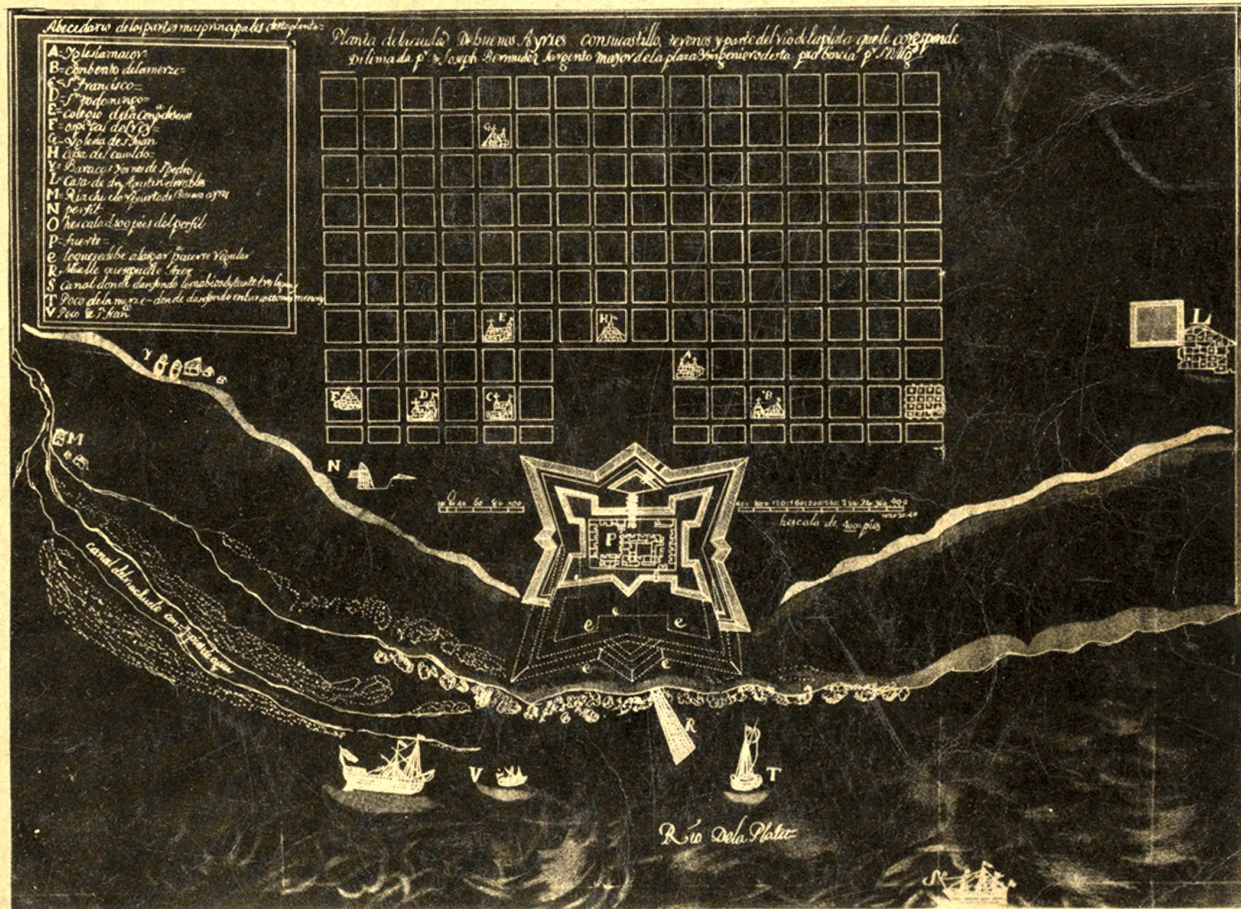


ARQUIT  
HOY  
4  
04/47

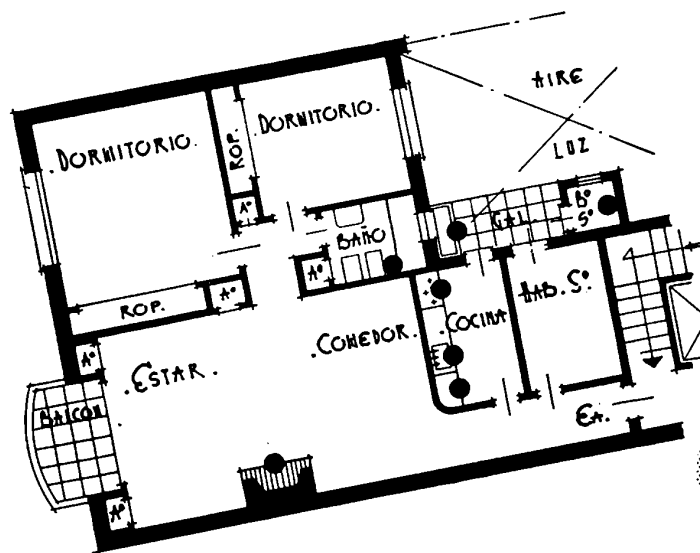
# LE CORBUSIER PLAN DIRECTOR PARA BUENOS AIRES



## LA ARQUITECTURA DE HOY

VERSION CASTELLANA DE  
*L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI*

AÑO PRIMERO **4** ABRIL 1947



*El **Gas** se lo solucionará..!*

- **COCINA**
- **HELADERA**
- **CALEFACCION**
- **AGUA CALIENTE**

*En los detalles de categoría de su obra incluya la instalación de GAS, que en la vivienda moderna constituye el combustible irremplazable por sus condiciones de rapidez, comodidad, higiene y economía.*

INSTALE

**GAS**

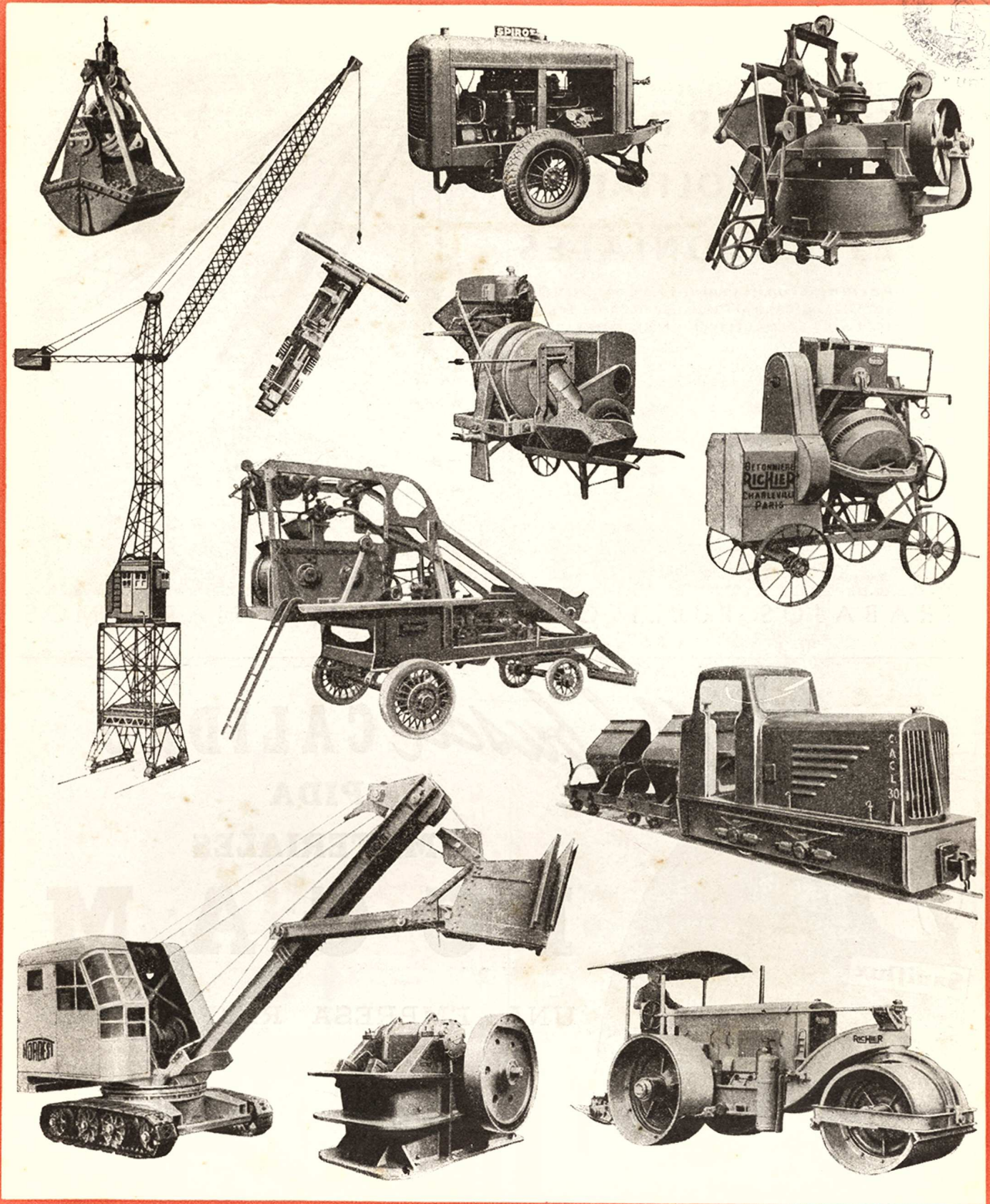
EL COMBUSTIBLE INSUPERABLE

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO  
**DIRECCION GENERAL DEL GAS DEL ESTADO**

# MAQUINARIA PARA CARRETERAS

MOTORES INDUSTRIALES Y MARINOS

OBRAS PUBLICAS Y MINAS



TÉLÉPHONES:

CARNOT -       

       00-94

       00-95

       00-96

# SOGEST

S. A.

63, AVENUE DE VILLIERS, 63

       PARIS 17<sup>E</sup>       

TÉLÉGRAMMES:

SOGESTIN - PARIS

       CODES       

ABC 6th. BENTLEY'S

LIEBER NATIONAL

EMPRESA GENERAL • CONSTRUCCIONES METALICAS

# ENTREPRISES MÉTROPOLITAINES ET COLONIALES

Anciens Etablissements Léon DUBOIS  
SOCIÉTÉ AU CAPITAL DE 85.000.000 DE FRANCS  
14, Bd. DE LA MADELEINE - PARIS - OPE. 84-63



