

CHANDIGARH

LA CIUDAD DE LAS 7 V

Francisco López y Andrea Montero
Urbanismo I ETSAG

ÍNDICE

ANTECEDENTES

LA TEORÍA DE LAS 7 VÍAS

APLICACIÓN DE SU PROPUESTA EN
CHANDIGARH

CONCLUSIÓN

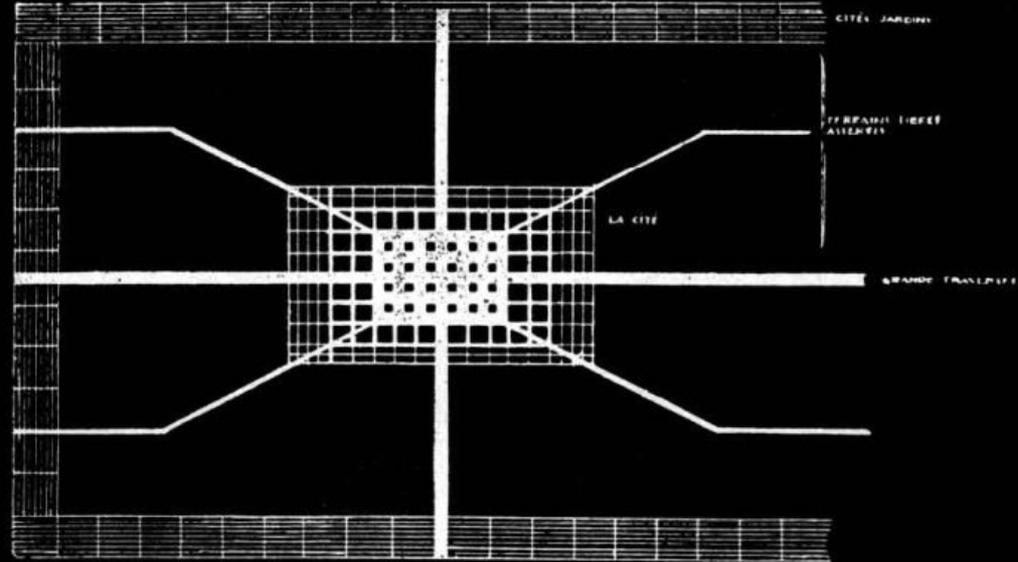
ANTECEDENTES

PLAN DE LA CHAUX-DE-FONDS



58263

Le Corbusier. Plan de La Chaux de Fonds (1908)



SYSTÈME PRÉCONISÉ
RÉSEAU DES RUES

La calle

La calle actual es la vieja “tierra firme” sobre la que se ha puesto un pavimento, bajo la que se han excavado algunos subterráneos.

La calle moderna es un organismo nuevo, especie de fábrica longitudinal, depósito aireado de múltiples órganos complejos y delicados (las canalizaciones). Va contra todo sentido económico, contra toda seguridad y buen sentido enterrar las canalizaciones de la ciudad. Las canalizaciones deben ser accesibles de todas partes. Las secciones de esta fábrica longitudinal tienen variados destinos. El objeto de esta fábrica tanto es la construcción de las casas con que se tiene la costumbre de flanquearla como los puentes que la prolongan a través de los cañadones o por encima de los ríos.

La calle moderna debe constituir una obra maestra de ingeniería civil y no una obra de peones camineros.

La circulación

Se clasifica mejor que cualquier otra cosa.

En la actualidad, no está clasificada... dinamita arrojada a la hornalla en los corredores de las calles. El peatón recibe un golpe mortal. Y con esto, no circula más. El sacrificio de los peatones es estéril.

Clasificar la circulación:

- a) Pesos pesados.
- b) Vehículos que hacen pequeños recorridos en todo sentido.
- c) Vehículos rápidos (que atraviesan gran parte de la ciudad).

Tres tipos de calles, unas por debajo de otras:

a) Por el subsuelo¹ los pesos pesados. El piso bajo de las casas que ocupa este nivel está constituido por pilotes que dejan entre ellos espacios libres muy grandes; los pesos pesados descargan o cargan sus mercancías en ese piso que constituye en verdad el muelle de la casa.

b) Al nivel de la planta baja de los inmuebles, el sistema múltiple y sensible de las calles normales que lleva la circulación hasta sus fines más menudos.

c) De Norte a Sur, Este a Oeste, constituyendo los dos ejes de la ciudad, *las autopistas de cruce para tráfico rápido de una sola mano*, son construidas sobre vastas pasarelas de hormigón de 40 ó 60 metros de ancho empalmadas por rampas, cada 800 ó 1.200 metros, al nivel de las calles normales. Se ingresa a las autopistas en cualquier punto de su recorrido y se puede atravesar la ciudad y llegar a las afueras, a las mayores velocidades, sin tener que soportar ningún cruce. El número de las calles actuales *debe disminuirse en dos tercios*. El número de los cruces de calles está en función directa del número de calles; esto agrava considerablemente el número de calles. *El cruce de calles es el enemigo de la circulación del tráfico*. El número de las actuales calles está determinado por la más remota historia. La protección de la propiedad ha salvaguardado, casi sin excepción, hasta el mínimo sendero del primitivo caserío y lo ha erigido en calle, incluso en avenida (véase capítulo I: *el Camino de los asnos, el camino de los hombres*). Calles así ¡se cortan cada 50 metros, cada 20 metros, cada 10 metros! Así se llega al ridículo embotellamiento.

La distancia entre dos estaciones de subterráneo o de ómnibus proporciona el módulo eficaz de separación entre los cruces de calles, módulo condicionado por la velocidad de los vehículos y la resistencia admisible del peatón. Esta distancia media de 400 metros da, por tanto, la separación normal de las calles, patrón de las medidas urbanas. Mi ciudad está trazada sobre una cuadrícula regular de calles espaciadas cada 400 metros y que se cruzan a veces a 200 metros.

Este triple sistema de calles superpuestas responde a la circulación automotriz (camiones, coches de alquiler o particulares, ómnibus), órganos rápidos y flexibles.

La ciudad que dispone de la velocidad dispone del éxito.

