

## La construcción de la ciudad moderna en Iberoamérica. Ensayo de verificación genealógica

The construction of modern city in Latin America. Essay of genealogical verification

Juan Luis Piñón

### Abstract

Things usually are not as they seem. The genesis of modern urbanism in Latin America is not either. A revision of modern urbanism achievements is needed. It is necessary to revise the ups and downs of the discipline throughout the temporal arch from the First World War to the crisis of the seventies if the aim of it is to have a fuller view of the facts, and to reconsider the role played by the overcrowding of the city, the appearance of the consumer society, crisis, slumps and wars, in the reformulation of the city. In the same way it is advisable to specify the coordinates of a urbanism that preferred the certainties of some models belonging to the past to the breaking caprices of the Modernity; and, to sum up, trying to show us some of the urban milestones that flanked the construction of the modern city.

### Resumen

Las cosas no suelen ser como aparentan. La génesis del urbanismo moderno en Latinoamérica tampoco. Una revisión de las conquistas del urbanismo moderno se impone. Hay que visitar los avatares de la disciplina a lo largo del arco temporal que va de la primera guerra mundial hasta la crisis de los setentas si se quiere tener una visión más cabal de los hechos, y reconsiderar el papel que jugó la masificación de la ciudad, la aparición de la sociedad de consumo, las crisis, depresiones y guerras, en la reformulación de la ciudad. Del mismo modo conviene precisar las coordenadas de un urbanismo que prefirió las certezas de unos modelos pertenecientes al pasado a las veleidades rupturistas de la modernidad, y tratar, en suma, de mostrarnos algunos de los hitos urbanísticos que jalonaron la construcción de la ciudad moderna.

urbanism - city - planning - housing

urbanismo - ciudad - planeamiento - vivienda

Arquitecto, Barcelona. Dr. Arquitecto, Valencia  
Catedrático de Universidad. Imparte docencia en la Universidad Politécnica de Valencia

Últimas publicaciones:

(2002). "Reflexions sobre l'urbanisme al País Valencià", Revista Sera D'or, n. 516, Publicacions de L'abadia de Montserrat

(2004). "A favor de la Historia Urbana", Registros n. 2, Mar del Plata, FAUD, UNMdP

(2006). "Diez observaciones sobre la Ciudad Americana", Revista: Ciudades n 9, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

(2007). "Las infraestructuras, la arquitectura y la construcción de la ciudad", Registros n. 4, Mar del Plata, FAUD, UNMdP

Aunque a veces resulta difícil creerlo, la ciudad moderna existió. Los libros dan testimonio de ella, y algunas ampliaciones de ciudades, barrios y trazados también. Pero, para tratar de formarnos una idea más o menos clara de esa ciudad conviene rastrear su genealogía; una genealogía bastante enrevesada en la que se cruzan un sinnúmero de hechos que, a pesar de estar inscritos en la misma lógica, campan a sus anchas y la asume de forma distinta. Y será esta forma dispar de inmiscuirse en la historia la que la sembrará de dudas y tratará de vaciarla de sentido. En efecto, aunque la ciudad moderna es una, y aunque sus antecedentes son muchos, la historia ha querido destacar los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna como uno de sus antecedentes privilegiados, lo que ha desvelado más de una inquietud sobre todo entre aquellos que no acabaron de percatarse de su influencia, y, sin embargo, sí que sufrieron su publicidad. Muchos arquitectos no dudaron en asumir cuantos vaivenes se propusieron en los sucesivos congresos internacionales con tal de asegurarse un lugar en la historia de la construcción de la ciudad moderna.

Pero, del mismo modo que se postuló que la Ciudad Moderna dependía de los CIAM, los hechos demostraron que éstos nunca llegaron a jugar un papel más relevante que el de sus protagonistas. Si bien los CIAM mostraron una forma de ser modernos, no tuvieron el menor recato en excluir otras muchas formas de serlo, incluso más relevantes, como se pone de manifiesto en las significativas ausencias arbitradas por Giedion, con graves consecuencias para su credulidad. En este sentido, la lucha contra corriente que parecía resumir en los Congresos se refieren menos a los contenidos que a la manera de enarbolar la nueva bandera de la modernidad. De ahí que se hiciesen proliferar las ideas –como es el caso de Le Corbusier– por encima de los compromisos –adquiridos a través de planes de ordenación como el Plan de Extensión de Ámsterdam de 1934, de Cornelius van Eesteren– o de planes ejecutados –como las *Siedlungen* de May, Gropius, Hässler,

Scharoun o Taut–; apuesta que pesará sobre los límites e influencia de los Congresos. Circunstancias, por lo demás, que juntas o por separado, aconsejan ir con cautela e invitan a la reflexión cuando se trata de valorar la difusión del urbanismo en áreas como Latinoamérica, porque puede inducir a errores y, en cierto modo, a mixtificar la historia. En la difusión del urbanismo moderno en Latinoamérica, si bien estuvieron presentes muchos de los protagonistas de los CIAM, éstos lo hicieron en nombre propio, aunque sin ningún género de dudas estuvieron precedidos por la fama que les pudo otorgar los congresos. En este sentido la discusión que proponemos a continuación es más la de valorar los límites de los CIAM, como órgano de difusión de las ideas, que la de ratificar sus hipotéticas influencias.

Y la mejor muestra de todas las aventuras y desventuras que corrieron los CIAM la hallamos en el IV Congreso, y en la publicación de sus conclusiones; es decir, la famosa Carta de Atenas, la misma que tanto gusta citar y cuya elocuencia sólo puede compararse a las dificultades para llevarse a término. Desde el principio ya apunta a un modelo de desarrollo muy alejado de la práctica que acompañará a la construcción de la ciudad. Quien quiera bucear por las razones por las cuales la ciudad moderna –planteada en la Carta de Atenas– jamás llegó a tener visos de realidad, puede hacerlo desde las coordenadas históricas que enmarcaron su redacción y el contexto cultural en el que se desarrolló. No hay más que dar un zoom inverso y centrar la atención en las circunstancias que envolvieron su nacimiento para comprender su sentido y alcance.<sup>1</sup>

Ahora bien, su deambular por despachos y países, los matices y discrepancia a que dio pie, así como su oportunidad sólo demuestran que si las cosas no estaban claras para el reducido número de arquitectos que participó en el IV CIAM, que alejadas debían estar de esa “masa alienada” surgida de la primera guerra mundial, deslumbrada por los destellos del nuevo consumismo y enmudecida por el

griterío de las nuevas capas empobrecidas como consecuencia de la misma guerra. Demasiadas historias para apostar a una sola carta.

En primer lugar, hay que señalar que la Carta de Atenas constituye un documento síntesis, catalizador de los fastos con los que se celebra la crisis de un antiguo régimen sentenciada por la I Guerra Mundial. La asfixia de los millones de muertos en la contienda, en vez de cristalizar en un nuevo orden más ecuánime y social, se desbocó de tal modo que acabó en una depresión sin precedentes en la historia del capitalismo europeo, poniendo en tela de juicio el modelo que hasta días antes del *crack* del 29 podía haber enarbolado el primer fin de la historia.

Si bien las relaciones de producción, en realidad, estaban condenadas a perpetuarse por haber mediado una guerra –no una revolución–, había al menos que cambiar algo para justificar los desastres de la guerra, cambios que sin poner en tela de juicio el modo de producción afectará a alguno de sus pilares, y así fue como insensiblemente se fueron modificando las condiciones de vida de esa masa de trabajadores cada vez más presente en la gran ciudad. Y será precisamente esa masa de ciudadanos presente en la gran ciudad la que después de más de medio siglo de luchas frustradas, sin mediar reivindicación alguna, y sin aspirar a cotas de libertad mayores que las que le permite la cadena de producción, pudo comprobar como las cosas cambiaban, sin darse mucha cuenta de que esos cambios –como dardos envenenados– podrían conducirles, como así sucedió, hacia la depresión de finales de los veinte y hacia la segunda Guerra Mundial.

