

Viaje al occidente austral.

Dr. Arq. Eduardo Maestriperi

"Un 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"

Le Corbusier, Precisiones

"Hoy, en cambio, se trata del ojo del aeroplano, de la mentalidad que nos ha proporcionado la vista aérea; de ese ojo que ahora mira con alarma los lugares en los que habitamos, las ciudades donde nos ha tocado vivir"

Le Corbusier, Aircraft

"He respirado fuerte aquí y siento por ello un influencia considerable sobre mis concepciones arquitectónicas"

Le Corbusier, carta a su madre a bordo del Giulio Cesare

Resulta notable la trascendencia que adquieren los viajes en la transformación intelectual y emocional de las personas. No hay nada más fascinante que la experiencia del viaje: descubrir, explorar, conocer culturas urbanas diferentes, confrontar con nuestras propias vivencias y cosmovisiones; interpretar y proponer. Las travesías se convierten en viajes de iniciación y transformación. Modifica al viajero y también a quien intima y conoce al visitante. El Río de la Plata, las planicies paulistas o la Bahía de Guanabara, ciudades y territorios del Nuevo Mundo, conocieron estas prácticas de confrontación de vivencias entre viajeros cosmopolitas y pobladores americanos. En Buenos Aires, Montevideo, San Pablo o Río, nuestra cultura urbana latinoamericana se construía en el encuentro entre la experiencia constructiva secular y la mirada, los instrumentos y las cosmovisiones ajenas. Entre los viajeros ecuménicos, Le Corbusier pasó por aquellas ciudades como uno de los primeros intérpretes modernos del territorio rioplatense y sudamericano que, desde la mediación de su mirada ilustrada, exploró entre nosotros sugestivas y novedosas visiones urbanas. El viaje sudamericano, —al occidente austral— como antes lo había sido su viaje a oriente puede ser caracterizado como un nuevo viaje de iniciación. Las propuestas gestadas en la novedad de la experiencia del espacio americano fueron un dispositivo de persuasión, un eficaz montaje de ideas desarrolladas y cristalizadas en el Viejo Mundo que, confrontadas y engarzadas en el paisaje de Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río se transformaron en el motor de nuevas intuiciones, visiones y aplicaciones urbanas y arquitectónicas. El inmenso territorio americano, su gran escala y exuberancia modificaron su forma de pensar y hacer ciudad. La mirada transformada como instrumento de sentido alimentó una nueva comprensión del territorio. El activismo urbano del Plan Voisin fue mutando progresivamente entre las propuestas de Buenos Aires y Río. La plataforma que sobre la pampa líquida elevaba al rascacielos cartesiano, se transformó frente a la potencia del paisaje rioplatense, para desplegarse como peso y sustancia en la tectónica del encuentro con el horizonte pampeano. De la mirada contemplativa orientada al proyecto surgieron en Le Corbusier nuevos conceptos y preceptos, —como *la ley del meandro, la acústica plástica, la horizontal insigne, el suelo artificial, el espacio inefable*—, utilidades y materiales de proyecto comprendidos en el espacio americano.

Los originales conceptos no eran sólo aplicaciones utilitarias de una idea, comprendida primero en sí misma y empleada luego por Le Corbusier en su laboratorio americano. La aplicación es también la primera verdadera comprensión de la cualidad que cada ciudad o territorio dado es y representa para nosotros. La comprensión es una forma de afecto, conocimiento y apropiación del mundo que nos rodea; una plataforma sobre la que podemos construir nuevos conceptos y preceptos para interpretar

cualitativamente al mundo como paisaje. Husserl dirá que “*la apertura del mundo lo es a título de horizonte, de un horizonte que no ha sido completamente concebido, completamente traído a la representación, pero que ya está formado de manera implícita*”ⁱ. El paisaje está formado en la interpretación, en las miradas y en las percepciones que transfieren sentido en los a priori del pensamiento: “*Rien n’est transmissible que la pensée*”, dirá Le Corbusier.

