

Novena conferencia.
Viernes, 18 octubre 1929.
En los "Amigos de las Artes"

EL PLAN "VOISIN" DE PARIS

BUENOS AIRES PUEDE CONVERTIRSE EN UNA DE LAS CIUDADES MAS DIGNAS DEL MUNDO

En principio, limpiemos el terreno:

Hay que matar la "calle-pasillo".

No se entrará, realmente, en el urbanismo moderno sino después de esta decisión previa. La calle-pasillo, nacida en los tiempos del caballo o de la carreta de bueyes, estaba formada por casas, generalmente de una planta; a veces, con un piso; las ventanas principales se abrían al interior de un cuadrilátero formado por cuatro calles y daban a unos jardines.

La concentración se operó un día, en el corazón de las ciudades, y se elevaron siete pisos por encima de la planta baja; después se llenaron los jardines de construcciones igualmente altas; sólo se reservó unos estrechos patios exigidos por las reglamentaciones de higiene pública. Luego, incluso en vuestro país, se ha rellenado casi todo, esquivando los reglamentos; vino la electricidad. "¡Bah!, decían, para ganar dinero, basta con alumbrarse así!". Se ha poblado todo esto de hombres y de mujeres. Ha surgido el coche. Inunda las calles. Se

ha levantado un ruido infernal, que sería penoso en plena campiña, pero que es espantoso en la calle-pasillo, cuyos muros sirven de amplificadores acústicos prodigiosos. ¡Todo es un desastre! (174).

Las calles-pasillos hacen las *ciudades-pasillos*. *Toda la ciudad son pasillos*. ¡Qué aspecto! ¡Qué estética! No decimos nada, pero lo sufrimos. ¡Nos contentamos muy pronto! ¿Qué dirían ustedes de un arquitecto que les sometiese un plano de casa *todo lleno de pasillos*? De cuando en cuando, los reyes estetas han construido algunas cámaras nobles, cámaras de pompa, magníficas; se han convertido en las válvulas sentimentales de la ciudad: la plaza des Vosges, de Vendôme, etc. (175).

¡Podríamos, podemos suprimir todos los pasillos!

Para esto, basta con dar la vuelta al problema: se “da la vuelta” a la solución; empuñando todo lo que bordea las calles, reduciendo a cero los patios, apilando en altura el cubo de los edificios, disponiendo éstos en cruz, en estrella o en cruz de Lorena, o en todo lo que se quiera, pero que se supriman los patios, se puede salir a la luz, se puede abandonar la calle, se pueden totalizar las superficies de patios y extenderlas en espacios libres, a la izquierda y a la derecha de las calles, alrededor de los inmuebles, entre los dentellones de las casas (178). Es en estos espacios recuperados que los coches aparcarán: su río ruidoso correrá regularmente por el punto más alejado de las casas. Se estrechará tanto más la superficie del terreno construido, y se alejará otro tanto de la calle, por cuanto las técnicas modernas nos permiten construir edificios elevados; aquí está el quid de la cuestión. Los inmuebles ya no serán como labios repulgados a cada lado de la calle. Serán unos prismas aislados a gran distancia los unos de los otros. El suelo de la ciudad se habrá recuperado. ¡La vida moderna lo necesita!

También falta limpiar el terreno y tomar una decisión entre lo que puede llamarse, en materia de urbanismo, la “medicina” y la cirugía.

La prueba está hecha de que la calle que yo dibujo, en medio de las que la recortan, es ya insuficiente. Los ediles, siguiendo una costumbre constante, optan por *ensancharla*. La operación se hace usurpando a derecha e izquierda, a veces un solo lado: se expropia, por ejemplo, un solo lado de la calle (supongamos que ésta es la solución

il faut tuer la
"rue-corridor"!

174



100 à l'embranchement!



175

176



illusion des plans!

"à l'embranchement"
"à l'arrière"



autre illusion!

177

ciel



les "redents"

178

más económica) (179); el expropiado protesta (pues explotaba su negocio en una calle de mucho tránsito); se hace pagar muy caro.

Resultado:

*calle antigua convertida en más ancha,
grandes gastos.*

Esto es "la medicina".

He aquí la "cirugía":

Se deja en su mismo estado la calle sobrecargada (180). Se inventa una nueva red de calles muy anchas que responden a la urbanización de la época moderna. La nueva calle atraviesa unas manzanas de segundo, de tercer orden. La expropiación no es demasiado gravosa.

Resultado:

*calle antigua que permanece,
una gran calle moderna, nueva que valoriza prodigiosamente unos barrios que eran sin valor.*

Total: dos calles,

pequeño gasto.

Valorización de un barrio pobre.

Veamos, también, este ejemplo clásico:

Tenemos aquí un suburbio (antiguo camino de caballerías) que se ha convertido en una calle con mucha vida, con sus actividades indispensables para el sector.

Ha llegado el automóvil; numerosos accidentes se multiplican a lo largo de este antiguo "camino de caballerías", elevado al grado de carretera nacional o local. Sus curvas brutales también son peligrosas. Se decide ensanchar y rectificar. Las dos orillas son expropiadas (181). ¡Pero se encuentran en la carretera el carnicero, el panadero, el quincallero, el droguista y las "Galerías Modernas", etc.! ¡Cara la expropiación, muy cara! "Medicina".

Resultado: *los coches seguirán perturbando peligrosamente un régimen perfectamente equilibrado sobre el feliz tiempo pasado: un régimen de habitación y no de circulación.*

Veamos la "cirugía":

Con la nueva gran carretera se pasa por detrás de las casas del pueblo, a través de los campos de coles, de remolachas o a través de los herbazales (182).

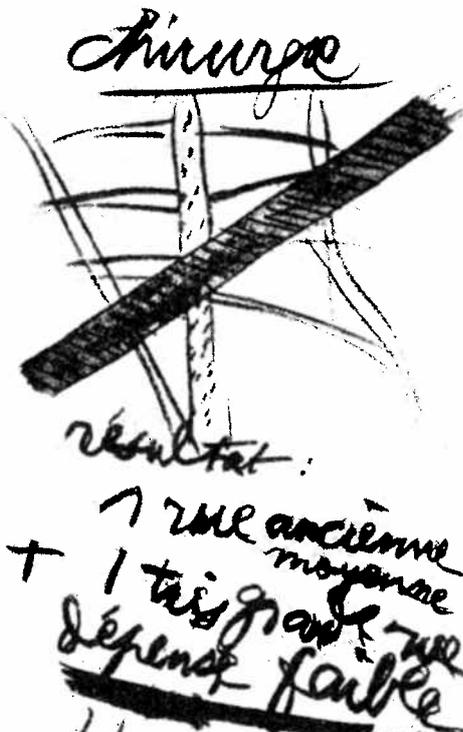
Resultado: *expropiación débil;
dos carreteras en lugar de una.*

La conclusión es bien sencilla: *Y es que en urbanismo las solucio-*

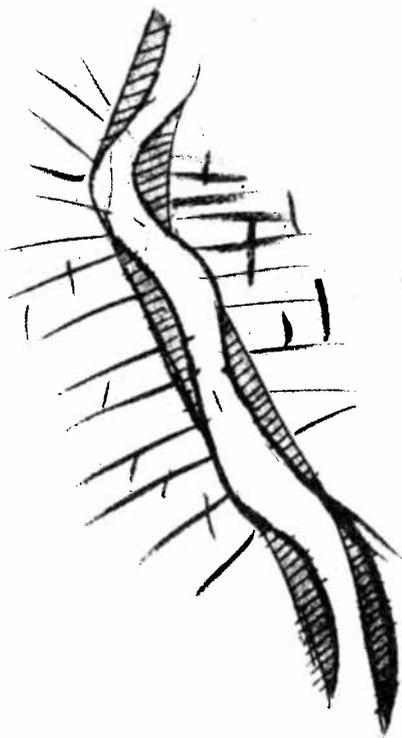
179



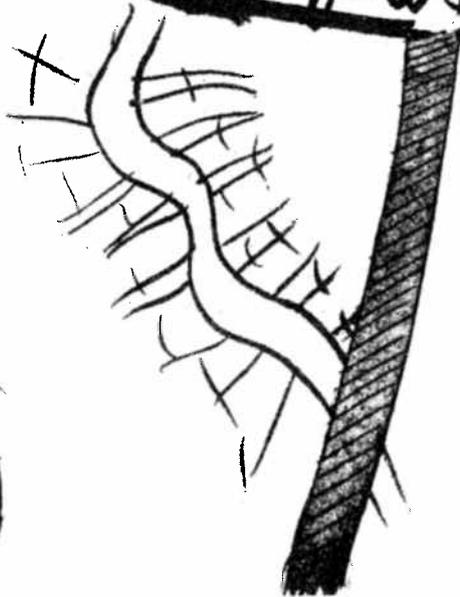
180



181



182



nes "médicas" son un engaño; no solucionan nada y cuestan muy caro. ¡Las soluciones "quirúrgicas" solucionan!

Es útil saberlo.

Voy a hablarles del *Plan "Voisin" de París*, proyecto de creación de una ciudad de negocios en el mismo corazón de la ciudad.

"¿Pretende, pues, tocar París, destruir, reconstruir, devastar los tesoros del pasado, imponer a la ciudad sublime una silueta nueva?"

Absorbemos el obstáculo de esta protesta irreflexiva y académica. Me dirijo a los académicos y les hago esta pregunta: "¿Qué es París? ¿Dónde está la belleza de París? ¿Qué es el espíritu de París?"

Dibujó la ciudad medieval, Nuestra Señora en la Cité rodeada de agua y esos puentes cargados de casas, esos grandes caminos que salen de las puertas y conducen a las provincias; y esas abadías que marcan la primera etapa: Saint-Germain-des-Près, Saint-Antoine, etc. Primer dibujo (183).

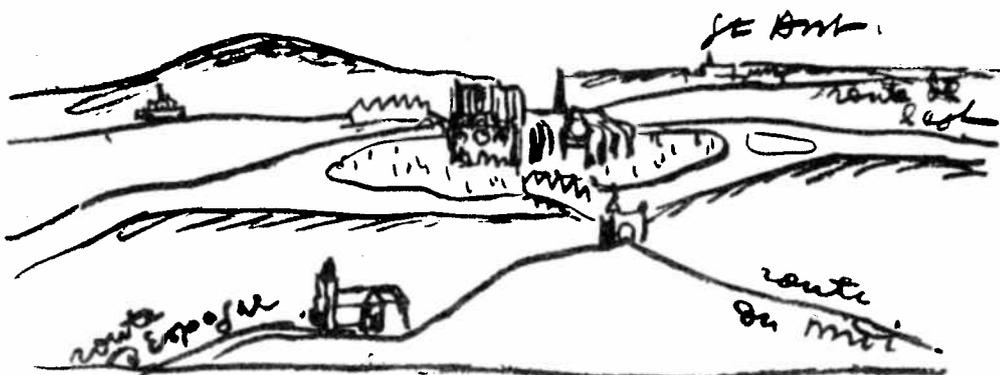
Expreso ahora un acontecimiento orgulloso: la construcción de la Columnata del Louvre por el Rey-Sol. ¡Qué soberbia, qué desprecio de lo que es, qué ruptura de armonía, qué insolente sacrilegio! ¡Frente a los dientes en sierra de las casas con remate triangular, frente al bosque de callejas, del tormento de la ciudad medieval apabullada sobre ella misma, el magnífico artificio intelectual del Gran Siglo! Segundo dibujo.

¡El Rey continúa! Vean aquí los Inválidos y una cúpula en el país de las flechas góticas: indiferencia a las tradiciones nacionales, violación del lugar, ¡golpe de Estado! Tercer dibujo.

El rostro de París se ha llenado de trazos precisos, verdadera canción de piedras. Soufflot ha plantado el Panteón en la cumbre de Santa Genoveva, ¡otra cúpula! Los poetas aclaman la armonía radiante y decente de las piedras de Francia. ¡Buum!... Aquí tenemos a Eiffel. ¡Patatrás! ¡Aquí está la Torre! ¡Es París! ¡Esto es París! La "Tour" es querida por los parisienses; está más allá de las más lejanas fronteras, clavada en el corazón de aquellos que sueñan con París. Cuarto dibujo.

La otra colina también está coronada: el "Sacré-Coeur". Se ve el Arco de la Estrella, Nôtre-Dame. La Tour Eiffel se ha convertido, para el mundo, en el signo de París. Escribo: "¡Esto es París!". Quinto dibujo (187).

183



184



185



186



Entonces dibujo este acontecimiento contemporáneo: la Ciudad de Negocios de París. Inmensa y magnífica; radiante y en orden! Seguro de la historia de la Ciudad, seguro de su poder vital, de su sentido de la conveniencia, de su espíritu vivo y eternamente creador —hasta de su rápido y tradicional espíritu revolucionario— seguro de la cronología, seguro de la fe que tengo en la presente época, seguro de las realidades ardientes del inminente mañana, digo fríamente, con convicción y decisión: “¡Esto es París!”. Siento que el mundo entero tiene sus ojos sobre París, espera de París el gesto que ordene, que cree y eleve, dentro del orden, el hecho arquitectónico que iluminará todas las demás ciudades. Creo en París. Tengo esperanza en París. Suplico a París que haga hoy, de nuevo, ese gesto de su historia: *icontinuar!*

.....
 El academicismo grita: ¡No!