La ciudad en esas fechas no se movió, y cuando lo hizo fue de la mano de idearios que nada tenían que ver con los felices años veinte. Sobre todo en Alemania cuyas conquistas de antes de la guerra tuvieron que reformularse para un mejor ajuste a las nuevas exigencias. En efecto, el *zoning*, según Mancuso,<sup>2</sup> abandona los predicados de la preguerra y

asume un nuevo significado técnico-proyectual; es decir, se erige como el único método científico para la proyección de la ciudad, o lo que es lo mismo, se convierte en el instrumento principal para la organización urbana, tanto desde el punto de vista técnico/estructural como compositivo/formal. Sin embargo, no se vislumbra ningún tipo de ruptura con las técnicas de la inmediata preguerra, más allá de la que incorpora el proceso de sistematización de los instrumentos existentes: Primero, la incorporación del plano de vialidad como esqueleto del nuevo organismo urbano, rompiendo la vieja relación calle-edificación. Los ejes viarios a partir de este momento se limitarán a relacionar las distintas zonas de la ciudad y la arquitectura se moverá dentro de otros parámetros distintos de los fijados por las alineaciones. Segundo, la incorporación de conceptos como el de área libre, en sus diversas facetas higiénicas, funcionales, económicas, verdes, sociales, etcétera. Y, tercero, el ajuste de los usos y necesidades de la propia ciudad dentro de un marco conceptual abierto a la dialéctica entre las partes y el todo.

Estamos pues ante una reformulación de lo que ya se había teorizado por Baumeister, Eberstadt y el mismo Stübgen, sin que ninguno de ellos llegase a la elocuencia del tantas veces reproducido esquema del gran Berlín de Martin Machler de 1920. Ahora bien, descendiendo de nivel y poniendo en relación el *zoning*, por ejemplo, con el movimiento de las *siedlungen*, de la mano de Ernest May, vemos como esa profundización en los instrumentos van tomando forma, a la vez que abren nuevas expectativas para el proyecto urbano.<sup>3</sup> Tarea que recae, tanto sobre May, como sobre la serie de arquitectos que con su trabajo permitirían la construcción de la ciudad en los años veinte, responsables de la puesta en escena de muchas de las conquistas del urbanismo moderno llevadas a término en Frankfurt, Berlín, Karlsruhe, entre otras ciudades. Es cierto que con el movimiento de las *siedlungen* no se conmovieron los cimientos de la ciudad, ni se cambió nada, ni

se invirtió su sentido, pero sí que lo es que hubo conquistas parciales en la concepción de la ciudad, sobre todo en el tránsito de las normativas o clasificaciones genéricas de la edificación a la nueva concepción del proyecto de ciudad. Conquistas que cambiarían las condiciones de vida de la clase obrera. Hasta esas fechas el alojamiento estaba sujeto a los dictados de un *zoning* cuya práctica, aparte de distinguir áreas industriales, residenciales y centrales, se limitaba a la distribución espacial de las clases y subclases que componían la sociedad de la preguerra. Pero, se tendrá que esperar a que desarrolle la apuesta social de las *siedlungen* para, con un golpe de timón, esbozar la mejor crítica a la racionalidad mercantilista desde la que se pensaba que se debía construir la ciudad, y proponer una ciudad específica independiente de las leyes del mercado. Tarea arduo complicada si tenemos en cuenta que en las *siedlungen*, el esfuerzo bélico se tradujo en un perfeccionamiento de las técnicas de organización científica del trabajo, y éste en la estandarización de la producción –de los componentes de las viviendas–, base sobre la que descansa el incremento de la productividad, y, en consecuencia, del desarrollo de las fuerzas productivas, motor del capitalismo.

En efecto, la obra de May, en Frankfurt, parte de unas condiciones particulares. Por un lado, de las propias de una posguerra que no dejó títere con cabeza. A la inflación generalizada, había que añadirle el encarecimiento progresivo de la vivienda derivado de su escasez y de la baja generalizada de los salarios. Pero, por otro lado, se contaba con el patrimonio de suelo que el alcalde Adickes fue capaz de acumular en los años de la preguerra, y que constituirían un capital inestimable en el momento crucial de la reconstrucción territorial. Circunstancias que junto con la afinación de la industria tras cuatro años de guerra daría pie a uno de los acontecimientos más afortunados de convergencia del urbanismo y de la arquitectura. Lo que podía haberse resuelto desde la abyección se convirtió en uno de los

paradigmas de la urbanística moderna, conjugando la política urbanística con la política de viviendas, y el Plano Urbanístico con un programa de construcción popular.

Todo ocurrió de la mejor manera. Donde no llegó la industria pesada llegaron nuestros arquitectos con sus ordenaciones. Donde la economía, a través del proceso productivo, pudo haber aconsejado repetición los arquitectos ofrecieron identidad. Donde la tradición pudo apropiarse del proyecto, la modernidad la liberó de los preceptos impuestos por la historia, abriendo un espectro de soluciones cuya virtud posiblemente fuese el saber conjugar esa misma tradición y la modernidad que presionaba y modulaba la mente de los arquitectos. Y, así, asistimos a un repertorio inigualable de soluciones particulares con un tronco en común: la vivienda estandarizada. Un repertorio que si bien siempre apostó por el cambio, sus conquistas en más de una ocasión procedían de repertorios con genealogías dispares. De este modo vemos convivir en una misma ordenación: calles y plazas, composiciones cerradas y abiertas, bloques laminares paralelos de varias plantas, paralelos y perpendiculares a fachada, repeticiones y series, arquitecturas emergentes, geometrías unitarias y abiertas, etcétera, todo ello en un marco parcelario preciso en el que el verde estaba llamado a jugar un papel principal. Un repertorio en el que podían coincidir Unwin y Le Corbusier, como de hecho ya habían coincidido hacía tan solo unos años en el Proyecto Domino, con la suficiente flexibilidad para dar origen a una miscelánea tipológica importante.

Francia, por su lado, continuaba exportando a quienes estaban dispuestos a recibirlos –como es el caso de tantas ciudades y países latinoamericanos– los restos de un naufragio cuyas naves enarbolaban las siglas BB.AA.<sup>4</sup> Sin embargo, en los EE.UU. de América, desde el pragmatismo esgrimido por Ford, se implementará uno de los modelos urbanísticos más afortunados del siglo: el esquema Radburn, proyectado por Clarence S. Stein,

uno de los ejemplos más clarividentes de ajustes de la teoría a la realidad. Un planteamiento que si bien nunca figurará en ningún epígrafe en ningún congreso internacional estará en la base de muchas de las propuestas presentadas en los mismos como es el caso, tanto del Plan dibujado por el grupo MARS de Gran Bretaña, como de muchas de las soluciones residenciales de Sert de los años cincuenta.

En segundo lugar, cabe pensar en la idea de Europa. Su descomposición y posibilidades de recomposición flotan en el ambiente y exige reflexiones de distinto tipo y naturaleza para entender su alcance. Se vivía un ambiente propicio para resistir a la pérdida de los valores sobre los que descansaba la hegemonía de Europa, contexto en el que la Carta de Atenas encuentra su caldo de cultivo, en la medida de que se trataba de una carta europea, suscrita por arquitectos con marcada vocación europeísta.

