

PROLOGO

Quien repase la bibliografía sobre el urbanismo español del último tercio del siglo XIX verá, no sin sorpresa, cómo los estudios sobre la figura de Arturo Soria y su Ciudad Lineal han centrado la mayor parte de las atenciones. Sin embargo muchos de estos trabajos, al insistir en la originalidad de la propuesta no sólo han empobrecido, de manera indirecta el panorama general —al eclipsar cualquier otra opinión sobre los problemas de la ciudad— sino que, a fuerza de hacer énfasis en la singularidad de la idea no han profundizado en aspectos tan importantes como es conocer, por ejemplo, de qué modo repercutió en la España de aquellos años el debate urbanístico que se desarrollaba en Inglaterra o Alemania; por qué la propuesta de Soria fue ignorada en los Congresos Internacionales de urbanismo o, incluso, hasta qué punto la imprecisa polémica que siempre se ha señalado mantuvo Soria con Howard fue realmente una polémica a dos bandas.

La historia del urbanismo en Madrid desde que se inicia la construcción del ensanche de Castro hasta que, a comienzos de siglo, se definen los primeros planes para el Extrarradio se ha limitado al estudio de la Ciudad Lineal: aceptando su interés, ésta se ha convertido irónicamente en el peor enemigo de la obra de Soria por cuanto que las únicas referencias a su pensamiento urbano son las que se identifican con la propuesta de Ciudad Lineal, ignorándose de forma injustificada la complejidad y amplitud de su pensamiento. Confundimos la mayor parte de las veces cuáles fueron las distintas propuestas de Soria sobre la Ciudad Lineal; ignoramos cómo evolucionó su idea sobre el transporte, identificando de forma equivocada su propuesta de tranvías en Madrid con aquella otra línea que estableció en Ciudad Lineal o, incluso, desconocemos el hecho de que algunos de los más íntimos colaboradores de Soria (como fue el caso de Belmás o Jalvo) estudiaron en Inglaterra, Bélgica o Alemania la problemática de la vivienda obrera o proyectos de ferrocarriles subterráneos poco antes que Soria formulase sus propuestas.

Tampoco se ha insinuado nunca cuál fue la fortuna de Soria fuera de España: haciéndose excesivo hincapié en una polémica de la cual apenas se encuentra documentación en las fuentes inglesas de la época, no se ha dado —en cambio— excesiva relevancia al hecho de que Belmás visitase la Exposición Internacional de Chicago, y que con este motivo Soria hubiese presentado a la misma su (AP49) propuesta de ferrocarril de Circunvalación en Madrid —proyecto que obtuvo un Premio— y nada se ha dicho sobre cuáles fueron los contactos del arquitecto con financieros ingleses y americanos, interesados en principio en financiar el proyecto. ¿Por qué no se ha comentado qué vieron y aprendieron personas como Belmás o Jalvo —claves en la obra de Soria— y cómo aquello pudo influir en el proyecto de Ciudad Lineal? ¿Cómo se desarrolla el pensamiento urbano de Soria, cuál es la problemática a la que se enfrenta y de qué forma llega a la propuesta de Ciudad Lineal? Pero además ¿cómo es posible que Hegemann —urbanista de formación americana y que actuó como Secretario en la gran Exposición Internacional de Ciudades, celebrada en 1910— ignorase la propuesta de Soria cuando, por el contrario, daba tanta importancia a la propuesta inglesa de las ciudades jardín?, ¿tuvo sentido que en aquella

Exposición no apareciese —a pesar de afirmar Collins que Stübben conocía los proyectos para Barcelona— la realidad urbana española en aquellos años, y que en dicha muestra tan sólo se diese a conocer —como comenta Cipriano Montoliu— un proyecto de enlace en Barcelona, elaborado por el arquitecto sueco D. Hallman?

