



Le Corbusier e Buenos Aires: geografia, história e um diálogo com o "projeto oficial"

Le Corbusier and Buenos Aires: geography, history and a dialogue with the "official projet"

Le Corbusier y Buenos Aires: geografia, histórica y um diálogo con un "proyecto oficial"

RIGOTTI, Ana María

Profesora Honoraria Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). Investigadora Principal Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Profesora Visitante Universidad Torcuato Di Tella. Rosario, Santa Fé, Argentina

amirigotti@gmail.com
ORCID: 0000-0002-5340-109X

Recebido em 18/09/2020 Aceito em 21/10/2020



Resumo

As propostas de Le Corbusier para Buenos Aires, iniciadas com os esquis feitos durante sua viagem de 1929 à América do Sul, foram desenvolvidas entre 1937 e 1938 como o Plano Diretor de Buenos Aires com a colaboração dos arquitetos argentinos Jorge Ferrari Hardoy e Juan Kurchan. É feita uma leitura que enfatiza o paralelismo e o diálogo com o Projeto Orgânico da Comisión de Estética Edilicia, publicado em 1925, que fornece os recursos e as diretrizes de um programa. Entre os primeiros, destaca-se o plano de José Bermúdez de 1713, que para Le Corbusier funcionará como um diagrama que traça nas origens uma resposta orgânica aos determinantes da posição e das características geográficas da cidade e promove a sua metamorfose nas mesmas pegadas mas para 4 milhões de habitantes. O programa do prefeito Carlos Noel, ao convocar a citada comissão em 1922, funciona como uma espécie de blog que, em princípios em parte semelhantes, nos permite confrontar soluções arquitetônicas contrastantes porque, como concluímos, as grandes arquiteturas que permitiriam uma densidade de 3.200 habitantes por hectare, são o plano para fazer de Buenos Aires uma pequena Grande Cidade.

Palavras-Chave: planejamento urbano; planos históricos; paisagem; tabuleiro de xadrez colonial; Le Corbusier; Buenos Aires; Martín Noel; megaestruturas

Abstract

Le Corbusier's proposals for Buenos Aires started with the sketches made during his 1929 trip to South America, and developed between 1937 and 1938 as a Master Plan for Buenos Aires with the collaboration of the Argentine architects Jorge Ferrari Hardoy and Juan Kurchan. The paper emphasizes its parallelism and dialogue with the Organic Project of the Comisión de Estética Edilicia published in 1925, which provided some resources and the guidelines for a program. Among the first, the 1713 plan by José Bermúdez stands out. Le Corbusier uses it as a diagram that, establishing an organic response to the determining factors of the position and geographical characteristics, leads him to propose a metamorphosis of the city on the same footprints, but for 4 million inhabitants. The program of Mayor Carlos Noel when summoning the aforementioned commission in 1922, functions as a kind of blueprint that allows Le Corbusier to confront radically different architectural solutions based on similar principals y identical locations. That is crucial insofar, these big buildings, that would allow a density of 3,200 inhabitants per hectare, are the plan to make of Buenos Aires a concentrated Big City.

Key-Words: urban design; historical maps; landscape; colonial grid; Le Corbusier; Buenos Aires; Martín Noel; megastructures

Resumen

Las propuestas de Le Corbusier para Buenos Aires, iniciadas con los esquisses realizados durante su viaje de 1929 a Sudamérica, se desarrollan entre 1937 y 1938 como Plan Director para Buenos Aires con la colaboración de los arquitectos argentinos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan. Se propone una lectura que hace énfasis en el paralelismo y el diálogo con el Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia, publicado en 1925, que le aportan recursos y los lineamientos de un programa. Entre los primeros se destaca el plano de José Bermúdez de 1713 que para Le Corbusier funcionará como un diagrama que rastrea en los orígenes una respuesta orgánica a las condicionantes de la posición y las características geográficas de la ciudad y promueve su metamorfosis sobre las misma huellas pero para 4 millones de habitantes. El programa del Intendente Carlos Noel, al convocar a la mencionada comisión en 1922, funciona como una suerte de bitácora que, sobre principios en parte similares, permite confrontar soluciones arquitectónicas contrastantes porque, como concluimos, las grandes arquitecturas que permitirían una densidad de 3200 habitantes por hectárea, son el plan para hacer de Buenos Aires una pequeña Gran Ciudad.

Palabras clave: urbanismo; planos históricos; paisaje; damero; Le Corbusier; Buenos Aires; Martín Noel; megaestruturas



1. Introducción

Mucho se ha escrito (LIERNUR y PSCHÉPIURCA, 1987, 2008; PÉREZ OYARZÚN, 1991; FERREIRA MARTINS 1994; CRASEMANN COLLINS, 1995; RIGOTTI, 2003) sobre los sugerentes esquicios que realizó Le Corbusier en su viaje a Sudamérica en la primavera de 1929, algunos de los cuales desarrolló ocho años después como “*Buenos Aires: Plan Directeur*” (LE CORBUSIER y JEANNERET, 1939, p. 58-59) con la colaboración de Juan Kurchan y Jorge Ferrari Hardoy. Poco se ha reparado, en cambio, en qué medida resultaron una respuesta paralela y en diálogo con el reciente proyecto orgánico de la Comisión de Estética Edilicia (CEE), cuya publicación Le Corbusier conservó en su biblioteca refiriendo a él como el “libro oficial” (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925). Antes que como causa, este vínculo fue posible por el impacto que la lección sudamericana tuvo en sus presupuestos urbanísticos. Tomando distancia de modelos genéricos y de un concepto abstracto de la naturaleza, se aproximó a sus antagonistas de la Société Française des Urbanistes (SFU) y su énfasis en la particularidad de las ciudades con un “destino” inscripto en su nacimiento, frente a lo cual la única opción era actuar acorde a las tendencias inscriptas en el territorio. Y si bien algunos todavía ven en la propuesta para Buenos Aires “la aplicación de un modelo a un caso concreto, un ejercicio más sobre una gran ciudad, en la línea de aplicación de los conceptos de *Ville Radieuse*, sumado a la experiencia particular y simultánea de *Paris 1937*.” (LIERNUR y PSCHÉPIURCA, 2008, p. 190) queremos resaltar aquí hasta qué punto se aleja del racionalismo analítico cartesiano para concentrarse en una interpretación del cuadro geográfico y proponer una metamorfosis de la ciudad sobre sus huellas históricas tal como fueran esquematizadas por José Bermúdez en un plano de 1713.

Esta alteración significativa de los presupuestos formales y doctrinarios de Le Corbusier se debió tanto a la conmoción frente a la geografía americana, que le permitió intuir edificios a escala ingenieril en contrapunto con el paisaje capaces de absorber partes de ciudad en interiores complejos y ampliados, como al lugar que otorgó a la intuición y al *parti pris* sintetizable en un *esquisse*, entre otros recursos de la *grand composition*, como vehículos para aproximarse al proyecto urbano. Así, el Plan Director de Buenos Aires (PDBA), finalmente publicado en la versión en castellano de la *Architecture d’Aujourd’hui* (LE CORBUSIER, 1947), niega las transformaciones y extensiones sufridas por la ciudad en su proceso de modernización y propone retrotraer la metrópoli a la impronta de la ciudad colonial. Con los recursos de la técnica, además, procura reactualizar las relaciones plásticas entre los volúmenes construidos y el verde, atribuidas a un mítico *carré espagnol* que habría sabido interpretar el cuadro geográfico. Se trata de una operación en la cual el proyecto de la CEE aportó no sólo el mencionado plano, sino directrices del programa y algunos proyectos, en particular el de la costanera elaborado por J. C. N. Forestier.

