

Los CIAM de camino a Atenas: espacio habitable y ciudad funcional

Paola Di Biagi

Facoltà di Architettura, Università di Trieste

Un viaje por mar entre Marsella y Atenas es lo que caracteriza y diferencia el estilo de trabajo del IV CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) respecto a los precedentes y a los posteriores. Aquel viaje de 1933 ha contribuido a dar un carácter en cierto sentido “mítico” a un Congreso en el que se discutió sobre la ciudad funcional, sobre una ciudad en la que las funciones fundamentales –habitar, trabajar, divertirse y la circulación como elemento conector– pasan a ser determinantes para la forma urbana.

Este encuentro internacional concluyó de un modo significativo la reflexión de los CIAM sobre el espacio habitable celebrado en Francfort en 1929 con el II Congreso dedicado a la vivienda mínima, proseguido en 1930 con el de Bruselas, donde se discutió sobre la parcelación racional y se retomó en 1933 con la ciudad funcional. En el menos conocido V Congreso en París en 1937, se trabajaría sobre la “Vivienda y el tiempo libre”, dos de las cuatro funciones fundamentales señaladas en Atenas.

Francfort, Bruselas, Atenas y París son los “lugares” donde los miembros de lo que Sigfried Giedion denominó “nueva colectividad”,¹ fundada en 1928, se miden y discuten sus ideas, estudios y proyectos para la mejora del espacio habitable. Hasta el estallido de la II Guerra Mundial, el trabajo colectivo de los CIAM se articula dentro de un conjunto unitario de congresos, un marco donde se explica el método analítico y proyectual adoptado y compartido por esta “ciudadela internacional de arquitectos y urbanistas”.² Un ciclo del que parece emerger, casi de un modo deductivo, un proyecto para el espacio habitable articulado en etapas sucesivas: de la vivienda al barrio, a la ciudad, a la región; del espacio interior habitable al espacio exterior, al espacio urbano hasta el territorio. Un hilo que aparentemente parece ligar de una manera secuencial ámbitos espaciales diferentes, confluyendo finalmente en la *Carta de Atenas* y haciendo del IV CIAM un congreso que concluye un ciclo de la historia de los CIAM, amén de la arquitectura y el urbanismo de principios del siglo xx.

Pero continuemos con nuestros congresistas a bordo del *Patris II* en la ruta de ida y vuelta de Marsella a Atenas. Su recorrido nos servirá para ordenar y desengranar los temas que surgieron de aquel encuentro internacional y de su texto de conclusión.

El 29 de julio de 1933, el piróscifo *Patris II* zarpa del puerto de Marsella con dirección al Pireo. En él viajan representantes de quince países (un dieciseisavo grupo, el griego, se unirá más tarde en Atenas):

“Una muchedumbre de jóvenes –subraya con entusiasmo Le Corbusier en su intervención inaugural–, la flor y nata de la nueva arquitectura que deberá llevar consigo sus frutos”.³

1 Sigfried Giedion consideraba los CIAM como una “nueva colectividad” capaz de “analizar y tratar los problemas que ningún individuo aislado podría determinar por sí solo”. GIEDION, SIGFRIED, *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 1941; (versión castellana: *Espacio, tiempo y arquitectura*, Editorial Dossat, Madrid, 1978, pág. 639).

2 “Durante veinticinco años, tantos como cuenta su existencia, he sido miembro convencido de los CIAM. Ahora creo que ha llegado el momento de manifestar cuánto ha significado para mí esta ciudadela internacional de arquitectos y urbanistas durante la larga lucha de la arquitectura moderna. El hecho más importante fue que en un mundo lleno de confusión y de tentativas parciales, un pequeño grupo internacional de arquitectos sintió la necesidad de recoger en una visión total la multitud de problemas que tenía de frente. La decisión de colocar este concepto de totalidad por encima de cada objetivo limitado ha determinado nuestra postura, nuestra convicción, nuestra fe”. GROPIUS, WALTER, “CIAM: 1928-1953”, en *Scope of Total Architecture*, Harper & Brothers, Nueva York, 1955; (versión castellana: *Alcances de la arquitectura integral*, La Isla, Buenos Aires, 1977).

3 LE CORBUSIER, de la exposición oral de la sesión del 29 de julio. Publicado en *Parametro*, 52, 1976, pág. 25.



Foto de grupo a bordo del Patris II

Espacio de trabajo en el Patris II

Un centenar de personas entre los arquitectos miembros de los CIAM, amigos y consortes de algunos de los participantes. La delegación española estaba compuesta por los catalanes Josep Lluís Sert, quien iba acompañado de su mujer Moncha, Josep Torres Calvé, con su hermano músico Raimon, R. Ribas Seva y Antoni Bonet Castellana.⁴ Por consiguiente, los representantes del GATEPAC son sólo cuatro. Sert advertía a Le Corbusier “no hay manera con esos de Madrid y San Sebastián”.⁵

También están presentes los italianos y los franceses.

“Los elementos de los grupos latinos tienen en este Congreso mayor importancia que en los anteriores –puede leerse en la crónica que hizo el GATCPAC sobre el congreso en el número 11 de su revista *Actividad contemporánea*–;⁶ estamos casi en mayoría y navegamos por el Mediterráneo. Esto explica muchas diferencias entre el IV Congreso y los anteriores”.⁷

Las diferencias no radican únicamente en la fuerte presencia latina. La participación de músicos, poetas, escritores y pintores “ayudó al espíritu de aquellas discusiones estuvieran lejos cerrarse y especializarse” y hacen de este Congreso “el más inspirado de todos”,⁸ tal como subraya el secretario de los CIAM Sigfried Giedion. Entre los amigos de los CIAM que viajan a bordo del Patris II se encuentran, entre otros, el pintor francés Ferdinand Léger, el representante del Círculo de Viena Otto Neurath, el artista húngaro László Moholy-Nagy y el poeta Gaston Bonheur.

Los congresistas se ponen a trabajar inmediatamente después de zarpar de Marsella; se abren las cajas que contenían los paneles que había elaborado cada una de las delegaciones nacionales y que sintetizan los estudios sobre una o más ciudades. Los paneles se apoyan donde se puede, en las paredes o en el suelo (como muestran las imágenes del Congreso filmadas por Moholy-Nagy),⁹ y, entre ellas, comienzan las reflexiones y discusiones.

Lejos de las grises salas de congresos, el enfrentamiento, el debate y la redacción de los textos se desarrollan de un modo informal, al aire libre, en los soleados puentes del barco. Los espacios limitados del barco y el clima mediterráneo favorecieron el contacto y el intercambio directo entre personas y grupos. Cuarenta años después, el arquitecto italiano Gino Pollini recuerda aquellas reuniones

“en los puentes, protegidos por toldos, en una atmósfera ventilada llena de sol y de luz, con el mar en calma. La vida en común de los participantes del curso durante toda la jornada

4 Véase: PIZZA, ANTONIO, “Política y arquitectura”, en PIZZA, ANTONIO; ROVIRA JOSEP MARIA (eds.),

GATCPAC 1928-1939. Una nueva arquitectura para una nueva ciudad, Museu d’Història de la Ciutat/COAC, Barcelona, 2006.

5 *Ibid.*

6 Acerca de la revista véase: PIZZA, ANTONIO, “Desarrollo y propaganda de un ideario moderno. Los 25 números de la revista *Actividad Contemporánea*”, en PIZZA, ANTONIO; ROVIRA JOSEP MARIA (eds.), *op. cit.*

7 “El IV Congreso del CIRPAC”, en AC, 11, julio-septiembre de 1933, pág. 16. Como puede verse en pasajes de un par de sus cartas, Sert intentaba concretar la hipótesis de una agregación de los grupos latinos dentro de los CIAM, como cuando escribe a Gino Pollini, por ejemplo, sobre la intención de “celebrar en Barcelona una reunión de Delegados para intentar establecer un mayor contacto con los países latinos, incorporándolos definitivamente al movimiento actual de la arquitectura”. Carta de Sert a Pollini, 7 de marzo de 1932 (Fondo GATCPAC-AHC) y cuando escribe a Le Corbusier: “sería necesario que la representación de los grupos latinos sea numerosa. Creo que es muy interesante establecer las bases para un acercamiento de los grupos francés, italiano, español y el de Argel, ¿No cree usted?”. Carta de Sert a Le Corbusier, 27 de julio de 1933 (Fondation Le Corbusier).

8 GIEDION, SIGFRIED, “Introduction”, en SERT, JOSEP LLUIS, *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, Their Analysis, Their Solutions*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 1942, pág. X; (versión catalana: *Podem sobreviure les nostres ciutats? Un ABC dels problemes urbans, anàlisi i solucions*, Generalitat de Catalunya/Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Barcelona, 1983).