TRABAJOS PUBLICOS TERRESTRES Y MARITIMOS

*Si Ud. busca* **CALIDAD**  
**PIDA**

**MATERIALES**

# IGGAM

UNA EMPRESA RESPONSABLE

CEMENTO PORTLAND  
BLANCO  
**PINGUINO**

LOZA SANITARIA  
**SANIFLUX**

YESO  
**TUYANGO**

MATERIAL  
PARA  
FRENTE  
**SUPER IGGAM  
PATENTE**

TABLAS AISLANTES  
**CELOTEX**

MATERIAL ACUSTICO  
REVOQUE PARA  
INTERIORES  
**PLASTOCRETE**



SOLAMENTE MATERIALES PARA BIEN CONSTRUIR

## IGGAM S. A. IND.

ALSINA 1115 - U. T. 37-5051 - B. AIRES

Donación Arq. Ricardo Con

ESTABLECIMIENTOS

# ERNEST PANTIZ

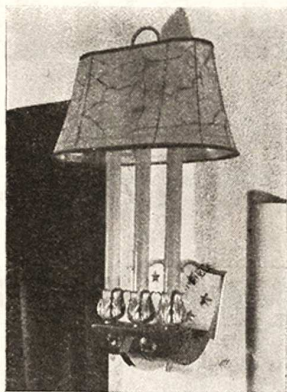
## PARIS

56. BOULEVARD DE PICPUS. PARIS (XII)  
DIDEROT : 89-10 \ \ \ \ FRANCIA



**CONSTRUCCIONES METALICAS  
CARPINTERIA METALICA  
HORMIGON ARMADO**

EMPRESA GENERAL



### KOBIS & LORENCE

ILUMINACION DECORATIVA

12, RUE DU PONT-AUX-CHOUX  
MÉTRO SEBASTIEN-FROISSART  
PARIS

*Los Elementos Prefabricados*

# ERIES

LAUREADOS en el  
Concurso de Hormi-  
gón Premoldeado del  
Ministerio de Recons-  
trucción y Urbanismo

**SOLUCIONES DEFINITIVAS  
SOLUCIONES DE URGENCIA**

**MATERIAL PERFILADO**

consume menos cemento que el  
necesario para el mortero y el  
revoque de un muro de ladrillos

**TRES VECES MAS AISLANTE**



**ECONOMIE  
RAPIDITÉ  
ISOLATION  
ESTHÉTIQUE  
SOLIDITÉ**

**LOS ELEMENTOS PREFABRICADOS ERIES**

Sociedad Anónima de 10.000.000 de francos de Capital  
87, RUE D'ABOUKIR - PARIS - GUT. 94-41

**LETTRES  
RODEL**

TECHNIQUE NOUVELLE  
DE FABRICATION DE  
LETTRES EN RELIEF

POUR  
SIGNALISATION  
EXPOSITIONS  
ENSEIGNES  
ET  
TOUTES APPLICATIONS

13 RUE BEUDANT PARIS  
CARNOT 52.59

*Tubos y  
Enlaces.*



**R.A.S** TRU 0244  
91 RUE LA FAYETTE PARIS

**Los PILOTES "HERBI"**

*hincados a presión*

*hormigonados con pervibración*

**DE SEGURIDAD INDISCUTIBLE**

**CONSTITUYEN**

**un procedimiento insustituible cerca de edificios antiguos, en lugares reducidos, para submuraciones y otros casos particulares.**

**Se ejecutan sin vibraciones, sin ruido.**

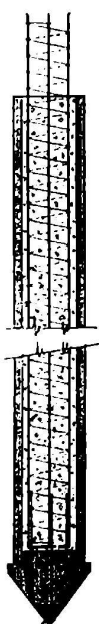
*Informes a:*

**VIBREX SUDAMERICANA S.A.**

**VIAMONTE 1879**



**Buenos Aires**



POR COMPLICADO QUE SEA SU PROYECTO DE

LUZ  
INDIRECTA



**ASSA**

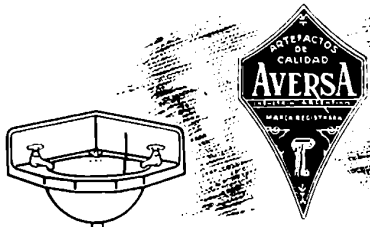
lo realizará

Prácticamente no existen límites en las posibilidades que la *luz indirecta* ofrece al profesional en instalaciones familiares, comerciales, industriales, etc., cuando es ASSA quien se encarga de su realización práctica.

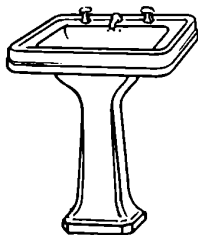
Y es que ASSA, con su nueva línea de iluminación 1947: lámparas fluorescentes a cátodo frío y las novedosas a cátodo caliente, artefactos de toda índole y equipos completísimos, ofrece la solución ideal para todo ambiente, ya se trate de viviendas familiares, locales de negocios, fábricas, salas de espectáculos, etc., en una infinita variedad de diseños, que a su belleza unen suma solidez y practicidad. Por otra parte ASSA pone a disposición de los señores arquitectos y lumino-técnicos su gran experiencia y asesoramiento, en la seguridad de poder brindarles, en cualquier caso, la mejor solución.

ILUMINACION FLUORESCENTE

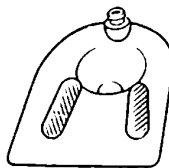
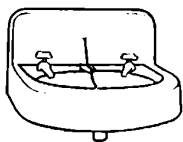
**ASSA 1947**



**NO ES UNA MARCA MÁS...**



**... ES UN SÍMBOLO !**  
 DE LA MAS ALTA CALIDAD, DURABILIDAD Y BELLEZA DE LINEAS



**INDUSTRIA DE METALES ESMALTADOS**  
**GENARO AVERSA**

SOC. DE RESP. LTDA. CAPITAL \$ 370.000 M/N.  
 ADMINISTRACION Y FABRICA • MADARIAGA 1301 - AVELLANEDA • T.A. 22-9538-3216

**Tubería de cobre**  
**STREAMLINE**

Tubería de Cobre y Conexiones de Bronce para Soldadura a Lámpara.  
 •  
 para Plomería- Calefacción  
 •  
 Instalaciones de Agua Caliente y Fría  
 •  
 Acondicionamiento de Aire  
 •  
 Usos Industriales, etc.

Exclusivos Representantes y Distribuidores en la Rep. Arg.  
**C I M A I P I I**  
 SOC. RESP. LTDA. CAP. \$ 600.000.00  
 Ca. IMPORTADORA MAQUINAS ACCESORIOS PARA INDUSTRIA  
**LEHMANN, GUIGON & CIA.**  
 Moreno 935 U. T. 137, Riv. 1416-4840

**ORBIS**  
 ARTEFACTOS A GAS

*Una marca de PRESTIGIO*

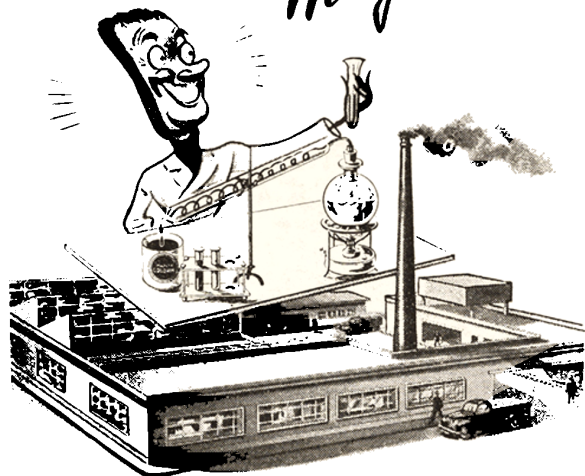
CALLAO 53-61  
 T. A. 38-2024-26  
 BUENOS AIRES

OLIVOS - LA PLATA - MAR DEL PLATA - ROSARIO  
 SANTA FE - CORDOBA - MENDOZA - PARANA



**EL LABORATORIO DE LAS  
PINCELADAS**

*Mágicas!*



Desde hace varios años **COLORIN** es un nombre conocido por todos los profesionales. En la industria, en la pintura de las construcciones, **COLORIN** ha adquirido el prestigio de un producto de alta calidad.

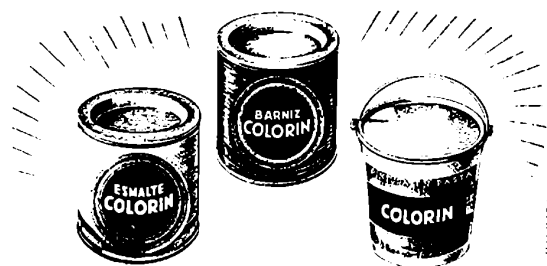
En todos los tipos y en todos los envases, **COLORIN** puede ser adquirido tanto por los profesionales como para la pintura de las cosas de la vida diaria en el hogar. Su alta calidad surge de los métodos que empleamos en su fabricación. Todos los progresos y conquistas de la industria sintética se aplican en su elaboración, previo un proceso de laboratorio de extrema severidad. Cada uno de los 300 tipos que forman la línea de **COLORIN**, se someten posteriormente a una rigurosa comprobación práctica... antes de ofrecerlos al mercado!

La calidad de nuestras pinturas nos autoriza a llamarla la pintura de la "mano perfecta". ¡Pinte llevando alegría en su pincel!... ¡Pinte con **COLORIN!**... y al terminar diga con nosotros... ¡**COLORIN!**... ¡**COLORADO!**... ¡como nuevo ha quedado!

LA PINTURA DE LA "MANO PERFECTA"

**COLORIN**

PINTURAS - ESMALTES - BARNICES - LACAS



COLORIN: Industria de Materiales Sintéticos S. A. - Av. V. Sarsfield 5853 - T. A. 741 - 6701  
MUNRO (FF. CC. del E.)

**Un  
Selecto Surtido  
de Especialidades  
para  
Construcción**



Artefactos sanitarios en general - Mosaicos - Revestimientos graníticos y revestimientos de escaleras "Tudor" - Azulejos y mayólicas ingleses - Materiales "Eternit" de asbesto cemento - Techado asfáltico frío "Agartech" - Tablas aislantes "Treetex" - Chapas de fibra de madera satinada (Hardboard) "Tablotex" - Refrigeración centralizada "Agar" para edificios residenciales e instalaciones afines con equipos eléctricos automáticos "York" a freón - Aire acondicionado e Instalaciones frigoríficas "York" adaptables a cualquier requisito - Pistas de patinaje sobre hielo - Bombas centrífugas "Worthington" para elevación de agua corriente y aguas cloacales, extracción de aguas de pozos semisurgentes y en otros tipos para toda aplicación industrial - Radiadores y calderas "Ideal" para calefacción central, etc. - Instalaciones completas "Empire" para lavaderos de ropa y cocinas - Ascensores eléctricos - Equipos contra incendio.