2. Conmoción geográfica

El viaje a Sudamérica, entre septiembre y diciembre de 1929, supuso para Le Corbusier un aprendizaje. No se trató de una deriva lógica, sino de una epifanía frente a una geografía exuberante y ciudades informes. Estimulado por el vacío en que se hallaba sumergido por la inercia del viaje en barco, ideas abonadas por una larga meditación sobre la arquitectura y el urbanismo explotaron netas y filosas por sobre la confusión de lo cotidiano. De golpe, sintió de forma justa y vio claro.

Cuando uno llega a una ciudad, en un país, en un continente del que no conoce nada; cuando el barco o el avión te arrojan en situaciones fuertemente cuestionadas por la arquitectura y el urbanismo; si uno tiene un espíritu que se ha rebelado en contra los órdenes de las academias y que naturalmente se orienta hacia la construcción de sistemas armoniosos, los espectáculos descubiertos y los sistemas percibidos actúan como conmociones violentas; de golpe uno se



sumerge a través de las conversaciones inútiles, de las explicaciones confusas, hacia el fondo esencial del problema. Uno siente justo y lo ve claro. (LE CORBUSIER 1933, p. 220)

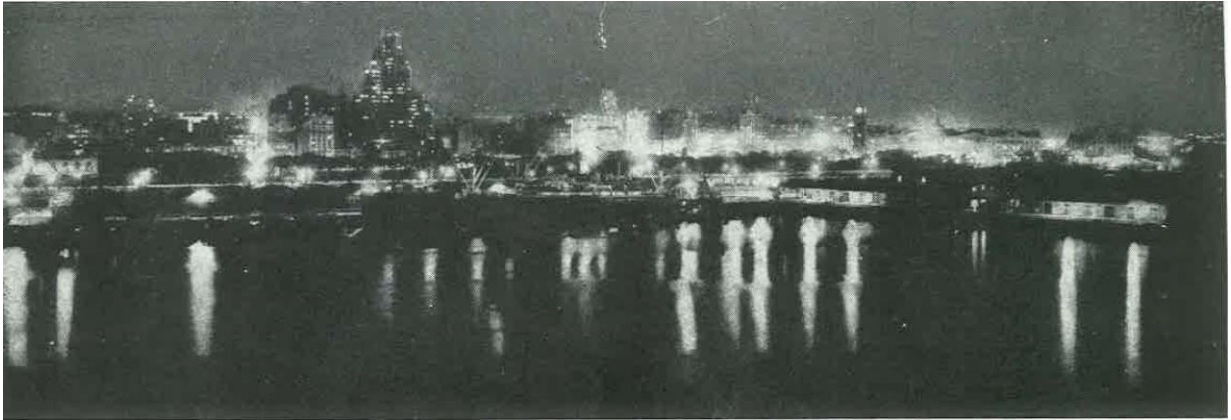
Dos fueron las intuiciones que provocaron en él una transformación de su marco doctrinario.

La primera, que dentro de cierta unidad de la regla humana, el clima, la región y la topografía incitan a la diversidad. La naturaleza, el cielo y el verde dejan de ser elementos abstractos reducidos a una dimensión higiénica y contemplativa necesaria para la vida en la ciudad moderna. Como paisaje e infinitamente variables, se consideran determinantes del destino y la forma de la ciudad, incitan a la diversidad en su traza y en su modelado a través de grandes manufacturas que se dirimen en contrapunto con la geografía. Frente a Río de Janeiro y su rada maravillosa: una megaestructura con una carretera en su coronamiento a cien metros de altura, salva los morros y atraviesa por encima la ciudad, unifica una decena de bahías asiladas y retribuye al ciudadano la visión de conjunto posible desde el avión o de la borda de un paquebote. En San Pablo, empotrado entre valles y colinas, el cruce de dos monoblocks interminables de cota constante permite drenar, por lo alto, la circulación y atravesar la ciudad. Para Montevideo con su ciudad vieja precipitándose hacia el puerto, tierras artificiales dejan atrás la pendiente hostil de las callejuelas y soportan un bulevar horizontal. ¿Y para Buenos Aires, “la ciudad más inhumana que uno podría imaginar” y sin excusas topográficas? El ahogo de la concentración fatal de su centro se supera mediante ejes que lo comuniquen en profundidad con el *Hinterland* alejado de las provincias y avancen sobre el mar tranquilo.

Los argumentos se concentran en la congestión circulatoria, pero las soluciones remiten a razones estéticas y compositivas. Se trata, en palabras de Le Corbusier, de un “urbanismo sensible”. Imagina a Río como nueva ciudad horizontal que exalta la bahía y el terreno ondulado de día, y como una cinta espesa de luz por la noche. Para Buenos Aires y la horizontal infinita del encuentro de la pampa y el océano, el gesto vertical de la *cit  d'affaires* exalta el perfil del Nuevo Mundo: una cabeza chispeante que replica los reflejos de las luces de la ciudad sobre las aguas calmas del Río de la Plata captadas en la fotografía tomada a su arribo, todavía a bordo:

Después de haber pasado catorce días en la soledad y el silencio del océano, en la noche naciente, y parado sobre el puente para escrutar esa ciudad que se ha hecho esperar tanto, se está en estado de gracia, el espíritu en tensión y la sensibilidad a flor de piel. De golpe vi a Buenos Aires. La mar unida, sin límites a derecha e izquierda, por encima el cielo argentino repleto de estrellas. Nada más, solo en el centro de la línea de luces la crepitación de un haz eléctrico que revela el corazón de la ciudad. Esta visión ha permanecido en mí, intensa, magistral. Pensé: no existe nada en Buenos Aires, salvo esa línea fuerte y majestuosa. (LE CORBUSIER, 1930, pp. 199-200)

Figura 1: Buenos Aires a la llegada del viajero de Ultramar



Fuente: Le Corbusier, 1947, p.41

Figura 2: La célebre imagen del gesto vertical de la *cit  d'affaires*



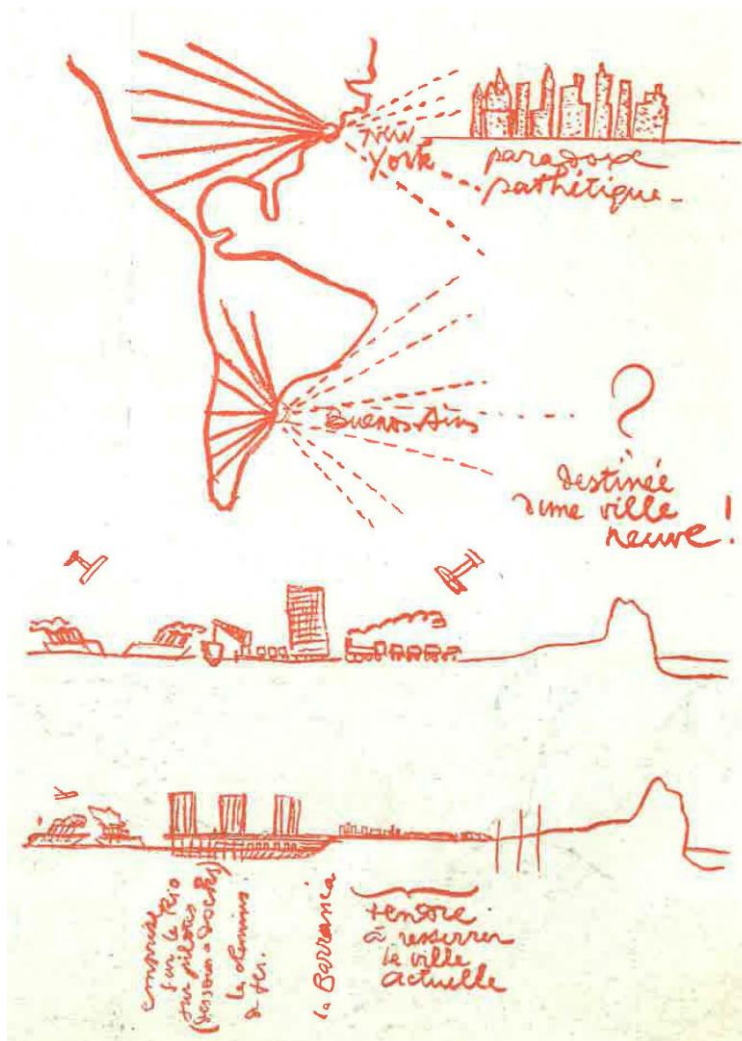
Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 1

