

Sexta conferencia.
Lunes, 14 octubre 1929.
"Amigos de la Ciudad".

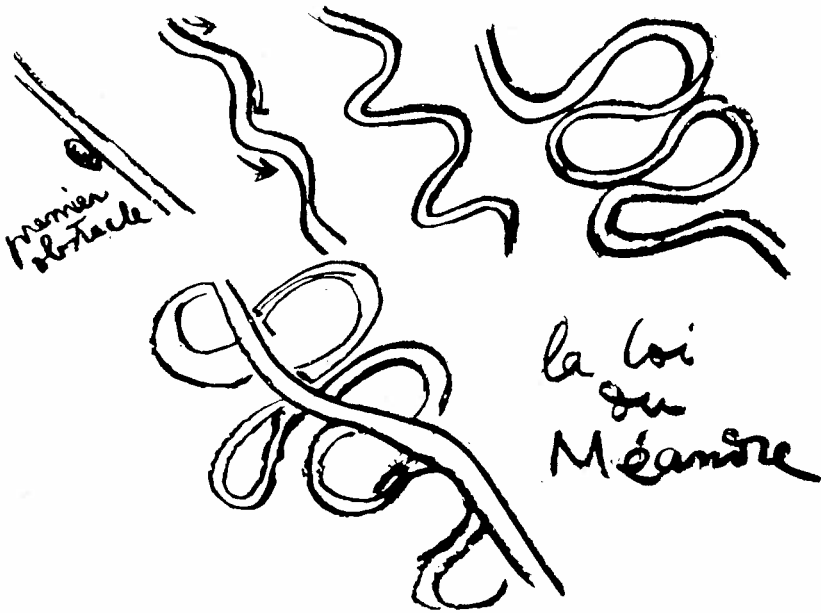
UN HOMBRE =
UNA CELULA
UNAS CELULAS =
LA CIUDAD

UNA CIUDAD CONTEMPORANEA
DE TRES MILLONES DE HABITANTES
BUENOS AIRES

¿ES UNA CIUDAD MODERNA?

Ha llegado el momento de exponer la "ley del meandro". Las grandes ciudades están en una situación inextricable. El maquinismo las ha precipitado en ella. La hora aguda de crisis se encuentra por doquier. Se proponen mil y una soluciones "*pequeñas*" que no harían otra cosa sino empeorarlo todo; por otra parte, la realización no se puede emprender porque costaría una suma fabulosa de dinero.

Sin embargo, el milagro puede sobrevenir. El mismo perturbador puede procurar la *continuación* del fenómeno y la solución: entonces todo obstáculo se disuelve y se diluye, y, en la flexibilidad aparece la solución, simple y eficaz. ¿Milagro? ¡Ni tan sólo eso! El perturbador, el maquinismo, nos dota con unos elementos constructores o reconструкторes. El absceso revienta, el camino va en línea recta. Es la lección del meandro, victoria sobre sí mismo, enseñanza reconfortante. Esta es la “*ley del meandro*”:



135

Dibujo un río (135). La finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea. Surge un incidente ínfimo, —las incidencias del espíritu: seguidamente, un pequeño codo de nada, apenas sensible. El agua es rechazada hacia la izquierda, invade la orilla; de ahí, por incidencia, es rechazada hacia la derecha. Entonces, la derecha desaparece. A la izquierda, a la derecha, siempre más profunda, el agua roe, ahonda, gasta; —cada vez más ampliada, la idea reconoce el campo. La derecha se ha convertido en sinuosa; la idea se ha llenado de incidencias. La sinuosidad se caracteriza, el meandro se dibuja; la idea se ha ramificado. Muy pronto, la solución se vuelve terriblemente compli-

cada, es una paradoja. La máquina funciona, pero es lenta y su mecanismo se ha vuelto delicado y molesto. El móvil es respetado: se va a la finalidad, pero ¡por qué camino!

Las vueltas del meandro hacen como unos ochos y esto es estúpido. De repente, en el momento más desesperante, ¡estas vueltas se tocan en el punto más ancho de las curvas! ¡Milagro! ¡El río corre recto! De este modo, la idea pura surge, ha aparecido la solución. Empieza una nueva etapa. La vida será buena y normal nuevamente... pero solamente por un período. No obstante, siguen pedazos de viejos meandros, inertes, desempleados, pantanosos, estancados; las malezas invaden las orillas. Hay unos organismos sociales, mentales, mecánicos que son parasitarios, anacrónicos y paralizantes.

De esta manera, la idea sigue la ley del meandro. Los momentos de lo “sencillo” son el desenlace de las crisis agudas y críticas de la complicación.