9 MOHOLY-NAGY, LÁSZLÓ, *Architects’ Congress*, 1933.

favorecía los contactos personales, la formación de amistades, el intercambio de información y los debates en grupos reducidos, ausentes en parte en congresos anteriores”.¹⁰

El propio Giedion había previsto y auspiciado este estilo de trabajo en su circular del 16 de junio:

“El hecho de que el Congreso se celebre en un barco favorecerá relaciones más estrechas entre los miembros [...]. Creemos que las conversaciones libres son tan fructuosas como las interminables sesiones”.¹¹

Un “crucero se transformó en salas para reuniones, para comisiones, para el trabajo organizativo –recuerda Le Corbusier–. Un único ruido: el chapoteo del agua contra el barco; una única atmósfera: de juventud, de fe, de modestia y conciencia profesional”.¹²

Para Le Corbusier el barco era una especie de modelo de unidad de habitación, como una gran vivienda colectiva donde el espacio habitable se reduce al mínimo; el barco también es un modelo de ciudad funcional, de diversas actividades, de espacio individual y equipamientos comunitarios que se integran de un modo coherente gracias a una red racional de circulaciones.

Una ciudadela concluida, libre en el espacio abierto, en relación directa con el aire, la luz y el sol que lleva a esta comunidad científica de travesía por el Mediterráneo a la búsqueda de una ciudad más habitable.

También el viaje puede considerarse como una metáfora que asume en este caso amplios significados. En la tradición de la disciplina, el viaje no es ajeno a la ciudad del futuro. Relatar un viaje es la forma narrativa que frecuentemente utilizan los utópicos para hablar de las ciudades de sus deseos. Es justamente en el transcurso de un viaje cuando se encuentran ciudades futuras en las que un nuevo orden funcional, y también social, regula el espacio. El viaje se convierte en la representación de un alejamiento en el tiempo y en el espacio de una situación presente, que se somete a crítica, y de la conquista de una meta auspiciada; el viaje se convierte en instrumento de exploración del mañana. Del mismo modo, tras la travesía por el Mediterráneo, los afiliados de los CIAM no sólo se acercan a la costa griega, sino que alcanzan una ciudad funcional, el objeto de sus debates y del texto que cierra el Congreso. Como en el proceso de proyecto utilizado en los CIAM –que, como dice el texto de las “Directrices” previas al Congreso (1931),

“ha preferido el método materialista-deductivo al idealista-inductivo como única base posible para una actividad colectiva y, por consiguiente, para el desarrollo de congresos de trabajo”¹³–,

el trayecto del *Patris II* tiene lugar a lo largo de un recorrido de conocimiento que se desarrolla entre un lugar conocido, las 33 ciudades estudiadas que se discuten en el viaje de ida, y una nueva ciudad prefigurada: la ciudad funcional. Los textos tendrán un carácter estructural, primero las “Resoluciones finales” y, después, la Carta de Atenas: los capítulos titulados “Observaciones”, que sintetizan el trabajo analítico desarrollado y que denuncian los males de la ciudad contemporánea que hay que afrontar y resolver, y los párrafos sucesivos, “La exigencia necesaria” donde se enuncian los principios que hay que seguir para lograr una ciudad funcional. En resumen: del conocimiento al proyecto.

“El problema era sumamente interesante –escriben los exponentes del GATCPAC en la revista *AC*–. Se hacía más interesante a medida que se abrían nuevas cajas y se mostraban nuevos planos, a medida que se iban confirmando teorías urbanísticas e iban adquiriendo nueva base los trabajos de muchos años. De Marsella a Atenas, fueron tres días y medio de constante trabajo; sesiones de mañana y tarde y fuera de las horas destinadas a éstas, las distintas comisiones trabajaban continuamente”.¹⁴

10 POLLINI, GINO, “Il IV CIAM”, en *Parametro*, 52, op. cit., pág. 19.

11 GIEDION, SIGFRIED, circular a los delegados, 16 de junio de 1933. Publicada en *Parametro*, 52, pág. 18.

12 LE CORBUSIER, “La Maison des hommes”, en *Le groupe CIAM-France, Urbanisme des CIAM. La Charte d’Athènes avec un discours liminaire de Jean Giraudoux*, Plon, Paris 1943, pág. 48; (versión castellana: *Principios de urbanismo: la Carta de Atenas*, Ariel, Barcelona, 1989).

13 “IV Congresso Internazionale di Architettura Moderna, Mosca 1932. Direttive per l’esposizione e la pubblicazione: ‘la città funzionale’”, en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *La Carta d’Atene. Manifesto e frammento dell’urbanistica moderna*, Officina, Roma, 1998, pág. 407.

14 “El IV Congreso del CIRPAC”, en *AC*, 11, julio-septiembre de 1933, pág. 15. “Es extraordinaria la importancia de los documentos reunidos, puede que mayor aún que la que sirvió de base a los Congresos de Francfort (habitación mínima) y de Bruselas (parcelación racional). Por primera vez se puede hacer un estudio comparativo de la evolución histórica y del estado actual de las principales ciudades del mundo [...]. El fenómeno urbano aparece perfectamente claro en estos planos de ciudades. Éstas no son solamente en ellos una mancha de color, y su trazado no resulta un arabesco más o menos agradable; son estos planos algo expresivo, algo orgánico, que nos explican el fenómeno vital de cada urbe [...]. El análisis de estos planos, una vez completado, podrá dar lugar a la confirmación de las teorías urbanísticas de estos últimos años, o podrá también señalar nuevos caminos... En todo caso, será la base sólida del próximo Congreso”. “El IV Congreso del CIRPAC”, en *AC*, julio-septiembre de 1933, pág. 13.

El trabajo preliminar, los estudios sobre las 33 ciudades¹⁵ que los diferentes grupos nacionales mostraron en los tres paneles, constituye la base del debate del Congreso. En el primer panel a escala 1:10.000 se representaba la distribución de las funciones en el ámbito urbano, poniendo especial atención en la vivienda y el desarrollo demográfico de las ciudades; en el segundo panel, y a la misma escala, se presentaban esquemas de circulación y de tráfico; en el tercero, a escala 1:50.000, se mostraban las relaciones de la ciudad con su territorio, en particular el uso del suelo y los movimientos pendulares”.¹⁶

Los paneles de las 33 ciudades fueron elaborados con los mismos criterios analíticos, a la misma escala y con las mismas técnicas de representación. Sirvió de modelo el nuevo Plan de Amsterdam, cuya redacción ya estaba en su fase final; de hecho, las instrucciones dadas a los grupos nacionales se establecieron a partir de la experiencia holandesa, unas instrucciones que intentaban mostrar los materiales de modo que fueran “fácilmente comparables entre sí y, por ello, se representan de un modo unitario”.¹⁷ El Congreso cuenta a sus espaldas una intensa actividad preparatoria que vivió sus momentos más sobresalientes en los dos encuentros del organismo directivo de los CIAM, el CIRPAC, en Berlín, en 1931, y en Barcelona, en primavera de 1932; esta actividad se traduce pues en la indicación a los grupos nacionales de parte de una comisión complementaria, en la que tuvieron un papel importante de los holandeses, en especial del urbanista de Amsterdam Cornelis van Eesteren.

La búsqueda de un lenguaje codificado también tiene lugar a través de una leyenda unificada; las instrucciones dadas a los congresistas se impulsan hasta el punto de recomendar el tipo de tinta que utilizar. Por otro lado, el texto de las “Directrices” de diciembre de 1931 lo dice claramente: “Únicamente a través del trabajo colectivo podemos aproximarnos un poco más a la solución de un problema como el de la ‘ciudad funcional’”.¹⁸ En el Congreso Le Corbusier sostuvo que la búsqueda de un “estatuto del lenguaje” –‘estatuto’ es una palabra que remite a una dimensión normativa que después las conclusiones del Congreso tenderán a aceptar–, y convino en rechazar esas “hermosas representaciones”, similares a “alfombras orientales”, en pos de un dibujo técnico, escueto y codificado. Por otro lado, Le Corbusier afirmó al comienzo de los trabajos:

“el nuestro es un Congreso de técnicos. Si entre nosotros hay poetas [...], mejor que mejor. Pero ésta es una cuestión individual y las cuestiones individuales no puede ser el objeto de discusión en un ambiente tan numeroso”.¹⁹

Lo que se llevó a Atenas fue un sistemático trabajo cognoscitivo que debería haberse recogido y sistematizado más tarde en la publicación *La ciudad funcional*, primer volumen de un programa más amplio que preveía la publicación de los proyectos urbanos preparados por los diversos grupos nacionales. En los años sucesivos los catalanes se dedicaron a este programa editorial.²⁰ En la reunión de delegados de los CIAM de junio de 1935 en Amsterdam, que tendrá como objetivo el programa del V Congreso, se acordará compendiar todo el trabajo sobre la ciudad funcional, también en el congreso siguiente en Atenas, en un cuadro sinóptico representado en un esquema confeccionado por el grupo español con los polacos y los franceses.