No se trata de la mirada sistemática del geógrafo preocupado por regularidades, causalidades y clasificaciones. La suya es la mirada del pintor que intuye la lógica de la naturaleza en una forma que la representa y la exalta, próxima a esa suerte de realismo profundo propio del arte como problema de conocimiento que Konrad Fiedler (1876, pp. 72-73) denomina pura visualidad y que cautiva al Purismo. Si bien se trata de diagnósticos impresionistas donde, como señala Ferreira Martins (1994, p. 9), la imagen inicial es determinante y poco puede agregar cualquier procedimiento analítico, Le Corbusier los vincula a leyes animadas por las matemáticas que a los hombres le corresponde proyectar en el tiempo y el espacio (LE CORBUSIER 1933, p. 76).

La segunda enseñanza deriva de la dispersión desordenada y confusa de las capitales del Sur, dilatadas más allá de todo límite e incapaces de forma. Son el escenario propicio para desplegar aquella hipótesis primera presentada en el congreso de la SFU en Estrasburgo (LE CORBUSIER, 1923). El camino para abordar los males de las monstruosas ciudades del siglo XIX no puede ser otro que “resserrer les villes” – limitar su perímetro, suprimir los suburbios y reducir los desplazamientos hacia y desde el trabajo. Oponiéndose a las valoraciones contemporáneas de la ciudad jardín, recomienda la alta concentración para las grandes capitales, corazón y cerebro desde donde los países compiten en el ríspido concierto de las naciones.

Concentrar la ciudad no era una idea nueva, pero se radicaliza con sus intuiciones latinoamericanas: “El diagnóstico es claro: por falta de previsión se ha dejado desarrollar un sistema celular primario sin hacer intervenir a tiempo una clasificación orgánica [...] La masa se ha hundido en lo inviable, un mar estancado que vegeta. Buenos Aires no es sino un protoplasma” (LE CORBUSIER 1933, p. 82).

Figura 3: ¿Destino de Buenos Aires? El mismo que Nueva York.



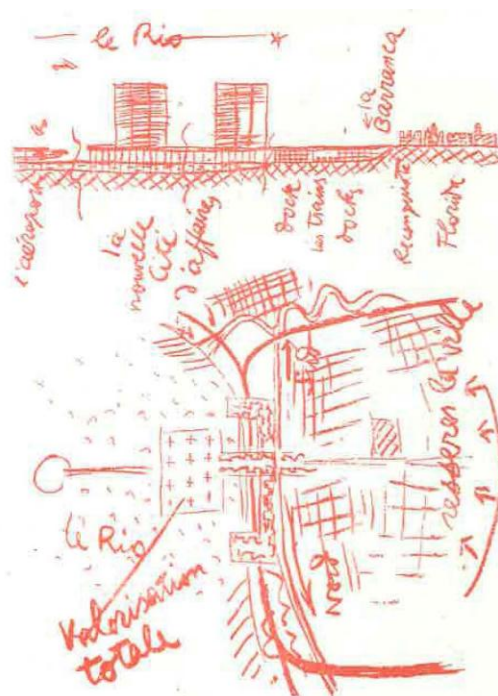
Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 15.

En estas ciudades de colonización moderna resulta fundamental recuperar la centralidad y los límites que Le Corbusier, en sintonía con el canon clásico, asocia con unidad y armonía: una oportunidad perdida para Nueva York. Es conocida su comparación entre el centro convulso, incoherente y patético de América del Norte y Buenos Aires: frente a un destino semejante era posible encarnar el orden, la eficacia y la poesía. El desafío reside en conjugar la descongestión con la densidad que requieren los negocios, el perfeccionamiento de los medios de circulación con la ampliación de las superficies verdes. La solución es simple: la libertad que aporta la técnica y que se expresa en el corte: sobre la misma planta fundacional pasar de 200 a 3200 habitantes por hectárea. Siguiendo a Eugène Hénard (1904), lo urbano se resuelve mediante arquitectura: la solución a la dispersión se encuentra en nuevas y colosales formas edilicias a escala geográfica: en este caso los doce rascacielos cartesianos, luego cinco, de la *cit  d'affaires*: "Los rascacielos tiene poder descongestionante; ellos van a descongestionar el centro de las ciudades" (LE CORBUSIER 1923: 254).

3. Explicaciones útiles en el nacimiento de las ciudades

El *parti pris* para Buenos Aires queda definido en los *esquisses* de 1929. Como afirma en uno de ellos (AFLC T2 13 11), en 1538 (sic) Juan de Garay supo ver que la ciudad había de resultar del encuentro entre el mar y el camino de las carretas que devendría luego en Chile, Bolivia y Perú; una visión equivocada del proceso de ocupación del territorio sudamericano derivada de una analogía con el proceso en América del Norte. El mar se hace presente en el volumen del fuerte; el camino de las carretas en el *carré espagnol*. La idea se perfecciona en el esquema incorporado a *Pr cisions* (LE CORBUSIER 1930, p. 206): sobre la barranca, la ciudad se ha cerrado sobre sí misma recuperando su perfil simétrico, casi cuadrado, con eje en la Avenida de Mayo y contornado por una autopista; en la costa baja, los docks del puerto y el ferrocarril; sobre el río, la valorización total de una isla artificial que replica en otra escala la forma de la ciudad con los rascacielos cruciformes de la *cit  d'affaires*; más allá, adentrándose en el río, el aeropuerto.

