

Una posible utopía: la Ciudad Lineal Ceuta-Tetuán

A potential utopia: a town combining Ceuta and Tetuan

Darias Príncipe, Alberto*

Fecha de terminación del trabajo: abril de 2007

Fecha de aceptación por la revista: noviembre de 2008.

BIBLID [0210-962-X(2008); 39; 175-185]

RESUMEN

Aprovechando las condiciones sociopolíticas y económicas de la España primoriverista, Hilarión González del Castillo intenta poner en práctica su programa urbanístico en Marruecos. Se trataba de una ciudad lineal que uniera las ciudades de Tetuán con Ceuta. El ideario de González del Castillo se fue distanciando paulatinamente de la concepción linealista de Arturo Soria hasta fundirse con la noción de ciudad jardín, conformando una fórmula diferente y renovadora a la que se debió sumar las peculiaridades de un territorio colonial como era entonces el reino alawita.

Palabras clave: Urbanismo; Ciudad lineal; Ciudad jardín.

Identificadores: González del Castillo, Hilarión.

Topónimos: Ceuta; Tetuán (Marruecos).

Periodo: Siglo 20.

ABSTRACT

Hilarión González de Castillo, taking advantage of the socio-political and economic climate in Spain under the rule of Primo de Rivera, attempted to put his plans for town planning in Morocco into effect. His idea was to create a continuous town between Tetuán and Ceuta. His concept slowly distanced itself from the linear vision of Arturo Soria until it merged with the idea of a garden city, thus forming a different and modernizing scheme, into which the peculiarities of a colonial territory —as the Kingdom of Morocco then was— had to be integrated.

Key words: Town planning; linear town; garden city.

Identifiers: González del Castillo, Hilarión.

Place names: Ceuta; Tetuán (Morocco).

Period: 20th century.

* Departamento de Historia del Arte. Universidad de La Laguna. e-mail: aldarias@ull.es

1. LA CIUDAD LINEAL: LA EVOLUCIÓN DE SU CONCEPCIÓN A TRAVÉS DEL PENSAMIENTO DE HILARIÓN GONZÁLEZ DEL CASTILLO

A finales de la tercera década del novecientos, la dictadura de Primo de Rivera se propuso aprovechar la victoria de la guerra del Rif, no sólo como testimonio de la eficacia del Nuevo Régimen, sino para compensar los cuantiosos gastos que la Guerra de Marruecos le había supuesto al país, poniendo a producir el territorio pacificado. Así pues, en 1928 el Gobierno concertó un empréstito de 82 millones de pesetas para invertir en cinco años en obras básicas de infraestructura. Había que articular el territorio y como consecuencia, colonizarlo. Y es aquí donde coinciden las necesidades de un programa político con la praxis que, desde hacía bastantes años, intentaba aplicar uno de los urbanistas más interesantes de comienzos de siglo: Hilarión González del Castillo.

Diplomático, pero sobre todo publicista y difusor de la idea de la Ciudad Lineal, González del Castillo aparece ya como accionista de aquella sociedad desde 1898. Son éstos, momentos problemáticos para la compañía; Ortiz de Villajos y Belmás abandonan la sociedad, perdiendo así el sentido más abierto de su funcionamiento. Sin embargo, a pesar de que González del Castillo se convierte casi de inmediato en un apasionado defensor de la idea de la Ciudad Lineal, bien pronto su concepción comienza a diferir de la de Arturo Soria. La primera diferencia se centra en la tipología de las viviendas, proponiendo los chalet americanos e ingleses, de los que Soria había abominado. Pero será a la vuelta de su destino como cónsul de Manila, cuando su concepción urbanística evolucione hacia posturas aún más próximas a las teorías anglosajonas. Carlos Sambricio cree justificar esta postura en la coincidencia de que, en esos años (1905), Burnhan redactaba un plan para Manila sobre la idea de la *City beautiful*, que poco antes había ofrecido, en una propuesta, para Washington, y de la que González del Castillo se convierte en ferviente seguidor¹.