En consecuencia, a partir de la riqueza de la información y de la denuncia de las condiciones de las ciudades existentes, el proyecto de la ciudad funcional encontrará su esencia y justificación. A Le Corbusier aquel centenar de paneles y la gran cantidad de información ofrecida le parecía “un elemento esencial en la biología del mundo”. Una verdadera mina de la cual él se pregunta “cómo extraer el metal [...] puesto que] hace falta analizar y clasificar, mirando a través de un filtro, un *prisma* de los tiempos modernos”.²¹ Gracias al prisma –instrumento que implica el sentido de la vista y “ver” es una condición esencial para Le Corbusier– y gracias a la luz que lo atraviesa –la luz del conocimiento–, la ciudad contemporánea, en su densa complejidad,



Reunión del CIRPAC en Barcelona

15 Existen algunas discordancias respecto al número de ciudades estudiadas en el Congreso; el texto de las “Resoluciones”, las actas en la primera versión de Le Corbusier redactadas a bordo del *Patris II* el 10 de agosto de 1933, las *Actas de IV CIAM* y la *Carta de Atenas*, recogen 33 ciudades en el comentario al punto 71; a estas fuentes me remito. Véase: GEROSA, PIER GIORGIO, “Antologia di testi e documenti del IV Congresso Internazionale di Architettura Moderna”, en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *op. cit.*

16 La comisión propuesta a la organización de las tareas preparatorias prescribe que cada delegación nacional reproduzca los resultados de los análisis en tres paneles: “La primera planta, a escala 1:10.000, examina el problema del alojamiento, del tiempo libre y del trabajo; la segunda, a escala 1:10.000, el problema del tráfico. Una tercera planta, a escala 1:50.000, recoge todas las categorías citadas anteriormente en una única hoja [...]. Se deberá adjuntar pues: 1) una gráfica relativa al aumento de la población; 2) fotografías aéreas de partes características de la ciudad y de sus alrededores con referencia a las cuatro categorías anteriormente citadas, esto es: trabajo, vivienda, tiempo libre y tráfico; 3) en el segundo plano, secciones tipo de las calles residenciales y para tráfico rodado indicando la altura admisible de los edificios a escala 1:500. Cada plano deberá ir acompañado de un breve informe explicativo que debe incluir: a) datos geológicos (tipo de suelo, operaciones técnicas necesarias para hacer construible el suelo); b) direcciones dominantes de los vientos; c) funciones económicas de la ciudad; d) indicaciones referentes al abastecimiento de materias primas, alimentos, energía, luz, etc.; e) composición de la población con relación a su renta; f) indicaciones referentes a la propiedad del suelo y su administración (privada o municipal); g) desarrollo histórico; h) tendencia del desarrollo (centralizado o descentralizado)”. “Istruzioni per la mostra ‘la città funzionale’”, en *Parametro*, 52, *op. cit.*, pág. 7.

17 “Le direttive per l’esposizione La città funzionale, diciembre 1931”, en GEROSA, PIER GIORGIO, *op. cit.*, pág. 409.

18 *Ibid.*

19 LE CORBUSIER, de la exposición oral de la sesión del 29 de julio. Publicado en *Parametro*, 52, *op. cit.*, pág. 25.



Portada de AC nº 21

20 "El GATEPAC junto al grupo inglés y al yugoslavo ha presentado la siguiente propuesta: 'El primer congreso de la ciudad funcional ha sido sólo un trabajo analítico preventivo sobre los planes presentados que servirá de base para la segunda fase del estudio sobre el tema. La primera fase analítica continuará durante el próximo año intentando incrementar el material recogido con los planes de nuevas ciudades, organizando exposiciones sobre las iniciativas de los grupos del CIRPAC y publicando un libro que recoja estos trabajos. La segunda fase consistirá en una serie de estudio de los diferentes grupos para el proyecto de ciudades nuevas y la corrección de los defectos de las actuales, defectos que se detectarán en la fase analítica. Por este motivo, cada grupo presentará un esquema general de una ciudad concreta en el que se aplicarán los principios generales aprobados en el Congreso y, al mismo tiempo, un estudio detallado de uno o dos temas, los más urgentes, para demostrar al público no especializado que el trabajo del CIRPAC no tiene nada de utópico, sino algo susceptible de una realización inmediata. Al mismo tiempo se presentarán datos numéricos con el fin de demostrar la posibilidad de una realización inmediata de los temas más urgentes junto a los proyectos y leyes necesarios para llevarlos a cabo". AC, 20, julio-septiembre de 1935.

21 LE CORBUSIER, del resumen de la intervención introductoria del 29 de julio. Publicado en *Parametro*, 52, *op. cit.*, pág. 21.

22 LE CORBUSIER, "La maison des hommes", *op. cit.*, pág. 47.

23 Intervención de Sigfried Giedion en la sesión inaugural del 29 de julio. Citado en: POLLINI, GINO, *op. cit.*, pág. 19.

24 En referencia a este tema, la declaración de cierre del encuentro fundacional de los CIAM en La Sarraz ya había sido explícita: "La tarea de los arquitectos es [...] llegar a un acuerdo con los grandes acontecimientos de la época y con los grandes fines de la sociedad a la que pertenecen y crear sus obras en consonancia. Éstos rechazan trasladar a sus obras los principios creativos de otras épocas y las estructuras sociales del pasado". "Declaración oficial", 28 de junio de 1928, en DE BENEDETTI, MARA; PRACCHI, ATTILIO, *Antología dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bolonia, 1988, pág. 574.

puede descomponerse en múltiples imágenes y, finalmente, puede ser conocida. La continuidad con una tradición positivista, y quizá incluso iluminista, es evidente.

Finalmente, al amanecer del cuarto día a bordo, el 1 de agosto, el *Patris II* avista la costa griega. Los congresistas no llegan, pues, a Moscú, a aquella "oficina de los planes", a esa patria de la nueva arquitectura y del nuevo urbanismo donde el IV CIAM tendría que haberse dirigido en un principio, sino a aquello que Le Corbusier define como

"el seno de la naturaleza humana, [...] a esa] tierra feliz [...] de lo racional [donde] se encuentran las medidas a escala humana",²²

a las raíces clásicas de la arquitectura racional.

Este viaje a Grecia, en un año crucial para Europa como 1933, para los exponentes de CIAM no cobra el significado de distanciamiento de los problemas del presente; el secretario, Sigfried Giedion, lo puntualiza desde el inicio de los trabajos:

"Viajar ahora a Grecia no significa una evasión; de ningún modo deseamos huir de las dificultades de la realidad, sino estar siempre atentos a los profundos problemas que se desarrollan; queremos intercalar un momento de reflexión".²³

Llegar a Grecia no significa ni siquiera volver al pasado y dirigir la mirada y el proyecto hacia una ciudad y una arquitectura que no sean contemporáneas. El capítulo de las conclusiones del Congreso fundacional de La Sarraz y el de la *Carta de Atenas* dedicado al "patrimonio histórico" son explícitos declarando el rechazo de los CIAM a "trasladar a sus obras los principios creativos de otras épocas y las estructuras sociales del pasado".²⁴ La llegada a Grecia parece indicar más bien una tradición a la que los arquitectos sienten que pertenecen.

Las frecuentes referencias a las arquitecturas mediterráneas que, sobre todo tras el viaje de 1933, se encuentran en las páginas de AC, parecen subrayar una pertenencia similar:²⁵

"La arquitectura moderna, técnicamente, es en gran parte un descubrimiento de los países nórdicos, pero espiritualmente es la arquitectura mediterránea sin estilo la que influye esta nueva arquitectura. La arquitectura moderna es un retorno a las formas puras, tradicionales, del Mediterráneo. ¡Es una victoria más del mar latino!".²⁶

Las arquitecturas mediterráneas, como escriben los catalanes en AC,

"de todas las épocas, puramente utilitarias, las más de las veces son de una simplicidad magnífica y de una dignidad que querríamos ver prodigada en las grandes ciudades de hoy [...]. Formas, las mismas siempre con ligeras variaciones, que se repiten a lo largo de las costas mediterráneas [...]. Las pequeñas casetas en que guardan sus barcas los pescadores de la Costa Brava catalana, las encontramos en las islas del archipiélago griego. Idéntico espíritu anima las construcciones de Ibiza y las islas de Megara, Mikonos o Yos".²⁷

Las islas Cícladas serán una de las metas de las tres excursiones que hicieron los congresistas de 5 al 9 de agosto.²⁸

Una vez llegado a aguas griegas, al *Patris II* se le suma la embarcación que acompaña la delegación de los arquitectos griegos en la acogida a los participantes del IV Congreso. Por la tarde los congresistas se trasladan desde el puerto del Pireo al hotel Grande Bretagne en el corazón de Atenas. En la tarde del día siguiente, tras una jornada de visitas por la ciudad, queda inaugurada oficialmente la sesión ateniense del Congreso. La exposición sobre la ciudad funcional se inauguró la tarde del 3 de agosto; las delegaciones nacionales dispusieron el conjunto de los paneles pero también se expusieron los trabajos de arquitectos individuales o grupos.

El GATEPAC no sólo presenta los paneles canónicos sobre Barcelona con tres esquemas adjuntos (esquema 1: *Distribución de las zonas, propuesta GATEPAC*; esquema 2: *Barcelona*.



Desarrollo histórico de la ciudad; esquema 3: Barcelona. Densidad por hectárea, sino también los resultados del extenso trabajo que, desde hacía al menos dos años, se estaba llevando a cabo sobre la ciudad de Barcelona: “nuestro grupo ha trabajado mucho y luchado con éxito. Se hablará pronto de todo esto”,²⁹ escribió Sert a Le Corbusier poco antes de viajar a Marsella.

