprenditori, deve dotarsi di alcuni indispensabili servizi per il cittadino. La scuola, la chiesa, l'ospedale, la caserma sono alcuni degli edifici che la *Compañía Madrileña de Urbanización* vorrebbe costruire, ma che a volte rimangono alla fase progettuale, per assumere sempre più i connotati di una città autonoma.

#### L'edilizia scolastica

*«El Sr. Director [...], manifestó la conveniencia de que se hiciese por el Sr. Arquitecto en un estudio y proyecto de establecimiento de enseñanza para alumnos internos, [...], cuidando en el muy escrupulosamente de llenar las condiciones científicas e higiénicas que requiere un establecimiento moderno de esta índole»<sup>555</sup>.*

Per costruire un moderno e igienico istituto scolastico nella Ciudad Lineal, la CMU deve confrontarsi con la legislazione spagnola<sup>556</sup> in materia di istruzione pubblica. In Spagna, a fine Ottocento, la realizzazione delle scuole è a carico dei municipi, anche se, spesso, le comunità con il minor numero di abitanti non sono in grado di sostenere le spese necessarie. Un regio decreto del 1900 ridistribuisce la responsabilità dei finanziamenti tra Stato e Comune: al primo spetta il pagamento dei materiali e del personale, mentre al municipio rimane il compito della costruzione e manutenzione della scuola. La situazione descritta nel 1901 dal ministro della *Instrucción Pública*, il conte de Romanones<sup>557</sup>, è drammatica e porta alla chiusura di migliaia di scuole in tutta la penisola spagnola, a causa delle precarie condizioni igienico sanitarie in cui sono impartite le lezioni.

È in questo contesto nazionale che i linealisti iniziano a chiedere alla città di Madrid un concreto supporto per fondare un istituto scolastico, approfittando dell'elezione a sindaco nel 1900 di uno degli azionisti<sup>558</sup> della società Manuel Allendesalazar<sup>559</sup> [Fig. 177]. I terreni su cui è fondata la Ciudad Lineal, non fanno però parte della giurisdizione municipale della capitale e non possono in alcun modo beneficiare dei finanziamenti che dovrebbero spettare all'istruzione pubblica madrileña. La richiesta<sup>560</sup> è – come al solito – uno strumento di propaganda<sup>561</sup> per dimostrare che i professionisti della *Compañía Madrileña de Urbanización* hanno le competenze indispensabili per

555. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 68ª*, 31/8/1896, pp. 114-116, n. 1.

556. Ramón LÓPEZ MARTÍN, *La construcción y creación de escuelas en la España del primer tercio del siglo XX*, in «Historia de la educación: Revista interuniversitaria», 16, 1997, p. 67.

557. Álvaro Figueroa y Torres (1863-1950), conosciuto come conde de Romanones è stato un politico liberale spagnolo che ha ricoperto importanti cariche governative: è stato alcalde de Madrid, ministro in diversi ministeri e presidente del Congreso de Diputados.

558. *Un accionista, alcalde de Madrid*, in «La Ciudad Lineal», IV, 74, 1/5/1900, p. 1.

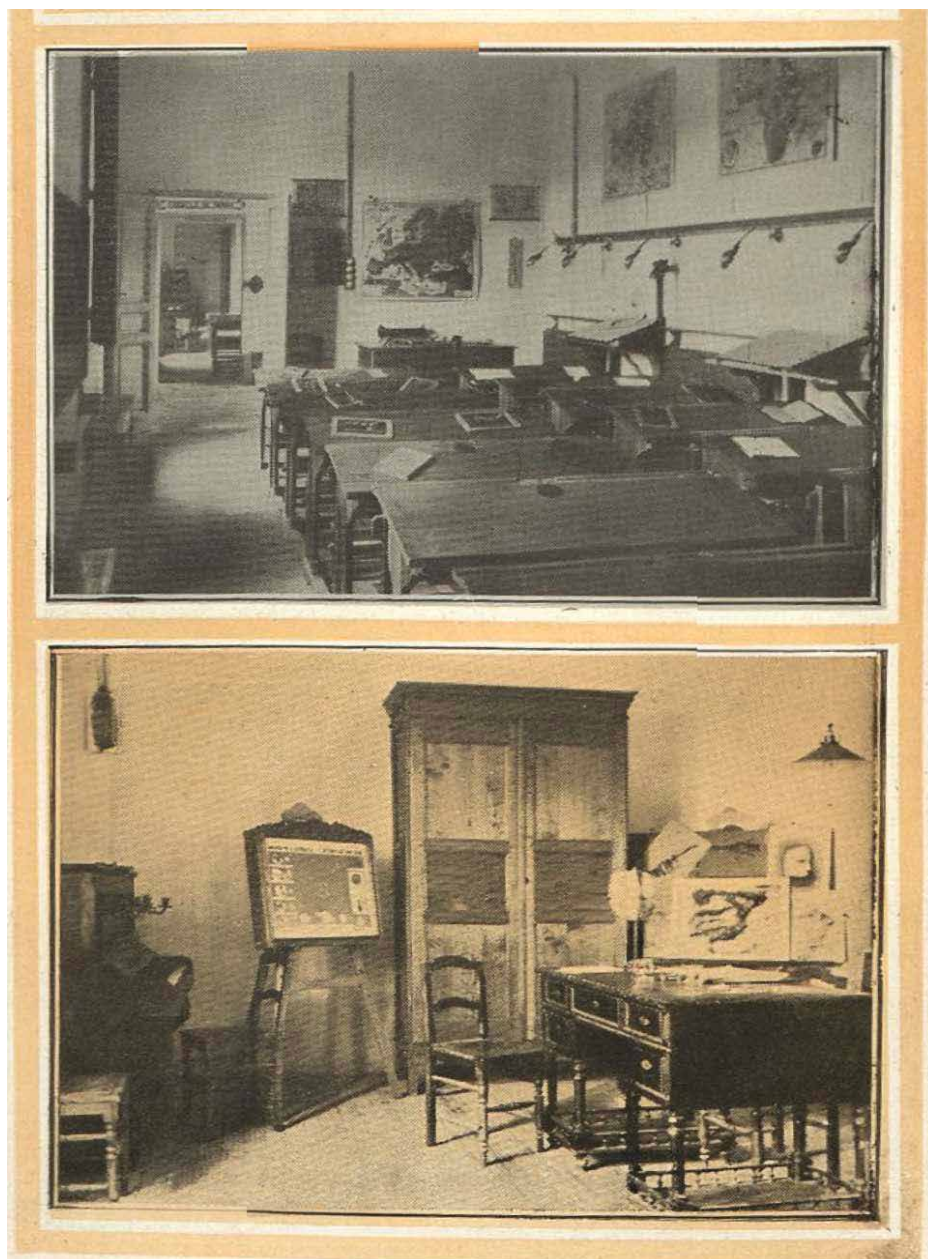
559. Manuel Allendesalazar (1853-1923) è stato un politico spagnolo che ha lavorato anche in diversi ministeri. Le 15 azioni sottoscritte (febbraio 1896), gli danno diritto a 15 lotti della Ciudad Lineal (*manzana 77*) a cui si sommano altri 65 attigui che ottiene per 625 pesetas per fanegas. APCMU, *Actas*, Vol. 1, *Sesión 45ª*, 10/2/1896, pp. 75-77; *Sesión 46ª*, 27/2/1896, pp. 77-80.

560. *Un accionista, alcalde de Madrid*, cit., p. 1.

561. Eugenio M. NAVAS, *La Escuela educativa y la Escuela instructiva*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 456, 30/7/1911, pp. 2719-2720.



178. Fotografie della scuola organizzata dalla Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal e classe di solfeggio e pianoforte (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).



Il primo progetto per un *Centro de Enseñanza*, da costruirsi nella *manzana 87*, è presentato da Enrique Rogers nel maggio del 1902<sup>566</sup>. Si tratta di un istituto d'istruzione primaria e secondaria, rispettivamente suddivisi in tre e quattro gradi, anche per bambini – oggi diremmo – con bisogni speciali dell'apprendimento<sup>567</sup>. L'attenzione, più che sull'edificio, è focalizzata sulla direzione pedagogica dell'istituto in cui saranno organizzate conferenze, visite per tutti i livelli a biblioteche, musei archeologici o di belle arti, laboratori di scienza e natura, osservatori meteorologici.

566. Enrique ROGER, *Urbanización: un proyecto interesante*, in «La Ciudad Lineal», VI, 127, 20/5/1902, pp. 3-5.

567. Ibidem, p. 4. Cfr. ROJO DE LUNA, *Proyecto de una escuela modelo para la educación y enseñanza de jóvenes anormales*, Madrid 1905, in «La Ciudad Lineal», X, 257, 10/1/1906, pp. 7-8.

González del Castillo, pur riconoscendo alcune lacune, valuta<sup>568</sup> positivamente la proposta di Rogers, sottolineando l'urgenza di costruire una *escuela-modelo* all'avanguardia. Dal punto di vista architettonico, bisogna predisporre locali ampi, confortevoli e igienici, mentre da quello didattico, gli insegnanti devono essere «*ilustrados, tolerantes, con vocación y condiciones para la importantísima misión que el profesorado de primera enseñanza le está encomendada; que no sean de los ramplones, rutinarios e ignorantes*»<sup>569</sup>. L'autore riconosce nell'educazione un valore fondante della società che deve sorvolare opinioni religiose e politiche per il miglioramento degli adulti, che non hanno avuto accesso prima di allora all'istruzione, e delle generazioni future. Del Castillo suggerisce di dedicare da 4 a 6 lotti alla costruzione di un edificio, di proprietà della società e amministrato dalla *Junta de patronado*, composto da due padiglioni, circondato da orti, giardini campi sportivi, dove inserire anche le abitazioni per gli insegnanti. La CMU, tuttavia, fatica a trovare fondi da destinare all'edilizia scolastica. A livello statale<sup>570</sup>, nel 1905 entra in vigore un nuovo regolamento per l'*Instrucción Técnico-higiénica* che precisa le norme per la realizzazione delle scuole, ma non risolve la questione dei finanziamenti. Solo la successiva circolare del *Ministerio de Instrucción pública* (1908) prova a colmare la problematica dei costi di progettazione, proponendo una serie di edifici modello – studiati dall'architetto Luís Domingo de Rute – che possono essere liberamente modificati sulle necessità delle singole località dagli architetti municipali.

Nel 1905<sup>571</sup>, quando è inaugurato il primo centro educativo della Ciudad Lineal, la CMU non è ancora in grado di sostenere il costo di un edificio *ex novo* e le lezioni – a pagamento il cui prezzo differisce a seconda se si è proprietari o lavoratori nella Ciudad Lineal –, dirette da José María Yborra, sono ospitate nell'*Hotel de la Glorieta* nella *manzana* 96. Nello stesso edificio, dal 1° di aprile dello stesso anno è organizzato anche il *Colegio de señoritas*, diretto da Dolores de Madrano. Entrambi prevedono lezioni serali per tutti gli adulti che vogliono parteciparvi, donne e uomini. L'anno seguente<sup>572</sup>, mentre si raccolgono donazioni per la costruzione di un edificio autonomo, è aperto un altro *Colegio* diretto da Donato Ruesga Roldán presso la sua *casa-colegio-habitación*. Nonostante i tentativi legislativi, le difficoltà nella realizzazione di edifici scolastici in tutto il Paese permangono fino agli venti del XX secolo<sup>573</sup>, principalmente per i problemi economici dei municipi. Non sorprende, dunque, che entrino in scena altri attori che si prendono carico dell'istruzione: privati o filantropi come Hilarión González del Castillo che nel 1905<sup>574</sup> dona 100 pesetas per l'acquisto di materiale didattico e si offre di

---

568. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Un centro de enseñanza en la "Ciudad Lineal", el proyecto del señor Roger*, in «La Ciudad Lineal», VI, 129, 10/6/1902, pp. 1-2.

569. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera escuela de la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30/5/1902, p. 3.

570. LÓPEZ MARTÍN, *La construcción y creación de escuelas en la España del primer tercio del siglo XX*, cit., pp. 74-76.

571. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 226, 20/2/1905, p. 6; 228, 10/3/1905, p. 6; *Colegio de señoritas*, IX, 232, 20/4/1905, p. 9; 233, 30/4/1905, p. 9.

572. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 286, 30/10/1906, p. 379; 288, 20/11/1906, p. 400.

573. LÓPEZ MARTÍN, *La construcción y creación de escuelas en la España del primer tercio del siglo XX*, cit., p. 83.

574. *Escuelas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 234, 10/5/1905, p. 7.

pagare la quota mensile di cinque alunni figli di operai che lavorano per la CMU da più tempo o con più entusiasmo.

Dopo un successivo progetto, chiamato *Institución Jovellanos*, non realizzato<sup>575</sup>, nel 1909 la CMU giova del nuovo riordinamento scolastico<sup>576</sup> della provincia di Madrid: in proporzione alla quantità di residenti è definito il numero di scuole da costruirsi in ogni *pueblo*. Nel *término municipal* di Canillejas<sup>577</sup> ne sono previste due in relazione alla popolazione, e si decide che una sia edificata nei terreni della Ciudad Lineal. Nel 1910, tuttavia, è grazie all'ente religioso *Institución "María Teresa"*<sup>578</sup> di Madrid, che inizia la costruzione del primo istituto scolastico linealista: un centro d'istruzione per bambine dai cinque anni di età nella *manzana 86, calle del Marqués de Torrelaguna*. L'edificio, commissionato da Juana María Subsol, è progettato dall'architetto Ricardo Marcos Bausá<sup>579</sup> [Figg. 179-180] in laterizio ed è composto da un corpo centrale di tre piani fuori terra a cui sono affiancati due padiglioni per ingresso e portineria a un piano. La distribuzione degli ambienti è articolata sulla base di una pianta rettangolare (quindici metri per ventiquattro), a cui è addossato un blocco poligonale (circa sei metri quadrati) per i servizi igienici, dove il corridoio centrale permette l'accesso ai diversi locali. Il piano seminterrato è destinato agli ambienti di servizio (tra cui cucina e lavanderia), mentre ai tre piani superiori sono disposte stanze di dimensioni differenti, probabilmente pensate<sup>580</sup>, oltre che per le classi, anche per ospitare aula magna, palestra e dormitori per le *pensionistas* o *mediopensionistas*. L'impaginato del prospetto principale è caratterizzato da una modanatura curvilinea che nasconde la copertura a doppia falda, da una varietà di aperture (tonde o chiuse da piattebande, archi a tutto sesto o ribassati) e da cornici in rilievo che concedono originalità a questa struttura scolastica [Fig. 181].

La *Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal*, fondata e diretta dall'azionista dottor Nicolás Cirajas<sup>581</sup>, prima della fine del 1910<sup>582</sup> inaugura altri due *centros de enseñanzas*. Il primo è organizzato in una parte del *Hotel Afriquita*, in via Navarro Amandi, *manzana 80*, con classi divise per 32 studenti maschi e 16 studentesse. La sezione dedicata all'insegnamento è completata da una stanza per la segreteria e due servizi igienici ai lati dell'ingresso. Il rispetto delle norme sanitarie è garantito: i locali, pur modesti, sono spaziosi, puliti e igienici; ogni aula è provvista di due finestre, in affaccio sul giardino, che permettono illuminazione e aerazione adeguata.

---

575. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 371, 10/3/1909, p. 1253.

576. *Gobierno Civil, Junta provincial de Instrucción pública*, in «Boletín Oficial de la Provincia de Madrid del día 22 Noviembre de 1909», suplemento.

577. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIV, 402, 30/1/1910, p. 1798.

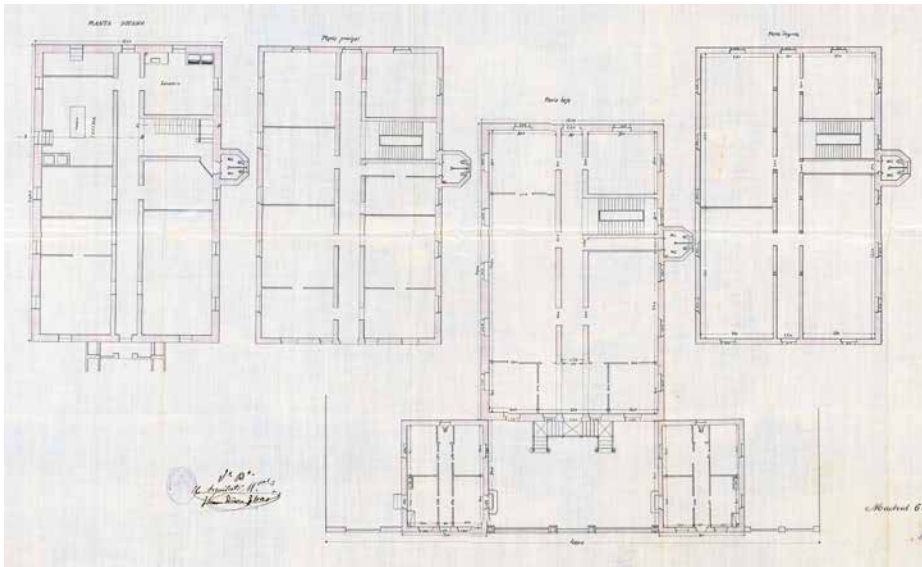
578. *Urbanización: Nuestras Noticias. El Colegio "María Teresa"*, in «La Ciudad Lineal», XV, 413, 20/5/1910, p. 1985.

579. AVM, SEC - 70 - 185 - 74.

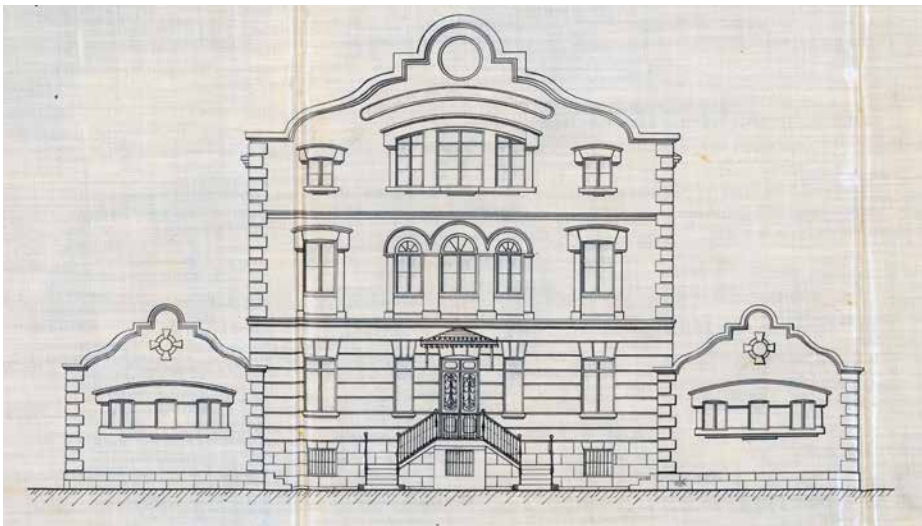
580. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 21.

581. *Urbanización: Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 422, 20/8/1910, p. 2150; Ángel Muñoz, *Acto inaugural de la Sociedad de Cultura e Memoria leída en la sesión inaugural de la Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal, por el Presidente y fundador de la misma Dr. D. Nicolás M. Cirajas*, XV, 431, 20/11/1910, pp. 2294-2296; Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 331; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 157.

582. *Urbanización: Nuestras Noticias. Escuela del Centro Kiosco Árabe*, in «La Ciudad Lineal», XV, 428, 20/10/1910, p. 2250; *Urbanización: Nuestras Noticias. Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal*, in id. 430, 10/11/1910, pp. 2290-2291.



179. Ricardo Marcos Bausá, piante dell'edificio progettato per Juana María Subsól y Boucau da costruirsi nei suoi lotti 11-14, lettere D, E, manzana 86 della Ciudad Lineal (Canillas),1909 (AVM, 70-185-74).



180. Ricardo Marcos Bausá, prospetto dell'edificio progettato per Juana María Subsól y Boucau da costruirsi nei suoi lotti 11-14, lettere D, E, manzana 86 della Ciudad Lineal (Canillas),1909 (AVM, 70-185-74).



181. La scuola della manzana 86 costruita secondo il progetto di Ricardo Marcos y Bausá (APC- MU, Vistas de la Ciudad Lineal, 1930).



La seconda scuola, a classi divise e di minor dimensioni, è ospitata nell'*Hotel Maria Rosa*, in *calle Meneses*.

Hilarión González del Castillo torna a rivolgersi al *Ministerio de Instrucción pública*, e al nuovo ministro Julio Burell y Cuéllar<sup>583</sup>, nel 1910<sup>584</sup>, per ottenere finanziamenti statali per la costruzione di scuole pubbliche nella Ciudad Lineal. Dopo le richieste del 1901 e del 1903, questa volta l'intervento statale è invocato per realizzare più istituti nei pressi del *barrio* della Concepción: uno per bambini, un altro per bambine e un terzo (non specificato) in prossimità di Chamartín de la Rosa. La *Compañía Madrileña de Urbanización*, come da statuto, impiega i profitti tratti dalla sottoscrizione di azioni e obbligazioni per lo sviluppo delle proprie attività commerciali, e non può farsi carico di un onere che dovrebbe spettare alla pubblica amministrazione. Per attirare l'attenzione governativa, Del Castillo arriva anche a proporre di cedere gratuitamente 8.000 metri quadrati di terreno dove poter edificare un istituto comprensivo (per maschi e femmine) con corpi di fabbrica separati, il cui piano terra è destinato alle lezioni, e i superiori agli insegnanti. Il costo della scuola è preventivato a 150.000 pesetas che lo Stato potrebbe finanziare in venti anni (esattamente come fanno gli acquirenti della CMU) facendosi completo carico dello stipendio e dell'abitazione - con giardino - del corpo docente: «[...] *el Maestro de escuela, que es el que en España puede hacer, ó por lo menos iniciar, la revolución pacífica que tanto necesitamos, debe siempre estar espléndidamente pagado*»<sup>585</sup>. L'accorato appello non darà esiti molto diversi da quelli rivolti ai precedenti ministri, anche se Burell dimostra di appoggiare la *Sociedad de Cultura de Cirajas* donando una biblioteca. La mancanza del supporto statale, non frena la CMU che, nell'agosto del 1911, su proposta del segretario Arturo Soria y Hernández, apre altre due scuole<sup>586</sup> in preesistenti locali ampi e ariosi, in un'area che ricade sotto l'amministrazione di Vicálvaro, nei pressi della *carretera* di Aragón.

Nel 1911 i terreni della Ciudad Lineal sono attenzionati da un altro ente, questa volta non religioso. La Marina militare spagnola decide<sup>587</sup> di costruire un collegio per *los huérfanos de la Armada* proprio sui possedimenti della CMU nei pressi di Chamartín. Alcuni corpi dell'*Armada española*, infatti, preoccupati per educazione e futuro dei propri figli nel caso in cui rimanessero orfani, istituiscono<sup>588</sup> un'associazione per la tutela dei bambini: inizialmente si opta per una pensione di una peseta al giorno, per poi preferire la costruzione di un edificio che li possa accogliere stabilmente e istruire. La *Junta del Colegio de Nuestra Señora del Carmen*, diretta da José Jáudenes Clavijo, intende procedere nell'aprile del 1912<sup>589</sup>: è un'occasione estremamente importante per la CMU e senza perdere tempo Emilio Vargas, *Jefe del*

---

583. Julio Burell y Cuéllar (1859-1919) è stato un politico spagnolo con cariche al *Ministerio de Instrucción públicas y Bellas Artes* e della *Gobernación*.

584. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Escuelas en la Ciudad Lineal. Para en Sr. Burell, Ministro de Instrucción Pública*, in «La Ciudad Lineal», XV, 430, 10/11/1910, pp. 2277-2279.

585. *Ibidem*, p. 2279.

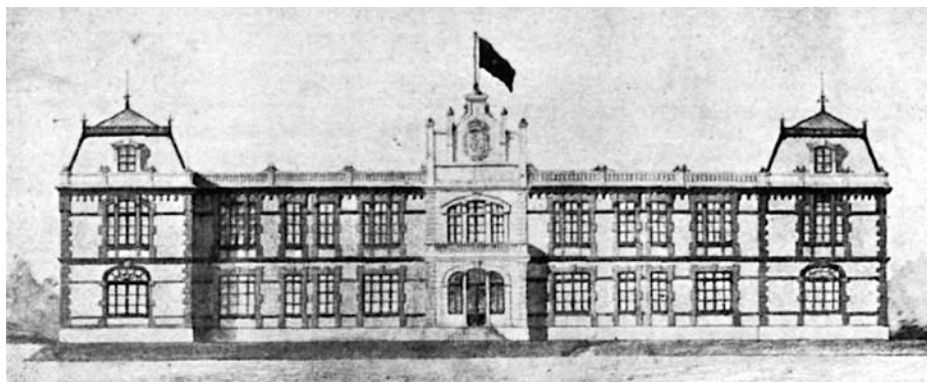
586. Ángel Muñoz, *Dos nuevas escuelas*, in «La Ciudad Lineal», XV, 458, 20/8/1911, pp. 2759-2760.

587. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 447, 30/4/1911, pp. 2573; *Collegio para huérfanos de la Armada, en la Ciudad Lineal. Colocación de la primera piedra del edificio por SS. MM. el rey Don Alfonso y la reina Doña Victoria*, in *id.*, 512, 20/2/1913, p. 57.

588. Rafael FERNÁNDEZ DÍAZ, *Colegio de Huérfanos de la Armada-Nuestra Señora del Carmen: un siglo de historia (1913-2013)*, in «Madrid histórico», 48, 2013, p. 26

589. APCMU, *Actas*, Vol. 4, *Sesión 330*, 27/4/1912, pp. 51-52r, n. 1; *Sesión 339*, 21/12/1912, pp. 73r-75, n. 3.

182. Emilio Vargas e Benito Guitart Trulls, progetto per il collegio per gli orfani dell'Armata spagnola. Immagine pubblicata sul numero della rivista che celebra la posa della prima pietra al cospetto del re Alfonso XIII e della regina Victoria («La Ciudad Lineal», XVII, 512, 20 febbraio 1913, p. 56).