A partir de este momento, los caminos de Soria y González del Castillo comienzan a divergir, quizás porque sin renunciar a la solución de la Ciudad, este último abandonaba una postura excesivamente anquilosada para darle una dimensión más universal, aplicable a cualquier lugar del mundo. Para ello, González del Castillo tuvo que reemplazar dos ideas que parecían inmutables: definir espacialmente la ciudad y cambiar la ordenación de las manzanas, cuya estructuración se aproxima ahora más a la ciudad jardín. En 1919, Hilarión González define su simbiosis de ciudad lineal-ciudad jardín en la propuesta de la Ciudad Lineal belga. En ella, además de las dos premisas antes expuestas, añade una tercera igualmente discordante con el ideario de Soria, establecer un punto neurálgico que sería el centro de la ciudad.

2. APLICACIÓN DE LA PROPUESTA DE GONZÁLEZ DEL CASTILLO EN EL MARRUECOS COLONIAL ESPAÑOL

“Ahora empieza lo fundamental...” parafraseando al General Sanjurjo, González del Castillo escribía en 1928: “... ahora debe iniciarse la labor fecunda y permanente, la labor civilizadora, la verdadera conquista: la de la tierra, libertándola de la miseria, la

despoblación y el desamparo en que se halla, y la de los indígenas, libertándoles del odio y de la ignorancia, y atrayéndoles, por amor y mutua conveniencia, para [como decía Sanjurjo] construir el Magreb por primera vez en la Historia”. España necesitaba colonizar e incansable, González del Castillo proponía su proyecto donde combinaba la urbanización con la colonización de lugares hasta entonces inhóspitos. La idea, madura desde 1919, es ahora expuesta de forma sincrética como “ciudades jardines lineales”. Para ello, Marruecos ofrecía un amplio espectro que iba desde el anillo de circunvalación que sirviera de ensanche a las antiguas ciudades, a la fórmula de enlace entre dos urbes, o simplemente núcleos urbanos de nueva creación encargados de lograr la sedentarización de las *kabilas* en el territorio del Rif². Desde 1911, González del Castillo había indicado la conveniencia de la participación del Estado. Pero ahora planteaba la necesidad de trabajar sobre terreno adquirido, no sólo para poder diseñar con total libertad su trazado, sino, sobre todo, para poder parcelar y vender obteniendo de este modo, y a largo plazo, los beneficios que permitirían los ingresos necesarios para la operación. Y por supuesto para poder establecer sobre los terrenos las zonas de uso público sin presiones especulativas; se trataba no sólo de evitar el caos del crecimiento, sino de establecer una ordenación de un territorio dispuesto a recibir a multitud de emigrantes que se preveía iban a acudir para repoblar. Pero necesariamente suponía la existencia de un plan previo y unitario con zonas ya determinadas para los diferentes usos del suelo.

Al encontrarse la futura población en tierra de colonias se añade el componente militar inexistente hasta ahora. Por eso, y en cumplimiento de las ordenanzas militares, se ven obligados a incorporar como novedad una trocha que circunvalaría todo el territorio. El resto de los problemas que se habían presentado en operaciones anteriores, aquí no existieron. Pero, para que la marcha del proyecto fuera todo lo fluida que cabría esperar, era aconsejable que la idea fuera declarada de utilidad pública; de este modo se podría contar con la exención temporal de algunos tributos o la concesión de servicios públicos municipales, como agua, electricidad, explotación de canteras, servicio de tranvías...

Los modelos propuestos fueron de lo más variados; desde la “circunvalación de antiguas ciudades” como Larache o Melilla, a la “unión de dos poblaciones relativamente próximas” como Ceuta-Tetuán, Tánger-Ceuta, o la “alineación”, ya fuera a lo largo de la costa en espacios aún no roturados, como la bahía de Alhucemas, ya en zonas mineras, como los llanos de Zebra y el Zaio, ya en campos agrícolas y ganaderos como las márgenes del río Muluya.