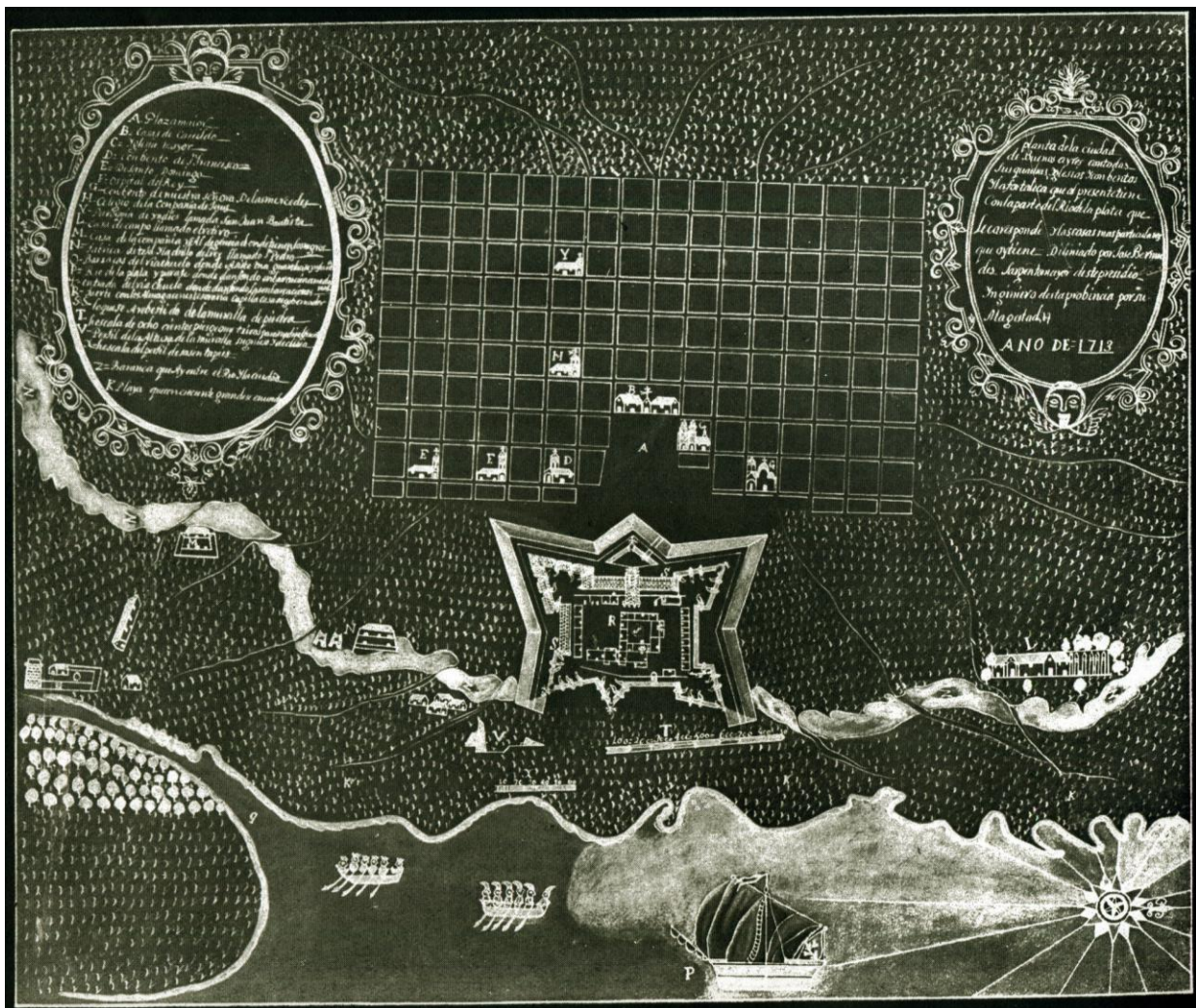
Figura 4: El *parti pris* del plan: la visión clara del viajero en 1929.



Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 41.

No es tan sorprendente, entonces, que la imagen elegida para la portada de *La Arquitectura de Hoy* N° 4, donde finalmente se publica el PDBA, no representa la futura ciudad sino el plano de 1713 reproducido en la página 19 del Proyecto Orgánico de la CEE.

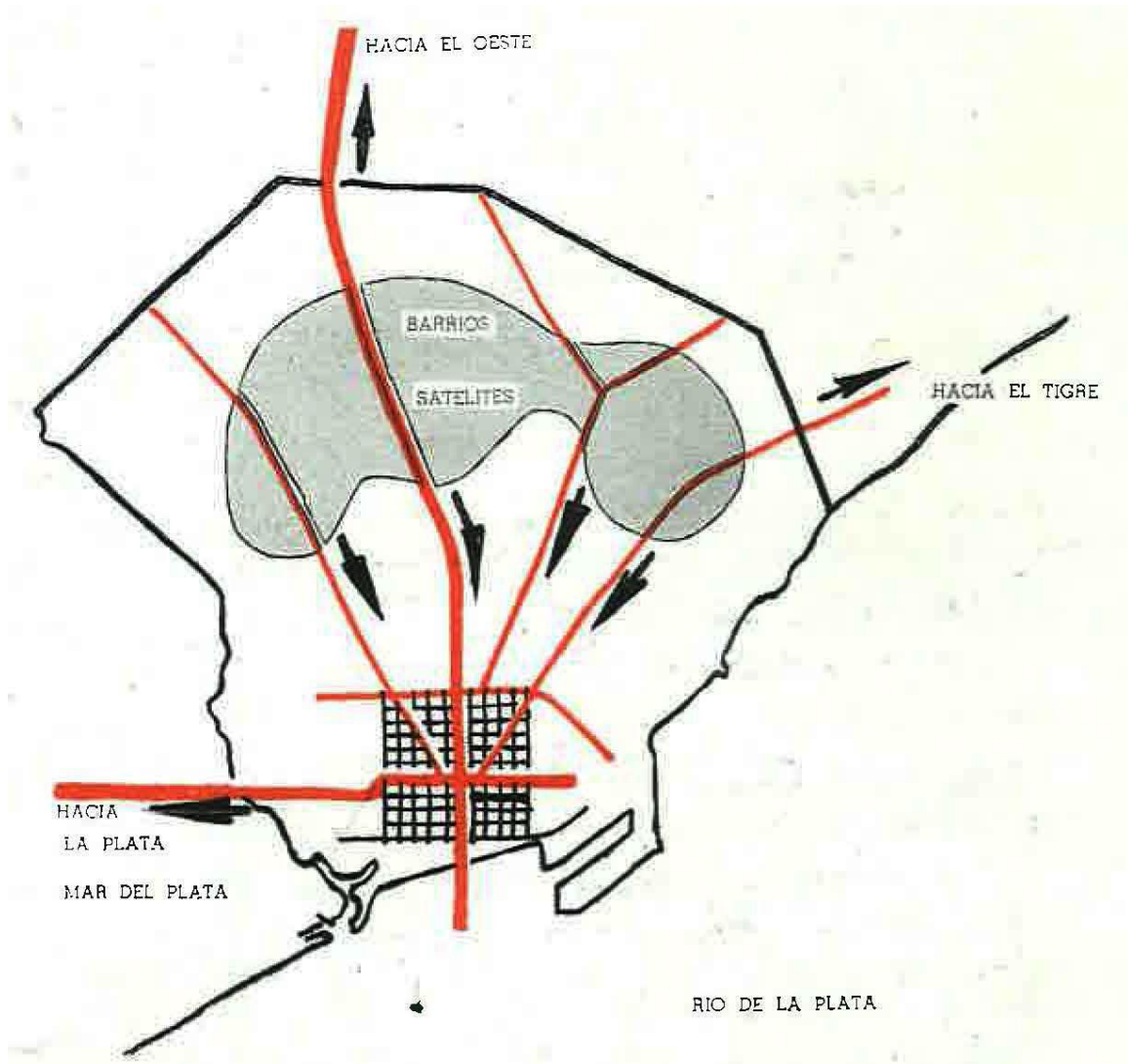
Figura 5: Plano atribuido a José Bermúdez 1713 en contraste como carátula de la publicación