Calles curvas, calles rectas

Camillo Sitte demostró, hace veinticinco o treinta años, que la calle recta era estúpida e ideal la calle curva. La calle recta era el camino más largo de un punto a otro, la curva el más directo; la demostración, basada en las ciudades torcidas de la Edad Media (las ciudades torcidas a pesar suyo, *camino de los asnos*, cap. I) ¹ era ingeniosa y espaciosa. Se olvidaba que se trataba de ciudades que se extendían menos de un kilómetro y cuya seducción procedía de motivos ajenos al urbanismo. Lanzada la paradoja y sabiamente expuesta, la moda comenzó. Munich, Berlín y muchas otras ciudades hicieron barrios torcidos en pleno centro. Esta insensatez no resistió la experiencia. Los ingleses y los alemanes multiplicaron las ciudades-jardín sobre calles curvas y allá la experiencia fue lisonjera, efectuándose en condiciones más ambiguas. En Francia nos vemos ante la calle curva con veinte años de retraso y la cosa es muy promisoría en los planos alegremente acuarrelados de los arquitectos-paisajistas. En los planos de los urbanistas, las calles curvas han adquirido incluso el valor esquemático de un símbolo que representa las ciudades-jardín.

La cruda realidad es menos rozagante si el desorden no queda disimulado, como en Hampstead, tras árboles centenarios. El problema de la calle curva para ciudades-jardín merece un serio examen.

Se puede admitir sin demasiadas controversias lo siguiente:

La calle recta es una calle de trabajo.

La calle curva es una calle de descanso.

Admitamos asimismo: la calle recta orienta bien (con sus cruces ordenados).

La calle curva desorienta, realmente.

Admitamos finalmente: la calle recta es sobre todo arquitectónica.

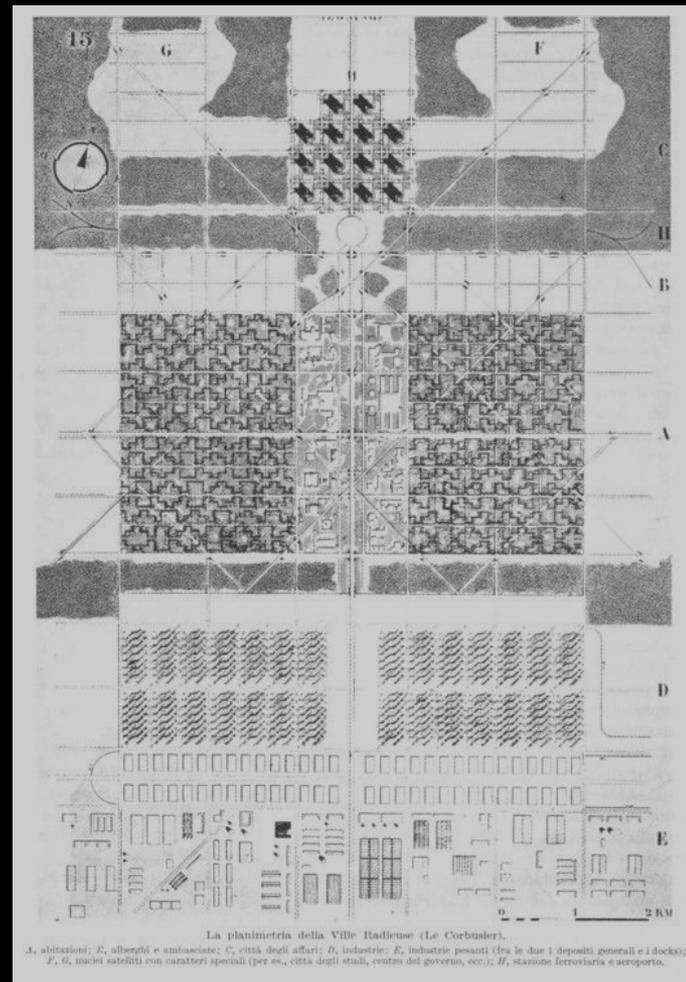
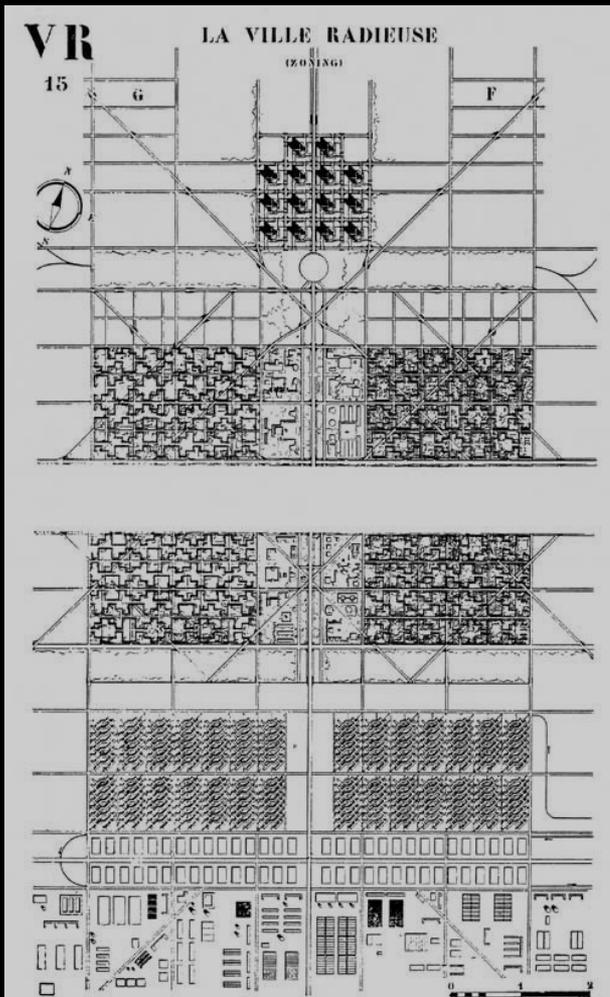
La calle curva es a veces arquitectónica.

Pero, si frecuentemente la calle recta es horriblemente entristecedora cuando las casas que la bordean son espantosas, las calles curvas crean inevitablemente un penoso desorden cuando las casas se alinean intermitentemente. Entonces todo marcha sin ton ni son. El ojo no ve la curva dibujada sobre el plano sino que cada fachada parece agitarse con una incidencia diferente: semejantes loteos parecen ser un campo de batalla o un lugar cubierto por los restos de una explosión.