Cuando los congresistas se citan en el *Patric II*, en 1933, habían pasado muchas cosas. La masificación de la ciudad era un hecho, y la crisis de la ciudad continuaba confundiendo con la crisis que azotaba a la economía. Si la situación era caótica en los mercados y comprometía a las economías familiares, lo mismo sucedía en las ciudades. Uno de los aspectos en los que coincidían los arquitectos embarcados en el *Patric*, pero eso no bastaba. El hecho de que las terapias sólo afloraban en momentos de euforia redujo su proyección, abriéndose tantas brechas como congresistas comprometidos. Es probable que nadie cediera un ápice en sus convicciones urbanísticas. Van Esteren debió capear el temporal –desde la presidencia– sin la menor contaminación ideológica, May debió vivir con entusiasmo la coyuntura, aunque pronto abandonaría el barco congresual. Le Corbusier ya había acumulado un patrimonio suficiente como para dirigir el cotarro; y Sert sólo podía aspirar a dar el salto a la vicepresidencia de los CIAM; y, así, sucesivamente.

Pero, si el IV CIAM no se llegó a cerrar, y así se pone de relieve cuando atendemos a las distintas versiones que de las conclusiones circularon por Europa, –se pueden contar hasta cuatro, si bien es cierto que las diferencias nunca fueron substanciales–,<sup>5</sup> el V Congreso, en el 37, dejaría las puertas abiertas a cualquier cosa. Europa no era una realidad como cabía esperar, y menos desde la perspectiva que ofrecía la arquitectura y el urbanismo. Ni los países, ni los arquitectos tenían las mismas preocupaciones. Y para el colmo, los ingleses una vez más hicieron mutis por el foro. Su ausencia flotaba como un vacío que había que llenar como fuera, lo que llevó a convocar, en Bridwater, en 1947, el VI CIAM.

Y si Le Corbusier, apenas empezado el V Congreso, no dudó en plantear serias dudas sobre la eficacia y la conveniencia de extremar los contenidos del 33, van Eesteren tampoco debió hallar en él argumentos de peso para torcer la metodología que le llevaría a la definición del Plan de Extensión de Ámsterdam.<sup>6</sup> No obstante, no se puede dudar que, pese a todo, los CIAM sirvieron para confrontar conocimientos y puntos de vista distintos sobre el urbanismo. Ahora bien, el hecho de tener un conocimiento mayor sobre la ciudad, y reconocerse el valor analítico de sus funciones, no bastó para que se llegara a aportar grandes cosas a lo que la necesidad reclamaba: derivadas del incremento de tráfico, del desarrollo del maquinismo y de la reproducción de la fuerza de trabajo. El que Colquhoun<sup>7</sup> se haya referido a la *Carta de Atenas* como una reafirmación de tópicos tan generales que podían ser aceptados por casi todo el mundo es más que sintomático, aunque se trata de una apreciación a tiro pasado, sobre la que habría mucho que decir; pero, en cualquier caso, había que ser bastante ingenuo para creer que el urbanismo y los problemas de la ciudad se podían resolver desde aquellas u otras variables e instancias. Lo que nos permite afirmar que si bien los CIAM jalonaron la historia del pensamiento urbanístico, no llegaron a orientarlo. Desde nuestro punto de vista de aquellas sesiones de debate solo quedó lo que fueron capaces de

transmitir sus actores principales, y éstos lo que mejor pudieron transmitir fue su obra, sus proyectos, sus apreciaciones y puntos de vista.

Así, no podemos decir que la influencia que pudo tener el Plan de Extensión de Ámsterdam se debiera al papel jugado por van Eesteren –como presidente– en el 33, y en el 37; sino al potencial pedagógico del propio Plan, a su capacidad para sugerir, a las razones urbanísticas que le asistieron, a la lógica social que siempre estuvo presente. Por lo demás, demasiados silencios, intereses cruzados, políticas y desviaciones de los centros de atención como para conceder a los congresos el potencial que, en principio, debían de tener. Y así lo valoran los que se han dedicado a estudiarlos.

La experiencia de van Eesteren como director del Plan de Extensión de Ámsterdam tiene una dimensión proyectual de primera magnitud, tanto por la importancia del tema en sí, cuanto por la forma de acometerlo. Si la decisión de partir de la Unidad Vecinal fue un hecho indiscutible, la forma de abordarla no lo fue tanto. La experiencia acumulada a finales de los años veinte era mucha, aunque se podía creer más o menos en su potencial transformador. Ámsterdam había tenido una amplia tradición urbanística de la mano de Berlage, pero ya nadie dudaba de que, a pesar de su elocuencia, pertenecía al pasado, parecía más bien una experiencia decimonónica en pleno siglo veinte. Y entre los rasgos que la arrastraban al pasado estaba la concepción de los ejes.

Galindo González,<sup>8</sup> lo detecta con claridad en su investigación. Los ejes podían ir más allá de su concepción barroca y jugar un papel más complejo en la ordenación de la ciudad,<sup>9</sup> hasta convertirse en uno de los objetivos del Plan de Extensión Ámsterdam, en el que los ejes dejan de ocupar el puesto más alto de la jerarquía viaria para convertirse en espacios lineales de relación, planteamiento lógico obligado entre otras cosas por la exigencia de las unidades vecinales.<sup>10</sup> Óptica que alteraba el orden de los factores. El planteamiento era bastante claro: si la arquitectura empezaba a ceder

frente a la necesidad organizativa de la ciudad, si la ciudad ya no podía pensarse como un todo dibujado, si la flexibilidad empezaba a convertirse en una exigencia del planeamiento y si las exigencias sociales trascendían a las de la propia casa, el resultado estaba servido, no podía ser otro. Y todavía más si se contaba con una geografía tan particular como la holandesa, surcada por mil canales y ríos formando un tejido imposible de obviar.

Pero será la aparición de nuevos tipos de edificios lo que subvertirá el planeamiento al uso revolucionando la organización y composición de la ciudad. La retícula cede a geometrías más complejas surgidas de la necesidad de armonizar la geografía del terreno con las exigencias del planeamiento. La geometría de la nueva ciudad se convertirá en el pentagrama encargado de ordenar las nuevas arquitecturas, conformando todo tipo de acordes, mayores y menores, y haciendo uso de la disonancia cuando el proyectista lo considere oportuno. Aunque a diferencia de la lógica musical que parte de la tríada, el elemento primario de la nueva composición no tendría el por que sonar como un acorde perfecto, sino reunir algunas notas aleatorias y hacerlas sonar individual, repetidamente o en conjunto, hasta conseguir hacer sonar la ciudad como el gran acorde resolutorio de la Obra-Plan. Repeticiones que podrán duplicarse, intercalarse, desplazarse, conjugarse o lo que se quiera con otros acordes de edificios idénticos, pero de forma diversa, formando series lineales, simetrías, antisimetrías, frontalidades, etcétera, lo que nos permite entender una realidad más rica y compleja en la que la unidad es la repetición de tres elementos idénticos, la unidad vecinal la agregación compleja de unidades simples, los barrios agregados complejos agregación de unidades vecinales, hasta llegar a la ciudad, una especie de todo con la doble tarea de orientar las relaciones entre sus partes y de conferir sentido al conjunto, un sentido que dependerá, no solo de la naturaleza y organización de su edificios residenciales, sino también a la forma de articularse con los equipamientos, de agruparse en conjuntos de

44

orden superior, hasta llegar a la misma ciudad. Una forma de optimizar el conjunto sin afectar a las partes. Síntesis en la que participa fehacientemente la idea de eje tras perder su dominio sobre los elementos que coadyuva a través de las leyes de la forma general. Ahora bien, no hay que perder de vista que esta reducción no hubiese sido posible, o lo hubiese sido en menor medida, si no se hubiese partido de una unidad compositiva compleja.