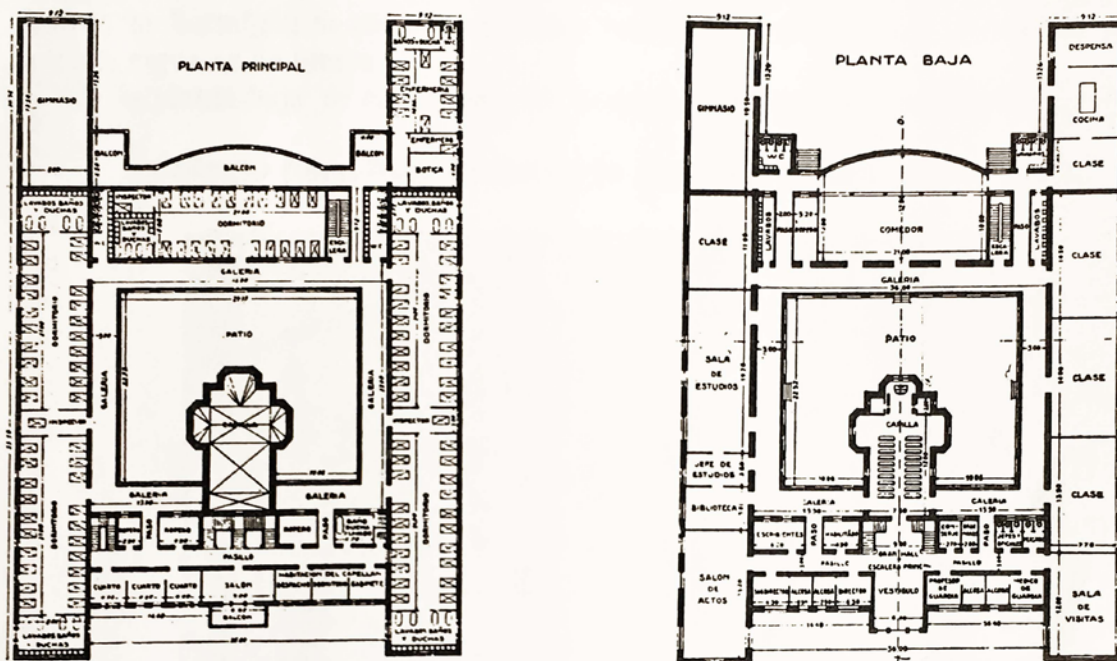
*Negociado de Construcciones*, stabilisce le linee guida per un concorso. Tra i cinque progetti presentati è proprio quello di Vargas a risultare vincitore [Figg. 182-183]. La sottoscrizione del contratto è celebrata come un grande successo; del resto, la *Compañía Colegio de Nuestra Señora del Carmen* predispone<sup>590</sup> ben 700.000 pesetas per l'edificio da costruirsi su terreni al confine dei possedimenti della CMU demarcati della nuova via del Sagrado Corazón, davanti al *pinar* di Chamartín. All'inaugurazione (13 di febbraio del 1913) sono presenti il sovrano Alfonso XIII, invitato a posare la prima pietra, la famiglia reale, il ministro della Marina militare, il vescovo, la *Junta del Colegio de Huérfanos de la Armada*, il governatore di Madrid, oltre al consiglio d'amministrazione della *Compañía Madrileña de Urbanización* e tutti i generali e ufficiali dell'*Armada* residenti a Madrid.

La proposta di Vargas è adeguata, per volere della *Junta del Colegio*, dall'architetto Benito Guitart<sup>591</sup>. Il progetto<sup>592</sup> dell'istituto, da costruirsi in un lotto recintato della *manzana* 69, sul *pinar* di Chamartín, in affaccio alla *calle principal* della Città Lineare, ha una planimetria articolata attorno a un cortile centrale, sul quale si affacciano le aule. Superando l'ingresso e la scala monumentale che conduce ai piani superiori, si accede alla cappella. Al piano terreno, in facciata, sono disposti gli uffici di direzione, mentre i due corpi laterali ospitano aule, sale studio e riunioni, mensa, aula magna e alcuni locali di servizio (cucina, magazzini, dispensa, ma anche la palestra). Al primo piano trovano posto cinque dormitori (di 21 metri per 8, alti 4,30 metri per venti posti letto) e le stanze per gli educatori e l'infermiera; mentre al secondo piano sono disposte le camere del personale provviste di servizi igienici. Nel seminterrato ci sono i locali tecnici dove sono installati il sistema di riscaldamento a vapore a bassa pressione e il deposito per il carbone. La struttura portante è ibrida: le componenti verticali sono in laterizio tradizionale, proveniente dalle fornaci della CMU, mentre solai e tetto presentano un'orditura metallica in ferro.

590. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 507, 30/12/1912, p. 478; 511, 10/2/1913, p. 47; *Colegio para huérfanos de la Armada, en la Ciudad Lineal. Colocación de la primera piedra del edificio por SS. MM. el rey Don Alfonso y la reina Doña Victoria*, XVII, in id., 512, 20/2/1913, p. 57.

591. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 508, 10/1/1913, pp. 8-12; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 159; R. FERNÁNDEZ DÍAZ, *Colegio de Huérfanos de la Armada-Nuestra Señora del Carmen*, cit., p. 26.

592. *Colegio para huérfanos de la Armada [...]*, 512, cit., pp. 56-57; *Colegio huérfanos de la Armada*, in «Vida Marítima», XII, 402, 28/2/1913, p. 83; *Colegio de Nuestra Señora del Carmen para huérfanos de la Armada*, in «La Construcción moderna», XV, 5, 15/3/1917, p. 60.



183. Emilio Vargas e Benito Guitart Trulls, planimetrie di progetto per il collegio degli orfani dell'Armada spagnola (COAM, fascicolo "Colegio de Huérfanos de la Armada", calle Arturo Soria 285, Ciudad Lineal).

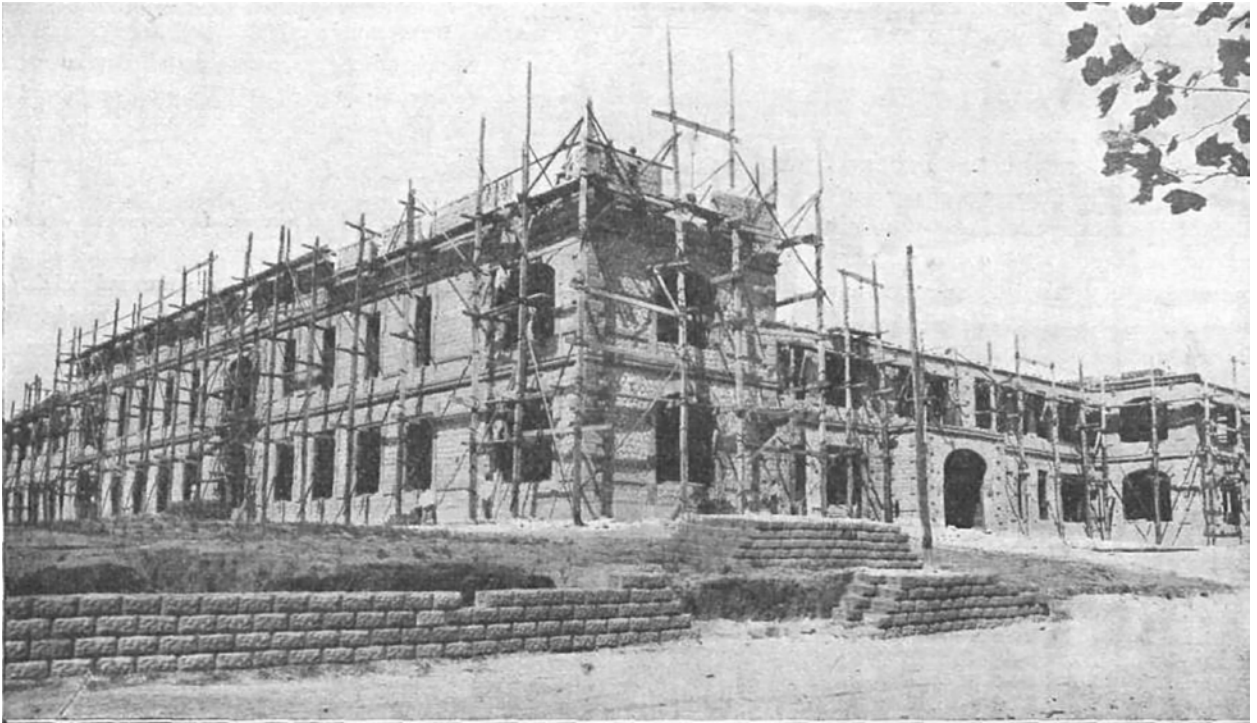
Per quanto riguarda la decorazione, esternamente la facciata è arricchita da *pedra barroqueña* e internamente, a seconda dell'importanza dei locali, i pavimenti possono essere piastrellati o in legno, le pareti stuccate o decorate sono trattate con "Muropint"<sup>593</sup>. Completano l'edificio alcuni padiglioni esterni per stalla, garage, colombaia, pollaio, lavanderia, oltre alla casa del custode; nel resto del lotto sono pianificati giardini, frutteti, un laghetto per l'irrigazione. Le opere sono portate avanti congiuntamente da Emilio Vargas e Benito Guitart nei tre anni successivi<sup>594</sup> e la *Compañía Madrileña de Urbanización* è talmente orgogliosa del progetto, che il cantiere<sup>595</sup> è aperto al pubblico per essere visitato già prima della conclusione dei lavori nel febbraio del 1916 [Figg. 184-185]. Oltre a essere l'edificio più costoso e importante costruito dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* è anche l'unico per cui è prevista la fognatura<sup>596</sup> installata a partire dal 1921.

593. Una vernice lavabile spesso sponsorizzata dalla CMU per le sue qualità di durabilità ed economicità migliori di tutte «las pinturas para el decorado de las habitaciones por sus admirables condiciones higiénicas de verdadero desinfectante». Cfr. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., p. 65.

594. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 517, 10/4/1913, p. 123; 520, 10/5/1913, p. 154; 523, 10/6/1913, p. 190; 526, 10/7/1913, p. 219; 529, 10/8/1913, p. 247; 532, 10/9/1913, p. 287; 536, 20/10/1913, p. 343; 540, 30/11/1913, p. 402; 541, 10/12/1913, p. 416; 544, 10/1/1914, p. 8; 548, 20/2/1914, p. 59; 555, 30/4/1914, p. 147; XIX [XVIII], 557, 20/5/1914, p. 178; 559, 10/6/1914, p. 203; 562, 10/7/1914, p. 243; 565, 10/8/1914, p. 283; 568, 10/9/1914, p. 315; 571, 10/10/1914, p. 351; 575, 20/11/1914, p. 382; 578, 20/12/1914, p. 407; 579, 30/12/1914, p. 414; 580, 10/1/1915, p. 4; 583, 10/2/1915, p. 23; 589, 10/4/1915, p. 72; XX [XIX], 595, 10/6/1915, p. 121; 599, 20/7/1915, p. 156; 601, 10/8/1915, p. 171; 604, 10/9/1915, p. 213; 610, 10/11/1915, p. 271; 614, 20/12/1915, p. 320; 617, 20/1/1916, p. 353; 619, 10/2/1916, p. 375; 620, 20/2/1916, p. 387.

595. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XX, 619, 10/2/1916, pp. 375-376; 622, 10/3/1916, pp. 411; 625, 10/4/1916, p. 441; cfr. anche MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 335.

596. AV.M, SEC - 56 - 278 - 7.



184. Cantiere del Colegio de Huérfanos de la Armada (*"La Ciudad Lineal"*, XIX, 572, 20 ottobre 1914, p. 354).



185. Colegio de Huérfanos de la Armada (APCMU, *Vistas de la Ciudad Lineal*, anni trenta del XX secolo).



186. Foto area delle manzanas 69 in cui è costruito il Colegio de Huérfanos de la Armada (APCMU, Vistas Aéreas, 1931).



187. Il Colegio de Huérfanos de la Armada in calle Arturo Soria 285 (già manzana 69), Madrid (Alice Pozzati, agosto 2020).

## La chiesa

La Città Lineare, così come l'*ensanche* madrilenò o altri ampliamenti urbani, deve dotarsi di una parrocchia: ad aprile 1899<sup>597</sup> in seduta di *Consejo de Administración* della CMU, in occasione della comunicazione dei festeggiamenti per San Isidro, si invitano gli azionisti a cedere i propri lotti per la costruzione di una cappella, suggerendo di nominare una commissione per pubblicizzare e raccogliere i fondi per l'iniziativa. Ramón Topete risponde all'appello e cede tre lotti nella *manzana* 99<sup>598</sup>, di fronte agli uffici dell'azienda; l'area, nel dicembre del 1900, è acquistata<sup>599</sup> dal vescovo José María de Cos che vuole costruirvi una chiesa e una scuola con sezioni divise per bambine e bambini. La posa e benedizione della prima pietra - da parte del *arzobispo-obispo* di Madrid-Alcalá De Cos - sono celebrate<sup>600</sup> il 16 giugno 1901: il luogo è decorato con bandierine e festoni la banda del reggimento delle Asturie intrattiene il pubblico.

Parte così il lungo cantiere della *prima iglesias* della Ciudad Lineal, i cui rallentamenti sono dovuti anche alle conseguenze del processo di laicizzazione e della diffusione di sentimenti anticlericali, che si affermano in Spagna - e non solo - tra fine Otto e inizio Novecento, parallelamente alla crisi dell'antico regime e all'affermazione della borghesia, vicina al pensiero politico liberale. Inizialmente le opere edilizie per la *capilla* e la *escuela* procedono<sup>601</sup>, tuttavia già nel dicembre del 1901<sup>602</sup> Hilarión González del Castillo denuncia l'interruzione dei lavori per mancanza di finanziamenti, suggerendo di devolvere il ricavato della lotteria di Natale alla costruzione. Gli appelli per incentivare la sottoscrizione popolare sono rinnovati durante gli anni<sup>603</sup>, ma la prima chiesa linealista è aperta al culto senza che il cantiere sia portato a compimento. Il 31 gennaio del 1904<sup>604</sup> il parroco della chiesa del Carmen di Madrid, e socio della CMU, Manuel Uribe, celebra una solenne funzione religiosa che vorrebbe spronare le donazioni. Il direttore Arturo Soria y Mata, dichiaratamente anticlericale, non è presente né alla posa della prima pietra, né alla benedizione di Uribe.

L'edificio, il cui progetto offerto dall'architetto José Carrasco<sup>605</sup> in laterizio è stato definito dalla storiografia di lessico neomoresco<sup>606</sup>, dopo numerosi

---

597. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 147*, 3/4/1899, pp. 23r-24, n. 5.

598. «La Ciudad Lineal», IV, 75, 5/5/1900, p. 2; IV, 84, 5/9/1900, pp. 1-2; NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal*, cit., p. 1113; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 148-149.

599. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 170*, 3/12/1900, pp. 51r-53, n. 1; «La Ciudad Lineal», V, 95, 20/2/1901, p. 1.

600. Manuel GARCÍA QUINTANILLA, *Nuestro Número extraordinario, "Memoria que será leída en la fiesta con motivo de la colocación de la primera piedra de la Iglesia y Escuela en la Ciudad Lineal [...]"*, in «La Ciudad Lineal», V, 103, 16/6/1901, p. 1; Ángel Muñoz, *Iglesias y Escuelas en la "Ciudad Lineal"*, 104, 20/6/1901, p. 2.

601. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 107, 5/8/1901, p. 2.

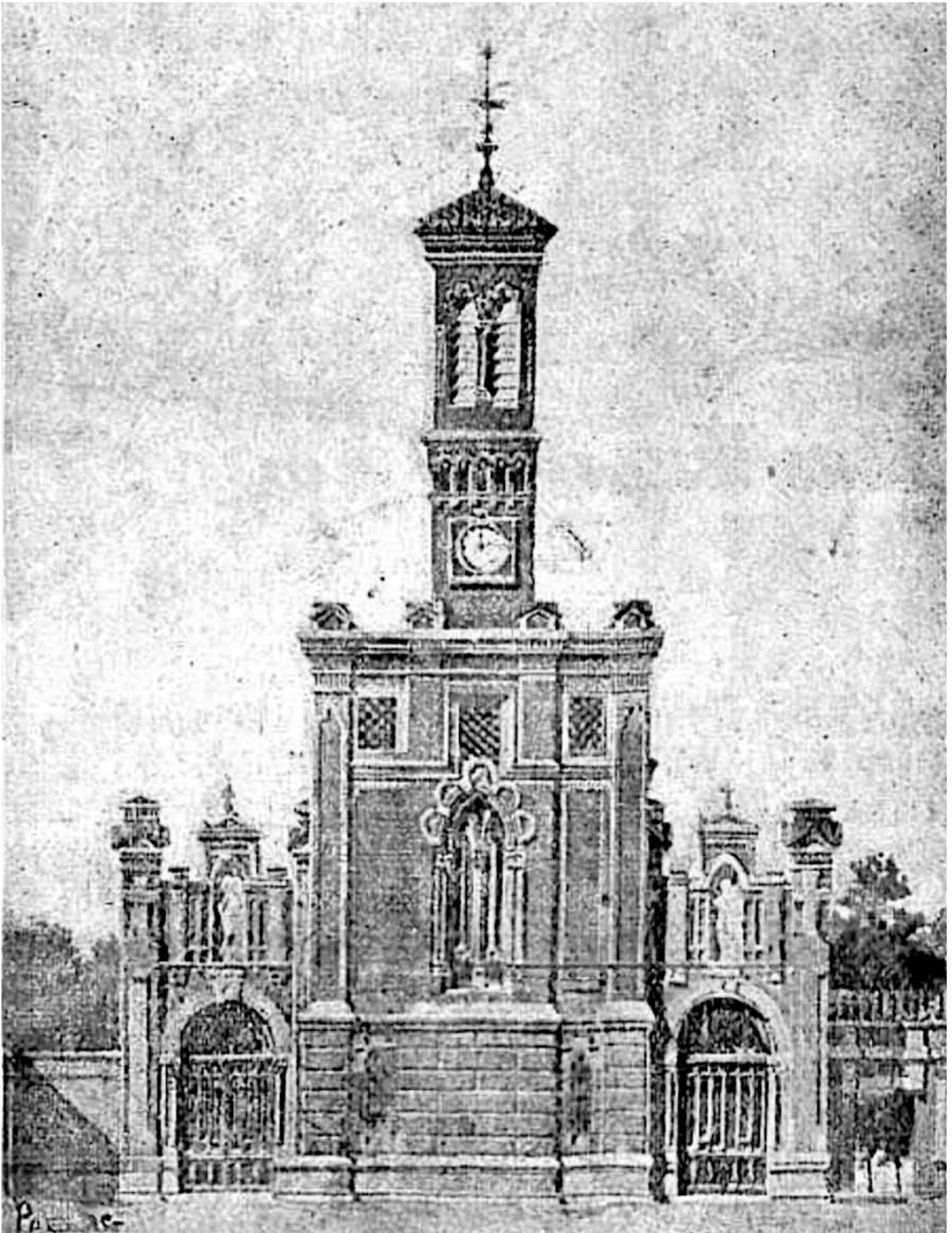
602. Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera Iglesia de la "Ciudad Lineal" y la Lotería de Navidad*, in «La Ciudad Lineal», V, 115, 5/12/1901, pp. 1-2.

603. *Junta para la construcción de una Iglesia y Escuelas en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VII, 182, 30/11/1903, pp. 4-5.

604. Cfr. *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 183, 10/12/1903, p. 7; *Una Capilla en la Ciudad Lineal*, VIII, 188, 30/1/1904, p. 5.

605. «La Ciudad Lineal», V, 92, 5/1/1901, p. 2.

606. Cfr. NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal*, cit., pp. 1112-1114; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 149.



188. Primo progetto di José Carrasco per la chiesa della Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», V, 103, 16 giugno 1901, p. 1).

189. La Parroquia de Nuestra Señora de la Concepción (già manzana 99), Madrid (Alice Pozzati, agosto 2020).



rallentamenti<sup>607</sup> è terminato solo nel 1924<sup>608</sup> in forme completamente diverse [Fig. 188]. La prima proposta di Carrasco si presenta con un prospetto principale simmetrico, contraddistinto da un'alta torre campanaria in facciata, in asse con la navata centrale, e due corpi di fabbrica più bassi che permettono l'ingresso dalle navate laterali. L'impaginato, simile a quello della chiesa inaugurata a Madrid una decina di anni prima e dedicata a San Fermín de los Navarro, accoglie un gran numero di elementi d'ispirazione diversa. Ordine gigante di lesene doriche, alto basamento in bugnato, archi a tutto sesto con cornici in rilievo, nicchie per le statue a sesto acuto, bifore chiuse da archi polilobati vanno a collaborare alla definizione di un'architettura per il culto religioso decisamente eclettica. Il progetto che, tuttavia, si realizza presenta tutt'altre caratteristiche, che niente hanno a che vedere con il primo disegno. La struttura in mattoni faccia a vista è decisamente semplificata avvicinandosi maggiormente a un lessico neoromanico. La facciata a capanna con rosone centrale, vede l'inserimento di un portico d'ingresso tripartito, ad archi a sesto acuto e tozzi pilastri poligonali. Ai lati del corpo principale due volumi: a sinistra più basso, mentre a destra, trova posto la torre campanaria caratterizzata da bifore sui quattro lati ad arco a ferro di cavallo. L'unica decorazione è data dal trattamento del rivestimento in mattoni, articolato in modanature geometriche e cornici.

---

607. Vicente Muzás cura alcune modifiche e presenta un sollecito all'*Ayuntamiento* di Cannillejas per ottenere il permesso di costruzione («La Ciudad Lineal», V, 92, 5/1/1901, p. 2) e Carrasco rivede il progetto nel maggio del 1901 («La Ciudad Lineal», V, 101, 20/5/1901, p. 2).

608. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 332.



## Il sanatorio-kursaal

L'architettura assistenziale è trattata dai linealisti secondo una modalità ibrida e fluida: la funzione di sanatorio (o meglio, convalescenziario), per esempio, è intersecata bizzarramente a quella di albergo, *kursaal* e scuola in una proposta<sup>609</sup> di Arturo Soria y Mata del 1902 per la *manzana 87* [Fig. 190]. Il concorso è pubblicato sull'*house organ* della CMU: il progetto deve interessare un edificio di tre piani provvisto di sale idonee alla funzione commerciale e ricreativa (sale da pranzo, da ballo), impianti illuminotecnici e di riscaldamento moderni (ad acetilene ed elettrici). Il patio centrale deve essere studiato per usi diversi come «*plaza de toros, como circo, como teatro, como salón de conciertos, para reuniones de gremios, mitins, para gimnasio central de todos los colegios de Madrid en juegos olimpico, para baile, bodas, etc*»<sup>610</sup>. I livelli dell'edificio devono accogliere le funzioni richieste: ai piani seminterrato e terreno caffè, casino, servizi igienici, negozi, magazzini; al primo e secondo piano – differenziati per lusso e prezzo – scuole, pensioni familiari, uffici, stanze per persone sole, camere per ammalati o convalescenti di malattie non contagiose. Il direttore, pur adottando la soluzione a pozzo nero per lo smaltimento delle acque residuali, richiede un'attenzione particolare al rispetto delle norme igienico-sanitarie «*siendo la condición de Sanatorio la principal del edificio, su construcción y su explotación se ajustarán a las exigencias más rigurosa de la higiene moderna*»<sup>611</sup>. Un aspetto peculiare è quello legato al collegamento alla strada ferrata: quasi fosse uno stabilimento produttivo che necessita di materie prime, Soria y Mata propone di deviare la linea tranviaria della società in modo che «*un coche-tranvía pueda separarse de la línea y recorrer todo el edificio cuando lo exija un enfermo, el acceso de personas importantes en ciertas solemnidades, ó el recreo ó capricho de personas acaudaladas en festividades de familia*»<sup>612</sup>. Nonostante l'autore parli di sanatorio, non si tratta di un vero e proprio edificio destinato della cura dei pazienti. L'accesso al "convalescenziario-kursaal" soriano è, infatti, negato ai malati contagiosi, ma caldeggiato a privati cittadini o enti scolastici che vogliano stabilirsi in economicità a condizioni di igiene fisica e morale migliori rispetto alla capitale. L'articolato progetto, inoltre, deve essere in grado di autosostenersi a livello economico e, perciò, il cantiere deve procedere per parti iniziando dal caffè-ristorante-casino, per proseguire con il convalescenziario e finire con la scuola. Il *Consejo de Administración*<sup>613</sup> approva la proposta a patto, tuttavia, che si rinunci alla funzione di sanatorio, e decide di riservare i terreni prescelti per la costruzione nella *manzana 87* fino a quando non sia approvato il progetto. Al posto di questo edificio polifunzionale per l'assistenza, il ricreo e l'istruzione, nella *manzana 87*, sono costruiti, a partire dal 1908, il velodromo e il campo sportivo. L'idea di Arturo Soria y Mata è un sunto di numerosi temi cardini dell'Ottocento: incrocio tra un falansterio e un *kursaal*, questo progetto dimostra come il direttore conosca i dibattiti internazionali relativi

---

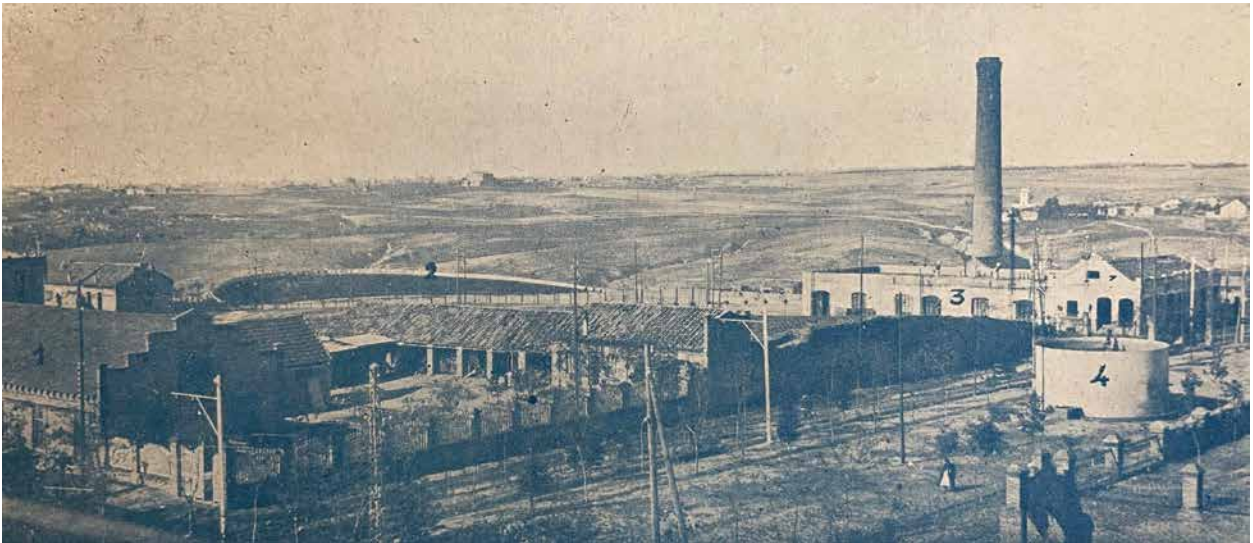
609. Arturo SORIA, *Sanatorio de la "Ciudad Lineal". Un gran edificio y muchos buenos negocios*, in «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30/4/1902, p. 2; Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 338; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 147.