Entiendo que poco importa que Soria fuese admirado en Bélgica —donde, se nos dice, hubo un proyecto de Ciudad Lineal— o que, por lo mismo, lo fuese en Chile o Tánger: sus relaciones con Georges Benoit-Levy deben, cuanto menos, valorarse no sólo desde la perspectiva de Arturo Soria sino también desde la propia óptica de Benoit-Levy, persona culta e inquieta como se ha demostrado recientemente al ponerse de manifiesto los contactos que éste mantenía con Le Corbusier. Soria no participó en la Exposición de Berlín, pero en aquella sí se dieron a conocer algunos proyectos de orden menor (como los planes de Copenhague, ideas de reforma en Budapest y Viena, propuestas de Goteborg, Helsingborg y Estocolmo...) al tiempo que, paralelamente, se mostró la realidad inglesa —los proyectos de Londres, Hampstead, Liverpool— se difundió el pensamiento de R. Unwin, se exhibieron los proyectos elaborados por E. Henard o las realizaciones alemanas de la Asociación de Ferrocarriles Estatales Prusianos. A pesar de que, entonces como señaló Goecke, *había agujeros en la Exposición referentes tanto al material de Londres como al de algunas ciudades americanas* —y la idea de «agujero» entiendo que debe hacerse extensiva al absoluto desconocimiento que hubo en aquella de la realidad española— tampoco existen referencias a la obra de Soria en los *...manuales, escritos teóricos, exposiciones, convenios, congresos, revistas especializadas, principales canales a través de los cuales la práctica urbanística se consolidó.*

¿Por qué Soria no fue protagonista singular en el debate teórico que se desarrolló, en aquellos años, fuera de España? La respuesta entiendo debe buscarse en un hecho: en un momento en el cual la construcción de la ciudad se empieza a definir desde supuestos analíticos, lo único que se conoce de su propuesta es la imagen soñada de la Ciudad Lineal y, por lo mismo, ésta será juzgada desde la referencia formal. Quizás el desconocimiento de la obra de Soria se debe a sus propios textos —aunque, en general, lo mismo podría decirse de la mayor parte de las publicaciones españolas de la época— por cuanto que utilizan un estilo retórico, confuso y en ocasiones vacío, que no explica claramente cuál es el problema al que se enfrenta, cuál su origen y cuál la solución que quiso: y este planteamiento confuso se contrapone al lenguaje concreto, científico, de los urbanistas alemanes e ingleses que proponen una opción de ciudad basada en el análisis, contrarios entonces en su planteamiento a los reformadores sociales preocupados por una abstracta ideología antiurbana.

Soria partía, en su razonamiento, de un enfrentamiento con un doble problema que afectaba a la ciudad: el precio del suelo (y, como consecuencia, la falta de vivienda para las clases trabajadoras) y la preocupación por la higiene. Entendió que para dar solución al problema de la vivienda era necesario, en primer lugar, dar respuesta a una especulación del suelo que había congelado cualquier actuación no sólo en el Extrarradio sino incluso más allá, puesto que al esperar los propietarios un nuevo plan de Ordenación del Extrarradio no ofertaban suelo al mercado, contenían el mismo y, como consecuencia, no podía definirse una coherente política de suelo.

Fue precisamente la Exposición Internacional de Ciudades de 1910 —a pesar de haberse celebrado anteriormente otras, como ha estudiado Piccinato— no sólo el testimonio de una época sino el reflejo de todo un proceso de reflexión sobre la ciudad: por ello, y previo a estudiar la influencia de Arturo Soria en el urbanismo español de la época, entiendo debemos comprender cuáles fueron los problemas que en aquel momento se definían en Europa y de qué forma existe una disparidad o coincidencia de intereses entre Soria y los mismos.