Ver figura 1

Y si el Plan de Extensión de Ámsterdam fue capaz de mostrar al mundo una nueva forma de entender la ciudad, algo parecido sucedería con el Plan del grupo MARS (1933-1957) para Londres, presentado en 1942. La guerra estaba destruyendo Londres, había que proceder a su reconstrucción, los problemas empezaban a evidenciarse, pero no así las soluciones, como luego se verá. Al plan nunca se le otorgó la importancia teórica que desde nuestro punto de vista tuvo. Si bien es cierto que se publicó ampliamente en la revista *Architectural Review*, n. 91, 1942, p.150 ss. su radicalismo, su distanciamiento de la doctrina oficialista y su exclusión de los órganos de decisión urbanística, lo mostraron al mundo como un plan teórico alejado de la realidad, más como una reflexión dibujada que como un plan resuelto a resolver los problemas de la ciudad; sin embargo, dentro del ambiente que lo propició, actuando los CIAM como caja de resonancia, podemos decir que sí que pudo tener su proyección a través de la obra de otros arquitectos estrechamente vinculados a los CIAM.

El modelo de Londres del grupo MARS, a diferencia de los grandes planes de Le Corbusier, nace de un compromiso con la ciudad de Londres, con su marco físico y cultural. Una columna vertebral paralela al río Támesis, una serie de ramificaciones que, como una espina de pez se dirige hacia el norte y hacia el sur, y una red de ferrocarril, constituirá la base del Plan, de la estructura encargada de articular todos los equipamientos y espacios residencias de la

ciudad una vez conectadas todas sus ramas con el anillo encargado de cerrar el esquema. Estas espinas, situadas a una distancia media de tres millas, perpendiculares al gran espacio central, de seis millas de longitud y de una milla de anchura, serán las encargadas de distribuir las células o unidades vecinales sobre las que descansa el Plan. Se organizarán como unas células formadas por bloques lineales, orientadas norte sur, adaptados a un esquema del tipo de Radburn; el mismo que orientará la composición, desarrollando una estructura en árbol sujeta a las mismas leyes que la invarianza de escala. Algo a lo que ya se había referido Hilberseimer en más de una ocasión. Sobre los mismos ejes de distribución se localizarán los equipamientos y espacios productivos. Dos estaciones pasantes situadas en los extremos del eje principal cerrarán el esquema, convirtiendo a Londres en un gran intercambiador modal de amplia perspectiva.

Y, en tercer lugar, en la aceleración de los cambios suscritos por la masificación, las particularidades regionales, la forma de asumir la reconstrucción nacional e incluso las tribulaciones de una clase de intelectuales que veían como su papel se iba desvaneciendo a medida que las nuevas democracias se iban substanciando, no ya en un proletariado más o menos concienciado, sino en una masa de población ajena a los problemas de la cultura y el arte, más proclives al consumo y a la cultura de masas.

El urbanismo abandona sus fueros y se inserta dentro de las grandes políticas estatales, como instrumento político y como refuerzo de las estructuras económicas. La preocupación se centra en la elaboración y aprobación de unas leyes de suelo cuya principal tarea será la de interpretar la voluntad política de los nuevos regímenes surgidos tras la segunda guerra mundial, abriéndose una brecha importante entre aquellos países más abiertos y permisivos que permitieron una descentralización *–in extenso–* del poder y, en consecuencia, del control de la ciudad *–como es el caso de Gran Bretaña–*, y aquellos otros más cerrados y centralistas, como es el caso francés.<sup>11</sup>

En este marco, el sentido y alcance de un texto como el de la Carta de Atenas debió ser poco más que una guía de intenciones o espectro ideológico, la explicitación de un compromiso más que un documento programático listo para ser usado. Insistir, por ejemplo, en la concurrencia de la artes en la definición de la arquitectura podía producir hilaridad entre aquellos cuya preocupación se centraba en la realización de beneficios, o en la construcción de un número suficiente de alojamiento para cubrir las necesidades de una población creciente.

Si en Bridgewater se inicia la transición hacia no se sabía bien qué o dónde, ni Bergamo VII CIAM, en el 49, ni Hodessdon, en el 51, VIII CIAM, con su *core*, serán capaces de articular una respuesta razonable. Al contrario, para muchos serán estos congresos los que marcarán el punto de inflexión hacia la posmodernidad, de la mano de arquitectos tan ilustres como los Smithson o Aldo van Eyck, quienes haciendo gala de un humanismo sin fronteras, junto con Sert y Giedión, acabarán reivindicando el culto a los símbolos o la política de gestos, para la satisfacción de un nuevo ser humano, ansioso por dejarse cautivar por los nuevos espectáculos del poder. Punto de vista que de ser cierto adelantaría en más de veinte años la avalancha de críticas a lo que hacía una década era el urbanismo que debía salvar la ciudad.

La Carta de Atenas, por lo demás, sería incapaz de superar los obstáculos de una realidad mucho más dura y compleja como lo fue la posguerra, llena de trampas, cocida con ingredientes muchas veces ajenos a la propia ciudad y a su arquitectura, y condimentada con un pragmatismo contra el que era imposible luchar, porque al final de la partida todo se dirimía en la posibilidad de llevar a término, en cualquier coyuntura, cualquier proyecto de ciudad. Si para conseguirlo siempre había hecho falta un poder político fuerte, la ciudad moderna, tal como la planteaba la Carta de Atenas, además, debía posicionarse a favor del interés general. Los artículos 72, 73 y sobre todo el 95, son de una

claridad meridiana. Ante la cadena de trabas que siempre se opusieron al ideal CIAM, la ciudad continuó proliferando según los cánones de la mediocridad, de la sociedad de consumo, de la especulación, del interés privado, etcétera. Y serán, por ejemplo, condiciones de este tipo las que relegará al plan del grupo MARS al limbo de los cultos, engrosando su saber, en espera de que alguien, en condiciones de usarlo, lo rescate, ajuste y aplique con la dignidad que la historia le reservó. Y será sobre estos supuestos sobre los que se reescribirá la historia de la ciudad. Ahora, ya no, como realidad ineluctable, sino como potencia dispuesta a convertirse en acto.

Estamos, pues, ante tres perspectivas que si bien no cierran el perfil de documentos, sí que lo sitúan en la órbita de la dinámica histórica. Ahora bien, la actitud y la condición intelectual de los arquitectos vinculados a los CIAM, no les condujeron por los delirantes caminos de la lucubración, al contrario, haciendo gala de su saber estar se comprometieron con la nueva realidad, unos poniendo agua de por medio, emigrando a las Américas, otros tratando de abrirse camino en la truculentas aguas de una posguerra difícil de digerir. En este sentido, se puede fechar el VI Congreso de los CIAM como el último de una saga y el comienzo de otra cuya misión histórica fue dismantelar las conquistas de los CIAM anteriores y postularse como única alternativa, pero esa es otra historia.

En los años cincuenta las cosas empiezan a cambiar. Los CIAM pese a su talante progresista sucumben ante la presión de un liberalismo que todavía tardaría veinte años en aflorar. Los centros de las ciudades bombean actividad y pasan a convertirse en los motores de la ciudad. La apreciación es correcta, pero quizá llega tarde. Después de la guerra mundial los centros urbanos se metamorfosean en centros de negocios, es más, algunas ciudades necesitan crear nuevos centros –direccionales– para sobrevivir, más ajustados a las exigencias del momento, como ocurre en París con el proyecto de la Défense. De forma que lo que Le Corbusier había

46

intuido a principio de los años veinte se convierte en exigencia en los cincuenta. Asistimos de este modo a una de las paradojas que mejor reflejan las truculencias del momento. Se critica a Le Corbusier justo en el momento en el que sus predicciones se cumplen con gran precisión. Se apuesta por el centro urbano cuando las ciudades ya han dado el gran salto que las ha convertido en grandes ciudades, y exige una nueva polarización. Se apuesta por el espectáculo y la monumentalización de la ciudad, en el momento en el que las necesidades eran esencialmente sociales. Paradojas –o contrasentidos– que no hacen otra cosa que evidenciar la gratuidad de la crítica y el desenfoco de muchas propuestas de los CIAM. No se puede repicar e ir a la procesión. Estuvieron tan preocupados por erigirse en vanguardia que olvidaron el presente, o prefirieron inventárselo antes que reconocer sus limitaciones.

