INTRODUCCION AL PLAN DIRECTOR PARA BUENOS AIRES

Le Corbusier

Esta proposición de un Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires fue hecha en plena guerra europea, en ese mismo momento en que la sociedad moderna no parece querer sino destruirse, matar sus hombres y aniquilar todo lo que se ha fabricado y construido.

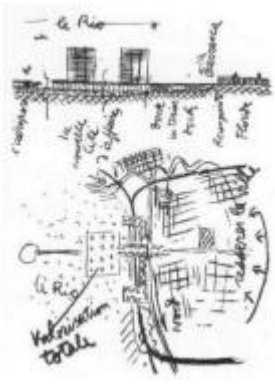
Lo que nos hace estimar el momento como oportuno para proponer en alguna parte (en la Argentina, se nos ocurre), medios de reconstrucción, no es el ver estos primeros escombros ni el presentir los que surgirán aún, no. Los escombros de las ciudades destrozadas por bombas y obuses no son más escombros que las ciudades que siguen en pie hasta hoy, estas ciudades tumbas en que los hombres se han dejado encerrar. Los escombros son, lo que son el mundo entero, las ciudades de nuestra época. Esas ciudades no son ciudades, ya no son ciudades, no son construcciones; son residuos: los residuos de una inmensa labor, la labor de la primera era de la civilización maquinista. Estas ciudades que calificamos de escombros no son el producto de un pensamiento, ni el fruto abortado de una temeraria tentativa; no han sido pensadas, no han sido “planeadas”.

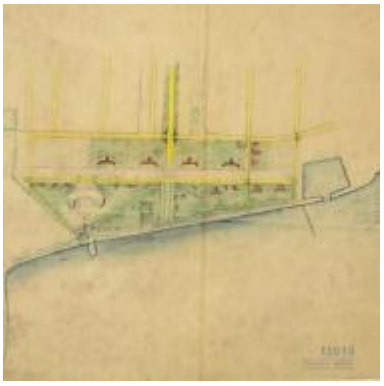
Las ciudades que están hechas con los alojamientos de los hombres, de las cosas y de las instituciones han sido la manifestación imprevisible en sus consecuencias de una de las más grandes mutaciones de las sociedades humanas: los hombres se desplazaban y se reagrupaban, dejaban actividades seculares y sólidas tradiciones porque un nuevo ritmo de transportes se había adueñado en algunas décadas de las funciones más permanentes,

Todos los artículos de TECNNE se encuentran bajo la licencia Creative Comons

milenarias, ligadas, parecía, a la naturaleza misma del hombre, justas medidas de sus actividades, de sus empresas, y había instaurado otras nuevas, desconcertantes en sus consecuencias. ¡El hombre se desplazaba de manera diferente!

En un ciclo breve de sucesivos descubrimientos había creado vías inconcebibles: el ferrocarril y la línea aérea; había trastornado las rutas tradicionales: la vía terrestre y la vía marítima. El tren, el avión, el auto, la propulsión mecánica en los barcos dotaron al hombre, en cierto modo, de una nueva biología. Los miembros humanos se han alargado, las actividades humanas cambian, el ritmo de la vida es nuevo. Tanto, que se percibió como una migración general, otro comportamiento en la ocupación de la tierra. Movimiento tan inesperado, tan acelerado, tan rápido, que las cuevas de los hombres, los refugios, las viviendas, así como las cuevas, los refugios, los alojamientos de las cosas y de las instituciones se constituyeron a gran velocidad, acompañando todos sus desplazamientos. Esta prisa, esta imposibilidad de prever la forma de la evolución hicieron precisamente ciudades de los siglos XIX y XX. No son otra cosa más que el “vivac” de una sociedad en migración, una obra de un día, una obra de una noche. Lo precario, la falta de eficacia, es el signo, la muestra. La desdicha de los hombres su efecto. Todo esto no era, no podía ser más que provisorio. Era esperando. Esperando que las formas de una nueva civilización se dibujaran: la civilización maquinista. Esperando que las “lecturas de situación” pudieran discernir los caminos y que los inventores pudieran proponer una solución. Encuesta universal, pues la enfermedad de las ciudades es exactamente universal, es exactamente la misma, manifestando sus efectos –sus maleficios- con apariencias diferentes, según las condiciones de la historia, del clima, del lugar, de la raza, de la cultura, de las costumbres: Nueva York como Buenos Aires, Río de Janeiro como San Pablo, Londres como Berlín, Moscú como París, Roma, etc. Atenas como Argel o Barcelona, Ámsterdam como Bruselas, Berna o Ginebra, etc. Fenómeno único: una nueva civilización reemplaza una vieja civilización: una nueva civilización no puede estar contenida en el vaso de una vieja. Equipo nuevo: material, social, ético, urbanístico. Todas las ciudades del mundo están enfermas; todas serán reconstruidas (como, por otra parte, lo han sido incansablemente en el curso de los siglos).