En torno a 1910 Hegemann comenta, en el Catálogo de la Exposición, cómo la preocupación por las cuestiones urbanas era nulo poco tiempo antes, habiéndose desarrollado una preocupación sobre los problemas de la ciudad en apenas 30 años: ocurre que el urbanismo, con carácter disciplinario y autónomo se había configurado en torno a 1870 y es en este período (1870-1910)

cuando se precisan los instrumentos analíticos, proyectuales, normativos y legislativos que se convertirían en base de la disciplina urbanística. Debido al desarrollo industrial, las ciudades modificaron su estructura interior y, como consecuencia, se planteó todo un conjunto de nuevos problemas: en primer lugar, dónde ubicar esta industria; en segundo lugar, cómo y dónde situar las nuevas viviendas obreras necesarias; en tercer lugar, cómo resolver la nueva forma de ciudad que se precisaba al definirse un crecimiento de la ciudad. El problema alemán —con una industria que nace básicamente en la década de 1870— era importante por cuanto que el precio del suelo en un Extrarradio próximo hacía que no fuese rentable organizar en aquél las nuevas industrias: la única solución era ir a zonas donde todavía el suelo no hubiese adquirido un precio tan elevado y, como consecuencia de ello, se planteó la posibilidad de solucionar la falta de viviendas configurando bloques de alquiler (*Mietkasernen*) fuera de la ciudad. Dónde construir estas viviendas, qué tipología aplicar y desde qué supuestos definir el acceso a la habitación plantearon una importante polémica sobre cual debía ser la colaboración de la iniciativa privada y la pública: se entendía que en una situación en la que los terrenos próximos a la ciudad tenían un precio excesivamente alto (y todo el terreno, por otra parte, es de propiedad privada) cualquier intervención pública debe situarse en una periferia alejada, allí donde el privado todavía no tuviese intereses. Por ello la crítica de los urbanistas debe entenderse como la crítica a una realidad, valorándose como la voluntad por racionalizar este planteamiento: retomando entonces a Hegemann, entendemos cuál fue la importancia que tuvo la zonificación en la ciudad, la división en lotes, la regularización de tipologías, o de qué forma la definición de alineaciones y establecimiento de normas de higiene e incendios, se convirtieron en instrumentos utilizados por los organismos técnicos y administrativos para intervenir en la ciudad.

Baumeister fue el primero en insistir, en torno a 1876, sobre la necesidad de resolver los problemas de la ciudad desde la idea del tráfico: entendiéndolo que sólo desde la solución a éste podía definirse el desarrollo de la ciudad existente, en su tratado de urbanismo planteaba paralelamente, como problema fundamental, el problema del higienismo. Establecía el acceso a la vivienda desde la referencia al precio del suelo y, por lo mismo, vivienda y suelo se convertían en referencias básicas para cualquier proyecto urbano; poco más tarde Rudolph Eberstadt publicaba su *Städtische Bodenfrage* en el que analizaba los factores que intervienen en la valoración del suelo edificable destacando, en primer lugar, cómo el suelo adquiere un valor fijo e instantáneo, cuando pasa de ser agrícola a edificable; comentaba después cómo éste adquiriría, en función de su posición, un nuevo valor que debía comprenderse desde su localización geográfica y su distancia al centro de la ciudad: pero si bien todos los terrenos debían disminuir de valor a medida que se alejaran del centro, según una valoración natural, Eberstadt introducía un tercer parámetro, natural e inmediato, que refleja el valor que alcanza el terreno en función de la densidad con que se podía construir en él; y este valor, fluctuante y no dependiente de características propias del suelo, era el que los constructores iban a buscar, intentando obtener de esta forma el máximo beneficio. La contradicción que apuntaba Eberstadt era clara: si los constructores edifican en la periferia alejada del centro bloques de alta densidad, el terreno —que debía valer menos por su distancia al centro— aumentaba en cambio de precio por su hipotética densidad de edificación y hacía así que la renta de densidad supusiese un aumento del valor del suelo en sentido contrario y natural.

