

FORO CRÍTICA IV

**LE COBUSIER,
MENSAJE EN UNA BOTELLA**

Editores:

Andrés Martínez Medina
María Elia Gutiérrez Mozo
Salvador Guerrero López

A. C. Composición Arquitectónica:

A. Banyuls i Pérez, J. Calduch Cervera, E. Giménez García, J. Giner Álvarez,
S. Guerrero López, M. E. Gutiérrez Mozo, A. Martínez Medina, J. L. Oliver Ramírez.

Edita: Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante

ISBN: 978-84-614-8578-9

Depósito legal: A-256-2011

Diseño Colección: Juan Ros Barón

Diseño Publicación: Enrique Abad Monllor

Organización Ciclo:

Enrique Abad Monllor, Tomás Martínez Boix,
Alicia Picó Navarro, Juan Ros Barón

Impresión: Such Serra SA

Departamento de Cultura
Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante
Plaza Gabriel Miró, 2. 03001 Alicante
Tif: 965218400. Fax: 965140455
www.ctaa.net



área de conocimiento
composición arquitectónica
dep. expresión gráfica y cartografía
universidad de alicante

**CTAACOLEGIO
TERRITORIAL
DE ARQUITECTOS
DE ALICANTE**

LE CORBUSIER Y LA CALLE

XAVIER MONTEYS REIG

La calle, las calles, están presentes en la obra de Le Corbusier de diversas maneras, sobre ellas realiza diversos estudios y conjeturas, algunas ciertamente contrapuestas. Trazar un apunte sobre éstas es el propósito de este texto.

Le Corbusier, de hecho el joven Charles Edouard Jeanneret, recoge en sus *carnets* diversas perspectivas de calles y otros enclaves urbanos durante sus viajes. Estos dibujos, y también fotografías que por entonces aún toma, forman una colección de casos en los que de una u otra manera las calles y los edificios que las forman están reunidas como algo inseparable. Fotos y algunos dibujos de Zurich, Solothurn, Wurtzburg, Lichtenfels, Munich, Praga, Estambul, lugares aún sin automóviles, que contribuyen a que esta unidad aparezca sin fisuras. Edificios y calles fundidos en la línea del vértice de la edificación, algunas veces clara, recta; otras sinuosa, quebrada, como un testigo de que en ocasiones los edificios parecen no entender de alineaciones y dejan entrever un tiempo en que las calles eran el espacio transitable entre edificios y para Ch. E. Jeanneret un motivo de estudio.

Esta línea de encuentro nos sorprende al saber que quien las recoge para coleccionarlas es quien no mucho más tarde abogará por su desaparición bajo los edificios elevándolos sobre *pilotis* . De este modo los “cinco puntos para la nueva arquitectura”, pueden verse también como una ordenanza, como la ordenanza de la nueva ciudad. Una ciudad sin tejados, una ciudad de ventanas corridas que trasladan la continuidad de la calzada a las fachadas, formando caminos de ventanas horizontales, continuos. En esta ciudad asoma la vegetación en las cubiertas y los interiores de manzana y los jardines se extienden por debajo de los edificios hasta la calle. En algunos

de sus dibujos, los elementos que forman estos cinco puntos son representados no por una casa, sino por un edificio formado por varias casas, dando a entender cual sería la repercusión urbana de esta ordenanza moderna basada en la construcción en hormigón armado: una ciudad de bandejas de hormigón.

Esta fusión de la calle con el terreno y con la naturaleza se formula de un modo distinto a cómo el mismo Le Corbusier había sugerido a través de distintos bocetos muy bien trazados (como los publicados en la "*Oeuvre Complète 1910-29*", o en "*Vers une architecture*"), para explicar cual era la posición de la calle en distintas agrupaciones de viviendas, pequeñas pero significativas, organizadas a partir del sistema *Dom-inó* (1914-15). En ellas distintos grupos de casas formando barras de longitudes variables, ángulos o grupos aislados, trazan figuras regulares de porciones de espacios libres por los que discurren las calles, de modo que al circular por ella las edificaciones se alejen o se aproximen o nos hagan las veces de umbrales por los que, al atravesarlos, ingresamos en espacios de mayor entidad. Aquí las calles parecen buscar que nos movamos de forma no coordinada con la edificación, de un modo paisajístico y no funcional, la calle y su posición relativa con la edificación procura sensaciones y no busca utilidades.

