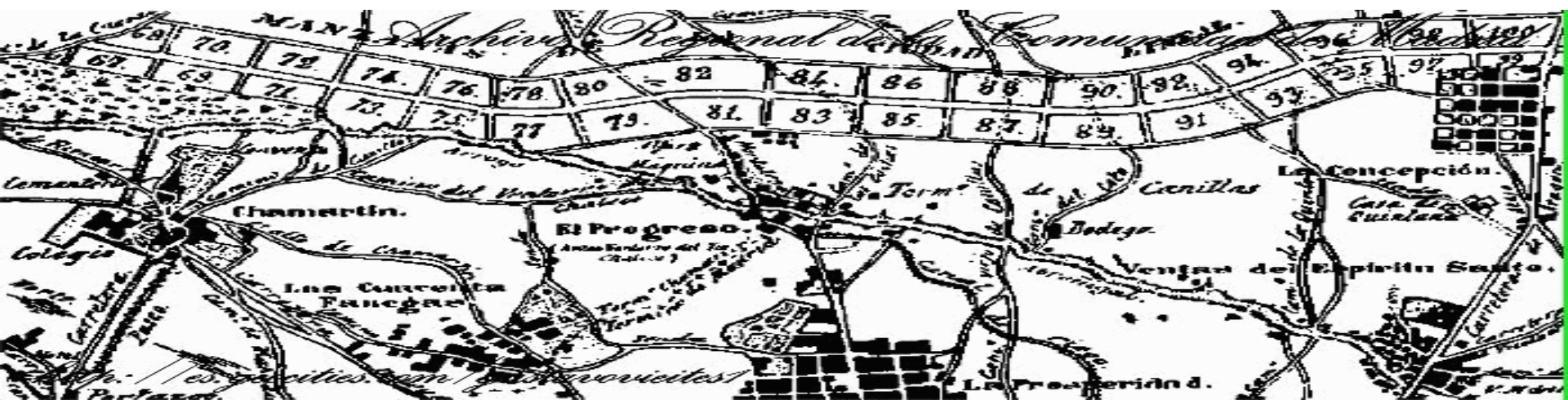


## Modelli 3: città lineare

# La città lineare di Soria y Mata

### Riferimenti bibliografici:

- Soria y Mata Arturo, "La città lineare", Il Saggiatore, Milano 1968
- Benevolo Leonardo, "Storia dell'Architettura moderna", Laterza ed., Bari 1985
- Gabellini Patrizia, "Tecniche urbanistiche", Carocci ed., Roma 2001



L'ing. **Arturo Soria y Mata** (1844-1920) è contemporaneo di Howard.

Nel 1862 pubblica su un giornale di Madrid la sua teoria della "**Ciudad Lineal**"

La *Città Lineare* vuole essere **un'alternativa radicale** al modello di sviluppo della città compatta tradizionale che si accresce intorno ad un nucleo originario

L'accento è posto sulle **infrastrutture meccanizzate di trasporto** (in primo luogo la ferrovia) che diventano "matrici" dell'insediamento urbano

Il modello insediativo utilizza **basse densità** capaci di assicurare buona qualità ambientale ed igiene edilizia controllata

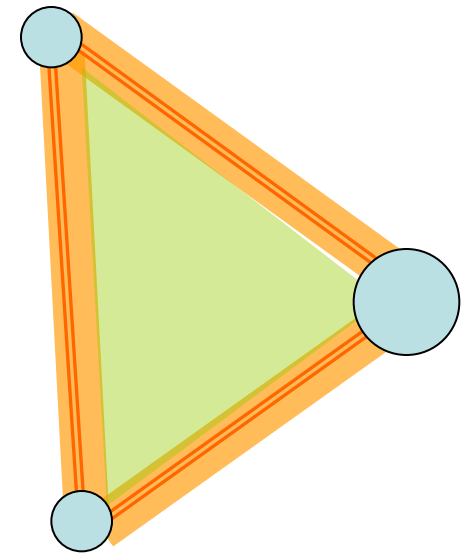


Il **modello territoriale** prevede che le espansioni avvengano seguendo un **tracciato lineare con basse densità** insediative attestandosi e collegando i nuclei compatti esistenti (le “**città puntuali**”) e dando luogo alla scala territoriale ad un reticolo di “**triangolazioni**”

Elemento portante della città lineare è un **asse infrastrutturale** composto da strade carrabili ed una tramvia a doppio binario

Sui lati dell'asse infrastrutturale si sviluppa in **modo simmetrico** l'**insediamento residenziale** organizzato per isolati omogenei