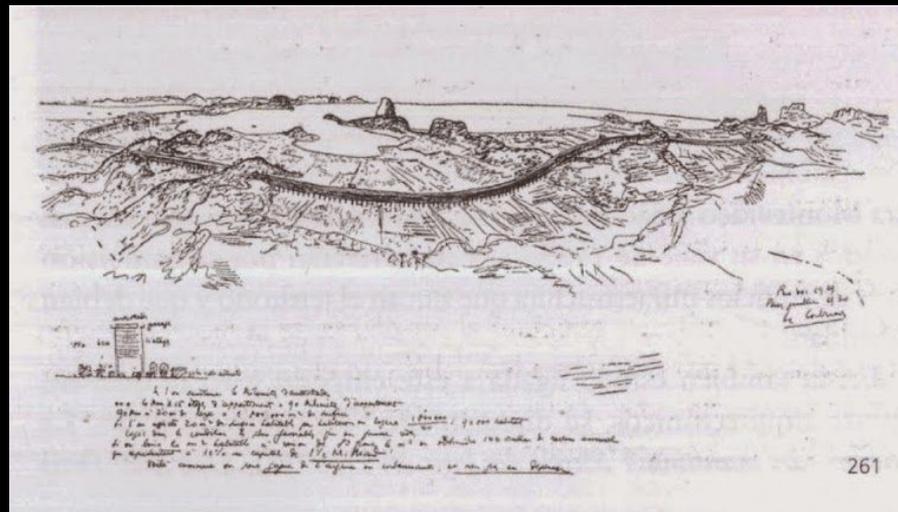
También tenemos derecho a decir que una calle recta es muy aburrida para recorrer a pie; nunca se termina, uno nunca avanza. La calle curva, en cambio, divierte por sus imprevistos contornos sucesivos... argumento que hay que tener presente para tratar de ver con claridad. Es agotador recorrer a pie la calle recta. Admitido. Pero si se trata de una calle de trabajo, subterráneos, tranvías, autobuses, automóviles permiten recorrerla con rapidez y con rapidez, justamente, porque es recta.¹ Adoptemos la curva si se trata de calles para recorrer a pie, de calles con paseos agrestes, sin espectáculos arquitectónicos: se trata entonces de una especie de pequeño parque inglés de paseantes. *La calle curva tiene pleno derecho si no hay espectáculo arquitectónico y si la campiña, o por lo menos los prados y las arboledas, constituyen un horizonte pintoresco inmediato en que ninguna forma voluntaria atrae la atención.* Entonces se ve claramente que se trata de calles para pasear o de avenidas que atraviesan una ciudad-jardín.

El arquitecto también puede obtener efectos agradables con la calle curva si construye a lo largo de sus bordes fachadas contiguas; ejecuta una forma eminentemente plástica, pero que pronto cansaría si se repitiera mucho. En la ciudad, tal calle, oponiéndose a toda visión hacia adelante, paralizará la circulación automotriz. En las ciudades-jardín se procura, en la medida de lo posible, evitar construcciones contiguas en gran número a causa de sus múltiples inconvenientes (terrenos muy estrechos y promiscuidad).

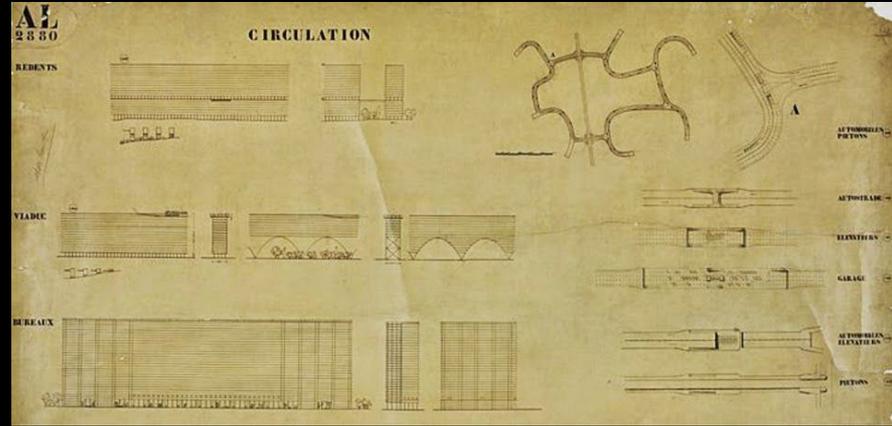
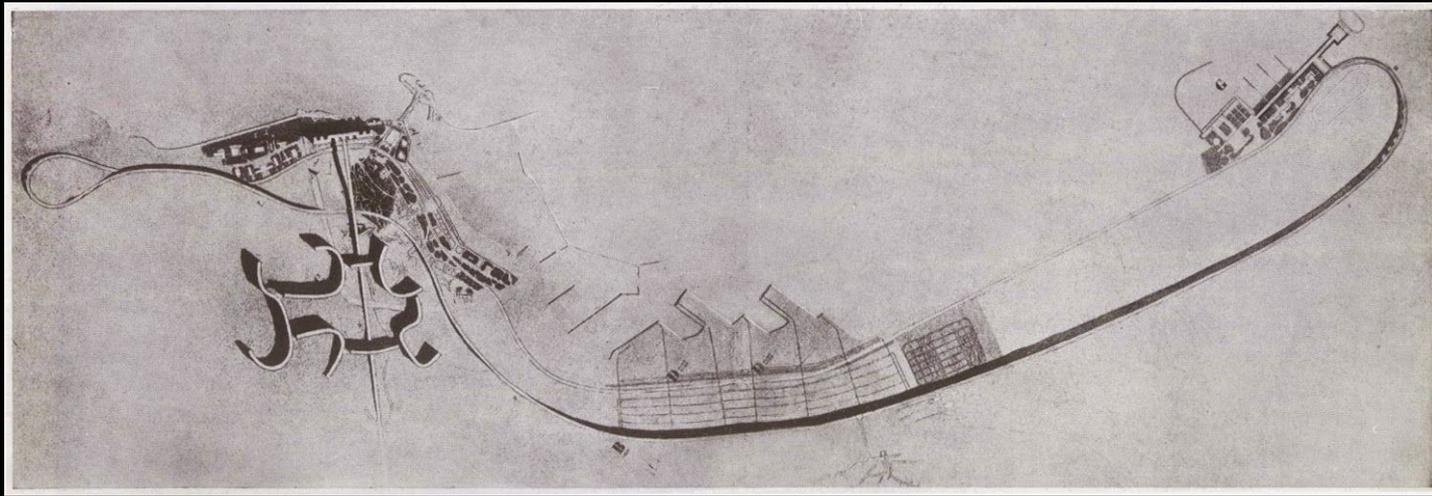
En resumen, la calle curva es esencialmente pintoresca. Lo pintoresco es un recreo cuyo abuso fatiga pronto.