Fuente Le Corbusier, 1947 portada

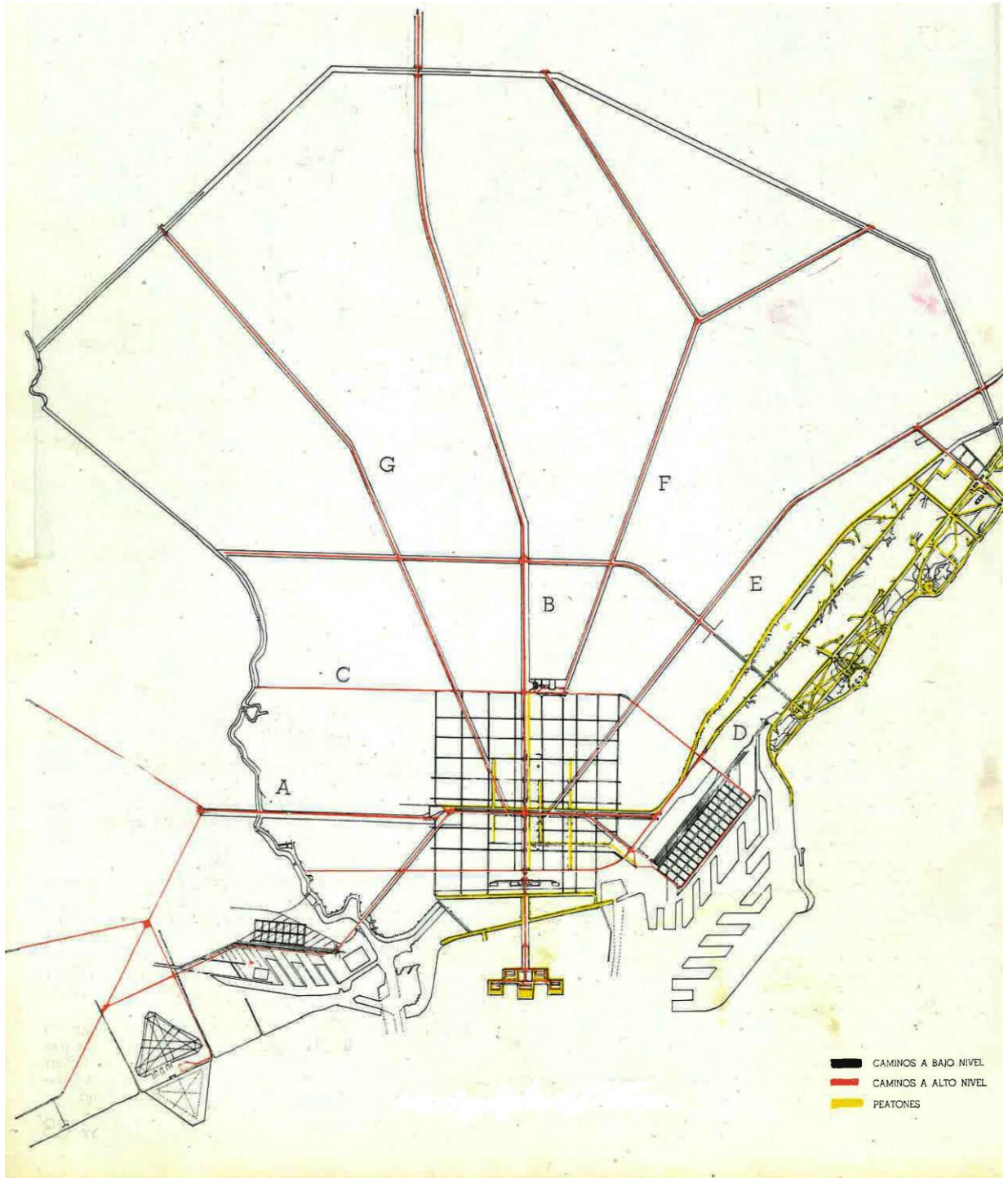
Para Le Corbusier, este plano reproduce el gesto del fundador y las acciones de los primeros pobladores en relación a la “fatalidad de los lugares geográficos” (LE CORBUSIER 1933, p. 220) que, cual sustancia vital, habría orientado sus decisiones. Se trata de una lógica implacable que no se puede infligir, como lo probaba el lamentable estado de la ciudad en esos días. Este mapa, redibujado como imagen recurrente, o transfigurado en diagrama performativo, guía los trabajos en 1937 (LE CORBUSIER, 1947, pp. 16, 29, 31,33).

Figura 6 : el plan de 1713 como diagrama



Fuente Le Corbusier, 1947, pp. 31

Figura 7: el plan de 1713 como diagrama



Fuente Le Corbusier, 1947, pp. 343



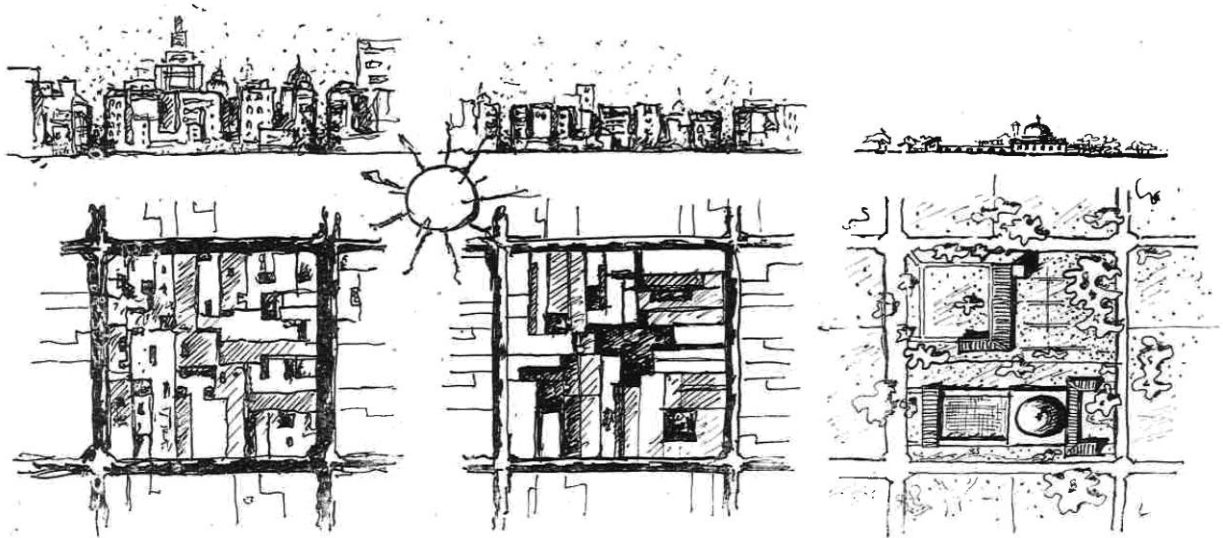
El secreto está en retornar a los inicios, como también había sugerido Martín Noel (1888-1970) en su “Breve síntesis histórica” (NOEL, 1925). Hermano del entonces intendente de Buenos Aires y miembro de la CEE, para afrontar las tensiones resultantes del explosivo crecimiento de la ciudad, rastrea y refiere a cierta “fisonomía esencial” que guíe las necesarias transformaciones. Apoyándose en mapas históricos y litografías del siglo XVIII y XIX, evoca aquellos factores que habrían caracterizado a Buenos Aires, para estimular la empatía con su singularidad y operar como fuerte concreta de inspiración para los urbanistas, cosa que parece haber logrado en el caso de Le Corbusier. Noel identifica rasgos y sitios capaces de regenerar una Buenos Aires que, siendo esencialmente la misma, renazca en clave moderna y cosmopolita; también valora la vastedad horizontal de la pampa, las vistas hacia la “infinita placidez de río” y la sencillez de la arquitectura tradicional desprovista de inútiles impurezas (RIGOTTI et al., 2019, 39-43). Le Corbusier toma nota.

Tanto para Martín Noel como para Le Corbusier, rastrear los inicios de la forma urbana no es una cuestión académica: no se nace por casualidad. Pero sus puntos de partida, y de llegada, son diversos.