El viaje al occidente austral de Le Corbusier y su posterior testimonio, *Precisiones*, fue una ventaja relativa para la sociedad sudamericana que lo recibió de manera dispar y con consecuencias inmediatas diferentes; la prematura apatía rioplatense, —particularmente porteña— contrastará con el desempeño posterior de la vanguardia brasileña. “*Ma présence à Buenos Aires? Pour quoi faire? Encore des conférences, j’en ai donné dix en 1929, c’est déjà chose faite...*” responderá Le Corbusier a una invitación de Victoria Ocampo. (7-08-1938) La respuesta contrasta con *Precisiones* fue durante mucho tiempo una pertenencia intelectual, un legado proyectual casi exclusivo, que disfrutaron sus discípulos sudamericanos y, como las experiencias del viaje sudamericano, fue incorporado tardíamente por la crítica para la comprensión de sus ideas urbanas y arquitectónicas.

El libro *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo* fue editado por primera vez en francés en 1930ⁱⁱ. Una de las primeras reseñas a *Precisiones* fue escrita por Alberto Prebisch y publicada en la revista *Sur* en 1931. Treinta años después fue reeditado con un prefacio a la reimpresión escrito por Le Corbusier y fechado en París el 4 de junio. La edición castellana debió esperar hasta 1978, respetando la reedición francesa de 1960 y, sorprendentemente la versión en inglésⁱⁱⁱ apareció recién en 1991^{iv}. Otro libro conocido como *Aircraft* tuvo una trayectoria parecida, Le Corbusier lo publicó a los pocos años de regresar de sus nuevos viajes al Nuevo Mundo, para entonces había conocido también New York. Las versiones en inglés y francés^v se publicaron en 1935, la versión castellana es relativamente reciente, data de 2003^{vi}. El título prefigura su contenido y se vincula con sus primeros vuelos en avión y la fascinación que ejerció sobre él la visión aérea.

Precisiones y *Aircraft* se entrecruzan como relatos. Cinco años separan a uno y otro escrito, pero están vinculados en algunas de sus motivaciones más allá del propósito que les dio sentido. *Precisiones*, es una refinada *manipulación* montada por Le Corbusier, destinada a seducir a las elites sudamericanas, en especial a la argentina. En el transcurso del viaje, Le Corbusier realizó varios vuelos, sobrevolando los vastos territorios sudamericanos. Ciudades argentinas, paraguayas, uruguayas y brasileñas serán capturadas por sus ávidos ojos produciendo en Le Corbusier efectos insospechados, como la fascinación por la desmesura sudamericana y la revelación de la visión aérea. En repetidas oportunidades recordará en varios de los pasajes de *Precisiones* cuánto lo cambiaron y transformaron esos vuelos. Si en *L’Esprit Nouveau* utilizó con oportuna impaciencia la frase “*¡Ojos que no ven...!*” ilustrando sus artículos con fotos de barcos de vapor, automóviles y aviones que exaltaban la belleza plástica de un mundo mecánico; en Sudamérica sobrevolando *exóticos* territorios nunca vistos, encontrará la razón de ser de esas máquinas volantes. Desde la carlinga de estos aviones tuvo la inesperada oportunidad de afirmar la utilidad de la belleza de la máquina descubriendo las *ciudades* y *paisajes* sudamericanos. Si uno se deja llevar por las páginas

de *Aircraft* quedará subyugado y fascinado por la exaltación estética de la técnica. Las ilustraciones se suceden presentando al avión como artefacto pacífico o guerrero. El avión como instrumento para la guerra o como herramienta de paz que permite interpretar ciudades y paisajes: *“La contemplación de la tierra desde lo alto conduce a la meditación”*^{vii}. En una de las últimas páginas del libro, Le Corbusier incorpora dos dibujos que explican su reflexión sobre una fotografía de Río de Janeiro: *“Dos esbozos realizados durante un vuelo en 1929, en el momento en que la idea de un vasto programa de urbanismo orgánico acudió a mí como una revelación”*^{viii}. La foto y los dibujos remiten a las ilustraciones de Montevideo, San Pablo y Río para el *Corolario brasileño*, punto culminante de sus revelaciones sudamericanas. Aquel viaje fue para Le Corbusier como una iniciación, en la que se fueron sucediendo una serie de manifestaciones que transformaron un espíritu curioso y predispuesto al descubrimiento de nuevas formas de pensar la ciudad y el territorio.