Lo que Antonio Piza ha definido como “hiperactivismo de los catalanes”³⁰ se pone en evidencia claramente en Atenas; el GATCPAC presenta también el proyecto para la Ciutat del repòs i vacances, el Plan Macià, el proyecto para la Diagonal³¹ y la casa Bloc. Hasta 1931 el GATEPAC trabaja para prepararse para este Congreso y la ciudad catalana se convierte en un verdadero “laboratorio de proyectos” para la ciudad funcional tal y como demuestra el conjunto de estos trabajos. No sólo Amsterdam con su Plan, sino que también la “Barcelona futura” desempeña un papel de modelo para el IV CIAM, como también lo será para la redacción del texto de conclusión del Congreso, aquél que se convertiría en la *Carta de Atenas*.

En concreto, el Plan Macià³² constituye el punto de llegada que retoma, compendia y ubica en un cuadro general el conjunto de estudios y proyectos que sobre Barcelona se elaboraron en un plazo tan breve de tiempo (la propuesta para la Ciutat del repòs i vacances, el proyecto para la Diagonal, los estudios y propuestas para el Barrio Chino-Distrito V y para la manzana del Eixample, la casa Bloc, la casita desmontable). Un continuado trabajo que el GATCPAC ya había dado a conocer a la ciudad de Barcelona y a sus administradores a través de las exposiciones, una actividad expositiva que continuará también después de 1933 y que demuestra no sólo la fertilidad del grupo, sino también la atención prestada a los aspectos de la representación, la comunicación y la divulgación del trabajo urbanístico. Una representación bastante variada que utiliza técnicas avanzadas para la época (el *collage*, el fotomontaje, el acercamiento de representaciones cuantitativas de los fenómenos a representaciones icónicas); siempre están presentes imágenes donde los ciudadanos, quienes habitan los espacios de la ciudad (hombres, mujeres, niños y ancianos), se colocaban en escena con *pathos* hacia su condición de habitantes.

El Plan Macià explica anticipadamente principios discutidos y codificados en Atenas. En el plano de la “Barcelona futura” y la “ciudad funcional magnífica”, una ciudad *radiante* y *contemporánea*, inserta de un modo coherente en el lugar al que pertenece, entre el mar y las colinas. La ciudad se subdivide en once zonas clasificadas, localizadas y prefiguradas morfológicamente sobre la base de sus funciones y relacionadas entre sí mediante una eficiente red viaria y de transportes. Al igual que la Ville Contemporaine, el proyecto de Le Corbusier publicado en su libro *Urbanisme*,³³ y su Plan Voisin para París, del mismo modo Barcelona se extiende a los pies de un centro administrativo que se levanta en un terreno de 400 x 2.000 m, parcialmente ganado al mar con edificios de hasta 150 m de altura que se posan sobre un gran espacio abierto. Las zonas residenciales proponen un principio de implantación que no niega totalmente la manzana tradicional, pero hace una nueva lectura al desplegar una malla cuadrada de 400 m de lado en la que se desarrollan bloques lineales, y casas bajas (para familias obreras) que se articulan con amplios espacios abiertos integrados a partir de equipamientos primarios (guarderías, escuelas) con posibilidad de sean desmontables para poder desplazarlos en el caso de que el desarrollo de la ciudad lo requiera.

Plan Macià

Plan Macià, Diorama,
Archivo Raimon Torres

25 SUSTERSIC, PAOLO, “Moderna y mediterránea. La arquitectura a orillas de un mito”, en *DC. Revista de crítica arquitectónica*, 9-10, 2003.

26 “Raíces mediterráneas de la arquitectura moderna”, en *AC*, 18, marzo-junio de 1935, pág. 33.

27 *Ibid.*, pág. 31.

28 Los congresistas recibieron la invitación a visitar las islas del Egeo llegó de la mano de Anastasios Orlandos, director de la Escuela de Arquitectura de Atenas: “esas blancas visiones que flotan entre el azul del mar y del cielo”, donde los arquitectos se sorprenderán ante la vista de los “volúmenes blancos rigurosamente geométricos proyectados sobre el espacio de una manera armónica y, al mismo tiempo, pintoresca”, donde distinguirán “en estas humildes construcciones esas combinaciones de los contornos, de los vacíos y de los llenos, esos encuentros felices y logrados de las superficies que todo arquitecto moderno hubiera querido llevar a cabo en sus composiciones”, pero donde también podrían constatar la aplicación del principio de intentaban hacer entender al mundo civilizado, “la falta total del ornamento en las fachadas, un realismo del alto nivel que sacrifica el detalle frente a lo esencial”. Citado en SIMEOFORIDIS, YORGOS, “I giorni del IV CIAM ad Atene: figure, vicende, ripercussioni”, en Di BIAGI, PAOLA (ed.), *op. cit.*, págs. 183-184.

29 TARRAGÓ, SALVADOR, “El ‘Pla Macià’ o la ‘Nova Barcelona’ (1931-1938)”, in *Cuadernos de arquitectura y urbanismo*, 90, 1972, pág. 30.

30 PIZA, ANTONIO, “Política y arquitectura”, *op. cit.*

Pero volvamos a Atenas. El 10 de agosto el *Patris II* vuelve a zarpar del puerto de Pireo tras nueve días transcurridos entre ceremonias oficiales, conferencias y lecciones de algunos de los exponentes de los CIAM, visitas a la ciudad y a sus alrededores y una serie de excursiones. Siguiendo el programa, del 5 al 8 de agosto todos los asistentes al congreso deberían haber atravesado juntos el mar Egeo. Por el contrario, viajaron separados en tres grupos: un primer grupo a las islas Cíclades, un segundo a las islas del Argosarónico y al Peloponeso y un último a Delfos. Algunos críticos ha querido ver en estas excursiones por separado como algo representativo de la diversidad de los puntos de vista y de los desencuentros internos de los CIAM.³⁴

El *Patris II* retoma pues el camino de vuelta. La tarea que se asignaron los congresistas para el trayecto final del viaje consistía en la redacción de un documento unitario sobre la ciudad funcional que compendiará los trabajos preliminares y el resultado del debate que se había desarrollado hasta ese momento.

La necesidad de extender también en esta ocasión unas conclusiones sinópticas y de hacerlo de un modo prescriptivo pone de nuevo en evidencia el estilo del trabajo de los primeros CIAM y su objetivo de codificación y difusión de los principios de la urbanística y de la arquitectura moderna, afirmando la autoridad del su punto de vista. La firme intención de lograr un texto conclusivo también es muestra del intento de recomponer las diversas almas de los CIAM, diversidades puestas a la luz y que tomaron valor, según el propio secretario Giedion, al afirmar en el siguiente Congreso:

“En los CIAM existen dos direcciones contrarias y justamente su contraposición ha resultado fecunda. Una dirección escoge como punto de partida un análisis prudente de los acontecimientos y sobre la base de este análisis intenta llegar gradualmente a una nueva realidad. Los partidarios de este método son los holandeses, los alemanes y los suizos [...]. La segunda dirección tiende a tomar los problemas globalmente, como a ojo de buen cubero, y se expresa mediante conceptos amplios que se lanzan hacia delante. Esta dirección está representada por los franceses, los españoles y los polacos”.³⁵

Frente a las primeras dificultades, el 12 de agosto, el presidente de los CIAM, el holandés Cornelis van Eesteren corroboró firmemente la necesidad de redactar un texto conclusivo:

“Nuestros trabajos no tienen sentido alguno sin deliberaciones. Deliberación equivale a informe [...]. Nuestros informes son algo muy importante. Preferiría que el Congreso expusiera unas deliberaciones erróneas que se perdiese en un análisis sin fin”.³⁶

Ya desde el viaje de ida se había constituido una comisión para la redacción de las resoluciones finales, distribuyéndose el 4 de agosto en Atenas un cuestionario articulado en función de las cuatro funciones (vivienda, tiempo libre, trabajo, circulación) con un anexo sobre la ciudad histórica. El cuestionario fue entregado por los distintos grupos nacionales el primer día del viaje de vuelta, pero no se llega a una posición unitaria; tal es así que el día trece se presentaron a los congresistas tres versiones bien distintas de un texto conclusivo. Los motivos del desacuerdo fueron principalmente los temas de propiedad del suelo, de la trama territorial³⁷ y el patrimonio histórico.

El 14 de agosto el *Patris II* atraca en el puerto de Marsella y, clausurado ya el congreso, permanecen en la ciudad francesa casi todos los componentes de la Comisión,³⁸ entre ellos Le Corbusier, para ultimar las resoluciones; finalmente llegan a un compromiso y se redacta un documento titulado *Communiqué du Congrès divisé en trois parties*.