Solicítese sin compromiso anteproyectos y asesoramiento técnico a:

**AGAR CROSS & CO** Ltd

BUENOS AIRES - ROSARIO

B. BLANCA - TUCUMAN - MENDOZA



# LA ARQUITECTURA DE HOY

VERSION CASTELLANA DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI  
REVISTA MENSUAL DE ARQUITECTURA CONTEMPORANEA

DIRECTOR GENERAL: ANDRE BLOC  
REDACTOR EN JEFE: ALEXANDRE PERSITZ  
SECRETARIO DE LA VERSION CASTELLANA: RODOLFO E. MÖLLER

Editada por  
GUILLERMO KRAFT LTDA. S. A.

AÑO PRIMERO

4

BUENOS AIRES, ABRIL 1947

## SUMARIO

PLAN DIRECTOR PARA BUENOS AIRES .... LE CORBUSIER

*La ARQUITECTURA DE HOY tiene el privilegio y la satisfacción de ofrecer, en primicia exclusiva, y en forma completa, los estudios realizados por Le Corbusier y Pierre Jeanneret con la colaboración de los profesionales argentinos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan, relativos al proyecto del plan Director para Buenos Aires.*

*Los lectores valorarán con seguridad la importancia de esta publicación y el esfuerzo que ella implica.*

*Texto traducido por Silvia de Ferrari*

☆

EL PENSAMIENTO DEL SIGLO XX .... HORACIO CAMINOS

LA CARTA DE ATENAS ..... ANDRE HOGENSCKY

AEROPUERTO DE BUENOS AIRES .. AMANCIO WILLIAMS

*Textos del autor*

*Califica además las páginas de este número el brillante y revolucionario aunque simple planteo del aeropuerto para la capital argentina, formulado por el arquitecto Amancio Williams.*

L A A R Q U I T E C T U R A D E H O Y — R E V I S T A M E N S U A L  
PRECIO: ARGENTINA \$ 6.— EXTERIOR \$ 7.50 ♦ SUSCRIPCION ANUAL: ARGENTINA \$ 60.— EXTERIOR \$ 75.—  
RECONQUISTA 319 . BUENOS AIRES . REPUBLICA ARGENTINA ♦ 5, RUE BARTHOLDI . BOULOGNE S/S FRANCIA  
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 234.066

# PROPOSICION DE UN

## EL COMITE CIVICO DEL "PLAN DE BUENOS AIRES"

El "Plan Director" de una ciudad principal no puede ser propuesto sino por técnicos. No podría tampoco conformarse simplemente con la consagración por la Autoridad. Reclama la adhesión de la opinión. Debe ser llevado por la opinión ante la Autoridad.

La ciudad es tanto un potencial económico como un potencial espiritual. Un civismo apasionado anima a aquellos que sienten que el destino de la ciudad principal y el del país dependerán en gran parte de las decisiones que sean tomadas en este asunto. Asunto de eficacia justa, de organización, de dinero, de grandeza de espíritu: Buenos Aires, cabeza de la América del Sud...

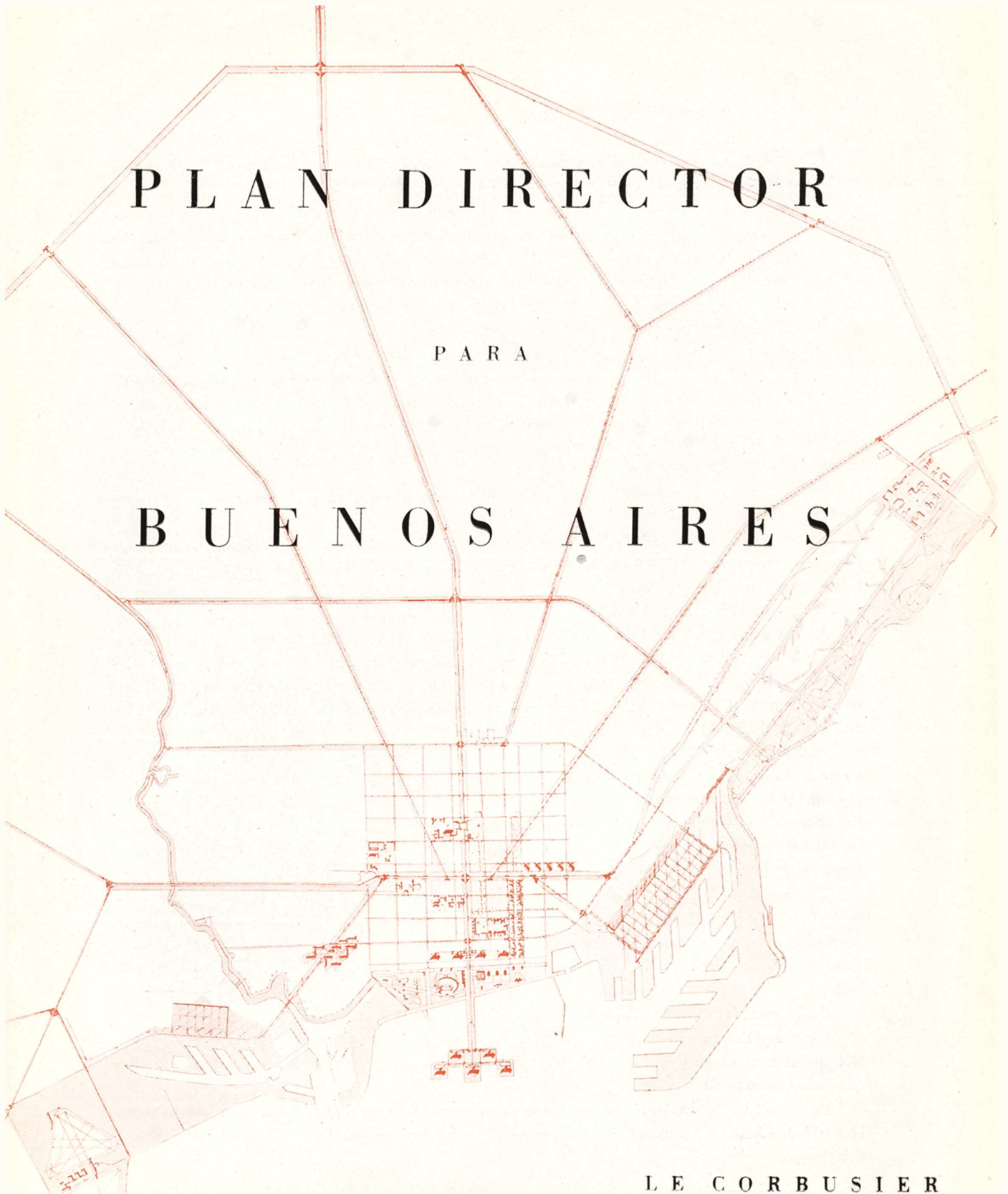
Un comité cívico debe formarse alrededor del Plan para apoyarlo, defenderlo, para hacerlo triunfar, para asegurar a la ciudad el esplendor de los tiempos presentes.



# PLAN DIRECTOR

PARA

# BUENOS AIRES



LE CORBUSIER

## *Nota a la Introducción*

Este trabajo ha sido publicado parcialmente en la edición Girsberger de obras de Le Corbusier realizadas en el período 1934-1938 aparecida en Suiza en el año 1939.

La publicación completa del "Plan Director de Buenos Aires 1938-1940", debía hacerse en esta ciudad a la llegada de los documentos que habían quedado en París, y del texto que preparaba Le Corbusier en plena guerra. Estos documentos llegaron un año después de su salida de Francia (mediados del año 1941). En ese entonces, el encarecimiento y escasez de papel y mano de obra, consecuencia de la guerra, incidieron fuertemente e hicieron imposible su publicación.

Hoy aparece, por fin, en forma abreviada pero completa.

Son necesarias aquí algunas palabras sobre la gestación de las ideas primeras.

En 1929, invitado a dar conferencias en la Argentina, Le Corbusier realiza un viaje recorriendo varios países de Sudamérica. En un momento de madura producción, de clara visión urbanística, el choque con ésta realidad americana lo conmueve, le sugiere soluciones. En Buenos Aires esboza rápidamente las principales proposiciones del Plan; las explica y las muestra en varias conferencias, publicadas más tarde en el libro "Précisions".

En 1938, con nuestra colaboración, se desarrollan estas ideas, dentro de ciertos límites, y se les da forma gráfica.

En esta época se sitúa el Plan. Y es conveniente señalar esta fecha para relacionarlo en forma justa con la continua evolución de la ciudad, que ya ha acentuado ciertas direcciones que se adivinaban entonces, y que a la vez permite darse cuenta de las sucesivas oportunidades que se pierden para el mejoramiento de la ciudad, con el transcurso del tiempo.

Así, en aquel momento, la diferenciación de los barrios Norte y Sur, realidad en que se apoya una de las articulaciones importantes del Plan, era aún más neta. Hoy, el "centro", es decir, las oficinas y el comercio, han desbordado la separación impuesta por la Avenida de Mayo y llegan por lo menos hasta la calle Belgrano. (En el Plan se toman las medidas necesarias para la desaparición total de la diferenciación entre el Norte y el Sur).

Decimos oportunidades perdidas porque grandes edificios públicos que se hicieron en aquel momento podrían hoy estar ubicados más convenientemente para la ciudad, integrados en el Plan. Así, ni los Ministerios de Guerra y Hacienda (que pudieron formar la zona de Gobierno), ni las Facultades de Medicina y Derecho (que hubieran constituido la Ciudad Universitaria), ni la Caja de Ahorro Postal y el Banco de la Nación (que pudieron comenzar el Centro Financiero) existían entonces. Estas grandes construcciones públicas se realizaron en el período 1938-1947.

Nuevamente hoy parece señalarse un momento oportuno, como lo fué aquél, para la adopción de las medidas convenientes. La necesidad imperiosa de locales de todo orden hará dar un nuevo salto al crecimiento de Buenos Aires, cuando la actual carestía y escasez de mano de obra y materiales termine, y cuando se inicie el desarrollo de los planes de construcción que el estado del país exige.

Es de gran urgencia la adopción del Plan Director.