La solución para quien pretendiese resolver la falta de vivienda no era por tanto actuar en el Extrarradio porque, como destaca Eberstadt, «...el terreno puede mantenerse vacío hasta que encuentre un promotor que lo construya, lo edifique y defina su precio. Pero congelar el acceso al terreno es un modo generalizado en la práctica de la especulación del suelo en Alemania». Frente a esta realidad se propusieron los primeros proyectos para el desarrollo de poblaciones, formulados en un principio de forma abstracta, definidos no sólo por una red arterial de nuevas vías de tráfico sino por un completo proyecto en el que se precisaba claramente cuál debía ser el límite de la nueva población y cómo la organización de su trama: el efecto era contrario a los intereses planteados por cuanto que a los propietarios del suelo les bastaba retener su propiedad, conscientes del cambio de valor que se iba a efectuar, para que fuese imposible entonces cual-

quier solución al problema de la vivienda. Por ello los urbanistas alemanes plantearon (y ello ocurre desde 1874, en la Asamblea General de Arquitectos e Ingenieros Alemanes) la idea de un crecimiento ilimitado de ciudad. Se trataba de conseguir que toda la ciudad se desarrollase de modo homogéneo y continuo, sin saltos bruscos, buscando su crecimiento natural. Y sería esta naturalidad —añadiría Paul Wolf años más tarde— y esta voluntad la que se intenta conseguir mediante la radiación de la ciudad desde su centro histórico, evitando así que el crecimiento fuese calle a calle o barrio a barrio y haciendo que cada transformación singular se apoyase en el resto.

Las críticas surgieron frente al plan de policía formulado en 1876 para Berlín: allí la trama se organizó trazando no sólo las vías arteriales principales sino todo el viario, aumentándose por ello de forma artificial el precio del suelo en las zonas comprendidas entre las calles principales: los urbanistas apuntaron cómo la solución para reducir el precio del suelo era que el plan regulador se hubiese limitado a fijar las arterias de tráfico principal y, además, que éstas se hubiesen organizado sobre un territorio muy amplio (Baumeister señalaba cómo cuanto mayor fuese éste, tanto mejor) pudiendo así disminuir la especulación. Pero cuando el proyecto no sólo se limitaba a fijar unas líneas elementales de tráfico sino que definía un viario detallado, lo que se planteaba —en opinión de Hegemann— eran las pautas especulativas para los 100 años siguientes.

En el Congreso de 1874 se analizaron tres puntos: se vio, en primer lugar, cómo proyectar ensanches consistía esencialmente en fijar líneas principales de comunicación y, por tanto, en resolver problemas de tráfico; en segundo lugar, se apuntó cómo el viario sólo debía definirse desde las líneas principales, intentando evitar —como he comentado— la especulación y, por último, se señaló cómo la agrupación de barrios o sectores debía de plantearse previo estudio de su situación y del uso que al mismo fuese a darse. Los tres puntos definidos eran base en el planteamiento de Baumeister: de aquí nacerá la idea de zonificación y su planteamiento surge tanto del análisis de las funciones que debe cumplir una ciudad como de la adecuada localización de las mismas, con un estudio previo de las vías de comunicación y condicionantes geográficos. Mancuso estudió cómo el objetivo último de la urbanística no era ya la «satisfacción del deseo de habitar» sino lograr una ciudad funcional y bien articulada entre sus partes, donde todo estuviese ubicado en su correcto lugar gracias a una correcta planificación. Por ello el «urbanismo operativo» que comenta Donatella Calabi establecía tres divisiones en la ciudad, correspondientes a la zona comercial, industrial y residencial.

Destacar la existencia de una zona comercial situada en el centro de la población —y que se apoyaba en un claro proceso de terciarización— significa cuestionar la situación existente en el interior de la ciudad: por ello aparecen desde estos momentos ideas sobre cómo intervenir en la zona histórica, proponiendo un cambio radical en su imagen. Tanto da entonces que la referencia se haga a Camilo Sitte o a cualquier otro de los urbanistas del momento, por tanto que la idea de embellecer se contrapone a la discusión sobre tráfico, e incluso el problema de alineación de vías influirá decididamente en los ensanches que se plantean para la zona residencial. Y para ésta Baumeister daba escasas indicaciones, exceptuando las medidas higiénicas que debía cumplir la nueva población.