610. Ibidem.

611. Ibidem.

612. Ibidem.

613. APCMU, *Actas*, Vol. 2, *Sesión 189*, 5/5/1902, pp. 72r-74, n. 2, d.



190. Vista della manzana 87 della Ciudad Lineal: 1. carpenteria metallica; 2. velodromo; 3. fabbrica di elettricità; 4. uno dei depositi per l'acqua (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911).

alla tipologia ospedaliera e allo sviluppo delle località di villeggiatura grazie al collegamento alla rete ferroviaria.

Nonostante sia l'autore stesso ad abbandonare la complessa iniziativa<sup>614</sup>, l'idea è ripensata<sup>615</sup> in veste stagionale da Pascual López, che suggerisce la costruzione di un lussuoso stabilimento che accolga un albergo-sanatorio, un ristorante, e negozi per alimentari, vini e liquori. Non lontano dalla *carretera* di Aragón per essere facilmente raggiungibile da Madrid, l'edificio – chiamato *Hostería del Laurel*<sup>616</sup> –, corredato da spazi esterni attrezzati e terrazze, dovrebbe prevedere, al piano interrato, i locali di servizio (cucine, cantina, magazzini, camere del personale di servizio), al piano terra sale diverse a seconda del ceto sociale, stanze per eventi privati, gabinetti di lettura, uffici di direzione, e al primo piano camere da letto con bagno privato. La parola chiave è, di nuovo, versatilità per includere quanti più interessati possibili: l'*Hostería del Laurel* potrebbe essere un albergo in tutte le stagioni, ma non sarebbe difficile adeguarlo a casa di cura<sup>617</sup> in inverno per i convalescenti che non possono permettersi strutture lontane da Madrid e costose. Anche questa proposta più flessibile non è realizzata, come neppure la successiva del direttore Soria y Mata del 1910<sup>618</sup>; l'unica iniziativa volta alla cura della persona è il servizio infermieristico svolto dal dottor Nicolás Martín Cirajas nel *Botiquín central*<sup>619</sup> [Fig. 191], un centro di primo soccorso, istituito a partire dal 1° settembre del 1904<sup>620</sup> nella sede della CMU.

Le cure possono essere svolte anche a domicilio<sup>621</sup>: gli impiegati della *Compañía Madrileña de Urbanización* e le loro famiglie pagano 2 pesetas

614. Arturo SORIA, *Otro proyecto*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30/5/1902, p. 7.

615. Pascual LÓPEZ, *Grandes proyectos en la "Ciudad Lineal". VIII La Hostería del Laurel*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30/5/1902, pp. 4-6.

616. Nome tratto dall'opera teatrale *Don Juan Tenorio* (1844) di José Zorrilla.

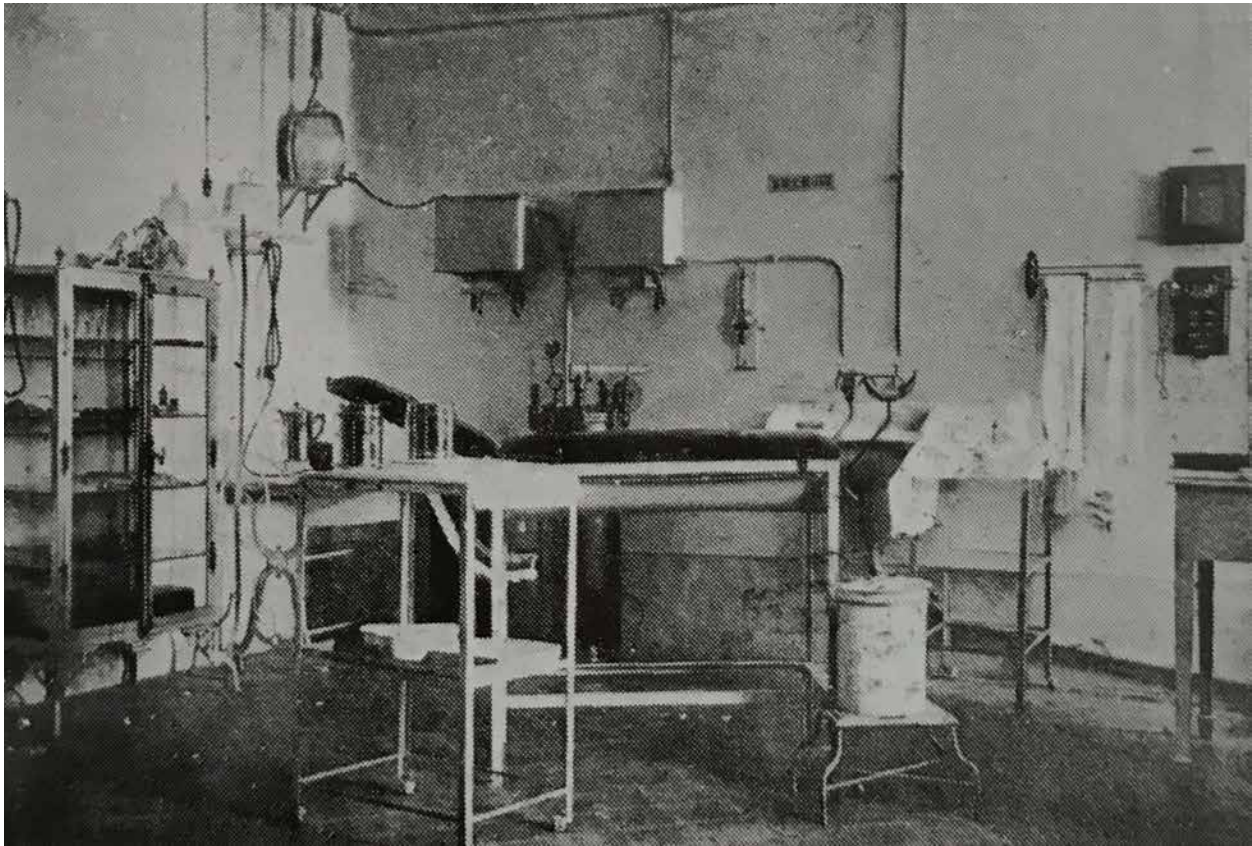
617. Pascual LÓPEZ, *Grandes proyectos en la "Ciudad Lineal". VIII La Hostería del Laurel*, in «La Ciudad Lineal», VI, 130, 20/5/1902, p. 6.

618. APCMU, *Actas*, Vol. 3, *Sesión 298*, 9/4/1910, pp. 95r-97r, n. 9.

619. CMU, *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, cit., pp. 22-23.

620. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., p. 338.

621. *Asistencia médica*, in «La Ciudad Lineal», IX, 228, 10/3/1905, p. 7.



191. Il Botiquín Central, l'ambulatorio della Ciudad Lineal (CMU, Datos Acerca de la Ciudad Lineal, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid, 1911).

e mezza a visita; prezzo che sale a cinque pesetas per gli altri vicini della Ciudad Lineal che possono anche sottoscrivere il canone mensile di quattro pesetas e cinquanta centesimi a seconda del numero dei componenti della famiglia; l'assistenza al parto costa 40 pesetas.

Nel 1923 è Arturo Soria y Hernández a presentare<sup>622</sup> alla *Diputación Provincial* un progetto di *Hospicio* per Madrid, che, pur estremamente più concreto della proposta del padre, comunque non è realizzato.

### La caserma

Nella Ciudad Lineal il tema della costruzione di nuovi spazi per i militari – dopo il processo di secolarizzazione – adatti alle inedite esigenze e adeguati ai precetti igienico-sanitari è affrontato<sup>623</sup> dall'ingegner militare Francisco de Lara in occasione dell'inaugurazione del cantiere del primo hotel della *Compañía Madrileña de Urbanización* nel 1894. L'ingegnere individua nei terreni della Ciudad Lineal il luogo perfetto per l'istallazione di una moderna caserma: l'economicità dei lotti lontani dal centro urbano, permetterebbero di costruire *cuarteles* in migliori condizioni igieniche e ben collegati alla capitale, ma anche all'esterno, dalle linee ferrotranviarie della società.

622. Arturo SORIA Y HERNÁNDEZ, *Un proyecto de nuevo hospicio para Madrid*, Imp. de la Ciudad Lineal, Madrid 1923.

623. FRANCISCO DE LARA, *La Ciudad Lineal considerada desde el punto de vista militar*, in CMU, *La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios*, cit., pp. 50-51; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., p. 147.

L'idea è ripresa in un primo momento da Pascual López nel 1901<sup>624</sup> e nel 1905 è pubblicato il progetto [Fig. 192] per una *Casa-cuartel de la Guardia Civil*<sup>625</sup> da costruirsi nella *manzana* 85, presso il municipio di Canillas, in prossimità della *carretera* di Hortaleza. La pianta presentata rientra nel "tipo lineal" di forma a U<sup>626</sup>: tre blocchi disposti attorno a un cortile centrale, differenziati per funzioni. In alzato l'edificio, in laterizio tradizionale e finiture (cancellate e recinzione) in ferro, si compone di cinque corpi dalle volumetrie diverse.

Il fabbricato centrale, di cinque campate e due piani, ospita al piano terra gli ambienti comuni o di servizio (portineria, sala d'armi e celle) e al primo piano l'appartamento del *Jefe del puesto*. Alle due estremità dell'immobile anche gli spazi destinati alle scuderie sono a doppia altezza, mentre i corpi mediani sono a un piano. Le due maniche perpendicolari alla linea di facciata sono progettate per accogliere gli appartamenti di dodici militari ospitati nella struttura, ciascuno composto da due stanze, cucina, sala e bagno esterno alloggiato nel cortile recintato. L'ingresso di ogni unità abitativa è pensato dal cortile centrale dove viene anche predisposto un locale lavanderia comune. La decorazione del fronte principale è data, come per gli altri edifici della CMU, dalle cornici attorno alle aperture e da dettagli geometrici.

Il *Ministerio de la Guerra* non appoggia l'iniziativa promossa dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* che nel 1910<sup>627</sup> si trova costretta a rinunciare al progetto.

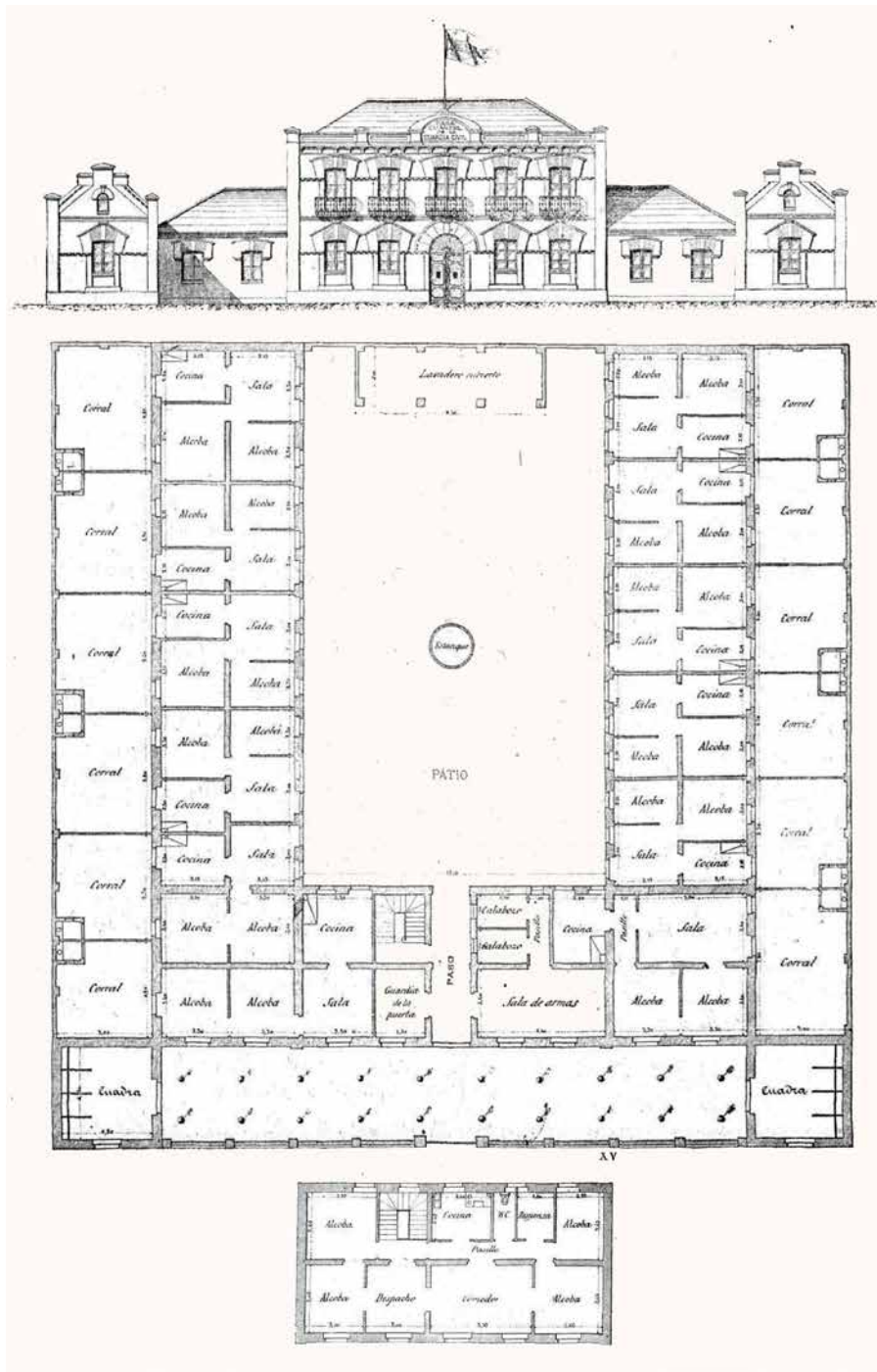
---

624. Pascual LÓPEZ, *Grandes Proyectos en la "Ciudad Lineal". III Construcción de uno o varios cuarteles*, in «La Ciudad Lineal», V, 104, 20/6/1901, p. 2.

625. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 238, 30/6/1905, p. 5.

626. José Antonio SEBASTIÁN MAESTRA, *Planimetría del cuartel español del siglo XIX*, in «Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte (U. A. M.)», IV, 1992, p. 267.

627. *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 425, 20/9/1910, p. 2202.



192. Progetto di caserma per la Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», XI, 301, 20 marzo 1907, tav. XIV).



# **Epilogo**

6 novembre 1920<sup>628</sup>: Arturo Soria y Mata muore nella residenza di famiglia, l'Hotel Rubín, nella sua Ciudad Lineal, circondato dagli affetti che l'hanno sempre sostenuto. L'improvvisa scomparsa del fondatore porta a un'imminente necessità di riorganizzare<sup>629</sup> la società. Il riassetto della *Compañía Madrileña de Urbanización* prevede un forte coinvolgimento dei figli: dopo l'allontanamento di Luis Soria y Hernández<sup>630</sup> (1919)<sup>631</sup> dal suo ruolo di segretario del defunto padre, il terzogenito Arturo è nominato direttore, mentre i fratelli Emilio e Carlos ricoprono rispettivamente le cariche di vicedirettore e di segretario.

Dopo un inizio incerto, la CMU riesce ad affermarsi negli anni immediatamente precedenti alla prima guerra mondiale e, nonostante il duro colpo inferto dal conflitto europeo che obbliga la sospensione dei pagamenti a partire dal 1914, gli anni venti segneranno una seconda stagione di prosperità [Figg. 193-194]. Il meccanismo finanziario basato sulla diversificazione dei campi d'azione sembra assicurare a queste date un buon rendimento. Alla morte di Soria y Mata nel 1920, in un generale momento di crisi per l'economia spagnola, le linee ferroviarie della *Compañía Madrileña de Urbanización* sono le uniche messe in servizio da capitale nazionale, a differenza delle altre madrilene<sup>632</sup> gestite da società internazionali, spesso a maggioranza belga. Anche in materia di divulgazione, il culmine del – seppur breve – successo arriva negli stessi anni, quando Georges Benoit-Lévy decide di fondare, con il supporto di economisti, sociologi, igienisti francesi ed europei, nel 1925<sup>633</sup> a Parigi la *Association Internationale de Citées Linéaires*, di cui la *Compañía Madrileña de Urbanización* diventa il punto di riferimento attirando l'interesse di alcuni addetti ai lavori internazionali.

I rapporti con l'ambiente francofono si devono a Hilarión González del Castillo che, ben più dei figli di Arturo Soria, si impegna a raccogliere e diffondere i precetti linealisti. L'assidua frequentazione a eventi internazionali, in particolare le esposizioni, permette di ampliare il bacino d'utenza e il prototipo di città lineare presentato da González del Castillo attira l'attenzione di Georges Benoit-Lévy, urbanista francese interessato alla teoria di Howard, entrato poi in contatto con quella di Soria y Mata. González del Castillo e Benoit-Lévy sono entrambi presenti a Gent, all'esposizione universale del

---

628. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, cit., p. 442.

629. COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, cit., p. 46.

630. Arturo Soria y Hernández si dedica alla politica, vicino agli ideali liberali, e ricopre la carica di vicedirettore della *Diputación Provincial*. Dal 1918, dalla sua posizione di senatore del regno, inizia ad interessarsi a un nuovo progetto per un *Hospicio Provincial* per gli orfani di Madrid, i cui esiti sono pubblicati nel 1923. Cfr. Arturo SORIA HERNÁNDEZ, *Un proyecto de nuevo hospicio para Madrid*, Imp. de la Ciudad Lineal, Madrid 1923.

631. Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador*, in «Espacio, Tiempo y Forma», serie V, *Historia Contemporánea*, 29, 2017, p. 332.

632. La *Sociedad Madrileña de Tranvías* nel 1920 entra in società con i proprietari belgi delle *Société Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne* e *Société Générale de Tramways Électriques d'Espagne*, imprese che dalla fine dell'Ottocento detengono tutte le concessioni delle capitali. Cfr. *Ibidem*, pp. 330-332.

633. Mayalène GUELTON, *De la cité-jardin à la cité linéaire. Georges Benoit-Lévy: parcours d'un propagandiste idéaliste (1903-1939)*, Tesi di Dottorato, relatore François Loyer, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 2008, p. 239. Collins precedentemente indica l'anno 1928. Cfr. COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, cit., p. 46.



193. Alcune residenze della Ciudad Lineal negli anni XXX del Novecento (APCMU, Vistas, 1931).



1913 e in seguito, il francese traduce<sup>634</sup> la relazione presentata dalla *Compañía Madrileña de Urbanización* in quell'occasione, aprendo un canale preferenziale di divulgazione nei paesi francofoni. Tra i lettori più degni di nota vi è una personalità che spicca notevolmente sulle altre: non ancora trentenne, Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965) legge gli scritti di Benoit-Lévy che riportano l'idea di Soria y Mata e appunta alcuni schizzi riassuntivi che, ancora oggi, sono conservati alla *Fondation Le Corbusier*<sup>635</sup>.

Hilarión González del Castillo si serve di un atteggiamento più diplomatico per far conoscere la Ciudad Lineal all'estero, illustrando pregi e difetti che si propone di migliorare. Tra il 1920 e il 1921<sup>636</sup> collabora con Edith Elmer Wood all'articolo pubblicato su "The Journal of American Institute of Architects"<sup>637</sup> permettendo alla città lineare di "sbarcare" oltre oceano. Successivamente, nella seconda metà degli anni venti González del Castillo cerca di coltivare un rapporto diretto con Charles Benjamin Purdom arrivando a proporre nel 1930<sup>638</sup> di collegare le città satelliti costruite dalla *Garden Cities and Town Planning Association* per i dintorni di Londra con una rete di città giardino lineari. Un'idea che non è presa in considerazione, ma che denuncia la caparbia volontà di González del Castillo di adattare il progetto di Soria a una formula costruttiva vincente.

Questi anni precedenti alla guerra civile spagnola sembrano assicurare la tanto ambita affermazione e, dopo aver fatto circolare fotografie, progetti o tenuto conferenze in Spagna e all'estero, la CMU inizia a ricevere degli ospiti.

---

634. Arturo SORIA Y MATA, Georges BENOIT-LEVY, *La cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, École nationale supérieure des Beaux-Arts, Paris 1984.

635. José Ramón ALONSO PEREIRA, *Le Corbusier y la ciudad lineal. A propósito de un doble centenario*, in «LC: Revue de recherches sur Le Corbusier», 3 (2021), pp. 9-26.

636. ADACU, *Edith Elmer Wood Papers 1900-1943*, Box 58, 6.

637. Edith ELMER WOOD, *The Spanish Linear City*, in «The Journal of American Institute of Architects», IX (1921), pp. 169-174.

638. George R. COLLINS, *Linear Planning throughout the World*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 18, 3, October 1959, p. 80.

194. Cartolina illustrante un gruppo di hoteles nella manzana 78 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB026).



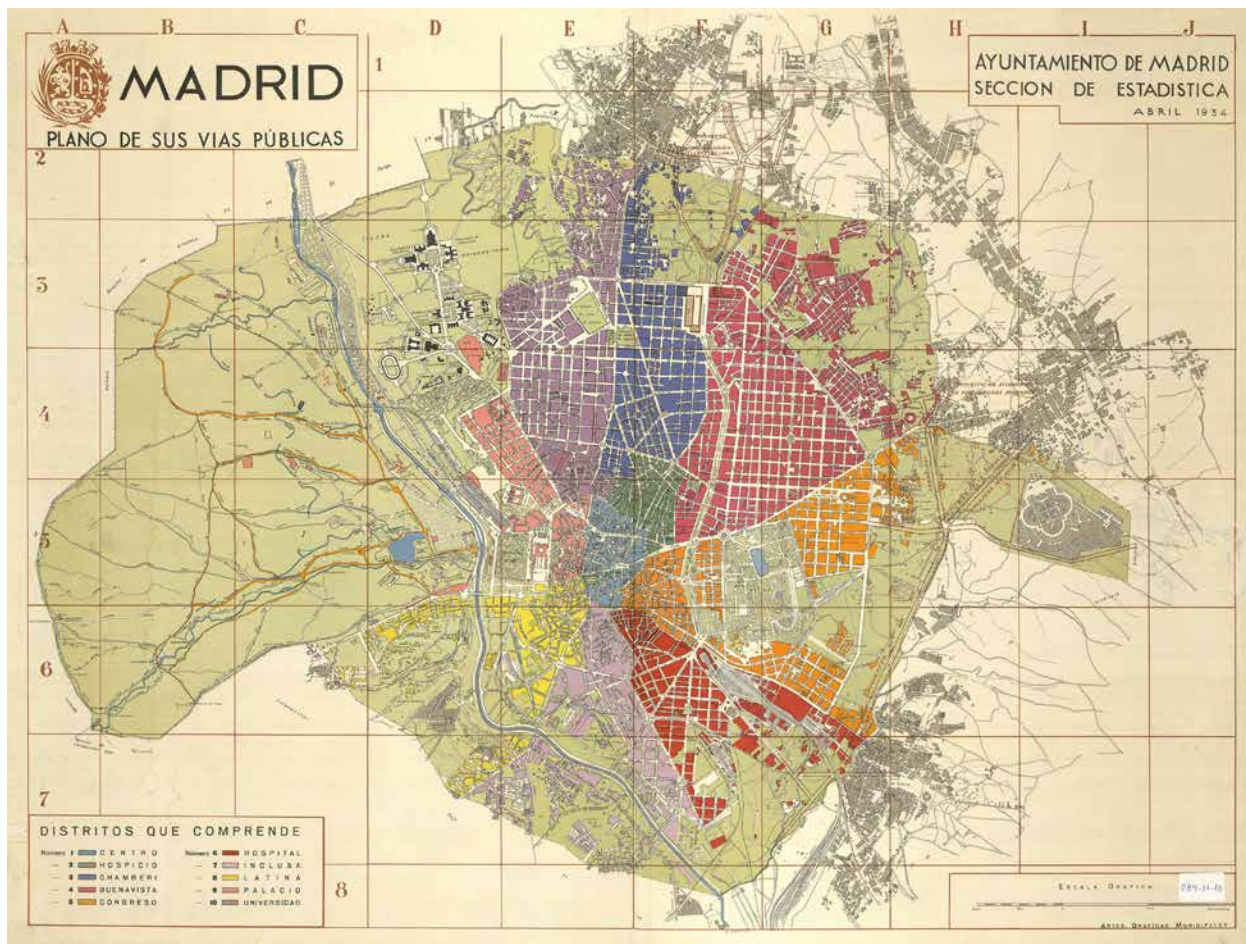
Per esempio, in occasione di una viaggio a Madrid, nel 1930 Henri Descamps – architetto e urbanista, che pubblica regolarmente sulla rivista francese “La Construction Moderne”<sup>639</sup> – decide di visitare la Ciudad Lineal: «*tout n’y atteint, pas la perfection: personnellement, mes préférences vont d’ailleurs à l’habitation collective, il n’en reste pas moins que nous sommes là en présence d’un effort extrêmement remarquable, réalisé en dépit de difficultés de toutes sortes par la volonté d’un homme énergique*»<sup>640</sup>. Henri Descamps considera Soria y Mata un *précurseur* e, come tutti i precursori, vittima dell’indifferenza e dell’ostilità dei suoi contemporanei. Il pionieristico progetto di *ferrocarril-tranvía subterráneo* (1892), un prototipo di metropolitana che anticipa i ben più famosi piani di Parigi, Budapest e Londra, secondo Descamps, non è appoggiato dalla pubblica amministrazione per la sua intrinseca volontà di supportare lo sviluppo sistematico dei *pueblos* del circondario di Madrid attraverso la capillarità e la frequenza dei trasporti. Nell’opinione dell’autore, gli enti pubblici più che non ritenere il progetto all’altezza, non sono interessati a queste date ai problemi della periferia; la lentezza della macchina burocratica è colpita dall’apatia ed estesa fino al punto in cui non sarebbe stato più possibile realizzare il progetto perché ormai obsoleto.