Pero, pese a todo, podemos afirmar que en los cincuenta se sabían muchas cosas. Se sabía de la debilidad de los planteamientos surgidos de congresos como los CIAM, unos congresos trufados de intrigas e intereses cruzados, sentenciados desde muy temprano, como lo demuestran las truculencias de los últimos congresos. También se era consciente de que algunos de sus representantes sabían de donde partían y otros a donde se dirigían. Unos, manteniéndose fieles a la modernidad; y otros, preparando el camino de la posmodernidad. Pero si bien es cierto que estos últimos tuvieron que esperar algunos años para que sus tesis allanaran el camino hacia el espectáculo, los primeros consiguieron mover las estructuras sobre las que descansaba el saber urbanístico, elevar la cultura urbanística a un rango superior, en abierta oposición a una demanda configurada a imagen y semejanza de la sociedad consumista de la que procedía.

### La exportación a América

Está claro que el cambio de panorama que aflora después de la Segunda Guerra Mundial

cambiará las cosas de raíz. La ciudad ya no será algo reducible a un esquema comprensivo en el que, de una vez por todas, se cumplen las exigencias básicas. Las ciudades crecerán y lo harán según las pautas que dicte en nuevo orden económico –con sus diferencias y matices–, surgido de la II Guerra Mundial. Desde el punto de vista del Planeamiento General cualquier planteamiento valdrá para reconducir el crecimiento de la ciudad. Se avistan nuevos horizontes y nuevas metas. Los cambios de escala de las ciudades conllevarán deformidades, hipertrofias y todo tipo de vicios. Pero, tras las sombra de ese planeamiento general, surgirá una especie de islotes urbanos, que orientados por la cultura de entreguerras, emergerán como espacios comprometidos con un futuro difícil de calibrar.<sup>12</sup>

Si atendemos a los hechos acaecidos en la ciudad podemos ver como la historia del urbanismo fue capaz de trenzar cuantos acontecimientos se produjeron alrededor de los CIAM. Historias de viajes, conferencias y aplausos. Jóvenes entusiastas celebrando el advenimiento de una nueva Europa y, sobre todo, una Pléyades de arquitectos ilustres afinando los lápices para lanzarse a la reconquista de un no ya tan Nuevo Mundo. El mundo de las ciudades Latinoamericanas y de todo el mundo. Aquellas que, en palabras de C.E. Hernández<sup>13</sup> “son vistas como tierra fértil para la experimentación”. Desde luego debió resultar imposible encontrar un terreno mejor abonado para la experimentación que la virginidad de aquellas tierras. Cuando Europa estaba preocupada por sus constituciones y modelos de gobierno, tipo de democracia, leyes del suelo, reglamentos, normativas, etcétera, encontrar unos países sin apenas legislación sobre el suelo, con constituciones precarias, y sin la abultada burocracia que asfixia a la sociedad occidental, debió entusiasmar a nuestros arquitectos. Entusiasmo que se tradujo en una serie de planes que desde nuestra perspectiva constituyeron la auténtica herencia cultural cedida por los europeos, divulgada por los

CIAM, o publicitada en las revistas de arquitectura, como *L'Architecture D'Aujourd'hui*, o *Architectural Review*. Una herencia cultural ejemplarmente administrada durante dos décadas por una generación de arquitectos que, no sólo creyó en los arquitectos estrella de la época, sino que también creyó en la arquitectura y en la ciudad.

Así, cuando se habla de la influencia de la cultura urbanística europea en Latinoamérica siempre se suele apuntar a los grandes proyectos, citándolos como un capítulo aparte de la experiencia de sus autores. Se trata de una práctica que, si bien ha servido para ayudar a entender el tipo de las relaciones que llevaron a importantes arquitectos europeos a descubrir las Américas, también ha desvelado el alcance de la brecha abierta entre aquellos proyectos y la realidad latinoamericana. Distinguiendo aquellos que se esbozaron en unos cuantos dibujos, con la pretensión de abrir los ojos de las autoridades sobre las posibilidades de su ciudad, como es el caso del Plan para Buenos Aires de Le Corbusier; de aquellos otros que fueron objeto de encargo por creer que podían ser ejecutivos. En todos los casos el debate estaba servido. Se podían llenar páginas y páginas hablando de los mismos sin entrar a valorar su verosimilitud como puros ejercicios académico, como construcciones teóricas dibujadas o, simplemente, como acontecimientos llamados a engrosar la obra de nuestros arquitectos. Pero, al tratarse de planes que nunca llegarían a desarrollarse pronto perdieron el aura que un día les cubrió para pasar a convertirse en proyectos menores. Y como tales se suelen tratar en los estudios o monografías sobre los mismos.

Sin embargo, detrás de esos grandes proyectos se esconden otros de menor entidad, diseñados por arquitectos autóctonos, cuyo saber hacer modelado por las conquistas del urbanismo moderno, serán los que cerrarán el ciclo de la difusión del urbanismo moderno en Latinoamérica. Circunstancias que condicionaran su estudio y exigirán la recomposición de los hilos conductores que

conducen de aquellos grandes planes a los no menos importantes desarrollos parciales que salpican la geografía de las grandes ciudades Latinoamericanas, haciendo gala de una importante asimilación cultural no sólo de los modelos que se expusieron en los CIAM, sino de los publicados en las revistas al uso.

En este sentido podemos distinguir tres tipos de planes.

Ver figura 2

1. De la importancia de los grandes planes de arquitectos europeos en Latinoamérica se hace eco la revista francesa *L'Architecture D'Aujourd'hui*, al dedicar su n. 33 al Urbanismo en América Latina. Un número ejemplar que publica con todo género de detalles los planes de P. L. Wiener y J. L. Sert. Su interés radica, entre otras cosas, en la difusión de un modo de entender la ciudad. Una ciudad que para algunos significa la proyección de la doctrina de los CIAM, y, para otros, la aplicación del conocimiento acumulado durante las últimas décadas, desde los años veinte. Y prueba de ello lo tenemos en los proyectos tomados como referencia o en la genealogía de sus planes principales. Así, dejando a un lado el plan de Buenos Aires, en el que Le Corbusier pone a prueba todo el potencial transformador del urbanismo moderno, vemos como en los planes de Medellín (Wiener y Sert) y el de Bogotá (Le Corbusier, Wiener y Sert), ambos desarrollados con el rigor que exige un contrato, lo interesante no es tanto su condición de intérpretes de una forma de entender el Plan, sino la forma que tienen de responder a los problemas más preocupantes que concurrían en la ciudad, lo que los hacía parecer tópicos, cuando en realidad eran absolutamente necesarios. En este sentido, la elocuencia del trazado del Plan de Medellín sólo es comparable al diseñado por el Grupo MARS para Londres. Un ejemplo de cómo un modelo abstracto pensado para Londres pudo hallar la horma de su zapato en un contexto tan diferente desde el punto de vista geográfico, distinto en su tradición cultural y distante en el desarrollo económico. Algo que no sucede en

el caso de Bogotá en el que la geografía, la historia y la tradición no inspiran ningún planteamiento más allá “de localizar los núcleos de sector en los cruces de ríos y quebradas que surcan la misma dirección la ciudad, y que sirven para unir sectores a través de los sistemas verdes de esparcimiento y de los núcleos del sector”<sup>14</sup> o de reordenar el viario de acuerdo con su programa de las 7v. El reto de rediseñar el Centro Cívico será harina de otro costal. De hecho la época de las grandes formalizaciones: radio concéntricas, radiales, anulares, satelitales, lineales, etcétera, pertenecían al pasado, a los tiempos del cambio de siglo, cuando la ciudad antigua ya no responde a los nuevos estímulos y se pretende racionalizar la futura.