La preocupación por el higienismo significaba no sólo pronunciarse sobre las características de las casas de alquiler (Mietkasernen) sino que abría otra discusión igualmente importante como es establecer si convenía o no construir barrios obreros, dónde plantear los mismos y cuáles los programas para la construcción de estas barriadas. La influencia de los círculos higienistas en los urbanistas alemanes es evidente y pionero en estos estudios fue el alemán Max Joseph von Pettenkofer, quien a su vez tendría —como comentó Collins, en su introducción al texto de Sitte— gran influencia en España, al dedicarle Hauser su estudio «Madrid, bajo el punto de vista médico-social», editado en 1902, reconociendo en él al maestro de la problemática.

Discutir sobre su situación en la ciudad significaba plantear la conveniencia o no de construir barrios obreros o, lo que es lo mismo, establecer un criterio rígido sobre problemas de edificación; la situación es lógica cuando sabemos que Berlín pasa en muy pocos años de tener apenas

800.000 habitantes a contar con más de 4 millones: Hegemann comentaba cómo la situación de Berlín en torno a 1858 era un tanto dramática y citaba a Treitschke cuando aquél comentaba «...nosotros los alemanes somos el único pueblo civilizado que haya alcanzado el rango de gran potencia sin tener una sola gran ciudad: las ventajas y debilidades de una formación provincial y rural han influido decisivamente en nosotros».

Por todo ello existe un rechazo a la idea de los planos de policía (Baupolizei) definidos como planos que delimitaban el nuevo entorno de la ciudad, y frente a un plano regulador, proponía establecer líneas de viabilidad principal, sin definir barrios, manzanas o usos, con lo que el paso que se produce es el de un plano de Ensanche (Stadweiterungsplan) a un plano de urbanización (Bebauungsplan), dando así paso de la esfera pública a la esfera privada. Hasta que se promulgaran entonces los primeros planos de urbanización, la única norma que debían seguir los bloques y manzanas era la alineación propuesta en el plano de policía: en este sentido la discusión sobre la alineación de las vías cobra un alcance nuevo, y se entiende no desde los supuestos de ornato (como ocurrió en el siglo XVIII) sino como la voluntad por definir y establecer una alineación del viario desde la idea del tráfico; se precisa una jerarquía de calles, clasificándolas con respecto a su función circulatoria (apuntando cómo existen calles de tráfico a través, otras en diagonal, y algunas que debían cortar la trama existente) cinturones —boulevares periféricos— que rodeasen el núcleo urbano... La voluntad por entender la ciudad desde el tráfico —y, a su vez, desde el intento por remediar el precio del suelo— resultó ser una importante reflexión teórica frente a los proyectos urbanos que entendían la ciudad desde la idea de belleza y ornato. Surge un rechazo frente a los planos en damero concebidos tan sólo desde los efectos visuales —un urbanismo formal que valoraba tan solo positivamente los efectos visuales que producían sus calles— pero ignoraba la necesidad de definir el plano desde una zonificación en volumen, marcando y precisando en cada área cuál debía ser la densidad de edificación: por ello, y frente a unas ordenanzas de uso que precisaban una zonificación del suelo urbano apareció una normativa que marcaba la zonificación en volumen, problema sobre el cual giraron numerosas discusiones desde 1880.

Frente al trazado formal surgía así un urbanismo científico, entendido desde la voluntad por analizar y dar solución a los problemas de la ciudad: por ello la idea formulada por Baumeister para mantener el orden y proteger la población en general durante un período de crecimiento incontrolado, debe entenderse como la valoración de la ciudad no sólo desde un único parámetro sino comprendiendo como un importante número de diferentes referencias actúan paralelamente en su construcción. A partir de 1890 el tema del trazado indefinido de las vías urbanas se convirtió en una de las mayores preocupaciones de los arquitectos y planificadores: no debemos ignorar que frente a la voluntad del plano regulador que proponía actuar en un posible ensanche y extrarradio se gestó, paralelamente, la pretensión de quienes optaron por marchar fuera de la ciudad, asumir los supuestos ingleses de ciudades jardín y establecer comunidades independientes totalmente ajenas a la construcción de ciudad.