Un Plan Director da los grandes lineamientos. Manifiesta gráficamente los principios que dirigirán los estudios posteriores que se derivarán de él: da las grandes directivas; es además, antes que todo, un acto de fe.

Por su misma naturaleza y fin, no alcanza un grado de precisión extrema. Con ello conserva elasticidad, admite la colaboración necesaria de todos los técnicos del país, y la evolución inevitable del tiempo.

*Ferrari Hardoy, Juan Kurchan. Abril de 1947.*

# I N D I C E

<b>I</b>		<b>II</b>	
<b>A N A L I S I S</b>		<b>POSIBILIDADES DE REFORMA</b>	
	PAG.		PAG.
1 El estado actual de la ciudad .....	9	1 Factores técnicos .....	19
2 La vivienda .....	11	2 Factores financieros (valorización) .....	21
3 Las oficinas .....	12	3 Factores morales .....	21
4 La zonificación .....	13		
5 La circulación .....	14		
6 Situación geográfica y política .....	15		
7 Explicaciones históricas .....	16		
<b>III</b>		<b>IV</b>	
<b>LA REFORMA</b>		<b>LEGISLAR</b>	
	PAG.		PAG.
1 Concentrar la ciudad .....	24	1 Legislar .....	53
2 Transformación molecular de la ciudad .	26	2 Conclusión .....	53
3 El despertar del Sur .....	29		
4 Sistema cardíaco .....	30		
5 Los elementos constitutivos .....	37		
6 Síntesis: la zonificación .....	45		
7 El comienzo de la acción .....	47		
8 Resultados éticos y estéticos .....	47		

## INTRODUCCION

Esta proposición de un Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires fué 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 construído.

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 en 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, 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 una 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 las 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 maledicios— 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, Amsterdam 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 reconstruídas (como, por otra parte, lo han sido incansablemente en el curso de los siglos).

Buenos Aires, la ciudad de gran 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 Esperanza*. 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 del crecimiento que lleva en sí la gran lección de urbanismo.

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

En 1937-1938, 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, con el aporte de una información puesta al día y con la aprobación simpática del Sr. Cárcano, embajador argentino en París. El Plan fué mostrado bajo su presidencia a personalidades argentinas de paso, o en estadía, en París. El Plan suscitó un profundo interés.

Pero había que lanzarlo a la vida.

En efecto, un plan como éste aporta materialmente todos los elementos de riqueza como también todos los factores de estorbo. Está hecho con cantidades de hojas grandes con dibujos, con vastos montajes fotográficos y con numerosos esquemas demostrativos. El tema es grandioso, pero ¿cómo hacerlo accesible, visible, demostrativo, probante? ¡Esa era la cuestión! Esa es la razón de esta publicación. Era necesario reunir condiciones de edición que permitieran reducir este gran trabajo a una forma útil. Tales son los medios de la publicación.

De ahora en adelante, la opinión podrá ser captada. La autoridad informada. La grandeza de Buenos Aires está en juego. El Plan responde al porvenir, da las soluciones sucesivas, las etapas, los medios de comenzar.

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, 1º de febrero de 1940.

Le Corbusier

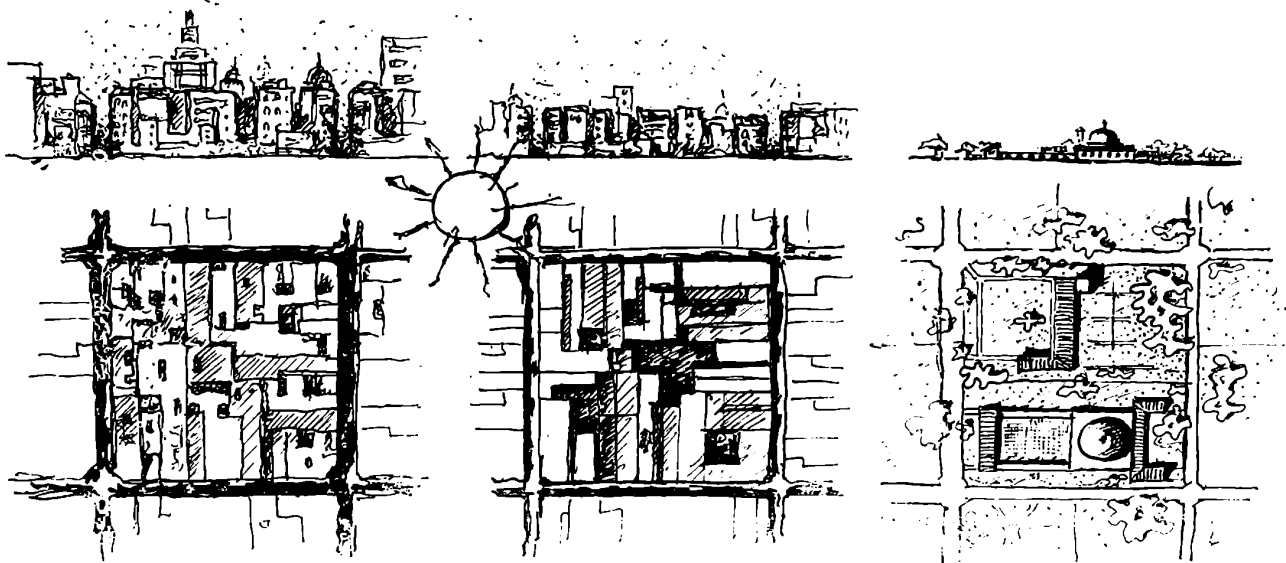
# I

## A N A L I S I S

- 1 EL ESTADO ACTUAL DE LA CIUDAD REVELA LA PELIGROSA EVOLUCION.
- 2 LA VIVIENDA.
- 3 LAS OFICINAS.
- 4 LA ZONIFICACION.
- 5 LA CIRCULACION.
- 6 SITUACION POLITICA Y GEOGRAFICA ENTRE AMERICA Y EUROPA.
- 7 EXPLICACIONES HISTORICAS.

# 1. EL ESTADO ACTUAL DE LA CIUDAD

*en sus diversos barrios, revela la evolución que conduce a un callejón sin salida.*



*He aquí la desastrosa evolución de la manzana en algunos años.*

LOS materiales del urbanismo son: el SOL, el ESPACIO, los ARBOLES, el cemento y el acero, en este orden y en esta jerarquía. (Congreso C. I. A. M. de Atenas, 1933). Toda vivienda debe ser beneficiada por dos horas, como mínimo, de asoleamiento en invierno.

La figura 1 muestra la evolución desastrosa de las "manzanas" en el curso de los años. (Buenos Aires está trazada sobre la "cuadra española", división o módulo de 110 a 120 m. de largo, formando un damero de calles regulares, de 9 a 11 m. de ancho, trazado que ha servido a todas las ciudades de la colonización española y también a las de los E.E. U.U. Cuatro "cuadras" rodean el espacio construido o "manzana").

La manzana de la colonia está formada por casas de un piso construidas al borde de la calle, abierta en el interior sobre "los fondos" con plantaciones y árboles o jardines. (Esta tradición se ha mantenido hasta hace poco para la colonización o en los barrios creados en los suburbios). La proporción entre los cubos construidos y las superficies verdes es normal, el tráfico es escaso, la calle no está obstruída (figura 1, derecha).

Hacia 1900, en el centro de las grandes ciudades (Buenos Aires, Rosario, etc.), las casas de varios pisos comienzan a reemplazar a las de uno solo. Invaden los espacios o jardines interiores; provocan una intensa circulación en las calles. La situación ya es anormal.

Hoy el mal ha hecho crisis: los inmuebles tienen de 8 a 20 pisos y varios cuerpos de profundidad. Han llenado completamente la superficie de la manzana; no hay más jardines; ya no hay ni siquiera "patios" coloniales; sólo los angostos y oscuros "pozos de ventilación". No hay más luz solar en una gran parte de los locales. Es un desastre desde el punto de vista higiénico. En el centro de la ciudad, la circulación en las calles se ha vuelto inextricable. Los peatones son rechazados hacia minúsculas veredas de 1,20 m. de ancho. Los autos, los ómnibus o los tranvías ocupan lo que queda libre de la calle de 9 a 11 m.



*Fig. 2: Aerofotografía de un barrio de vivienda en Buenos Aires. Algunas ventanas abren sobre el tumulto de la calle; pero en el interior no hay ni patios suficientes ni jardines. Es la oscuridad absoluta. Foco de enfermedades.*

¡Es una verdadera locura! No existe ninguna ciudad en el mundo que se haya sumergido en tan inimaginables condiciones. Buenos Aires, ciudad nueva, está en el fondo de un callejón sin salida. Es necesario encontrar soluciones capaces de procurar la transformación con urgencia.

La aerofotografía denuncia la catástrofe (fig. 2). Esta pesa tanto sobre la vivienda como sobre las oficinas, las que se ven privadas de uno de los factores esenciales de eficacia: las comunicaciones rápidas y cómodas por medio de coches particulares o públicos, a causa de la lentitud en el acceso y la imposibilidad del estacionamiento inmediato.

Es una verdadera parálisis.



*Fig. 3: La manzana construida con casas de un piso en los suburbios y en ciudades de las provincias. (Aerofoto).*

## 2. L A V I V I E N D A

La vivienda abriga a la familia. La familia es la célula fundamental de la sociedad. Comprende, padres, hijos y a veces abuelos.

La salud física es una de las condiciones de la felicidad, y uno de los elementos fundamentales del trabajo. La crianza de los niños reclama condiciones de asoleamiento, de pureza de aire, de calidad de aire, de silencio; reclama por otra parte un espacio suficiente en el interior de la habitación y en el exterior, para juegos, esparcimiento y entrenamiento físico.

La ausencia de estas condiciones imperativas en el interior de las ciudades ha provocado una verdadera decadencia de los habitantes y llama hoy la atención de los especialistas.

*Los locales.* Una gran parte de las viviendas de la ciudad de Buenos Aires se encuentra en las condiciones más estupefacientes, más negativas, más nocivas. Si uno se molesta en estudiar el documento que constituye la foto aérea (fig. 2), queda horrorizado viendo cómo costumbres respaldadas por tolerancias edilicias han podido autorizar la construcción de tales viviendas. Este estado de cosas pone a Buenos Aires en una grave situación, tal vez única en el mundo. La salvación de la población reclama una intervención urgente. Veredicto: no hay sol, no hay luz, no hay espacio, no hay terreno libre; la calle profunda y amenazadora rodea cada manzana. El problema total es entonces: creación de la vivienda.