De todos ellos, fue elegido el “eje Tetuán-Ceuta”, fundamentalmente por el carácter emblemático que tenía la capital del protectorado, pues, después de la pacificación, existía el deseo tácito de mostrar a los marroquíes la capacidad de la metrópoli: “ninguna de tanta trascendencia y tan elocuente para demostrar nuestro deseo de atraer al moro y de trabajar por el resurgimiento de Marruecos”. Por otra parte, se quería convertir a Ceuta en el puerto de entrada al continente, en competencia con Tánger, sin olvidar que no muy lejos de ella se realizaban, en esos años, las primeras pruebas para la ejecución de una de las bocas del túnel del Estrecho que comunicaría África con Europa.

Como en 1911, González del Castillo cree que la intervención del Estado es imprescindible no sólo en la agilización del proceso, sino porque junto a la futura compañía, que se encargaría del desarrollo de la idea, recibirían las plusvalías generadas por la operación, sólo que aquí no se trataba de un proyecto previo, sino que sería el resultado de un concurso internacional.

Las bases deberían ser marcadas por la Comisión Estatal, compuesta en buena parte por los técnicos del ejército, pero es en realidad él mismo el que establece las pautas a seguir. González del Castillo sigue asumiendo los criterios de la mencionada *city beautiful* de *Burhan*, cuyo trazado y reforma propone como modelo, pero complementándolo con el *Plan d'aménagement et d'extension de Paris*.

No se había trazado un proyecto definitivo, pero sí se señalan unos principios generales bastante precisos, a los que se debían someter las diferentes propuestas. La idea general, que denominó ciudad jardín-lineal, partía del proyecto de 1919; sin embargo, ya fuera a falta de un posterior desarrollo, porque no pasaba de ser embrionaria, ya por la conformación definida de las dos ciudades polarizadoras de los extremos: Ceuta y Tetuán (no existía un centro definido, con lo que la jerarquización propia de la ciudad jardín desaparecía), quedaba como una población con el sentido longitudinal de la fórmula lineal, pero, siguiendo el modelo inglés, es decir, perfectamente sectorizada. Aún así, el recuerdo de la ciudad lineal permanece, y aunque la idea de los espacios libres se ha alejado bastante del modelo propuesto por Soria, mantiene de forma testimonial el lema de “para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín”.

3. CONCRECIÓN DEL MODELO LINEALISTA EN EL EJE CEUTA-TETUÁN

El territorio a colonizar está delimitado por los propios accidentes geográficos, la margen del río Martín y la Isleta de Santa Catalina, en cuyo istmo se asienta Ceuta, y aunque el ancho quedaba *ad libitum*, no puede sobrepasar el espacio comprendido entre las estribaciones del Atlas y el Mediterráneo.

La trama vial modifica el esquema de la ciudad lineal, influenciado por las ciudades turísticas costeras (Niza en particular), y así desplaza la avenida principal que debía atravesar el centro, colocándola en la línea de costa. Sería una gran vía-parque de 40 metros de anchura que, arropada por varias líneas de árboles, se vería recorrida por un doble tranvía eléctrico que solventaría no sólo el transporte de personas sino también el tráfico de mercancías. Paralela a ellas, y hacia el interior, se dispondrían diversas vías longitudinales seccionadas perpendicularmente por otras tantas transversales.

La razón de este mimetismo está clara, las cualidades climáticas del sector animaron siempre a los promotores del crecimiento tetuaní y llegaron a plantearse el desarrollo de una ciudad balneario que contrarrestara el turismo que ya pujante florecía pocos kilómetros más al sur, en las ciudades de Fez y Mequinez. Las playas de Río Martín o las del Río Negro eran un fuerte aliciente; sólo faltaban *Les promenades*, que la cultura francesa había introducido.

La práctica llevada a cabo en las dos primeras *gardens cities*: *Letchworth* y *Werwyn*, así como en la ciudad lineal de Madrid, recomendaban la iniciativa privada para la realización del plan, pero el triste recuerdo que la especulación del suelo había dejado en las primeras experiencias urbanas llevadas a cabo en el Marruecos francés, aconsejaron un sistema mixto que, sin que significara contar con el Estado como factor generador de su elaboración, sí pudiera darse una especie de simbiosis o de ayuda mutua entre la empresa privada y la colaboración estatal.

