

Le Corbusier y los caminos de España

En la revista Plans ha publicado Le Corbusier, evangelista de las nuevas formas arquitectónicas, sus impresiones de un viaje por España y Africa. Son notas escritas en auto —à pleine allure, au plus vif de l'impression ressentie—, de las que traducimos la parte relacionada con nuestro país, henchida de lirismo y entusiasmo por nuestra nación, que nos complacemos en agradecer.

En España se dió la orden de construir el *Circuito nacional*, una autovía anchísima, peraltada, de excelentes alquitranados y adoquinados de pórfido, con numerosos parapetos pintados de blanco. Este país no tenía apenas carreteras modernas. España, hoy, posee una *carretera continua* —Pirineos orientales, Barcelona, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Gibraltar, Cádiz, Sevilla, Madrid, San Sebastián, Pirineos occidentales—, carretera la más bella que yo conozco, a veces maravillosa: una novedad de los tiempos modernos, un esplendor. Ella corta y atraviesa estados de cultura seculares o milenarios. Fuera de las ciudades y de las estaciones de ferrocarriles, que todo lo han falsificado, se entra, por ella, en lo vivo del alma española. El camino, ahora, nada alteró.

... Entre Valencia y Alicante:

Esto da la impresión de gentes que vuelven a tomar posesión de sus casas, que hacen todo de nuevo; ellos descubren bajo los escombros la cuba de lechada de cal, abandonada en el curso de estas últimas inquietas generaciones, y con ella se repinta todo, mientras se continúa construyendo según las reglas de una perfecta arquitectura, que era y es aún la expresión de un estado de pensamiento que la carretera no ha turbado.

Si la República quiere, toda su tarea está en mirar y ver su propio territorio, precisando el espíritu en él latente, o sea: no — empleo del dinero = anticupidez = serenidad = equilibrio corporal dado por el trabajo (de las tierras) y el reposo = economía de futilidades = salvación del destino humano = cuerpo + corazón (esencia misma de la vida) + administración.

* * *

Las casas, en medio de las tierras cultivadas, son *casas. Naturaleza — hombre, funcionamiento — = armonía*. Ninguna mancha, ninguna perversión del dinero.

El trabajo de la tierra es meticuloso, acariciador, hecho, no para ganar dinero, sino, simplemente, para realzar una función normal. Se trabaja hasta la noche, hasta las nueve en verano. Y después, de nueve a doce, ante las puertas, se habla sin beber ni jugar, unida la familia y frecuentemente agrupadas varias familias.

* * *

Esta pista es un gran acontecimiento español. Un *útil* de los modernos tiempos al servicio de una cultura milenaria.

No hay nada más eterno que un camino. El camino es lo verdadero, lo justo, lo económico, lo puntual, lo ingenioso. Un camino es una *verdad*. Alabanza del camino que emociona por su realidad indiscutible.

Cuando este camino obedece a designios majestuosos —el Circuito Nacional—; cuando tiene una forma contemporánea —el receptáculo justo del auto a 140 a la hora es tan natural como el peatón en el camino—, la empresa adquiere el valor de una gran maniobra,

el aspecto de un golpe maestro: la masa popular entera se siente solidarizada, de hombre a hombre, de ciudad a ciudad, de región a región. Es el gran *contacto* por ondas sucesivas a lo largo de un río de civilización.

¡Atención, República! ¿De qué civilización?

Sería un atentado contra la misma vida si todo esto condujera aquí al accidente nórdico. No. El experimento ha sido hecho en U. S. A., en Alemania; el balance está ante nuestros ojos: fracaso. Que los latinos jueguen, a su vez, su destino: *claridad*. ¡Necesitamos claridad!

Esta pista hará vivir a España: la sangre que circula.

* * *

Valencia: ciudad de un esplendor asombroso, hija de un acto de voluntad, de una decisión del espíritu; no hay más remedio, buscando una comparación, que evocar el Plan Quinquenal: mando, unidad, pueblo entero para el pueblo entero. Verdaderamente, un lujo inaudito (y caro), lujo para el mismo pueblo, para su uso cotidiano, pero también para su cotidiano gozo y para su orgullo diario. Una gran fórmula.