*Los recorridos.* Huyendo de esta situación abominable del centro de la ciudad, los habitantes no han vacilado en ganar los suburbios con la esperanza de encontrar en ellos condiciones menos desastrosas. Pero el régimen inicial de las cuadras de 120 m. de largo extiende sus maleficios más y más; y la especulación voraz conduce año tras año a dividir en pequeños lotes y sobreelevar en ellos casas apretadas.

Es así como Buenos Aires se ha extendido prodigiosamente. La superficie urbana se ha vuelto anormal (ver pág. 24), catastrófica. El problema de los transportes surge gravemente. El quid de la cuestión es éste: cada día, cada 24 horas, una parte de los habitantes de las viviendas debe ir al lugar de trabajo (ciudad administrativa y de negocios) en la zona comercial, industrial, en el puerto, etc., y volver una o dos veces al día en cada sentido. Si la jornada de trabajo es de ocho horas, es tiránico exigir dos o tres horas de transporte cotidiano: pérdida de tiempo, desmoralización, gastos individuales elevados, derroche de transportes urbanos, etc. (Fig. 7).

Esta cuestión ha sido planteada en todas las ciudades del mundo y reclama soluciones decisivas.



Fig. 1: Según los barrios, el habitante de Buenos Aires, empleado u obrero, consagra cada mañana y cada tarde 1 a 1½ horas de transporte. Total 2 a 3 horas. Peor aún si vuelve a su casa a mediodía, 3 a 4 horas de transporte cotidiano.

### 3. LAS OFICINAS



Fig. 5: He aquí el infierno del trabajo de la administración. ¡Singular accidente de un siglo de progreso!



Fig. 6: La situación en el centro: No hay solución. Congestión, estrépito, aire impuro, imposibilidad de la circulación; accesos y salidas.

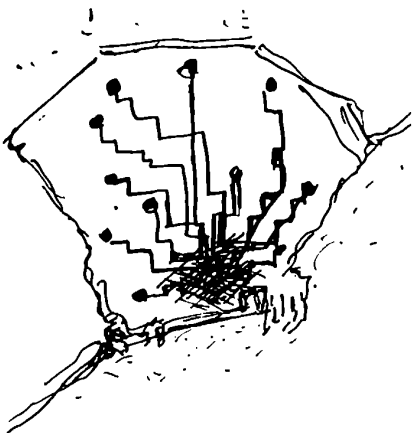


Fig. 7: Representación de las hornas cotidianas de transporte en subte, tranvía, ómnibus. ¡Desventura de las distancias homicidas!

En las oficinas se realiza el trabajo de la administración: asuntos públicos o privados. Una oficina es en realidad una superficie de piso iluminada. Cuantos más metros cuadrados de superficie iluminada contenga la oficina, más empleados podrá recibir. El buen trabajo de los empleados es función de la buena luz. La coherencia del trabajo depende de la rapidez y la eficacia del empleado.

La higiene es una necesidad social que trae el buen humor y la alegría al trabajo y evita el gasto inútil provocado por la enfermedad (fatiga, neurosis, mortalidad, sanatorios, etc.).

La administración moderna (asuntos públicos y privados) se hace hoy con una precisión metódica impuesta por la mecanización de las operaciones de la oficina. Hay por lo tanto necesidad de limpieza, de luz, de silencio, de aire puro.

#### Los locales.

La figura 5 muestra las condiciones anormales que poco a poco han formado los lugares destinados a la administración en Buenos Aires. Cada edificio, disponiendo de una angosta fachada sobre la calle, se ha hundido en la profundidad del terreno ocupándolo por completo. Los pisos se han sumado unos a otros.

El block de 120 por 120 m. no es ya más que una compacta masa construida, opaca, hirsuta, privada de luz y a merced de la baránda atroz de la calle. En efecto, los muros de los edificios, a pico sobre la calle, constituyen interminables reflectores del ruido, enviándose mutuamente las ondas sonoras y amplificándolas.

La atmósfera está sucia de polvo, de bacilos, de impurezas. Una gran parte de los empleados trabaja con luz artificial, en el rumor general y en el aire viciado: condiciones eminentes de decadencia física (muscular y nerviosa).

#### Los recorridos.

El personal de las oficinas sufre en Buenos Aires la misma suerte que la señalada anteriormente en el capítulo de la habitación: la pérdida de tiempo cotidiana en los transportes públicos. La ciudad es demasiado extensa, el suelo está mal ocupado, las densidades son irracionales. (Fig. 7)

#### Los accesos.

Pero la cuestión llega a ser dramática en la zona de las oficinas. La figura 6 muestra el fenómeno de congestión en el punto de afluencia (el centro). Una red especialmente construida debería poder afrontarlo. Al contrario, el principio de las cuadras de 120 m. se opone a toda solución. Este sistema podía responder a las aglomeraciones pequeñas y a las necesidades de la civilización antes del automóvil. Pero cuando una ciudad pasa de 100.000 a casi 3.000.000 de habitantes sin modificar el trazado de sus calles, no puede resultar de ello más que el desorden total. La fig. 6 evoca esta confusión: las calles tienen de 9 a 11 m. de ancho. Las veredas miserables de 1,20 m. de ancho no pueden contener la multitud que transita, sin constreñirla a marcar el paso en su sitio, sin poder adelantar, en forma deprimente. Las calzadas de 6 a 9 m. no pueden recibir el aflujo formidable de autos, ómnibus y tranvías. El tráfico es directamente proporcional a los cubos construidos, inmensos aquí, llevados al máximo. Y la calle ha quedado tal cual era en el tiempo de las carretas. Y por último, el estacionamiento: en el centro de la ciudad ningún coche puede estacionarse al borde de la acera, lo que es exactamente la supresión de la razón de ser de una circulación normal (la llegada al punto deseado; la parada necesaria para hacer una diligencia y volver a partir).

## 4. ZONIFICACION



Fig. 8: Buenos Aires. Plaza de Mayo en 1890. Claridad y orden.



Fig. 9: El resultado de cuatro décadas de improvisación.

En los comienzos de la colonización (lo veremos más adelante) todas las cosas estaban en orden, cada función ocupaba un lugar normal del territorio urbano. Pero la batahola de los inmigrantes se precipita súbitamente (después de 1900), el volumen de los negocios se vuelve prodigioso, las importaciones y exportaciones sufren un impulso formidable. Es en realidad la era inicial de la civilización maquinista que surge, se despliega, devora, inunda todo, sumerge todo en el desorden; las relaciones no se respetan más, las funciones desde ese momento son perturbadas, a veces paralizadas. La máquina ha surgido —los transportes modernos—, el ferrocarril, los barcos a vapor, el avión. De un golpe Buenos Aires se ha acrecido al mundo, ha tomado contacto, ha intensificado el intercambio comercial. Buenos Aires, transformada en capital de América del Sud, ha visto subir su población de 100.000 a 2.500.000 habitantes (la "Gran Buenos Aires", 4.000.000).

Es necesario restablecer las relaciones exactas. Las relaciones exactas son éstas:

- 1º Un puerto comercial y sus aduanas; vías férreas y caminos que penetren en el interior del país.
- 2º Un puerto industrial y una zona industrial; sus vías férreas y sus caminos.
- 3º Un "centro" ("cité") de oficinas", cerca del puerto, de las estaciones, de la administración pública, de los hoteles de pasajeros.
- 4º Un centro de hoteles.
- 5º Un centro administrativo del Estado.
- 6º Un centro administrativo de la ciudad.
- 7º Instituciones diversas de la administración internacional.
- 8º En fin, y este es un punto crucial, una ciudad de residencia donde los hombres no vivan como condenados. Los animales estén mejor cuidados: su salud sea tenida en cuenta.

Todas estas funciones reclaman ser puestas en condiciones de contigüidad razonable, reclaman espacios suficientes, reclaman accesos y salidas normales. Esto no existe ya. Es el caos más nefasto.

Buenos Aires es una ciudad al borde del mar (el río de la Plata). La presencia del mar aporta a una ciudad beneficios innumerables, bellezas excepcionales. ¡Ay! Buenos Aires le ha dado la espalda al río de la Plata: no lo ve nunca, no sabe que existe. (Evoquemos Río de Janeiro, Argel, Nápoles, Marsella, Barcelona, etc. Allí el mar es un don divino).

Ha sonado la hora de romper el caos, de ordenar, de disponer, de distribuir, de establecer en el orden natural la biología de la ciudad; en una palabra: de fijar el plan orgánico de las funciones propias a la ciudad.

Fig. 10: En Buenos Aires de 1890 el río estaba incorporado a la ciudad. La Plaza Mazzini.



Fig. 11: Hoy una muralla separa la ciudad del río. (Plaza Mazzini).



## 5. LA CIRCULACION



Fig. 12: La aventura diaria con riesgo de la propia vida. ¿La solución? La separación absoluta del peatón y el automóvil. Para el primero la libertad del suelo, en todas direcciones. Para el segundo la red circulatoria justa y eficaz.

El punto muerto de la circulación de peatones, autos, ómnibus, tranvías, ha sido señalado anteriormente. Debe su causa al hecho de que la red de calles sobrevive exactamente como en la época de la creación de la ciudad, hace cuatro siglos.

La malla de las calles (120 x 120) no ha cambiado, pero se ha extendido sobre un territorio inmenso. Es una red amorfa, sin armonía, fundamentalmente irracional, incoherente: la calle del barrio lejano es exactamente igual (igualmente estrecha) que la que sirve a los rascacielos, con las pocas excepciones de las avenidas previstas y abiertas recientemente. En biología sería así: un cuerpo cuyas partes fueran alimentadas por el corazón por medio de arteriolas, estrictamente. Ningún ser organizado podría vivir en estas condiciones.

El enunciado de la solución no es difícil: la red de calles es rigurosamente la que alimenta los elementos que constituyen el "zoning", en dirección, en contenido. Debe ser semejante a una red cardíaca: grandes arterias de dirección, arterias de distribución, arteriolas de repartición. Una función aritmética relaciona el ancho (o las capacidades de servicio) al número de usuarios.

Así: un tronco, ramas principales y ramitas.

Así, en sentido inverso: arroyitos, riachos, el río, el estuario, etc.