Si la mayor parte de las propuestas se concibieron desde la idea de un crecimiento ilimitado de la ciudad, buscando que las vías principales pudiesen dar con suelo barato en el cual construir las viviendas necesarias para la nueva población, también es verdad que frente a quienes propusieron un nuevo borde en ciudad, asumiendo la idea de un ensanche ilimitado, hubo quienes propusieron la creación de ciudades paralelas, autosuficientes, que debían cubrir servicios que aún no habían encontrado cabida en la vieja población: una de las primeras noticias que conocemos sobre ciudades-jardín desarrolladas en Alemania fue la que Carstenn construyó en las inmediaciones de Hamburgo, al edificar un barrio jardín en Wandsbeck; pero lo más importante de aquella actuación es que sirvió al mismo Carstenn como punto de partida para proponer, ahora en Berlín, otra ciudad-jardín que debía unir la prusiana ciudad de Potsdam con el parque de Grunewald, ya en la capital: su propuesta, y puesto que Carstenn se encontró con una especulación del suelo que impedía acceder a terrenos baratos, tuvo que desarrollarse no ya en un segundo cinturón inmediato a la ciudad sino que tuvo que elegir un tercero, en los suburbios; eligió Lichterfelde como lugar donde definir su propuesta y estableció una primera barriada

jardín que debía estar unida a la capital por una gran calle (Kurfürstendamm), potenciada por el mismo Bismarck, quien ante la importancia del proyecto cambió incluso el ancho previsto —casi duplicándolo— y entendiendo cómo así la ciudad podía ponerse en comunicación con el «Bois de Boulogne» de Berlín —Grünwald— con la ciudad jardín. Pero lo destacable en la propuesta de Carstenn no sólo es que introdujese en Berlín los primeros supuestos de ciudad jardín sino que organizó un auténtico «holding» con su construcción al plantear acueductos, líneas de gas y teléfono, electrificación, dotando entonces aquella primera ciudad privada de una importante infraestructura. Las calles rectas, en medio de las cuales situaba cañerías, gas, electricidad, equipamientos..., respondían, entonces, a la experiencia que éste había conocido en Hamburgo cuando, en los años mediados de siglo, se había planteado la gran oportunidad de transformar la imagen de la ciudad.

Definida una primera opción consistente en actuar lejos del Extrarradio, allí donde el terreno tenía un valor bien distinto, a los urbanistas alemanes se les planteó como problema paralelo la necesidad de definir un ferrocarril que pusiese en contacto estas poblaciones periféricas con el interior de la población: conocemos cuál fue el proyecto de Orth y cómo este señalaba las diferencias que debían plantearse entre un ferrocarril de circunvalación y, por el contrario, las propuestas de un ferrocarril radial.

Orth fue quien, por primera vez, estudió la relación existente entre tráfico y habitación, señalando cómo un sistema ferroviario debía asumir un rol fundamental en la proyectación de la gran ciudad «...es este un fenómeno tan nuevo y antiguo del modo de ver la población, que un ferrocarril puede constituir una de las arterias principales del tráfico urbano». Justificaba la existencia del ferrocarril señalando cómo la falta de vivienda en las grandes ciudades podía eliminarse mediante un tráfico fluido hacia la periferia y ponía como modelo tanto el ejemplo inglés como aquél otro que viera en la Exposición Internacional de París de 1871, donde se lograba —a través de la orilla izquierda del Sena— poner en comunicación el Bois de Boulogne y el Trocadero en dirección a la Bastilla. La discusión apuntaba entonces a un problema fundamental ya mencionado: si el ferrocarril debía concebirse radial o, por el contrario, de circunvalación, precisándose en cada momento cuáles habían de ser las estaciones de cabecera y, por lo mismo, definir en qué punto se convertía en subterráneo lo cual conllevaba asumir la construcción de túneles. La discusión sobre el ferrocarril supuso necesariamente abordar tres cuestiones: dónde se situaban las estaciones de cabecera que permitiesen el acceso desde el ferrocarril hasta la ciudad; en qué punto y en qué momento ese mismo ferrocarril debía dejar de ser de superficie convirtiéndose en elemento de transporte subterráneo que permitiese recorrer la ciudad de lado a lado y, por último, cuál debía ser la política de un transporte (tranvía) en el interior de la ciudad.