En el *Prólogo americano*, a bordo del Lutetia y a punto de regresar al Viejo Mundo, Le Corbusier recordó su primer viaje en avión desde Buenos Aires a Asunción, invitado por la Compañía Sud-Americana de Navegación Aérea. Aquel viaje inaugural, a bordo de un avión Latécoère, conducido por el *“impertérrito y sonriente”* Vicente Almandos Almonacid, —el cóndor riojano— resultó trascendente en su vida y, sus observaciones sobre los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay le revelaron lo que él llamó la ley del meandro.

“Desde el avión, he visto unos espectáculos que podrían calificarse de cósmicos. (...) De Buenos Aires hemos atravesado el delta del Paraná, uno de los más grandes ríos del mundo. (...) Desde el avión, este delta evoca, pero de manera gigantesca, los grabados italianos o franceses del renacimiento, ilustrando los tratados sobre el arte de los jardines. Después se sobrevuela el río Uruguay; lo hemos seguido durante horas. Finalmente el río Paraguay, que aquí es ya el final de su curso, en su confluencia con el Paraná, y que sube indefinidamente hacia el norte, en la selva virgen de Brasil, hasta muy cerca del Amazonas”^{ix}.

Le Corbusier al contemplar el discurrir del río Paraná observó su forma de oscilar, vio como serpenteaba su cauce atravesando las provincias argentinas hasta su encuentro con el río Paraguay mencionando como su cauce sube indefinidamente hacia el norte, en la selva virgen del Brasil, hasta muy cerca del Amazonas para después interpretar aquel paisaje: *“El curso de estos ríos, en estas tierras que no tienen límites y son completamente llanas, desarrolla apaciblemente la implacable consecuencia de la física...”*^x. ¿Qué es lo que incita al agua a formar estas curiosas curvas y bucles?, se pregunta Le Corbusier. Los esfuerzos del agua por encerrarse en un círculo resultan infructuosos, pues de ninguna manera podría el agua fluir de nuevo río arriba en dirección al punto de partida. Ya desde su nacimiento, sus movimientos circulares se verán influenciados por el empuje gravitatorio del plano inclinado de la cuenca que arrastra el agua hacia su lejano encuentro con el Río de la Plata oscilando de un lado a otro: *“...es la ley de la línea de mayor pendiente y después, si todo se hace llano, es el teorema conmovedor del meandro”*. El ritmo de un meandro es específico del curso de agua que lo describe. Un cauce ancho dará origen a oscilaciones amplias, mientras que uno estrecho oscilará más rápido y originará meandros más pequeños, apenas imperceptibles. En el pasaje mencionado, Le Corbusier se sorprende al encontrar semejanzas entre las habilidades del río y el ingenio del hombre para superar las resistencias y dificultades que encuentran a su paso: *“Y digo teorema por cuanto el meandro que resulta de la erosión, es un fenómeno de desarrollo cíclico, totalmente semejante al pensamiento creador, de la invención humana”*^{xi}. A quinientos o mil metros

de altura la visión desde el avión es la más tranquila, la más regular, la más precisa que pueda desearse: río y paisaje se acompañan armoniosamente y la vegetación los entreteje y vincula en un todo viviente: *“he bautizado este fenómeno la ley del meandro”*^{xii}. Y en otro párrafo Le Corbusier vuelve a ubicarnos en el espacio geográfico rioplatense desde donde ha iniciado su aventura:

“La Aventura: el Río de la Plata a quinientos metros por debajo es rojizo por sus barrizales; es ilimitado en los cuatro horizontes. Nos encontramos doce en la carlinga; el cielo argentino es nuestro alrededor. El plano del ala es paralelo al del agua; el borde del ala se pone sobre el agua del horizonte. Todo son materiales nuevos; nácar, el ala de aluminio, el agua rosa, el cielo transparente; las líneas son rectas; los planos son horizontales. La sensación en todos lados es lisa. El vuelo es regular, continuo, completo. ¿Arquitectura? Pero si es en todo esto que se ve y se siente, ahí reside toda la moral de la arquitectura: real, puro, ordenado, órganos... y aventura”^{xiii}.

Nadie se asombrará de la importancia dada en los comienzos del siglo veinte a las primeras manifestaciones de la aviación. Estas manifestaciones, vistas por un espectador privilegiado como Le Corbusier, quedaron registradas en su memoria como acontecimientos extraordinarios que revolucionaron la vida de las personas. Así lo recordó *en Sur les 4 routes* al referirse a un episodio de su vida de estudiante cuando oyó *“un ruido que llenó todo el cielo de la ciudad”*, era el conde Lambert que sobrevolaba París a trescientos metros de altura, sobre la torre Eiffel: *“En aquella primavera de 1909, los hombres capturaron la quimera y la llevaron sobre la ciudad”*^{xiv}. Precediendo esa anécdota en otro párrafo sugirió que gracias al avión el urbanismo tomaría conciencia de *“la urgencia y la inmensidad de su tarea”* para explicar que *“El avión nos ha dotado de la vista de pájaro”*. No era esa la primera vez que Le Corbusier señalaba la importancia del avión y su relación con el urbanismo. El *corolario brasileño* coincide en el libro con la última escala del viaje sudamericano y Río de Janeiro fue la oportunidad concreta de sintetizar las experiencias del viaje: *“Cuando llegué a Río, hace dos meses y medio, pensé: ¡Urbanizar aquí es lo mismo que llenar el tonel de las Danaides!”*^{xv}. Todo sería absorbido por este paisaje violento y sublime. Si Río dificulta cualquier acción humana por la omnipotencia y omnipresencia del paisaje, Buenos Aires en apariencia, desalienta cualquier intervención:

“Y en Buenos Aires frente a la aridez total, la ausencia de todo, esa nada que hacía un agujero de un espacio inmenso que sólo podría tropezar, según parecía, en la Cordillera de los Andes, esto, pensaba yo, está hecho para suscitar el trabajo del hombre, para sublimizar sus concepciones, para exaltar su valor, para provocar actos creadores, (...). Sobre esta nada, ¡intentar levantar la ciudad del siglo veinte! ¡Y tanto peor para Río!”^{xvi}.

En Río, como en Buenos Aires, la aguda mirada de Le Corbusier interpretó novedosamente las relaciones entre naturaleza y cultura, En Río, todo es presencia, pero sin embargo, Le Corbusier también actúa, propone formas, a las que enmarca desde una posición privilegiada y, que de ahora en más, lo serán imaginativamente para cualquier espectador de sus dibujos.

“Pero, en el mar, frente a Río, he vuelto a tomar mi cuaderno de dibujo; he dibujado los montes, la futura autopista y el gran cinturón arquitectural que la soporta; y vuestros picos, vuestro Pão de Açúcar, vuestro Corcovado, vuestro Gavêa y vuestro Gigante Tendido, quedaban exaltados por esta impecable horizontal. Los barcos que pasaban, magníficos inmuebles móviles de los tiempos modernos, encontraban allí suspendidos en el espacio encima de la ciudad, una respuesta, un eco, una réplica. Todo el lugar entero se ponía a hablar de arquitectura. Este discurso era un poema de geometría humana y de inmensa fantasía natural. El ojo veía algo, dos cosas: la naturaleza y el producto del trabajo del hombre. La ciudad se anunciaba por una línea, la cual ella sola, es capaz de cantar con el capricho vehemente de los montes: la horizontal”^{xvii}.