La testimonianza di Descamps, inoltre, mette in luce la presenza di *enclave* all’interno del progetto linealista. Si tratta di gruppi di edifici talvolta difficili da distinguere da quelli costruiti dalla CMU. Alcuni proprietari, i cui terreni sono stati coinvolti dall’originale piano generale, a fine Ottocento avevano negato la vendita dei propri possedimenti; mentre altri, dopo i successi degli anni ’20 del secolo successivo, vorrebbero cederli a più di trent’anni dall’inizio dell’attività a un prezzo maggiore approfittando delle opere infrastrutturali portate avanti dalla *Compañía Madrileña de Urbanización*.

---

639. Henri DESCAMPS, *La Cité linéaire de Madrid*, in «La construction moderne», 45/19 (9 febbraio 1930), pp. 285-289.

640. Ibidem.



195. Sección Estadística del Ayuntamiento de Madrid, Madrid: plano de sus vías públicas, Imprenta de las Artes Gráficas Municipales, 1934 (AVM, signatura PLA 0,89-31-10).

La Ciudad Lineal, «une route pour conquérir l'espace»<sup>641</sup> che si sviluppa come un nastro nei dintorni di Madrid [Fig. 195], non ha mai beneficiato del supporto statale o municipale, nemmeno quando ha cercato di opporsi alla speculazione fondiaria. La CMU ha comprato i terreni priva della concessione del governo spagnolo della dichiarazione di pubblica utilità e in modo indipendente, senza sussidi o agevolazioni<sup>642</sup>, ha urbanizzato secondo il principio della bassa densità abitativa l'arido territorio prescelto. Il progetto ha attirato, in un secondo momento, l'attenzione di impiegati, piccoli borghesi, operai «*avidos de vie familiale et de grand air*»<sup>643</sup>, ma privi del denaro necessario a costruire edifici notevoli. Se l'aspetto diffuso delle diverse architetture della Ciudad Lineal, ha sempre risentito dell'esiguo capitale societario e delle limitate possibilità degli acquirenti, la componente vegetale è riconosciuta da Descamps come il più significativo pregio dell'opera. A queste date, sono ancora in vigore alcune disposizioni accessorie del progetto linealista che impediscono la monopolizzazione dei terreni nelle mani di pochi speculatori che vorrebbero cambiare il carattere della città lineare, ormai in procinto di essere eclissata dagli interessi economici degli eredi dell'opera di Soria y Mata.

641. Ibidem.

642. All'interno dei terreni dell'azienda, tuttavia, i singoli proprietari possono beneficiare dei sussidi garantiti dalla *Ley de Casas Baratas* del 1911.

643. DESCAMPS, *La Cité linéaire de Madrid*, cit., p. 287.

I figli Luis e Arturo Soria Hernández, in particolare, si dedicano alla politica e non perdono l'abitudine, ormai consolidata, di partecipare a grandi eventi internazionali<sup>644</sup> in materia di architettura e urbanistica, ma nonostante i caparbi tentativi di riconoscimento e affermazione non otterranno risultati diversi da quelli del padre [Fig. 196].

Rispetto alle indicazioni dello statuto<sup>645</sup> della *Compañía Madrileña de Urbanización*, negli anni venti del '900 l'impresa si dedica in particolare alle due attività commerciali principali – lo sviluppo delle linee ferrotranviarie e la costruzione di case – allontanandosi<sup>646</sup> progressivamente dalla teoria di urbanizzazione definita dal fondatore. Non solo, la direzione dell'azienda di famiglia è criticata<sup>647</sup> dall'ex segretario Luis Soria y Hernández che, non approvando la gestione dei tre fratelli minori, chiede una maggiore trasparenza e scelte più lungimiranti: serve curare la manutenzione delle linee e degli edifici di proprietà della CMU ed è indispensabile un nuovo sistema di compenso dei consiglieri che sia proporzionale agli introiti ottenuti. Luis Soria y Hernández capisce per primo che la società paterna è, ormai, molto più interessata al guadagno degli azionisti che non alla realizzazione di un modo di vivere più sano e virtuoso. Le proposte di Luis Soria sono respinte dalla *Junta General de Accionistas*.

Le scelte dell'amministrazione della CMU, noncurante dei suggerimenti del maggiore dei fratelli Soria, e alcuni fattori esterni sanciscono la crisi degli anni trenta. Lo sviluppo di altre forme di trasporto pubblico, come gli autobus, preannuncia la dismissione delle linee ferrotranviarie, mentre le proteste di alcune categorie di lavoratori innescano altri meccanismi nefasti. Lo sciopero dei tipografi nel 1931 conduce alla soppressione dell'organo propagandistico della CMU: "La Ciudad Lineal" è pubblicata per l'ultima volta il 10 dicembre del 1931<sup>648</sup>, mentre gli operai delle linee ferrotranviarie che scioperano per ottenere migliori condizioni contrattuali, sono allontanati dall'azienda. Il *modus operandi*, già adottato in passato dal *leader* Arturo Soria y Mata, è replicato dalla nuova amministrazione; i tempi, però, sono cambiati e la repressione non fa altro che accentuare la crisi societaria.

All'aumento dei licenziamenti segue la mancanza di mano d'opera, un *deficit* che pregiudica il buon funzionamento e la frequenza delle corse ferrotranviarie; alle proteste dei lavoratori, inoltre, si aggiungono quelle degli abitanti delle aree attraversate dalle linee della CMU che chiedono la revoca delle concessioni.

I profitti vengono così ridotti non solo dalla sospensione dei servizi erogati per mancanza di lavoratori (gli operai in sciopero, per di più, esortano i passeggeri a non pagare il biglietto in segno di protesta), ma anche dalla

---

644. Come i congressi internazionali di Vienna e Berlino, organizzati rispettivamente nel 1926 e nel 1931. COLLINS, *Linear Planning throughout the World*, cit., p. 74.

645. Escritura de Constitución de la Sociedad "Compañía Madrileña de Urbanización", Estatutos, Madrid 3 marzo 1894.

646. Le *barriadas* costruite in questi anni come la Colonia Alfonso XIII a Canillejas si rivelano essere molto più vicine alle caratteristiche dei sobborghi giardino, piuttosto che alle indicazioni di Soria y Mata. Cfr. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit., pp. 380-385; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit., pp. 222-237; LÓPEZ RODRÍGUEZ, *La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador*, cit., p. 334.

647. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador*, cit., p. 335.

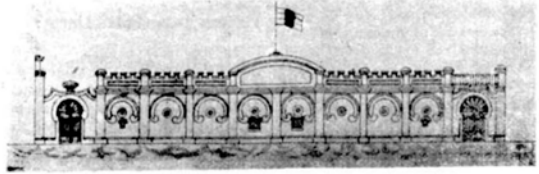
648. *Publicación mensual*, in «La Ciudad Lineal. Revista de urbanización», XXXV, 837, 10/12/1931.



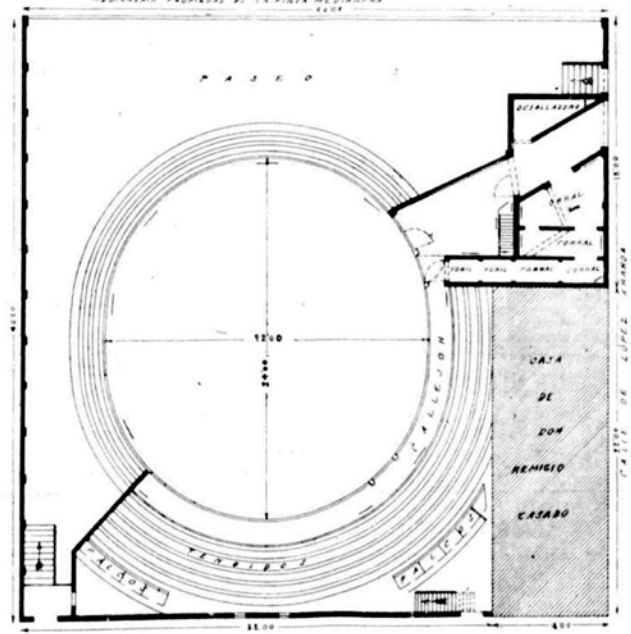
196. Vignetta del "National Housing and Town Planning Council" tenutosi a Madrid il 15 settembre 1924. Le caricature dei partecipanti sono: 1. e 2. Mr. e Miss. Parker; 3. Miss. Norte; 4. e 5. Rose Mary e F. M. Elgood (presidente); 6. Ignacio Peñalver (governatore civile di Madrid); 7. e 8. Miss. e Mr. Monson; 9. e 10. Beatrice e Mr. Sayer; 11. Mr. Wynch; 12. Sr. Garcia (sindaco di Madrid); 13. Dr. Lawrence; 14. Mr. Shepherd; 15. Mayor Rowse; 16. Mr. Nicol; 17. Mr. Smethurst; 18. Carlos Soria; 19. Arturo Soria "secretario y presidente de la Ciudad Lineal e hijos de su fundador"; 20. Mr. Wort; 21. Mr. Forshaw; 22. Mr. Walden; 23. Sir. Frederick Winnicot; 24. Mr. Alderman Cook; 25. Howkins; 26. Mr. Righton; 27. Mr Aldrich (segretario) («Abc», 20/9/1914).

197. Vendita dei terreni e della plaza de toros della Ciudad Lineal («La Ciudad Lineal», XXII, 679, 10 aprile 1918, p. 71).

**FINCA EN VENTA** A PAGAR EN VEINTE AÑOS O EN MENOS TIEMPO SI ASI LO DESEA EL COMPRADOR



**PLAZA DE TOROS DE LA CIUDAD LINEAL.**—Situada en la calle principal, manzana 96



**Precio de la finca, 43.036 pesetas.-Precio del terreno, 11.036 pesetas: Cuota mensual, 48,00 pesetas**  
**Precio de la construcción, 32.000 pesetas.-Primer plazo, 6.400 pesetas**

Cuotas mensuales, incluidos intereses, durante el			
1.º año 208,75 pesetas	5.º año 260,35 pesetas	9.º año 221,90 pesetas	13.º año 183,50 pesetas
2.º id. 289,15	6.º id. 250,75	10.º id. 212,30	14.º id. 173,90
3.º id. 279,55	7.º id. 241,10	11.º id. 202,70	15.º id. 164,25
4.º id. 269,95	8.º id. 231,50	12.º id. 193,10	16.º id. 154,65
			17.º año 145,10 pesetas
			18.º id. 135,45
			19.º id. 125,85
			20.º id. 116,20

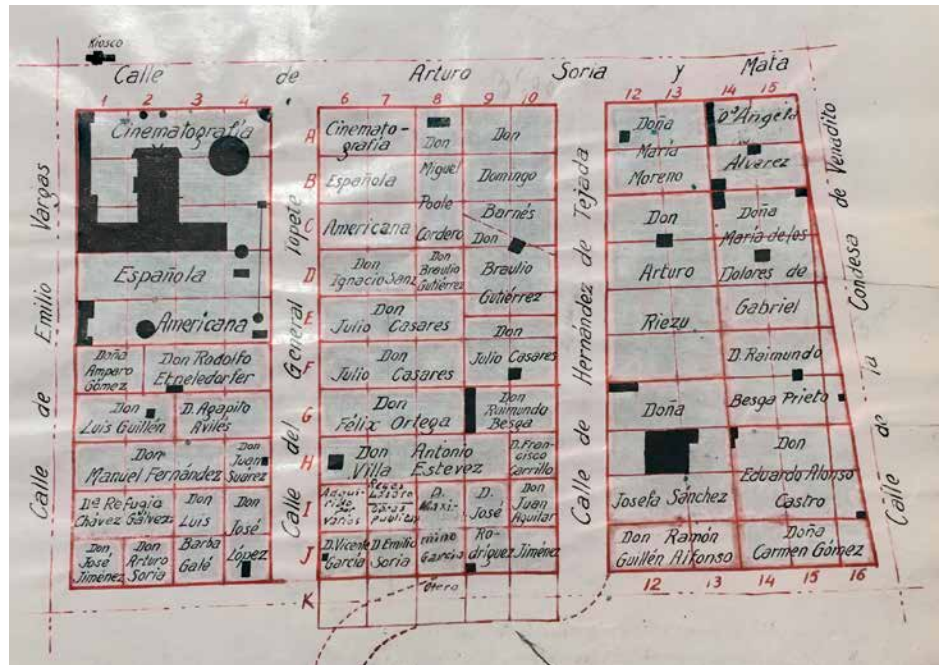
Esta finca podrá terminarse de pagar con valores de la Compañía Madrileña de Urbanización, tan pronto sea firme el convenio propuesto a sus acreedores.

perdita consistente di utenti che volgono lo sguardo verso altri sistemi di trasporto.

Per riuscire a sopravvivere<sup>649</sup>, la *Compañía Madrileña de Urbanización* decide di cedere la gestione del *Parque de Diversiones* alla società di *Cinematografía Española Americana*: gli introiti ottenuti dall'affitto degli immobili destinati al tempo libero assicurano una breve tregua economica alla CMU [Figg. 197-198].

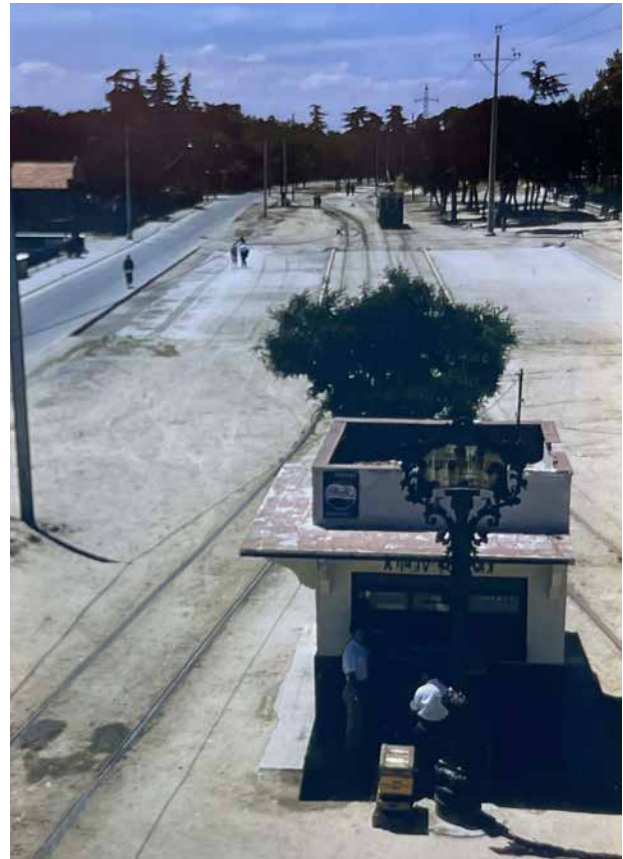
Nel giro di pochissimi anni la situazione finanziaria precipita: a partire dal 1934 è abbandonata una delle attività commerciali principali, la costruzione di abitazioni, e già prima del colpo di Stato del 1936 e il conseguente inizio

649. LÓPEZ RODRÍGUEZ, *La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador*, cit., p. 339-346.



198. Parte della manzana 89 della Ciudad Lineal. In alto a sinistra si vede l'ingombro degli edifici del Parque de Diversiones, costruiti davanti al chiosco arabo della calle principale, ceduti alla società Cinematografía Española Americana (APCMU, Terrenos, post 1931).

199. George Collins, diapositiva di un viaggio a Madrid nel 1958, vista del chiosco davanti all'hotel Rubín (FLCHU, GCCLP, box 11, E021).



200. Martín Santos Yubero,  
fotografia della calle  
di Arturo Soria y Mata,  
1/9/1964 (ES 28079 ARCM  
201.001.23062.2).



della guerra civile spagnola, la CMU inizia a entrare in accordi con altre società di trasporto madrilene perché rilevino le linee e le attrezzature che vertono in un pessimo stato di conservazione. Lo scoppio del conflitto non fa che accelerare il processo “funebre” della *Compañía Madrileña de Urbanización*: dopo la prematura morte di Luis, anche i fratelli Carlos e Arturo Soria y Hernández vengono a mancare negli anni della guerra, l'unico fratello superstite, Emilio, dal 1939 alla direzione dell'azienda di famiglia, nel 1940 si ritira in pensione lasciando le redini a un industriale, Antonio Ferrer Jaén. Entro la fine del 1940, gli azionisti di maggioranza – tra cui la famiglia Soria – vendono in blocco le proprie azioni a membri esterni alla CMU, interessati sia alle linee ferrotranviarie che ai terreni di proprietà della società, sempre più vicini all'espansione urbana di Madrid verso est.

La nuova direzione si dedica al rinnovamento dei materiali e delle attrezzature indispensabili alla messa in moto delle linee, pur con notevoli difficoltà date sia dalle conseguenze della guerra civile spagnola che dal conflitto mondiale. I consistenti lavori di aggiornamento infrastrutturale fanno sì che la CMU possa continuare a gestire autonomamente<sup>650</sup> i propri servizi ai viaggiatori, fino alla fine del 1951.

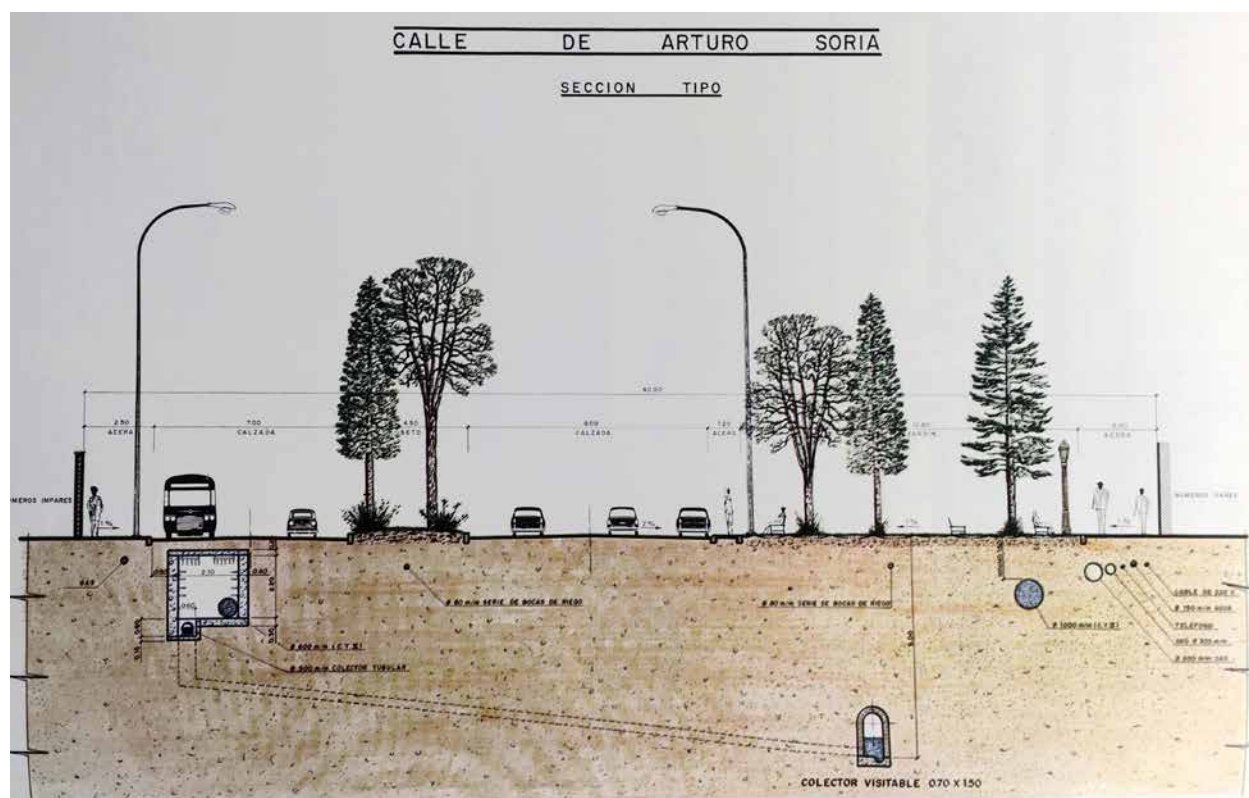
A partire dal 1952 la *Empresa Municipal de Transportes* del Comune di Madrid assorbe la rete ferrotranviaria dell'azienda, nell'ottica di costruire un monopolio del sistema di trasporto pubblico della capitale, superando il meccanismo delle concessioni ottocentesche. Dall'inizio degli anni '60<sup>651</sup> si iniziano a tagliare molti alberi lungo la calle Arturo Soria per evitare di ostacolare la circolazione dei mezzi su gomma [Fig. 200-201]; nel 1966 la CMU cede le ultime proprietà dopo la presentazione del *proyecto de acondicionamiento* curato dalla direzione urbanistica madrilena [Fig. 202].

650. Ibidem, p. 348.

651. Arturo SORIA Y PUIG, *Si Arturo Soria levantara la cabeza*, in «Cambio16», 31, 19/7/1972, p. 14.



201. Martín Santos Yubero, fotografia della calle di Arturo Soria y Mata, 9/9/1971 (ES 28079 ARCM 201.001.27998.008).



202. Ayuntamiento de Madrid, sezione stradale prevista dal Plan General de Ordenación de la Avenida de Arturo Soria (Fernando de Terán, Urbanización de la Calle Arturo Soria en Madrid, in «Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana», 4, 1971, p. 37).



#### **4. ¿Por arte de birlibirloque<sup>652</sup> o por golpe de muerte<sup>653</sup>?**

---

652. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C044. Traduzione: per miracolo.

653. Arturo SORIA Y PUIG, *Historia de la Ciudad Lineal*, in «Hogar y Arquitectura», 66, 1966, p. 22. Traduzione: per colpo di grazia.

Il processo di rivalutazione inizia in un anno preciso: il 1959 segna la riscoperta di questo *urbanismo olvidado*<sup>654</sup> con la pubblicazione di quattro contributi. Questa “riscoperta” si deve in particolare agli studiosi americani attivi sia al Chicago’s Armour Institute of Technology (oggi Illinois Institute of Technology) sia alla Columbia University di New York. Mentre studiosi anglofoni<sup>655</sup> si dedicano alla rilettura critica degli esiti della Ciudad Lineal, gli spagnoli<sup>656</sup> si dimostrano ancora disinteressati all’opera del compatriota. In questo scenario, i lavori di ricerca<sup>657</sup> avviati da George R. Collins<sup>658</sup> hanno un ruolo decisivo grazie alla redazione della prima monografia<sup>659</sup> organica sul tema (1968). A queste date, tuttavia, le indagini – spesso contaminate dalla stampa sensazionalistica – sono ancora a uno stadio embrionale. Soria è spesso consacrato come il primo tra i “pianificatori” ad aver abbandonato il nucleo convenzionale della città, anche se l’opera non è valutata come uno dei numerosi tentativi di progettare la città *altra* o di ampliare la esistente che si diffondono in occidente negli stessi anni. Soria è insignito a torto dell’appellativo di ingegnere e considerato il diretto precursore di numerosi piani urbani novecenteschi, mentre tra errori di traduzione e *spelling*, si considera la Ciudad Lineal un sobborgo giardino. La dicotomia città-giardino inglese e città-lineare spagnola, già dall’inizio del XX secolo, assume un ruolo centrale sia nelle pubblicazioni coeve ai due esperimenti urbani, che nella successiva storiografia<sup>660</sup>. Tuttavia, mentre i linealisti si spendono per affermare la propria originalità e superiorità rispetto alla quasi contemporanea città giardino, l’attenzione degli studiosi rimane focalizzata sul ben più noto tema della *garden city* e non si curano della Ciudad Lineal fino agli anni sessanta del Novecento. Analogamente, i connazionali di Soria iniziano a preoccuparsi della città lineare solo dopo la risonanza internazionale (per esempio da parte di Ludwig Hilberseimer<sup>661</sup> a Chicago nel 1959) e la

654. La citazione arriva dal testo: Jesús CALVO BARRIOS, Ramón GARCÍA HERNÁNDEZ, *Arturo Soria, un urbanismo olvidado*, Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal del Distrito Ciudad Lineal, Madrid 1981.

655. COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, cit., pp. 38-53; COLLINS, *Linear Planning throughout the World*, cit., pp. 74-93; Ivan BOILEAU, *La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid*, in «The Town Planning Review», 30, 3, Oct. 1959, pp. 230-238.

656. AA. VV., *Sesión sobre la Ciudad Lineal*, in «Arquitectura», 11, Nov. 1959, pp. 2-17. Cfr. FL-LCHU, GCCLP, box 04, AC106 e in particolare: Octavio RONCERO, *La Ciudad Lineal, proyecto de urbanización de categoría internacional*, in “Arriba”, 9/5/1963, p. 17; IDEM, *El proyecto completo de la Ciudad Lineal media cincuenta y dos kilómetros de longitud*, in “Arriba”, 10/5/1963, p. 17; ID., *George R. Collins, Catedrático de Historia del Arte de la Universidad de Columbia, de Nueva York, dice: “creo que casi todas las teorías de planificación lineal están inspirada en la de Arturo Soria”*, in “Arriba”, 25/6/1963, p. 5; ID., *Arturo Soria empezó a construir su Ciudad Lineal cuando Le Corbusier tenía siete años de edad*, in “Arriba”, 31/8/1965, p. 19.

657. Dalla primavera 1960, Collins manifesta a Arturo Soria y Espinosa (nipote di Soria y Mata, figlio di Luis Soria y Hernández) l’intenzione di pubblicare un libro in inglese da tradurre in spagnolo perché sia pubblicato dalla casa editrice Revista de Occidente. Il progetto si interrompe perché nell’estate 1960 Collins deve occuparsi del libro su Camillo Sitte (a cui lavora con la moglie, Christiane Crasermann Collins). Collins riprende l’attività in Spagna nel giugno 1963. Cfr. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C004.

658. George R. Collins (1917-1993) è stato professore di storia dell’arte alla Columbia University di New York dal 1946 al 1986; i suoi interessi di ricerca hanno coperto la storia dell’architettura e della città in età contemporanea con particolare attenzione a Antoni Gaudí, Camillo Sitte e lo sviluppo della pianificazione lineare.

659. COLLINS, FLORES, SORIA Y PUIG, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, cit.

660. Cfr. Kenneth FRAMPTON, *Modern Architecture: a critical History*, Fourth Edition Revised, London 1980.

661. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C044, si veda corrispondenza tra George Collins a Ludwig Hilberseimer, febbraio-marzo 1960.

203. Martín Santos  
Yubero, fotografie della  
demolizione di una delle  
case costruite dalla  
CMU a inizio Novecento  
(calle Arturo Soria 127),  
25/7/1974 (ES 28079 ARCM  
201.001.29666.4; ES 28079  
ARCM 201.001.29666.3;  
ES 28079 ARCM  
201.001.29666.11; ES 28079  
ARCM 201.001.29666.5).



204. Costruzione di un tratto della M-30 e demolizione del vecchio ponte Calderón, 1975 (ES 28079 ARCM JOAL0001\_000001).



predisposizione del *proyecto de acondicionamiento* da parte della Municipalità madrilená. I riflettori sul caso sono accesi, infatti, da quello che è definito un *golpe de muerte* (colpo di grazia): la Direzione urbanistica del Comune di Madrid (*Gerencia Municipal de Urbanismo*) definisce un piano per la “ristrutturazione” (1966) del settore interessato dalla *ex Ciudad Lineal* che, di fatto, smantella la quasi totalità del tessuto edilizio costruito all’inizio del secolo [Fig. 203].

Madrid, complice il *boom* economico, cresce a un ritmo sempre più incalzante e, per far fronte alla stringente necessità di nuovi edifici residenziali, la Municipalità opta per la demolizione di un’area altamente degradata in prossimità delle nuove espansioni in favore di edifici multipiano [Fig. 204]. È prevista la ricostruzione della strada e la rapida ricostruzione delle *manzanas* sfruttando l’altezza dei lotti per aumentare la densità abitativa della zona.

L'urbanizzazione dovuta al *boom* economico convoglia sempre più persone nella capitale spagnola (la popolazione raddoppia in circa vent'anni, raggiungendo i 3 milioni nel 1970) e la città deve rispondere rapidamente al bisogno di alloggi. È in quel momento che insorgono alcuni eredi di Soria y Mata che si mobilitano per far firmare un appello ad alcuni importanti personaggi del settore, tra cui George R. Collins. Nello specifico, Arturo Soria y Espinosa, figlio di Luis Soria y Hernández e nipote di Arturo Soria y Mata, incontra<sup>662</sup> Collins durante un viaggio in Cile grazie a una conoscenza comune, Carlo Flores, coautore della monografia del '68 con Collins e Soria y Puig. Christiane Crasemann Collins (1926-2018)<sup>663</sup> ha un ruolo di primordine nella vicenda: nata in Germania, cresciuta in Cile con la famiglia, ottiene il suo *bachelor degree* in storia dell'arte al Carleton College in Northfield (Minnesota) e successivamente si laurea in storia dell'arte e scienze librerie alla Columbia University, dove incontra George Collins, suo marito. Christiane Crasemann Collins conosce tre lingue e oltre a tradurre per il consorte la corrispondenza con spagnoli e tedeschi, grazie ai suoi studi collabora attivamente nella stesura di alcuni testi<sup>664</sup>. Con il suo aiuto, Soria y Espinosa e Collins coltivano il loro rapporto epistolare da cui emerge una visione piuttosto distorta della realtà. Il nipote del fondatore della Ciudad Lineal accusa la CMU di aver incentivato gli interessi speculativi della Municipalità madrilenà e interpreta il piano come un'azione fascista.

*«Creo que este es el momento de tu deseada, conveniente y necesaria intervención. Como estoy seguro de la eficacia y trascendencia de la misma y no solo en el aspecto directo de la C.L. y su secuestro y arrasamiento, sino en el ámbito nacional, pues el que a los 30 años de ilimitada arbitrariedad y violencia fascista se planteó es caso de la C.L. arrasada principalmente por su Ayuntamiento al servicio de grupos especuladores, podrá servir para que, tras esta acusación formal sobre un caso tan notorio y visible, reverdezcan otras acusaciones sobre muchísimos desmanes cometidos en personas e instituciones liberales y hostiles al fascismo»<sup>665</sup>.*

Soria y Espinosa chiede l'intervento di Collins, anche se il primo manifesto è firmato principalmente da esponenti spagnoli<sup>666</sup> e cileni<sup>667</sup>. I toni sostenuti dall'erede del fondatore della città lineare sono accusatori e taglienti:

---

662. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C011, lettera da Arturo Soria Espinosa a George Collins del 2 febbraio 1966. NB: Carlos Carvajal, architetto e ispettore generale dell'architettura di Santiago del Cile, è uno dei professionisti più interessati all'opera linealista.

663. Sam ROBERTS, *Christiane Collins, Scholar Who Fought a Columbia Gym, Dies at 92*, in «The New York Times», 8/5/2018.

664. Cfr. Christiane CRASEMANN COLLINS, George R. COLLINS, *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, Phaidon, London 1965.

665. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 2 febbraio 1966.

666. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC074: *En defensa de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 30/9/1969; cfr. *Presente y futuro de la Ciudad Lineal de Madrid*, «Hogar y Arquitectura», sept.-oct. 1966, pp. 32-33. Tra le firme sulla petizione si evidenziano solo due personalità internazionali (Georges Benoit-Levy e George Collins) e alcuni affermati architetti spagnoli: Oriol Bohigas, José Antonio Corrales, J. A. Fernández Ordóñez, Carlos Ferrán, Miguel Fisac, Carlos Flores, J. M. García de Paredes, A. González Amezcua, J. L. Iñiguez de Onzoño, Alejandro de la Sota, David Mackay, Eduardo Mangada, José María Martorell, Carlo de Miguel, Antonio Miró, José Rafael Moneo, Julián Peña, Germán Rodríguez Aria, J. F. Sáenz de Oiza, José María Sostres, Antonio Vallejo Alvarez, Antonio Vázquez de Castro, Ramón Vázquez Molezun.

667. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC073.

Arturo Soria y Espinosa condanna<sup>668</sup> i poteri pubblici e arriva a chiedere un risarcimento<sup>669</sup> di 100 milioni di pesetas dell'epoca<sup>670</sup>.

L'eco della denuncia sulle testate spagnole è notevole: quasi tutti<sup>671</sup> evidenziano con titoli sensazionalistici l'abuso nella vicenda. Raramente<sup>672</sup> qualcuno sottolinea la verità dei fatti, ovvero che le compravendite tra i Soria, la CMU e la Municipalità sono avvenute nel pieno della legalità. La trattativa tra Ayuntamiento e CMU inizia<sup>673</sup> nel 1951 per poi arenarsi fino al 1966 quando subentra la *Inmobiliaria Hispano-Alemana* che compra 130.000 metri quadrati di terreno per 5.023.924 pesetas. Soria y Espinosa è l'unico erede ancora proprietario di un lotto pari a 8.940 metri quadrati.

Nell'estate del '66<sup>674</sup>, dopo un soggiorno madrileno, Collins si dimostra pronto a fare la sua parte per proteggere ciò che resta del progetto: «*the interest in the [linear] system is spreading like wildfire and we must act soon to save the work of the abuelo*».

Una volta predisposta la petizione da parte Arturo Soria y Espinosa<sup>675</sup>, Collins si offre<sup>676</sup> di divulgarla tra alcuni dei più rinomati e influenti esperti di architettura e urbanistica del secolo scorso tra cui Nikolaus Pevsner, Ludwig Hilberseimer, Lewis Mumford, Kevin Lynch, Reginald Malcolmson, Alison and Peter Smithson, Kenzo Tange, Reyner Banham, gli Archigram, Giancarlo de Carlo. Collins suggerisce<sup>677</sup> anche di non limitarsi a pubblicare il manifesto in area spagnola, ma di diffonderlo su riviste americane come "Forum & Progressive Architecture" e di non dimenticare di coinvolgere gli autori di alcuni contributi recentemente apparsi in Spagna (Fernando de Terán)<sup>678</sup>

---

668. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C010, lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 1° febbraio 1968.

669. La causa va avanti per diversi anni e ancora nel 1971 i Soria continuano a presentare delle azioni legali. Cfr. FLLCHU, GCCLP, Box 8, C016.

670. Secondo i dati riportati da Paxti FERNÁNDEZ, *Así eran los coches cuando una caña costaba 3 pesetas*, in «ABC», 21/5/2018, 100 milioni di pesetas del 1968 oggi sarebbero circa 600.000 euro. Il salario minimo dell'epoca era di 3060 pesetas al mese, 18,4 euro di oggi.

671. FLLCHU, TGCCLP, box 04, AC106: A. GONZÁLEZ AMÉZQUETA, *Arturo Soria y su Ciudad Lineal*, in «Arriba», 13/3/1966, p. 36; IDEM, *Ciudades concéntricas y ciudades lineales*, in «Arriba», 20/3/1966, p. 33. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC103: Europa Press, *¿Golpe de muerte a la Ciudad Lineal?*, in «Madrid», 18/10/1966; *En Defensa de la Ciudad Lineal*, in «La Vanguardia Española», 19/10/1966; Rafael LÓPEZ IZQUIERDO, *Debe conservarse la Ciudad Lineal*, in «Alcajar», 19/10/1966. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC102: M. G. M., *La Calle de Arturo Soria se convertirá en una importante vía arterial en sentido Norte-Sur*, in «Madrid», 28/11/1966. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC101: F. CASTAN CEREZUELA, *¿Se respetarán las servidumbres establecidas en los terrenos de la Ciudad Lineal?*, in «Madrid», 1/12/1966, in FLLCHU, GCCLP, box 04, AC101.

672. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC100: J. de F., *Puntualizaciones en torno a la Ciudad Lineal*, in «Madrid», 8/12/1966, p. 12.

673. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC090: *La gerencia municipal adquirió recientemente los terrenos de la calle Arturo Soria (Ciudad Lineal), por unos cinco millones de pesetas*, in «ABC», 9/5/1967, p. 53.

674. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di George Collins a Arturo Soria Espinosa del 12 agosto 1966.

675. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 26 agosto 1966.

676. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di George Collins a Arturo Soria Espinosa del 5 settembre 1966; C012 lettera di George Collins a Arturo Soria Espinosa del 7 gennaio 1967.

677. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di George Collins a Arturo Soria Espinosa del 5 settembre 1966; Cfr. C012 lettera di George Collins a Arturo Soria Espinosa del 22 maggio 1967.

678. Fernando DE TERÁN, *Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria*, in «Arquitectura», 1964.



come altrove (Ivan Boileau)<sup>679</sup>. L'iniziativa di Collins, tuttavia rimane sulla carta, appartenente<sup>680</sup> per ragioni politiche. Soria y Espinosa, nello specifico, riconosce un riverbero del potere franchista nel «*secuestro y destrucción de la Ciudad Lineal*»<sup>681</sup>, vittima dell'oppressione fascista che incentiva la speculazione edilizia celandola sotto il nome di urbanistica. A fronte delle note conseguenze del regime dittatoriale di Francisco Franco (1939-1975), non è stato possibile al momento individuare puntuali considerazioni o prese di posizione dei confronti della demolizione dell'opera soriana. In Spagna, né De Terán né Josep Antoni Codera sottoscrivono<sup>682</sup> il documento, per discrepanze professionali con alcuni firmatari, mentre Arturo Soria y Puig continua l'attività intrapresa dal padre per denunciare<sup>683</sup> i fatti su testate nazionali, ma non è il solo<sup>684</sup>, anche se con un taglio più meno divulgativo o accusatorio. Nel 1969, dopo la pubblicazione della monografia di Collins, Flores, Soria y Puig, la stampa generalista sembra accogliere posizioni<sup>685</sup> pro o contro l'iniziativa municipale da 108 milioni di pesetas e a riportarne<sup>686</sup> i dettagli; mentre alcuni studiosi<sup>687</sup> approfondiscono una

---

679. BOILEAU, *La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid*, cit.

680. FLLCHU, GCCLP, box 8, C011, lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 7 ottobre 1966.

681. FLLCHU, GCCLP, box 8, C012 lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 3 gennaio 1967.

682. FLLCHU, GCCLP, box 8, C012, lettera di Arturo Soria Espinosa a George Collins del 23 giugno 1967.

683. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC094: Arturo SORIA Y PUIG, *Urbanismo, ciudad lineal y especulación*, in «Mundo Social», 15/3/1967, XIII, 142, pp. 25-29. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC085: IDEM, *La Ciudad Lineal: Don Arturo Soria y Puig ha dirigido a nuestro director la siguiente carta*, in «Madrid», 28/10/1967. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC070: Arturo SORIA Y PUIG, *La Ciudad Lineal: forma y marco urbano*, in «Triunfo», n. 452, 30/1/1971, p. pp. 26-21; IDEM, *¿Quiénes dictan los planes de urbanismo?*, in «Triunfo», n. 453, 6/2/1971, p. pp. 16-21.

684. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC088: Enrique BADOSA, *Un mecenas contra la especulación*, in «Noticiero Universal de Barcelona», 5/1967. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC091: Arturo Soria reclama cientos de millones a la Compañía Madrileña de Urbanización, como heredero directo del creador de la Ciudad Lineal, in «Madrid», 5/5/1967, p. 11. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC084: *En la futura urbanización de la Ciudad Lineal se mantendrá el espíritu del precursor, Don Arturo Soria*, in «ABC», 20/1/1968, p. 57. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC083: *Ideas sobre la Ciudad Lineal en 1882 y la salud de los madrileños*, in «Madrid», 27/1/1968. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC082: *La forma de una ciudad es, o debe ser, forma derivada de las necesidades de la locomoción*, in «Informaciones», 30/4/1968. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC081: José DE CASTRO ARINES, *Ciudad Lineal: olvidada en España, copiada en el mundo*. *Resonancia Internacional*, in «Informaciones», 2/5/1968.

685. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC073: J. R. ALFARO, *Se va a restaurar la Ciudad Lineal* in «Hoja de Lunes», 21/7/1969; *Se pide que la Ciudad Lineal sea respetada*, in «La Vanguardia», 21/8/1969; *Nueva protesta ante la amenaza de destrucción de la Ciudad Lineal*, in «La Vanguardia», 31/8/1969; *Urbanistas chilenos piden que no desaparezca la Ciudad Lineal*, in «Madrid», 21/8/1969; *Respecto para la Ciudad Lineal en lugar de destrucción*, in «Nuevo Diario», 21/8/1969, p. 12; *Nueva declaración a favor de la Ciudad Lineal*, in «Madrid», 1/9/1969, p. 11; *En defensa de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 30/9/1969, p. 19. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC067: Bernardo DE ARRIZABALAGA, *La Ciudad Lineal víctima de la especulación*, in «ABC», 28/7/1970, p. 41. Cfr. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC069: Arturo Soria contra el plan de ordenación de "Arturo Soria", e F.G., *Escrito de oposición al plan de ordenación de la Ciudad Lineal*, in «Informaciones», 26/6/1970, pp. 1, 19; *Arturo Soria se opone al plan de ordenación de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 26/6/1970, p. 52. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC068: *La protesta de Arturo Soria*, in «SP», 2/7/1970, pp. 20-21.

686. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC074: Julio TRENAS, *La Ciudad Lineal*, in «La Vanguardia española», 4/9/1969, p. 6. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC069: Mario GONZÁLEZ MOLINA, *El Plan de Ordenación de la Ciudad Lineal: afecta a 400 hectáreas situada en la zona de mejor provenir de la Capital*, in «Madrid crónica de la Ciudad», 2/3/1970; *Ordenación de Ciudad Lineal*, in «Información de Madrid», 4/3/1970, p. 21; *Mentidero de la villa*, in «ABC», 17/3/1970, p. 50. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC066: José de CASTRO ARINES, *Arturo Soria cincuenta años después*, in «ABC», 1/12/1971. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC065: *La nueva urbanización de Arturo Soria*, Reportaje gráfico de M. Sanz Bermejo, in «ABC», 2/6/1971.

687. Cfr. Fernando DE TERÁN, *La Ciudad Lineal. Antecedente de un urbanismo actual*, «Cuadernos Ciencia Nueva», Madrid 1968; IDEM, *Urbanización de la Calle Arturo Soria, en Madrid*, in

rilettura critica. Nonostante le convinte proteste dei Soria, tuttavia, iniziano ad apparire – non solo<sup>688</sup> in Spagna – quali siano alcune delle ragioni del fallimento del prototipo:

«La Ciudad Lineal sufrió la broma de los bromistas, quizás la metieron en la cárcel de papel de un bromero y soportó eso tan estéril de la risa estúpida. Aunque fue terminada no fue acabada. Las dos calles laterales se arruinaron y solo una mereció que al Ayuntamiento la cuidara un tanto. El tranvía envejeció con su perra gorda de trole y los hoteles se desconcharon mientras que el parque parece que fue convertido en algo industrial, no sé si estudio cinematográfico. La Ciudad Lineal es una de la vergüenza de la Villa [...]»<sup>689</sup>.

«La primitiva concepción urbana, más intuitiva que razonada, tendrá que sufrir una remodelación de vías y estructuras laterales, de acuerdo con la actual valoración del suelo y de la edificación. Una cosa, en tanto, permanece: la vía central, esa arteria que da Chamartín a la carretera de Aragón (hoy calle de Alcalá) fue eje de la Ciudad Lineal soñada por don Arturo y del que será uno de los mejores ensanches de Madrid»<sup>690</sup>.

Il *proyecto de ordenación* si impegna, pur con risultati formali differenti, a rispettare l'idea originale aggiornando il settore attraverso la costruzione di alcuni imprescindibili infrastrutture<sup>691</sup>: gallerie di servizio, fognature e canalizzazioni, oltre alla pavimentazione di marciapiedi e strade. Le polemiche proseguono<sup>692</sup>: mentre fino al 1972, nella Ciudad Lineal si potevano costruire solo case isolate, ora il nuovo piano<sup>693</sup> è una sorta di *magog/verdugo* (magog/boia) colpevole di trasformare *por arte de birlibirloque* (per miracolo) le abitazioni linealiste in palazzi multipiano. Queste affermazioni lasciano trasparire una realtà piuttosto parziale: dalle cronache e dalle fotografie dell'epoca è possibile riconoscere un settore urbano già in punto di morte – per voler mantenere le stesse metafore – e, forse, rianimato dall'investimento pubblico [Figg. 205-206]. Ciò non toglie che la ristrutturazione urbanistica sia stata predisposta priva dell'iniziale progetto di conoscenza dell'area, attitudine non eccezionale né per gli anni '60 né tanto meno per molti progetti contemporanei.

*«When the planners and the renewers came to give them light, air, open space and safe and sanitary standardized habitations, they fought them. They stopped the renewers and blocked the roadbuilders, and in many cases they were right. But they were not all right, or right without*

---

«Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana», 1971, pp. 31-37; NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal de Soria y Mata*, cit., pp. 49-58.

688. Marco DEZZI BARDESCHI, *Soria y Mata e il lottizzo lineare su grande scala*, in «Necropoli», anno I/n. 1 (feb. 1969), pp. 39-43.

689. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC069: Luis DE ARMIÑÁN, *La Ciudad Lineal va a ser urbanizada*, in «Diario de Barcelona», 1/3/1970.

690. FLLCHU, GCCLP, box 04, AC066: Juan Antonio CABEZAS, *Otra obra en marcha: Arturo Soria*, in «ABC», 1/2/1971, p. 41. Cfr. *Sera conservada la estructura física de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 2/2/1971, p. 37.

691. J.R. ALFARO, *Doscientos millones para las primeras obras de urbanización de Arturo Soria*, in «Hoja del lunes», 1681, 28/6/1971, in FLLCHU, GCCLP, box 04, AC064.

692. *El nieto de Arturo Soria no está conforme con el destino que se pretende dar a todo el entorno de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 26/10/1972, pp. 51-53; *La Ciudad Lineal: nueva vía y problema de urbanismo*, in «Informaciones», 30/10/1972, p. 21; Arturo SORIA Y PUIG, *La "Ciudad Lineal"*, in «Sábado Gráfico», 807, 18/11/1972, pp. 7-9;

693. Fernando RAMÓN, *La Ciudad Lineal ya no Existe. Ejecución de una sentencia urbanística*, in «CAU: Construcción Arquitectura Urbanismo», 64, 1980, pp. 24-26.

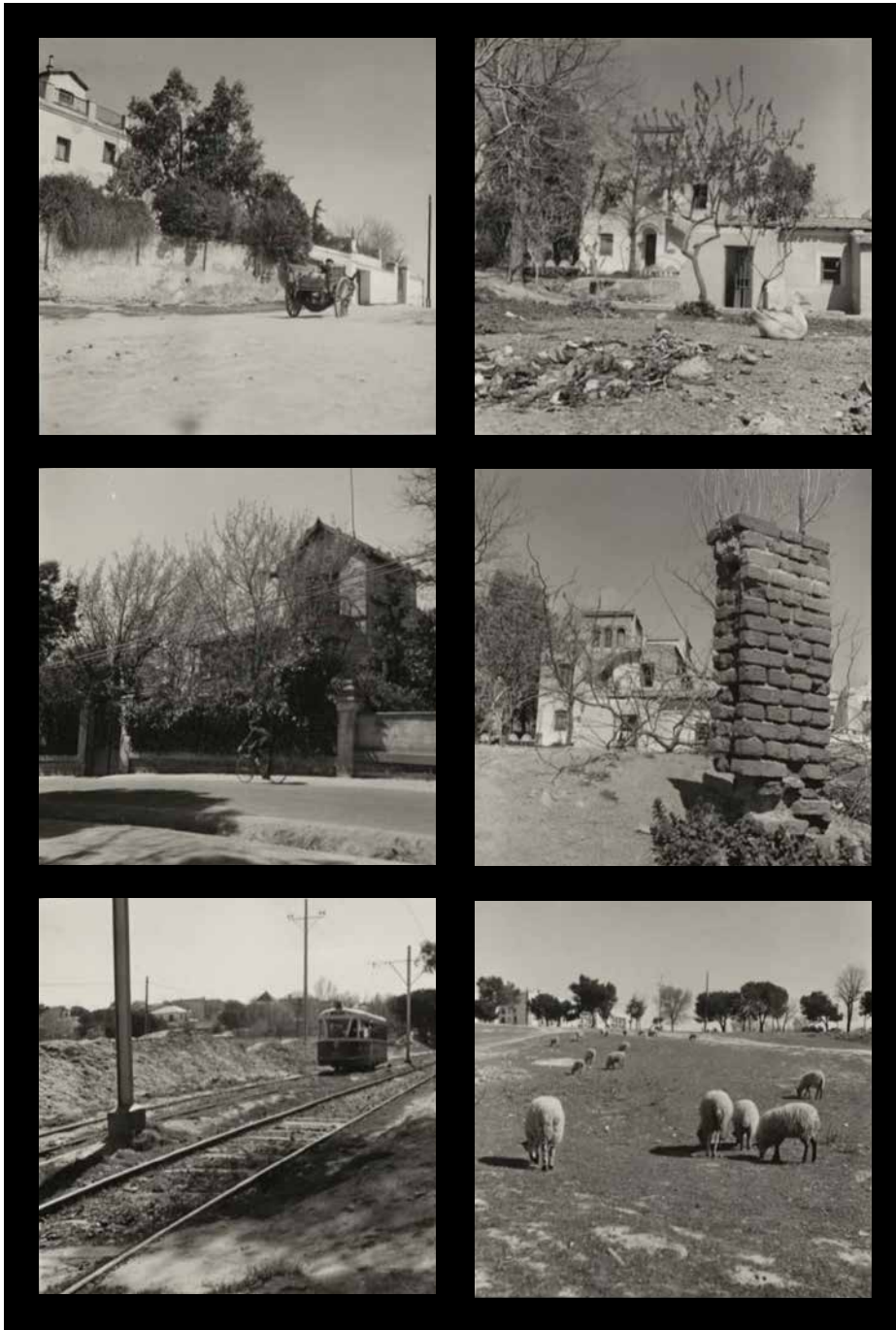
*reservation. Theirs was an emergency reaction to the insensitive forces unleashed in the game of change or progress and the hideous destruction of urban values that those changes brought. It was a desperate attempt to save the status quo. Whatever urban values have been saved - and they must be saved- the status quo, unfortunately and inelegantly, is not so hot. There is no camouflaging the deterioration of urban housing, the inadequacy of urban transportation and circulation, the tragedy of the slums and the failure of education. None of this can be rationalized by nostalgia, rugged individualism, or the mystique of some brand of modern urban romanticism. Romantic the city is, and romantic it must remain, but it is also a chamber of horrors for so many. No matter how we feel about the record to date, we need the roads. We need the housing. We need the schools, the industry and the offices buildings. But we do not need them in the conventional, city-destroying form that has forced so many thinking and feeling citizens to the barricades. If we stop fighting long enough, however, we may even see that some of the things we are fighting may carry the seeds of salvation. In the super road, the city-as-a-buildings, even in the gigantism that we have learned to dread and deplore, may be answers to our problems and challenging solutions to the modern urban dilemma. These may be the tools that we need to use creatively»<sup>694</sup>.*

Dieci anni più tardi la figura di Arturo Soria y Mata è riscattata una volta per tutte e dal 1981 è avviata una stagione di studi<sup>695</sup>, ormai consolidati, che sono diventati i principali riferimenti sul tema.