Las ciudades, las grandes ciudades del mundo se urbanizan sin doctrina. He definido ya el buen fundamento temporal de una doctrina (y con eso quiero decir un período suficiente, que puede ser de la duración de una generación, por ejemplo, o sea, veinte años). Saber dónde se va, porque se ha sabido de dónde se venía.

El urbanismo que se practica hoy es más bien estético, —de embellecimiento, de jardinería. Es jugar “a los castillos de arena” mientras la casa está ardiendo.

Substituyo la palabra *urbanismo* por el término *equipo*. Ya he substituido la palabra mobiliario por el de equipo. Tal obstinación demuestra bien que reclamamos pura y simplemente unas herramientas de trabajo, pues no queremos morirnos de hambre frente a los parterres de bordados del urbanismo estético.

No sabemos dónde ir porque no sabemos de dónde venimos. Tenemos necesidad de un diagnóstico y necesidad de una línea de conducta.

En el año 1922, he intentado una inspección en el análisis, hice un trabajo de laboratorio. Aislando mi microbio, observaba cómo se iba desarrollando. La biología de mi microbio apareció con una clari-

dad indiscutible. Adquisición de certidumbres; diagnóstico. Luego, por un esfuerzo de síntesis, separé unos principios fundamentales de urbanismo moderno. Fue nuestro gran stand de urbanismo del Salón de Otoño con el *diorama de una Ciudad Contemporánea de Tres Millones de Habitantes*.

En 1924-25, yo publiqué el libro *Urbanisme*, dentro de la colección "Esprit Nouveau", en el momento en que nuestra rotonda de urbanismo del "*Pabellón de l'Esprit Nouveau*", en la Exposición Internacional de las Artes Decorativas, aportaba los estudios analíticos de la célula de un hombre moderno, la aglomeración de esta célula en barrio de ciudad, repetía el primer diorama de 1922, sometía el *Plan "Voisin" de París*, acompañado de un vasto diorama mostrando a toda la ciudad con su nuevo *centro* de negocios. Después del análisis, después del diagnóstico, después del trabajo "en la luna", era, finalmente, una aplicación formal a un caso concreto: París. En el año 1928, el "Redressement Français" publicaba una proposición de programa de trabajo para una comisión de urbanismo, bajo el título: "*Hacia el París de la época maquinista*"*.

Tanta atención llevada al urbanismo parece que debe autorizarme a dirigirles la palabra sobre este tema palpitante: las ciudades contemporáneas.

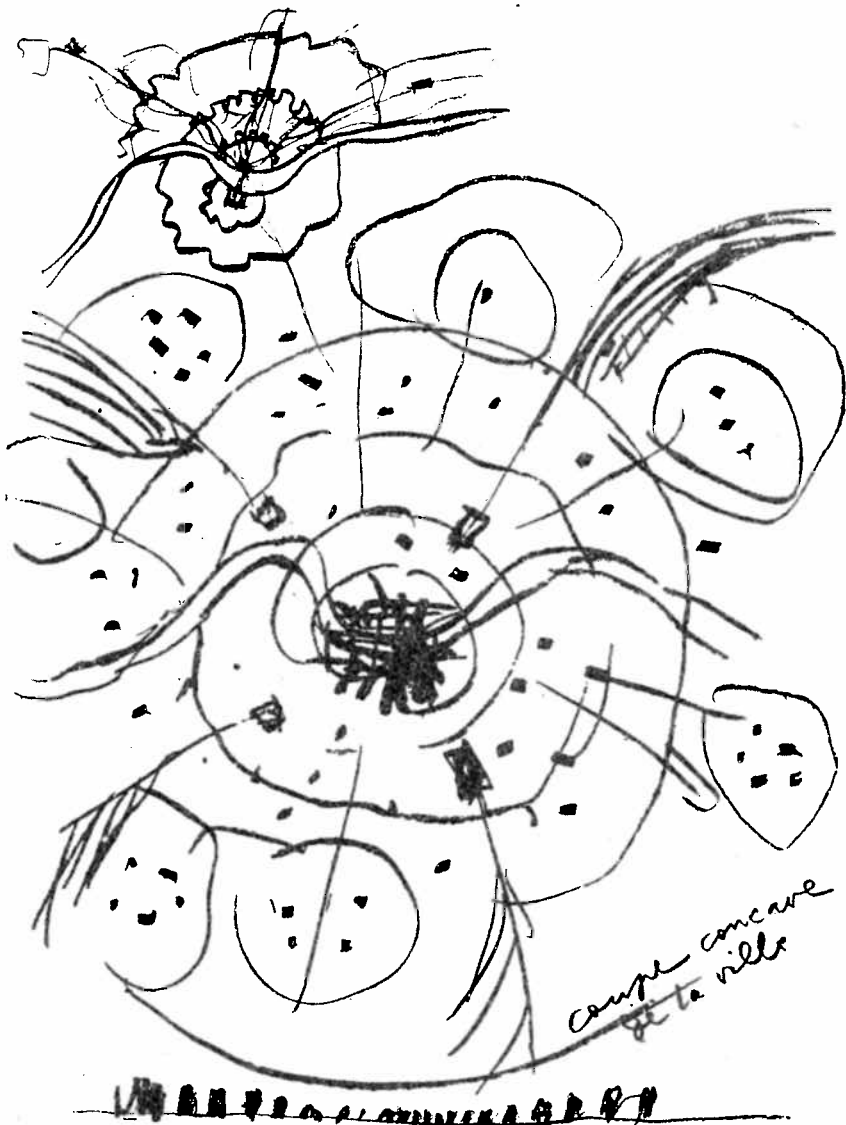
Alrededor de un río (136), con unos trazos de carboncillo concéntricos, les hago asistir a la fundación del primer caserío, del pueblo, de la ciudad y de su recinto fortificado, del arrabal con el segundo recinto, el tercer recinto, el cuarto, etc. Hemos pasado del tiempo de los Romanos, a los tiempos modernos. Y no nos hemos movido de nuestro centro.