All'interno delle triangolazioni vi sono le **attività agricole ed industriali**



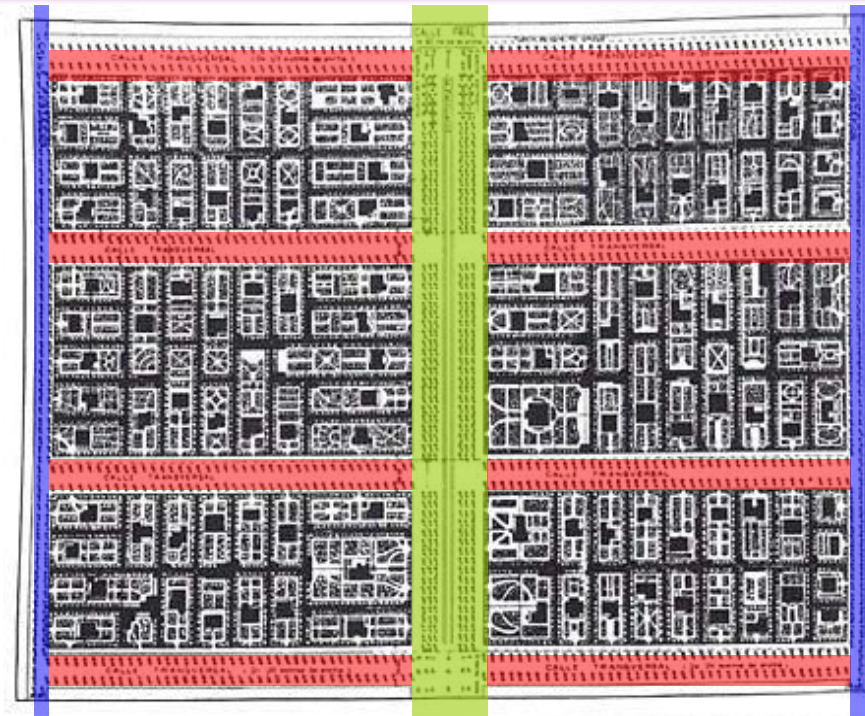


L'insediamento si fonda su una precisa **gerarchia stradale** organizzata su tre ordini

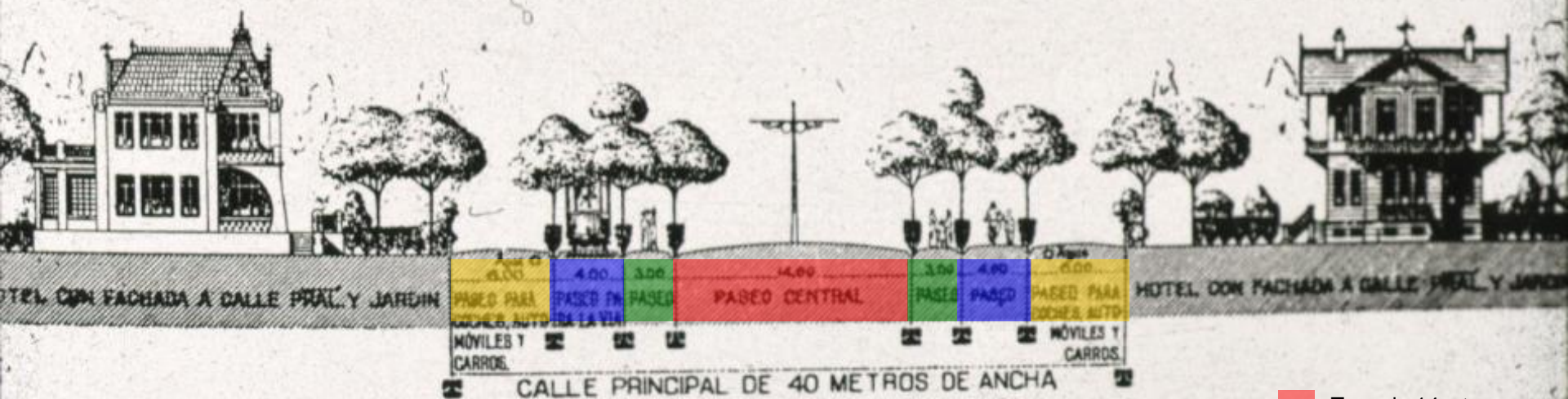
L'elemento ordinatore è la “**strada principale**”, un viale alberato a sezione complessa largo **40 mt** che si compone: di una parte centrale dove corre la **linea tramviaria**; dei **camminamenti per i pedoni**; delle **corsie per le biciclette**; delle **carreggiate** esterne per la viabilità

Ortogonalmente alla strada principale si collocano le arterie di distribuzione della residenza dette “**strade trasversali**” larghe **20 mt** e distanti tra loro 80-100 mt

Il limite esterno dell'insediamento è definito dalla “**strada posteriore**” larga **10 mt** e distante 200 mt dalla strada principale.