En estas acciones *en la naturaleza y con la naturaleza*, Le Corbusier reconoce cualidades tanto a la exuberancia tropical de la naturaleza carioca como a la aparentemente anodina pero sugestiva

naturaleza rioplatense. En una carta dirigida a su amigo Elie Faure, un historiador del arte, Le Corbusier vuelve a señalar estos contrastes entre su forma de actuar en Buenos Aires y Río:

“Votre réaction sur mes gratte-ciel de Buenos Aires ‘pure création de l’esprit’ est motivée par une mauvaise rédaction de ma part. Voici: A Buenos Ayres j’arrive: on ne voit rien. Entendons nous: le voyageur de Rio, voit la nature, exuberante: hautes montagnes, golfes, navires: le champ visuel rempli à 100%. A Buenos Ayres: zero, ou plus exactement une ligne un plan horizontal vu par la tranche. C’est à ce titre que le spectacle n’est pas apprêté et non pas la nature. Mauvaise rédaction. Et, pure création de l’esprit, le gratte-ciel vont permettre de découvrir les spectacles naturels sublimes qui se déploient sur le plan horizontal. Il s’agit en fait, d’aménager pour nous des événements naturels mal saisissables sans cela”^{xviii}.

En Buenos Aires, a la *horizontal insigne* del encuentro entre pampa y océano, Le Corbusier opone “la vertical de un bloque inmenso alzado por el hombre, en el agua del río y de pie en el cielo de la Argentina”. En Río la ciudad se anunciará por una línea, y la horizontal contrastará “con el capricho vehemente de los montes”. Le Corbusier enmarca una y otra vez el paisaje prefigurando nuevas formas de proyectar *en* la naturaleza y *con* la naturaleza. Se desplaza *desde la forma al paisaje*. La tendencia del racionalismo a igualar visión con conocimiento y razón, es un rasgo característico de la modernidad. Arquitectónicamente la idea del paisaje es la expresión más significativa de reunir imagen visual y mundo material y es en gran medida resultado de ese proceso. Se ha considerado al paisaje como un área de tierra visible para el ojo humano desde una posición estratégica. Esta posición puede ser un sitio elevado, una colina o una torre desde la cual se puede disfrutar el panorama, o también esta posición podría estar proporcionada o mejorada por una máquina como el avión. Los bocetos de Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro serán predominantemente visuales, distantes y objetivos. Subyugado por la visión aérea procurará imágenes persuasivas, atemporales y de impacto inmediato. Le Corbusier vislumbró Buenos Aires desde el puente o la cubierta de un trasatlántico y desde la carlinga de un avión. A Río también llegó por mar, a la bahía de Guanabara, pero su mayor deslumbramiento se produjo desde el aire. Montevideo, San Pablo y Río tendrán sus mejores dibujos desde el avión. Buenos Aires quedará enmarcada desde el río. En cualquiera de estos casos, la ubicación sirve para separar físicamente al espectador del espacio geográfico contemplado. Y, como denota el término posición estratégica, el paisaje establece una relación de dominio y subordinación entre el espectador y el objeto de visión que están emplazados en distintos lugares. La posición estratégica privilegia al espectador del paisaje a la hora de seleccionar, componer y poner un marco a lo que ve. El espectador ejerce un poder imaginativo al convertir el espacio material en paisaje. En Buenos Aires: “...frente a la aridez total, (y) la ausencia de todo”, Le Corbusier, sobre la nada, transforma con arquitectura —pura creación del espíritu— el espacio material de la ciudad. Una nueva visión y un nuevo *paisaje* de la ciudad junto al río inmóvil.