De modo que el Estado apoyaría a la iniciativa privada, declarando de utilidad pública la ciudad jardín y gestionando la expropiación forzosa para, mediante un justiprecio, lograr la compra de los terrenos públicos y privados. También debería ceder por un periodo determinado (mientras se llevara a efecto la construcción de la ciudad) los servicios públicos para que así la compañía recibiera ingresos suficientes con los que sufragar los cuantiosos gastos de la primera etapa, marcada por la construcción y organización. Por último se hacía necesaria la exención de impuestos, no sólo a la empresa, sino también a los primeros colonos que se establecieran. Como contrapartida, la compañía ofrecería al Estado la organización y el sostenimiento de los servicios urbanos y la cesión al Estado español y al *majzén*³ de los solares que fueran necesarios para edificios públicos. Correría también a su cargo la construcción de un número determinado de edificios para militares, funcionarios y operarios en cada sector, y proporcionaría, tanto al Estado como al *majzén*, un determinado número de acciones que garantizaran esta contraprestación mutua. Por último, se estipularía el pago de un canon que iría en aumento a medida que las obras fueran avanzando. De este modo, con la interrelación de ambos, se garantizaba la mutua colaboración entre el sector público y el privado.

Los teóricos de la ciudad lineal siempre tuvieron presente que el éxito del proyecto no sólo dependía del trazado urbano sino de una gestión lúcida que pudiera desarrollarlo en la práctica, a priori sin la necesidad de la subvención del Estado, sin garantías de interés, sin primas ni anticipos de capital, como ocurrió en la ciudad jardín inglesa. Se trataba de conseguir una iniciativa particular solvente, y para ello, González del Castillo desglosa la acción en dos momentos independientes entre sí:

1. El establecimiento de una compañía que llevara a cabo la gestión de crear una infraestructura donde se adecuaría más adelante la compañía constructora propiamente dicha. Estaba encargada de promover el concurso de anteproyectos y de presentar a continuación el proyecto final para su aprobación definitiva. Tendría además que resolver la declaración de utilidad pública, la expropiación de las tierras que se necesitaran, y conseguir las concesiones de servicios públicos.
2. Su transformación en compañía constructora y explotadora de la futura ciudad. Si en el primer estadio las necesidades de capital no fueron excesivas, ahora sí se necesitaba disponer de un buen respaldo financiero, aunque no de forma inmediata, sino a lo largo de los primeros años. Más acuciantes resultaban otras fuentes de ingresos para cuya cesión era necesaria la colaboración oficial. De ahí la importancia de contar con la presencia

permanente de representantes tanto del *majzén* como del Gobierno español en el Consejo de Administración.

Tomando como modelo la experiencia madrileña, las bases necesarias para una economía saneada eran la posesión de la tierra y la explotación del tranvía eléctrico, al que se debía añadir —por su ubicación en el continente africano— el abastecimiento de aguas.

En el primer caso, era fundamental adquirir la mayor cantidad de terreno, a ser posible tierra de baldío, escasamente productiva, para que, una vez transformado en solares e incorporado al proyecto, se le asignara su cometido. Las plusvalías de su reconversión en terreno urbano proporcionarían a la sociedad la estabilidad económica, basada en el incremento del valor de la tierra, ya que los lotes se ofrecerían como terreno urbanizado. González del Castillo contaba con la priorización que la Secretaría de Turismo de España estaba dando a la inclusión del Marruecos español en la zona de turismo de lujo que Francia ofertaba esos años en el eje Fez-Mequinez-Marrakesch, y a la que se iba incorporando la ciudad santa de Xáuen⁴.