Un califa sabio de *Las Mil y una noches* reuniría a los académicos, a los fanáticos, entre los protectores del viejo París, a las almas sensibles, temblorosas al oír el ruido del pico del demoledor y, finalmente, a los conservadores de viejos hierros forjados:

—“¿Habéis ido a la ciudad —preguntaría el califa— allá donde se habla de destruir y de reconstruir, allá, al centro de París? ¿No? Pues bien, id a la ciudad donde se habla de destruir y de volver a construir. Haréis el recuento de los viejos hierros forjados. Si la cuenta no sale, os cortaré la cabeza. Ya que si la cuenta no sale, os consideraré como enemigos de la vida, de la ciudad y del país. Si no salen las cuentas, os condenaré como *falsos testigos*, como necróforos que apagan, en los artículos de una prensa crédula o peligrosamente despreocupada, toda chispa — ¡la chispa que ha de iluminar sobre la ciudad la luz de hoy!”

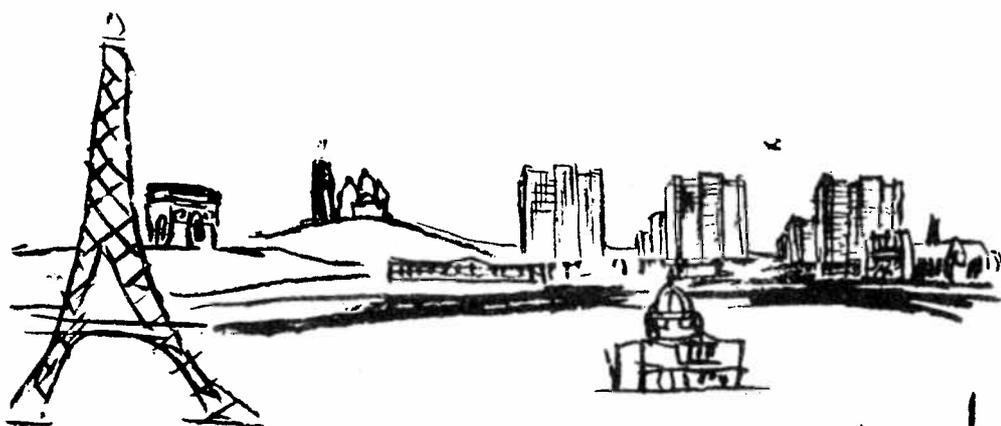
Todas las grandes ciudades del mundo están pasando el momento de la gran crisis. La hora pasa. Dejar pasar la hora, ¡puede ser trágico para París!

¿Queremos probar de ver cómo un Estado *que quiere*, puede ganar centenares de millones, a decir verdad, cómo puede *hacer cen-*

187



188



tenares de millones? ¿Y cómo, habiendo hecho centenares de millones por una empresa de urbanización, empleará éstos en completar los trabajos que procurarán al país sus indispensables medios de trabajo?

La exposición que yo voy a hacerles tiene algo de prestigioso y de milagroso; se diría que es prestidigitación y, sin embargo, no lo es.

¿Se encuentra milagroso que una actividad devoradora se desarrolle alrededor de la mina de diamantes o del yacimiento de petróleo que *se acaba de descubrir*? Aún más concretamente, ¿se encuentra milagroso, de locura o insensato, inadmisibile y completamente irreal que *un día se descubra una mina de diamantes o un yacimiento de petróleo*?

Voy a demostrarles que la época maquinista, que ha provocado el nacimiento de las "grandes ciudades" y la congestión en el centro de las grandes ciudades, ha creado, también, una mina de diamantes en el centro de las ciudades. Y que existe un método —una concepción financiera— eficaz e infalible, que fabrica este diamante con un simple decreto de Estado: iun papel revestido de una firma! Yo no estoy loco, hablo cuerdamente y lo demostraré.

La idea lanzada en 1925 en *Urbanisme* afectó, o no afectó, a esa élite indeterminada que lee la colección de "l'Esprit Nouveau". Pero en 1927, afectaba a capitanes de industria y a economistas tales como los señores Ernest Mercier y Lucien Romier, presidente y director del "Redressement français". El mariscal Lyautey, que ha penetrado hasta el fondo de los problemas del urbanismo en su gestión en Marruecos, elogiaba esas proposiciones. Después, en 1929, el señor Daniel Serruys, director honorario de las relaciones comerciales en la S. D. N., economista positivo en plena acción de la confusión presente, apoyaba estas proposiciones. El señor Loucheur (que conoce la "construcción"), interesado desde hace tiempo por las investigaciones que nos ocupan, me hacía preguntar: "¿De dónde sacará usted el dinero?". El, no había leído la descripción de la "máquina de finanzas"; nuestros planes le parecían poco realizables.

Cito estos nombres para demostrarles que no vivimos en el país de Utopía, sino que estamos en lo vivo de este gran problema contemporáneo.

Enuncio las bases; insisto respecto a estas bases; son fundamentales; se oponen a todas las proposiciones actualmente presentes. *Es aquí la articulación que proyecta la una contra las otras una concepción moderna y unos usos, tradiciones y costumbres.* En primer lu-

gar, esto: *El urbanismo no es el embellecimiento: es el equipo; el urbanismo no es jardinería: es el utillaje.*

Después, haciendo estado de las técnicas modernas, unos medios nuevos de construir, que son el gran acontecimiento moderno, que son el arma de salvación, que son la puerta súbitamente abierta hacia el mañana, digo con fuerza:

Urbanizar no es gastar dinero,

— *es ganar* —

— *es hacer* —

o, de otra manera:

Urbanizar no es despreciar, no es desvalorizar

— *es valorizar.*

Me explico:

Mientras el estado de las técnicas no introducía ninguna modificación en las posibilidades constructivas, en el rendimiento de las construcciones, el urbanismo sólo era suntuario (Luis XIV).

Cuando el estado de las técnicas ofrecía un rendimiento igual en cantidad, pero de mejor calidad, el urbanismo era práctico, suntuario y beneficioso (Hausmann, construcciones de piedra, igual número de pisos que anteriormente).

Pero desde el momento en que las técnicas permiten construir, en lugar de inmuebles de veinte metros de altura (límite prudente de las habitaciones construídas en madera o en piedra), *unos inmuebles de 200 a 250 metros de altura* (de fácil realización por el acero o el cemento armado), *el problema cambia de color. La situación se transforma; el problema es completamente nuevo; es positivo y no negativo. Es constructivo. Conduce a unas operaciones de valorización del suelo de las ciudades.*

Por consiguiente, *el urbanismo valoriza.*

Todo está ahí.

Existe una hora en que los elementos están presentes, en que la operación se propone.

Esta hora es presente. Es el desenlace del meandro; es la solución de hoy para nuestro caos inextricable.

Detengámonos un instante en un ejemplo muy próximo de valorización: São Paulo, en el Brasil, es una ciudad en intenso desarrollo; sus arrabales se extienden a lo lejos de las mesetas de los alrededores. Faltan arterias a esta extensión amorfa de los suburbios. Una compañía inglesa dijo lo siguiente: "Voy a construir una magnífica autopista que penetre en la campiña desde la ciudad". Ah, sí, estupendo; y ¿con qué dinero? La compañía fue a visitar a los propietarios ribere-

ños de su trazado (los denomino: A. B. C.): “Su terreno es inaccesible, *no vale nada*. Si nuestra autopista lo bordea o lo atraviesa, su terreno, enlazado con la ciudad por una vía de coches magnífica, *tomará cierto valor*, se valorizará. A cambio de esto, vamos a pedirle lo siguiente: usted nos cederá una franja de terreno bordeando la autopista, de una profundidad “*n*”. Nosotros construiremos la carretera. Su terreno se valorará y nosotros quedaremos pagados con esta franja de terreno “*n*” que usted nos cederá. Pero si usted no quiere, no pasaremos a través de su terreno. Su propiedad seguirá inerte y sin ningún valor como hasta hoy.” Todos estuvieron de acuerdo, naturalmente, el razonamiento era perentorio. La compañía, con su informe debajo del brazo, con su plano de autopista y su propiedad limítrofe, a izquierda y a derecha de una franja “*n*” de terreno, se fue a ver a los banqueros. De repente, por un *acto artificial*, se había valorizado, *se había extraído dinero de un lugar inútil*, por el simple intercambio de unas firmas, por una parte, de la compañía, y por otra parte, de los ribereños. ¡He aquí el urbanismo! *No se ha gastado ni un centavo. Había sonado la hora y los elementos útiles estaban presentes.*

Pero volvamos a París. *¿Dónde suena la hora? ¿Dónde están presentes los elementos?*

Por muy bien, por muy generosamente, por muy egoístamente y por muy minuciosamente que se organice el mundo (o que intenten organizarse —las S. D. N., el B. I. T., las conferencias internacionales, etc.), existe un fenómeno vital, persiste y no desaparecerá nunca: el de la *competencia*, que es el nervio fatal de la acción, el impulso a la producción. La competencia está entre diversas potencias presentes; no habrá, no podrá haber jamás una sola potencia, ya que, al día siguiente mismo de su advenimiento, surgirá una fuerza rival.

Así, pues, un país, o una noción de país, o una región, o una célula administrativa, delegará siempre sus poderes a un centro de mando. Y estos centros, dispersos sobre la “*máquina redonda*”, se enfrentarán, se opondrán y jugarán su partida.

Partida dura, intensa, violenta, no hay que disimularlo; le va en ello el pedazo de pan diario.

A la hora de la Bolsa, cada mañana, cada vez que el sol se levanta de nuevo, se da la cotización del mundo y el trabajo del mundo entero *está condicionado cada día por la cotización de la Bolsa.*

Es necesario, por lo tanto, que entre la hora del conocimiento de la cotización y la de la transmisión de las órdenes que reajusten las operaciones y permitan los mercados, *haya rapidez*. Es la carrera de velocidad; el que llega antes, el mejor informado y, por consiguiente,

el mejor situado, el mejor equipado, es el que gana. ¡Ay, de aquel que dormita!

El maquinismo que ha transformado la noción de tiempo e impuesto la rapidez, reclama la creación de *ciudades de negocios*. Intensidad, continencia, rapidez, silencio (ya que el ruido perturba incurablemente el organismo). La ciudad de negocios estará en el lugar más próximo a todos los puntos de aglomeración urbana: este lugar es el *centro*.*

Ya me he explicado detalladamente en mi libro *Urbanisme de 1924 - 1925*. Me es imposible volver a recomenzar aquí, ya que en verdad, me gustaría llevarles al ardiente cruce de la decisión, allí donde se plantea la cuestión de dinero.

Sin embargo, son muy numerosos aquellos que quieren evadirse de las realidades, andarse con rodeos, desertar y que proponen, como si fuesen niños, ir a construir una ciudad de negocios fuera de la ciudad.

Es, como siempre, el miedo a las grandes soluciones y la caricia falaz de las prórrogas que les incitan a volver la espalda a la solución. Sin embargo, bajo nuestros ojos y bajo sus ojos, en todas las ciudades del mundo, el fenómeno se realiza impecablemente; las ciudades de negocios se estratifican solapadamente, constituyendo la más trágica amenaza para las ciudades. ¿Qué clase de amenaza? El ahogo, el embotellamiento, la paralización. Sigán ustedes mi carboncillo:

He aquí un centro de ciudad, con sus arterias. En los lugares más intensos, más vitales, se encuentran unos "buildings" nuevos o en construcción. Son las oficinas de las grandes compañías que *se equipan* para la lucha de negocios: orden, organización, claridad, coherencia, taylorización, etc. Se equipan en el *interior*, imposibilitadas para ocuparse del exterior, ya que los ediles no se mueven y no preparan la ciudad necesaria. Dibujo todos estos inmuebles en los puntos estratégicos. Esto existe; es muy reciente; se hace hoy bajo nuestros propios ojos. Es la gran abominación, el crimen de lesa vida de la nación. Pero ¿entonces? ¿Por qué? ¿Es posible? No nos extrañemos ingenuamente: los ediles están persuadidos de que urbanizar es embellecer! Inscribo bajo este dibujo: *cáncer* (189). Hago el recuento de cada operación: una compra de propiedad por la gran compañía a precios elevados; concentración del personal, ya intenso en este lugar; congestión, embotellamiento. Compruebo, con terror, que *la calle jamás se podrá ensanchar*. ¡Estoy aterrado! Yo no creo en los dos o

* En las grandes ciudades de régimen radiante, si, contra toda esperanza, se reclamaba la reconstrucción de la ciudad, el régimen general no sería, ciertamente, radiante y no habría centro geométrico, propiamente dicho.

cuatro metros de ensanchamiento de calle previstos en el plan de alineamiento. *Tengo necesidad de ríos de circulación y de puertos de aparcamiento. ¡Es, pues, el atolladero hacia el cual nos precipitan los consejos municipales y los parlamentos distraídos!* Escribo bajo la palabra "cáncer": atolladero y gastos enormes. Lleguemos al hecho; he prometido *hacer millares de millones.*

La ciudad de negocios estará en el *centro de la ciudad, allí donde el terreno es muy caro.*

Un perímetro preciso, verdadero y no aproximado, delimitará una superficie suficiente —perímetro ABCD. Será el lugar de la primera operación de urbanización (190).