Indico a la izquierda, a la derecha, al norte, al sur, tal o cual abadía fundada en pleno campo. El camino que la une con la ciudad ha permanecido a través de los siglos; ha quedado como una de las arterias esenciales de la ciudad. Este camino rural hoy ha sido elevado al rango de una gran arteria urbana!

Después, en el segundo dibujo, hago intervenir el ferrocarril, las estaciones. Y los suburbios y los grandes alrededores que el ferrocarril ha creado. El disco de la ciudad se ha hecho gigantesco (137).

* "Vers le Paris de l'époque machiniste", por L.C. "Au Redressement Français", 28, rue de Madrid, París.

136



137

*campo concave
de la villa*

138

Me pregunto ¿por qué este disco gigantesco se ha instituido? Siembro, en amarillo, polvo de hombres dispersado por todas partes; veo estos puntitos amarillos juntarse a los canales radiantes que bajan al corazón de la ciudad; todo este polvo amarillo se acumula allí durante el día. Por la tarde, retorna allá, a los suburbios y a los alrededores. Por consiguiente, observo que hay dos tiempos en las funciones de la ciudad: una concentración al centro; después, una dispersión hacia la periferia. Observo también que la *ciudad* es una rueda gigantesca, de la cual todos los órganos radiantes conducen al núcleo, desde los cuatro horizontes, de todo el contorno de la inmensa superficie dirigida por un *sistema radial*.

Si hago, debajo, la sección de la ciudad, observo que la tendencia de los siglos ha sido de ensanchar las calles y aumentar el cubo de las casas. Y si sintetizo esta tendencia con un esquema, dibujo un perfil de ciudad *que es cóncavo*: levantado en los bordes y aireado, deprimido en el centro y constreñido (138).

Intento leer más claro, todavía. Expreso el estado de hecho por un nuevo esquema: el círculo formado de anillos concéntricos cada vez más apretados está irrigado por ríos de circulación, que dibujo en azul y que son anchos en la periferia y estrechos en el centro. Me digo: *he aquí un estado característico de congestión* (139).

Clasifico históricamente con esta suscripción: *la edad del caballo, hasta 1850*.

Y en mi esquema, que yo repito, expreso: *la edad del ferrocarril*. He dibujado las estaciones (140).

¿Qué hacen las estaciones? Vierten multitudes en el corazón de la ciudad. *Vierten* multitudes. Sí, ya que el régimen de las velocidades históricas del hombre ha cambiado; ¡vean! Mi línea de velocidad parte de los tiempos más remotos: se desliza entre la velocidad del paso del hombre y la del caballo. La prehistoria, los Romanos, los Hunos, los Cruzados de Palestina, los ejércitos de la Guerra de los Treinta Años y las de Napoleón, han marchado a paso de hombre o de caballo. (¡Si un novelista hercúleo nos pudiese explicar esto!).

Hago un trazo de lectura vertical e inscribo: 1850. Después, en ochenta años, la curva sube prodigiosamente, gigantescamente. Escribo: ferrocarril, barcos, aviones, dirigibles, automóviles, telégrafo, T.S.F., teléfono (141).