---

694. Ada Louise HUXTABLE, *How to Build a City, if You Can*, in «The New York Times», 12/3/1967:

695. FLLCHU, GCCLP, box 08, C020: "Homenaje a Arturo Soria y Mata en el centenario del nacimiento de la idea de la Ciudad Lineal" (22-26/11/1982, Escuela Técnica superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos e Universidad Politécnica de Madrid). BRANDIS GARCÍA, MAS HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización*, cit., pp. 41-76; DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*, cit.; MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, cit.; ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, cit.



205. George Collins, alcune foto di un viaggio a Madrid, 1959 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB027).



206. George Collins, alcune foto di un viaggio a Madrid, 1959 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB027).



## **5. Un'eredità (quasi) scomparsa**

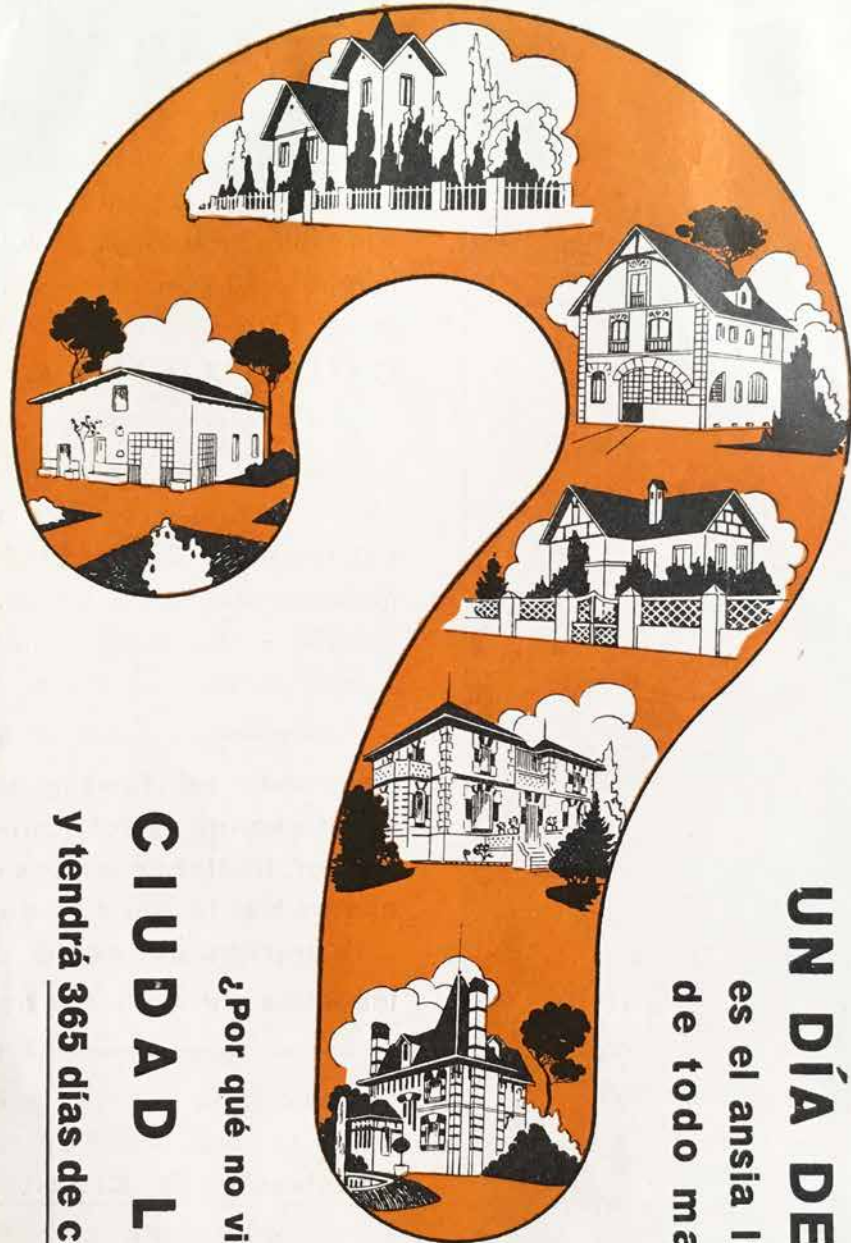
Nonostante l'abilità della *Compañía Madrileña de Urbanización* di adeguarsi alle nuove necessità della seconda metà del Novecento e di svolgere tutt'oggi la propria attività immobiliare a Madrid, il progetto di Ciudad Lineal, invece, non è sopravvissuto, se non nella trama urbana. Le ragioni sono diverse e, forse, sono da ricercare *in primis* nella dialettica adottata dal fondatore della società: Arturo Soria y Mata con le sue rigide opinioni e commenti diretti non ha di certo saputo coltivare un solido rapporto con gli enti pubblici che avrebbero potuto supportarlo. La sua personalità controversa e autoritaria gli ha permesso di convincere un numero sufficiente di azionisti per riuscire ad avviare l'impresa commerciale permeata di valori morali, ma non di imbastire un modello imprenditoriale a lungo termine che potesse sopravvivergli. La CMU negli anni venti del XX secolo è più interessata ai profitti azionari che non alla continuazione dell'opera soriana e le scelte della nuova direzione si dimostrano prive di lungimiranza: la mancanza di cura e, quindi, di costante manutenzione del patrimonio mobile (mezzi di trasporto) e immobile (linee ferrotranviarie e gli edifici) sono tra i primi segnali del fallimento del prototipo.

A differenza di altri esempi europei (come quello inglese), la generazione successiva a quella dell'ideatore non è motivata a perfezionare la teoria per rispondere alle nuove esigenze della società. L'unico interessato a esportare il sistema di urbanizzazione linealista è Hilarión González del Castillo – politico/divulgatore, non imprenditore o professionista –, mentre i figli di Soria lasciano sopravvivere solo uno *slogan* commerciale destinato a eclissarsi [Fig. 207]. Sicuramente anche il contesto nazionale ha influito negativamente sulla continuazione dell'opera: la crisi economica e, maggiormente, lo scoppio della guerra civile cambiano completamente le priorità e le esigenze della società madrileña.

Dal punto di vista teorico, la scelta di preferire la disseminazione tramite *house organ*, invece che attraverso una monografia, si rivela infelice. Soria y Mata del resto è un imprenditore autodidatta che prima di dedicarsi a quella che lui stesso considera la propria opera più importante, ha tentato senza successo di diventare ingegnere; ha prodotto invenzioni utili, ma non rivoluzionarie; ha affrontato la carriera politica abbandonata per frizioni con colleghi e superiori. La poliedricità di Arturo Soria y Mata e il grande spettro di interessi, forse, non avrebbero intaccato la propria credibilità di fronte ai professionisti a lui contemporanei se avesse prediletto una metodologia scientifica e, quindi, autorevole. A oltre quarant'anni dalle prime inchieste sanitarie inglesi e a un paio di decenni dal metodo perfezionato da Cerdá sulla base di un solido apparato documentale e statistico, Arturo Soria e i suoi collaboratori sembrano non aver assimilato nulla della lezione che ha permesso all'urbanistica di affermarsi come disciplina autonoma. Il prototipo di Ciudad Lineal, nonostante la grande diffusione di analisi e rapporti sulle condizioni di vita della popolazione e sull'incidenza del contesto urbano sulle categorie più fragili, rimane il frutto di un'osservazione empirica. In quest'ottica appare in un certo senso logico che la proposta soriana non abbia goduto del successo sperato. La metodologia adottata sembra macchiarsi di arroganza: Arturo Soria y Mata considera la propria intuizione progettuale come perfetta e assoluta, un postulato che non necessita di essere provato o dimostrato.

La scelta di usare un principale organo propagandistico estremamente autoreferenziale ha sicuramente permesso di raggiungere un gran numero di





**UN DÍA DE CAMPO**  
es el ansia liberadora  
de todo madrileño

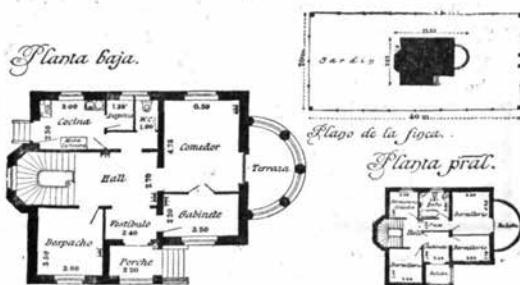
¿Por qué no vive usted en la  
**CIUDAD LINEAL**  
y tendrá 365 días de campo al año?

*Para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín.*

207. Volantino propagandístico della Compañía Madrileña de Urbanización (APCMU, Colección de Impresos, 1930).

208. Progetto di una casa bandito a sorte dalla CMU («La Ciudad Lineal», XXII, 687, 10 dicembre 1918, tra le inserzioni pubblicitarie); una casa costruita sui terreni della CMU («La Ciudad Lineal», XXI, 656, 20 febbraio 1917, p. 758); una fotografia della stessa casa ancora esistente nel barrio di Ciudad Lineal, Madrid (Alice Pozzati, agosto 2020).

Casa de 5.000 DUROS para regalar á los suscritores de la revista LA CIUDAD LINEAL  
SORTEO DE 1.ª CLASE



possibili clienti, ma non si è rivelato il mezzo più opportuno per affermare il processo urbanizzante linealista. Ogni argomento affrontato su “La Ciudad Lineal” è chirurgicamente selezionato e filtrato. La scelta editoriale evidenzia alcuni grandi assenti: per esempio, tra le esperienze analoghe citate spicca la mancanza di una trattazione su la *Cité industrielle* di Tony Garnier, praticamente contemporanea all’opera linealista. Inoltre, i numerosi articoli che illustrano e commentano casi, pubblicazioni, esposizioni, progressi tecnologici nazionali e internazionali sono proposti in chiave più divulgativa che scientifica: gli unici dati evidenziati dalla CMU sono quelli relativi alla propria attività commerciale (numero di edifici costruiti, famiglie insediate, spese sostenute e fatturate). Quello che emerge è una preponderante finalità imprenditoriale, celata dal tono paternalista e dai riferimenti a condivisi valori etici e morali, che più o meno consapevolmente è dimostrata dall’approccio empirico-divulgativo, dalla dialettica adottata e dal taglio editoriale.

Il fatto di essere un’impresa dalla spiccata vocazione immobiliare non è, tuttavia, sinonimo di sfortuna critica. La storia dell’architettura e della città è ricca di esempi in cui l’iniziativa di un imprenditore, un industriale ha garantito efficaci successi commerciali degni di essere ricordati non solo per le doti speculative. Nei casi più emblematici la ricetta vincente sta nell’incaricare un professionista di grido del progetto tecnico immaginato o voluto dal finanziatore. Il sodalizio committente-architetto è un nodo chiave della possibile fortuna critica di un progetto sia a scala architettonica che urbana e chiaramente non è questa la sede più idonea per ripercorrere i tanti casi ben approfonditi dalla storiografia. Per vicinanza cronologica e peculiarità formali o intenti potrebbe essere utile richiamare alcuni esempi: Napoleone Leumann fa del proprio villaggio operaio a Torino un caso da manuale assegnando le redini del progetto a Pietro Fenoglio, mentre Karl Schmidt-Hellerau coinvolge nella progettazione di Hellerau, prima città giardino

tedesca costruita presso Dresda, un buon numero di architetti affermati come Hermann Muthesius e Theodor Fischer. Al contrario di questi esempi, Arturo Soria y Mata tenta inizialmente di coinvolgere un professionista dalle spiccate competenze tecniche nell'amministrazione della *Compañía Madrileña de Urbanización* e nella progettazione della prima città lineare. L'architetto prescelto dall'imprenditore è Mariano Belmás: socio fondatore dell'impresa, *primer apóstol y su propagandista más entusiasta*, consigliere, progettista, interlocutore con gli enti pubblici madrileni, ma anche uno dei primi professionisti che si discosta dalla proposta soriana perché incompatibile con le ormai consolidate norme igienico sanitarie. Negli anni successivi, in più di un'occasione le pagine della rivista "La Ciudad Lineal", ma anche i verbali del consiglio d'amministrazione, palesano la necessità di assumere un architetto tra le fila dei lavoratori della CMU.

Gli appelli sembrano dimostrarsi vani una volta analizzati i numerosi documenti d'archivio individuati durante le ricerche per questo volume: la maggior parte dei progetti edilizi sono firmati da Emilio Vargas, un *delineante*, un disegnatore del *negociado de construcción* che da *encargado de obra*, negli anni, è promosso a *jefe de construcción*.

L'originale idea di urbanizzazione perde col tempo di significato e nei decenni successivi alla morte del direttore Arturo Soria y Mata, i terreni della CMU sono abbandonati a sé stessi, mentre a partire dagli anni cinquanta del Novecento<sup>696</sup>, Madrid comincia a crescere. A più di mezzo secolo di distanza le dinamiche urbane della capitale – e in generale delle metropoli occidentali – sono completamente cambiate e le basi su cui poggiava la proposta linealista non hanno più senso di esistere. Il diffondersi del trasporto privato automobilistico porta alla necessità di avere strade idonee urbane ed extra urbane che possano sostenerlo, mentre il crescente abbandono delle campagne è sintomatico, tra l'altro, del fallimento dell'idea di ruralizzazione delle città. L'urbanistica si è adeguata all'avvento del Movimento Moderno, ha accolto le indicazioni della Carta d'Atene, è stata condizionata dalla Cité Radieuse, si è prestata a demolizioni dettate dai piani di *urban renewal*, per poi dimostrarsi spesso inadatta nel voler risolvere con piani monumentali omnicomprensivi i complessi problemi delle grandi città. All'inizio degli anni sessanta del Novecento è avviata quella revisione critica che evidenzierà la crisi dell'urbanistica "ortodossa"<sup>697</sup>, anche se molte pubbliche amministrazioni in tutto il mondo occidentale non sono ancora pronte ad affrontare gli spunti e gli approcci progettuali messi in luce da addetti ai lavori od osservatori della società.

Per concludere, nel 1972: i terreni della CMU, non più separati da Madrid, sono pronti per essere assorbiti dalla capitale, dai meccanismi di crescita urbana del *boom* economico. L'amministrazione pubblica ha dimenticato l'idea di Arturo Soria y Mata e la *Gerencia Municipal de Urbanismo* definisce il *proyecto de acondicionamiento* che trasformerà per sempre il tessuto edilizio del *barrio* di Ciudad Lineal. A fronte di una manciata di edifici sopravvissuti, l'impronta linealista rimane chiaramente leggibile osservando foto aeree e cartografie. Questa "cicatrice" urbana si fa porta voce di un passato che, a discapito delle demolizioni, continua a suggerire una storia che questo volume ha voluto rileggere criticamente.

696. Cfr. Sergio DEL MOLINO, *La Spagna vuota*, Sellerio, Palermo 2019 (ed. originale: *La España vacía. Viaje por un país que nunca fue*, Turner Noema, Madrid 2016).

697. Cfr. Jane JACOBS, *Città e libertà*, Elèuthera, Milano 2020.



209. Fotografie aeree di un settore della Ciudad Lineal (manzanas 95-100) negli anni '30 del XX secolo (APCMU, Vistas Aéreas, 1931), a metà degli anni '60 (FLLCHU, GCCLP, box 2, AB012) e oggi (Google Earth, 2024).



210. Vista di un settore del barrio e una delle case-tipo costruite dalla Compañía Madrileña di Urbanización (Google Earth, marzo 2022).



211. La stessa casa-tipo indicata nell'immagine 210, oggi sede della Fundación Psico Ballet Maite León in calle Vizconde de los Asilos (Alice Pozzati, agosto 2020).



# **Bibliografia**

## Scritti di Arturo Soria Y Mata

- 1870 *Teodolito Impresor-Automático*, Imprenta de El Correo Militar, Madrid.
- 1879 *Avisador de las Crecidas de los Ríos*, Imprenta de Álvarez Hermanos, Madrid.
- 1882 *La línea recta*, in «El Progreso», II, 301, 27 febbraio, p. 3.  
*Madrid remendado y Madrid nuevo*, in «El Progreso», II, 308, 6 marzo, p. 3.  
*La Ciudad Lineal*, in «El Progreso», II, 342, 10 aprile, p. 2.
- 1883 *La cuestión social y la ciudad lineal*, in «El Progreso», III, 667, 5 marzo, pp. 1-2.
- 1887 *Consideraciones acerca de la situación de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid en mayo del año 1887*, Establecimiento Tipográfico de Ricardo Fe, Madrid.
- 1892 *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*, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- 1894 *Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid por D. Arturo Soria y Mata el día 14 de mayo de 1894, acerca de la nueva arquitectura de las ciudades*, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.  
*Conferencia dada en el Fomento de las Artes acerca de su sistema de urbanización*, Imprenta Juan Cayetano García, Madrid.  
*Nueva arquitectura de las ciudades*, in «Pro Patria», enero, pp. 37-41.
- 1897 *Sr. D. N... N...*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre, p. 1.
- 1898 *Victoria*, in «La Ciudad Lineal», II, 34, 5 ottobre, p. 1.  
*Crisálida y mariposa*, in «La Ciudad Lineal», II, 37, 20 novembre, p. 1.
- 1900 *Teoría de la habitación*, in «La Ciudad Lineal», IV, 88, 5 novembre, p. 1.
- 1901 *Siglo nuevo, vida nueva e Buenas costumbres de la Compañía en el siglo pasado y en el presente*, in «La Ciudad Lineal», V, 92, 5 gennaio, p. 1.



*La concesión del ferrocarril económico de Chamartín al barrio de la Concepción por la calle principal de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 111, 5 ottobre, p. 1.

- 1902 *Sanatorio de la "Ciudad Lineal". Un gran edificio y muchos buenos negocios*, in «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30 aprile, p. 2;  
*Otro proyecto*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30 maggio, p. 7.  
*Consejos*, in «La Ciudad Lineal», VI, 140, 30 settembre, p. 6.
- 1903 *Dos sesiones interesante de la Sociedad de Higiene*, in «La Ciudad Lineal», VII, 157, 20 marzo, pp. 1-3.
- 1904 *Garden-City. La Cité-Jardín*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 211, 20 settembre, p. 1.
- 1908 *¡Victoria!*, in «La Ciudad Lineal», XII, 329, 10 gennaio, p. 566.
- 1912 *Madrid una de las poblaciones más salubres del mundo*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 472, 10 gennaio, pp. 3005-3006.
- 1913 *La Ciudad Lineal en América*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 516, 30 marzo, pp. 101-103.
- 1914 *El automóvil*, in «La Ciudad Lineal», XIX, 559, 10 luglio, p. 194.
- 1921 *Mi última voluntad y mi última palabra*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 712, 10 gennaio, pp. 600-601.

### **Publicazioni della Compañía Madrileña de Urbanización (CMU)**

- 1894 *Compañía Madrileña de Urbanización, La Ciudad Lineal. Antecedentes y datos varios acerca de su construcción*, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- 1897 «La Ciudad Lineal», I, 1, seconda metà di maggio.  
*La vida del campo y la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», I, 3, seconda metà di giugno, p. 1.  
*Construcción de casas sólidas y baratas pagaderas en cien plazos mensuales*, in «La Ciudad Lineal», I, 4, prima metà di luglio, p. 1.  
«La Ciudad Lineal», I, 6, prima metà di agosto, p. 2.  
*Exposición Universal de 1900 e La tracción eléctrica en los tranvías de Madrid*, in «La Ciudad Lineal», I, 8, prima metà di settembre, p. 1.

*Razonamientos Lógicos*, in «La Ciudad Lineal», I, 9, seconda metà di settembre, p. 1.

*Una súplica al Excmo. Señor Ministro de Fomento. Exposición Universal y mercado permanente*, in «La Ciudad Lineal», I, 11, seconda metà di ottobre, p. 3.

«La Ciudad Lineal», I, 12, prima metà di novembre, pp. 1-2.

*Proprio y Ajeno – Exposición Universal de 1900*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre, p. 2.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», I, 13, seconda metà di novembre, p. 2

*Arquitectura racional de las ciudades – axiomas*, in «La Ciudad Lineal», I, 1, número extraordinario, 28 novembre, *La fiesta del Árbol*.

*El Tranvía de las Ventas*, in «La Ciudad Lineal», I, 15, seconda metà di dicembre, pp. 1-2.

1898 *El Tranvía de las Ventas. Su importancia. Influencia de la locomoción fácil y económica en el desarrollo de la ciudad lineal*, II, 18, prima metà di febbraio, p. 1.

*Documentos Importantes. Dirección general de Obras Públicas, aguas*, in «La Ciudad Lineal», II, 20, prima metà di marzo, pp. 1-2.

*Compra del tranvía de Tetuán á Chamartín y Fuencarral*, in «La Ciudad Lineal», II, 21, seconda metà di marzo, p. 1.

«La Ciudad Lineal», II, 22, 5 aprile.

Vicente MuzÁS, *Barrios de obreros*, in «La Ciudad Lineal», II, 23, 20 aprile, pp. 1-2.

«La Ciudad Lineal», II, 25, 20 maggio.

«La Ciudad Lineal», II, 28, 5 luglio.

*Adhesiones á la carta publicada en nuestro número anterior, en la que propone su autor la emisión de 1000 obligaciones de 100 pesetas cada una, pagaderas en veinte mensualidades de 5 pesetas*, in «La Ciudad Lineal», II, 31, 20 agosto, p. 3.

*Circular e Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 33, 20 settembre, pp. 2, 3.

*Nuestras Noticias e Conferencia*, in «La Ciudad Lineal», II, 34, 5 ottobre, p. 1.

*Conferencia de D. Arturo Soria en las oficinas de la estación del tranvía*, in «La Ciudad Lineal», II, 35, 20 ottobre, p. 1.

*Emisión de Pagarés e Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», II, 38, 5 dicembre, pp. 1, 4.

1900 «La Ciudad Lineal», IV, 66, 5 gennaio.

*Junta general Extraordinaria*, in «La Ciudad Lineal», IV, 67, 20 gennaio, p. 1; 68, 5 febbraio, p. 1.

*Nuestra noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 69, 20 febbraio, p. 1.

*Un accionista, alcalde de Madrid e El alumbrado en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», IV, 74, 5 maggio, pp. 1, 2.

«La Ciudad Lineal», IV, 75, 5 maggio, p. 2.

*José Lucini, Anteproyecto de abastecimiento de aguas á la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», IV, 74, 5 maggio, pp. 3-4.

*Nuestra noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 77, 20 maggio, p. 2.

«La Ciudad Lineal», IV, 78, 5 giugno.

Pascual LÓPEZ, *Grandes Proyectos en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IV, 79, 20 giugno, p. 1.

*Casa higiénicas y baratas*, in «La Ciudad Lineal», IV, 80, 5 luglio, pp. 2-3.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IV, 82, 5 agosto, p. 2.

«La Ciudad Lineal», IV, 83, 20 agosto.

«La Ciudad Lineal», IV, 84, 5 settembre, pp. 1-2;

*Construcciones*, in «La Ciudad Lineal», IV, 87, 20 ottobre, p. 1.

*Canalización de los ríos Manzanares y Guadarrama*, in «La Ciudad Lineal», IV, 90, 5 dicembre, p. 2.

1901 «La Ciudad Lineal», V, 92, 5 gennaio, p. 2.

Pascual LÓPEZ, *Grandes Proyectos en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», V, 94, 5 febbraio, p. 1.

José LUCINI, *Tranvía con motor mecánico de Madrid a Torrelaguna*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20 febbraio, pp. 2-3.

Luis SORIA, *Agua. Una gran victoria*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20 febbraio, p. 1.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 95, 20 febbraio, p. 1.

*Obligaciones de 500 pesetas amortizables en cincuenta años*, in «La Ciudad Lineal», V, 96, 5 marzo, p. 1.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 99, 20 aprile, pp. 1-2.

*El cemento armado e Ferrocarril subterráneo. Informe de la Comisión de obras*, in «La Ciudad Lineal», V, 100, 5 maggio, p. 3.

Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *El capital improductivo y los negocios de la Compañía Madrileña de Urbanización*, seconda parte, in «La Ciudad Lineal», V, 100, 5 maggio, p. 1.