Foto Coppola

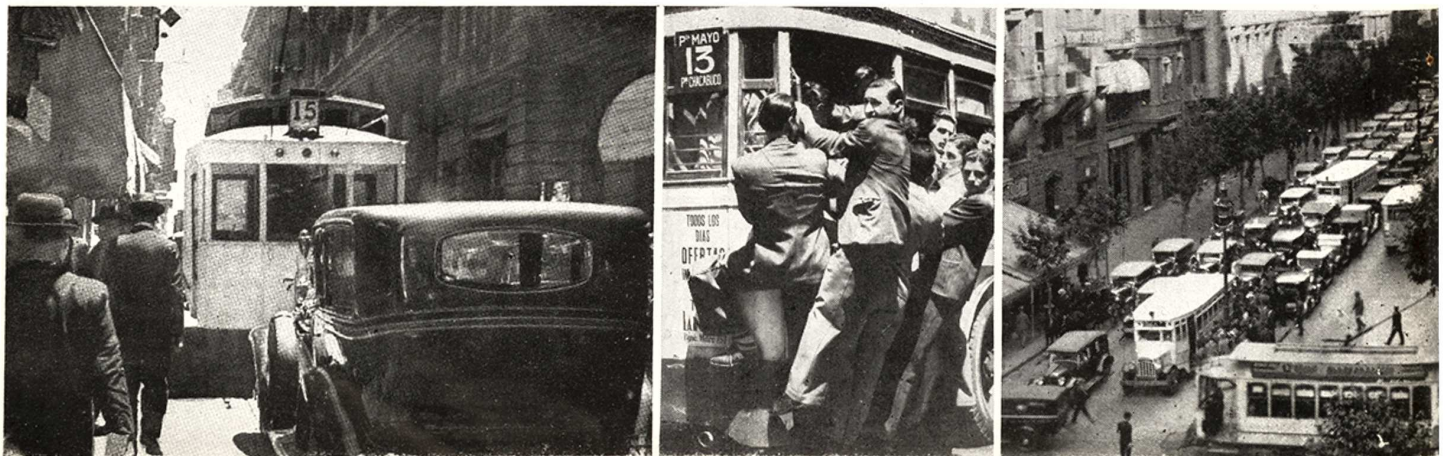


Fig. 13: La lamentable aventura de la calle de Buenos Aires: la vereda de 1,20 m de ancho, la calzada de 6 a 7 m. Tristeza y desastre urbanos.



## 6. SITUACION GEOGRAFICA Y POLITICA ENTRE AMERICA Y EUROPA

Hemos visto nacer, desarrollarse y llegar a un prodigioso progreso a Nueva York, cabeza de América del Norte. Era un lugar geográfico: un continente nuevo (los E.E. U.U.) ofrece sus riquezas a Europa. Nueva York se transformó en el lugar de los intercambios.

Parece natural que Buenos Aires esté llamada a representar un papel semejante. Un inmenso territorio, un clima favorable, un estuario con ríos inmensos, la barrera de la Cordillera de los Andes al Oeste, son las condiciones mismas que motivan la existencia de Buenos Aires. Situación única, fatídica, que no deja albergar ninguna duda sobre el porvenir de la ciudad, sobre su razón de ser.

El esquema sumario de la fig. 14 muestra la estructura razonable de la ciudad, la dirección de sus trazados útiles, esqueleto indiscutible del plan de urbanización. La ciudad es la expresión geográfica y económica de la región. (Congreso C. I. A. M. de Atenas, "Charte de L'Urbanisme, 1933"). El "zoning" de la ciudad, el principio de su circulación, están inscriptos en la región (deben ser descubiertos en ella). La región es tan vasta aquí que determina la suerte de Buenos Aires: ciudad capital.

Es indispensable integrar en el Plan Director de la Ciudad el sentido de las funciones dictadas por la geografía.

Políticamente hablando, el esquema muestra que Buenos Aires, lugar de relevo entre la Argentina, Europa y los E.E. U.U., es y será cada vez más un puesto de mando. Esta comprobación debe hacer aparecer conclusiones lógicas en el *Plan Director*.

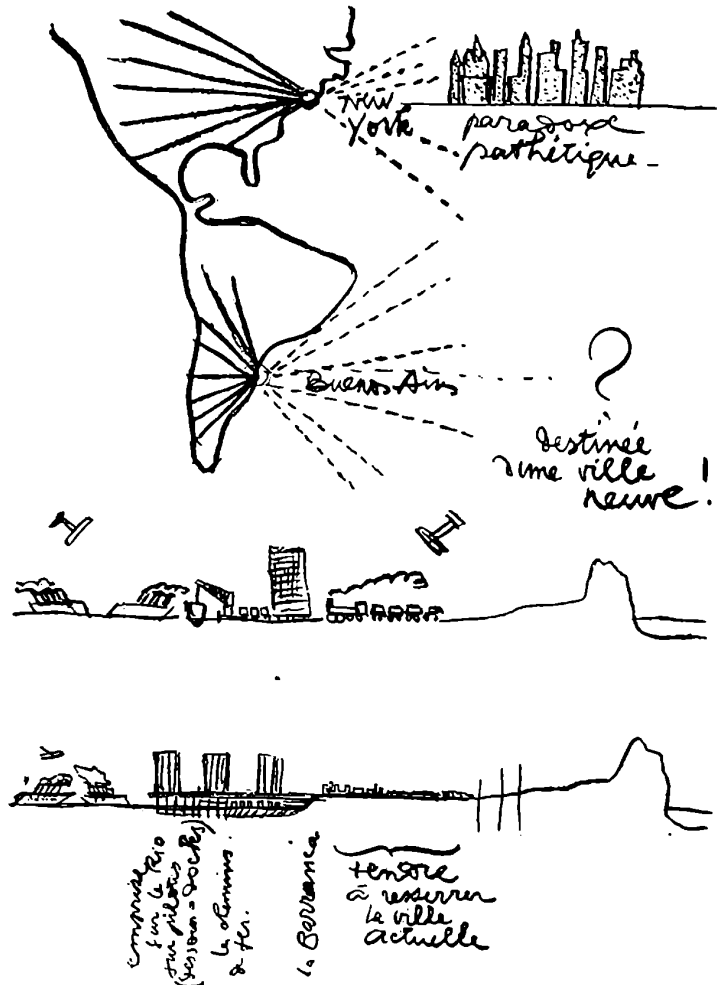


Fig. 14: ¿Destino de Buenos Aires?  
El mismo destino que Nueva York.

## 7. EXPLICACIONES HISTÓRICAS

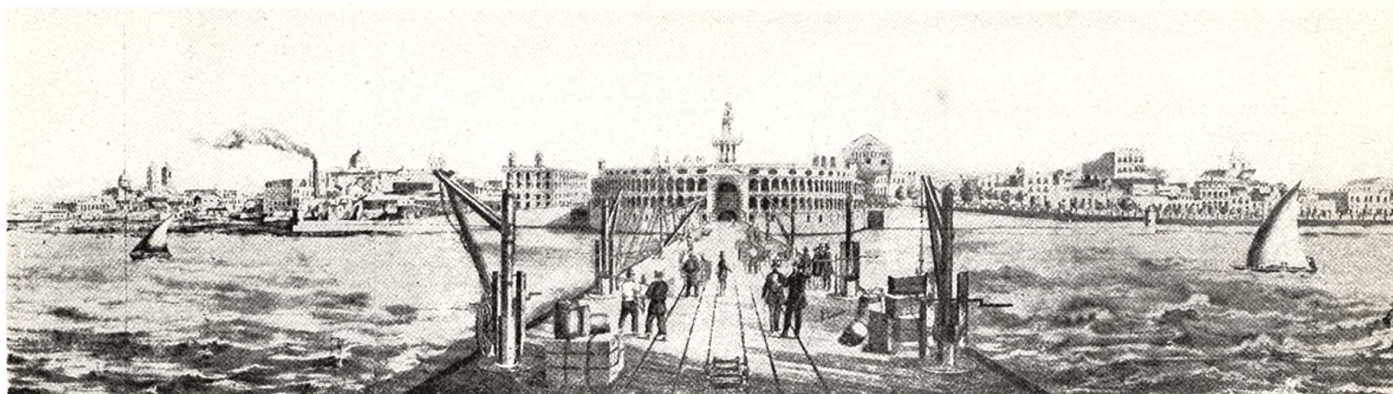


Fig. 15: Dibujo de la época mostrando el espigón de desembarco de la Aduana instalado sobre el eje mismo de la ciudad.

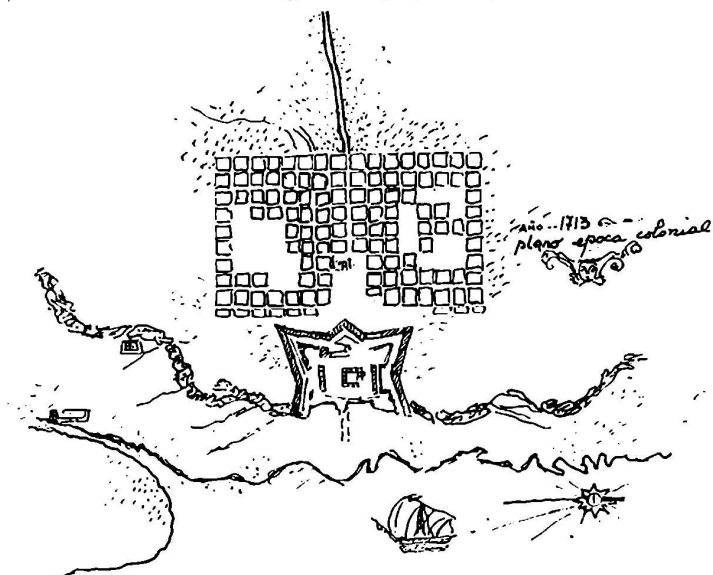


Fig. 16: Buenos Aires, plano de 1713, período colonial.

En urbanismo se encuentran explicaciones útiles en el nacimiento de las ciudades; una ciudad no nace por casualidad; su creación ha manifestado una intención clara; sus primeros desarrollos son de naturaleza racional, orgánica. Después de los períodos de desorden, de confusión, de incoherencia, un examen de las condiciones primeras aclara, a veces, la situación y permite, remontando el curso de los errores, volver a encontrar la línea general.

El plano de 1713 (fig. 16) contiene todavía todos los elementos de la ciudad en la época de su fundación: el río con sus barcos a vela, su borde indeciso al ras del agua, al pie de la "barranca" o corto desnivel por el cual la pampa americana se detiene en el océano. De pie sobre la barranca está el "fuerte", órgano militar defensivo, susceptible de ser abastecido por mar y que recibe a la población en caso de ser atacada por los indios.