Y dibujo nuevamente un disco igual: *estado de la ciudad*. Coloco las estaciones. Pero coloco en los alrededores unas fábricas de automóviles; mando a los automóviles a la ciudad, y escribo: *edad del auto* (142).

Procuro leer, siempre.

Un círculo; la tiza roja dibuja la materia que se precipita con rapidez en la ciudad (143). Llega de todos los lados. ¿Dónde? Al centro. El esquema es significativo. Debajo repito el esquema anterior de los *ríos de circulación*, de color azul (144). Con una llave enlace el estado de circulación al esquema anterior de congestión, el cual repito (145).

Intento sobreponer el rojo al azul y escribo, *convencido*, frente a la llave que une el estado de hecho (la circulación) al estado de las cosas existentes (la ciudad actual), y escribo: "IMPOSIBILIDAD = CRISIS".

Con un trazo horizontal, clasifico estos hechos existentes y dibujo la única verdad posible: un río azul de circulación cuya estrella es semejante a la estrella roja de la ola invasora (146). Y esta necesidad de descongestión lo expreso con estas circunferencias concéntricas que son extremadamente espaciadas en el centro y que pueden casi tocarse, en la periferia (147).

¡Eso es! He leído, comprendido y propuesto.

Entonces, en azul, dibujo la fisonomía de la ciudad contemporánea de la edad del automóvil (148), del avión y del ferrocarril: inmensas calles anchas en el centro. Potentes penetraciones en los hinterlands; calles menos fuertes en la periferia; luego, verdor. ¿Verdres? Sí, es decir, una zona de protección, una válvula hacia la extensión. Y después, a lo lejos, unas redes de circulación menuda.

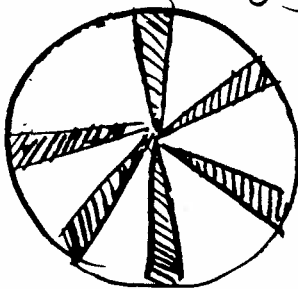
Pienso en el polvo de hombres amarillo de hace un momento. He dicho lo que estos hombres hacían: dos tiempos. Vienen de la periferia a trabajar en los negocios al centro de la ciudad; regresan a la periferia para descansar.

¿Me *atasco* en mis esquemas? Ya no tengo más sitio en el centro, entre mis inmensos ríos azules de circulación, para esta masa repentina de hombres amarillos. Tranquiliémonos: las técnicas modernas nos han enseñado a construir a doscientos metros de altura. *El centro de la ciudad tendrá doscientos metros de alto*. Así, pues, aumentaré formidablemente, al cuádruplo, hasta el décuplo, la densidad del centro de la ciudad y las distancias serán cuatro veces más cortas.

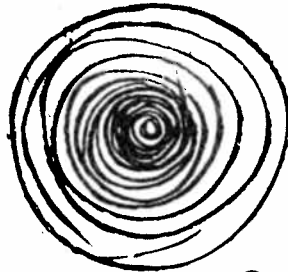
Ustedes dirán: ¡Qué carrera alocada por la rapidez, por la velocidad!

Pues sí, ya que los negocios estarán entre las manos de aquel que obre más rápidamente. Mediten bien sobre lo siguiente: cada mañana, a la hora de la Bolsa, los mercados del mundo se enfrentan; el precio del trabajo está fijado. Está fijado cada mañana. Debe ajustarse cada