«La Ciudad Lineal», V, 101, 20 maggio, p. 2.

Manuel GARCÍA QUINTANILLA, *Nuestro Número extraordinario, "Memoria que será leída en la fiesta con motivo de la colocación de la primera piedra de la Iglesia y Escuela en la Ciudad Lineal [...]"*, in «La Ciudad Lineal», V, 103, 16 giugno, p. 1.

*Las casas baratas e Ángel Muñoz, Iglesias y Escuelas en la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», V, 104, 20 giugno, pp. 1, 2.

*Vías Férreas de la Compañía. Estado de los expediente de concesión al finalizar la quincena*, in «La Ciudad Lineal», V, 104, 20 giugno, p. 3.

- Vías Férreas de la Compañía*, in «La Ciudad Lineal», V, 106, 20 luglio, p. 4.
- Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 107, 5 agosto, p. 1.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 107, 5 agosto, p. 2.
- Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *La historia de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», V, 108, 20 agosto, pp. 1-2.
- Nuestra Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 108, 20 agosto, p. 2
- Nuestras Noticias e Las habitaciones obreras al terminar en siglo XIX*, in «La Ciudad Lineal», V, 109, 5 settembre, pp. 2, 4;
- El problema de la locomoción en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 112, 20 ottobre, p. 1.
- «La Ciudad Lineal», V, 113, 5 novembre.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera escuela pública de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», V, 114, 20 novembre, p. 1.
- Las casas baratas*, in «La Ciudad Lineal», V, 114, 20 novembre, p. 2.
- Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *Escritura del tranvía de Tetuán*, V, 114, 20 novembre, pp. 3-4.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 115, 5 dicembre, p. 1.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera Iglesia de la "Ciudad Lineal" y la Lotería de Navidad*, in «La Ciudad Lineal», V, 115, 5 dicembre, pp. 1-2.
- Nuestras noticias*, in «La Ciudad Lineal», V, 116, 20 dicembre, p. 2.
- 1902 *Noticias varias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 124, 20 aprile, p. 7.
- «La Ciudad Lineal», VI, 125, 30 aprile.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 126, 10 maggio, p. 5.
- Enrique ROGER, *Urbanización: un proyecto interesante*, in «La Ciudad Lineal», VI, 127, 20 maggio, pp. 3-5.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 127, 20 maggio, p. 6.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera escuela de la "Ciudad Lineal"*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30 maggio, p. 3.
- Pascual LÓPEZ, *Grandes proyectos en la "Ciudad Lineal". VIII La Hostería del Laurel*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30 maggio, pp. 4-6.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 128, 30 maggio, p. 6.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Un centro de enseñanza en la "Ciudad Lineal", el proyecto del señor Roger*, in «La Ciudad Lineal», VI, 129, 10 giugno, pp. 1-2.
- Pascual LÓPEZ, *Grandes proyectos en la "Ciudad Lineal". VIII La Hostería del Laurel*, in «La Ciudad Lineal», VI, 130, 20 giugno, p. 6.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 130, 20 giugno, p. 11.
- Pascual GÓMEZ, *Grandes Proyectos en la Ciudad Lineal: IX Construcción y explotación de un teatro griego. A Pascual López*, in «La Ciudad Lineal», VI, 132, 10 luglio, pp. 1-3.
- Alumbrado*, in «La Ciudad Lineal», VI, 132, 10 luglio, p. 3.

- Nuestra Noticia*, in «La Ciudad Lineal», VI, 133, 20 luglio, p. 5.
- Nuestra Noticia*, in «La Ciudad Lineal», VI, 134, 30 luglio, pp. 7-8.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 135, 10 agosto, p. 5.
- Pascual GÓMEZ, *Grandes Proyectos en la Ciudad Lineal: IX Construcción y explotación de un teatro griego*. A Pascual LÓPEZ, in «La Ciudad Lineal», VI, 136, 20 agosto, pp. 4-6.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 137, 30 agosto, p. 6.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 138, 10 settembre, p. 4.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 140, 30 settembre, p. 7.
- Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VI, 142, 20 ottobre, p. 5.
- «La Ciudad Lineal», VI, 145, 20 novembre.
- El cemento armado e Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VI, 146, 30 novembre, pp. 5, 6.
- «La Ciudad Lineal», VI, 147, 10 dicembre, pp. 4-5.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 149, 30 dicembre, p. 6.
- 1903 *Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VI, 151, 20 gennaio, p. 6.
- Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 153, 10 febbraio, p. 8.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La primera escuela en la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 156, 10 marzo, p. 2.
- Pascual LÓPEZ, *Carta abierta á los accionistas de la Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 156, 10 marzo, p. 3.
- Ingeniería – De Nueva York á Buenos Aires. Ferrocarril gigantesco e Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 158, 30 marzo, p. 6.
- Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 159, 10 aprile, p. 6.
- Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La “Ciudad Lineal” idea universal*, in «La Ciudad Lineal», VII, 161, 30 aprile, pp. 1-2.
- Traduzione di Tomás BALDANO, *Casas populares*, in «La Ciudad Lineal», VII, 161, 30 aprile, pp. 3-4.
- Ferrocarril subterráneo de Madrid e Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 161, 30 aprile, pp. 2, 5.
- Primer hotel construido por la Compañía Madrileña de Urbanización, habilitado para Estación de la “Ciudad Lineal”, dependencias del mismo y oficinas de obras*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10 maggio, p. 2.
- Ciudad Lineal e Casa de máquinas e Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 162, 10 maggio, pp. 4, 7.
- Urbanización: Nuestras noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 163, 30 maggio, pp. 4-5.
- Juan GARCÍA Y GARCÍA, *Solidaridad*, in «La Ciudad Lineal», VII, 164, 30 maggio, p. 3.

A. M. [Ángel Muñoz], *En la Ciudad Lineal el mejor sitio de recreo*, in «La Ciudad Lineal», VII, 165, 10 giugno, p. 3.

*Noticias varias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 166, 20 giugno, p. 4.

Pascual LÓPEZ, *A la Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal. 2a Carta abierta. La construcción de una plaza de toros – teatro en nuestros terrenos*, in «La Ciudad Lineal», VII, 167, 30 giugno, pp. 1-2.

«La Ciudad Lineal», VII, 169, 20 luglio, p. 4.

*Ferrocarril subterráneo de Paris*, in «La Ciudad Lineal», VII, 170, 30 luglio, p. 5.

*Sociedad de Espectáculos de la “Ciudad Lineal”. Primo ejercicio social – Primer semestre del 2º ejercicio. Memoria*, in «La Ciudad Lineal», VII, 171, 10 agosto, p. 5.

«La Ciudad Lineal», VII, 172, 20 agosto, p. 6.

J. G., *Que es la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 174, 10 settembre, pp. 1-2.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 174, 10 settembre, p. 5.

*Tranvía a Colmenar*, in «La Ciudad Lineal», VII, 176, 30 settembre, pp. 5-6.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El VI Congreso internacional de arquitectos y la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10 ottobre, p. 1.

*Ferrocarriles eléctricos*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10 ottobre, p. 4.

*Sociedad de Espectáculos de la “Ciudad Lineal”. Primo ejercicio social – Primer semestre del 2º ejercicio. Memoria*, in «La Ciudad Lineal», VII, 177, 10 ottobre, p. 5.

*Sociedad de Espectáculos de la “Ciudad Lineal”. Primo ejercicio social – Primer semestre del 2º ejercicio. Memoria*, in «La Ciudad Lineal», VII, 178, 20 ottobre, p. 8.

Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *La arquitectura en la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 179, 30 ottobre, pp. 2-3.

*Sociedad de Espectáculos de la “Ciudad Lineal”. Primo ejercicio social – Primer semestre del 2º ejercicio. Memoria*, in «La Ciudad Lineal», VII, 179, 30 ottobre, pp. 4, 7.

*Consejos higiénicos para el obrero. El baño*, in «La Ciudad Lineal», VII, 180, 10 novembre, p. 2.

*Junta para la construcción de una Iglesia y Escuelas en la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VII, 182, 30 novembre, pp. 4-5.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VII, 183, 10 dicembre, pp. 6-7.

1904 CMU, *Ferrocarril de la Moncloa a Pacífico, Proyectos de bases y estatutos*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Chamartín de la Rosa 1904.

«La Ciudad Lineal», VIII, 184, 10 gennaio.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 186, 10 gennaio, p. 7.

«La Ciudad Lineal», VIII, 188, 10 febbraio, p. 5.

*Dirección general de Obras públicas, Ferrocarriles – concesión y construcción e Sociedad de Espectáculos de la Ciudad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 189, 29 febbraio, p. 5.

*Nuevas barriadas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 191, 29 febbraio, p. 2.

«La Ciudad Lineal», VIII, 194, 30 marzo.

Ángel MUÑOZ, *Nuestras tranvías. La unión de las vías*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 195, 10 aprile, p. 1.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 196, 20 aprile, p. 8.

«La Ciudad Lineal», VIII, nn. 197, 30 aprile; 198, 10 maggio; 203, 30 giugno; 204, 10 luglio, p. 4.

Luis SORIA, *Una fábrica de electricidad en la “Ciudad Lineal”*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 205, 20 luglio, p. 2.

Nicolás MARTÍN CIRAJAS, *Higiene – Servicio sanitario de la Compañía. Proyecto de reglamento*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 206, 30 luglio, pp. 2-5.

*Sociedad de Espectáculos de la Ciudad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 207, 10 agosto, pp. 6-7.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», 208, 20 agosto, p. 5.

*Nuestra Fábrica de Electricidad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 210, 10 settembre, p. 2.

«La Ciudad Lineal», VIII, n. 212, 30 settembre, p. 4.

«La Ciudad Lineal», VIII, n. 214, 20 ottobre.

*Urbanización: Nuestras noticias*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 217, 20 novembre.

Pascual LÓPEZ, *La vida del campo y la vida de la ciudad*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 218, 30 novembre, pp. 1-2.

Gonzalo ROBLES, *La higiene en la casa*, in «La Ciudad Lineal», VIII, 219, 10 dicembre, pp. 3-4.

1905 *Construcciones en la Ciudad Lineal: Teatro en construcción en la Ciudad Lineal y proyectado por D. Ricardo Marcos Bausá y D. Emilio Vargas*, in «La Ciudad Lineal», IX, 222, 10 gennaio, pp. 4-5.

*Estadística sobre fábricas de electricidad*, in «La Ciudad Lineal», IX, 223, 20 gennaio, pp. 2-3.

*Fábrica de electricidad de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 224, 30 gennaio, pp. 2, 6.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 226, 20 febbraio, p. 6.

*Nuestras Noticias e Asistencia médica*, in «La Ciudad Lineal», IX, 228, 10 marzo, pp. 6, 7.

*Tranvías de la Ciudad Lineal: Inauguración de la tracción mecánica en la línea de Cuatro Caminos a Chamartín*, in «La Ciudad Lineal», IX, 229, 20 marzo, pp. 1-3.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 231, 10 aprile, p. 5.

Manuel G. QUINTANILLA, *Higiene: La propiedad y los pozos negros e la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 232, 20 aprile, pp. 3-4.

*Colegio de señoritas*, in «La Ciudad Lineal», IX, nn. 232, 20 aprile, p. 9; 233, 30 aprile, p. 9.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 233, 30 aprile, p. 5.

*Nuestras Noticias e Escuelas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 234, 10 maggio, p. 7.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 235, 20 maggio, p. 6.

«La Ciudad Lineal», IX, 236, 30 maggio.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 237, 10 giugno, p. 13.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 238, 30 giugno, p. 5.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 239, 10 luglio, p. 4.

«La Ciudad Lineal», IX, 240, 20 luglio.

*Urbanización: Nuestras Noticias e Compañía Madrileña de Urbanización, domicilio: Lagasca, 6, Madrid. Memoria Servidumbre de paso*, in «La Ciudad Lineal», IX, 241, 30 luglio, pp. 5, 6.

*Urbanización: Nuestras Noticias e Presupuesto general de la fábrica de electricidad de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», IX, 242, 10 agosto, pp. 6, 7-8.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 243, 20 agosto, p. 3.

*Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 245, 10 settembre, pp. 3-4.

*Urbanización: Nuestras Noticias e Gobierno Civil, Jefatura de Obras públicas, Fomento.—Instalaciones eléctricas*, in «La Ciudad Lineal», IX, 246, 20 settembre, pp. 5, 6.

Francisco PÉREZ CERVERA, Juan REDONDO, Juan A. GASPARY MINAYA, Francisco GUERRA, *Proyecto de creación de colegios para huérfanos e pensionistas del Magisterio*, in «La Ciudad Lineal», IX, 247, 30 settembre, pp. 2-3.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 247, 30 settembre, p. 6.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 248, 10 ottobre, p. 8.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 249, 20 ottobre, pp. 3-4.

*Ingeniería – Sistema modernos de calefacción e Ingeniería – Los trenos más rápidos en Europa y América*, in «La Ciudad Lineal», IX, 250, 30 ottobre, pp. 3-5.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 251, 10 novembre, p. 3.

*Urbanización: Nuestras Noticias e Sociedad de Espectáculos. Plaza de Toros*, in «La Ciudad Lineal», IX, 254, 10 dicembre, pp. 6, 7.

*Sociedad de Espectáculos. Plaza de Toros*, in «La Ciudad Lineal», IX, 255, 20 dicembre, p. 7.



*Urbanización: Nuestras Noticias e Sociedad de Espectáculos. Plaza de Toros*, in «La Ciudad Lineal», IX, 255, 20 dicembre, pp. 6, 7.

1906 Luis SORIA, *Europeización – Viaje de Trabajo al Extranjero*, in «La Ciudad Lineal», X, 257, 10 gennaio, pp. 3-4.

ROSO DE LUNA, *Proyecto de una escuela modelo para la educación y enseñanza de jóvenes anormales*, Madrid 1905, in «La Ciudad Lineal», X, 257, 10 gennaio, pp. 7-8.

Luis SORIA, *Europeización – Viaje de Trabajo al Extranjero (conclusión)*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20 gennaio, pp. 1-2.

M. IBÁÑEZ, *Permeabilidad de los materiales de construcción*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20 gennaio, pp. 16-17.

*La política hidráulica y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20 gennaio, p. 17.

*Por la revista: Una Exposición de casas de campo e VII Congreso internacional de arquitectura*, in «La Ciudad Lineal», X, 258, 20 gennaio, pp. 20-21.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», IX, 258, 20 gennaio, p. 23.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 259, 30 gennaio, p. 34.

«La Ciudad Lineal», X, 260, 10 febbraio.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 262, 28 febbraio, p. 69.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 263, 10 marzo p. 84.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 264, 20 marzo, p. 94.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 266, 10 aprile, p. 115.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 267, 20 aprile, p. 131.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 268, 30 aprile, p. 139.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 270, 20 maggio, p. 169.

*Teatro de la Ciudad Lineal e Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 271, 30 maggio, pp. 176, 179-180.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 282, 20 settembre, p. 324.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 286, 30 ottobre, p. 379.

*Moral Urbanizadora. Juego y mujer, navaja y vino*, in «La Ciudad Lineal», X, 286, 30 ottobre, p. 369.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 288, 20 novembre, p. 400.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», X, 292, 30 dicembre, pp. 450-451.

*Edificio para oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización*, in «La Ciudad Lineal», X, 292, 30 dicembre, tav. XX.

- 1907 COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN, *Buen Negocio*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 293, 10 gennaio, p. 5.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 294, 20 gennaio, p. 21.

*Sociedad de Espectáculos de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XI, 297, 20 febbraio, p. 60.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 298, 28 febbraio, p. 79.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 301, 30 marzo, p. 126.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 303, 20 aprile, p. 154.

*Inauguración del salón-restaurant del teatro de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XI, 305, 10 maggio, pp. 179-180.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 306, 20 maggio, p. 206.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 307, 30 maggio, p. 217.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 309, 20 giugno, p. 255.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 311, 10 luglio, p. 291.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 313, 30 luglio, p. 323.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 315, 30 agosto, p. 370.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 322, 20 ottobre, p. 466.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XI, 324, 20 novembre, pp. 493-494.

N. M. C., *La cuestión de las viviendas para obreros*, in «La Ciudad Lineal», XI, 326, 10 dicembre, pp. 523-524.

- 1908 *Urbanización: Construcciones en 1907*, XIII, 329, 10 gennaio, p. 578.

H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal negocio y la Ciudad Lineal idea*, in «La Ciudad Lineal», XII, 337, 30 marzo, p. 695.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Arquitectura. Las casas de campo inglesa y la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 338, 10 aprile, pp. 710-711.

Pascual LÓPEZ, *Construcción de un gran hotel en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 340, 30 aprile, pp. 742-743.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XII, 342, 30 maggio, p. 802.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XII, 347, 10 luglio, pp. 864-865.

Pascual LÓPEZ, *La segunda barriada de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 350, 10 agosto, pp. 901-903.

*Nuestra noticias: Sport taurino e Nuestra noticias: Plaza de toros de la Ciudad Lineal* in «La Ciudad Lineal», XIII, 353, 10 settembre, p. 962.

*Nuestra noticias: Sport taurino e Nuestra noticias: Plaza de toros de la Ciudad Lineal* in «La Ciudad Lineal», XIII, 355, 30 settembre, p. 995.

Pascual LÓPEZ, *Construcción de un edificio destinado a velódromo y almacenes de materiales en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 356, 10 ottobre, pp. 997-999.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XII, 356, 10 ottobre, pp. 1011, 1021.

Pascual LÓPEZ, *Construcción de un edificio destinado a velódromo y almacenes de materiales en la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XII, 357, 20 ottobre, pp. 1013-1015.

1909 *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 371, 10 marzo, p. 1250.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 372, 20 marzo, p. 1269.

*La casa de campo del obrero e Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 374, 10 aprile, pp. 1295, 1301.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 375, 20 aprile, p. 1322.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 378, 30 maggio, p. 1369.

*Urbanización: Nuestras Noticias – Nuestra Ciudad Lineal en Chile*, in «La Ciudad Lineal», XIV [XIII], 383, 20 luglio, p. 1462.

Hilarión GONZÁLEZ DE CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el primer congreso pan-americano*, in «La Ciudad Lineal», XIII, 387, 30 agosto, pp. 1517-1519.

Pascual LÓPEZ, *La casa de campo norte-americana*, in «La Ciudad Lineal», XIV [XIII], 388, 30 settembre, p. 1533.

1910 *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XIV, 402, 30 gennaio, p. 1798.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV [XIV], 407, 20 marzo, p. 1883.

*Urbanización: Nuestras Noticias. El Colegio “María Teresa”*, in «La Ciudad Lineal», XV, 413, 20 maggio, p. 1985.

*Urbanización: Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 422, 20 agosto, p. 2150.

*Congreso internacional de mejoras urbanas*, in «La Ciudad Lineal», XV, 428, 20 agosto, pp. 2238-2239.

*Urbanización: Nuestras Noticias. Escuela del Centro Kiosco Árabe*, in «La Ciudad Lineal», XV, 428, 20 agosto, p. 2250.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Escuelas en la Ciudad Lineal. Para en Sr. Burell, Ministro de Instrucción Pública*, in «La Ciudad Lineal», XV, 430, 10 novembre, pp. 2277-2279.

*Urbanización: Nuestras Noticias. Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal*, in id. 430, 10 novembre, pp. 2290-2291.

Ángel Muñoz, *Acto inaugural de la Sociedad de Cultura e Memoria leída en la sesión inaugural de la Sociedad de Cultura de la Ciudad Lineal, por el Presidente y fundador de la misma Dr. D. Nicolás M. Cirajas*, XV, 431, 20 novembre, pp. 2294-2296.

- 1911 Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), *Datos Acerca de la Ciudad Lineal*, Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid 1911.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 447, 30 aprile, p. 2573.

*Nuestras finca del Jarama. Agua propia elevada a la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 450, 30 maggio, pp. 2617-2618.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 451, 10 giugno, p. 2636.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 455, 20 luglio, p. 2708.

Ángel Muñoz, *Inauguración del Ferrocarril a Colmenar Viejo*, in «La Ciudad Lineal», XV, 456, 30 luglio, pp. 2717-2718.

Eugenio M. NAVAS, *La Escuela educativa y la Escuela instructiva*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 456, 30 luglio, pp. 2719-2720.

Ángel Muñoz, *Dos nuevas escuelas*, in «La Ciudad Lineal», XV, 458, 20 agosto, pp. 2759-2760.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XV, 465, 30 ottobre, pp. 2876-2885.

- 1912 Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *Proyecto de Ley de Colonización y Repoblación interior*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 477, 29 febbraio, pp. 63-66.

Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, *Informe que ante la comisión parlamentaria que entiende en el Proyecto de Ley de Colonización y Repoblación interior presenta D. Hilarión González del Castillo, Cónsul de España*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 478, 10 marzo, pp. 73-75; 479, 20 marzo, pp. 85-87; 480, 30 marzo, pp. 97-99; 481, 10 aprile, pp. 111-112; 482, 20 aprile, pp. 129-131; 483, 30 aprile, pp. 141-143; 484, 10 maggio, pp. 153-155; 485, 20 maggio, pp. 129-131; 486, 30 maggio, pp. 181-183;

487, 10 giugno, pp. 197-199; 488, 20 giugno, pp. 209-211; 489, 30 giugno, pp. 221-223; 490, 10 luglio, pp. 237-238; 491, 20 luglio, pp. 249-251.

*El Parque de diversiones de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 497, 20 settembre, pp. 329-334.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 499, 10 ottobre, p. 363.

«La Ciudad Lineal», XVI, 506, 20 dicembre.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 507, 30 dicembre, p. 478.

- 1913 Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Ciudades Jardines y Ciudades Lineales. Conferencia organizada por el congreso de las ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de Junio de 1913*, Imprenta de la Ciudad Lineal, Madrid.

Hilarión GONZALES DEL CASTILLO, “Henry George: su vida y su obra”, por Baldomero Argente, in «La Ciudad Lineal», XVII, 508, 10 gennaio, pp. 2-3.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 508, 10 gennaio, pp. 8-12.

*Urbanización: Nuestras Noticias e Colegio para huérfanos de la Armada, en la Ciudad Lineal. Colocación de la primera piedra del edificio por SS. MM. el rey Don Alfonso y la reina Doña Victoria*, in «La Ciudad Lineal», XVI, 511, 10 febbraio, pp. 47, 57.

*Colegio para huérfanos de la Armada, en la Ciudad Lineal. Colocación de la primera piedra del edificio por SS. MM. el rey Don Alfonso y la reina Doña Victoria*, in «La Ciudad Lineal», 512, 20 febbraio, p. 57.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 517, 10 aprile, p. 123; 520, 10 maggio, p. 154; 523, 10 giugno, p. 190.

Hilarión DEL CASTILLO, *Principios fundamentales de la Ciudad Lineal como arquitectura racional de ciudades*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 524, 20 giugno, pp. 193-197.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 526, 10 luglio, p. 219.

*Kursaal de la Ciudad Lineal, el público presenciando un combate de lucha greco-romana*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 528, 30 luglio, p. 235.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 529, 10 agosto, p. 247.

*Las Ciudades Jardines e Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 532, 10 settembre, pp. 277, 285-288.

«La Ciudad Lineal», XVII, n. 535, 10 ottobre, p. 329.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante e Urbanización: Nuestro último consejo de administración*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 536, 20 ottobre, pp. 333-335, 340-342.

*Deportes: La cultura física en casa*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 536, 20 ottobre, pp. 338-339.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *La Ciudad Lineal en el congreso de Gante (conclusión)*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 537, 30 ottobre, pp. 345-347.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 537, 30 ottobre, p. 353.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *El congreso del arte de construir ciudades en Gante*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 538, 10 novembre, pp. 361-363.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Ciudades Jardines y Ciudades Lineales. Visitas internacionales*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 540, 30 novembre, pp. 393-394.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 540, 30 novembre, p. 402.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 541, 10 dicembre, p. 416.

1914 *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 544, 10 gennaio, p. 8.

Hilarión GONZÁLEZ DEL CASTILLO, *Inglatera, Alemania y España. El problema de la urbanización*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 545, 20 gennaio, pp. 13-17.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 548, 20 febbraio, p. 59.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 555, 30 aprile, p. 147.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 557, 20 maggio, p. 178.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 559, 10 giugno, p. 203.

*Nuestro ferrocarril subterráneo*, in «La Ciudad Lineal», XVIII, 560, 20 giugno, pp. 205-206.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 562, 10 luglio, p. 243.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 565, 10 agosto, p. 283.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 568, 10 settembre, p. 315.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 571, 10 ottobre, p. 351.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 575, 20 novembre, p. 382.

«La Ciudad Lineal», XIX, 576, 30 novembre, p. 262.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 578, 20 dicembre, p. 407.

*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 579, 30 dicembre, p. 414.

- 1915 *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 580, 10 gennaio, p. 4.  
*Vías Férreas de la Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XIX [XVIII], 581, 20 gennaio, pp. 6-7.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 583, 10 febbraio, p. 23.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 589, 10 aprile, p. 72.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, XX [XIX], 595, 10 giugno, p. 121.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 599, 20 luglio, p. 156.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 601, 10 agosto, p. 171.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 604, 10 settembre, p. 213.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 610, 10 novembre, p. 271.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 614, 20 dicembre, p. 320.
- 1916 *Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 617, 20 gennaio, p. 353.  
*Demostración gráfica de la inferioridad de las Ciudades-Jardines comparadas con las Ciudades Lineales e Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XX, 619, 10 febbraio, pp. 373, 375.  
*Demostración gráfica de la inferioridad de las Ciudades-Jardines comparadas con las Ciudades Lineales*, in «La Ciudad Lineal», XX, 620, 20 febbraio, p. 384.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 620, 20 febbraio, p. 387.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 621, 29 febbraio, p. 395.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 622, 10 marzo, p. 411.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 625, 10 marzo, p. 441.  
*Urbanización: Nuestras Noticias*, in «La Ciudad Lineal», XVII, 628, 10 maggio, p. 476.
- 1917 *Demostración gráfica de la inferioridad de las Ciudades-Jardines comparadas con las Ciudades Lineales*, in «La Ciudad Lineal», XXII, 666, 30 maggio, p. 869.
- 1919 C. R., *La Ciudad Lineal en la Exposición de Bruselas*, in «La Ciudad Lineal», XXIV, 692, 10 maggio, pp. 281-282.