En esta superficie se construirán unos inmuebles para oficinas de hasta 200 ó 250 metros de altura. La densidad de esta parte de la ciudad, ya congestionada, se cuadruplicará, o hasta se decuplicará. Pero las nuevas construcciones no cubrirán nada más que el *cinco por ciento* de la superficie del suelo (ya me he explicado); será, por lo tanto, fácil construirlos sin casi entorpecer la actividad del sector. Una vez construídos los inmuebles, y realizados los traspasos de arrendamientos, así como adquirido la nueva densidad, se rematará el proyecto derribando todo lo que haya en este sector ABCD (excepto los pocos edificios antiguos de valor): el 95 % del suelo será dado a la circulación.

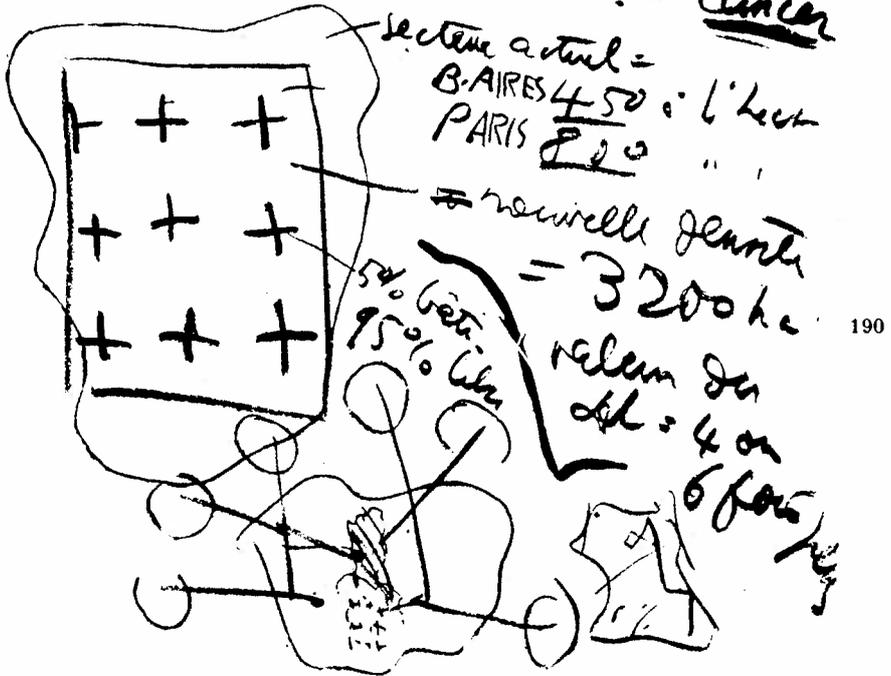
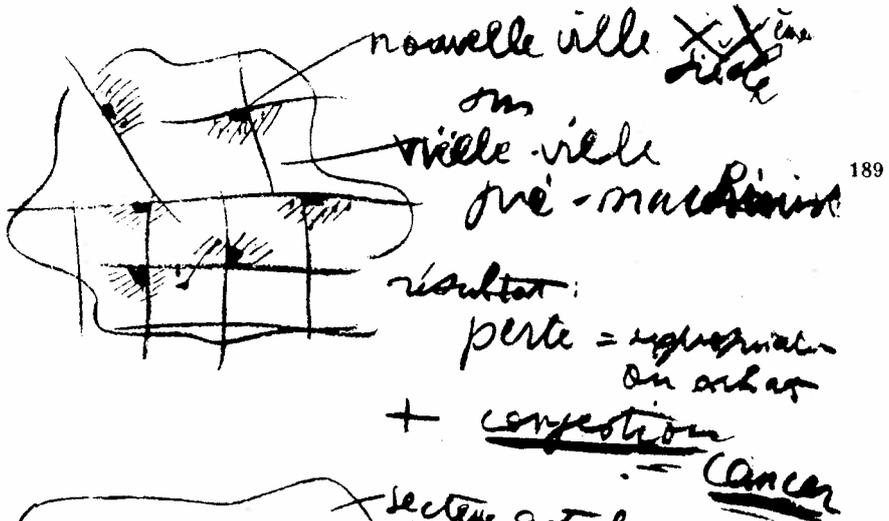
Resultado: solución del problema de las grandes ciudades por concentración de los negocios, acortamiento de distancias, la rapidez, la realización de una jornada de trabajo armoniosa, en pleno aire puro, luz y lejos del ruido.

El suelo ABCD contiene cuatro o diez veces más de habitantes que hasta aquí. *Así, pues, vale cuatro o diez veces más. ¡Hemos ganado, por lo tanto, miles de millones!*

Y hay más. Estos barrios hasta ahora vetustos, no adaptados a la vida moderna, se han convertido en los más bellos del mundo. *¡Y nosotros una vez más doblamos nuestra ganancia de miles de millones!*

¿Dónde, pues, se ha operado el milagro? Se ha operado en el momento preciso en que la operación de creación de una ciudad de negocios *ha dejado de ser el efecto inmediato y de libre albedrío* pero en que *se ha convertido en una operación concertada.* Ahí está la articulación *entre perder o ganar.* Operación concertada, es decir, acto lúcido de organización, de coordinación, *sobre el plano horizontal y sobre el plano vertical,* sincrónicamente.

¿Es necesario, pues, comprar, expropiar todos los inmuebles del interior de ABCD? Sí. Y los pagaremos, ¿con qué? Con los miles de



millones ganados. Pero, ¿cómo, materialmente, objetivamente, estos miles de millones se ganarán, *es decir, se crearán?* Cuando el Estado, *suprema autoridad, habrá decretado la valorización.* Hay, por consiguiente, intervención de la autoridad, de la autoridad suprema. Habrá una firma que hará el milagro de la salida espontánea de los miles de millones.

Es necesario que me explique sobre esta capacidad milagrosa de la autoridad de hacer miles de millones con una firma.

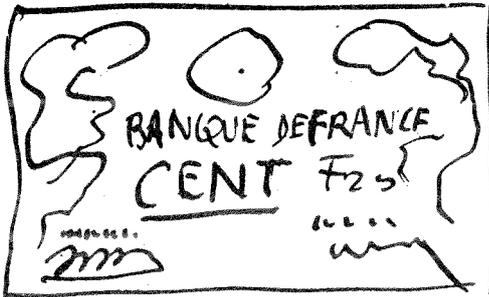
Dibujó este rectángulo: es un billete de cien francos. Está escrito (191) en una orla: *Banco de Francia.* Debajo, esta afirmación gratuita: *cien francos.* ¿Gratuita? No, en verdad; se lee “Pagaderos en especies al portador” y firmado: “el Cajero principal”, “el secretario general”; y está firmado de una forma más o menos ilegible. ¡Y ya está! Se ha creado un valor virtual, se ha valorado un pedazo de papel en *virtud de un pacto moral.* Y el país entero trabaja con plena confianza sobre este valor virtual; cobra y paga con este valor virtual.

Así, pues, se puede tener confianza en la autoridad suprema (ya que el Banco de Francia está garantizado por el Estado), se puede, pues, invertir la totalidad de las empresas del país sobre una *convención.*

¡Una convención! No nos cansemos de ser lo suficientemente precisos; en nuestra cuestión de urbanismo una razón de *tregua* se planteará. He aquí otra convención. Dibujó un nuevo rectángulo: es una letra (192). Lleva escrito lo siguiente: “Pagaré al Sr. X con fecha de ... la cantidad de ...” Y está firmado. El beneficiario, a su vez, firma también. Provisto de esta segunda firma, se presenta en el banco con su papel. Si el banco tiene confianza en las dos firmas, descuenta la letra, es decir, paga inmediatamente, antes del término, la cantidad inscrita. Y todos los grandes negocios del mundo se tratan sobre este principio de la confianza.

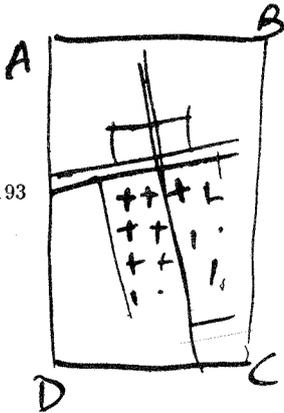
Entonces, para crear la Ciudad de los negocios de París, planteo la cuestión de confianza: el Estado, ¿tiene la confianza de las empresas que podrían realizar la ciudad de negocios (los financieros, los empresarios de vialidad, de la construcción, de distribución eléctrica, de aire comprimido, de transporte, etc.)? ¿Tiene la confianza de los destinatarios de la ciudad de negocios (comerciantes, compañías que serán propietarias o inquilinas, al final del tiempo impartido en los trabajos)? Claramente: si el Estado, autoridad suprema, pone una firma solemne al pie de un tratado, ¿los ciudadanos tendrán confianza en el Estado?

191

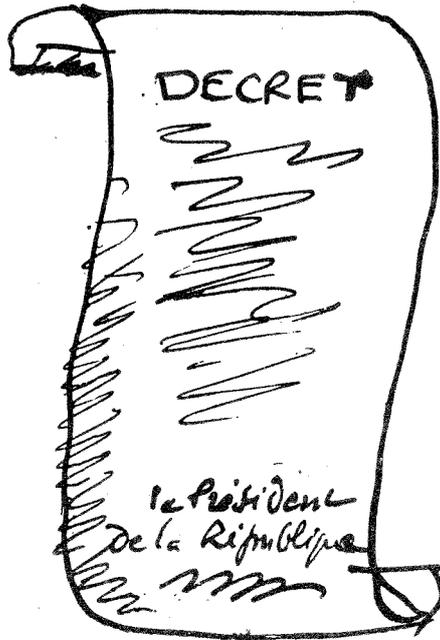


192

193



194



Es imposible considerar lo contrario, ya que, si tal fuese el caso, es que el país no reconocería ninguna autoridad; esto no ocurre ni el mismo día de una revolución; es que el país estaría en quiebra y, por consiguiente, la actividad general sería aniquilada.

Entonces, vean ustedes:

Dibujó un contorno ABCD. Expresa el dominio exacto de la ciudad de negocios en el corazón de París (193). Dibujó otro rectángulo: es un pergamino, es el *decreto de Estado* (194). Hay escrito:

*Decreto de urbanización de la región ABCD
de la región parisiense,
Con el beneplácito del Estado.*

Bajo el control y la vigilancia del Estado, el cual toma el compromiso solemne de exigir su realización, los trabajos descritos posteriormente, que se emprenderán por iniciativa privada dea partir dey hasta el extremo límite de.....para realizar la Ciudad de negocios de París.

Designación de los trabajos:

.....
.....
.....

Etc.

Por los trabajos enumerados en el presente decreto, la densidad de la zona ABCD se elevará a 3.200 habitantes por hectárea y todos los medios de acceso y de evacuación rápidos, de habitación salubre y de circulación de esta población, serán asegurados conforme al proyecto aprobado por el Parlamento.

En nombre del pueblo francés,

El Presidente de la República.

Firma:

.....

Ahora, los miles de millones ya están creados, la valoración se ha efectuado.

Observen ustedes bien lo siguiente: ha sido necesario fijar el contorno ABCD. La operación ha de ser precisa, como es precisa la cifra inscrita en la letra de cambio o el billete de banco. Un decreto anexo limita al día de la promulgación del decreto, el valor de la propiedad fundamental; este valor está, por tanto, inmovilizado (o en estado de

movilización) el día del decreto. Será determinado, caso por caso, según opinión de los peritos, después de la promulgación del decreto.

La especulación se detiene de repente en la zona ABCD. Los comités de peritos y las comisiones de arbitraje funcionarán. ¿Expropiación global? Sea. Pero podrá pagarse un buen precio, ya que el valor del suelo se ha cuadruplicado o decuplicado, *en virtud de los compromisos del decreto*. Los propietarios, *por causa de salubridad pública*, se verán expropiados, pero muy bien indemnizados. El suelo será *reagrupado*. Los técnicos podrán, a cubierto del chantaje, buscar la solución pura, y los lugares exactos donde deberá ser realizada. Las empresas inmobiliarias se constituirán para construir uno u otro rascacielos. Las agencias organizarán el traspaso de los habitantes, las mutaciones; y establecerán los nuevos contratos. Habrá un trajín administrativo, financiero, técnico, *sobre el papel*, pero con tranquilidad, al abrigo *de la carrera hacia el oro*. Habrá organización.

El oro se va al Estado, el beneficio de la valoración del terreno ABCD. Pero el Estado ha tomado unos compromisos: el de asegurar los medios de acceso y de evacuación, etc. Esto costará caro: metros, autopistas, calzadas, calles "elevadas", parques, canalizaciones, etc. Ahora bien, unos concesionarios explotarán los medios de transporte y otros servicios públicos. El Estado dirá a las compañías: "Ustedes deberán transportar aquí 400.000 personas de más, cada día. Beneficio bruto: "m". Una parte de este beneficio bruto representará el interés y el amortizamiento de una parte equitativa de los gastos de establecimiento de sus redes; yo, el Estado, pagaré el exceso que dirán los técnicos; yo, subvencionaré. Dispongo de mi enorme beneficio de valorización. Con otra parte de este beneficio, pagaré el equipo técnico, higiénico y estético que me incumbe. Con el saldo de mi beneficio, realizaré los accesos exteriores a la ciudad de negocios, e iniciaré la urbanización racional del gran París. Etc., etc.

Pero les ruego que escuchen lo siguiente: *esto concierne al centro de París, concierne a toda la ciudad y a todas las ciudades. Es por clasificación y por valoración que se resolverá el problema contemporáneo*. No es ni por la conservación de unos hierros forjados, por una jardinería o un pretendido embellecimiento. Ni, por otra parte, con llamadas estériles a la filantropía, ni con la recaudación de impuestos que serían aplastantes. El asunto ha de desarrollarse por sí mismo: causa, el maquinismo; efecto desastroso, el maquinismo; nuevas bases de urbanismo, el maquinismo; milagro de la solución, el maquinismo.