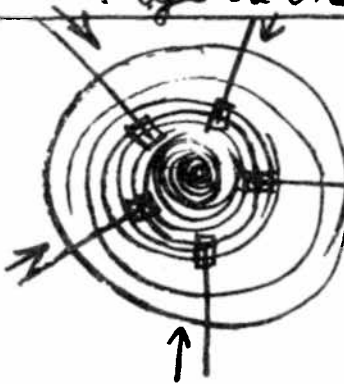
regime de mes



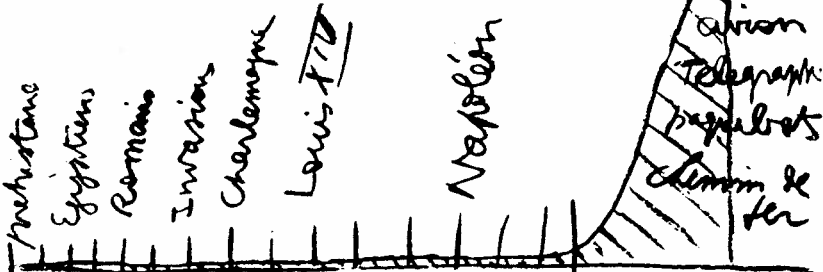
ou



l'age du cheval : jusque 1850

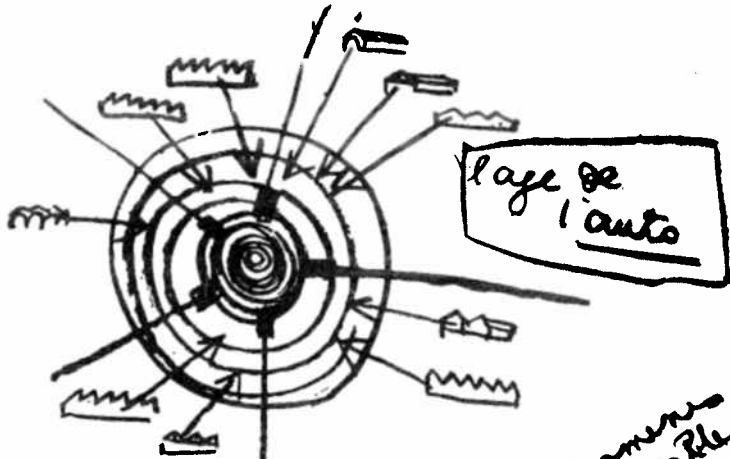


l'age du chemin de fer



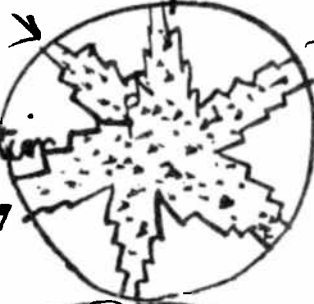
la vitesse 18/50

142



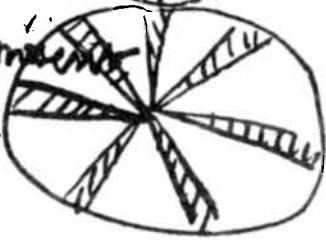
143

état
de la
circulation



144

état
des
rues



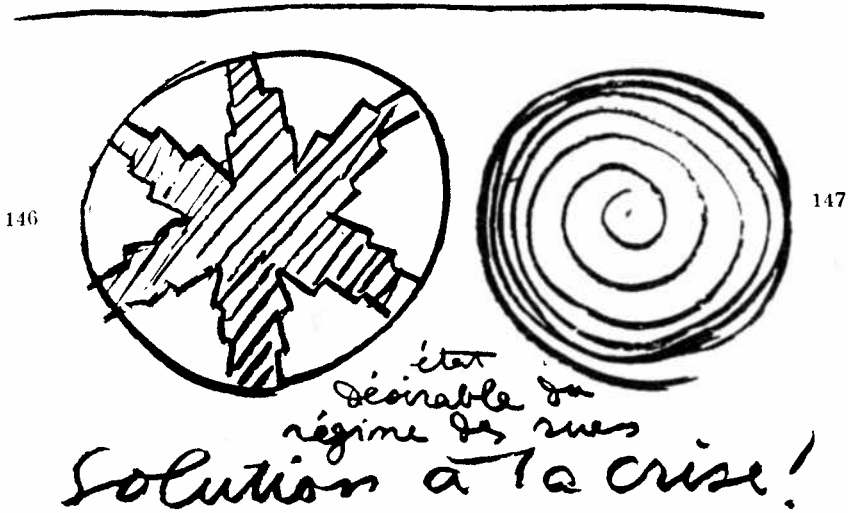
2 phénomènes
inconciliables
CRISE!

ou



145

día. Para ganar la partida —puesto que son mil queriendo arrancar el pedido—, para ganar la partida, repito, hay que ir lo más aprisa posible, a lo más preciso, a lo más directo, a lo más exacto. Hay que estar equipado para “jugar a los negocios”.



Aquel que esté bien equipado, ganará. La ciudad que está bien equipada ganará. El país que tenga una capital bien equipada, ganará.

Si la ciudad está mal equipada (151), (152), (153), verán, en el corazón de las provincias, al leñador pasear, las poleas que no giran y la tristeza en los hogares, con la pobreza y el desánimo.

Podrán ustedes objetar, también: ¿cómo puede ser que su diagnóstico se apoye sobre un régimen circular y radial y que su proposición se haga sobre un régimen rectangular, establecido sobre dos ejes perpendiculares?

Porque he abandonado el terreno del economista que recurre a unas figuras emblemáticas y me he reconvertido en arquitecto. La arquitectura está dirigida por el ángulo derecho. El peligro de la arquitectura está en el abandono de este terreno sólido y magnífico, para sufrir la derrota del ángulo agudo u obtuso: todo se convierte en fealdad, sujeción y prodigalidad.

Inmuebles de doscientos metros de altura, avenidas gigantescas. Hemos, pues, cambiado la *escala de la ciudad*.