- 1920 Hilarión DEL CASTILLO, *Congreso nacional de ingeniería. Mi proyecto de Ciudad Lineal*, in «La Ciudad Lineal», XV, 701, 10 gennaio, pp. 437-441.  
A. M., *La Ciudad Lineal en América. Proyecto de poblaciones o colonias lineales*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 705, 10 maggio, pp. 501-504.
- 1921 Arturo Soria y Mata – *Datos Biográficos*, in «La Ciudad Lineal», XXV, 712, 10 gennaio, pp. 601-602.
- 1923 Arturo SORIA Y HERNÁNDEZ, *Un proyecto de nuevo hospicio para Madrid*, Imp. de la Ciudad Lineal, Madrid 1923.
- 1931 *Publicación mensual*, in «La Ciudad Lineal. Revista de urbanización», XXXV, 837, 10 dicembre.

### **Bibliografía generale**

- 1874 Luis Justo VILLANUEVA, *Memoria que contiene los trabajos hechos acerca del aprovechamiento de las aguas que discurren por las alcantarillas de Madrid*, Est. Tipográfico de Eduardo Cuesta, Madrid.
- 1877 Eusebio BLASCO, *Tram-vía des Estaciones y Mercados*, in «La Época», XXIX, 9.071, 16 settembre, p. 4.
- 1881 Mariano BELMÁS, *Las construcciones económicas del sistema Belmás bajo los puntos de vista social, constructivo y económico, Conferencia dada en el Fomento de las Artes el día 16 de Abril del 1881*, Aribau y Co, Madrid.  
COMITÉ CENTRAL DES CONGRÈS ET CONFÉRENCES, *Congrès international des architectes: tenu à Paris du 29 juillet au 3 août 1878. [...]*, Imprimerie Nationale, Paris.
- 1883 Mariano BELMÁS, *Construcciones económicas y casas para obreros*, Yuste, Madrid.
- 1886 Mariano BELMÁS, *La Casa: condiciones que debe reunir la vivienda para ser salubre*, Imprenta de José Perales y Martínez, Calle de la Cabeza, núm. 12, Madrid.
- 1882 Mariano BELMÁS, *Actualidades. Transformación de Madrid: el ferrocarril-tranvía de circunvalación*, in «La Correspondencia de España», XVIII, 12575, 10 settembre, p. 1.



- 1893 Mariano BELMÁS, *Actualidad. Conferencia del Señor Belmás "Come no vive Madrid y como se puede y debe vivir"*, in «El Heraldo de Madrid», IV, 931, 23 maggio, p. 1.  
Mariano BELMÁS, *La crisis del trabajo y los obreros de Madrid, conferencia dada en el Centro Instructivo del Obrero, el 10 de marzo de 1893, por Mariano Belmás*, Imprenta de José Perales y Martínez, Madrid.  
*Proyecto útil*, in «El Heraldo de Madrid», IV, 968, 29 giugno, p. 4.  
«El Heraldo de Madrid», IV, nn. 991, 22 luglio, p. 4; 992, 23 luglio, p. 4; 1021, 21 agosto, p. 4; 1023, 23 agosto, p. 4.  
COMISIÓN GENERAL DE ESPAÑA, *Exposición universal de Chicago de 1893, Catálogo de la Sección Española*, Imprenta de Ricardo Rojas, Madrid.
- 1894 Mariano BELMÁS, *Discurso leído en la Sesión Inaugural del Año Académico de 1894-1895 en la Sociedad Española de Higiene celebrada el 25 de octubre de 1894 por el Ilmo. Sr. D. Mariano Belmás, Secretario general de la Sociedad y Don José Úbeda y Correal, consiliario de la misma*, Establecimiento tipográfico de Enrique Teodoro, Madrid.  
«El Imparcial», XXVIII, 9578, 14 gennaio, p. 3  
Charles LUCAS, *Étude sur les habitations à bon marché en France et à l'étranger*, Librairie de «la Construction Moderne», Paris.
- 1895 E. R. L. [Elgin Ralston Lovell] GOULD, *The housing of the working people*, Government Printing Office, Washington.
- 1902 Luigi PAGLIANI, *Le abitazioni igieniche ed economiche per le classi meno abbienti nel secolo XIX*, Camilla e Bertolero, Torino.
- 1909 Guillermo ORTEGA, *Las mejoras de Madrid: Plan de Alcantarillado*, in «La construcción moderna. Revista quincenal ilustrada», VII, 17, 15 settembre, pp. 345-349.
- 1910 Effren MAGRINI, *Le abitazioni popolari (case operaie)*, Ulrico Hoepli, Milano.
- 1912 Charles LUCAS, Will DARVILLÉ, *Les habitations à Bon Marché en France et à l'étranger. Nouvelle édition mise à jour et considérablement augmentée par Will Darvillé*, Librairie de la «Construction Moderne», Paris.
- 1913 *Colegio huérfanos de la Armada*, in «Vida Marítima», XII, 402, 28 febbraio, p. 83.
- 1917 *Colegio de Nuestra Señora del Carmen para huérfanos de la Armada*, in «La Construcción moderna», XV, 5, 15 marzo, p. 60.

- 1921 Edith ELMER WOOD, *The Spanish Linear City*, in «The Journal of American Institute of Architects», IX, pp. 169-174.
- 1926 Alberto LEÓN PERALTA, *La moderna Ciencia del Urbanismo su enseñanza y aplicaciones a la mejora moral y material de las grandes urbes*, Imprenta municipal, Madrid.
- 1930 Henri DESCAMPS, *La Cité linéaire de Madrid*, in «La construction moderne», 45/19 (9 febbraio), pp. 285-289.
- 1959 AA. VV., *Sesión sobre la Ciudad Lineal*, in «Arquitectura», 11, Nov., pp. 2-17.  
 Ivan BOILEAU, *La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid*, in «The Town Planning Review», 30, 3, Oct., pp. 230-238.  
 George R. COLLINS, *The Ciudad Lineal of Madrid*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 18, 2, May, pp. 38-53.  
 George R. COLLINS, *Linear Planning throughout the World*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 18, 3, October, pp. 74-93.
- 1961 Lewis MUMFORD, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt, Brace & World, New York (ed. Consultata: *La città nella storia*, Castelvechi, Roma 2013).
- 1965 Christiane CRASEMANN COLLINS, George R. COLLINS, *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, Phaidon, London.
- 1966 Arturo SORIA Y PUIG, *Historia de la Ciudad Lineal*, in «Hogar y Arquitectura», 66, pp. 22-33.
- 1968 George R. COLLINS, Carlos FLORES, Arturo SORIA Y PUIG, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Revista de Occidente, Madrid (ed. Consultata: *Arturo Soria y Mata: La città lineare*, Il Saggiatore - Mondadori, Milano 1968).  
 Arturo SORIA Y PUIG, «El Futuro Madrid» de Fernández de los Ríos, in «Hogar y Arquitectura», 75, pp. 81-90.  
 Fernando DE TERÁN, *La Ciudad Lineal. Antecedente de un urbanismo actual*, in «Cuadernos Ciencia Nueva», Madrid.
- 1969 Marco DEZZI BARDESCHI, *Soria y Mata e il lottizzo lineare su grande scala*, in «Necropoli», anno I/n. 1 (feb.), pp. 39-43.  
 Roberto GABETTI, *Ecllettismo*, in *Dizionario enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, diretto da Paolo Portoghesi, vol. 2, Istituto editoriale romano, Roma, pp. 211-226, tavole I-XXVIII.  
 Pedro NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal de Soria y Mata*, in «Villa de Madrid», pp. 49-58.

- 1971 Fernando DE TERÁN, *Urbanización de la Calle Arturo Soria, en Madrid*, in «Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana», pp. 31-37.
- 1972 Arturo SORIA Y PUIG, *Si Arturo Soria levantara la cabeza*, in «Cambio16», 31, 19 luglio, pp. 11-23.  
*El nieto de Arturo Soria no está conforme con el destino que se pretende dar a todo el entorno de la Ciudad Lineal*, in «ABC», 26 agosto, pp. 51-53.  
*La Ciudad Lineal: nueva vía y problema de urbanismo*, in «Informaciones», 30 ottobre, p. 21.  
 Arturo SORIA Y PUIG, *La "Ciudad Lineal"*, in «Sábado Gráfico», 807, 18 novembre, pp. 7-9.
- 1973 Giorgio CIUCCI, Francesco DAL CO, Mario MANIERI-ELIA, Manfredo TAFURI (a cura di), *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma-Bari.  
 Andreina GRISERI, Roberto GABETTI, *Architettura dell'ecllettismo. Un saggio su G. B. Schellino*, Einaudi, Torino.
- 1977 Paolo SICA, *Storia dell'Urbanistica II, 2 - L'Ottocento*, voll. 1-2 (ed. consultata: Laterza, Bari 1981).
- 1978 Antonio GARCÍA MARTÍN, *Arturo Soria, topógrafo*, in «Técnica Topográfica. Revista del ilustre Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos en Topografía», VI, 21, pp. 38-43
- 1979 Pedro NAVASCUÉS PALACIO, *La Ciudad Lineal*, in «Madrid», vol. 3, Espasa Calpe, pp. 1101-1120.
- 1980 Kenneth FRAMPTON, *Modern Architecture: a critical History*, Fourth Edition Revised, London.  
 Fernando RAMÓN, *La Ciudad Lineal ya no Existe. Ejecución de una sentencia urbanística*, in «CAU: Construcción Arquitectura Urbanismo», 64, pp. 24-26.
- 1981 Dolores BRANDIS GARCÍA, Rafael MÁS HERNÁNDEZ, *La Ciudad Lineal y la practica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)*, in «Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana», 3, pp. 41-76.  
 Jesús CALVO BARRIOS, Ramón GARCÍA HERNÁNDEZ, *Arturo Soria, un urbanismo olvidado*, Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal del Distrito Ciudad Lineal, Madrid.
- 1982 José Ramón ALONSO PEREIRA, *Mariano Belmás, arquitecto de la Ciudad Lineal*, in «Q: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos», 58 (agosto), pp. 46-57

Carlos SAMBRICIO, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, in «Q: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos», 58, agosto, pp. 21-30  
Donatella CALABI (a cura di), *Architettura domestica in Gran Bretagna 1890-1939*, Electa, Milano.

- 1984 Arturo SORIA Y MATA, Georges BENOIT-LEVY, *La cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, École nationale supérieure des Beaux-Arts, Paris.
- 1987 Roberto FREGNA, *Le città di utopia*, Editrice Clueb, Bologna.
- 1989 Ángel FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Antonio BONET CORREA, *El Futuro Madrid*, Los libros de Fronteras, Papeles de Ensayo, Barcelona.
- 1990 Alicia DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*, Tesi di Dottorato, relatore Antonio Bonet Correa, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografías e Historia, Departamento de Arte III.
- 1991 Antonio BONET CORREA, *Paisaje urbano y Ciudad Lineal*, in «Villa de Madrid», 1991, 104. pp. 3-22.  
Antonio BONET CORREA, *Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería*, in «Ciudad y Territorio», 89, 3, pp. 95-119.  
Miguel Ángel MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Comisión de Cultura, Colegio oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid.  
Francisco QUIRÓS LINARES, *Las ciudades españolas en el siglo XIX. Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon Planos de Francisco Coello*, Ámbito Ediciones, Valladolid.
- 1992 Fernando DE TERÁN, *Madrid*, Editorial Mapfre, Madrid.  
José Luis OYON, *Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914*, «Ciudad y Territorio. Homenaje a Antonio Bonet y Correa» 94, pp. 107-123.  
José Antonio SEBASTIÁN MAESTRA, *Planimetría del cuartel español del siglo XIX*, in «Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte (U. A. M.)», IV, pp. 261-271.
- 1994 Judy HILLMAN, *The Bournville Hallmark. Housing People for 100 Years*, Brewin Books, Warwick Great Britain.
- 1995 Michel DURMAN, Micheal HARRISON, *Bournville 1895-1914. The Model Village and It's Cottages*, Article Press, Birmingham.
- 1996 Martín BASSOLS COMA, *El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876- 1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para*

*alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico*, in «Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)», XXVIII - Tercera época, 107-108, pp. 53-90.

Rafael MÁ S HERNÁNDEZ, *La promoción inmueble en España (1846-1995)*, in «Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)», XXVIII - Tercera época, 107-108, pp. 241-269.

Isabel DE VEGA HOLGADO (coord.), *Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo, 1894-1994. Primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización*, Fundación Cultural COAM, Madrid.

- 1997 Ramón LÓPEZ MARTÍN, *La construcción y creación de escuelas en la España del primer tercio del siglo XX*, in «Historia de la educación: Revista interuniversitaria», 16, pp. 65-90.

Miguel Ángel MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal: el nacimiento de una revista*, in «Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales», XXIX - Tercera época, 111, pp. 11-29.

José Ramón ALONSO PEREIRA, *González de Castillo, teórico y propagandista de la Ciudad Lineal*, in «Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales», XXIX - Tercera época, 111, pp. 49-63.

- 1998 José Ramón ALONSO PEREIRA, *La Ciudad Lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.

- 1999 Rafael ALCAIDE GONZÁLEZ, *El ferrocarril en España (1829-1844): las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas*, in «Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona» 190 <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-190.htm> (ultima consultazione dicembre 2024)

Fernando DE TERÁN, *Historia del urbanismo en España. Siglos XIX y XX*, vol. III, Cátedra, Madrid.

Carlos SAMBRICIO, *Madrid: Ciudad-Región; I. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XIX*, Dirección General de Urbanismo y Panificación Regional, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, Madrid.

- 2000 Donatella CALABI, *Storia dell'urbanistica europea. Questioni, strumenti, casi esemplari*, Paravia, Torino.

Ornella SELVAFOLTA, *Temi e luoghi della città-giardino in Italia nei primi decenni del Novecento*, in «Ciudades», pp. 75-97.

- 2001 Francesco FINOTTO, *La città aperta. Storie delle teorie urbanistiche moderne*, Marsilio, Venezia.

Guido ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari.

- 2003 Carlos Sambricio (ed.), *Un siglo de vivienda social 1903-2003*, vol. 1, 2 voll., Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid, Consejo Económico Social, Fundación laboral de la Construcción, Madrid.
- 2004 Joan BUSQUETS, *Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal - La estrella polar, Barcelona.
- 2005 Elena DELLAPIANA, *Il mito del medioevo*, in Amerigo Restucci (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento*, vol. 2, Electa, Milano), pp. 400-421.
- 2006 Adrian R. BAILEY, John R. BRYSON, *Stories of suburbia (Bournville, UK): from planning to people tales*, in «Social & cultural geography», 7, 2, pp. 179-198.  
Antonio BONET Y CORREA, *El estilo neoárabe en España*, in Loretta MOZZONI E STEFANO SANTINI (a cura di), *Architettura dell'ecllettismo. La dimensione mondiale*, Liguori Editore.
- 2008 Mayalène GUELTON, *De la cité-jardin à la cité linéaire. Georges Benoit-Lévy: parcours d'un propagandiste idéaliste (1903-1939)*, Tesi di Dottorato, relatore François Loyer, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.  
Lorenzo SPAGNOLI, *Storia dell'urbanistica moderna. 2. Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Milano.
- 2013 Rafael FERNÁNDEZ DÍAZ, *Colegio de Huérfanos de la Armada-Nuestra Señora del Carmen: un siglo de historia (1913-2013)*, in «Madrid histórico», 48, pp. 25-33.
- 2015 Juan CALATRAVA, *Hispano-Muslim Art and the Universal Expositions: from Owen Jones to Leopoldo Torres Balbás*, in AA.VV., *Andalusí and Mudejar Art in its International Scope: Legacy and Modernity*, Casa Árabe, Madrid pp. 9-36.  
David Andrew DAVIDSON, *One hundred years in the making: the creation and protection of Raymond Unwin's legacy at Hampstead Garden Suburb*, in «Planning Perspectives», 30, 1, pp. 142-152.  
Susana LIVARES ABENGOZAR, *Antonio Palacio Ramilo (1874-1945): la arquitectura del metropolitano y su idea de metrópoli*, Tesi di Dottorato, relatore Javier García-Gutiérrez Mosteiro, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
- 2016 Sergio DEL MOLINO, *La España vacía. Viaje por un país que nunca fue*, Turner Noema, Madrid (ed. consultata: *La Spagna vuota*, Sellerio, Palermo 2019).  
Carmen DEL RÍO DIESTRO, *Ángel Fernández de los Ríos: biografía breve*, Ediciones 19, Madrid 2016.

- 2017 Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y Mata. Una biografía*, Tesi di Dottorato, tutor Alicia Alted Vigil, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Historia e Historia del Arte y Territorio.  
Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador*, in «Espacio, Tiempo y Forma», serie V, Historia Contemporánea, 29, 2017, pp. 329-351.
- 2020 Ignacio CHATO GONZALO, *Monarquía ibérica o Iberia republicana: identidad política e iberismo en la España de la revolución (1868-1873)*, in «Memoria y civilización. Anuario de Historia», 23, pp. 191-228.  
Gregorio DE LA FUENTE MONGE, *Las elecciones democráticas a Cortes Constituyentes de 1869*, in «Memoria y civilización. Anuario de Historia», 23, pp. 87-125.
- Jane JACOBS, *Città e libertà*, Elèuthera, Milano.
- 2021 José Ramón ALONSO PEREIRA, *Le Corbusier y la ciudad lineal. A propósito de un doble centenario*, in «LC: Revue de recherches sur Le Corbusier», 3, pp. 9-26.  
Fernando ÁLVAREZ BALBUENA, *Ideas sobre la política del siglo XIX español*, in «Anales de la Real Academia de Doctores de España», 6, 1, pp. 7-47.  
Benno ENGELS, *The Poverty of Planning: Property, Class, and Urban Politics in Nineteenth-Century England*, Lexington Books/Fortress Academic, Lanham.
- 2022 Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal. El sueño de un rebelde*, Editorial Renacimiento, Valencina de la Concepción (Sevilla).  
Alice POZZATI, *Dalla teoria alla pratica. La Ciudad Lineal di Madrid: il progetto di un imprenditore*, Arturo Soria y Mata, Tesi di Dottorato in Beni architettonici e paesaggistici, tutor Annalisa Dameri, Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design.
- 2024 Alice POZZATI, «...Porque en las Ciudades Lineales la vida será mucho más higiénica». *Teorie e applicazioni igieniste nella Città Lineare di Madrid*, in Fabio Mangone e Stefano Santini (a cura di), *Architettura dell'ecllettismo. Architettura, città e salute: 1860-1914*, Liguori Editore, Napoli 2024, pp. 155-186.  
Alice POZZATI, «El querer hacer una ciudad sin agua no puede ser». *Il collegamento alla rete idrica per una città di nuova fondazione: la Città Lineare di Madrid (1894-1966)*, in «Città che si adattano?/ Adaptive cities?», Torino (6-10 settembre 2022), III, pp. 549-558, AISU international, Torino.  
Alice POZZATI, *Cuando la construcción de una ciudad pasa por las páginas de un periódico: La Ciudad Lineal. Revista de urbanización, ingeniería, higiene y agricultura*, in Juan Calatrava, David Arredondo Garrido, Marta Rodríguez Iturriaga (eds.), *Comunicar la Arquitectura del origen de la modernidad e la era digital*, tomo II, Editorial Universidad de Granada, pp. 1285-1299.

## **Abbreviazioni**

AHMF = Archivo Histórico del Ministerio de Fomento, Madrid

AGA = Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares

APCMU = Archivo privado de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid

ARCM = Archivo Regional de la Comunidad de Madrid

AVM = Archivo de Villa de Madrid

BHM = Biblioteca Histórica Municipal de Madrid

COAM = Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

CMU = Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid

ADACU = Avery Drawings and Archives, Columbia University

FLLCHU = Frances Loeb Library Special Collections, Graduate School of Design,  
Harvard University

GCCLP = The George Collins Collection on Linear Planning





## Collana LapisLocus // LapisLocus Series

- 1 

**Marco CADINU, *Architetture dell'acqua in Sardegna / Water-related Architecture in Sardinia***, LapisLocus, 1, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015. ISBN 978-3-942687-16-4
- 2 

**Marco CADINU (a cura di), *Ricerche sulle architetture dell'acqua in Sardegna / Researches on Water-related Architecture in Sardinia***, LapisLocus, 2, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015. ISBN 978-3-942687-18-8
- 3 

**Marco CADINU, *Efisio Luigi Tocco, architetto e archeologo nella Roma del XIX secolo / Efisio Luigi Tocco, Architect and Archaeologist in the 19<sup>th</sup> Century Rome***, LapisLocus, 3, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2016. ISBN 978-3-942687-19-5
- 4 

**Federica ANGELUCCI, *La Spina dei Borghi (1848-1930). Trasformazioni e restauri attraverso i fondi dell'Archivio Storico Capitolino / The Spina dei Borghi (1848-1930). Transformation and Restoration Through the Files of the Archivio Storico Capitolino***, LapisLocus, 4, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2017. ISBN 978-3-924774-54-7
- 5 

**Marco CADINU, *Urbanistica giudiciale. Spazi pubblici e architetture (XI-XIV secolo) / Giudiciale Urban Planning. Public Spaces and Architectures (XI<sup>th</sup>-XIV<sup>th</sup> Centuries)***, LapisLocus, 5, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019. ISBN 978-3-924774-71-4
- 6 

**Alessandra FERRIGHI, *Venezia e la casa salubre. Dai piani per la città alle abitazioni a premio (1891-1912) / Venice and Healthier Homes. Urban Planning and Premium Housing (1891-1912)***, LapisLocus, 6, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020. ISBN 978-3-924774-82-0

7



**Stefano MAIS, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna / Bridges, Roads and Public Works. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) Engineer in the Kingdom of Sardinia***, LapisLocus, 7, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020. ISBN 978-3-924774-79-0

8



**Maria Clara GHIA, *La nostra città è tutta la terra. Leonardo Ricci architetto (1918-1994) / Our City is the Whole Earth. Leonardo Ricci Architect (1918-1994)***, LapisLocus, 8, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-924774-83-7

9



***Architetture Vegetali. Le strade alberate di Cagliari. Catalogo della Mostra, Cagliari 22 luglio – 14 novembre 2021 / Vegetational Architectures. The Tree-lined Streets of Cagliari. Exhibit catalog, Cagliari 22 July – 14 November 2021***, LapisLocus, 9, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-942687-52-2

10



**Gianluca BELLI, Fabio LUCCHESI, Paola RAGGI (a cura di), *I catasti per la storia della città. Metodologie e prospettive / Historical Cadastres for Urban Studies. Methodologies and Perspectives***, LapisLocus, 10, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-942687-54-6

11



**Giovanni BELLUCCI, *Gaetano Minnucci (1896-1980). Vita, opere e scritti / Gaetano Minnucci (1896-1980). Life, Works and Writings***, LapisLocus, 11, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2023. ISBN 978-3-942687-59-1

12



**Javier ATOCHE INTILI, *Lima la moderna (1937-1969). Migrazioni europee e architettura peruviana del XX secolo / Lima la Moderna (1937-1969). European Migration and Twentieth-Century Peruvian Architecture***, LapisLocus, 12, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2023. ISBN 978-3-942687-58-4

13



**Donatella Rita FIORINO, Marcello SCHIRRU (a cura di), *Dionigi Scano (1867-1949): un intellettuale in Sardegna tra Otto e Novecento / Dionigi Scano (1867-1949): an Intellectual in Sardinia Between the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century***, LapisLocus, 13, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2024. ISBN 978-3-942687-57-7

14



**Alice POZZATI, *La Città Lineare di Madrid. Il progetto di un imprenditore tra XIX e XX secolo / The Linear City of Madrid. The Project of an Entrepreneur Between 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century***, LapisLocus, 14, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2024. ISBN 978-3-910263-60-4





Steinhäuser Verlag & Kamps  
Am Kriegermal 34 D – 42399  
Wuppertal









# The Linear City of Madrid. The Project of an Entrepreneur Between 19th and 20th Century

Alice Pozzati

Madrid, 1894: entrepreneur Arturo Soria y Mata (1844-1920) founded a joint stock company (the *Compañía Madrileña de Urbanización*) to build his vision of the city of the future: the *ciudad lineal*. Perfectly immersed in the urban culture of the time, Soria observed the industrial Madrid of his day and proposed an alternative, to be built from scratch, in order to solve the problems that plagued it. With an empirical attitude, he proposed a simple plan: a load-bearing,

directional axis of networked services flanked by two bands of low-density building fabric. Although not a technician, Soria y Mata understood some of the problems of the late nineteenth-century city in terms of sanitation, overpopulation, access to services, and public green space. However, the lack of a solid documentary base and the essentially entrepreneurial rather than scientific approach were some of the factors that led to its failure.



Alice Pozzati, Arch. PhD, works in the field of historical-archival research for the study of urban and architectural transformations in the contemporary age. In 2024 she was a Fellow of the Italian Academy for Advanced Studies in America (Columbia University, New York). She was a research fellow at the Politecnico di Torino (2023), after obtaining her doctorate in 2022 with the thesis *From*

*Theory to Practice. Madrid's Ciudad Lineal*, the project of an entrepreneur, Arturo Soria y Mata (Supervisor Annalisa Dameri, DAD, Politecnico di Torino). She has been involved in teaching activities at the Politecnico di Torino since 2016 and has published more than twenty-five scientific contributions in the last ten years.



9 783910 263604 >