El pesado trabajo de unir en a una fórmula compartida unas resoluciones del Congreso puede verse también a partir de la continuada correspondencia entre agosto y diciembre, principalmente entre Le Corbusier y Sigfried Giedion,³⁹ pero que también hará partícipes, aunque

31 El proyecto para la Diagonal se mostró en la exposición de la Associació d'Arquitectes de Catalunya inaugurada en las galerías Maragall el 27 de junio de 1931 y publicada en la revista *AC*. “No se ha hecho este proyecto buscando únicamente efectos de monumentalidad o de estética, sino que ha nacido de un estudio preliminar de la urbanización de la futura Barcelona que estamos preparando para el Congreso de 1932 en Moscú sobre la ‘ciudad funcional’”. El proyecto, elaborado pues como una revisión del IV CIAM, se hace eco de los resultados del II CIAM de Bruselas sobre la parcelación racional. “El sistema en línea adoptado es el admitido universalmente por los modernos urbanistas, en sustitución del antiguo criterio de construcción en cuadro o bloques de manzanas cerradas [...]. El factor densidad tiene mucha importancia en una ciudad moderna, sobre todo en las zonas contiguas a las de gran actividad y debe enfocarse toda urbanización de modo que el terreno en estas zonas se aproveche todo lo posible, sin menoscabo de las condiciones higiénicas [...]. El perfil transversal de la Diagonal, su emplazamiento y orientación, le dan unas espléndidas condiciones como paseo y con idea de conservarlo para este fin, se ha procurado que ni en los días más cortos del año (altura mínima del sol) quede en sombra el paseo de peatones”. Véase: “Proyecto de urbanización de la Diagonal de Barcelona”, en *AC*, 4, octubre-diciembre de 1931, págs. 22-27.

32 Inicialmente el “Plan para la Barcelona futura”, titulado más tarde Plan Macià en honor al Presidente de la Generalitat, Francesc Macià, por voluntad de Le Corbusier, a quien los arquitectos catalanes consultaron en la redacción del proyecto.

33 LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Crès, París, 1924; (versión castellana: *El urbanismo de los tres establecimientos humanos*, Poseidón, Barcelona, 1981).

34 SIMEOFORIDIS, YORGOS, *op. cit.*

35 GIEDION, SIGFRIED, “Habitations et loisirs”, en *Neue Zürcher Zeitung*, 3 de agosto de 1937. Citado en SYRKUS, HELENA, “1928-1934 La Sarras e la Varsavia funzionale”, en *Parametro*, 70, 1978, pág. 24.

36 De la exposición oral de la sesión del 12 de agosto de 1933. Publicada en *Parametro*, 52, *op. cit.*, pág. 44.

37 ISCHIA, UGO, “Si deve poter disporre del suolo quando si tratta dell'interesse generale”, en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *op. cit.*

38 Cor van Eesteren, Josep Lluís Sert, Karl Moser, Hubacher Steiger, Ernest Weissmann, Szymon Syrkus, Wells Coates, Gino Pollini, Piero Bottoni, Sigfried Giedion.

39 Los temas que surgen de este intercambio de cartas son principalmente: la dimensión política del trabajo de los arquitectos y su relación con la autoridad política, el papel del plan, la propiedad del suelo, la definición de una lengua (vertical e icónica) internacional.

de un modo lateral, a otros exponentes de los CIAM, como Alfred Roth y Josep Lluís Sert.⁴⁰

Le Corbusier *quiere* las resoluciones a toda costa. Hasta la carta firme del 29 de agosto él muestra enérgicamente su inflexibilidad al escribir al secretario:

“Escuche Giedion: desde hace ya diez años que estoy frente a la realidad. Sé cuál es el problema, dónde están las inquietudes, dónde los frenos, dónde están las debilidades, dónde las buenas intenciones. Sé dónde hay que mirar [...], a quien hace falta dirigirse. Nuestro IV Congreso es un acontecimiento, ¡Simplemente! [...]. El último día se tomaron unas decisiones aceptadas por todo el mundo; son objetivas. He ahí el hecho sensacional: acuerdo sobre unas ideas objetivas. Son ideas que deben colocarse frente a la opinión pública. Es por este motivo por lo que nuestro Congreso está vivo. De lo contrario ¡váyase al infierno! Estas ideas objetivas serán una verdad de 1933 para todos, en todos los países... no debemos eludirlo. Tenemos unos deberes: unos arquitectos, unos alcaldes, unos ministros se están entregando; en pocas palabras, personas que tienen unas responsabilidades. No se celebra un Congreso para afirmar unas cosas vacías sino para construir [...]. El momento ha llegado. Giedion, el mundo arde. Hay necesidad de certezas. Nosotros somos los técnicos de la arquitectura moderna [...]; pido que se publiquen las resoluciones. La forma me importa bien poco”.⁴¹

Finalmente se logrará publicar este texto en el número de noviembre de la revista griega *Technika chonika*, a la que le seguirán otras revistas nacionales: el número 12 de octubre-noviembre de *AC*, la revista italiana *Urbanistica*, etc. El propio Sert publicará en 1942 su *Can Our Cities Survive? An ABC on Urban Problems, Their Analysis, Their Solutions*,⁴² una reinterpretación de los temas del IV CIAM que van más allá del trabajo del GATEPAC, que contará también con el texto de las resoluciones titulado “Town Planning Chart”.

Transcurridos casi diez años después del Congreso, en primavera de 1943 Le Corbusier publica con el editor Plon y en nombre del grupo francés de los CIAM, el volumen *Urbanisme des CIAM. La Charte d'Athènes*.⁴³ Le Corbusier se “apropia” de las actas, revisa su redacción, las articula en 95 puntos y añade su comentario a cada uno de los puntos. Más tarde, en 1957, se publicará una nueva edición con el título abreviado de *La Charte d'Athènes*, en la que figura el nombre de Le Corbusier como único autor. Como ha escrito Pier Giorgio Gerosa:

“La atracción de un texto colectivo en la órbita mitológica de una estrella pasó a ser una obra acabada”.⁴⁴

La pluralidad de las versiones del texto de conclusión que, con el paso del tiempo, separan la celebración del IV CIAM de la publicación de la *Carta de Atenas*, la riqueza de significados implícitos en el texto y de aquellos que se le asignaron a posteriori, inducirían a hablar de las *Cartas de Atenas*, a considerar la *Carta* como una obra colectiva,⁴⁵ plural, un palimpsesto en ciertos versos.

Sin duda la *Carta de Atenas* es el texto más conocido, quizás el más importante, de los CIAM. Para muchos es un manifiesto de la urbanística moderna capaz de representar y comprender sus principios. Para los mismos componentes de los CIAM, la *Carta* es un texto innovador que sentó las bases para una nueva urbanística y que contenía sus postulados fundamentales.⁴⁶

Con el tiempo, las críticas, injustificadas en gran parte, la han transformado en un *mito negativo*, convirtiéndola en símbolo de los errores cometidos por la construcción y reconstrucción de las ciudades europeas después de la II Guerra Mundial.

Pero la *Carta*, ¿es un manifiesto del urbanismo moderno o no será, más bien, un *fragmento* suyo?⁴⁷ Un documento que no lograría representar de una manera exhaustiva y coherente las ideas de ciudad y de espacio de los CIAM, ni las ideas del movimiento moderno, y mucho menos las de la urbanística moderna.



Cubierta de La Charte d'Athènes

40 El 4 de octubre de 1933 Josep Lluís Sert escribe a Hubacher Steiger: “He recibido las actas del Congreso [...]”. Creo que falta claridad en el conjunto de las actas [...]. En todo caso, pienso: 1) qu'il faut dire plus clairement et même les répéter que le Congrès d'Athènes n'a été que la première phase des études du Congrès pour la ville fonctionnelle (phase analytique). 2) Les constatations sur les plaintes doivent, a mon entendre, être plus précises, peut-être agroupant la ville selon les différents types. 3) Pour le chapitre que précise ce qu'il faut exiger, je crois que la proposition de Le Corbusier, était bien plus claire. 4) ces exigences je les grouperais tous ensemble après la partie analytique” (Fondo GATCPAC-AHC). El 27 de diciembre de 1933 Sert escribe a Le Corbusier: “Estimado señor, ha aquí finalmente las resoluciones del Congreso. He intentado ponerlas un poco en orden para facilitar una lectura más clara para todos. Hay muchas cosas que creo que pueden expresarse de una manera más breve y precisa, pero hace falta encontrar la expresión exacta en francés, algo que para mí es demasiado difícil. No tengo la copia del primer proyecto de las resoluciones que usted entregó durante el Congreso, pero creo que había unas cosas muy bien expresadas y que por culpa de Zúrich se fue complicando la redacción, algo que hace que la idea sea más confusa. Adjunto en este mismo envío postal otra copia de las resoluciones a Weissmann y a Wells. Espero sus correcciones para enviar las copias definitivas a Zúrich. Adjunto las líneas que me pidió para *L'Architecture d'Aujourd'hui*. Siento el retraso, pero estos últimos días por aquí hemos tenido problemas. Anteaeyer murió el presidente Macià; este hecho constituye una gran pérdida para nuestro grupo. Nos esperamos cambios. Mis mejores saludos a su primo. Cordialmente, Sert”. “La corrispondenza fra Le Corbusier e Sigfried Giedion, Alfred Roth, José Luis Sert, agosto-diciembre 1933”, en GEROSA, PIER GIORGIO (ed.), *op. cit.*, pág. 440.

41 *Ibid.*, págs. 433-434.