Detrás está la ciudad residencial, con la casa de Gobierno a la cabeza del eje que se hunde en el interior del país. Este eje vital, ligeramente oblicuo, ha subsistido a través de todo el crecimiento de la ciudad, es el "camino de las carretas" por el cual, los convoyes, tirados por bueyes, llegan o parten; es hoy la calle Rivadavia, de 19 kilómetros de largo. Rivadavia es la réplica exacta, por su trazado, de Broadway, en Nueva York.

En la cabeza del eje, entre el fuerte y el Cabildo, está la gran plaza del mercado; las iglesias, los conventos, el hospital, ocupan el frente al río, a la izquierda y a la derecha de la ciudad.

El valor del barrio Norte no es todavía diferente del valor del barrio Sur. Es el siglo XIX con su rápido empuje el que hace comenzar la gran perturbación.

La navegación a vapor ha nacido. Los primeros cincuenta años del siglo XIX han sido empleados en reformas capitales, políticas y cívicas. El peligro indio ya no existe.

Se construye entonces en el emplazamiento del fuerte un enorme edificio de aduanas. Los tiempos modernos se manifiestan. Observamos también, por delante de la aduana y entrando en el río, esa amplia estacada que permitirá a los viajeros y a las mercancías un desembarco fácil. (Fig. 15).



Fig. 17: Plano de 1856. Esta fecha cierra el período colonial y será seguida por el "rush" de la segunda mitad del siglo XIX.

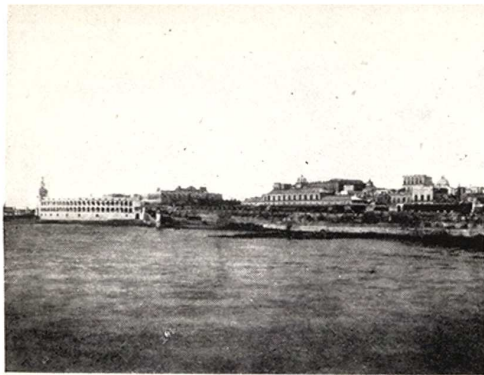


Fig. 18: Frente al río.



Fig. 19: 1880. Plaza Once de Septiembre y calle Rivadavia. Las carretas de bueyes quedan a 3 kms. del puerto.

Se construye entonces en el emplazamiento del fuerte un enorme edificio de aduanas. Los tiempos modernos se manifiestan. Observamos también, por delante de la aduana y entrando en el río, esa amplia estacada que permitirá a los viajeros y a las mercancías un desembarco fácil. (Fig. 15).

1856 (Fig. 17). El centro de la ciudad se organiza en el mismo lugar del desembarco: Aduana, Fuerte, Plaza de Mayo, Cabildo, Catedral, un gran paseo frente al mar, y en el medio instalado el muelle de desembarco. La ciudad es coherente todavía; el plano de 1713 acusa alrededor de 150 manzanas construidas; el plano de 1856 revela más de 400, pero esto no es nada todavía.

La figura 21 muestra el gran acontecimiento: el crecimiento súbito, violento, de Buenos Aires, de 100.000 habitantes la ciudad pasa en 1931 a 2.150.000.

¿Se creará en la ciudad la biología capaz de recibir, alimentar, animar este cuerpo que se ha vuelto formidable de golpe? ¡No! El geómetra se contenta con multiplicar intensamente la red regular de las cuadras de 120 m. de largo. Esto deja de ser un organismo, es un protoplasma. El cuerpo de la ciudad ya no es transitable.

El plano de 1856 acusa una superficie cubierta de 6 km<sup>2</sup>.; en 1931 (75 años después) esta superficie construida es de 190 km<sup>2</sup>., es decir, treinta veces más grande. Imaginad un individuo normal de 1,75 m. de estatura que se transforma en uno de 52 m. de alto, y cuyo sistema circulatorio permanece igual, y cuyos órganos esenciales permanecen agrupados en la misma región que correspondía al individuo de 1,75, etc.

El mercado de los bueyes, la plaza de las carretas ha sido transportada a 3 km. del río, al exterior de la ciudad, al borde de la pampa.

Se esboza en este lugar un camino de cintura que cierra la ciudad por el Oeste. Es interesante recordar la capacidad del plano de 1856: de unos 48 km<sup>2</sup>. más o menos (4.800 Há.) extensión razonable, fácilmente accesible a los peatones y a los medios *razonables* de transporte, podría recibir hoy una población de 3 a 4 millones de habitantes que vivieran en barrios de residencia de tipo "Ville Radieuse".

He aquí una importante certidumbre. No queda ya por señalar, para mostrar la enfermedad de la ciudad, sino que el territorio urbano del Buenos Aires de hoy ha alcanzado una superficie de más de 250 km<sup>2</sup>. construidos, fenómeno de extensión desmesurada, de dislocación, de anemia; ¡una catástrofe urbana! Esto representa diariamente varias horas pasadas en transportes, en ómnibus y en subterráneos.

Si Buenos Aires fuera una ciudad cuyo destino ya se hubiera cumplido, y hubiera sido testigo de una brillante civilización y en consecuencia acumulado los testimonios emocionantes de la arquitectura, se podría, quizás, carecer del coraje de emprender su reforma. Pero Buenos Aires está en la aurora de su futuro. Simple ciudad colonial durante siglos, explota de pronto hacia el 1900 en el momento en que los transportes más modernos han abolido las distancias. Está a la puerta de un inmenso territorio, apto para recibir grandes poblaciones, admirables equipos.

Es, por el momento, un puesto de mando.

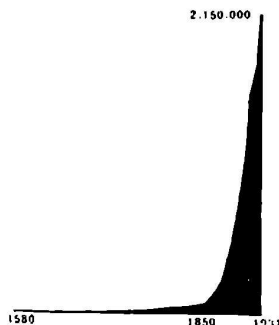
Está entre Europa y la Nueva América.

Se encuentra en esta época, hoy precisa, en que el mundo moderno parece descubrir las normas de su existencia, preparar el estatuto de su comportamiento.

Todo se ofrece a las reformas, a los nuevos arreglos: los factores técnicos, los factores financieros, los factores morales.

Fig. 20: Un puesto de mando

Fig. 21: El "rush" sobre Buenos Aires. De 1580 a 1850 la población alcanza progresivamente la cifra de 100.000 habitantes. De 1850 a 1931 pasa de 100.000 a 2.150.000 habitantes. En 1940 alcanza la cifra de 2.500.000 habitantes



# II

## POSIBILIDADES DE REFORMA

1 FACTORES TECNICOS

2 FACTORES FINANCIEROS  
(Valorización)

3 FACTORES MORALES

# 1. FACTORES TECNICOS

La enfermedad urbana que oprime la ciudad se manifiesta inmediatamente en innumerables acontecimientos materiales. Surgen así soluciones técnicas por todas partes; reacciones automáticas contra el desorden. El mal está por aquí, por allá. Espíritus abiertos a los recursos de la técnica moderna pueden indicar los puntos críticos y proponer inmediatamente las soluciones.

La vida de una ciudad es un conjunto potente de funciones diversas que es necesario aislar, momentáneamente, de su medio.

Aquellos que tienen el sentido del Urbanismo pueden realizar una clasificación indispensable, hacer una lectura fructuosa, aislar el caso, proponer remedios y establecer de nuevo un sistema coherente capaz de franquear una nueva etapa de la vida de la ciudad.

Es, gracias a la solución prevista por los elementos técnicos, que la ciudad volverá a vivir y podrá transformarse en un lugar de verdadera felicidad. Pero estas soluciones técnicas ponen en movimiento, en un sentido favorable o desfavorable, el mecanismo financiero. Y nada duradero y eficaz podría ser emprendido si no fueran puestas en juego altas intenciones; si no fueran satisfechas profundas e invencibles aspiraciones humanas, si la alegría humana no actuara como fin.

Un Urbanismo que no conduce a una vida radiante, no es nada, no tiene derecho a dictar trazados ni planes. La armonía debe ser el coronamiento de la empresa. La armonía que es el justo equilibrio entre los valores fundamentales del individuo, las potencias colectivas o de las comunidades, y un respeto fecundo por las leyes propias de la naturaleza.

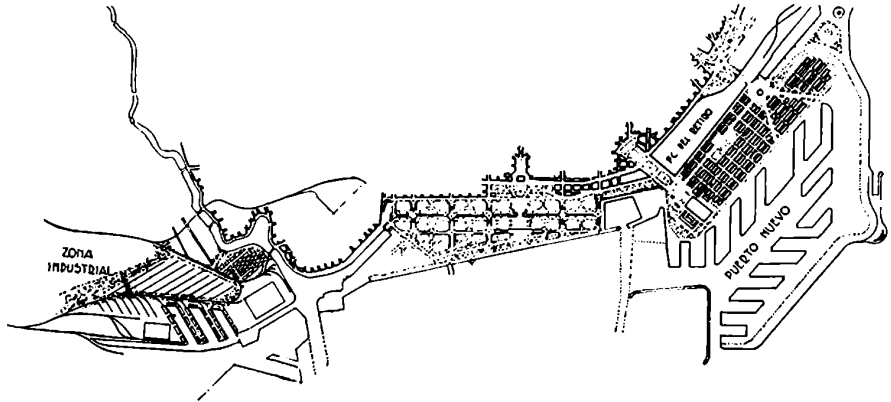


Fig. 22: Ya algunos proyectos importantes han sido propuestos. *Modificación del Puerto. Ingeniero Briano. Solución que anula los viejos docks y desarrollando el puerto hacia el río deja parcialmente libre el frente de la ciudad. Solución ferroviaria y estacionamiento, a bajo nivel, aprovechando los diques desagotados.*

Nota. — En el presente trabajo se ha adoptado este proyecto como primera base para la reorganización del puerto, que tiene importantes proyecciones para la ciudad. Sin embargo, debe ser reconsiderado urbanísticamente, ya que su desarrollo sobre la costa norte afecta una parte grande de ésta que sería deseable tener libre. Es evidente que en este proyecto se respetan situaciones creadas: el Puerto Nuevo, las grandes parrillas del ferrocarril, los depósitos, etc.

Sería probablemente preferible, —la última palabra la tienen los especialistas— dirigir el desarrollo del puerto hacia el Sur, ya que allí se ha establecido, naturalmente y en el Plan, una gran zona industrial cuyas comunicaciones y movimiento pueden unificarse con las necesarias para el puerto.