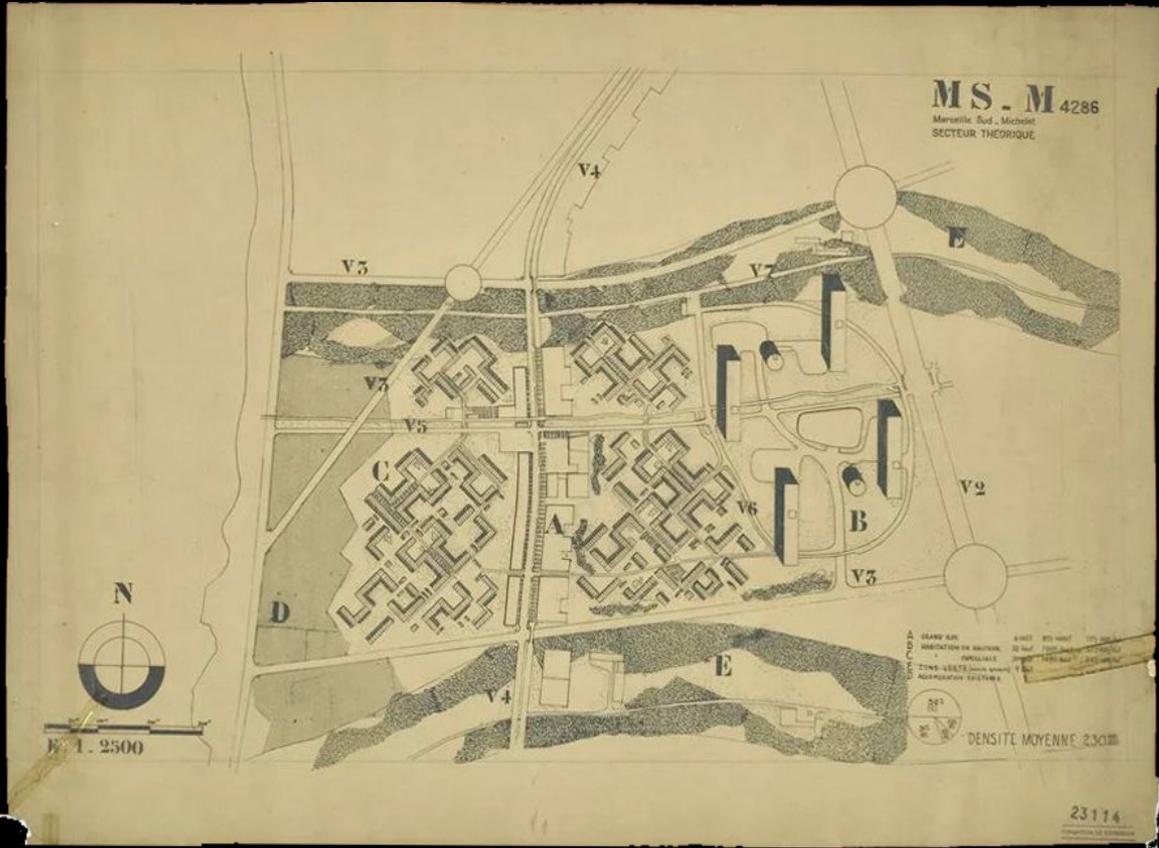
La planimetria della Ville Radieuse (Le Corbusier).
 A, abitazioni; B, alberghi e ambasciate; C, città degli affari; D, industrie; E, industrie pesanti (fra le due i depositi generali e i docks);
 F, G, nuclei satelliti con caratteri speciali (per es., città degli stati, centro del governo, ecc.); H, stazione ferroviaria e aeroporto.



Le Corbusier. Bocetos para el proyecto de ciudad lineal en Río de Janeiro (1929)



Le Corbusier. Plan Obus Argel (1931)

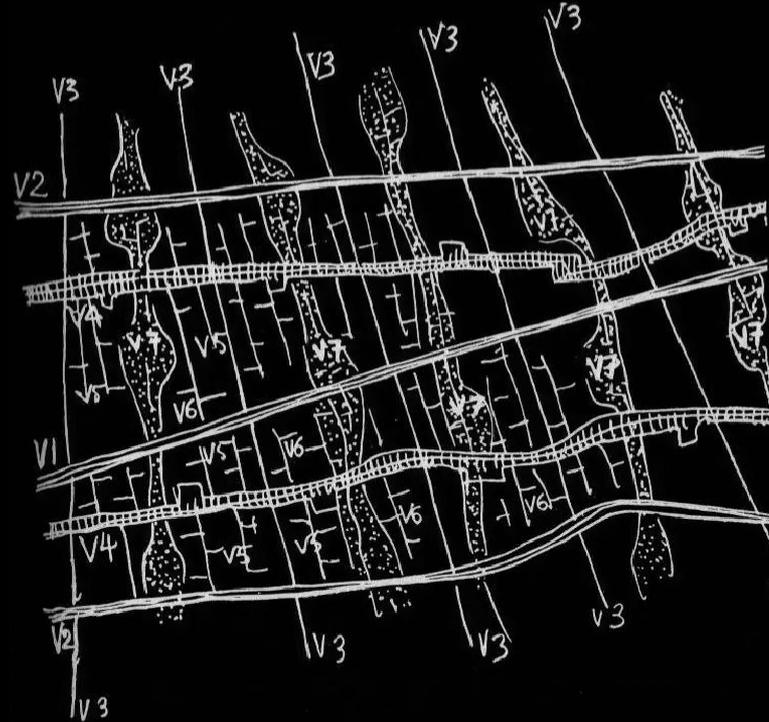


Le Corbusier: Plan de Marsella Sur (1947)

PROPUESTA DE LAS 7 VÍAS

La ley de las 7 vías se basa en separar el tráfico de la ciudad en función del tránsito, velocidad y tipo de vehículo que cada una de ellas podría llevar.

de



Una doctrina de los transportes puede, pues, existir y ser aplicada hoy en día. "La regla de las siete V", establecida en 1948 a petición de la UNESCO, constituye un sistema sanguíneo y respiratorio. Las "siete vías" se erigen en tipos jerarquizados capaces de regular la circulación moderna.