Esta forma de concebir las calles de estas pequeñas agrupaciones jardín resulta muy distinta que aquellas otras calles que Le Corbusier recoge en las páginas de "*Urbanisme*". En este texto, la calle es expresión de velocidad y la velocidad conlleva un trazado recto y tramos largos, y en sus reflexiones aparecen algunos ejemplos quirúrgicos sobre el tejido de la ciudad existente. En las últimas páginas de "*Urbanisme*" Le Corbusier resume su propuesta teórica, la primera de las que formulará a lo largo de su carrera: una *Ville Contemporaine de 3 Millions d'Habitants* de 1922, y su aplicación práctica en el caso de París, el llamado *Plan Voisin* de 1925.

En la *Ville Contemporaine*, Le Corbusier concibe una calle como una infraestructura, más aún como un edificio, un enorme edificio. En coherencia con la manera en cómo se construye la plaza central de esta ciudad, que en realidad es un aeropuerto y a la vez, varias estaciones de ferrocarriles de largo recorrido, de cercanías, de metro y nudo de autopistas; y por tanto un colosal edificio de varios pisos superpuestos; las calles de esta ciudad son también edificios. De hecho su perímetro residencial, hecho de grandes bloques de *Immuebles Villas* más grandes que los propuestos en 1922, está formado por edificios que, más que agruparse alrededor de espacios libres y por tanto de poder ser vistos como “cuarteles” que ciñen dichos espacios, están constituidos por unidades formadas por dos edificios y la calle que comparten, dando sus terrazas la espalda a ésta. Es en el centro de la calzada de estas calles de dos pisos que se encuentran los vestíbulos de los *Immeubles Villas* y sus accesos por ascensor se levantan como torres en medio de la calle, atravesándolas por encima mediante puentes para llegar hasta los apartamentos. Estas torres, plantadas en las calles, conectan las paradas de tranvías y autobuses y los garajes del subsuelo con los ascensores de los edificios. La calle es el edificio, toda la ciudad de hecho es un gran edificio. Decir calle en este caso es decir poca cosa en relación a los ingenuos dibujos de corte paisajista de calles serpenteantes que se mueven entre agrupaciones de ciudades jardín de unos años antes.

Tal vez donde mejor expresa su inquina hacia la calle tradicional, *la rue corridor*, como él la llama, es en las páginas de “*Précisions*”, un inspirado texto en el que mientras trata de explicar las virtudes de la nueva arquitectura y de la nueva ciudad ejemplificada en la *Ville Contemporaine*, va razonando sistemáticamente sobre lo que algo más tarde será la *Ville Radieuse*. *Il faut tuer la rue corridor*, escribe unas veces y otras, simplemente, *mort de la rue!* Mientras escribe esto lo

acompaña de algunos dibujos en los que se muestran, entre otras cosas, perspectivas de calles de proporción estrecha y alta con las fachadas rigurosamente alineadas, sin árboles, con automóviles que las invaden y con unas expresivas fachadas escritas con la simple caligrafía de las ventanas estrechas que las inundan repitiéndose hasta perderse. Un dibujo que trazará muchas veces acompañando distintos textos y conferencias, un dibujo que, paradójicamente, lejos de resultar horrible posee un atractivo especial porque pertenece a cualquier ciudad occidental, reconocible y familiar.

Los cinco puntos de la nueva arquitectura, entendidos como ordenanza, parece que tendrán que esperar hasta la formulación de la *Ville Radieuse* para manifestarse como tal. En la *Ville Radieuse* desaparece la calle edificio y la calle parece desdoblarse. Por un lado, grandes vías con automóviles que circundan los sectores de 400 metros de largo, formando una retícula alzada sobre pilares de hormigón que los separan del suelo. Por otro, bajo esa retícula, un sistema de parques en el que las calles han sido sustituidas por diversos tipos de caminos y senderos que hacen posible acceder a la variada colección de instalaciones deportivas, escolares y sociales todas entre jardines; estas calles son en realidad parte del parque, la ciudad entera es un parque, es, en palabras de Le Corbusier, *La Ville Verte*.