Todos los artículos de TECNNE se encuentran bajo la licencia Creative Comons

Buenos Aires, la ciudad destino de Sudamérica, está más enferma que ninguna. Justamente porque es de naturaleza fuerte y juvenil, ha sufrido en su crecimiento relámpago el asalto acelerado de los errores. Hoy es una de las grandes capitales del mundo. Un formidable destino le aguarda. En 1929, habiéndola conocido, la llamé: La Ciudad Sin Esperanzas. En la cual los hombres no podrían conservar ni aún la esperanza de días armoniosos y puros. A menos que, fuerte de su fuerza, Buenos Aires reaccione y actúe.

Que considere su mal como crisis de crecimiento. Que admita que una metamorfosis próxima transforme su destino: la metamorfosis es uno de los fenómenos naturales de crecimiento que lleva en sí la gran lección de urbanismo.

En 1929 dejé Buenos Aires con la certeza de que todo podría ser emprendido en pro de la salud de la ciudad; estaban reunidas en ellas las condiciones necesarias: primero la fuerza, luego la geografía, después la topografía y después la palanca irresistible de las posibles valorizaciones.

En 1937-38, dos arquitectos argentinos, J. Ferrari Hardoy y Juan Kurchan vinieron a París a pasar doce meses en nuestro taller. Y durante doce meses establecimos meticulosamente el Plan Director de la Ciudad de Buenos Aires, sobre la base de una rigurosa documentación…

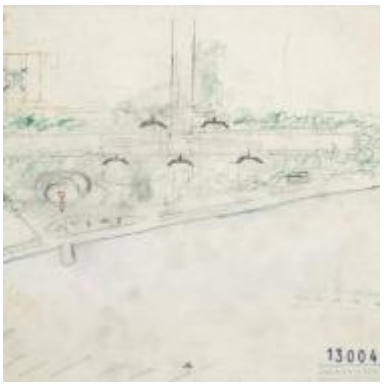
Se llama “Plan de Buenos Aires, 1940”.

Año dramático. Aquí (Europa) la guerra; allí (América) la construcción de la ciudad.

Es necesario confesarse de que si el mundo pasa por un estado de sanguinaria locura es porque los hombres no tienen dónde vivir: son desgraciados en sus casas. Cambian hoy a sangre y fuego sus tugurios por nuevos refugios. Allí está verdaderamente el fondo de la cuestión: conquistan con esta guerra de peripecias paradójicas el derecho a una felicidad suficiente.

París, 1° de febrero de 1940

Todos los artículos de TECNNE se encuentran bajo la licencia Creative Comons



**Artículo Publicado en La Arquitectura de Hoy, abril de 1947.*

.

Imágenes: ©FLC

.

Publicado en ***TECNNE*** ©Marcelo Gardinetti

Portal de Arquitectura, Urbanismo, Arte y Diseño

Cite: "Le Corbusier, Introducción al Plan Director para Buenos Aires, Tecnne." http://goo.gl/1AvL6

Todos los artículos de TECNNE se encuentran bajo la licencia Creative Comons

Todos los artículos de TECNNE se encuentran bajo la licencia Creative Comons