V 1: carretera nacional o de provincia, atravesando el país o los continentes;

V 2: creación municipal, tipo de arteria esencial de una aglomeración;

V 3: reservadas exclusivamente a las circulaciones mecánicas, carecen por tanto de aceras; sobre las mismas no da ninguna puerta de casa o edificio. Señales luminosas de colores quedan dispuestas cada 400 metros, permitiendo así a los vehículos una velocidad considerable. La V 3 tiene como consecuencia una creación moderna del urbanismo: el sector.

V 4: calle comercial del sector;

V 5: ésta, penetrando en el sector, conduce a los vehículos y a los peatones a las puertas de sus casas, con el auxilio, además, de la V 6;

V 7: franja que alimenta en toda su longitud a la zona verde donde se encuentran las escuelas y los deportes;

V1



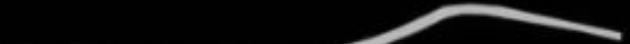
V2



V1



V2



V1



V3 V3 V3 V3 V3

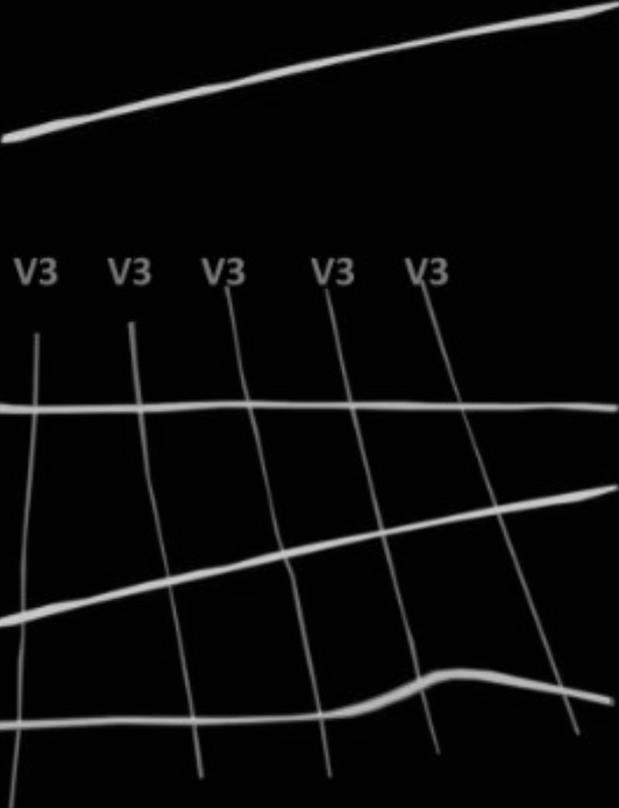
V2



V1



V2



V1



V3 V3 V3 V3 V3

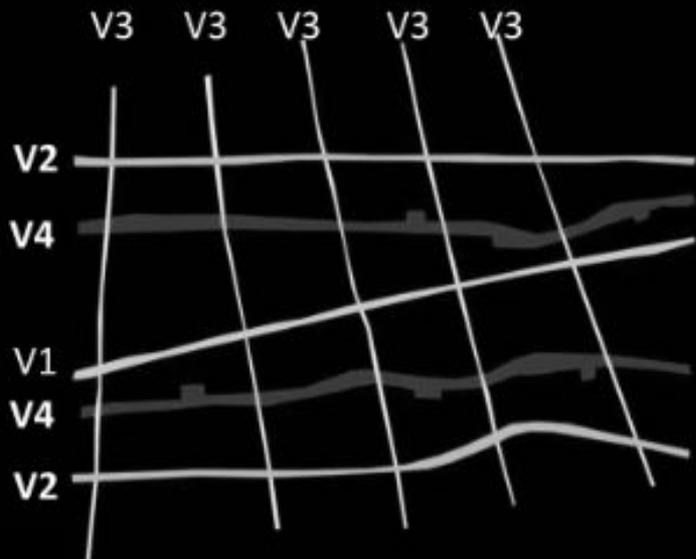
V2

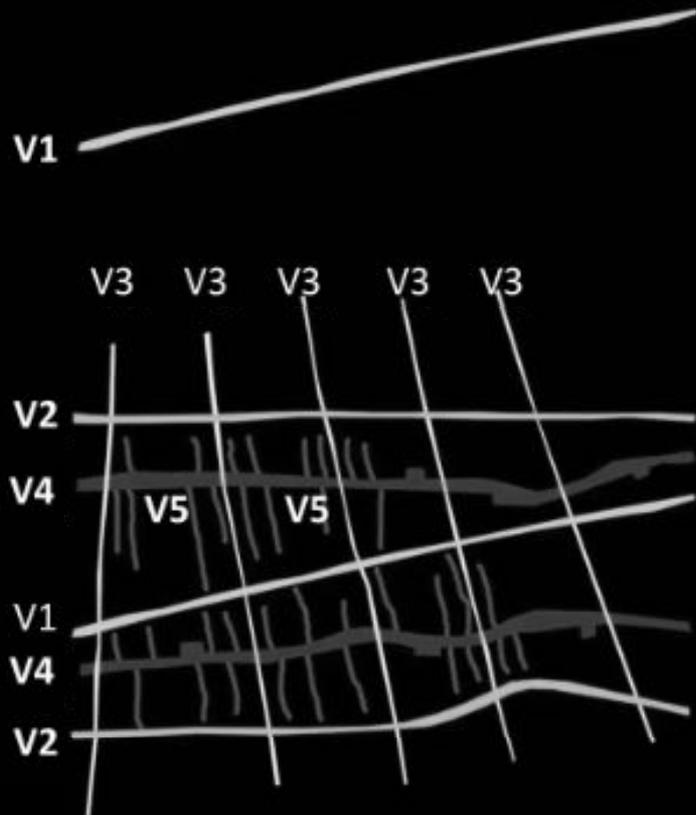