El segundo aspecto, la explotación del tranvía, que había dado excelentes beneficios en Madrid, debía ser considerado con el añadido de ciertas particularidades, fundamentales en Marruecos. Este medio de transporte tendría la homologación legal de ferrocarril, lo que le permitiría un plazo de concesión mayor y, en consecuencia, la anchura de vía sería la misma que la de los demás ferrocarriles. Ya el hecho de enlazar Ceuta con Tetuán garantizaba un crecido número de viajeros, y además de personas incluiría el tráfico de mercancías; pero su trascendencia y consideración vendría dada por los futuros enlaces. Se preveía enlazar la línea Ceuta-Tetuán con el transafricano Tarifa-Alejandría, una vez finalizado el túnel de Gibraltar. Esta vía, proyectada por el coronel Godefroid, circunvalaría el litoral mediterráneo de África hasta llegar a Suez, desde donde continuaría, enlazando con la ruta de la India. De este modo se concebía no sólo como el camino de penetración hacia las posesiones anglofrancesas del continente asiático, sino que formaría parte de la ruta de las peregrinaciones, al llegar a Jerusalem y aproximarse a La Meca⁵.

Complementarias con el ferrocarril, las autovías seguirían un trazado paralelo a las zonas forestales, estableciendo además un circuito cerrado, cuyos ángulos debían ser Ceuta-Tetuán-Tánger-Ceuta, con la posterior prolongación a lo largo del eje Arcila-Larache-Alcazarquivir. Todavía se mantenía el espejismo del túnel de Gibraltar, a través del cual se vincularía el tráfico del norte de África a los circuitos europeos.

Por último, el abastecimiento de agua, sobre el que, desde un principio, hubo el compromiso de una utilización no especulativa, exigía una obra importante de aprovisionamiento, con la asunción de acuíferos que por suerte brindaba la zona. El sector ofrecía una rica reserva gracias a que en él desembocaban tres ríos de cauce regular: el Martín, el Asumir y el Negro, con capacidad más que suficiente como para que, bien administrada, permitiera la existencia de una ciudad jardín donde se hiciera realidad el propósito inicial de que las zonas verdes superaran en extensión a la parte construida.

4. LA COLONIZACIÓN DEL TERRITORIO

El pronto funcionamiento de la propuesta de González del Castillo dependía de su inmediata puesta en marcha para aprovechar el espíritu colonizador, pieza clave de la política primorriverista sobre el Protectorado. Era, pues, imprescindible plantearse la dinámica del poblamiento, cuya estructuración también estaba preparada.

La nueva ciudad mantenía la sectorización, ya asimilada desde 1913 por González del Castillo, en cuatro zonas: agrícola, residencial, comercial e industrial, cuya ubicación en algunos casos, como el sector agrícola, era tripartita para facilitar mejor el comercio de los productos. Así, habría sendos barrios junto a las antiguas poblaciones de Ceuta y Tetuán, y un tercero en la zona intermedia de la Ciudad Lineal.

Se trataba de ir aportando, progresivamente, y con un criterio selectivo, los sucesivos asentamientos humanos, debido fundamentalmente a la revalorización del suelo “...pues una ciudad-jardín debe ser de prudente y paulatino desarrollo para que los terrenos (una de las principales fuentes de ingreso para las compañías constructoras) vayan aumentando progresivamente de valor”.

Los primeros en situarse serían los obreros y el personal que acometiera los trabajos de infraestructura urbana, para los cuales se utilizaría el sistema de vivienda prefabricada pero, a partir de ahí, y ya asentados con sus familias, lo que garantizaba la sedentarización, el programa seguiría una sistematización consecuente con la intención especuladora de los terrenos:

«Debidamente albergados estos empleados y obreros con sus familias, lo cual puede suponer una población inicial de varios miles de habitantes, se trabajará en disponer los terrenos para recibir a los primeros pobladores-colonos, que deben ser los agricultores, esto es, los que trabajen y hermosteen la tierra; los que hagan producir y creen riqueza; los que den posibilidades y facilidades de vida a otros habitantes que tras ellos vendrán, y que serán los industriales que traerán capitales abundantes, personal numeroso, iniciativas, espíritu de asociación y de laboriosidad intensa; todo lo cual producirá nueva riqueza. Tras los agricultores y los industriales vendrán los comerciantes; y, por último, los residentes fijos, los turistas, los empleados públicos. Así se hará, al cabo de unos cuantos años, una ciudad completa».