42 SERT, JOSEP LLUIS, *Can Our Cities Survive? An ABC on Urban Problems, Their Analysis, Their Solutions*, *op. cit.*

43 LE CORBUSIER, *Le groupe CIAM-France, Urbanisme des CIAM. La Charte d'Athènes*, op. cit. Hay quienes ha datado esta primera edición en 1941, otros en 1942. Es el propio Le Corbusier el responsable de crear esta ambigüedad cuando, en la página 238 de primera edición de la *Carta* afirma: "La *Carta de Atenas* se comenzó por primera vez en la presente obra que se publicó en Francia en el año 1941", pero en la última página de ese mismo texto se dice claramente que se había impreso en abril de 1943. En el prefacio de septiembre de 1957 con motivo de la reimpresión de la *Carta* en Éditions de Minuit, Le Corbusier afirma que la primera edición había sido de 1942. La ambigüedad sobre la fecha de publicación puede justificarse por el hecho de que Le Corbusier trabajó en esta versión de las Actas del IV Congreso durante algunos años, por lo menos desde 1937. Véase el texto introductorio de Pier Giorgio Gerosa a la *Carta de Atenas* en su *Antología di testi e documenti del IV Congresso internazionale di architettura moderna*, op. cit.

44 GEROSA, PIER GIORGIO, "I testi della città funzionale, dai CIAM alla Carta d'Atene (1928-1943). Esplorazioni ermeneutiche ed epistemologiche", en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *La Carta d'Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna*, op. cit., pág. 91.

45 El propio Le Corbusier señala a la *Carta* no como "la obra de un individuo, sino la conclusión de una élite de constructores dedicada apasionadamente al nuevo arte de construir, armada, eso sí, con la certeza de que LA CASA DE LOS HOMBRES [...] debe ser reconsiderada [...] amparo digno y amigo de la vida con sus gozos y travesías, sede del hogar, receptáculo de las fuerzas individuales y colectivas latentes en cada uno de nosotros, célula clave de una sociedad organizada en base a la armonía". LE CORBUSIER, "La maison des hommes", op. cit., págs. 48-49.

46 "Hoy sabemos que la *Carta de Atenas*, que en 1933 sentó las bases de la urbanística moderna, ha tenido una gran influencia en las autoridades", explica Sigfried Giedion en el VI CIAM de Bridgewater en 1947. Véase: GIEDION, SIGFRIED, "Des architectes se forment eux-mêmes", en GIEDION, SIGFRIED (ed.), *Dix ans d'architecture contemporaine*, Éditions Girsberger, Zürich, 1951 (reimpreso por Kraus, Nendeln, 1979, pág. 12). En una presentación de las "Constatazioni del IV Congresso" (publicadas en *Quadrante*, 16, 1934), Gino Pollini afirma que en ellas "se encuentran realmente contenidos los postulados fundamentales de la urbanística moderna". Para Le Corbusier "La *Carta de Atenas* abre todas las puertas a la urbanística de los tiempos modernos. Es una respuesta al actual caos de la ciudad". LE CORBUSIER, "La maison des hommes", op. cit., pág. 48.

47 Véase: GEROSA, PIER GIORGIO, *La Charte d'Athènes comme fragment de la ville du rationalisme*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Département d'Architecture, Lausana, 1985.

48 Recuérdese la existencia de otro texto titulado la *Carta de Atenas* elaborado en 1931 como conclusión de la Conferencia Internacional de Expertos

Volviendo sobre este texto, hoy parece más oportuno observarlo simplemente como una etapa significativa en la construcción de la urbanística, como una *nudo* que, por una parte, entrelaza y concluye vías de estudio que ahondan sus raíces cuando menos en todo el siglo XIX y, por otra, se abre hacia prácticas proyectuales que han contribuido a construir las ciudades europeas en la segunda mitad del siglo XX, prácticas que han traicionado algunos de los grandes principios en los que ahonda la *Carta* al reducirlos.

Pero intentemos adentrarnos, aunque sea brevemente, en este texto. Partiendo de su significativo título, la *Carta de Atenas*, un título explicativo mediante el cual se pone de manifiesto de inmediato su propia naturaleza.⁴⁸ La palabra 'carta'⁴⁹ tiene un carácter axiológico, la voluntad de proponerse como manifiesto capaz de explicar principios y derechos fundamentales, capaz de fijar y codificar normas generales. Una intención parecida queda explicitada también de su composición por puntos que, en la versión de Le Corbusier, además de ser comentados, se numeran progresivamente, como tesis, como artículos de leyes. Un total de 95 puntos subdivididos en tres grandes partes: Introducción, *Généralités*, después *État actuel, critique des villes. Les remèdes*, y finalmente *Conclusions. Points de doctrine*.⁵⁰ También este último título indica la intención por parte de Le Corbusier de formular un complejo de normas y principios básicos, de poner las bases de la disciplina. La parte central, la más densa, recalca las cuatro funciones principales y, por tanto, los capítulos sobre: *Habitation* (9-29), *Loisirs* (30-40), *Travail* (41-50), *Circulation* (51-64), a los que se le añade la parte sobre *Patrimoine historique* (65-70).

Cada uno de los cuatro capítulos se subdivide en *Observations* y *Il faut exiger*,⁵¹ una imposición que refleja la organización de los trabajos del Congreso; casi parece que se codifica la idea de que descripción y proyecto sean dos fases distintas y que una deba preceder a la otra tanto conceptual como temporalmente. Como el belga Victor Bourgeois sostenía ya al propósito de Congreso de Francfort, también en Atenas el método aceptado es el de las ciencias positivas, "desde el análisis de los hechos a la enunciación de las leyes".⁵²

Il faut exiger, que también se indica gráficamente en la primera edición con un dedo índice de una mano –además de por el subrayado de los enunciados–, parece indicar el camino a seguir, pone de manifiesto la intención de mirar hacia delante de la *Carta*, su naturaleza proyectual, y muestra la fuerza y la perentoriedad con las que están cargadas las propuestas. "Debemos exigir" no permite dudas o alternativas. Parece evocar a un interlocutor; ¿a quién se le debe exigir?, ¿a los urbanistas, a los arquitectos modernos, a los administradores, a los políticos? En las intenciones de los dirigentes del CIAM, la *Carta* es un programa que hay que difundir también entre quienes gobiernan las ciudades, debe "colocarse sobre la mesa de las autoridades", como afirmaría Le Corbusier.⁵³

A pesar de su apariencia didáctica, la *Carta* es un texto denso y estratificado que se presta a más de una lectura. Son muchas las cuestiones tratadas. Para abreviar sólo haré mención aquí a dos temas sustancialmente unidos entre sí: la idea de ciudad y la idea de espacio.

Algunas ciudades nos vienen en mente en la lectura de la *Carta*: primero las existentes (por entonces), las ciudades contemporáneas, o mejor aún, la ciudad contemporánea, puesto que la multiplicidad se reconduce a una única imagen negativa de la que hay que alejarse. La ciudad se ha degenerado, la periferia la ha devorado, es inhumana (véase comentario al punto 72) y hostil al hombre:

"Todo aquello que la rodea, la sofoca y la aplasta. Nada de lo que es necesario para su salud física y moral ha sido tutelado o predispuesto. Una crisis de humanidad se abate sobre las grandes ciudades y repercute en toda la extensión de sus territorios respectivos. La ciudad ya no se corresponde con su función: defender al hombre y hacerlo bien" (comentario al punto 71).

La ciudad contemporánea traiciona su "valor moral" (comentario al punto 7), su naturaleza de "patria chica", de "casa de los hombres"⁵⁴ que debería "satisfacer las necesidades biológicas y psicológicas fundamentales [de sus] habitantes" (comentario al punto 71). Más adelante, las críticas se extienden a la ciudad jardín y a la ciudad satélite, soluciones ilusorias a los problemas.

Desde el punto de vista morfológico la *Carta* no avanza ningún modelo alternativo propio, completo y concluido formalmente, excepto en el caso de la ciudad lineal industrial, un dispositivo más territorial que urbano, una especie de meta-proyecto para la dilución, casi para la disolución de la ciudad, propuesto por Le Corbusier en sus comentarios que subyacen a algunos puntos del capítulo "Trabajo".⁵⁵

La *Carta* propone más bien unos principios y unas reglas para la construcción de la ciudad futura, una ciudad que será funcional y radiante. En cualquier parte podrá llevarse a cabo una reconfiguración urbana gracias al nuevo orden funcional, reflejo del ciclo de las actividades cotidianas del hombre y gracias a un principio simple de asentamiento que explica una idea de espacio habitable. Al hacer que viviendas y calles sean independientes,

"la casa ya no estará pegada a la calle y su acera, y las viviendas se elevaran en el ambiente idóneo donde gozarán del sol, del aire puro y del silencio" (comentarios al punto 16).