En su novena conferencia en Buenos Aires, el viernes 18 de octubre de 1929, en los “Amigos de las Artes”, Le Corbusier comenzó la seducción del auditorio porteño recordando su visión nocturna de la ciudad desde la cubierta del buque:

“De pronto, más allá de las primeras balizas iluminadas, 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, esa fenomenal línea de luz empezando a la derecha hasta el infinito y huyendo a la izquierda hacia el infinito, a ras del agua. Nada más, salvo, en el centro de la línea de las luces, la crepitación de un fuego eléctrico que expresa el corazón de la ciudad. ¡Esto todo!, Buenos Aires no es pintoresca ni variada. Simple encuentro de la Pampa y del océano, una línea iluminando la noche de un extremo a otro”^{xix}.

Aquella noche, recordó el estuario rioplatense que lo confundió y perturbó profundamente, llamándolo mar y océano, sin embargo, la evocación poética no dejará de ocultar su extrañamiento geográfico: *“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!”^{xx}*. Le Corbusier comenzó la seducción plasmando en dibujos sus primeras intuiciones. Valorizando y humanizando la infinitud pampeana otorgará un nuevo sentido al sitio. Con sus dibujos construirá un nuevo paisaje rioplatense, nos incitará a transmutar naturaleza en cultura:

“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, donde la naturaleza no ha llevado nada. Es el vacío. Pero no, la naturaleza ha aportado este encuentro de la Pampa y el océano, en una línea infinita y llana. El hombre está aquí para actuar, para manifestarse. Entonces, Buenos Aires pura creación humana, pura creación del espíritu, block inmenso elevado 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 invitación al viaje!”^{xxi}.

Le Corbusier, embriagado de América, recreará ante sus perplejos anfitriones porteños su pequeña utopía europea. En una hoja de papel azul, presentó con trazos de pastel color amarillo sus cinco rascacielos de doscientos metros de altura, bajo la constelación austral de la Cruz del Sur:

“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 al 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”^{xxii}.

La habilidad artística de Le Corbusier le permitió construir una poderosa imagen visual y táctil de Buenos Aires, un *paisaje* inédito en el cual el horizonte es la marca territorial dominante. La construcción visual, —el sugestivo encuentro frontal de Buenos Aires desde el río— está contrarrestado por la materialidad y el peso de la pampa. Le Corbusier ubica el punto de vista en el infinito destruyendo la ilusión de profundidad de la perspectiva clásica. El efecto de la representación convencional se anula y el punto de fuga se transforma en una poderosa línea donde la prefiguración arquitectónica queda integrada y fundida en el horizonte. *“No más que el cielo y la tierra, el horizonte es una colección de cosas que se mantienen unidas, o una posibilidad lógica de concepción...”* señalará Merleau-Ponty^{xxiii}. Entre el vértigo horizontal de la pampa y la inmensidad del cielo la *“horizontal insigne”* encuentra en su extensión toda su fuerza y domina el dibujo hasta ser la protagonista del nuevo paisaje rioplatense. Con esta actitud mediadora y propositiva entre naturaleza y cultura, la arquitectura, contribuirá a descubrir el espectáculo de la naturaleza sublime del encuentro entre pampa y océano. En Buenos Aires, frente al espectáculo del plano horizontal, lo vertical fija el sentido de lo horizontal. Lo uno vive a causa de lo otro. Le Corbusier se anticipará a los cambios que se producirán décadas más tarde en relación a las tecnologías de la visión, la identidad social del lugar y la representación del paisaje.