El urbanismo es equipo. Una catedral o Versalles eran, para las necesidades de aquel tiempo, equipo; convengan ustedes que nosotros sacamos unas vanidades retrospectivas.

Oigan ustedes esto, que es capital, que es toda la cuestión en su más irrefutable gravedad: aquello que el Estado haga para la Ciudad de Negocios, *deberá hacerlo para la ciudad, para los suburbios, para la región industrial, para los canales y las presas, para las carreteras y las autopistas, para las líneas aéreas, los puertos, las fuerzas motrices —bullas blanca, verde o azul. En una palabra, todo el país ha de equiparse si se quiere salir al encuentro de los hechos modernos.*

El decreto de movilización del valor del suelo, tendría, pues, que extenderse a todo el país, y ésto, una vez más, por causa de la salud pública. Los estudios técnicos, largos y minuciosos, deberían hacerse con tranquilidad y no febrilmente. Esto, ya lo he propuesto en mi informe del “Redressement français” en 1928: “Vers le Paris de l’Epoque Machiniste”. Los “reyes-holgazanes”, propietarios que el destino hallará sentados al borde mismo de los trabajos de valorización, no serán los únicos en embolsar los beneficios; el Estado compartirá amablemente con ellos; sus enormes beneficios servirán para colmar los “agujeros” que ha de crear, fatalmente, una sana valoración; esos agujeros son ciertos espacios libres, algunas zonas protegidas fijadas por un “zoning” inteligente.

De este modo, el reagrupamiento del suelo se podrá operar. ¡Qué urgencia para el país!

De paso, les digo esto: ¿no creen ustedes que en cada país, la prudencia ordena que se instituya urgentemente un *Ministerio de equipamiento nacional*, con un ministro al amparo de los sobresaltos de los parlamentos? *El más bello ministerio de todos los ministerios.* ¡Desde hace años me veo perseguido por la sombra de Colbert! ¡Que el país nos dé un Colbert!

Señoras y señores, les he dicho *cómo* realizar la Ciudad de negocios de París. Pero no les he dicho cual sería esta ciudad, ni dónde estaría, ni de qué estaría hecha su anatomía, ni cual sería su belleza. No tengo tiempo para ello. El problema es demasiado vasto. Verán ustedes dentro de poco algunas proyecciones en la pantalla. Piensen que me ha sido necesario escribir un libro de 300 páginas en el año 1925 para motivar, para explicar y honorabilizar el Plan "Voisin" de París. Les he hablado de finanzas a ustedes que se emocionan ante el debate de las proporciones y de la armonía. Pero, anteriormente, yo había analizado ante ustedes aquello que, según mi opinión, debería ser la ciudad moderna. En 1922, me trataron de loco. Hoy, nada de eso. Solamente me objetan: "¿Y el dinero?" Es a esto que hay que contestar.

El Plan "Voisin" de París de 1925 era la consecuencia de unos estudios de laboratorio de 1922 en el Salón de Otoño: "una ciudad Contemporánea de 3 Millones de Habitantes". En 1922 se me había preguntado: "¿Así, pues, tiene usted clientes en la luna?" Sin embargo, durante tres años no se me pudo hacer ninguna objeción técnica; pero se me insultó, tratándome de bárbaro y de hombre sin corazón, de iconoclasta y de anticristo. En 1925, vino la Exposición Internacional de las Artes Decorativas. No nos interesaba en absoluto ocuparnos de frivolidades. Hicimos el Pabellón de l'Esprit Nouveau con el siguiente programa: *reforma de la habitación*. Y fuimos desde el objeto utilitario hasta la urbanización de las grandes ciudades. Nuestra empresa era enorme, pues no teníamos ni un céntimo. La dirección de la Exposición nos prohibía realizar nuestro programa; nos suprimía nuestro terreno. Después levantó —a cargo nuestro, nos dijo muy amablemente— una valla de seis metros de altura, pintada de color de hoja que situaba nuestro pabellón fuera de la Exposición y lo ocultaba completamente a la vista. Se necesitó un ministro, el señor Anatole de Monzie, para hacer desaparecer la valla.

Una palabra-fuerza apareció:

El automóvil ha matado la gran ciudad
El automóvil ha de salvar la gran ciudad

He visto a los grandes industriales del automóvil, para que nos salven de nuestra indigencia. ¡No hubo nada a hacer! Pero Mongermon, Gabriel Voisin y Henry Fougès, de Burdeos, comprendieron y nos permitieron empezar. De ahí viene el nombre de "Plan Voisin de París". Nuestro pabellón tenía una vasta rotonda de urbanismo: unos planos de detalle de la *célula a escala humana*, problema urgente de la

reforma arquitectónica, y los estudios de 1922, con el diorama de 100 metros cuadrados; después, el plan de París de la Ciudad de Negocios y para explicarlo bien, otro diorama de cien metros cuadrados que mostraba la ciudad, de Vincennes a Maillot, con el Sena delante, y todo el París histórico preservado y separado de la opresión de la congestión moderna.

París, hogar espiritual del mundo,
París, centro de negocios de Francia,
lugar del gobierno de un país,
París, ¿vivirá?

O se apagará suavemente, lentamente en el espejismo de su fuerza adquirida, en la tranquila contemplación de lo que fue, pero que ya no es: esta energía organizadora que venció todos los obstáculos y elevó la ciudad al diapasón de todas las nuevas circunstancias; ese espíritu constructor, que fue siempre revolucionario, siempre en la barricada; el románico, el gótico, el Renacimiento, los grandes Reyes, Haussmann y Eiffel.

París, ¿vivirá para una reanudación de sus tradiciones seculares? Esta era nuestra pregunta en 1925.

Han pasado los años. En el París relativamente tranquilo de 1922, había contado con lo que debía *acaecer*, con la fatalidad de la hora que algún día sonaría. La hora ya ha sonado: París agoniza. Había pensado que la espera sería de diez a veinte años. En siete años la enfermedad ha atacado la ciudad.

Nuestras ideas "sublunares" se han esparcido:

de 1920 a 1925, por *L'Esprit Nouveau*, nuestra revista de actividad contemporánea;

en 1925, por el "Pabellón de l'Esprit Nouveau";

en 1925, por el libro *Urbanisme* (hoy hemos llegado a la vigésima edición);

en 1928, por el mismo, traducido en Alemania;

en 1929, por el mismo, traducido en Inglaterra y en América,

y en curso de traducción en el Japón y en la U. R. S. S.

Una élite profunda, dispersa, aislada, cada cual para sí, que se cree sola y que es un ejército, ha sido convencida.

La prensa, la alta prensa, los diarios, los semanarios, las revistas, las revistas profesionales y los congresos han comentado el problema.

L'Action Française ha dicho: este proyecto, es nuestro programa.

El fascismo francés de 1926 ha dicho exactamente lo mismo.

L'Ami du Peuple, en un reciente editorial, me ha denunciado como un agente de Lenin, como un destructor.

L'Humanité, comunista francés, me designó en 1923 como el agente del capitalismo francés para la represión del "Grand Soir". "Suscita —dice— la solución de la vivienda y por ello, la masa obrera disfrutará de unas comodidades suficientes para no desear correr el riesgo de la revolución".

El Presidente del Soviet del Trabajo, en Moscú, este mes de junio clausuraba una discusión de varias horas por la decisión de construir sobre pilotes nuestro palacio del Centrosoyus, *con objeto de iniciar la urbanización del Gran Moscú*.

"Le Redressement Français", organización de estudios económicos de la gran industria francesa, publicó con mi firma, "*Vers le Paris de l'Epoque machiniste*", y, bajo este patronato, la idea removía intensamente los nuevos medios.

Finalmente, el señor Daniel Serruys, en su conferencia sobre París, en la Sala de Geografía, esta primavera, declaraba, ante un auditorio de senadores, de diputados, de concejales, de industriales, que el Plan "Voisin" de París era la única solución que se atrevía a hacer una llamada a las medidas enérgicas y que únicamente unas medidas de inmensa envergadura podían evitar el desastre inminente.

A la hora de entrar en prensa este libro, el señor teniente coronel Vauthier me somete el manuscrito de una obra que va a publicar en la editorial Berger-Levrault: "EL PELIGRO AEREO Y EL FUTURO DEL PAIS".

Este estudio, escrito por un especialista de la aviación, agregado al Estado Mayor de la Defensa Aérea, demuestra que el "PLAN VOISIN", por sus dispositivos de construcción en altura, por sus inmensos espacios libres, POR SUS PILOTES, sus parques con estanques, RESPONDE, PUNTO POR PUNTO, a las preguntas angustiosas planteadas por la futura guerra que será UNA GUERRA AEREA, UNA GUERRA QUIMICA.

He aquí una campanada singularmente inesperada. He aquí unas conclusiones singularmente graves. En substancia, el teniente coronel Vauthier concluye: "Si el Estado no toma, urgentemente y con una firmeza inquebrantable, las disposiciones necesarias, París será, pura y simplemente, aniquilado en la próxima guerra..."

Yo no he querido citar estos hechos por vanidad, sino para demostrar que la idea técnica, nacida de la revolución maquinista, otor-

gada a los fenómenos sociológicos y económicos que han surgido de ella, se levanta sobre el plan político, poniendo en duda el principio de *autoridad*.

Una pregunta se impone: ¿Quién podrá prever tal decisión?

¿Un rey?

¿Un tribuno?

¿El Parlamento?

¿Los comisarios del Pueblo?

Crisis de autoridad. La política devora las energías. La política no es una función constructiva; es una criba que solamente actúa por eliminación; también es una hoguera, un horno. ¿Qué es lo que se quema? Unas pasiones, unas *corrientes* de ideas. ¿Qué es lo que se pasa por el cedazo? Unas ideas. ¿Qué clase de ideas? Las que surgen diariamente y cuya suerte, en el momento de su crecimiento, es la de interesar el equilibrio de la sociedad. ¿Cuándo sufren la prueba del cedazo ardiente estas ideas? Cuando están a punto. Viene un día en que la idea está en su punto. Pero, pregunta más solemne: en la vida de los hombres, como en la de las colectividades, *isuená una hora, que pasa!* ¡Que nadie se imagine que esta hora vuelva a pasar! El hecho corre, el destino pasa. La felicidad o la desgracia se deslizan; se agarra la Fortuna por los cabellos cuando pasa. Felicidad o desgracia vienen de esta hora que se ha apresado a su paso, o que se ha dejado huir.

En urbanismo, existe la hora cuando es tiempo aún; la hora viene también cuando ya no hay tiempo. Y, en la trayectoria de la vida de los pueblos, hay una hora favorable donde todo es posible; más que esto, donde todo es fácil, porque todo está alertado, en emoción, tenso, abierto a la solución. Pero, pasada la hora, todo vuelve a cerrarse poco a poco; ya no se puede volver atrás. Y los destinos mediocres se instalan. Es cien años después que ello puede evaluarse.

La virtud del hombre de gobierno es, precisamente, saber leer la hora.

Se podría creer en una cierta unanimidad de la "gente de la misma opinión" respecto de los razonamientos que acabo de hacer. ¡No lo crean! Corren las más diversas opiniones, sembradas al azar. Me he esforzado por ver el fondo del problema; me he salido de la arquitectura. Por regla general, los profesionales se inclinan a buscar

soluciones traducibles más directamente con el lápiz, ya que es con la aguada y con la acuarela que se obtiene el asentimiento de los Consejos de Administración y de los Consejos, sin más. Se objetiva algo y uno se cree más cerca de unas posibilidades de realización. Formo parte de la "*Commission du Paris Nouveau*" instituída por un gran periódico de París. Se me convocó por primera vez el 1.º de mayo de este año. Encontré a veinte profesionales de alto prestigio dando el último punto al proyecto al cual se habían incorporado: El Camino Triunfal. El problema era París. París vetusto en su medio, impenetrable a los coches, totalmente embotellado, rodeado de unos suburbios inmensos, indisciplinados, dramáticamente desmembrados, o mejor dicho, inorgánicos, desorganizados —nacidos de la noche a la mañana.

Dibujo (195) el fenómeno urbano de París; el recinto sucesivo, los afueras tentaculares, las vías férreas radiales, las carreteras nacionales radiales, los arrabales en cerco apretado; organismo eminentemente concéntrico; estratificación radial, biología indiscutible. ¡Ay! todo se ha escapado a la medida de los tiempos modernos: ya no se circula, se pierde el tiempo circulando. La vida de los trabajadores se encamina hacia un calvario. Se debería sanear, clasificar, *revivificar, acordar*.

¿La Ruta Triunfal? Uno se sitúa en el Obelisco de la Concordia, se percibe el Arco de Triunfo, se atraviesa Neuilly hasta el monumento de la "Défense" (todo esto existe, creado por Luis XIV)... y de ahí, se sigue durante 24 kilómetros de largo, hasta Saint-Germain-en-Laye y se bautiza: Ruta Triunfal. La palabra ¿sobrepasa el urbanismo? ¿París, se evadirá de París? Uno de nuestros más notorios colegas, un hombre al que siempre he admirado por su ágil ingeniosidad de constructor, exclama, frente a mí, poniendo la mano abierta en medio del mapa de París: "¡Que nos dejen tranquilos, ya de una vez, con el Centro de París! Haremos la Ruta Triunfal. La ciudad vendrá a agruparse alrededor de la Avenida. Dejaremos vacío el centro de París; ¡haremos de él un jardín para las amas de cría y nosotros iremos a divertirnos allí!"