Los asnos, las mulas, innumerables, *standard* español, folklore, van sobre el camino. ¿Quién va, además, sobre la ruta lujosa? El aldeano, el ribereño del camino, y después, en seguida, la nueva forma de los contactos útiles: los camiones. Yo percibo la lucha entablada desde hace algún tiempo entre el camión y la locomotora, que traerá como consecuencia profundas transformaciones en la vida de los países.

La autovía está enmarcada por malecones cuidadosamente pintados de blanco y rodeada de cuidados; se la embellece: filas de jóvenes cipreses, encuadramientos de hojas recortados arquitectónicamente; se plantan en sus bordes rosales enanos, thuyas, palmeras; detrás están los naranjos de Valencia, las moreras. En todas partes, los olivos. Al horizonte: la sierra.

El uso gasta, no destruye. Se cree uno aquí (provincia de Valencia) en un parque de millonario extraordinario que dispusiera de todo el paisaje.

Belleza plástica de un gran camino puro en sí.

Belleza paisajista, ambientada en la naturaleza de un gran camino puro.

Opulencia, elegancia, empuje majestuoso de un gran doble viraje peraltado.

Vitalización del paisaje milenario por la pista moderna.

* * *

En 1930 (con ocasión de una vuelta a España) yo no había comprendido nada de esta pista. ¿Camino para asombrar, ruta de turistas internacionales? No estaba, entonces, terminada. Hoy está habitada, recorrida, empleada. Es española: una herramienta formidable.

¿Destino?

Siempre, en mí, esta ávida curiosidad por discernir los efectos con claro gesto.

* * *

Almuerzo en un hostel de pueblo pequeño.

Voy a dejar caer una pregunta veramente solenne.

¿Hay en el Gobierno español un hombre que, bajo su aspecto paradójico, comprenda la importancia; que tenga bastante fuerza y bastante violencia o persuasión para contestarla con una proposición enérgica o, mejor, por un juego de Decretos? Más todavía: ¿hay quien me

responda con la redacción y publicación de una doctrina de vida, ni contemporánea, ni republicana, ni socialista, ni comunista, sino *humana*, pura y simplemente?

He aquí la pregunta:

¿Cuál es, en el espíritu de la AUTORIDAD, el papel concedido, en las pequeñas ciudades o pueblos españoles, a esta invasión de los aparatos de alumbrado eléctrico (arañas o lampadarios), confeccionados con pastas de vidrios coloreados y con latón embutido, y exhibidas con insistencia en tiendas de aspecto moderno, hechas para despertar la cupidez de la población, creaciones en apariencia artesanales, pero hechas, en realidad, en innumerables ejemplares, en fábricas, y que son *aquí*, en España, los venenos, víboras, sirenas, vampiros y escorpiones de una civilización a la que debiera prohibirse el camino de la pista, por pudridores y corruptores públicos?

¡Electricidad, progreso! Sí; ¿pero en qué forma?

¿Toleraréis que este progreso adopte precisamente las formas insinuantes y destructoras de un pueblo que tiene hoy la fortuna en el mundo de ser el único que vive en un estado de sublime serenidad? (La vida interior.) (Costa mediterránea, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga.) Lo que me preocupa es el carácter simbólico de esta invasión. No hay derecho a tolerar, experiencia hecha en los países vecinos, que empiece sobre un terreno virgen la producción estéril del falso lujo, que enloda y embrutece.

España ha hecho su autovía, primavera de un pueblo después de un invierno fecundo (puesto que ha permitido el sueño durante la ráfaga maquinista). Es un gesto, un signo, una acción. ¿Será este camino, bajo el mirar distraído del Gobierno, el vehículo de las cajas de basuras del maquinismo? La pregunta toca al fondo de la conciencia, y la respuesta puede conducir al naufragio de España en el fango maquinista, o, al contrario, a su acceso a las claras vistas, al juicio y a una *línea de conducta*.