V4

V1

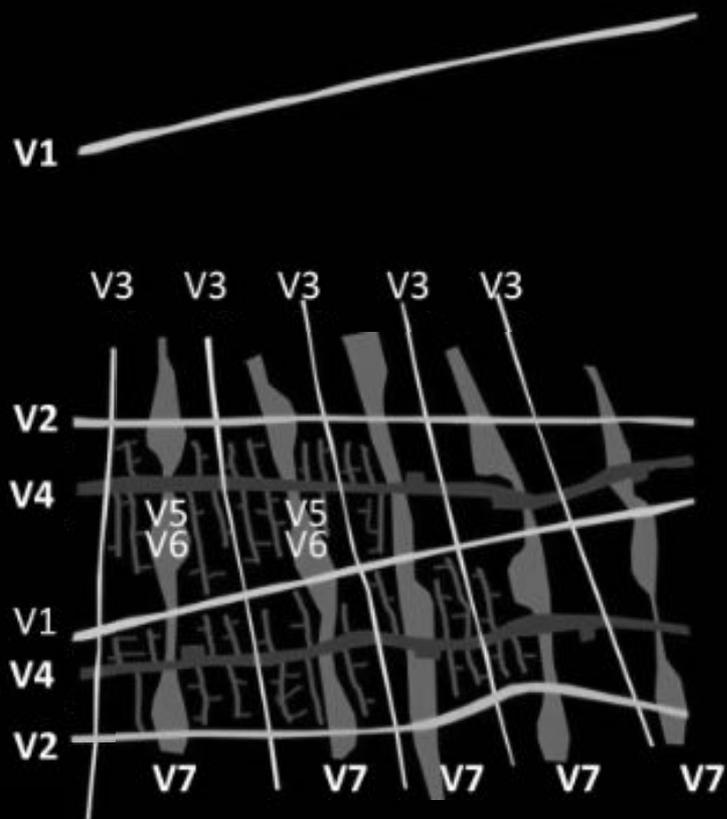
V4

V2

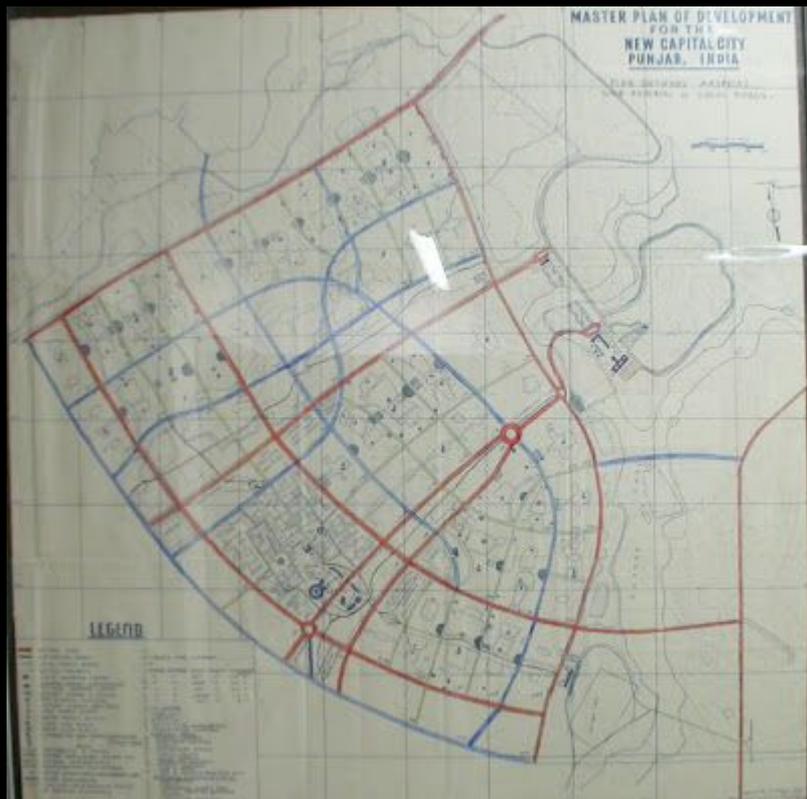








CHANDIGARH Y LAS 7 VÍAS

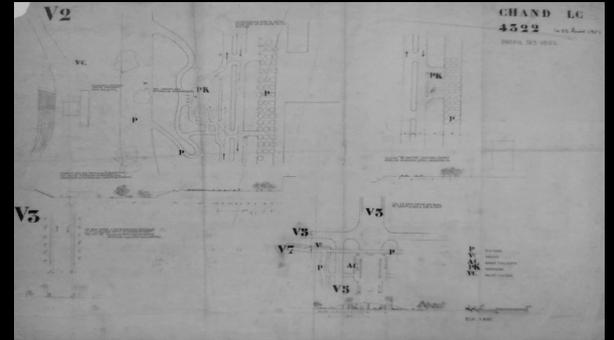
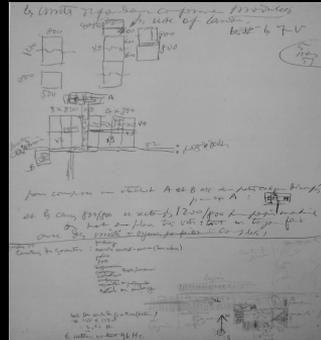
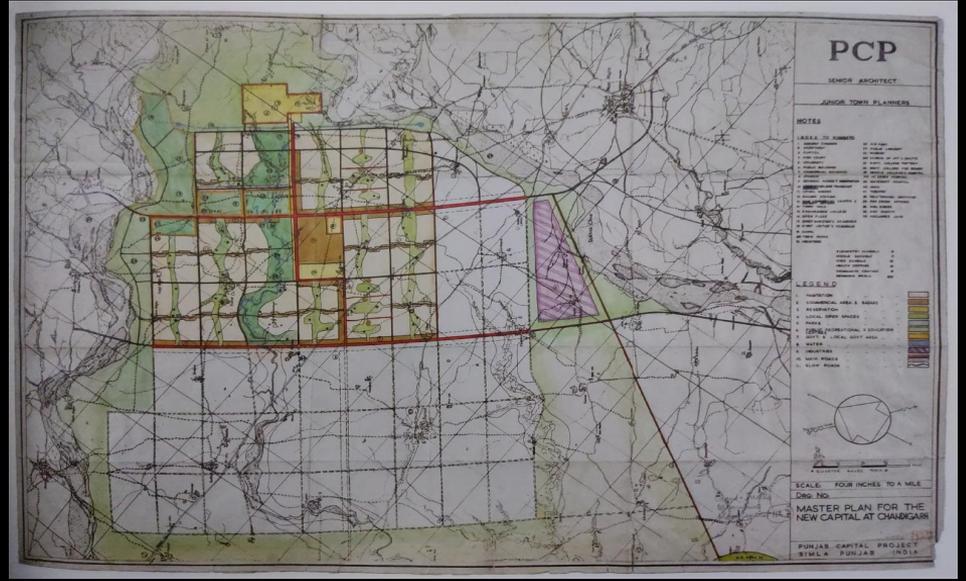
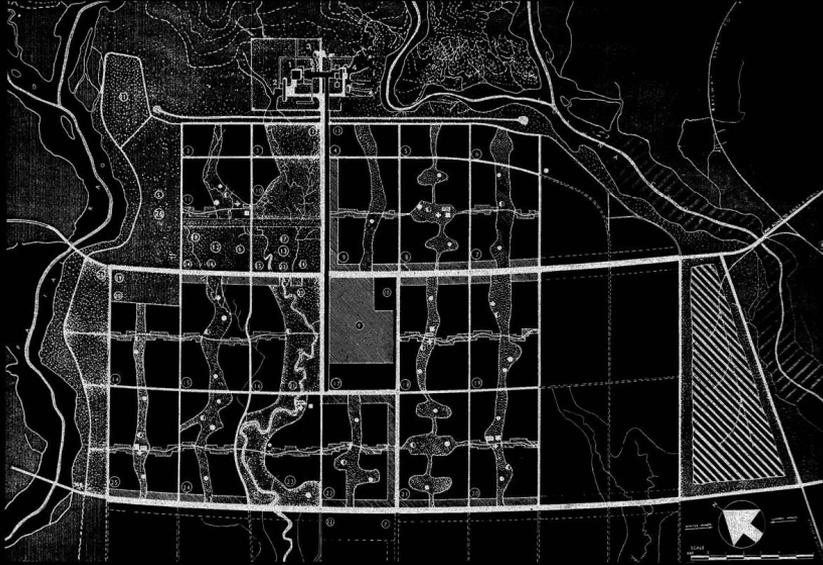


ALBERT
MAYER

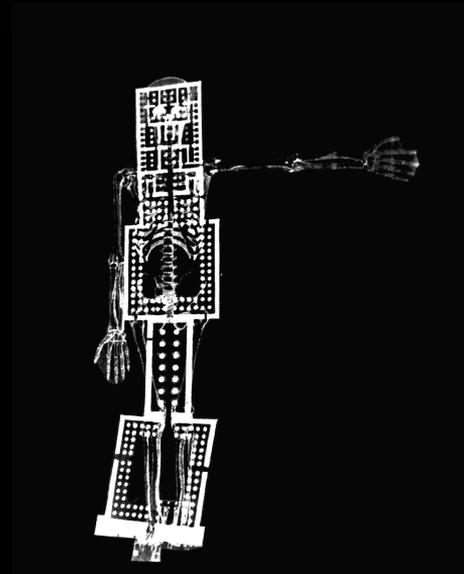
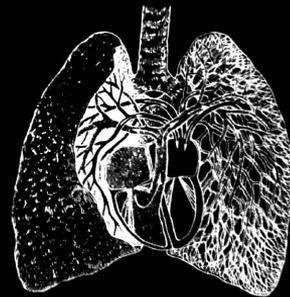
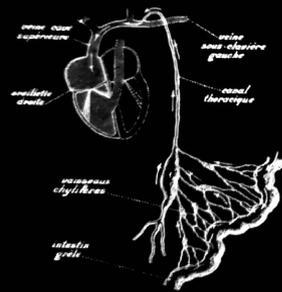
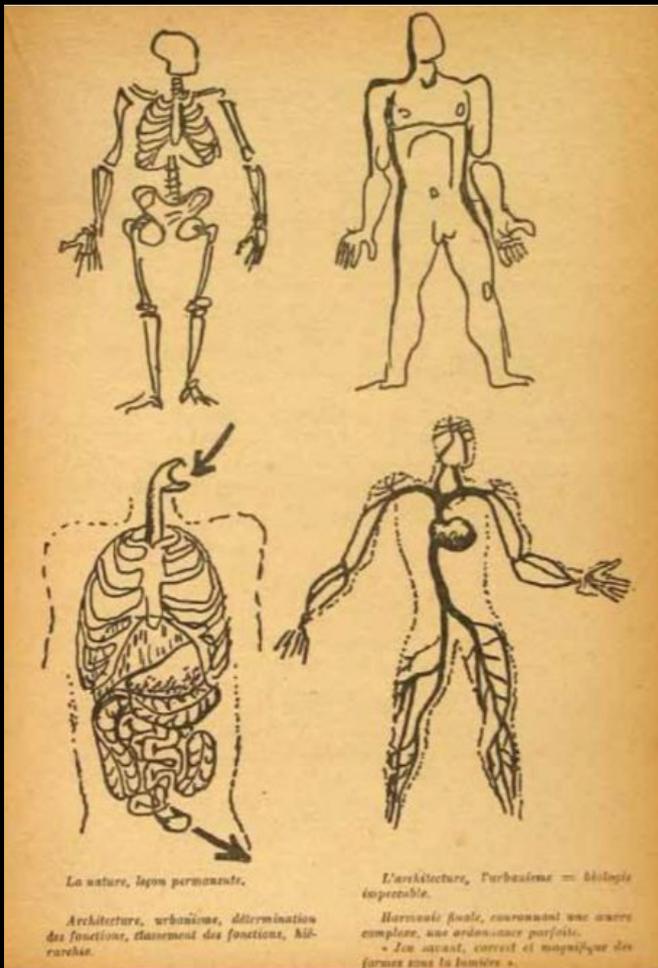
MATTHEW
NOWICKI