Arquitecto, formado en París, miembro de la Junta de Historia y Numismática Americana desde 1919, Martín Noel se compromete tempranamente con la definición de los fundamentos de una estética nacional para un país convulsionado por la inmigración extranjera, la industrialización y el “colectivismo”. Encuentra en el urbanismo y el concepto de “fusión” el camino para, en el proyecto de la futura ciudad, jerarquizar los escenarios del poder en clave clásica, e integrar, diferenciando, los barrios populares expandidos hacia el oeste en clave pintoresca.

La aproximación corbusierana contrasta fuertemente en lo estético, aunque sus derivas políticas y sociales no son muy divergentes, como tampoco algunos objetivos y los sitios elegidos para las intervenciones. Pero más que las imágenes de antaño, cuyo poder evocador es crucial para la estrategia historiográfica de Noel, a Le Corbusier le interesan las huellas del Buenos Aires colonial: recordemos su *dictum*, partir de la planta. Expresarían una preciosa -aunque inconsciente- racionalidad en relación exacta con los destinos “fatídicos” de la región: puesto de mando entre Europa y la nueva América. Allí, en el plano de 1713, en la convergencia de caminos al interior y el perfil costero, la voluntad de orden se impone con una masa construida equilibrada en relación a un eje central. Sólo cabe restituir el mismo espíritu con los nuevos recursos técnicos: la trama simétrica combinando en proporciones armónicas jardines y cubos construidos del *carré espagnol*; los límites netos al oeste enmarcando una extensión razonable y potenciando el desarrollo sobre el río; el centro vital en dirección directa con el lugar de desembarco y como cabeza del eje que se “hundió en el interior”. De pie, en tierras ganadas al río, primero el fuerte, luego la aduana de Taylor, mañana la *cit  d’affaires*: todas expresiones sintéticas de los distintos estadios de la relación entre la pampa y el mundo.

Liernur y Pschepiurca (2008) han rastreado en las representaciones criollistas de su círculos de amigos posibles razones para esta mirada idealizada de urbanidad colonial que Le Corbusier descubre en una visita a San Antonio de Areco y desde la cual probablemente imagina la armónica conjunción de volúmenes en L y frondosos jardines del primer cuadro de la representación en planta de la evolución urbana a la que procura retornar.

Figura 8: la evolución de la manzana

Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 9.

4. Metamorfosis sobre la santiguas huellas

Luego de repetidos fracasos para concretar el proyecto de algún edificio en Buenos Aires, extensamente estudiado por Liernur y Pschepiurca, la visita de Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan a la oficina en la rue de Sèvres como culminación de su viaje de estudio, decidió el desarrollo de las primeras intuiciones en un Plan Director entre octubre de 1937 y octubre del año siguiente. Los dibujos fueron parcialmente reproducidos por Le Corbusier en el tercer tomo de sus obras completas de 1939 y, luego de numerosos intentos, publicados en *La arquitectura de hoy* editada en Buenos Aires en abril de 1947 según una síntesis expresamente desautorizada por Le Corbusier cuando la relación con los jóvenes fundadores del Grupo Austral se deterioraba y una serie de construcciones públicas habían alterado significativamente la relación de la ciudad con el río.

Ya en la compaginación que Le Corbusier realiza en febrero de 1940, la potencia plástica de sus primeros dibujos se diluye en un esfuerzo por dejar constancia que este Plan no es el simple fruto de una intuición sino de “doce meses de trabajo meticoloso sobre documentación rigurosa”. El producto son páginas diseñadas en estilo publicitario, con croquis, montajes fotográficos y esquemas demostrativos que ilustran una memoria poblada de consignas para hacer el plan visible y demostrativo, y captar la opinión de la benemérita “Autoridad”.

El primero de sus cuatro capítulos –“Análisis”- toma el lugar del Expediente Urbano, en tensión con la preeminencia de la aproximación sensible al lugar de los croquis realizados en su visita a Buenos Aires. Se trata de una inversión del abordaje intuitivo del artista preconizada por Raymond Unwin (1909, p. 166): no es el coronamiento sino el punto de partida de indagaciones sistemáticas, presentes en una colección de fotos aéreas y de escenas callejeras contemporáneas. Revisa cuatro aspectos: la

determinación geográfica, los trazados históricos, la evolución de la estructura y del tejido, y los males de la extensión.

La situación geográfica y política entre América y Europa, similar a la de Nueva York, define a Buenos Aires como el lugar de los intercambios, cuyo *zoning* y estructura circulatoria sólo debe descubrirse: ya están inscriptos en el territorio y el plano de 1713 esquematiza en forma expresiva los desarrollos racionales y orgánicos de los nacimientos. Ya ahí estaba claro el borde indeciso donde la pampa se detiene en el océano; el fuerte como puesto de mando, de pie, sobre la barranca; la condición de puerta de un inmenso territorio; el esbozo de un camino de cintura encerrando una extensión accesible y que con los nuevos tipos arquitectónicos permitidos por la técnica, podría recibir una población de 3 a 4 millones de habitantes. Para Le Corbusier resulta la estructura óptima a reinterpretar: las cosas estaban en orden y cada función ocupaba un lugar "normal". Prueba de ello es que su coherencia haya sobrevivido hasta que la "batahola de los inmigrantes" y la civilización maquinista la devoraran sumergiéndola en el desorden.

El damero había sido adecuado en la época colonial, y aún lo era para los suburbios o las ciudades de provincia pero, con los edificios en altura y el aumento del tráfico, se transformó en una trampa – hirsuto, privado de luz, sucio, ruidoso. Sin embargo no se lo deja atrás sino se lo reinterpreta a mayor escala limitando los cruces de calle a cada tres manzanas.

Figura 9: Transformación molecular de la manzana



Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 33



Haciéndose eco de otros arquitectos argentinos, como Víctor Jaeschké, que veían en el Urbanismo el remedio para frenar la expansión al oeste, pero en franco contraste con el proyecto de la CEE, Le Corbusier presenta la extensión de la planta urbana como una catástrofe, agravada por su condición amorfa y una red de calles irracional con el mismo ancho en un suburbio lejano que frente a un rascacielos. Las víctimas (protagonistas excluyentes de las fotos de Horacio Coppola) son los obreros y empleados que deben recorrer diariamente distancias aberrantes perdiendo tres o cuatro horas diarias en el *commuting*.

En síntesis, el capítulo introductorio del PDBA despliega e ilustra las hipótesis esbozadas en 1929. Enmascara las intuiciones estéticas en una fundamentación “científica” y precisa las ventajas de una intervención sustentada en construcciones que permitan preservar una ciudad centralizada, de perímetro reducido y de cara al río, regenerada sobre su estructura originaria pero de alta densidad.

5. Conclusión: los grandes edificios son el plan

El PDBA es una ilustración más de la potencialidad urbanística de las arquitecturas de gran dimensión. Organizadas desde un *parti* académico en la Ville Contemporaine (1922), o puntuando una trama preexistente en el Plan Voisin (1925), en Sudamérica alcanzan nuevas valencias plásticas en propuestas para concentrar la ciudad, reducir los desplazamientos y perfeccionar las relaciones funcionales, sociales y hasta cívicas. Estas arquitecturas sustituyen, incluyendo y enriqueciendo, partes de ciudad, y asumen la expresión lírica de las singularidades urbanas en contraste con la vegetación y la topografía: la vertical contra la planicie infinita de la pampa, la horizontal contra los morros brasileños, las ondulaciones montevideanas o las estribaciones de los Andes en el proyecto de sus seguidores para la Ciudad Universitaria de Tucumán.