Pero decimos dos clases de calles cuando en realidad deberíamos decir tres, ya que los grandes bloques residenciales quebrados y continuos que se extienden transversales a los lados del gran eje que vertebra esta ciudad, contienen largos corredores a los que LC denomina *rue intérieure*, una anticipación de las de la *Unité d'habitation* de Marsella unos años más tarde. Estos corredores permite acceder a los diversos apartamentos de esta ciudad y los conectan con las torres de ascensores que llevan a los vecinos hasta los "autopuertos" (en terminología LC), o al parque. Esos ascensores, a los que LC imaginaba manejados

por empleados municipales de rango equivalente a los chóferes de autobuses, a los conductores del tranvía o del metropolitano, son la mejor prueba del carácter de calles en altura con las que LC pretendía servir a los bloques.

Así pues esta otra clase de calles de la *Ville Radieuse* son los corredores de esta ciudad vertical, cuya concepción trae a la memoria, en el contexto soviético en el que vio luz por primera vez, formulada como la conocida: *Réponse á Moscou* a través de 16 láminas en 1932; a los palacios convertidos en residencias colectivas y formadas por habitaciones transformadas en apartamentos: las *komunalkas*. Estas calles interiores no eran estrictamente una invención, ni siquiera una novedad. Los grandes palacios europeos, como el Palacio de invierno de San Petersburgo, el viejo Louvre en París, el de Versailles o el Palacio Real de Madrid, eran en realidad grandes complejos residenciales, grandes ciudades con centenares de habitantes y cuyas fabulosas dimensiones así lo atestiguaban y en los que sus corredores eran como calles y sus habitaciones apartamentos. En esta confrontación los apartamentos, las células como las denomina LC en las páginas de la "*Ville Radieuse*", de 14 m² por habitante, son toda una declaración de principios de esta "ciudad de habitaciones", que es la VR, cuyos bloques son una versión moderna del familisterio de Guisa de Jean-Battiste-André Godin, conocido precisamente como *palais social*.

Después de la VR, con la que realizará la mayor parte de sus propuestas en el campo del urbanismo, Le Corbusier desarrolla la que será su tercera propuesta urbanística. Su tercer modelo, la llamada regla de las Siete Vías (7V) con la que hará frente a un conjunto considerable de proyectos de reforma de algunas ciudades después de la segunda guerra mundial: Bogotá, La Rochelle, St Dié, Marsella Sur y Marsella Veyre, St Gaudens, Izmir, Berlín, Meaux, Estrasburgo y, por supuesto su único proyecto llevado a cabo: Chandigarh.

En esta formulación, desarrollada en *“Les Trois Établissements Humains”*, Le Corbusier parece desarrollar un enfoque distinto de la. Si en la *Ville Contemporaine* el trazado de las vías de la ciudad obedecía a un esquema concéntrico, con un centro imponente, y en la *Ville Radieuse* las vías parecían partir de un eje central que une la ciudad de los negocios con la industria, con una clara inspiración antropomórfica, las 7V parecen estar basadas en una malla que, en lugar de estar trazada según un plano preciso exacto y milimétricamente distribuido, aún como modelo, está trazado a mano alzada y todos sus componentes dibujados como en un esquema hecho en la pizarra. Cada una de las vías exagera alguno de sus rasgos, como en una caricatura, y subrayan su divergencia, huyendo expresamente, tanto de su rectitud como de su paralelismo.

De todas estas vías la más novedosa, especialmente desde el punto de vista que interesa a estas líneas, es la llamada V4. Su novedad, en el contexto de la urbanística de Le Corbusier, reside en su casticismo, en que no es nueva. Esa vía no es más que la calle mayor típica de cualquier ciudad. Le Corbusier lo explica sí en la *“Oeuvre Complète 1946-52”* en un texto titulado *“Urbanisme. La Règle des 7 V (Vois de circulation)”*

La V4:

“Aquí se desarrolla la vida familiar y la de las personas; es la calle vital por excelencia, la gran calle, la “Calle Mayor” de la tradición.