Post scriptum

En la mañana del jueves 14 de noviembre de 1929 Le Corbusier esperaba ansioso desde la noche anterior la partida del Giulio Cesare rumbo a Montevideo: *“Esta noche, ya percibo el regreso. Siempre existe un desgarró al abandonar algo”*. El barco inmóvil y retenido en el inmenso estuario lo indujo a dejar en unas cartas escritas a bordo sus impresiones y anhelos: *“Me llevo un gran recuerdo de Buenos Aires. Es un lugar de grandes acontecimientos futuros”*^{xxiv}. Si el viaje a oriente fue una peregrinación a las fuentes de la cultura, el viaje al occidente austral intentaba explorar el futuro. Desde el puente de mando de un buque o desde la carlinga de un avión, Le Corbusier procuró persuadir a sus anfitriones trasatlánticos. Las conferencias, los encuentros y eventos sociales, los viajes reconociendo ciudades y territorios vírgenes, fueron los escenarios desde donde intentó construir puentes al Nuevo Mundo^{xxv}. Las promesas de sus nuevos amigos y contactos porteños González Garraño, Güiraldes, Victoria Ocampo, Enrique Bullrich, Dagnino Pastore, Julio Rinaldini y Antonio Vilar^{xxvi}, alimentaron las perspectivas de concretar grandes planes. Antes de partir había dispuesto una sociedad con Antonio Vilar para llevar adelante diferentes proyectos como la urbanización de Buenos Aires, un hotel de Mar del Plata, proyectos urbanísticos en *“las provincias”*, una obra en Miramar, *“construcciones en el viejo hipódromo”* y sobre la Av. Alvear y diferentes propuestas para Victoria Ocampo (un pequeño rascacielos en Palermo y un conjunto de viviendas en San Isidro): *“Hubiera deseado referirme en forma mas concreta a todos los asuntos que hemos tratado en nuestras entrevistas, pero he ido postergando ésta carta por falta de tiempo y ahora está por salir su buque”*^{xxvii} le escribirá Vilar en una carta, en la que acuerda también, la creación de una organización que se llamaría *“Les Grands Travaux de Buenos Ayres. Urbanisation et architecture”*^{xxviii}. *“He aprendido mucho a su lado en este corto tiempo —concluye Vilar— y si las cosas se resuelven como espero, no he de olvidar ésta deuda que contraigo con usted por lo que me ha enseñado”*. La ilusión proyectual, compartida por ambos, se extenderá durante varios años y Le Corbusier tratará infructuosamente de concretar *“Les Grands Travaux de Buenos Ayres”*^{xxix}. A bordo del Giulio Cesare alejándose de Buenos Aires afirmará: *“Haré los planos del Gran Buenos Aires. Es el problema de urbanismo más bello y puro que existe”* y concluirá su carta con un reconocimiento: *“He respirado fuerte aquí y siento por ello una influencia considerable sobre mis concepciones arquitectónicas”*^{xxx}.

ⁱ LE CORBUSIER, *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris, Les Editions G Cres Et Cie, 1930.

ⁱⁱ HUSSERL, Edmund, *La tierra no se mueve*. Madrid, Editorial Complutense, 2006.

ⁱⁱⁱ LE CORBUSIER, *Precisions, On the Present State of Architecture and City Planning*, Cambridge, Mass., The MIT Press, 1991.

^{iv} LE CORBUSIER, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo*, Barcelona, Poseidon, 1978

^v LE CORBUSIER, *Aircraft*, The Studio Publications, London, 1935.

^{vi} LE CORBUSIER, *Aircraft*, Abada Editores, Madrid, 2003.

^{vii} Ídem, p. 113

^{viii} Ídem, p. 112

^{ix} LE CORBUSIER, *Precisiones*, p. 20

^x Ídem.

^{xi} Ibídem.