La “zona agrícola” se preveía como la más extensa puesto que cada uno debía recibir al menos una hectárea de regadío y una casa, pero contiguo a cada lote se mantendría una parcela semejante, con la esperanza de que fuera adquirida por el propietario. El sistema de propiedad era un híbrido entre el planteamiento linealista y el de la ciudad-jardín: el terreno, gratis durante los dos primeros años, debía ser después arrendado o adquirido a largo plazo, superior incluso a los veinte años. Del mismo modo la vivienda comenzaría

con un arrendamiento bajo que podía transformarse, si el colono lo deseaba, en una adquisición en condiciones semejantes a las de la tierra de labor.

La comunidad agrícola-ganadera sería la más cosmopolita, puesto que estaría conformada por españoles, marroquíes y otros extranjeros. La selección de sus componentes tendría como objeto halagar al estamento militar, cuya aprobación era fundamental en todo este proceso. Y así tendrían preferencia los soldados que lucharon en la contienda y los que en el futuro, después de hacer el servicio militar, quisieran fijar allí su residencia. Le seguirían los marroquíes colaboradores de la nación colonizadora, para llamar de inmediato a los españoles geográficamente más afines, o sea, los del litoral mediterráneo. Pero los cuarenta kilómetros de ciudad necesitaban una población amplia que no se satisfacía sólo con la aportación hispano-marroquí, por lo que se recurriría a belgas, alemanes, suizos y japoneses, ponderados y conocidos a través de los contactos llevados a cabo por González del Castillo, ya como diplomático (el caso de Japón) o como publicista y difusor de la Ciudad Lineal.

A continuación debía fomentarse el desarrollo de la *zona industrial*, con una ubicación mucho más diseminada, ya que estaría encargada de ir limitando las diferentes sectorizaciones (zona residencial, comercial, edificios públicos, etc.). La distribución de las parcelas la convierte en la zona más dispersa, no sólo porque, como en la de uso agrícola, se debían reservar obligatoriamente parcelas para futuras ampliaciones, sino porque cada fábrica sólo podría construir una superficie no superior al tercio del solar, incluyendo a su propio personal que disponía en cada casa de un huerto para cultivar. Además, y ante el temor de un posible crecimiento en altura, se potencian los talleres de una sola planta, siguiendo las recomendaciones del *Industrial housing* de John Nolen, y la altura quedaba limitada a 20 metros, no pudiendo superar las tres plantas. Pero quizá la novedad mayor era la ventaja de tener ramales férreos hasta el interior de la fábrica que enlazaban con las líneas de tranvía, de igual anchura que la de los ferrocarriles. Las unidades mayores se complementaban con la institución de los *Social Welfare* (bienestar social) tomados de las ciudades-jardines inglesas.

El último tramo de la colonización sería el fomento de las “zonas urbanas” y “comerciales”. Como en el caso de las industrias se cederían terrenos gratuitos a los organismos oficiales para garantizar de este modo la revalorización del terreno. Su ubicación no se precisa, pero sí se hace con la gran avenida marítima reservada para la alta burguesía, donde se exige construcción de lujo⁶.

La capitalización de la empresa tendría dos momentos, coincidentes con los comentados en párrafos anteriores: la creación de la compañía encargada de llevar a cabo la necesidad de generar una infraestructura que, al no necesitar un desembolso excesivo por la colaboración estatal, podría ser obra de financieros españoles y su posterior transformación en compañía constructora y explotadora de la futura ciudad. Aún así, González del Castillo no deja de insinuar la posibilidad de subvenciones estatales a base de un tanto por ciudad hecha o de anticipo reintegrable.

En el primer caso, se preveía que la “compañía fundadora” que hiciera los trabajos preliminares debía estar vinculada al mundo financiero de la colonia. La idea más acertada

por su prestigio y fines sociales parecía ser la “Liga africanista española”. Si esta solución no resultara viable, la candidata elegida estaría ya dentro de las entidades del más puro capitalismo: “Compañía de Minas de Rit, Compañía española de colonización o Sociedad concesionaria del Ferrocarril Ceuta-Tetuán”⁷.