A comienzos de 1870 existían en Berlín 8 estaciones de cabeza, muy alejadas todas ellas del centro de la ciudad: una línea circular —concebida desde supuestos militares— rodeaba la ciudad y había quedado definida no tanto por las necesidades urbanas como por el bajo precio del suelo existente en aquellos lugares. Tras el ferrocarril de cintura las autoridades municipales berlinesas confiaron que, como consecuencia directa, los precios de las viviendas obreras disminuyesen, a pesar de que la distancia entre estos núcleos y el centro de la población era grande: entendido entonces el ferrocarril ya como elemento que sirviese para transporte de personas y no de mercancías, pronto se vio cómo la circunvalación no era excesivamente importante para el primer objetivo y sí, por el contrario, para el segundo. Por ello Orth señaló cómo el gran proyecto de Berlín consistía no ya en plantear el ferrocarril desde la idea de la circunvalación sino desde la idea radial. Y en ese sentido, y en aquellos mismos años, Joaquín Costa proponía, igualmente, esbozar en Madrid un ferrocarril radial que ligase con una inicial idea de plan comarcal, asumiendo de algún modo la reflexión que tanto Fernández de los Ríos como el propio Mesonero Romanos habían propugnado.

A partir de 1877 la red metropolitana se integró en el sistema de transporte público: las líneas de tranvías se electrifican a comienzos de los ochenta y a finales del siglo estaban ya unidas todas las líneas con los distritos periféricos. Una imagen de aquel Berlín la da un visitante un tanto excepcional, Le Corbusier, quien en 1910 —con motivo de su estancia berlinesa y su colaboración

en el estudio de Berhens— refleja en uno de sus «Carnets» cuál es la situación del ferrocarril que le lleva desde el centro hacia Nikolasse, lugar donde se encontraba el estudio del arquitecto con el que colaboraría durante algunos meses. La idea del ferrocarril subterráneo significó no sólo discutir sobre el tipo de transporte sino que planteaba, paralelamente, otro tema importante: si la estación de ferrocarril debía ser estación central, situándose dentro del núcleo, en pleno centro de la población, o si por el contrario debían organizarse varias estaciones de cabecera en las afueras, del mismo modo que debían también plantearse otras estaciones, entendidas como estaciones de clasificación, comunicando siempre éstas con el centro de la población a través de tranvías. Orth comentaba la necesidad de crear una gran estación central capaz de modificar la vieja situación existente en la ciudad antigua (siguiendo los ejemplos planteados en Viena o París) o fomentar la creación de un importante ensanche de ciudad, bajo el modelo de ciudad jardín, tal y como se planteara en la periferia de Londres.

La problemática entonces que se define en Europa entre 1875 y 1910 es evidente, se pretende actuar sobre la ciudad, se intenta modificar el viejo concepto de plan de ensanche que establece un contorno concreto y siempre desde la preocupación por dar solución al problema de vivienda se establece un crecimiento indefinido de la población: por ello lo que entiendo que sorprende es ver en qué medida y en qué sentido todos los problemas que se formulan en aquel debate están presentes en la obra de Arturo Soria. Miguel Angel Maure, en su estudio sobre Arturo Soria y la Ciudad Lineal, ha tenido la brillante intuición de saber apartarse de los criterios hasta ahora mantenidos y ha profundizado en las ideas de Arturo Soria, analizando tres aspectos bien distintos: cuál fue la ciudad que Soria concibió; cuál fue la que propuso y, por último, cuál fue el modelo de ciudad que se llevó a la práctica.