A menudo la V4 ofrecerá auténticos trazados: los antiguos caminos de los asnos, esas calles tranquilas, fáciles, generalmente sinuosas, nacidas no tanto del genio humano como de la consecuencia de lo simple (sencillo?), emotiva y agradable, paso de caravanas, acordada a las peculiaridades de la topografía. Estos caminos cubren la

tierra con una red armoniosa. Casi siempre han penetrado hasta el interior de las ciudades. Se las llama "Main Street" o Broadway" o "Grand Rue. Sobre su recorrido se encuentran los servicios de la vida cotidiana: los alimentos (el mercado, el charcutero, el carnicero el panadero, etc.), las reparaciones (electricista, cerrajero, el farmacéutico, el dentista, el zapatero, la tintorería), las distracciones (el cine, las bibliotecas, las salas de conferencias, los cafés), la seguridad (la policía). Y así todo-..., "

Así pues el que había preconizado la *mort de la rue*, parece reconocer ahora el valor de estas arterias y -muy importante- su permanencia. Estas calles ahora, para Le Corbusier, deben seguir donde están y a partir de ellas ir configurando el resto. Calles que no se ajustan ni a la ordenanza de "los cinco puntos", ni a la idea de calle-edificio con la que había agitado al público de sus conferencias sobre la VC. La *rue corridor*, aquella que parecía encarnar todos los males de la urbanística heredada, parece ser ahora un elemento esencial de este entramado de vías, ocupando exactamente una posición equidistante entre los senderos peatonales de los parques, las V7 y las autopistas estatales la V1, alejada de ambos extremos, la V4 es la calle, representa la ciudad.

Esta constatación, con la que su urbanística después de la guerra deberá contar irremediamente, parece arrancar de un texto con el que acabamos estas líneas convencidos de que el lector sacará sus propias conclusiones, Le Corbusier lo titula *París 1942*, y forma parte del libro *Los Tres Establecimientos Humanos*:

"Los coches desaparecieron ya de las calles; hízose el silencio en la ciudad; junio ilumina esta victoria bajo el cielo de la Ile-de-France, el peatón es el amo.

Las calles y los bulevares parecen el doble de largos; ¡ya no hay coches! Y la amenaza de ser atropellados ya no existe,

el espíritu libre descubre la arquitectura : la arquitectura de París, cumbre de Occidente desde la Edad Media hasta nuestros días. Uno va mirando. A decir verdad, es París que se exhibe.

París exhibe casa duramente talladas, trazadas a escuadra. Firmemente, naturalmente, indiscutiblemente rectilíneas. El parisiense se ha hecho edificar casas cuadradas, bien rectas, bien firmes. Ha subrayado, además esta voluntad con la multiplicación de los marcos de las ventanas y puertas, con el dibujo de cada piso. París es rectilíneo, estricto, neto, sin disimulo. Reina la recta, signo de la inteligencia.

Se comprende la virtud de los cruzados, de los príncipes, reyes y emperadores a través de estos signos de dura, de indefectible firmeza. Los constructores de casas eran de una inflexible moralidad antes de esta primera era del maquinismo que, desde hace cien años, lo ha falseado todo, ha permitido la mentira. La arquitectura, que ha encerrado la enseñanza en las escuelas, bajo el signo de las academias, separa la cosa edificada de la verdad.

París es gris por sus trabajos de albañilería, verde por sus parques, azul cobalto mezclado con carmín por su cielo de extraordinaria delicadeza. París existe dentro de un gran rigor, sólido, compacto indiscutible. En el París del verano de 1942, privado de coches y silencioso, la poesía estalla, una poesía sólida compacta, firme dibujada, escrita.

Están ahora presentes cosas que se consideraban utopía: la realeza del peatón. Este silencio de la calle, esta serenidad del viandante, esta posibilidad de mirar, de alzar la nariz hacia los pisos dotados de proporciones; esta unidad de las piedras y esta unidad de las ventanas cuya escala es el resultado de un torneo que enfrenta a las necesidades humanas con las técnicas de edificación.

Hay que pensar en el París de 1942, recordarlo, tomar de él las fuerzas para decisiones graves; el París de 1942 reinstauró la dignidad de la edificación, el esplendor posible de las ciudades: Notre-Dame, la plaza de la Concordia, los jardines de las Tullerías, el Faubourg-Saint-Germain. La dignidad del peatón, una vez reinstaurada, permitió a los hombres contemplar su ciudad. ¡ Si se recordará, más tarde, habiéndola vivido, esta hora única en la historia de París que no volverá nunca más!"

ISBN 978-84-614-8578-9



9 788461 485789 >

CTAA COLEGIOTERRITORIAL
DE ARQUITECTOS DE ALICANTE



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Departamento de Expresión Gráfica y Cartografía