¿Valorización, no es verdad? Operación segura, ¿no es cierto? ¿La ciudad y la región parisiense abandonarán su inmenso régimen radial para ir a alinearse...?

Se perfectamente que a lo largo de estos veinticuatro kilómetros completamente nuevos, podremos, nosotros, construir admirables inmuebles. Pero, ¿para qué clase de personas? ¿Qué otra categoría de

gente vendrá a “situarse alrededor”? Yo, a mi vez, planteo esta pregunta: “¿De dónde sacarán el dinero?”

Y esta otra pregunta: el Centro, fortuna virtual, colosal, —a causa de su situación central— ¿lo convertimos, con gesto desenvuelto, en un CERO?

Intento esbozar los trayectos de autobuses, de metros, de automóviles que unirán la *región* parisiense con la *nueva ciudad*, y comparo la extensión de los trayectos con los ya existentes, radiales: calculen ustedes, por favor, por día y por año la cantidad de combustible perdido y el tiempo perdido.

Y cuando estará construída la Ruta Triunfal, los coches caerán sobre París; desde la Porte-Maillot empezará el embotellamiento: la avenida de la Grande-Armée, hoy, ya demasiado estrecha; l'Etoile, el más perfecto *obstáculo* de la circulación (ilusión de los planos); los Champs-Élysées congestionados, impracticables, hoy, para las personas con prisas; el jarrón gigantesco que absorberá las oleadas de la Ruta Triunfal: ¿la Plaza de la Concordia? Hoy ya se crelea por ella peligrosamente. ¿Evadirse? ¿La Magdalena? ¿La Cámara de Diputados? ¡Taponen! ¿Toman ustedes las Tullerías? Arco del Carrousel: ¡itapón!; Palacio del Louvre: ¡itapón! Plaza de las Pirámides: ¡itapón! Pont-Royal: ¡itapón! Saint-Germain-l'Auxerrois: ¡itapón!; Hotel-de-Ville: ¡itapón! ¡Todo el París de la historia condenado o sumergido en una atmósfera febril!

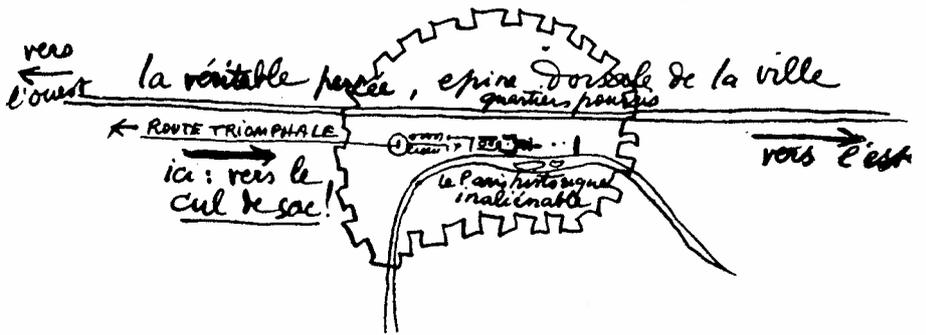
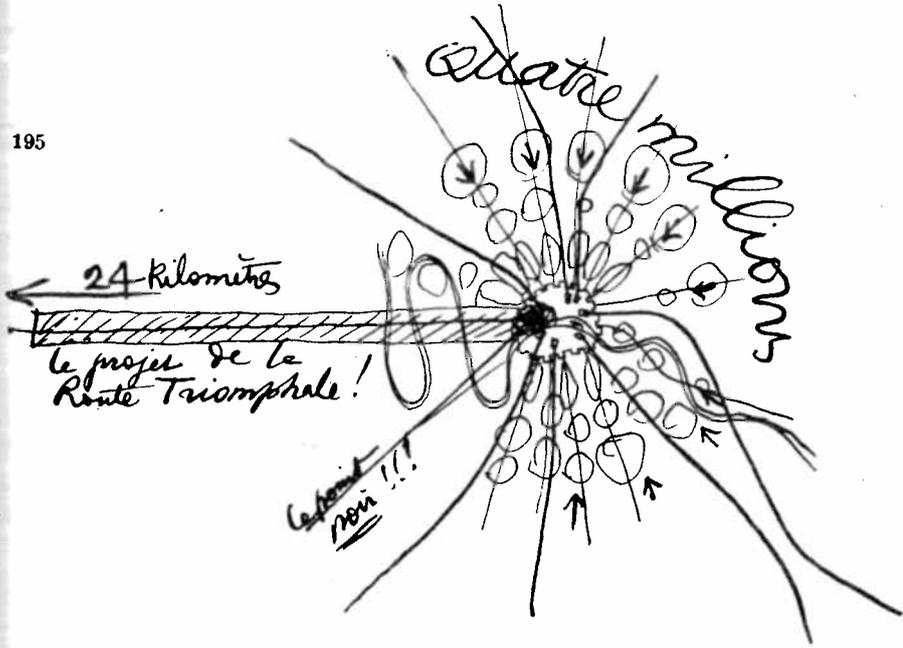
A quinientos metros hacia el norte, a la derecha de la Opera, *paralelamente a la Ruta Triunfal, a través de barrios podridos*, a punto para el pico y pala, el *Plan “Voisin”* de 1922 - 1925, proponía la “*Grande Percée*” este-oeste, sin obstáculo, *viniendo de la anchura y yendo hacia la anchura*, ventilando de golpe París, *espina dorsal* de la ciudad. Valorización gigantesca (196).

Y, ya que parecía interesante, se llegaba, igualmente, a Saint-Germain-en-Laye.

La región parisiense amenazada con su pueblo, y con su pequeño pueblo, enfermo, esperan de nosotros la salvación. ¿Contestaremos únicamente: “Ruta Triunfal?”

Era el primero de mayo de 1929. Cuando salí de nuestra comisión, los bulevares estaban desiertos a las seis y media de la tarde; los taxis, según costumbre, se escondían en este día en el cual aquellos que se creen perjudicados por el estatuto social actual, se manifiestan solemnemente. La policía era innumerable. Este silencio era angustioso. Pensaba en nuestra *Ruta Triunfal*. Los periódicos de la tarde anunciaban que el día anterior, el Ministro del Interior, en previsión

195



196

de posibles disturbios, ¡había hecho detener a 3.500 comunistas notorios!

¡Liberarse de todo espíritu académico... incluso bautizando las calles!

Para compensar en el contexto de este libro la argumentación persuasiva de unas proyecciones luminosas, que hacen falta aquí, doy una descripción libre de la Ciudad de negocios, aparecida en *L'Intransigeant* del 20 de mayo de 1929.

LA CALLE

Lo que sigue es la descripción libre de planos precisos de urbanismo y de arquitectura, establecidos sobre las realidades de la estadística, de la resistencia de materiales, de la organización social y económica, de la puesta en valor racional de la propiedad exclusiva.

“Definición hasta este día:

Una calzada; la mayoría de las veces, unas aceras estrechas o anchas. A pico, por encima, unas murallas de casas: la silueta recortada sobre el cielo es un desgarrar absurdo de tragaluces, de tubos de chapa. La calle está en el bajo-fondo de esta aventura; está en una penumbra eterna. El azul es una esperanza lejana, muy alta. La calle es un canalizo, una zanja profunda, un pasillo estrecho. Se toca a sus dos paredes con los codos del corazón; el corazón se siente siempre oprimido... aunque esto dure desde hace mil años.

La calle está llena de gente; hay que vigilar el camino. Desde hace algunos años, está llena de carruajes rápidos: la amenaza de muerte reina entre los dos arcones de las aceras. Pero ya estamos enseñados para afrontar el aplastamiento.

La calle está formada por mil casas diferentes: ya estamos acostumbrados a la belleza de la fealdad, —es tomar nuestro mal por el lado bueno. Las mil casas son negras y su vecindario recíproco es cacofónico; es atroz, pero pasamos. Vacías, estas calles —el domingo— exponen su horror. Aparte de estas horas de desaliento, los hombres y las mujeres conviven, las tiendas resplandecen; todo el drama de la vida pulula en todo. Y si sabemos ver, podemos divertirnos mucho en la calle; se está mejor que en el teatro, es mejor que una novela: caras y miradas codiciosas.

Nada de todo esto exalta en nosotros el gozo que es el efecto de la arquitectura; ni el orgullo que es el efecto del orden; ni el espíritu de proyecto que se anima en los grandes espacios.

...pero la piedad y la conmiseración se despiertan al choque del rostro del prójimo. Y el "*hard-labour*" oprime.

La calle puede soportar su drama humano.

Puede centellear bajo el nuevo brillo de las luces.

Puede reirse de sus carteles abigarrados.

Es la calle del peatón milenario; es un residuo de los siglos; es un órgano inoperante, burlado.

La calle nos gasta.

¡A final de cuentas, nos da asco!

Así, pues, ¿cómo subsiste todavía?

Estos veinte años de automóvil (y de muchas otras cosas, desde que en cien años una época maquinista nos ha precipitado en una nueva aventura), estos veinte años de automóvil nos han llevado a la víspera de unas decisiones. Un congreso del "Nuevo París" se está preparando en este momento. ¿Qué será de París, qué calles nos darán? ¡Que el cielo nos libre de unos congresistas balzacianos, ávidos del drama de los rostros, en la zanja negra de las calles de París! La razón, ella sola, impone con urgencia unas soluciones deslumbradoras. Pero, ¿si un lirismo oportuno levanta la concepción racional y la iza a los beneficios de la arquitectura? El París de mañana podría ser prodigioso, a la medida de los hechos que nos llevan, día a día, a un nuevo ciclo de civilización.

Unos especialistas del urbanismo han buscado, han propuesto unas soluciones a menudo acertadas. La discusión está en torno a la circulación: el riachuelo hipomóvil se ha convertido en un Amazonas automóvil. Por lo tanto, dimensión, anchura; y clasificación: el peatón, el auto.

Y muchas otras cosas, aún, que tendrán que arreglar los urbanistas.

Quisiera hacer el retrato de la *calle* contemporánea. Lectores, prueben de caminar en esta ciudad nueva y abandónense a los beneficios de iniciativas no académicas. Vean ustedes:

Ustedes estarán debajo de los árboles, rodeados por céspedes. Alrededor de ustedes hay unos inmensos espacios verdes (154-155-156). Un aire sano, casi ningún ruido. ¡No se ven las casas! ¿Cómo puede ser? A través de los ramajes de los árboles, a través de las rejillas del follaje, se puede percibir en el cielo, a grandes distancias las unas de las otras, unas masas de cristal, gigantescas, más altas que cualquier edificio del mundo. Cristal que espejea en el azul, que luce en

los cielos grises invernales, que parece como si flotara en el aire, ingrávido sobre el suelo, que por la noche es un destello, magia eléctrica. Una estación de metro está debajo de cada uno de esos prismas límpidos; esto puede decirnos la distancia que los separa. Son los inmuebles dedicados a oficinas. La ciudad es tres o cuatro veces más densa que hoy, las distancias a recorrer, por lo tanto, son tres o cuatro veces más pequeñas y el cansancio se disminuye de tres o cuatro veces. Los edificios cubren el 5 ó el 10 % solamente de la superficie de este barrio de la ciudad; he aquí porque se encuentran ustedes en los parques y porque están lejos las autopistas.

Un despacho ideal está formado por un tabique de vidrio y de tres tabiques de muro. Mil despachos: *idem*. Diez mil despachos: *idem*. Así pues, todo es de vidrio, en la fachada de los edificios, desde abajo hasta arriba. Y no hay piedra visible en estas inmensas construcciones, sino únicamente cristal... y proporción. El arquitecto ya no emplea la piedra para construir; un palacio, una casa, ya no son de piedra.

En tiempo de Luis XIV, se había legislado, de forma útil, respecto a la altura de los inmuebles, limitada por los mismos límites de la resistencia de las construcciones de piedra.

Hoy, los ingenieros hacen cualquier cosa, tan alta como uno la desea. Pero la reglamentación de Luis XIV ha permanecido: *veinte metros hasta la cornisa*. ¡No se puede subir más! Y he aquí que se construye sobre todo el suelo de la ciudad, no ya sobre un 5 ó 10 % de su superficie, sino sobre un 50 ó 60 %. Y automáticamente ustedes perpetúan las calles en zanjas negras, vergüenza y desastre de nuestras ciudades. Vuestra densidad es cuatro veces menor.

Ya acaban de verlo, la calle no será la de Nueva York, espantosa desventura.

Cuando se excavarán los gigantescos cimientos de los inmuebles de oficinas, surgirán montañas de tierra de la excavación. Será entonces que, cesando el decepcionante juego de los volquetes yendo hacia las barcazas y de las barcazas a la descarga en la periferia (de este modo el suelo entero de París se traslada *al lado* mismo de la ciudad), dejaremos que se acumulen las tierras entre las excavaciones, en medio de los parques y plantaremos árboles en esas montañas y sembraremos césped. Vayan a ver el Jardín des Plantes, al lado del Museo, la pequeña colina artificial, la cual crea un extraordinario lugar campestre y constituye un centro de perspectivas inesperadas.