Y aún más: "Los edificios altos colocados a grandes distancias unos de los otros deben dejar el terreno libre para amplias zonas verdes" (puntos 27, 28 y 29). Como alternativa a los métodos tradicionales de construcción que determinan una ciudad crece progresivamente, destinados pues a producir esa "marea" periférica que ya se ha convertido en una "inundación",⁵⁶ a devorar el espacio exterior llevando alejando cada vez más las grandes superficies libres, la *Carta* propone un principio de asentamiento que permitirá a la ciudad "que hasta ahora se arrastraba" por el suelo, como escribía Le Corbusier en 1925, "recoge[r] sus células esparcidas por el suelo y eleva[rlas] para recomponerlas en el aire y en la luz".⁵⁷

La ciudad futura será, pues, una ciudad fundada sobre el principio de la separación y del alejamiento entre cosas y funciones. Separación entre las partes de la ciudad, entre edificios, entre la calle y lo construido, entre zonas residenciales y áreas de trabajo, entre tipos de tráfico, entre tipos de calles, etc. Y es justamente el espacio abierto el que pasa a ser el instrumento para separar y alejar; para bajar la densidad. Un espacio que se convierte así en objeto de un vuelco del sentido, en trama y elemento conectivo entre los tejidos históricos, en material para desprender y alejar las diversas funciones y lo construido, tanto a gran como a pequeña escala.⁵⁸

Pero, al mismo tiempo, el espacio abierto podría considerarse no sólo como aquello que separa, sino como vínculo, como condición necesaria para hacer que un espacio sea habitable, mostrando cómo la estrecha relación entre espacio interior y exterior es capaz de crear las con-



Reunión de los miembros del GATCPAC

para la Protección y Conservación de Monumentos Artísticos e Históricos organizada por la International Museums Office en colaboración con el gobierno griego y celebrada en Atenas los días 21-30 de octubre de 1931. Véase: IAMANDI, C., "The Charters of Athens of 1931 and 1933. Coincidence, Controversy and Convergence", en *Conservation and Management of Archaeological Sites*, 1, 1997.

49 Véase: SECCHI, BERNARDO, "Carte", en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *La Carta d'Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna*, op. cit.

50 "Primera parte: observaciones generales. La ciudad y su región", puntos del 1 al 8; "Segunda parte: el estado actual de la ciudad crítica y remedios, viviendas", puntos del 9 al 29; "Tiempo libre", puntos del 30 al 40; "Trabajo", puntos del 41 al 50; "Circulación", puntos del 51 al 64; "Patrimonio histórico de las ciudades", puntos del 65 al 69; "Tercera parte. Conclusiones. Puntos doctrinales", puntos del 71 al 95.

51 Esta articulación se presta a una lectura horizontal; enunciado tras enunciado podemos reseguir un discurso que se desgrana y especifica por fragmentos. O bien, linealmente, se puede leer por partes; dentro de cada una de ellas, primero las "Observaciones", después el "Debemos exigir", esto es, la descripción y la propuesta, el presente y el futuro.

52 BOURGEOIS, VICTOR, "L'organizzazione della 'habitation minimum'", ponencia presentada al II CIAM. Publicado en AYMONINO, CARLO (ed.), *L'abitazione razionale. Atti dei Congressi CIAM 1929-1930* [1971], Marsilio, Padua, 1976, pág. 124; (versión castellana: *La vivienda racional: ponencias de los congresos CIAM 1929-1930*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1976). Sigfried Giedion había afirmado en el Congreso de Bruselas que, para evitar trazar el camino a seguir "sentimentalmente en el aire [y para] tomar las acciones a partir de la realidad objetiva", se había recorrido "una doble vía empírica, registrando y analizando la situación de hecho. Por lo tanto una vía programática, con la enunciación de nuevas directrices sobre la base de la situación real". GIEDION, SIGFRIED, "Rationelle Bebauungsweisen" (introducción a los actos del III CIAM de Bruselas de 1930), publicado en AYMONINO, CARLO (ed.), op. cit.

53 En este sentido, el IV Congreso y sus conclusiones asumieron una relevancia particular en el primer ciclo de los Congresos. En este caso, quizás aún con mayor fuerza, también respecto a la "Declaración oficial" de La Sarraz, los CIAM se proponen como la fuente acreditada y representativa, ya sea en el campo técnico-disciplinar como en relación a la administración pública. Los miembros del CIAM muestran la conciencia de quienes se ocupan de una cuestión general que también incluye la dimensión política de la proyectación; primero las "Actas" y después la *Carta* intentan asumir un papel de guía más amplio respecto a acción única de los urbanistas o, mejor aún, de los "arquitectos que se ocupan de la urbanística" (como Le Corbusier quiso que se precisase en la redacción de las "Actas" el 4 de septiembre de 1933 en Zúrich), que



Ciutat de repòs i de vacances



originalmente mencionaba el término “urbanista”, sustituida más tarde por “arquitectos que se ocupan de urbanística”. Véanse los documentos publicados en GEROSA, PIER GIORGIO, *Le Corbusier: urbanisme et mobilité*, Birkhäuser Verlag, Basilea/Stuttgart, 1978, pág. 189.

54 LE CORBUSIER, *La Maison des hommes*, Plon, París, 1943; (versión castellana: *La casa del hombre*, Poseidón, Barcelona, 1980).

55 GEROSA, PIER GIORGIO, “Le Corbusier, Manière de penser l’urbanisme, 1946. La Khôropolis e i suoi costruttori”, en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *I classici dell’urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2002.

56 En la *Carta* la periferia aparece como “degradación del arrabal [...], símbolo de los desechos y de los experimentos. Es una especie de espuma que bate contra las murallas de la ciudad. En los siglos XIX y XX esta espuma ha pasado a ser marea y más tarde inundación, y ha comprometido seriamente el destino de la ciudad y de sus posibilidades de crecimiento de acuerdo a una regla. Sede de una población indecisa, arrojada a multitud de miserias [...]. La periferia es un error urbanístico [...], constituye uno de los mayores males del siglo” (comentario al punto 20). “Casitas mal construidas, barracones de madera, cobertizos donde se amontonan a la buena de Dios los materiales más imprevistos, reino de los desamparados arrastrados al vértigo de una vida desordenada; ésta es la periferia. Su fealdad y tristeza son la vergüenza de la ciudad que circunda [...]. La periferia es la antesala sórdida de la ciudad [...] y al verla desde el avión revela también al ojo más distraído el desorden y la incoherencia de su estructura y al atravesarla en tren es una penosa decepción para el viajero atraído por la fama de la ciudad” (comentario al punto 22).

57 LE CORBUSIER, *Urbanisme*, op. cit.

58 El tema del alejamiento respecto a lo construido se desarrolló primero a la escala del principio de urbanización que toma forma a partir de él: de lo construido a la calle (“la casa ya no estará pegada a la calle y su acera”, comentario al punto 16); de un edificio a otro (“Los edificios altos ubicados a grandes distancias unos de los otros

alojamiento, el espacio “de uso cotidiano que circunda inmediatamente a la vivienda” y aquel “que se concentra en algunas áreas en el interior y en el exterior de la ciudad y [...] de uso semanal o, en todo caso, periódico”.⁶⁰ Reconocemos pues uno de las principales e innovadoras contribuciones del GATCPAC y de su proyecto para la Ciutat del repòs i vacances.

El punto 38 de la *Carta* se afirma: “Se deben pasar las horas libres semanales en lugares predispuestos a este fin: parques, bosques, campos de deportes, estadios, playas, etc.”. Y el comentario adjunto:

“Nada, o casi nada, se ha previsto todavía para los entretenimientos semanales. En la región que circunda a la ciudad se conservarán y organizarán vastas áreas haciendo que sean accesibles por transporte suficientemente confortables y numerosos. Ya no se tratará de simples prados más o menos arbolados que rodean la casa, sino de verdaderas praderas, bosques, playas naturales o artificiales: miles de oportunidades para una actividad sana y para la recreación útil que se le ofrece al habitante de la ciudad. Toda ciudad dispone en sus alrededores de lugares adecuados a este programa y que serán fácilmente accesibles mediante una organización precisa de los medios de comunicación”.

¡Una descripción de la Ciutat del repòs i vacances!

El proyecto que el GATCPAC estudió a partir de 1931, incluso antes del Plan Marcià, pone de manifiesto cómo las propuestas para la Barcelona futura fueron estudiadas precisamente a partir del tema del tiempo libre para las masas. En este sentido es significativo que en el primer número de la revista *AC* se encuentre, inmediatamente después de las pocas páginas del texto dedicado a la necesidad de un nuevo plan para Barcelona, un artículo dedicado a la Ciudad Verde de Moscú: “una gran ciudad jardín”, “un gigantesco sanatorio proletario a las puertas de Moscú” que “debe incorporar las formas más higiénicas y las más eficaces para el reposo y la recuperación de las fuerzas del obrero”.⁶¹

Para el grupo de arquitectos y urbanistas catalanes, leemos todavía en *AC*,

“El deporte, la vida higiénica al aire libre, el perfecto equilibrio físico, constituyen hoy una necesidad ineludible para las masas. El ritmo veloz, absorbente y dinámico de la vida moderna, exige estos paréntesis de contacto directo con una atmósfera absolutamente sana [...]. Es urgente organizar las zonas de reposo de que carecen las ciudades y facilitar al ciudadano medios rápidos y económicos de transporte a esas zonas”.⁶²

He aquí, pues, el proyecto para la Ciutat de repòs i vacances, una ciudad nueva “para el fin de semana”, a las puertas de Barcelona, un satélite de la “Barcelona futura” bien

comunicado con la “ciudad-madre”, organizada en una implantación regular, una malla que ordena los tipos de espacios, mayoritariamente abiertos, y distribuye las actividades (reposo, baños, juego, curas, deporte, residencia, etc.). Una ciudad con una densidad muy baja; finalmente, un gran pulmón por el cual puedan “respirar” Barcelona y sus habitantes. Aquel trabajo precedente y sucesivo de GATEPAC que se concentró en la descripción y denuncia de la densidad del centro de Barcelona y sus condiciones de habitabilidad, y el trabajo de “educación” desarrollado a través de la revista en torno al principio y al eslogan “El ambiente forma al individuo”, representan bien el marco y la justificación de este proyecto.