Postulamos que el PDBA es una respuesta paralela y en diálogo con el proyecto de la Comisión de Estética Edilicia: responde a objetivos sorprendentemente similares a los fijados por el Intendente Carlos Noel: plan orgánico, reconquista del río, vocación industrial del Riachuelo donde trasladar el puerto productivo, jerarquización del área central, *collage* literal de intervenciones puntuales sobre el fondo neutro del tejido, dos diagonales como vínculo con un *Hinterland* difuso, transformación de Buenos Aires en cabeza y faro de la pampa (INTENDENCIA MUNICIPAL, 1925, 13-18), aunque en el caso corbusierano la masividad parisina es sustituida por la verticalidad de Nueva York. El PDBA toma como recurso la evocación condensada en postales de la “Breve síntesis histórica” y actúa sobre los mismos focos. Ferreira Martins (1994: 19-22) también comprueba, en la propuesta para Río de Janeiro, curiosas “superposiciones” con el plan de Alfred Agache, o quizás con el muy similar de Cortez y Bruns publicado en *Die Stadtebau* en 1928, “plantando” sus ideas en idénticos focos; concluye identificando diferencias más en las opciones formales que en los principios de base.

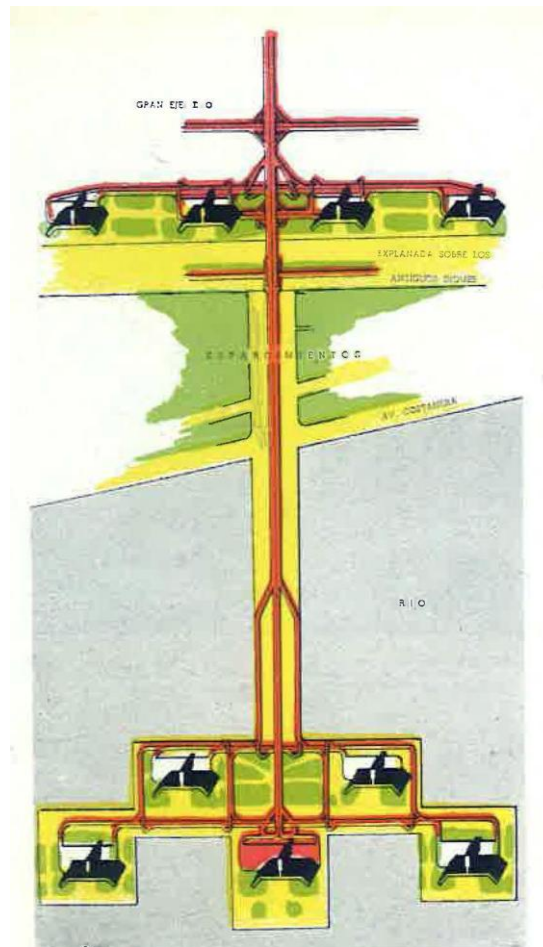
Sin embargo, el punto de partida de Le Corbusier es diverso respecto al de la Comisión de Estética Edilicia: la aldea y el sello hispano colonial no son un lastre felizmente superado, sino la promesa de un renacer. En un principio todo fue orden y el Plan Director busca restituirlo, reforzando con los recursos de la técnica un *zoning* natural habitado por las fuerzas del origen y del destino. El urbanista tiene en sus manos, no ya la reforma sino la “metamorfosis”, la mudanza de formas y modos de vida en una ciudad que no puede ser sino esencialmente la misma a la de sus no tan lejanos comienzos. Sus elementos, sus relaciones exactas, sus localizaciones, han de permanecer. La trama simétrica y una disposición justa de sus órganos esenciales distribuidos equilibradamente entre el norte y el sur deben recuperarse, reinterpretándolas. La red de caminos en abanico se repiensa como un sistema centrífugo de autopistas sobre elevadas. El damero persiste, molecularmente reconvertido en supermanzanas para adecuarse a los nuevos medios de circulación. La relación perdida entre los volúmenes construidos y el verde se recupera a otra escala.



Fuente: Le Corbusier, 1947, p.52

El proyecto se piensa y ejecuta como un *collage* sobre el plano aerofotográfico del Ministerio de Marina de 1938 que literalmente se interviene recortando fragmentos sujetos a la renovación total. En su proceso de construcción reproduce el mecanismo de demolición estratégica de un *îlot insalubre* y su sustitución por una pieza compuesta por el juego de volúmenes sobre el *tapis vert*, reemplazando la lógica de la calle corredor, reduciéndolas a su condición circulatoria sin valencias ambientales ni urbanas. Siguiendo a Laugier (1755: 128), urbanismo es abrir claros y senderos en el bosque de la cuadrícula anodina, ahora resignificados como “órganos vitales” y “sistema cardíaco”. Con intervenciones limitadas de alta calidad y propias de la tradición del Arte Urbano, monta centros monumentales hilvanados en diagonal o perpendiculares respecto al eje de Avenida de Mayo, en sitios cuya vocación está impresa en edificios que se preservan y que, en gran medida, coinciden con los elegidos por la CEE. Sobre las ruinas de la aduana y de su largo espigón, la *cit * de negocios reencarna la regulación de los flujos entre América y Europa. A la vera del Congreso, la sede del poder tecnocrático –los ministerios- domina el Centro de Gobierno Federal. Tomando como referencia el Concejo Deliberante y extendiéndose al Sur para “despertarlo” de su letargo, el Centro Municipal. Próximo a la estación Constitución, “la hermosa idea de un Centro Panamericano”. Estratégicamente ubicado entre las sedes del gobierno nacional y municipal, el poder corporativo dignificado como un Centro de Asociaciones. Sobre las huellas de la *city*, el Centro Financiero. Realzando la calle Corrientes con una reglamentación adecuada, el Centro de Diversiones. Sobre calle Florida el Centro Comercial y sobre la Av. 9 de Julio el Centro Hotelero y las embajadas. Apoyándose en los rastros de la antigua alameda, un Centro Esparcimiento que combinaba el cultivo del cuerpo y del espíritu. El puerto comercial sobre el Riachuelo refuerza la “concentración natural” de la industria. En el extremo norte, la Ciudad Universitaria confirma un *zoning* natural introducido por las escuelas Raggio y de Mecánica de la Armada. Un conjunto de vivienda en contiguidad con el barrio pobre -La Boca- es el único gesto de compensación social para los desplazados por la metamorfosis propuesta. La reconquista de la armonía se confunde con la simetría de composición: en la silueta de la *Cit *, los dos puertos, las diagonales latentes hacia el interior, el sur y el norte.

Figura 11: la *cité*



Fuente: Le Corbusier, 1947, p. 42

Esta transformación sin movimiento tiene su expresión más acabada en la insistencia en una ciudad monocéntrica. Si bien la Comisión de Estética Edilicia circunscribía y reforzaba la sede del poder (RIGOTTI et al., 2019: 57-61), también encontraba recursos en el sistema de parques y de transporte para articularlo con la descentralización concentrada de barrios populares. Le Corbusier, en cambio, reduce fuertemente el perímetro de lo urbano, refuerza su límite con reservas de bosques, viveros o chacras y, más allá, dispone núcleos satélites especializados y ajenos a la gran capital. Incluso, la inclusión literal del proyecto de costanera de J. N. C. Forestier señalado por Liernur y Pschepiurca (2008: 195) contradice su sentido del original: como pieza de un sistema de espacios públicos de nuevo cuño, estaba orientado a intergrar los barrios del oeste con el río, más allá de “la capital” (RIGOTTI et al., 2019: 63-68).