A través de los ramajes, que surgen por detrás de las colinas que forman como unos "grandes planos" de cine, se ven los prismas de cristal de los inmensos despachos. Cada cuatrocientos metros se levantan, regularmente, sin preocuparse de las direcciones que toman las arterias de coches y las de los peatones. De pronto, uno se encuentra frente a una encantadora iglesia gótica, mecida por el follaje: es Saint-Martin o Saint-Merry del siglo XIV o del siglo XV. Allí, vemos un club instalado en un palacete del Marais, construido bajo el reinado de Enrique IV; conducen a él unas avenidas enarenadas.

Después, la explanada del peatón se eleva en suave pendiente. Llegamos a una terraza que escapa a mil metros por delante: terrazas de cafés escondidas en medio de la frondosidad de los árboles, dominando desde la altura de un piso el suelo de la ciudad. Pero una segunda pendiente nos ha conducido a una nueva calle sobreelevada de dos pisos. Por un lado hay los escaparates de las tiendas de lujo, nueva "rue de la Paix"; del otro lado, el espacio hacia las lejanías de la ciudad. Y la tercera pendiente os lleva hacia un paseo donde se encuentran los

salones de los clubs, y de los restaurantes. Se está casi por encima de todo el verdor: es un mar de árboles, y aquí y allí, a lo lejos, siempre el cristal majestuosos de prismas puros, gigantescos y límpidos. ¡Estabilidad, inmovilidad, espacio, azul, luz! Júbilo.

Obras encantadoras de la arquitectura, emergen del cabrilleo de los árboles. Vean, esto es gracioso: esa cúpula dorada que domina un frontis griego, ¡es el teatro X..., última obra de Monsieur Nénot, miembro del Instituto! Pero no tiene importancia: que sea verdadero Renacimiento o bien imitación, eso no perturba en ningún modo la sinfonía arquitectónica: simple cuestión de ética personal.

Estas tres terrazas sucesivas que son unos jardines de Semíramis y unas calles de descanso, trazan unas bonitas líneas horizontales, menudas, bajas y huidizas entre los grandes cristales verticales. Allá abajo, vean aquella traza fina hasta perderse de vista, en un alineamiento de postes (qué columnata, Dios mío, de veinte kilómetros de largo!), es la autopista sobreelevada, de sentido único, que permite a los coches atravesar París como bólidos.

De esta manera, el trabajo en las oficinas ya no se hace en un crepúsculo eterno de calles tristes, sino como en pleno cielo, en plena atmósfera. No se rian ustedes: los 400.000 empleados de la Ciudad de los negocios dejan vagar su mirada sobre un paisaje de plena naturaleza; así, desde uno de los acantilados del Sena en dirección a Ruán, ustedes pueden ver a sus pies el oleaje de árboles, como un rebaño ondulante. La tranquilidad es absoluta. ¿De dónde podría venir el ruido?

Ha caído la noche. Como un enjambre de meteoros en el equinoccio de verano, los faros de los coches corren a lo largo de la autopista.

A doscientos metros por encima, sobre los tejados-jardines de los rascacielos (jardines considerables, llenos de evónimos, de tuyas, de laureles, de hiedras, esmaltados con tulipanes o geranios colocados en parterres, o bien surcados por caminitos bordeados de flores), la electricidad esparce una alegría tranquila; la noche hace de techo; unos sillones, unos conversadores, unas orquestas, unos danzantes. Tranquilidad. A este mismo nivel de doscientos metros por encima del suelo, otros tejados-jardines, muy lejos, por todo alrededor, semejan unos platos de oro suspendidos. Las oficinas están oscuras, las fachadas apagadas, la ciudad parece dormir. Se percibe el rumor lejano de los barrios de París, que se han quedado con su antigua corteza.

Esta es la Ciudad intensa de los negocios. "*La City*".

Las cifras dan validez a esta hipótesis. Realizar la Ciudad de negocios de París no es ninguna quimera. Es, para el Estado, *ganar millares de millones valorizando el centro de París*. Apoderarse del centro de París, en una operación concertada, *¡es hacer millares de millones!*

La calle ya no existirá.

Y también para los barrios residenciales, de habitación, la calle-zanja ha dejado de ser la solución”.

.....

Señoras y Señores, esto por lo que se refiere a París. Ahora veremos para Buenos Aires:

He dado como segundo título a esta conferencia:

“Por un civismo ferviente y clarividente y por efecto de una razón de cristal, ¿Buenos Aires puede convertirse en una de las grandes capitales del Mundo, una de las más dignas ciudades del Mundo?”

Voy a decirles a ustedes todo lo que yo pienso con fuerza y convicción. ¿Buenos Aires? Es uno de los más bellos temas de mi vida.

Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido; verdaderamente, el corazón se martiriza. He recorrido, como un alucinado, durante semanas, sus calles “sin esperanza”. Me he sentido oprimido, deprimido, furioso, desesperado. Sin embargo, ¿dónde se siente como aquí, semejante potencial energético, una tal potencialidad, la presión incansable y fuerte de un destino inevitable? Un gran destino. Se me ha dicho con frecuencia que yo había nacido bajo una buena estrella; mi vida ha sido extremadamente agitada, peligrosa, pero jamás he zozobrado. En el mismo instante de llegar al borde del abismo abierto, he visto siempre la solución. Es mi famoso “meandro”. Pues bien, al venir aquí he tenido una suerte providencial. Nuestro vapor, después de catorce días de navegación, ha perdido una o dos horas en Montevideo. Tanto es así que, en lugar de llegar a Buenos Aires de día, he llegado de noche. Y cuando un hombre animado de cierto lirismo, ha vivido durante catorce días en la soledad y el silencio del océano, y se encuentra en la noche naciente sobre el puente que domina la pasarela del mando del buque, para escrutar la impasibilidad de la noche entrada, para ver venir esta ciudad que se ha hecho esperar largo tiempo, se encuentra en estado de gracia, con el espíritu tenso y su sensibilidad a flor de piel.

De repente, más allá de las primeras balizas iluminadoras, he visto Buenos Aires. El mar liso, llano, sin límite ni a derecha ni a izquierda;

encima, vuestro cielo argentino tan lleno de estrellas; y Buenos Aires, esta fenomenal línea de luz, empezando a la derecha hasta el infinito y huyendo hacia la izquierda hacia el infinito, a ras del agua. Nada más, salvo, en el centro de la línea de las luces, la crepitación de una luz eléctrica que expresa el corazón de la ciudad. ¡Esto es todo! Buenos Aires no tiene nada de pintoresco, ni variedad. Simple encuentro de la Pampa y del océano, en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo. Espejismo, milagro de la noche; la simple puntuación regular e infinita de la iluminación de la ciudad, dibuja lo que es Buenos Aires a los ojos del viajero que ha permanecido solo durante trece días sobre el océano.

Esta visión se me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!

Me he despertado al día siguiente en el corazón de la ciudad. He vagabundeado durante ocho días con mis ocupaciones. He sufrido en vuestra ciudad como nunca. Un día, exploté: "Sin embargo, ¡aquí había un mar cuando yo llegué! ¿Dónde está el mar? Ya no vi el cielo tampoco, desde que estoy con vosotros, ¡yo quiero ver el cielo! Hemos ido, después de haber atravesado las vías férreas y las barracas del puerto —de un puerto inmenso, pero que no se ve, hasta tal punto está establecido de un modo raro— hemos ido, repito, a la Costanera, vuestro gran paseo nuevo que cae a plomo sobre el río. Allí, cielo inmenso, mar enrojecido por los barros del Paraná (color magnífico que es como una riqueza manando de un cuerno de la abundancia). ¡Ah, cómo se vive aquí, cómo se respira, cómo se alegra uno, cómo se sacude uno del agarrotamiento pavoroso de vuestra ciudad inhumana!

Una especie de sacrosanto entusiasmo me ha embargado. He pensado: "Yo haré algo, porque siento algo". El recuerdo de mi llegada —la horizontal insigne— y este cielo y este mar, despertaban en mí unas percepciones en extensión y en elevación. Un ritmo constructor empezaba a sacudir la amorfa realidad de vuestra ciudad amorfa.

He estudiado mapas geográficos de la Argentina, midiendo la línea de los ríos, las grandes extensiones de sus llanuras y de sus mesetas, la barrera de los Andes, he estudiado la red de ferrocarriles que ya irrigan vuestro país. He sabido por primera vez que la Argentina es inmensa, que empieza en el Trópico del Chaco, cuyos indios van desnudos y que llega hasta el lugar de los icebergs, en la Tierra del Fuego. He sabido que en la Argentina se hacía la cría de ganado; y qué se haría: el gran cultivo y la explotación de yacimientos inago-

tables de minerales y de petróleo. Que un día tendríais la hulla blanca de los Andes en lugar del carbón de Inglaterra. He sobrevolado todo el país en avión. He visto que estaba desierto, que hay lugares inmensos con unas extensiones fantásticas. En la ciudad he sentido el esfuerzo apoyado de dos millones de hombres que han venido a "hacer la América". En los despachos he visto que los alemanes, que los ingleses, habían enviado técnicos para equipar al país; y sobre todo he sentido la inmensa potencia de los Estados Unidos, financiera e industrial. En vuestro país viene gente de todo el mundo, puesto que todos los esfuerzos son útiles. Vuestro puerto es el quinto del mundo. He tenido el inmenso goce de descubrir ese yacimiento de oro que es para el prospector de ideas, una sociedad distinguida, educada, con clase, dedicada al culto del espíritu; también he podido apreciar esa pasión para las cosas que hacen la gloria de la joven Francia y que me son tan queridas. He sentido violentamente que vuestra ciudad es una ciudad de América con todos los candores, los temores, los terrores de poderse equivocar, que incitan al pastiche de los Luises XVI o del Renacimiento, pero también es una ciudad explosiva, con un motor nuevo y un suelo lleno de utensilios que ahora ya son inutilizables, de una colonización precipitada. Vuestra rigidez elegante, vuestra moderación, que es mitad del espíritu dominador que habéis adquirido gobernando las grandes crías de ganado del campo o administrando las grandes factorías, y la otra mitad, hecha de la incertidumbre que os da el silencio de un gran océano que os mantiene lejos del mundo, he calculado que todo esto constituía un rasgo de raza y que Buenos Aires hecha por todos los pueblos, era, en realidad, una raza nueva, monolito animado de un civismo ardiente.

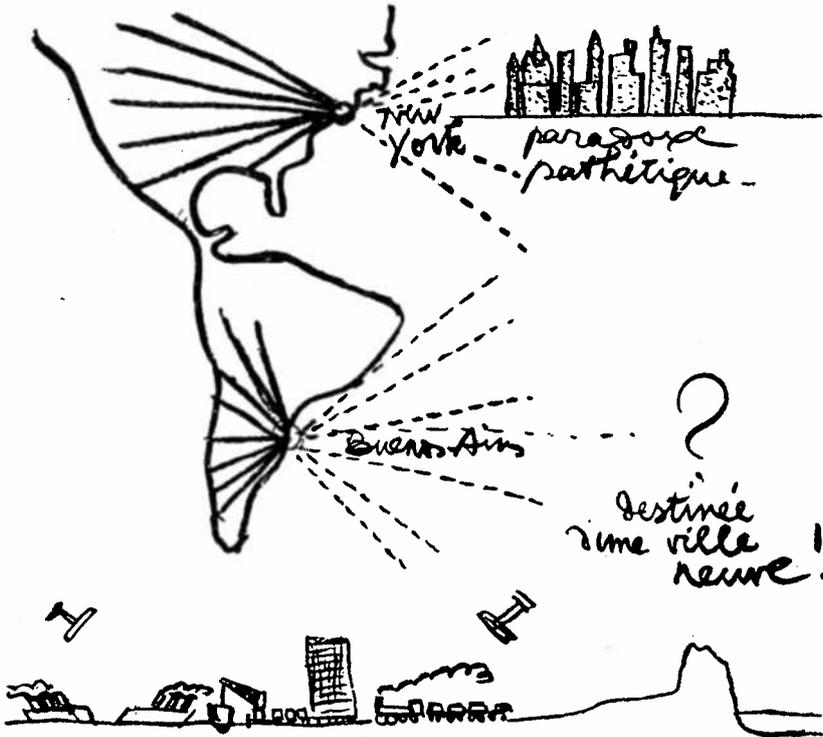
Pasadas algunas semanas, en mi espíritu, preocupado por las cosas de la arquitectura y viviendo en tensión violenta con o contra vosotros en las conferencias que yo iba dando aquí, el deseo y luego la decisión, me impulsaban a *hacer algo importante*, algo magnífico. ¡Había reflexionado tanto en los problemas puros del urbanismo! Estaba cargado de energía, igual que una dinamo. Buenos Aires se me aparecía *como el lugar del urbanismo de la época contemporánea*. Un día, sobre mi primera visión de la ciudad, extendida a orillas del río, he construído la ciudad que podría ser Buenos Aires, si un civismo fervoroso y clarividente, si una razón de cristal, levantaban las energías necesarias. He sentido, incluso, profundamente, que estas energías se levantarían pronto, tan grande es el peligro en vuestro país, tan gran-

de es el orgullo, tanto ha sonado en vuestro país la hora de la arquitectura, tanto que la época maquinista, estallando por doquier y en todo, hace sonar una verdadera barahúnda en vuestra ciudad inhumana y en vuestras calles sin esperanza.