Maure ha sabido deslindar entre lo que es importante y no: ha sabido comprender cuáles fueron los problemas que subyacen a la creación de la Ciudad Lineal —al margen de una arquitectura más o menos original— y nos presenta la reflexión de Arturo Soria desde dos supuestos bien distintos: en primer lugar paralelo al debate europeo y, en segundo lugar, coherente con el resto de las reflexiones que se están esbozando en la España de finales de siglo: señala así cuál fue el debate que se produjo desde 1860 sobre la necesidad o no de construir barrios obreros; analiza por ello tanto la opinión de Mesonero Romanos como la de Fernández de los Ríos sobre la organización del Extrarradio (un Extrarradio donde existe un desarrollo anárquico, no planificado) y comenta cómo en la década de 1870 se plantea (dado el alto precio del suelo en el Extrarradio) la posibilidad de actuar en un espacio lejano que debía estar en comunicación con la ciudad precisamente a través de un sistema de ferrocarril.

Tanto da entonces que la discusión se centrara en la idea de Costa —un ferrocarril radial— como en la que se esboza, al mismo tiempo, sobre un ferrocarril de circunvalación: lo importante es que detalla la evolución que existe en el pensamiento urbano de Arturo Soria, explica por qué la política de transportes es factor determinante en la generación de su proyecto de Ciudad Lineal y entiende —lo que es más importante— a qué se deben los cambios de actitud que existen en el pensamiento de Arturo Soria, desde su actividad inicial como promotor de compañías privadas de tranvías en el interior de la ciudad hasta la gestión de su propuesta. Existe así la explicación de un tema fundamental: el ferrocarril y su conexión con la ciudad; la definición de una estación central situada en el Paseo de Recoletos; la propuesta de un ferrocarril subterráneo que permitiese acceder rápidamente a ese crecimiento ilimitado de ciudad...

El gran trabajo que Miguel Angel Maure ha planteado sobre Arturo Soria se basa en la apreciación de un hecho singular: es la primera vez que desde el privado se inicia la construcción completa de una ciudad —lo cual no había sucedido, por ejemplo, en el caso berlinés— donde se plantea —a diferencia de los ferrocarriles prusianos— un proyecto que busca no ya potenciar el desarrollo de unos puntos concretos sino que se entiende como primera alternativa, y siempre desde el privado, a la ciudad existente esbozando así la inicial idea de un primer plan comarcal. Lejos entonces por preocuparse por la originalidad en el proyecto de Arturo Soria, Miguel Angel Maure desgrana cada una de las cuestiones y establece cuáles fueron los elementos del debate, analiza de qué forma el viejo mito de la singularidad del proyecto cae por tierra frente a la

existencia de un pensamiento teórico de orden superior y refleja cómo las cuestiones debatidas coinciden con la problemática europea de aquellos años.

La contradicción que se plantea en Arturo Soria es que será juzgado, desde el diseño formal de su propuesta: intentar señalar —como se ha hecho— que la experiencia de Soria se encuentra recogida en otros ejemplos de la Historia del Urbanismo (desde la Ciudad Lineal soviética hasta algunas propuestas del mismo Le Corbusier en el plano de Argel) entiendo que sería una lectura meramente entomológica, basada en la singularidad del gesto, donde se desconocen los problemas urbanos concretos que Soria ha ido analizando en su propuesta. Por ello el excepcional trabajo de Maure consiste en que refleja el pensamiento de Soria desde una abstracta valoración de lo que significa el hecho mismo de la ciudad, reflejando como frente a la realidad se definió una política de enorme complejidad donde todos y cada uno de los paradigmas citados en el urbanismo alemán aparecen ahora estudiados y, lo que es más importante, resueltos.

En las páginas que siguen Maure analiza los puntos antes comentados: por ello, y por encima de todo, entiendo que el ejercicio intelectual de intentar ligar Arturo Soria a la realidad (cómo define el problema; cómo evoluciona la idea y cómo construye la ciudad) va por delante de esas vistas aéreas tantas veces publicadas y difundidas en la propia propaganda de la Compañía Madrileña de Urbanización, y es reflejo de la pretensión de comprender la propuesta de Arturo Soria desde su auténtica grandeza.

Madrid, mayo de 1991
Carlos Sambricio