Hagamos un retorno en la historia:

Aquí tenemos (149) las calles estrechas de la ciudad gótica, apretujada en sus murallas y sus islas de casas muy pequeñas; las islas se recortan a 20, 40, 50 metros.

He aquí, bajo Luis XIV una nueva disciplina. Acaba de aparecer la carroza. Primeramente, se rectifican las calles curvas. Se ensanchan las calles y se dibujan las islas de inmuebles mucho más grandes.

Llega Haussmann, el cual amplifica más la tendencia. Los patios se abren más todavía. Higiene, policía y dignidad urbana han hecho camino.

Recuerden ustedes mi curva prodigiosa de las velocidades, de la cual hemos hablado anteriormente. Dibujo unos rascacielos de 200 metros de altura, de 150 o 200 metros de lado y los levanto cada 400 metros. He aquí unos cruces de calles a buena distancia para los metros, los coches, los autobuses: un cruce de calles cada 400 metros.

Escribo (porque lo he calculado): superficie construida: 5%; disponible, libre: 95%.

Hago referencia a mi segunda conferencia: "las técnicas, etc."; se circula bajo los pilotes de las casas. Las calles no tienen nada que ver con las casas. Las casas están en el aire, en volúmenes que ocupan el espacio y captan nuestra vista; estos volúmenes están dispuestos en orden, según la fatalidad del ángulo derecho que es orden, tranquilidad y belleza: las calles serán lo que quieran ser, curvas o rectas. Son ríos, grandes ríos ramificados, según una aritmética exacta. Sus enlaces son unos enlaces de ríos que corren a sus anchas, unos enlaces vastos. El curso de los ríos no ha de estar jamás congestionado, ya que su anchura podría ser modificada en algunos sitios y de ello resultarían perturbaciones deplorables. Los barcos de nuestros ríos llenos de circulación —en esta circunstancia, los coches— han de atracar en *unos puertos*, en unas dársenas *exteriores*, a la izquierda y a la derecha. Hay sitio para establecer puertos y dársenas.

Y toda la ciudad será cubierta de verdor (154). Habrá aire y luz a profusión. *Nunca habrá patios, pues el patio es una cosa nefasta*. Los hombres que trabajan a plena luz trabajan mejor. Aquellos que ven

las cosas desde lo alto, a 100, a 150 o 200 metros, son más alegres que los que viven en agujeros y sólo ven una muralla de cárcel.

Si dibujo la sección de la ciudad moderna, esta sección no es cóncava; es convexa. Esto es cierto (150).

Por otra parte, con estos diversos esquemas, hay muchas certezas. Estas certezas hacen una doctrina. *Una doctrina de urbanismo*. ¿No hay ninguna doctrina de urbanismo, hoy? Pues es necesario que haya una doctrina.

Señoras y señores, apenas he enfocado mi tema. Es inmenso. Pero las otras conferencias vendrán a traer su luz. Basta con coser juntas las verdades adquiridas.

He escrito un libro respecto a este tema; he hecho muchos estudios técnicos precisos. No puedo volver a empezar, aquí, las demostraciones que ya tengo hechas. Pero puedo reunir todo ello en algunas ideas esenciales. Esto, que es fundamental:

El urbanismo es una cuestión de equipamiento, de utillaje. Quien dice utillaje, dice buen funcionamiento, rendimiento y eficiencia.

El urbanismo no es cuestión de estética más que sincrónicamente a una cuestión de organización biológica, de organización social, de organización financiera.

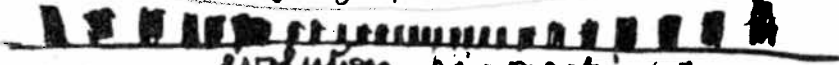
El urbanismo estético cuesta muy caro, acarrea gastos inmensos y es una carga terrible para el contribuyente. Está tanto más desplazado, o inconsciente, por cuanto no aporta ningún socorro a la vida de la ciudad. El urbanismo verdadero encuentra en las técnicas modernas los medios que pueden dar la solución a la crisis. Encuentra en los problemas económicos, que son su esencia, *su propio financiamiento*. Ya lo demostraré en otra ocasión. De este financiamiento automático resalta un beneficio financiero enorme que permite invertir los gastos de los cuales depende la tranquilidad social. Para que este financiamiento exista, surja, es necesaria una intervención de la autoridad suprema.

Otra vez demostraré cómo surge el financiamiento de la obra por la intervención de la autoridad. Fijaremos el lugar donde ha de intervenir la autoridad y veremos qué clase de autoridad ha de intervenir y cómo ha de hacerlo.