Veán ustedes el mapa del continente americano norte y sur. La Cordillera de las Montañas Rocosas, aquí; la Cordillera de los Andes, allá, barran el horizonte del Pacífico; unas mesetas y unas llanuras se extienden ahora hasta el Atlántico, más allá del cual, en Europa, hay un mundo lleno de cultura, de experiencia y aún de energía. Convergiendo sobre un punto que se ha fijado definitivamente, trazo las líneas por las cuales se exportan y se reciben los productos en un intercambio perpetuo (197). Todo pasa por este lugar, centro de mando, sede de las administraciones, lugar que es una gran ciudad, Nueva York. Nueva York es la señal de energía, del valor. Nueva York está construída con rascacielos que dominan el mar. Pero Nueva York es solamente el primer gesto de la civilización contemporánea; construída en la improvisación, en la confusión, es una paradoja, es un ejemplo patético; es una etapa vivida, pero que no hay que volver a vivir. Nueva York es un ejemplo de acción. ¿Cuál será la suerte de esta ciudad nacida en unas horas de precipitación?(198). No quiero detenerme a pensarlo, pues no quiero de ningún modo profetizar. Dibujo los rascacielos y escribo: "*Paradoja patética*".

Aquí, un poco más abajo, en el continente sur, todo me invita a trazar una red parecida de líneas convergentes. Todo no es más que embrionario, pero todo será pronto, así. Un lugar predestinado, a orillas del Río de la Plata, al fondo del gigantesco estuario. Ya se extiende una ciudad inmensa, ya está pataleando, cabeza enorme con un cuerpo apenas formado. Es Buenos Aires. Buenos Aires, cuyo destino será, fatalmente, el mismo que el de Nueva York; sede de mandos en el orden, en la organización, en la reflexión, en la grandeza, en el esplendor, en la dignidad, en la belleza. Imaginen ustedes: nosotros, del viejo mundo, hemos atravesado el océano, y llegamos con nuestros barcos a la vista de la ciudad de los tiempos modernos. La ciudad de los tiempos modernos, donde la naturaleza no ha llevado nada. Es el vacío. Pero no, la naturaleza ha aportado este encuentro de la Pampa y del océano, en una línea infinita y llana. El hombre está aquí para accionar, para manifestarse. Entonces, Buenos Aires,

197



198

199



200

Empire State
 sur le toit
 des pilotes
 (vision = SoCky)
 le chemin
 à travers

la Bertram

tenir
 à réserver
 la ville
 actuelle

pura creación humana, pura creación del espíritu, bloque inmenso alzado por el hombre, en el agua del río y de pie en el cielo de la Argentina. Hay en esta esperanza algo embriagador, ennoblecedor. ¡Qué incitación, qué invitación al viaje!

Pero otros hechos tan *verdaderos* nos revelan la forma que tomará la ciudad:

Hagamos un corte a través de América (199). El Océano Pacífico, aquí. Después, los Andes. El destino de la Argentina empieza, girado hacia el este: mesetas y llanuras, ganadería, vinos, trigo y los yacimientos de su suelo; dibujo un tren de mercancías dirigiéndose hacia el delta del río, y unos aviones. Llego a la ciudad, la atravieso y *voy hacia el mar*, ya que es en este lugar donde se cristalizan todos los acontecimientos diversos que dan a la ciudad su razón de ser. Paso por encima de los hangares de las aduanas y de los docks, por encima de las vías férreas y prosigo, como ustedes ven, el suelo de la Argentina y el de la ciudad hasta el mar, por encima del mar, a pico sobre el mar (en realidad es el río). Dibujo unos buques de carga en el muelle, unos barcos que llegan y otros que parten, aviones que vienen de Europa o que van hacia Europa, otros que vuelan hacia Santiago de Chile, hacia Río de Janeiro y a Nueva York (200).

Les llamo la atención sobre dos hechos singularmente propicios. El suelo de la Pampa y el de la ciudad no está al mismo nivel del río; cae casi a pico por lo que ustedes llaman "La Barranca", declive muy pronunciado, tan pronunciado que la ciudad primitiva se quedó detrás. Así, con nuestro hormigón armado, vamos a llevar, a nivel, el suelo de la ciudad, *por encima del río*, hacia delante, sobre unos pilotes que tomarán sus cimientos en la arcilla compacta del fondo del estuario, suelo excelente para levantar rascacielos. Este fondo no está a más de ocho a doce metros, aproximadamente, por debajo del nivel del agua (201).

Veamos ahora, en plano, la coligación de las operaciones (202).

Tracemos, ahora, la línea de límite de las aguas y de la tierra. Al oeste, sobre tierra, sobre el suelo a flor de agua, ganada ya sobre el río por unos terraplenes en estos últimos años, dibujo la estación existente en callejón sin salida de *Retiro* (red de los ferrocarriles del Norte) y las vías de los trenes de mercancías, que van a los docks bastante anticuados; al sur, ligeramente al sudoeste, la otra estación de *Constitución*, igualmente en callejón sin salida (red de los ferrocarriles del Sur). Abro los callejones sin salida, trazo al pie de La Barranca una red de vías para mercancías y viajeros, *una red que pasa*, uniendo el norte al sur y el sudoeste al nordeste. Todo esto *bajo*

el nuevo suelo de la ciudad, en cemento armado que se encuentra a doce o dieciocho metros por encima. Ya no hay estación, sino vías de paso; no hay que tener estaciones en callejones sin salida en las ciudades: los trenes *pasan*, pero *no se forman allí*.

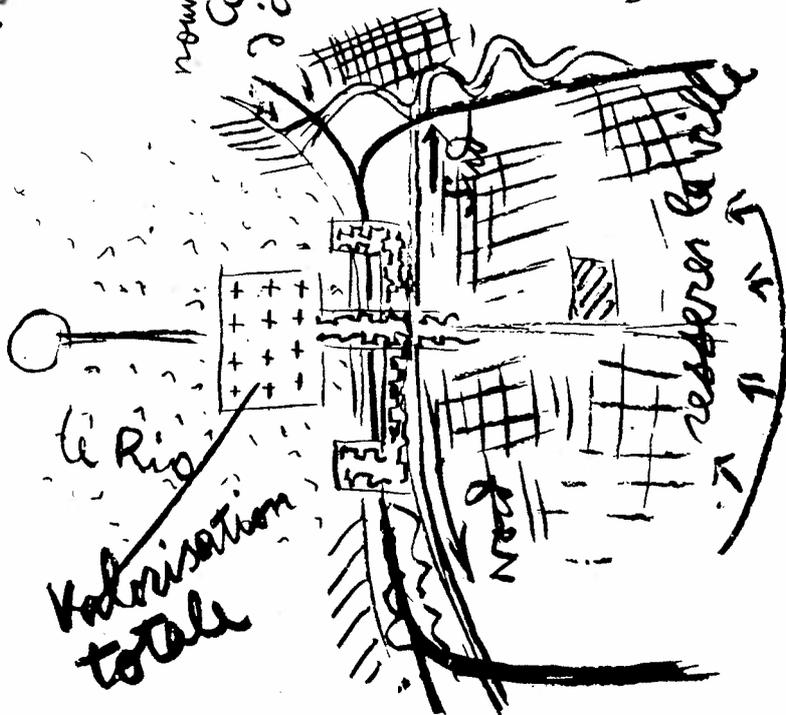
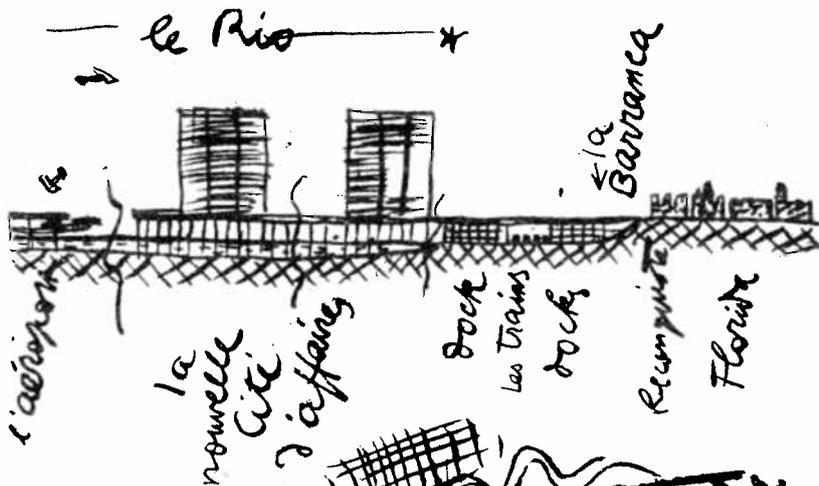
¿Por qué he hecho esta inmensa plataforma de cemento armado encaramada sobre pilotes en las aguas del río? Porque siento una gran conmiseración hacia las gentes de Buenos Aires, bloqueados en una ciudad sin esperanza, sin cielo y sin arterias (ya me explicaré) y porque encuentro de la más elemental sensatez que la ciudad se abra al mar. La vista del mar y del cielo es un espectáculo saludable y alegre y la ciudad ha de sustraerse a la neurastenia.

Planto los rascacielos de la ciudad de negocios en alineamientos majestuosos sobre la plataforma de cemento armado. Cubren el 5 % de la superficie. El 95 % está reservado para la circulación y para el aparcamiento de coches. Toda la ciudad, hasta ahora enclaustrada dentro de sus calles opresivas, *se abre sobre el mar*, a plena luz, en plena libertad, en pleno goce. Desde el borde de la plataforma, se verá la llegada de los barcos y de los aviones. En este lugar, conquistado con poco gasto al río, pongo 3.200 habitantes por hectárea y no solamente los 400 que arrojan vuestras estadísticas para los barrios del centro. *¡Qué valorización!* *¡Qué negocio!* *¡Cuántos millares de millones creados por milagro de las técnicas modernas!*

La primera vez que llegué de Europa fue en vapor, y estuve intensamente emocionado por la línea infinita de las luces y el pequeño centelleo en su centro, que señalaba el centro de la ciudad. Hoy, en esta nueva hipótesis, me veo frente a una creación humana de la época contemporánea. Vale la pena dibujar una cosa tan pura.

He preparado esta gran hoja de papel azul, oscura en su parte superior, ligeramente más clara debajo. Me supongo en la proa del vapor con todos los pasajeros, también con todos esos emigrantes tocando la tierra prometida. Con un trazo de pastel de color amarillo, trazo la línea infinita de las luces que ya he visto. Con este mismo pastel amarillo, dibujo los cinco rascacielos de doscientos metros de altura, alineados en un frente impresionante, rebosando luz. Una vibración amarilla a su alrededor. Cada uno de ellos contiene treinta mil empleados. Un segundo alineamiento de rascacielos está detrás y posiblemente un tercero. En el agua del río, dibujo las boyas luminosas y en el cielo argentino, la Cruz del Sur, precediendo los millones de estrellas (203). Me imagino la gran esplanada a pico sobre el río, con sus restaurantes, sus cafés, todos los lugares de reposo donde,

201



202

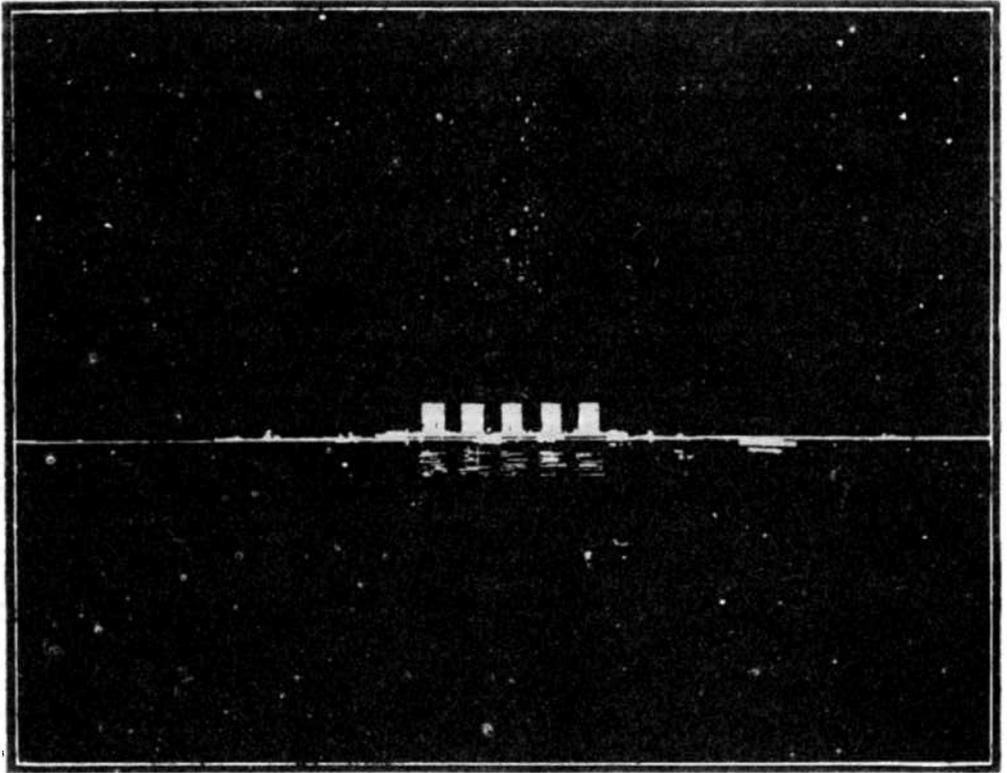
finalmente, el hombre de Buenos Aires habrá reconquistado el derecho de ver el cielo y de ver el mar...