2. Sin embargo, si que hay un denominador común en todos estos planes: el desarrollo de sus respectivos centros cívicos. En los textos solemos leer que eso deriva de la incorporación de los mismos como **quinta función**. Sin duda los centros, del tipo que sea eran llamados a jugar un papel principal en la nueva ciudad. Y así lo proclamó Le Corbusier a los cuatro vientos desde el 1922. Lo que ya no estaba tan claro es que estos tuvieran que formalizarse a imagen y semejanza del centro de Saint Dié (1945) del mismo Le Corbusier. No hay más que echar una ojeada a los planes de Wiener y Sert para Medellín, Chimbote, Tumaco o Lima para detectar la distancia que media entre sus centros cívicos y las propuestas de ciudad en las que se inscriben. Lo mismo sucede con el proyecto de la Ciudad de los Motores o con el proyecto de Urbanización de la colina de San Antonio, en Río de Janeiro, (de Alfonso Eduardo Reidy). Todos parecen salidos de la misma factoría, aunque de una calidad bastante desigual y en muchos casos discutible.

El V CIAM pudo reconocer la importancia del centro de las ciudades, pero detrás de los proyectos de recomposición de los centros había otra serie de argumentos, no necesariamente urbanísticos, que tenían que ver con el momento en el que se produjeron. Los centros eran menos un problema urbano

que un problema de representación política. Y eso por los siguientes motivos. Primero, porque se empiezan a cotizar determinados arquitectos y arquitecturas –novedosas– como acreedoras de un plusvalor necesario para insertarse y destacar en el mundo capitalista, por eso se recurre, no sólo a los arquitectos ciam, sino también a estudios internacionales como el SOM para proyectar sus edificios más emblemáticos. Lo que había reconocido Le Corbusier en sus modelos más característicos –las cabezas direccionales– lo ratificaba el presente. Si bien no se llegó a hablar de la competencia entre ciudades, como se hace hoy día, el mismo sentimiento estaba presente. Segundo, porque el centro constituía un espacio acotado que se podía considerar manejable siempre y cuando la operación no sobrepasase determinados límites; y de hecho algo sucedió en la misma línea cuando se pudieron llevar a término algunas intervenciones como las de Lima o Cali, entre otras. Aunque no deja de resultar sorprendente ver los mismos tipos de proyectos de centros cívicos repetidos para ciudades como Tumaco o Chimbote, de poco más de diez mil habitantes, y con relativas expectativas de crecimiento. Tercero, porque las periferias podían resultar poco atractivas, entre otros, por los mismos motivos que les han hecho perder todo su interés en la actualidad. La proliferación de las invasiones, la contención de los salarios, las migraciones campo-ciudad, el paro o el paro encubierto, y las mil desgracias que acompañaron a aquellas ciudades en aquellas fechas, no fueron capaces de contrarrestar los pocos años de bonanza que como un espejismo pudieron deslumbrar a alguna administración.

3. Sin embargo, donde realmente fructificó la semilla del urbanismo moderno fue en los planes redactados para los barrios periurbanos, en las pocas experiencias que se llevaron a cabo en las principales ciudades Latinoamericanas en la década de los cincuenta y sesenta, oportunidad de oro para la arquitectura moderna que algunos países supieron aprovechar proyectando los ejemplos que hoy recogemos. Se trata de

promociones públicas, proyectadas por departamentos de la Administración o estudios competentes, concebida unitariamente, ejecutados de una sola vez y situados juntos a los viarios principales de la ciudad. Unos planes cuyas bondades trascienden la coyuntura que los promovió, hasta convertirse en objeto de reflexión para las generaciones venideras.

En esta ocasión, como en tantas otras, los planes, dentro de la complejidad de los procesos en que se fraguaron, nos permiten retrazar, aunque de forma superficial, una genealogía verosímil de los mismos. Pero, una vez más debemos insistir en el hecho de que sería un error reducir a las experiencias de determinados movimientos –por modernos que sean– las particularidades que se esconden tras muchos de los planes de los barrios modernos construidos en Latinoamérica. Sería muy fácil deducir muchos de éstos planes de los homónimos de Wiener y Sert para el desarrollo de Medellín, o de la elocuente tipificación del alojamiento diseñado por los mismos arquitectos para Chimbote, sobre todo por el valor añadido de haberse concebido siguiendo las pautas de la región. Sin embargo, pese a las anteriores evidencias y aunque podemos atribuirles a todos ellos rasgos comunes, tanto desde el punto de vista de su trazado, como desde el punto de vista de su concepción, pensamos que debemos ser cuidadosos en el momento de su evaluación. Si bien Wiener y Sert hacen una exhibición tipológica interesante, inspirada en la arquitectura y la tecnología vernácula, descuidan el tratamiento y la valoración del espacio público, reduciéndolo a extensas playas de aparcamiento, planteamiento que al final desemboca en una versión modificada del esquema Radburn, en el que el centro de la manzana se ha visto convertido en una sucesión de plazas de aparcamientos, el *motor way* en aparcamientos y cocheras, y los *foot way*, en escuálidos espacios públicos.

Sin embargo, es más verosímil pensar que los proyectistas de muchos de estos barrios conocían de algún modo, las experiencias

alemanas de los años veinte y todavía más las holandesas, tanto por su organización general y forma de conjugar los bloques laminares con las casas en hilera, como por el tratamiento del espacio público.

Desde nuestra óptica hay una cosa bastante clara: las ideas se debaten, cambian, se metamorfosean y retroalimentan, ayudan a entender el mundo y la ciudad, incluso pueden ayudar a proyectarla, pero no suelen resolver los problemas cotidianos de la ciudad; para eso hace falta algo más que un aparato conceptual, por afinado que esté. Hace falta interiorizar las coordenadas en las que se mueve la ciudad, la bondad y oportunidad de los trazados, la naturaleza de sus ordenaciones, las características de su arquitectura, y, cómo no, el contenido de sus programas. Hace falta, pues, sintonizar con los argumentos que la historia nos presta, no tanto por su carácter mítico, sino por la racionalidad que es capaz de aportar. Por que nos ayuda a desbrozar el camino –y a distinguir el trigo de la cizaña–, y a interiorizar aquellas soluciones que la disciplina nos ha legado, no para reproducirlas acríticamente, sino para –a partir de ellas– elaborar nuevas fórmulas, más ajustadas a los nuevos programas y comprometidas con los nuevos tiempos.

Ver figura 3

Y una forma de aproximación a la nueva realidad es escrutar los ejemplos de que disponemos.<sup>15</sup> Ejemplos cuya presencia urbana es indiscutible, no sólo por los factores puramente visuales que los asisten, sino también por su complejidad y particularidades. No hace falta rebuscar por la tediosa retícula porteña para toparse con Piedrabuena o Lugano, dos significativos barrios construidos desde la pantalla laminar y articulados según mallas hexágonas u octogonales, inspirados en modelos como el inaugurado en Park Hill, en Sheffield, en 1957, aunque sin agotar sus conquistas. Barrios en los que se pretende la conquista de verde sin renunciar a las prerrogativas del espacio clásico, como se desprende del bulevar que articula Lugano. Proyectos en los que los “pluses de creatividad”

que incorporan parecen minimizar la desmesura de la escala. No hay que olvidar que, en este caso, estamos al final de una etapa. Lo mismo podemos decir del siempre presente Centro Antonio Nariño, donde los bloque laminares se proyectan a imagen y semejanza de la *Unités* europeas, aunque con algunas trasgresiones imposibles en su estructura organizativa y funcional. Los corredores son epidérmicos, no se corresponden con ninguna estructura organizativa basada en los mismos. Un ejemplo de ponderación entre el verde y lo edificado que cohabitan dando cada uno lo mejor de sí. Y en la misma línea tenemos el caso del barrio de San Felipe en Lima, donde el arquitecto ha resuelto con una brillantez inusual el encuentro entre las torres y pantallas con la cota cero a través de una serie de pasarelas de inmejorable factura.