Al reconvertirse en “sociedad” para llevar a efecto la “explotación”, era obligado contar con la colaboración de las grandes naciones financieras, pues pocas eran las que tenían una capacidad para la magnitud de esta obra. González del Castillo se inclinó, de inmediato, por Inglaterra, que aprovechando la estabilidad de la dictadura colaboraba con el gobierno español a través de la “Federación de Industrias Británicas”. La cuantía de participación no podría sobrepasar el 40% y a juzgar por los últimos acontecimientos, parecía perfectamente factible.

5. MUTACIÓN Y FRACASO DE UNA IDEA

El proyecto de la ciudad lineal Ceuta-Tetuán es el último estudio conocido de este tipo realizado por González del Castillo, y supone la madurez conceptual de su idea linealista. No es original; en 1913, en el folleto de propaganda presentado en el Congreso de Gante ya aparece la idea adelantándose a otros lugares propuestos: China, Argentina, Siberia, Filipinas, Ceylán, Malaka y Canadá. Este prototipo presentaba un carácter especial a causa de su doble vertiente: Ciudad Lineal militar y Ciudad Lineal colonizadora. Pero ni su trazado utópico, desde Tánger a Mogador, ni su ideario sociopolítico, ambiguo en exceso (“sería una forma de penetración pacífica, de conquista prudente y justa del territorio, un medio de atraer al indígena”), hacían pensar en una posible concreción⁸.

Sin embargo, del planteamiento hecho en 1913 al esquema redactado por González del Castillo existen profundos cambios tanto sociales, como técnicos y económicos. A lo largo de la década 1910-1920, este técnico asiste a diferentes congresos sobre teorizaciones urbanísticas, mayoritariamente copados por ingleses, alemanes y en menor medida americanos; en ellos comprueba que la idea linealista está en minoría con respecto a la propuesta de la Ciudad Jardín y, con un profundo sentido pragmático, poco a poco va evolucionando hasta diluir la mayoría de los principios de Soria. Incluso, el mismo nombre identificador de la idea se va perdiendo hasta denominarse, en el último artículo de 1931, tan sólo *Ciudad Jardín*.

“Socialmente”, la futura ciudad Tetuán-Ceuta está completamente sectorizada, siguiendo una jerarquización de los diferentes sistemas productivos. Retoma la idea anglosajona de construir los barrios obreros alrededor de la fábrica, fórmula que, desde el principio, rechazó Arturo Soria como solución opresiva que fomentaba los resentimientos sociales por la propia segregación⁹. El planteamiento de emigración, confuso en cuanto a organización, llega a extremos inadmisibles para la organización de la colonia e imposibles, ante una compartimentación marcadamente xenófoba, de modo que cada nacionalidad reitera en su sector el *modus vivendi* de origen, lo que implica la devertebración comunitaria y lo convierte en un punto a corregir ya desde los primeros urbanistas utópicos. No marca

una centralización, como en el proyecto de 1919, pero queda justificada por la propia organización de la colonia; la distribución de la población por nacionalidades hace difícil una definición en este sentido.

“Técnicamente”, sólo mantiene de Arturo Soria el sentido lineal de esquema urbano, pero ni siquiera aquí es fiel en toda su extensión. Al colocar el eje principal excéntrico, supeditado a la fórmula de ciudad turística, altera el gran eje central, principio básico de la Ciudad Lineal. Por otra parte, en el proyecto de 1919 ya había renunciado a la posibilidad de establecer un desarrollo ilimitado de la ciudad, pero ahora simplemente no lo define. En cualquier caso, el trazado entre Ceuta y Tetuán implícitamente marca una limitación, puesto que siempre que hace algún planteamiento sectorial, termina frenándolo ante alguna de las dos poblaciones.

En su intento por contentar a los distintos sectores, acaba por presentar un panorama propio de una exposición decimonónica. El mantenimiento de las tipologías arquitectónicas de cada raza o nacionalidad, en un afán por parte de González del Castillo de conseguir una mayor flexibilidad en los modelos, llega a extremos grotescos, de tal modo que, por ejemplo, los suizos podrían reproducir sus casas alpinas en las llanuras del Río Martín. Como consecuencia se logra una mayor indefinición en las parcelas, puesto que si bien en principio propone declarar sector constructivo sólo una tercera parte, mientras que en los principios fundamentales de la Ciudad Lineal, el límite era un quinto, cuando leemos la distribución de los distintos sectores, comprobamos que la complejidad de ciertos edificios obliga a romper la manzana tipo. Su deseo de poder ofrecer un proyecto convincente culmina en una solución ecléctica, en donde la inclusión de elementos de la Ciudad jardín o de la *City Beautiful* menoscaban el proyecto arquetipo de la Ciudad Lineal.