El PDBA prueba lo lejos que estaba Le Corbusier de su atribuido refugio en principios funcionales abstractos y respuestas universales a los problemas urbanos, como podría suponer una lectura apresurada de la Carta de Atenas (LE CORBUSIER y GIRAUDOUX, 1943). Son notables los vínculos con los principios, aunque no con las soluciones, de sus colegas de la Société Française des Urbanistes que hacen del alma de la ciudad impresa en los trazados históricos la clave de sus



propuestas. Paradojalmente, los diferencia la distancia de Le Corbusier respecto a una visión científica y positivista del Urbanismo. Sus soluciones son arquitectónicas y se refugian en el estatuto del Arte que le permite colocarse entre los principios universales de la técnica y lo contingente: en este caso, las determinaciones geográficas encarnadas en las formas históricas de lo urbano. Como reza el epígrafe de *La Ville Radieuse* (Le Corbusier 1933: 1): “los planes urbanos son monumento, racionales y líricos, elevado en el centro de las contingencias”.

Referencias

CRASEMANN COLLINS, Christianne. 1995. Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina. *Journal of the Society of Architectural Historians* 54 (2): 208-227.

FERREIRA MARTINS, Carlos. 1994. Le Corbusier en la conquista de América: ciudad y paisaje en los proyectos sudamericanos y el embate contra el SFU. Seminario Internacional Itamontes, Rio de Janeiro IPPUR.

HÉNARD, Eugène. 1904. Les alignements brisés. La question de fortifications e le boulevard de Grande Ceinture. In: *Études sur les transformations de Paris*. Paris: Librairies-Imprimeries Réunis.

FIEDLER, Konrad. 1876. Sobre el juicio de las obras de arte plástico. In: *Escritos sobre el arte*, Madrid, Ed. Visor 1991, p. 49-100.

INTENDENCIA MUNICIPAL. 1925. Proyecto orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal. Buenos Aires: Talleres Peuser.

LE CORBUSIER. 1923. Le Centre des grandes Villes. In: *Rapport General, Congrès International d'Urbanisme*. Strasbourg: Société Française des Urbanistes, p. 247-257.

LE CORBUSIER. 1930. Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme. Paris: Les Editions G. Crès et Cie: p. 167-24.

LE CORBUSIER. 1933. La ville radieuse. Éléments d'une doctrine d'Urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste, Boulogne: Ed. Architecture d'Aujourd'hui.

LE CORBUSIER. 1947. Plan Director para Buenos Aires. *La Arquitectura de Hoy* 4 (1): 4-53.

LE CORBUSIER; GIRAUDOUX, J. 1943. La Charte d'Athènes. Paris: Plon.

LE CORBUSIER; JEANNERET, Jean. 1939. Oeuvre complète 1934-1938. Zurich: Les Editions d'Architecture.

LIERNUR Jorge F. 1997. ¿Cuál Le Corbusier? *Prismas* 1: p. 77-90.

LIERNUR, Jorge F.; PSICHEPIURCA, Pablo. 1987. Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en Argentina 1929/49. *Summa* 243: p. 40-55.

LIERNUR, Jorge F.; PSICHEPIURCA Pablo. 2008. La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965). Bernal: Universidad Nacional de Quilmes: Prometeo 3010.

LAUGIER Marc Antoine. A. 1755. *An Essay on Architecture*, traducción de Wolfgang y Anni Herrmann. Los Angeles: Hennessey + Ingalls, INC, 1977.

NOEL, Martín. 1925 Breve síntesis histórica. In: *Proyecto orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*. Buenos Aires: Talleres Peuser 23-52.

PÉREZ OYARZÚN, Fernando. 1991. Le Corbusier y Sudamérica en el viaje del 29. In: *Le Corbusier y Sudamérica. Viajes y proyectos*. Santiago: Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile: p. 15-41.



RIGOTTI, Ana M. 2003. Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización. Rosario, UNR editora, A&P ediciones, 2014. <http://hdl.handle.net/2133/3567>.

RIGOTTI Ana M., Alexander, Abel; Menéndez Eleonora. 2019. Buenos Aires, un faro cosmopolita. El Plan Noel 1922/1925. Buenos Aires: Museo Fernández Blanco.

UNWIN, Raymond. 1909. Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs, Londres: T. Fisher Unwin.

Ana María Rigotti

Ingresa en la docencia como adscripta en 1978 y desde 2003 tiene a su cargo un Taller de Historia de la Arquitectura en la FAPyD. Además de otra experiencia docente en la UBA, en la cátedra electiva Problemática de la Arquitectura Contemporánea, tiene una extensa experiencia en la formación de posgrado, entre otras, como profesora de tres asignaturas en las Maestrías de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad y dictados en la Maestría de Diseño Avanzado (UBA), en la de Teoría, Historia e Intervención en la Rehabilitación (UNR / U. Politécnica de Madrid) y la Maestría en Patrimonio Urbano, Restauración y Ciudad (U de Valladolid / UNR) además de los doctorados en Arquitectura de la UNR y el PROPAR de la U. Federal de Rio Grande do Sul. Es Investigadora Principal del CONICET, entidad a la que ingresó en 1982, docente- investigador Categoría 1 desde 1994, con estancias de investigación en el Institut Français d'Architecture y el Centre de Sociologie Urbaine de Paris. Es autora de libros y artículos sobre historia del urbanismo y la arquitectura modernos, las teorías de la arquitectura del siglo XX y las megaformas de los años sesenta. También sobre los procesos de urbanización en el siglo XX, la historia del espacio doméstico y políticas de vivienda y de preservación del patrimonio. Ha trabajado en la conformación de fondos documentales de Arquitectura. Ha dirigido numerosos proyectos de investigación acreditados, tres de ellos con subsidios de la ANPCYT, catorce becarios, nueve investigadores, seis tesis doctorales y seis de maestría aprobadas. Además de haber actuado en la dirección del CURDIUR por ocho años, ha asumido numerosas responsabilidades como evaluadora de proyectos, tesis y publicaciones, actuando como par evaluador de la CONEAU para carreras de grado y posgrado y co-coordinadora del Área de Ciencias Humanas en la ANPCYT, siendo actualmente miembro de la Junta de Calificación y Promoción del CONICET

Entre sus publicaciones recientes se destacan: "Buenos Aires, un faro cosmopolita. El Plan Noel 1922/1925". Buenos Aires: Museo Fernández Blanco, 2019; "Sobre la biografía y el gran arquitecto". Buenos Aires: Diseño, 2019; "Ermete De Lorenzi" en Maestros de la arquitectura argentina, Buenos Aires, AGEA, 2015; "Construcciones y miradas: recorridos de arquitectura en Rosario y su región". Rosario, Prohistoria ediciones, 2014; "Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización". Rosario, UNR editora, A&P ediciones, 2014; "Entre puntos cardinales. Debates sobre la nueva arquitectura (1920/1950)", Rosario, Prohistoria ediciones, 2012, "Materiales de la arquitectura moderna", cuatro libros, Rosario, UNR Editora, 2011; "Viviendas para los trabajadores. El municipio de Rosario frente a la cuestión social", Rosario, Prohistoria 2011; "Ciudad de Rosario, Editorial Municipal de Rosario", 2010; "Una cosa de vanguardia: Hacia una arquitectura", Rosario, A&P ediciones, 2009.

Como citar: RIGOTTI, Ana María. Le Corbusier y Buenos Aires: geografía, histórica y un diálogo con un "proyecto oficial". *Revista Paranoá*. n. 29, jan/jun 2021. DOI 10.18830/issn.1679-0944.n29.2021.01

Editora responsable: Carolina Pescatori