Tratando de bucear por las aparentemente superficiales aguas de la composición podemos leer entre los títulos de créditos las estructuras del tipo *zeilenbau* alemán, en Bachue, las series de van Eesteren, en Pablo VI, Mirones y Matute, y las agrupaciones francesas. Ordenaciones en las que la composición ha rendido pleitesía a sus hermanas mayores demostrando las bondades del método, siempre capaz de infundir naturalidad donde en otros casos sólo aparece el artificio, permitiendo discurrir en términos de oposiciones, antisimetrías, series, frontalidades, etcétera.

Pero donde la nueva ciudad transmutada en barrio demuestra su entendimiento del presente es en la concepción de sus respectivas estructuras viarias. La racionalidad viaria reclamada por los CIAM y que aflora en la 7v de Le Corbusier, se toma prestada en este caso de los esquema de doble peine tantas veces ensayada por Clarence S. Stein. La UV N° 3 en Lima constituye el mejor ejemplo de aplicación. Fórmula que reducirán los arquitectos modernos tras su formulación el la Ville Radieuse.

Por los mismos motivos, debemos destacar el programa que asiste a estos nuevos barrios o

Unidades Vecinales, como también se las llamó. Será la incorporación de equipamientos la que cerrará el perfil de los mismos. Desde Villa Soldati y fuerte Apache, hasta la UV N° 3, Mirones, Mature o San Felipe, pasando por Antonio Nariño o Muzú, los equipamientos constituyen una parte indisoluble del barrio. Una realidad que trasciende el mero compromiso teorizado para las UV, en su día, y llegar a tener una presencia en superficie de hasta el 30 % de la misma, contando entre sus equipamientos, no solo los de carácter formativo sino también otros recreativos y de ocio.

Pero, uno de los puntos discursivos más importantes relativos a la incorporación de la nueva cultura urbanística a la ciudad es el desprecio con el que se habla de sus bondades sociológicas. Desde que Charles Jenks<sup>16</sup> dató en la década de los setenta la muerte del urbanismo moderno, nadie se ha cansado de repetir semejante dislate. Quizá la falta de razones de otro tipo llevó a este arquitecto a centrar sus críticas en lo social. Quizá si hubiese discurrido por senderos guiados por unos intereses distintos de los de la *intelligentsia* estadounidense, se hubiese percatado de su error. Quizá hubiese indagado en otros planes inscritos en la tradición postmoderna –que parece ser la que mejor representa los ideales de la humanidad– y hubiese descubierto situaciones más preocupantes que las que llevaron a la demolición del Pruitt-Igou, como es el caso del Zen de Gregotti, en Palermo. Sin embargo en este caso su futuro ha contado con cuantiosas inversiones para su reparación.

Ver figura 4

Siguiendo el juego a este debate tendríamos que desautorizar los modelos que acabamos de presentar por contarse: Fuerte Apache y Lugano, en Buenos Aires, y la Unidad Vecinal de Matute, en Lima, entre los lugares llamados peligrosos y agobiados por la venta de droga. El largo razonamiento de Jenck nos llevaría a invalidar la calidad y el valor referencial de los anteriores planes. Y haciendo esto estaríamos echando por la borda planes tan interesantes

como San Felipe y Mirones, en Lima; Pablo VI y el Centro Antonio Nariño, en Bogotá; o el mismo Piedrabuena y Villa Soldati, en Buenos Aires. En sentido contrario podemos decir que estos y otros muchos planes de desarrollo se cuentan entre los trozos de la ciudad mejor conservados, los pocos en los que sus habitantes hacen gala de su identidad, los que menor mantenimiento han tenido y los que con menor inversión pueden restituirse al origen, algo que no se puede decir de otro tipo de planes.

Como contrapunto y ya en otra órbita habría que contar con experiencias como la llevada a cabo en Lima a finales de los sesenta, el Previ-Lima, experiencia que puede servir de contrapunto de las que estamos valorando y que destapó la caja de Pandora al mostrarnos lo que eran capaces de hacer en situaciones semejantes, entre otros los arquitectos que controlaron los últimos CIAM. Valga como botón de muestra la intervención de Aldo van Eyck y sus posteriores adaptaciones a las necesidades realizadas por sus habitantes, así como el ignominioso planteamiento que le llevó a diseñar aquella especie de viviendas proyectadas desde el deprecio y la distancia. Cuando las soluciones estaban al alcance de la mano como nos lo demostró Vázquez de Castro.

## Epílogo

Cuando se trata de aprender del pasado lo más importante es tener claros los procesos en los que se sustenta. Y la historia del urbanismo moderno se ha escrito de forma fragmentada. Y lo que es peor, de forma interesada, lo que ha impedido conocer su alcance. Su valor lo vemos confundido entre silencios, contradicciones y mixtificaciones. Las verdades son a medias, las afirmaciones dependientes de quien las escribe, los juicios inicuos, las demostraciones imprecisas, hasta configurar un universo demediado y protocolizado por una clase de especialistas que a fuerza de repetir consignas han terminado creyéndoselas, abandonando el espíritu crítico que un día las alimentó.

Circunstancias que nos han conducido huérfanos hasta el presente, sobre todo huérfanos de instrumental crítico. Hoy escrutamos Latinoamérica desde lo ya sabido, aunque no es mucho. Los hilos epistemológicos que conducen del ayer al presente se nos presentan cada vez más débiles a pesar de su razonabilidad. Pero vemos que no basta. Que la historia que se nos ha contado más que alumbrar oscurece e impide caminar hacia el futuro. De ahí la intención de desvelar otras historias, que sin constituir el eje de nada no hablen a gritos de lo que pudo ser y no fue, de un pasado sofocado por la insidia y por la incomprensión de quienes, atentos a la inmediatez del presente fueron incapaces de reconocer su potencial como futuro.

## Notas

<sup>1</sup> Una visión ecuaníme de las circunstancias históricas que rodearon la redacción y publicación de la Carta de Atenas se puede leer en MARTÍ, Pablo. *La construcción de la Ciudad Europea a través de los CIAM*. Tesis Doctoral, inédita, leída en la UPV de Valencia, España, en 2001.

<sup>2</sup> MANCUSO, Franco (1980). *Las experiencias del zoning*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A., p.: 276.

<sup>3</sup> ALONSO DE ARMIÑO, Luis (2009). "La experiencia de las Siedlungen alemanas de los años veinte", *Revista de Vivienda*, n. 4, enero-abril, 2009, Valencia, España, Edita IVE, p.: 14-17.

<sup>4</sup> Goiania, Bello Horizonte, Río de Janeiro y otras muchas ciudades brasileñas constituyen excelentes ejemplos de estas exportaciones.

<sup>5</sup> MARTI, Pablo. *Op. Cit.*, p.: 263 ss.

<sup>6</sup> Sobre estos temas ya se dio noticia en el artículo firmado por Joaquín SABATÉ y Julián GALINDO, "La evolución de un método de proyectación abierto", publicado en la revista *Registros*, Año 2, n. 2, diciembre 2004. Una versión exhaustiva y cabal del Plan de Extensión de Amsterdam la podemos leer en GALINDO, Julián (2003). *Cornelius van Eesteren. La experiencia de Ámsterdam 1929-1958*, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos.

<sup>7</sup> COLQUHOUN, Alan (2005). *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S. A., p.: 218.

<sup>8</sup> GALINDO, Julián. *Op. Cit.*, p.: 119 ss.