En la larga fase de redacción de la conclusión del IV CIAM, Sert intervino directamente sobre estos puntos con su carta del 4 de octubre de 1933 dirigida a Hubacher Steiger: “He recibido las actas del congreso [...]. Acerca del tiempo libre, parágrafo: ‘il faut exiger que’ 2) ou vous mettez surface de récupération il faudrait bien préciser qu’il s’agit des parcs nationaux qui serviront pour la pratique de sport et comme zone de repos pour les habitants de la ville correspondante, les jours de fin de semaine, vacances ouvrières, etc.”.

En la *Carta de Atenas*, y de un modo más complejo en toda la investigación urbanística moderna, el espacio abierto es determinante para la “habitabilidad”. Incluso en las relecturas críticas del texto, lo problemático es justamente el papel que se le atribuye a este tipo de espacio. Se ha difundido una interpretación del proyecto moderno de un modo más general como programa de un estudio que habría desatendido el espacio abierto a favor de una presunta centralidad del alojamiento, como si los arquitectos y urbanistas de las generaciones anteriores consideraran el espacio abierto exclusivamente como aquello que resta de lo construido, como un “residuo” o “vacío”.⁶³

Una interpretación reductiva de la modernidad –justificada en parte por las decepcionantes traducciones de sus principios– ha arrojado luz sobre los resultados de un estudio sobre el habitar que se interpreta excesivamente como una vuelta al proyecto del espacio interior. Un estudio que habría asignado al espacio urbano el papel de mero contenedor de objetos construidos, reduciendo la capacidad de delinear relaciones formales y funcionales articuladas, reduciendo el sentido que existe entre edificios, funciones, individuos y grupos sociales. Si asumimos una mirada crítica más distanciada, todavía parece evidente cómo el alojamiento, aun estando indudablemente en el centro de muchas de los estudios desarrollados por el movimiento moderno, no ha sido el único objeto ni la única finalidad; parece que podría interpretarse más bien como uno de los componentes del *espacio habitable* entendido como integración de interior y exterior, construido y abierto, individual y colectivo, doméstico y urbano.⁶⁴

Por otra parte, una mirada orientada al proyecto permite entender cómo la modernidad ha depositado en el campo de nuestros territorios unos materiales urbanos, espacios, medidas y distancias que, tras haber dado origen durante largo tiempo a situaciones problemáticas, parecen poner hoy de manifiesto un grado de modificación que podría convertirse en una oportunidad para un proyecto urbano y territorial innovador capaz de dotar de nuevas formas, usos y relaciones al espacio urbano.

Podríamos afirmar quizá que la ciudad de la modernidad es una *ciudad incompleta*, donde justamente la prefiguración y la conformación de los espacios abiertos se presentan como una nueva oportunidad para un proyecto que ha quedado interrumpido; un proyecto que hoy necesita no sólo de nuevos enfoques, sino también de nuevas capacidades en la lectura e interpretación de estos mismos espacios.

Lecturas e interpretaciones que pueden encontrar estímulo en las palabras contenidas en el discurso dirigido a los arquitectos que pronunció en Atenas aquél agosto de 1933 el pintor francés, amigo de Le Corbusier y miembro de los amigos de los CIAM, Ferdinand Léger:

deben dejar el terreno libre para amplias zonas verdes, punto 29); de un tipo de tráfico a otro (“El tráfico se subdividirá en calles de tráfico lento destinadas a los peatones y calles de tráfico rápido para los vehículos”, comentario al punto 16; “El peatón debe poder utilizar calles distintas a aquellas de los automóviles”, punto 62; “Las calles deben diferenciarse según su función: vías residenciales, de mercancías, de tráfico, calles principales”, punto 63); de un cruce a otro (“Las distancias entre los cruces de calles son demasiado cortas”, punto 54; “Los cruces de las calles actuales [...] deberían estar separados por espacios de entre 2 y 4 metros”, comentario al punto 54; “Los cruces con movimiento intenso se organizarán con tráfico continuo y cambios de nivel”, punto 61); y las calles de tráfico intenso de las zonas residenciales (“Las zonas verdes deben aislar las vías de tráfico intenso”, punto 64).

59 En el V CIAM Le Corbusier afirma: “Habitar [constituye] el centro actual de las preocupaciones urbanísticas. Ante todo ¡habitar! El resto es un corolario: trabajo, transportes. El *habitar* se lleva a cabo sobre terrenos netamente delimitados por el sol, los vientos, la hidrometría, las vistas, el horizonte, en una conexión útil con el indispensable completamiento moderno de la función ‘habitar’: la función ‘tiempo libre’”. LE CORBUSIER, “Relazione n. 1. Soluzioni di massima”, publicado en DE BENEDETTI, MARA; PRACCHI, ATTILIO, *op. cit.*, pág. 607.

60 Véase el capítulo “Tiempo libre” de la *Carta de Atenas*.

61 AC, 1, 1931, pág. 30.

62 “Éstos son los elementos por crear y constituyen algo orgánicamente nuevo. Un problema de nuestro tiempo que impone una solución nueva, divorciada de toda clase de tradiciones históricas y de experiencias anacrónicas. Las grandes aglomeraciones de las masas y sus desplazamientos simultáneos, en días determinados —festivos—, crean un problema que ha de ser resuelto con el plan moderno, expresión del espíritu de nuestra época [...]. Existe un afán de contacto directo con la naturaleza (reacción psicológica contra la vida urbana). Y la humanidad busca instintivamente los medios de mejorar el individuo. Las autoridades, mandatarios del pueblo, deben recoger este deseo, esta necesidad de las masas. Y tienen el deber, la obligación, de organizar, crear y estructurar por los medios más modernos —funcionalistas— las zonas dedicadas al reposo y a la vida al aire libre, antes de que el crecimiento de la ciudad lo haga imposible”. “La necesidad de la vida al aire libre”, en AC, 7, julio-septiembre de 1932, pág. 17.

63 Según Bernard Huet, el modelo que sostenía la *Carta* preveía un “plan poblado de objetos individuales, aislados, a veces excepcionales, monumentos a modo de cajas [...]. El espacio público [...] es residencial, es lo que queda entre los volúmenes”. HUET, BERNARD, “Il sistema e il modello”, en DI BIAGI, PAOLA (ed.), *La Carta d’Atene. Manifesto e frammento dell’urbanistica moderna*, *op. cit.*, pág. 384.

“creo que vuestra época heroica ha concluido [...]. El esfuerzo de limpieza ha acabado. Deteneros, pues estáis superando los límites [...]. Una elite ha seguido vuestra época heroica. Es normal. Habéis construido casas para gente que estaba en la vanguardia [...]. A su vez queréis que vuestras ideas se propaguen..., que la palabra ‘urbanística’ domine el problema estético”.

Y todavía continúa:

“La urbanística es social. Habéis entrado en un campo totalmente nuevo, un campo donde vuestras soluciones puras y radicales tendrán que combatir [...]. Abandonad esta minoría elegante y condescendiente [...]. El hombrecito medio, el hombre ‘urbano’ para llamarlo por su nombre, es presa del vértigo [...]. Vosotros habéis creado un acontecimiento arquitectónico absolutamente nuevo. Pero desde el punto de vista urbano y social habéis exagerado por exceso de velocidad. Si queréis hacer urbanística creo que debéis olvidar ser artistas. Haceros ‘sociales’ [...], entre vuestra concepción estética, aceptada por una minoría, y vuestra visión urbana que se encuentra con dificultad por todas partes por la incomprensión de las ‘masas’, hay una ruptura [...], deberías de haber mirado hacia dentro: habrías visto que no se podía seguir [...]. Se necesita que hombres como vosotros observen más atentamente a los hombres que están detrás y al lado de ellos y que se entregan a algo [...]. Volver a meter vuestros planes en los bolsillos, bajad a la calle, escuchad su respiración, tomad contacto, confundiros con la materia prima, caminar por el mismo fango y por el mismo polvo”.⁶⁵

64 He desarrollado esta hipótesis en el texto “Lo spazio abitabile nei Congressi internazionali di architettura moderna”, en *Urbanistica*, 106, 1996 y en “Rileggere gli spazi del moderno”, en FASOLI, VILMA (ed.), *Spazi*, Franco Angeli, Milán, 2004.

65 LÉGER, FERDINAND, “Discours aux architectes”, en *Technika Chronika/Annales Techniques*, 44-45-46, 1933, págs. 1.160-1.161.