Todo lo que precedió a mis demostraciones viene a darnos su apoyo a la solución de la crisis de las ciudades. El problema bien planteado en su totalidad —en la célula y en la aglomeración de la

151

expression du motif actuel

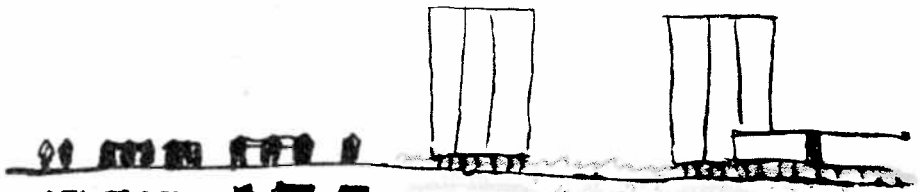


evolution pré-machiniste

quantité
de l'agglomération
30-50-80 km!!

152

149



époque
pré-machiniste

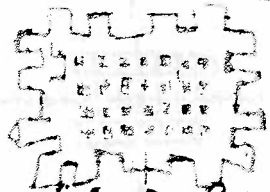


villes vertes

149
bis

schéma qui
resserre les villes

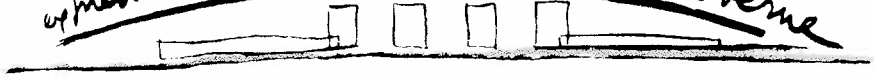
148



étendue de
ville

expression du motif de l'époque moderne

150



célula— y la llamada a los medios nuevos de la época maquinista, deshacen los terribles anillos del meandro, más exactamente, deshacen la sinuosidad de parte a parte y la vida puede recomenzar su largo curso. No hay ningún milagro. Hay solución, madurez, hay fructificación.

¿Qué papel vendrían a representar aquí unas ideas académicas o una sentimentalidad artificial?

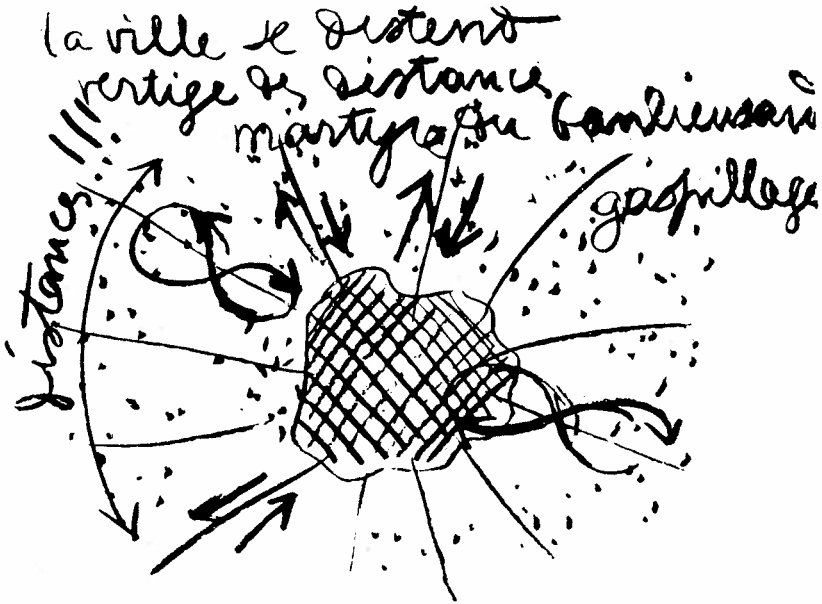
El urbanismo es un fenómeno sintético de composición *sobre el suelo y por encima del suelo*. Lo que ha hecho abortar numerosas soluciones, es que se ha pensado *en plano* y no sintéticamente *en extensión y en elevación*, es decir en suelo que ha de surcarse con todos los útiles de rapidez y en *cubos de construcción que han de llenarse de hombres* con las condiciones óptimas de salud y de alegría.

El *ruido* debe ser vencido. Una doctrina sana del urbanismo y una doctrina de la “máquina para habitar” rechazan el ruido.

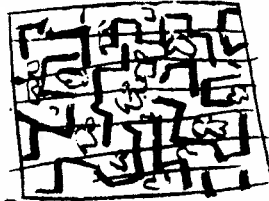
No nos imaginemos que nuestros oídos se van a acostumbrar al jaleo de la vida moderna. Por otra parte no hay jaleo sino allá donde la solución se ha alterado (mecánica o urbanamente). La tendencia de la bella mecánica no es hacia el ruido, sino que va hacia el silencio. Sufrimos del ruido, el ruido es cosa anormal, sus efectos son desastrosos. Pronto los millonarios ofrecerán a sus amigos *unas horas de silencio*. A menos que no triunfe el urbanismo moderno y que nos traiga la paz. Habrá alguna capital que aspirará a la alabanza porque se habrá vuelto silenciosa.