<sup>9</sup> Un debate ya clásico puesto de relieve a propósito de los ejes diagonales de la ciudad para los tres millones de habitantes de Le Corbusier a los que Curtis no dudaba de calificarlos como barrocos, cuando en realidad no cumplen ningunos de sus predicados básicos. CURTIS, William J. R. (1986). *Le Corbusier: ideas y formas*, Madrid, Editorial Herman Blume, p.: 61.

<sup>10</sup> Un planteamiento bastante diferente al esbozado por Le Corbusier en sus 7V.

<sup>11</sup> Ver SAMONÀ, Giuseppe (1975). *L'urbanistica e l'avvenire della città negli satati europei*, Roma, Editori Laterza, p.: 136 ss.

<sup>12</sup> Sobre la difusión de la arquitectura y el urbanismo moderno en Latinoamérica puede consultarse PIÑÓN, Juan Luis, "Arquitectura y Ciudad Informal: historia de un desencuentro", en PIÑÓN, Juan Luis

(Ed.) (2001). *La recomposición de la Ciudad Informal*, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, p.: 247 ss.

<sup>13</sup> HERNÁNDEZ, Carlos Eduardo (2004). *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá, p.: 44.

<sup>14</sup> *Íbidem*, p.: 85.

<sup>15</sup> En este sentido la ayuda de Google es importantísima en la medida que nos permite acceder a una información antes imposible. Las reproducciones que aportamos sólo son indicativas. Recomendando al lector el acceso a la misma información a través de Google, donde no sólo verá con mayor claridad los barrios y ciudades, sino que podrá aproximarse a los mismos a través de las distintas escalas.

<sup>16</sup> JENCKS, Charles (1980). *El lenguaje de la Arquitectura Posmoderna*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S. A., p.: 9.



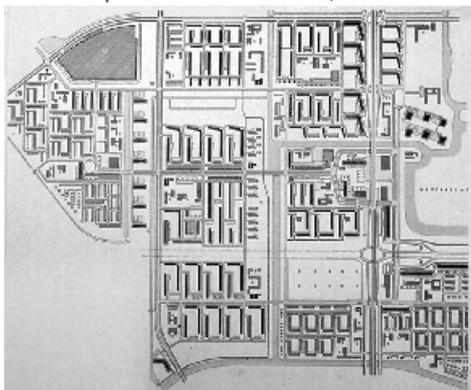
Plan MARS, 1942



Plan MARS, unidades vecinales



Plan de Expansión de Amsterdam, 1934



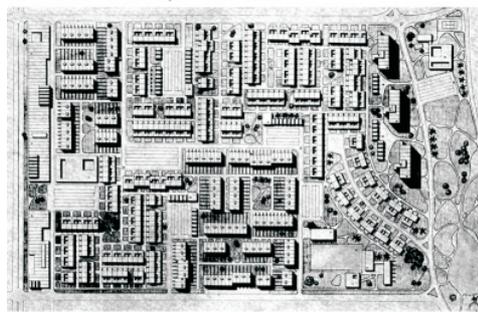
Plan de Amsterdam, unidades vecinales



Plan de Medellín



Plan de Medellín, desarrollo



Plan de Medellín, propuestas tipológicas



Plan de Chimbote, propuestas tipológicas

Fig.1. J. TETLOW & A. GOSS,(1968) *Homes, Towns and Traffic*. F.A. Praeger. New York. GALINDO, Julián (2003). *Cornelius van Eesteren. La experiencia de Ámsterdam 1929-1958*. Fundación Caja de Arquitectos. Barcelona.

Fig. 2. *L'Architecture D'Aujourd'hui*, nº 33. 1950-51

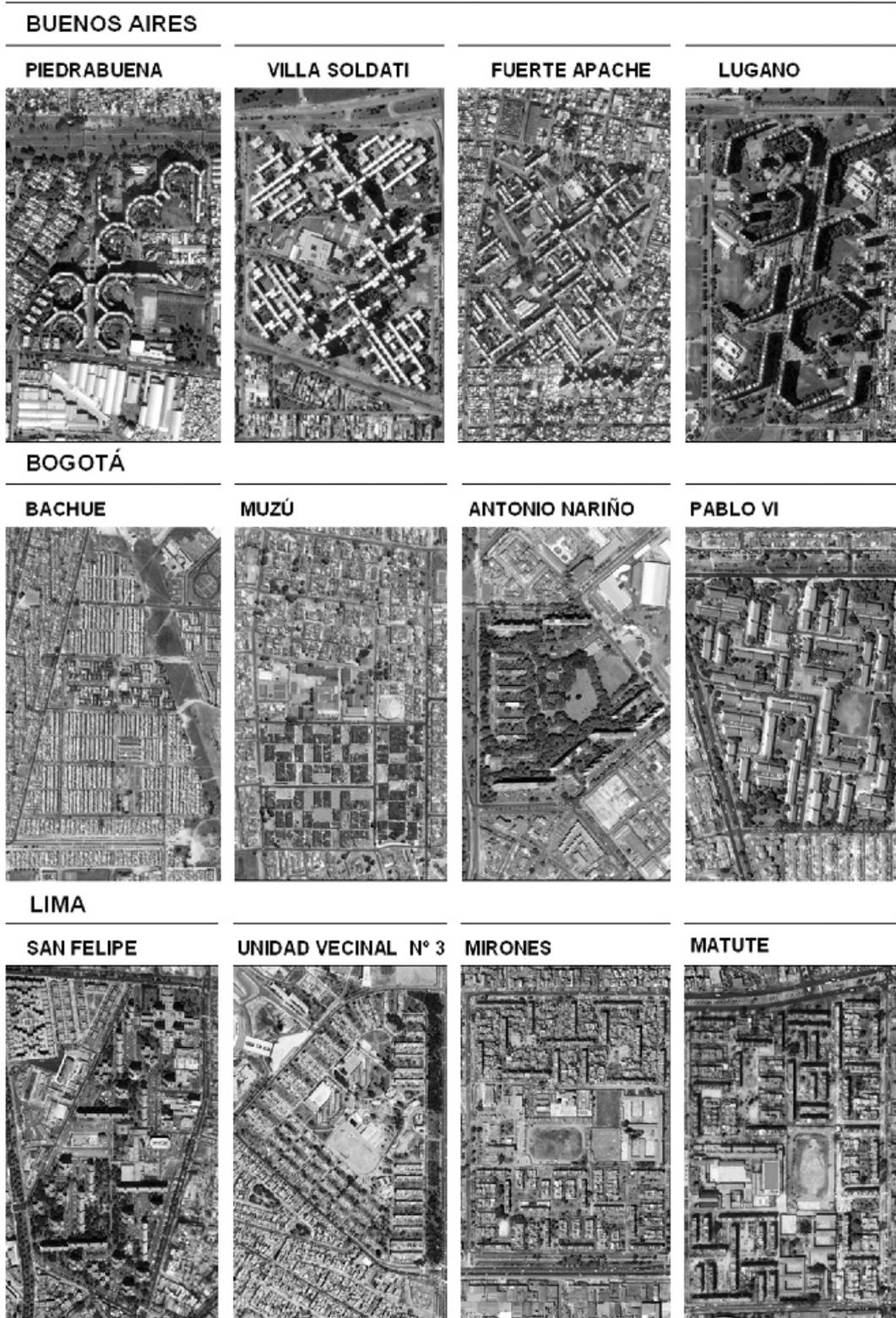


Fig. 3. Google



SAN FELIPE



MIRONES



MATUTE



MATUTE



UNIDAD VECINAL N° 3



UNIDAD VECINAL N° 3



PIEDRABUENA



FUERTE APACHE



LUGANO



LUGANO

Fig. 4. Fotografías de Juan Luis PIÑÓN