A nuestro juicio el “planteamiento económico” es el que más se aleja de Soria, desde el momento que rompía su principio fundamental. Como escribiera Sambricio: “Soria propone llevar a cabo una ciudad privada, concebida, diseñada, construida y gestionada por una compañía por acciones (...) al constituirse la Compañía Madrileña de Urbanización su capital inicial se dedicó a la adquisición de terrenos”¹⁰. Por el contrario, González del Castillo prefiere pactar con la administración para compartir los beneficios a cambio de recibir de ésta las tierras ya expropiadas y la exención de impuestos y contribuciones. La independencia tan reiteradamente buscada por los linealistas quedaba eliminada ante una operación altamente especulativa de la cual los poderes públicos eran partícipes. Pero además, se atraía al gran capital (“Compañía Española de Minas del Rif” o la “Sociedad Concesionaria del Ferrocarril Ceuta-Tetuán”) para administrar una idea de concepción liberal.

La Ciudad-Lineal-Jardín de Ceuta-Tetuán no pasó del proyecto; las consecuencias del crack del 29, cuyos efectos se sintieron en España en los años 30, los problemas de la II República, la Guerra Civil, la II Guerra Mundial... contribuyeron a ello. Pero, aunque se hubiera hecho realidad, la diferente concepción económica, social e ideológica, habrían producido resultados igualmente distintos. Hilarión González del Castillo sacrificó la idea de Arturo Soria en favor de su universalización, aunque fuera en realidad un contrasentido porque, cuando logró su propósito, se había gestado otro sistema urbanístico.

NOTAS

1. El texto básico de Hilarión González del Castillo consistía en nueve artículos que bajo el título genérico de *La colonización de Marruecos* vio la luz entre los meses de diciembre de 1928 y noviembre de 1929, si bien con el advenimiento de la República, añadió un apéndice en julio de 1931. El medio elegido para su divulgación no fue casual; la revista “Hispano Africana” era el órgano oficioso de la Liga Africanista Española, institución pionera y orientadora en la colonización africana.
2. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. «La colonización de Marruecos». *Revista Hispano Africana* (Madrid), 10, 11, 12 (1928); 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11 (1929); 7 (1931).
3. El término *majzen* sería sinónimo para un europeo de “la corona”, pero en el mundo islámico, y en Marruecos en particular, su significado era más amplio a causa del poder absoluto del sultán, ya que, dada la identidad existente entre el monarca y el reino, debería incluir también nociones como la corte, sus finanzas, el ejército que estaba bajo su mando, etc.
4. DÜGGI, Emilio. «El turismo, fuente de ingresos para Marruecos español». *Revista Hispano Africana* (Madrid), 1 (1929), pp. 7-9.
5. DARIAS PRÍNCIPE, Alberto. «A colonial utopia: A land link across the Gibraltar Straits». *Prostor* (Zagreb), 2 (1999).
6. GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. «La colonización de Marruecos...», 3 (1929), pp. 17-21.
7. *Ibidem*, 5 (1929), pp. 19-23.
8. SORIA Y MATA, Arturo. «La Cité Lineaire nouvelle architecture de villes. Rapport présenté par la “Compañía Madrileña de Urbanización”». En: *Premier Congres international de L'Art de Construire villes et organization de la vie municipal*. Madrid: Imprenta de la Ciudad Lineal, s/f. (1913).
9. SAMBRICIO, Carlos. «Arturo Soria y la Ciudad Lineal». *Q* (Madrid), 58 (1982).
10. SAMBRICIO, Carlos. *La Ciudad Lineal un ejemplo de urbanismo liberal. Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894-1994*. Madrid: Fundación Cultural COAM., 1996, p. 74.