De todo lo que ya hemos dicho resulta que la ciudad moderna estará cubierta de árboles. Es una necesidad para los pulmones, es una ternura respecto de nuestros corazones, es el condimento mismo de la gran plástica geométrica introducida en la arquitectura contemporánea por el hierro y el cemento armado. Someto a los ministros de Instrucción Pública la siguiente idea: un decreto obligará a todos los niños de las escuelas primarias a que planten cada uno un árbol, en algún lugar de la ciudad o fuera de ella. Este árbol llevará el nombre del niño. El gasto será insignificante. *¡Pero se necesitarán trazados!* Y dentro de cincuenta o sesenta años, un acto de hermosa piedad conducirá a estos hombres y a estas mujeres, ya viejos, al pie de su gran árbol, el cual habrá cumplido su inmensa ramificación.— Esto es solamente una pequeña idea, de paso para demostrar lo mucho que juzgo indispensable, para nuestro cuerpo y para nuestros corazones, la naturaleza, de la cual ya no podemos prescindir —la naturaleza en el corazón de nuestras ciudades inhumanas.

153



La ville doit se réserver
par la valorisation de son sol



adaptation des services communs
à la vie moderne

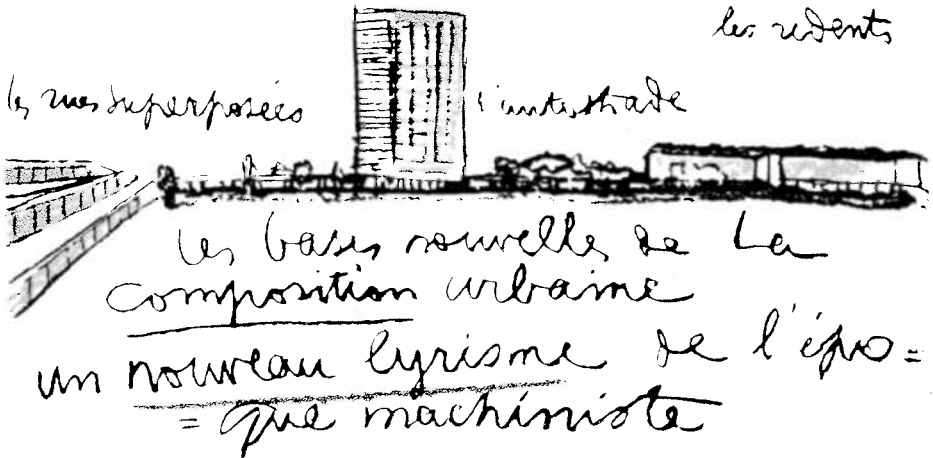
La ville peut devenir
UNE VILLE VERTE

154



la VILLE VERTE

les gratte ciel de verre



les rues superposées

l'interstade

les résidents

les bases nouvelles de la
composition urbaine

un nouveau lyrisme de l'épro =
= que machiniste

Termino por el enunciado de los *elementos plásticos* del urbanismo y de sus *elementos poéticos*.

Primeramente, en plano: los espacios diversificados (149 bis).

Después, en elevación (155), esto que dibujo: primero, el suelo, cubierto de verdor; los ríos de circulación pasan a través y los puertos de estacionamiento están rodeados de árboles.

Y vean como corre, hasta perderse de vista, una autopista sobre sus pilotes.

Dominando los árboles, o corriendo en medio de sus frondosidades, entre hojas y céspedes, hay las calles "elevadas", construcciones con dos o tres graderías, donde se encuentran los cafés, las tiendas y los paseos.

Aquí, los amplios inmuebles de habitación con servicios comunes, sin patios y abiertos sobre unos parques.

Vean los rascacielos, todos de cristal, brillando en la atmósfera.

Pero seguimos siendo hombres, unos hombres de siempre, con nuestros ojos a 1,70 metros por encima del suelo. He aquí el auténtico espectáculo de lo intenso, de la ardiente ciudad moderna: una sinfonía de verdor, de follaje, de ramajes y de céspedes y esplendor de diamantes a través de la arboleda. ¡Sinfonía! Vean con qué lirismo el progreso nos ha animado, y de qué herramientas las técnicas modernas nos ha dotado. ¡Jamás se ha visto cosa igual! Ah, no, pues una época nueva ha empezado, animada con un espíritu nuevo (156).