^{xii} LE CORBUSIER, ob. cit. p. 21

^{xiii} Ídem, p. 34

- ^{xiv} LE CORBUSIER, *Sur les quatre routes*, Gallimard, Paris, 1941. Primera edición en castellano: *Por las cuatro rutas*, Barcelona, G. Gili, 1972, p. 99.
- ^{xv} LE CORBUSIER, ob. cit., p. 269
- ^{xvi} Ídem.
- ^{xvii} Ibídem, p. 270.
- ^{xviii} JENGER, Jean, *Le Corbusier. Choix de Lettres*, Birkhäuser, Basel, 2003, p. 83.
- ^{xix} LE CORBUSIER, *Precisiones*, p. 224
- ^{xx} Ob. cit., p. 225
- ^{xxi} Ob. cit., p. 227
- ^{xxii} Ob. cit., p. 230
- ^{xxiii} MELEAU PONTY, M. Lo visible y lo invisible, seguido de notas de trabajo, Barcelona, Seix Barral, 1970.
- ^{xxiv} FLC R2-1 52 [14-11-1929]
- ^{xxv} Al referirse en una carta a su visita al Jockey Club, Le Corbusier comentó su predisposición de seducir a sus anfitriones haciéndoles inequívocas sugerencias: “*Les hice un discurso oportuno sobre la urbanización de Buenos Aires. Me impulsa una idea. “Ustedes, Jockey Club” entreguen a Buenos Ayres la doctrina de urbanización. Sus frágiles políticos nunca lo harán, ustedes, animados de un civismo ardiente, den a la Argentina los planos de la urbanización de B A, formulados y discutidos en la atmósfera calma y desinteresada del Jockey Club zim boum. ¡He ahí el embuste!*” —y concluye convenciéndose a sí mismo— “*Voy a trabajar la idea. Profundizar*”. FLC R2-1 59 (13-10-1929)
- ^{xxvi} Le Corbusier lo menciona especialmente: “*Organicé alianzas convenientes y encontré a una persona: Vilar, que es quien hace falta*”. FLC R2-1 52 [14-11-1929]
- ^{xxvii} En una carta escrita a bordo del Giulio Cesare señalará: “*Pienso que haré grandes obras en Buenos Aires. Los papeles estarán invertidos, en lugar de gastar francos franceses que valen 10 céntimos, ganaré en pesos que valen 10 francos. Pero no es esa la cuestión: hay que hacer el Gran Buenos Aires, la creación más grande de la época. Una concepción que no es ordinaria, que es fantástica, razonable; sublime*”. FLC R2-1 58
- ^{xxviii} “*En principio estoy también de acuerdo en que para todos los trabajos que hagamos en colaboración dividamos los honorarios por mitad, recibiendo usted primero su parte al hacerse el proyecto que tendrá usted a su cargo y que ejecutará después de recibir los datos que le enviaré conjuntamente con el 25% o el 30% del honorario total, porcentaje que exigiré al firmar la convención impresa o contrato entre el propietario y nosotros. El resto de la parte que le corresponde a usted la recibirá contra envío del proyecto completo (planos y detalles necesarios), exigible el pago en cualquier forma que represente una garantía sobre la imposibilidad de aprovecharse los planos no mediando dicho pago. Yo cobraré aquí mi 50% en cuotas durante la ejecución de la obra*”. FLC A3 11 25 [13-11-1929]
- ^{xxix} En 1931 Le Corbusier solicita la ayuda de Julio Rinaldini ante la posibilidad de ofrecer su proyecto de museo de crecimiento ilimitado como museo de arte moderno y “*batiment à croissance constante*” en lugar de refaccionar el edificio de “*Acqua Corrientes*” que actualmente es la sede del Museo Nacional de Bellas Artes. En la carta sugiere la ubicación del museo en la zona de Palermo y recomienda la consulta de Antonio Vilar. Los intentos orientados fundamentalmente hacia el urbanismo se sucederán a lo largo de varios años bajo diferentes denominaciones: “*le programme du Grand Buenos-Ayres*”, “*plans d’Urbanisation de B. A.*”, “*les plans du Grand Buenos Ayres*” o “*la Cité d’Affaires de Buenos-Aires*”. Las cartas a sus amigos, Enrique Bullrich, Julio Rinaldini, Antonio Vilar, Ernesto Vautier, entre otros, se llenarán de ironías y reproches. FLC A3-11 28 [15-4-1931]; FLC T2 13 [10-8-1931]
- ^{xxx} FLC R2-1 52 [14-11-1929]