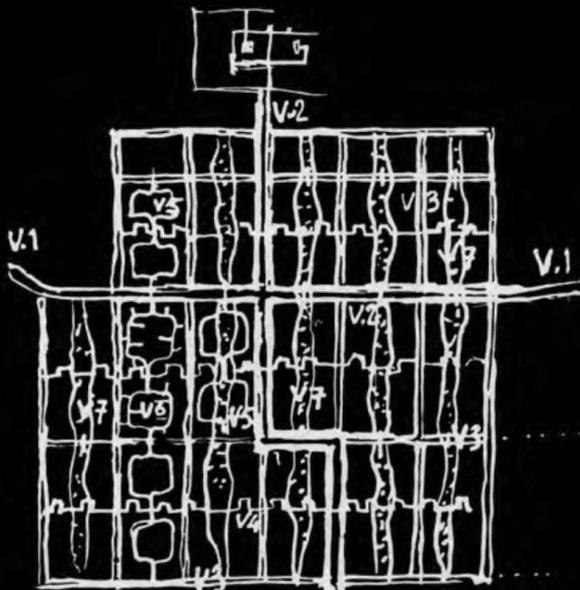
Mayer y Nowicki. Propuesta de plan para la actual ciudad de Chandigarh (1947)



Le Corbusier. Plan Chandigarh (1951)

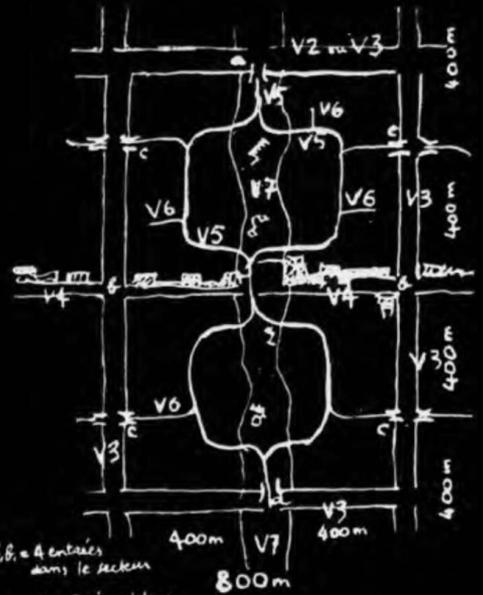


La ciudad como cuerpo y las calles como arterias



6,7 V.1 à
Chandigarh
INDES

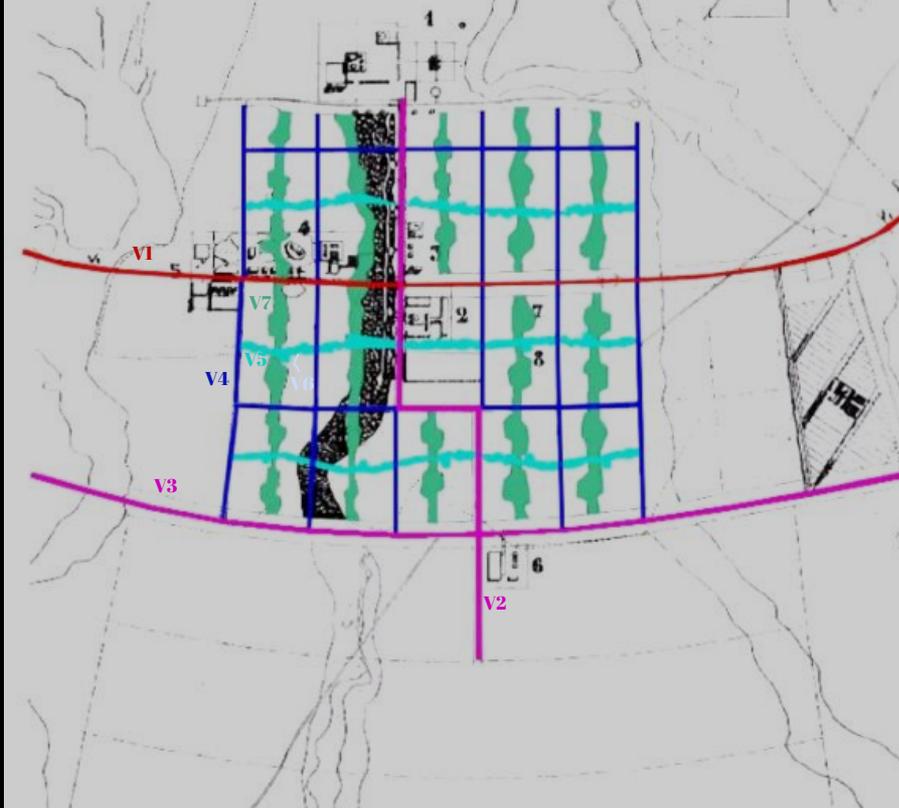
1^{ère} étape:
150.000 hab.



b, b = 4 entrées
dans le secteur

c, c = 4 entrées piétons
dans le secteur

CHAND. L.C.
4518 *Le Corbusier*



Le Corbusier. Plan Chandigarh (1951)

CONCLUSIÓN



Plan Le Mirail para la Ciudad de Toulouse

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

Chandigarh, India. (Le Corbusier & Pierre Jeanneret)

Chandigarh and Le Corbusier. The Creation of a City in India 1950-1965 (Rémi Papillault)

La ciudad del futuro (Le Corbusier)

La casa de los hombres (Le Corbusier)

El Establecimiento humano (Le Corbusier)

Además de la información aportada en la web de la Fundación Le Corbusier y otros artículos publicados en blogs.

<https://www.fondationlecorbusier.fr/>

<https://moleskinearquitectonico.blogspot.com/2008/01/chandigarh-y-le-corbusier-i.html>

<https://es.slideshare.net/slideshow/le-corbusier-chandigarh/39872480>

Francisco López y Andrea Montero
Urbanismo I ETSAG