# PERFIL TRANSVERSAL ANTIGUO DE LA CALLE PRINCIPAL EN LA 1ª BARRIADA DE LA CIUDAD LINEAL



- Tramvia 14 mt
- Pedoni 3 mt
- Biciclette 4 mt
- Carreggiata 6 mt

Viaje de Puerta del Sol  
a Ciudad Lineal.

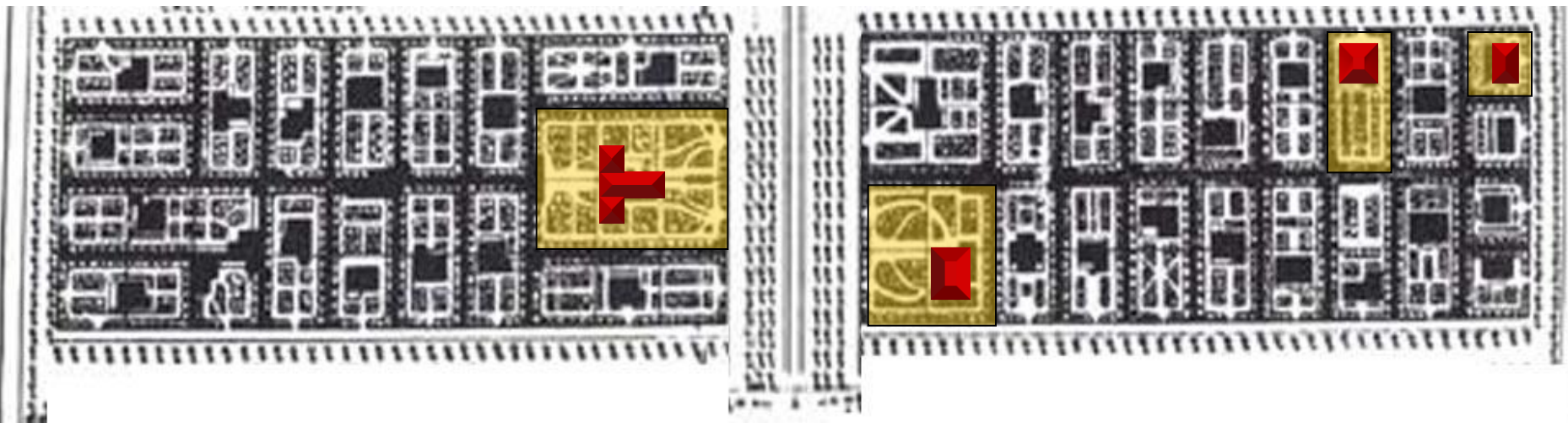


Dalla maglia stradale risultano definiti **isolati rettangolari** di 80-100 per 200 mt tuttavia Soria nei suoi scritti fa riferimento a lotti diversificati che si **modificano in relazione alla natura del terreno**

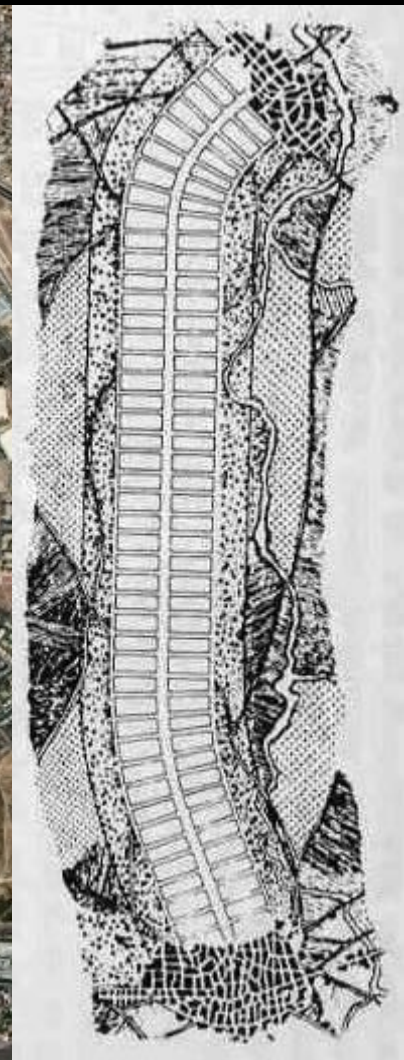
All'interno degli isolati residenziali la lottizzazione è costituita da aggregazioni di **moduli di 20 x 20 mt**

Le **lottizzazioni prevalenti** sono di 2 moduli (800 mq). I lotti più grandi (fino a 6 moduli) si affacciano sulla **strada principale**, quelli più piccoli (1 modulo) sulla **posteriore**.

Tale ripartizione del suolo corrisponde anche ad una **diversificazione delle classi sociali**: i più ricchi sulla strada principale, i meno abbienti sulla strada posteriore







Madrid





Calle de Arturo Soria [Esci dalla modalit  Foto](#)



Madrid Calle Arturo Soria