He vuelto una segunda vez a Buenos Aires, de día, en hidroavión, viniendo de Montevideo. A las 16,30 horas, mis amigos de Montevideo, reunidos al extremo del puerto agitaban sus sombreros; a las 18,15 horas, me encontraba en mi habitación del hotel, en Buenos Aires, telefoneando a Garaño para cenar con él; una hora y tres cuartos para pasar de una capital a otra, amarar, hacer el transbordo en canoa, pasar la aduana y tramitación de pasaportes, tomar un taxi, el ascensor del hotel y telefonar, ¡hacer todo lo que hasta ahora hacía el barco en más de diez horas! A la vista de la Argentina, a quinientos metros de altura, apareció la ciudad: orillas sucias llenas de barracones, corazón de la ciudad alejado del ribazo, erizado, hirsuto, tumultuoso, con ese desorden propio de América, signo de una prodigiosa vitalidad, pero también de improvisación, de incoherencia. A ese penoso espectáculo de pesadilla intensa, opongo ese nuevo estado de conciencia, esos prismas de cristal, brillantes, geométricos, con luz intensa; frío razonamiento (millones ganados) y lirismo (amor al orden y a la belleza, a la organización y a la armonía). Pura creación humana.

La costa, llana e impenetrable de la Argentina llevaría el signo del espíritu creador. Aquí estaría un puesto de mando. Aquí, en verdad, todo es preexistente para alzar un monumento al espíritu contemporáneo; una gran ciudad del mundo.

Qué bien estaría precisar todo esto, fijar los detalles, explicar las innumerables razones concomitantes. Pasaríamos horas en ello, pero no es posible. Sin embargo, tengo la obligación de aclarar el punto trágico de Buenos Aires, el que ha fijado en 14 kilómetros de ancho y 20 kilómetros de profundidad, *la calle sin esperanza*. Es una lección de cosas, es una lectura de hechos que se eslabonan.

Todo Buenos Aires está trazado sobre el *cuadrado español*, sobre el parcelamiento de colonización. Epoca de la carreta de bueyes y del "gaucho". El "cuadrado español" es esta medida de 120 metros, determinando los cuatro lados de un bloque de casas. Medida antigua del tiempo de los desplazamientos lentos (buey o caballo). La calle tiene diez metros de ancho, sin aceras; es una pista de tierra. Las casas que la bordean tienen sólo planta baja, a veces, un piso. Las



parcelas tienen de 8 a 10 metros de fachada y su profundidad es igual a la mitad del “cuadrado”, o sea, 50 metros. Las casas forman en la calle una muralla muda; en el interior del bloque se abren a unos jardines agradables. Se vive bien allí, *tranquilamente*, en la *soledad* y la luz (205).

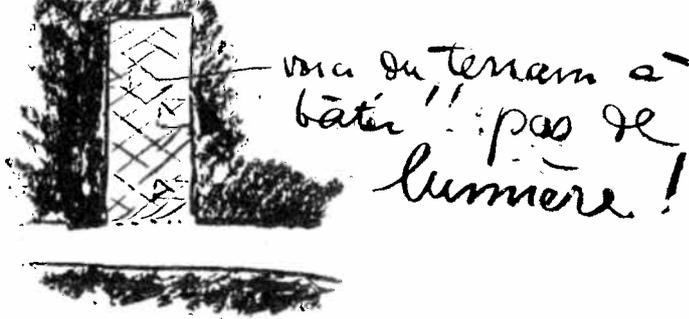
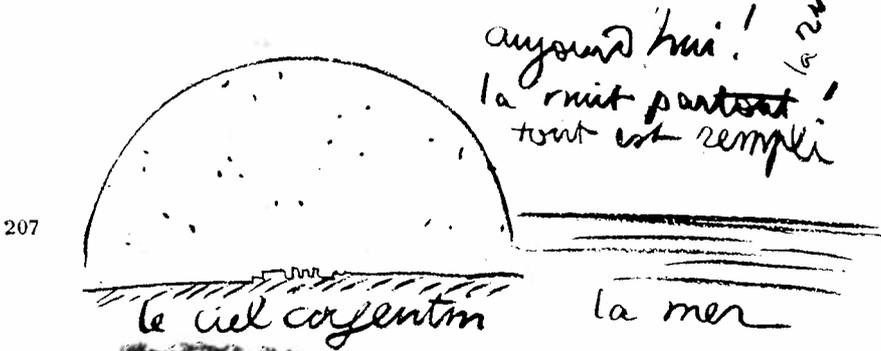
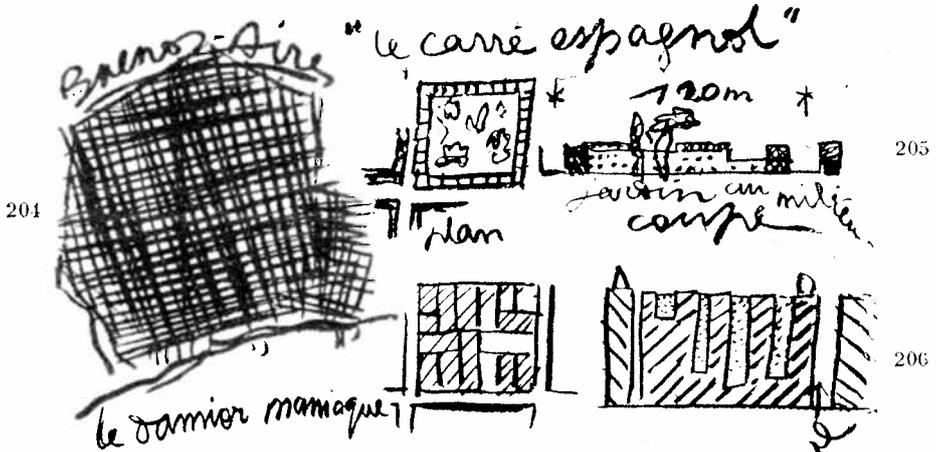
De esta forma, desde los tiempos de Colón, toda América está colonizada así. Desde el avión, se ve perfectamente, en los contornos de los ríos o en plenas praderas. Esto es lícito, ya que el hombre piensa en “geométrico”. He podido ver en un pueblo de la Pampa, en San Antonio de Areco, el “cuadrado español”, coquetón, amable, noble —la tranquilidad en la calle y el sol en los jardines y unos balaustres recortados en el cielo; se hubiera dicho unos Palladio.

Pero, ¿Buenos Aires?

Hacia el año 1880, la ciudad se recuperaba. Hacia 1900, ha crecido de manera formidable.

Primeramente, en extensión. El cuadrado de 120 metros de lado, era, en su origen, “*governable*”. Era orden y organización (espíritu romano); al final de la calle, visiblemente, se extendía el campo. De repente, una crecida irresistible, fiebre de crecimiento; el geómetra municipal se apresura a cuadrricular todavía más su terreno: 120 x 120 metros, ¡casi al infinito! ¡Y sigue aún hoy! La vista del plano de Buenos Aires produce un choque; uno queda agobiado. He visto este plano en el barco, a lo largo de las Canarias (204) y he exclamado: “¡Oh! pero ¿es posible? ¡Vaya aventura!”. Ustedes numeran sus casas con una cifra que expresa su distancia contada desde el este, para las calles perpendiculares al mar; ustedes tienen casas que llevan el número 25.000 lo que equivale a una calle de 25 kilómetros de largo en línea recta. Pero vuestras calles están recortadas cada 120 metros. ¡Es para volverse loco! Midan, entonces, el camino hacia atrás recorrido por la ciudad en su estado de agregación: de *orgánica* que era cuando estaba formada por 10 cuadrados en un sentido y de 10 ó 15 en el otro, cuando contenía 100 ó 150 “cuadrados”, se ha convertido en *anorgánica*, con sus 10.000 ó 20.000 “cuadrados”. De una cosa que estaba regida por un espíritu de orden y de organización, se ha convertido en algo completamente amorfo, un sistema de agregación primario. Ya no es un organismo, *es únicamente un protoplasma*.

¿Cómo esperar insertar en este protoplasma el régimen cardíaco (aortas, arterias o arteriolas) indispensable a la circulación y a la organización de una ciudad moderna? ¿Cómo responder a la rapidez del automóvil si se le impone el ritmo de un buey o de un caballo,



—*si en todos los sentidos*, se le impone una parada cada 120 metros!!!!

Y ahora, la altura. El campo ya no está al cabo de la calle, al alcance de la vista. La ciudad de negocios se ha constituido. Todo ha surgido al mismo tiempo; los tranvías y los automóviles como un torrente, en olas arrolladoras, en unas calzadas de menos de ocho metros. En toda la ciudad, se reserva para el peatón unas aceras de 1,20 m. de anchura y el tranvía *roza la acera* como la cuchilla de una guillotina. Ustedes saben muy bien que no exagero; el peligro para el peatón es permanente; no puede levantar la nariz, ha de vigilar su marcha. ¿Y por qué se precipitan tan numerosos? Porque se han llenado de construcciones los “cuadrados españoles”; unas construcciones de siete pisos sobre la calle (206); y, habiendo cubierto completamente los jardines, éstas pueden, a favor de un nuevo patrón, elevarse en pirámides de 30, 40 y 50 metros, jugando al rascacielos bebé. Vuestra ciudad está erizada como una joven Nueva York. Cada local construido es, aquí, un despacho o una tienda. He aquí porqué la calle está repleta de peatones, de coches y de tranvías. Se ha dicho: “Vamos a desobstruir”. Y ahora se abren dos *diagonales*, ilas famosas diagonales de las cuales se espera la salvación! A cada intersección, a cada 120 metros, la diagonal ocasionará una definitiva confusión. ¿El cielo? Ya no se le ve; es menester, por otra parte, vigilar constantemente el camino por donde se anda. El ruido es estremeedor pues los muros a pico sobre la calle son los mejores amplificadores del sonido. ¿Dormir en el hotel? Sí, con algodón introducido al fondo de los oídos.

¿El hombre aquí dentro? No hablo de ese porcentaje enorme de locales iluminados constantemente con electricidad (208). Considero al peatón en su acera, en su camino de forzado haciendo la ronda. El término es metafórico. Nuestra marcha en forma de cortejo por las aceras de Buenos Aires es deprimente; nuestras energías se gastan. ¡Se sigue, se sigue! Pienso muy seriamente que, en un laboratorio biológico, unos animales puestos en estado de tormento análogo al del peatón de Buenos Aires se irían deformando mentalmente; se les crearía unos tics o una neurastenia. Entonces, pasa lo mismo con los peatones en su ciudad enferma, tan enferma como París, más enferma aún, a pesar de su aspecto paradójicamente ordenado. En París, hay extensiones frecuentes de cielo, de lagos azules, diversificados; aquí, en el país de ustedes, es la monotonía implacable. Y yo pienso: la ciudad ha llegado a un atolladero; convendría tomar unas decisiones; pero es menester una doctrina para saber qué es lo que se decide.

Se siente en vuestro país una demasiado bella energía para capitular ante el cataclismo creado por el maquinismo: el crecimiento irracional de las grandes ciudades.

Repito que podéis, también, valorizar vuestro suelo. Loables preocupaciones de edilidad y éxito han valido a Buenos Aires la magnífica avenida Alvear. La hacen visitar a los extranjeros. Me han hecho pasear por allí al día siguiente de mi llegada, y quedé encantado, enamorado de Buenos Aires.

Una noche, cansado, desanimado, pregunté: "Quiero ver árboles". Fuimos a pasearnos por la avenida Alvear, y por el bosque de Palermo que la orillea. Fue una maravilla; todo lo que yo estoy soñando sobre urbanismo desde hace tanto tiempo, se encontraba allí realizado: la gran avenida surcada de coches y los paseos del Bosque ramificándose. Palmeras, eucaliptus, gomeros, sauces, etc., grandes céspedes y gentío a su placer. Dije a mi amigo: "¿Ve usted?, aquí está la ciudad de los negocios del "Plan Voisin de París", *se está debajo de los árboles*. Ningún ruido, el aire es puro, el hombre no se siente acosado. ¿Los rascacielos? ¡Pueden apercibirse de distancia en distancia a través del follaje! *Nosotros, hombres, estamos debajo del follaje*. Los gigantescos rascacielos ya no nos molestan en ninguna manera: un exquisito velo se ha tendido delante..."

El arquitecto Vilar me condujo a un pequeño rascacielos (uno pequeñito) que está edificando al borde de la avenida Alvear. Los dos últimos pisos son su propio chalet, con terrazas y jardines suspendidos. Señoras y Señores, *desde el corazón de la ciudad, se puede ver el río*, como una barra de color de rosa del oleaje, bajo el azul del cielo! Es un espectáculo grandioso. Además: a una altura de 25 metros, en Buenos Aires, el aire es seco. Ustedes consideran como una calamidad el aire húmedo de la ciudad, húmedo y cálido. Muchos de los que trabajan en el centro de la ciudad, podrían escapar a esta estufa, respirar de un modo sano y ver el río.

Respirar, ver el río, estar debajo de los árboles, ver por encima el mar ondulante de los árboles, éste es el regalo de las técnicas modernas.

Hacer de Buenos Aires, ciudad con el motor comprimido, una de las más bellas ciudades del mundo. Hacer de ella la gran capital de la época contemporánea. La naturaleza no le ha dado nada. ¡Elevar una espléndida creación del espíritu!