* * *

Nosotros tenemos unos caminos excelentes para automóviles (han sido célebres hasta ahora), numerosos, eficaces..., hechos por Colbert y Napoleón. De París a Marsella, a Estrasburgo, a Burdeos, son Luis XIV y Napoleón los que han hecho el trabajo. Nuestras carreteras, que son "magníficas" (así me lo afirmaba M. Henry de Jouvenel), abombadas, deslizantes, en muchas partes estrechas, están roídas en los bordes, ¡en descomposición! Sólo permanece *el trazado*, el magnífico y asombroso trazado (¡qué amplitud de visión!) de estos hombres de otro tiempo, verdaderos romanos.

Nosotros sesteamos en nuestra fatuidad: Luis XIV, Napoleón... Y los bordes de nuestros caminos están como apollados por los mitos.

Toda nuestra situación está en este hecho:

¡¡¡Luis XIV. Napoleón!!!

* * *

Yo no conozco país más bello que España, con dos mil

años de gloriosa vejez y viviendo en los mismos campos cultivados, al pie de las mismas sierras desnudas y desiertas, el gran día del presente.

Es pureza y nobleza.

Es también castidad. Sí; todo aquí está intacto y vive su verdad y lozanía como una muchacha en flor. Ved dónde ha llegado lo que llamáis "viejo país", vosotros, intelectuales de las ciudades, que olvidáis en vuestros veredictos prematuros que después del invierno todo vuelve a empezar.

España: César, Califas de Córdoba, Carlos V.

Un historiador generoso encontraría a lo largo de la ruta histórica de España la materia total de la sociedad pre-maquinista, costumbres e instituciones en estado de pureza y en floración.

¡Algo mejor que los Glozel!

En las llanuras situadas entre Almería y Málaga la autovía coloniza, en estos instantes, un vasto desierto. Se construyen "ventas" en el más puro estilo regional, porque el tonelaje relativamente débil de los camiones, las inmensas distancias y el hecho de que cada uno de los dos extremos de la carretera se enrolla en lazos vertiginosos alrededor de montañas a pico, prohíben la importación de productos capaces de *academizar* (materias realizadas o mano de obra especialista reclamando un grado de *confort* inexistente en esta soledad).

El regionalismo es función de los estados de cultura. Estos se modifican, veloz o lentamente, por la circulación. El espíritu circula con los vehículos, carreteras, ferrocarriles, vías fluviales y vías aéreas. Los climas, la topografía, establecen una trama fundamental, sobre la cual se tejen los sistemas y los métodos. El regionalismo es una manifestación eminente de la vida. La vida es expansión, movimiento; brota, se insinúa, pasa, *existe*. Jamás el regionalismo ha hecho un retorno artificial en la historia. Enfrente están los académicos y los comités, que desde hace cincuenta años han disfrazado el verdadero sentido de la palabra.

* * *

Entre Almería y Málaga se encuentra la línea de separación de las aguas: Mediterráneo-Atlántico.

Una vez más todo es circulación: régimen de pendiente de las aguas; los hilillos de agua están en los más ínfimos repliegues de un monte; el valle se forma, se extiende, se desenrolla, se ensancha; he aquí el estuario abriéndose al mar.

Aquí está el espolón de una sierra que marca la línea de separación de las aguas. Cultivos, regímenes sociales, arquitecturas, costumbres, siguen un encadenamiento fatal. Es la VIDA que continúa, es el movimiento que se proyecta hacia adelante, es la circulación que proporciona el vehículo rápido, eficaz, económico; arroyo, río, camino, túnel bajo la montaña... Tal la fatalidad del árbol: raíces, tronco, rama, hojas.

Lo mismo ocurre en arquitectura: una circulación que responde a la razón de ser del edificio, y entonces: ojos=espectáculo cinematográfico.

Le CORBUSIER

Revista de revistas

Agricultura: La revolución agrícola en los Estados Unidos y la República soviética

Con este título publica la *Revue Politique et Parlementaire* del 10 de enero último un interesante artículo, del que nos parece provechoso y de oportunidad dar un sucinto extracto en esta REVISTA.

Al acabarse la gran guerra, la producción agrícola de los Estados Unidos de la América del Norte se extendía en unos 200 millones de hectáreas, repartidas entre poco más de 3 millones de fincas, cultivadas por 10 millones de campesinos, con el auxilio de 26 millones de caballos y de una maquinaria, propulsada por motor animal, cuyo valor se estimaba en 10 000 millones de pe-