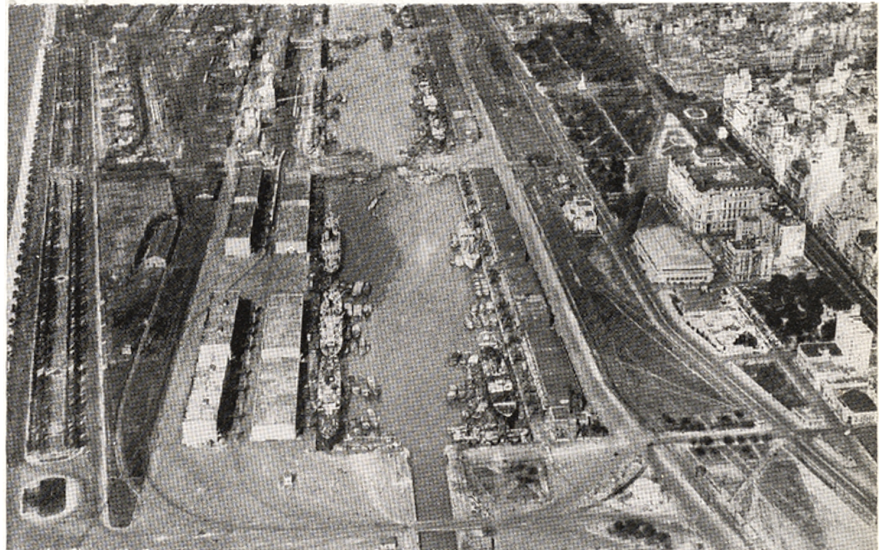
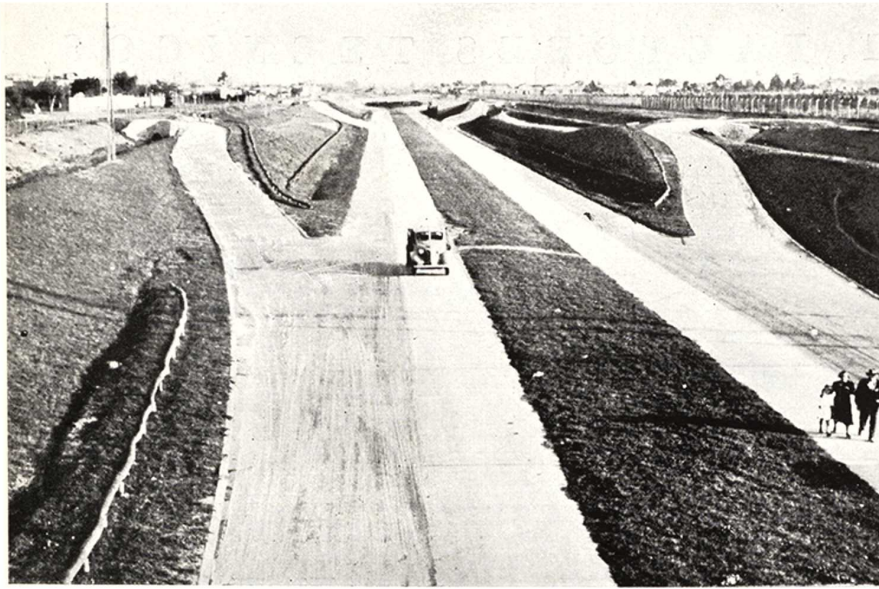


Fig. 23: He aquí una vista de los diques a modificarse



Fig. 24: La Municipalidad ha sentido la necesidad de quebrar la atadura del trazado secular (Avenida Norte-Sur, proyecto en ejecución de la Dirección del Plan de Urbanización)



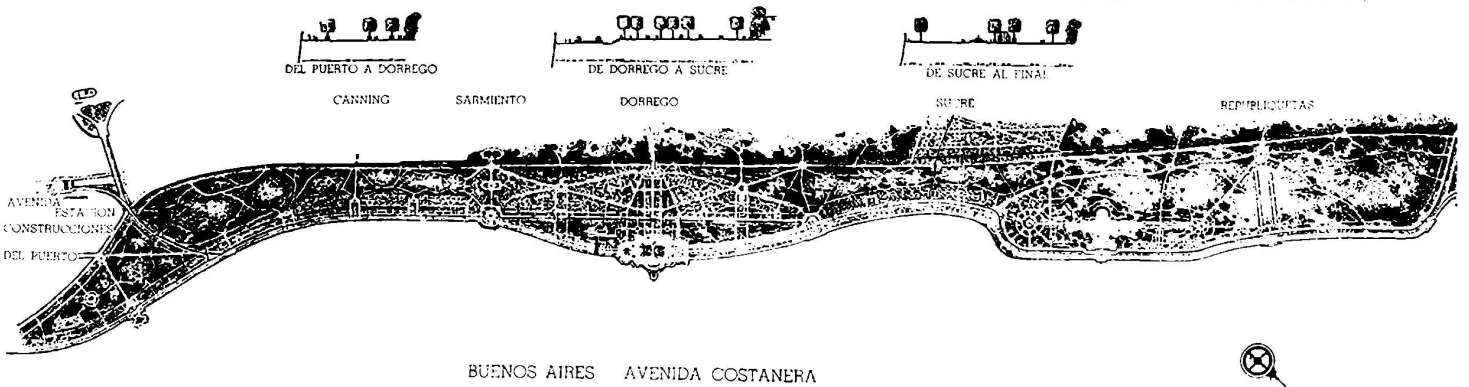
*La Avenida General Paz*



Fuente: Grete Stern

*Puente sobre el Riachuelo*

*Debajo: Se reconquista la costa olvidada del Río de la Plata. (Proyecto del arquitecto francés J. C. N. Forestier, del libro de la "Comisión de Estética Edilicia")*



*Proyecto Forestier - Tramo norte*

## 2. FACTORES FINANCIEROS



Fig. 27: La fotografía parece sugerir la idea: ganar el río.

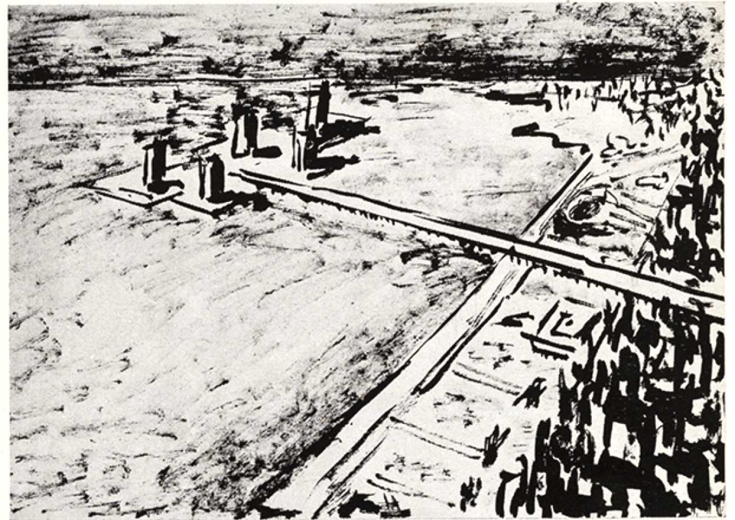


Fig. 28: "Yo planto los rascacielos de la "cité" de negocios en alineamiento majestuoso sobre la plataforma de cemento armado".  
"Toda la ciudad, hasta aquí encerrada en sus calles opresivas, abre sobre el río. En plena luz, en plena libertad, en plena alegría. Desde el borde de la plataforma se verá la llegada de los transatlánticos y los aviones. En este lugar conquistado con poco gasto sobre el río, yo coloco 3.200 habitantes por hectárea y no solamente los 400 que dan vuestras estadísticas para los barrios del centro. ¿Que valorización! ¿Qué negocio! ¿Cuántos millones creados por el milagro de las técnicas modernas!".

"Précisions", 1929.

El Urbanismo es la expresión de la vida misma de una sociedad, de un país, de una ciudad. Cuando las disposiciones tomadas son justas, surge de ellas la vida, es decir, un valor.

El Urbanismo valoriza. Se puede precisar diciendo: el Urbanismo hace dinero, no cuesta dinero. Los factores financieros son, pues, positivos y no negativos.

La clave de la valorización de Buenos Aires por el Urbanismo se descubre en el análisis del valor territorial de la ciudad. Este valor es muy diferente según la situación de los barrios y muy especialmente según sea su po-

sición al Sur o al Norte del eje que corta la ciudad en dos; la Avenida de Mayo, eje que en la actualidad separa casi dos ciudades, la ciudad del Norte, rica, y la ciudad del Sur, pobre. ¿Habría métodos efectivos para aniquilar los efectos nocivos de ese fatídico eje? Mejor dicho: ¿sería posible proveer a Buenos Aires de una inmensa fuente de riqueza, por medio de un trazado que a la inversa del actual fuera productor de valor real en lugar de ser destructor?

Daremos respuesta por medio de una proposición de trazado urbanístico inmediatamente realizable.

## 3. FACTORES MORALES

Es aquí mismo que, en 1940, se sitúa el nudo de la cuestión. Los grandes movimientos técnicos, económicos, sociales, han sido acontecimientos materiales sucesivos, fruto del nacimiento de una civilización maquinista. Cien años de luchas bajo toda clase de formas, marcan el primer ciclo de la civilización maquinista. Se ha visto en estos tiempos la forma atroz que estas luchas han llegado a revestir. Pero el tumulto y los horrores de las guerras velan la aparición de un hecho de orden moral: el nacimiento de un estado de conciencia moderno.

Problema de conciencia que es el mismo que propondrá las soluciones al mundo trastornado. Reparación del factor humano, reafirmación de los valores humanos. Entre éstos, el coraje, el optimismo, la confianza, el entusiasmo, la comprensión de la grandeza y del esplendor de las tareas: la acción. El sentido de la acción. Las perspectivas ilimitadas de un mundo nuevo a construir. La nobleza de las agrupaciones naturales y armoniosas, la dignidad del

individuo. La potencia del individuo, sólo posible en un estatuto que armonice las fuerzas humanas hoy disponibles, expresando estas fuerzas la felicidad misma de toda sociedad: la familia.

La familia, célula inicial que puede y tiene derecho a vivir en condiciones dignas: es cuestión de viviendas y de ciudades. Arquitectura y Urbanismo.

Además, para la Argentina, la gloria, para un país joven, de mostrarse en la dicha de esta época: actuar, construir, alcanzar los fines más altos, agregar a su turno un eslabón a la civilización.

Por fin, para Buenos Aires, hacer de la ciudad presente —"La Ciudad sin Esperanza"— la ciudad del desembarco precipitado de la colonización, una ciudad radiante de fuerza, de eficacia y de belleza.

Factores morales que sin réplica tienen derecho a pesar fuertemente en la balanza del destino del país.

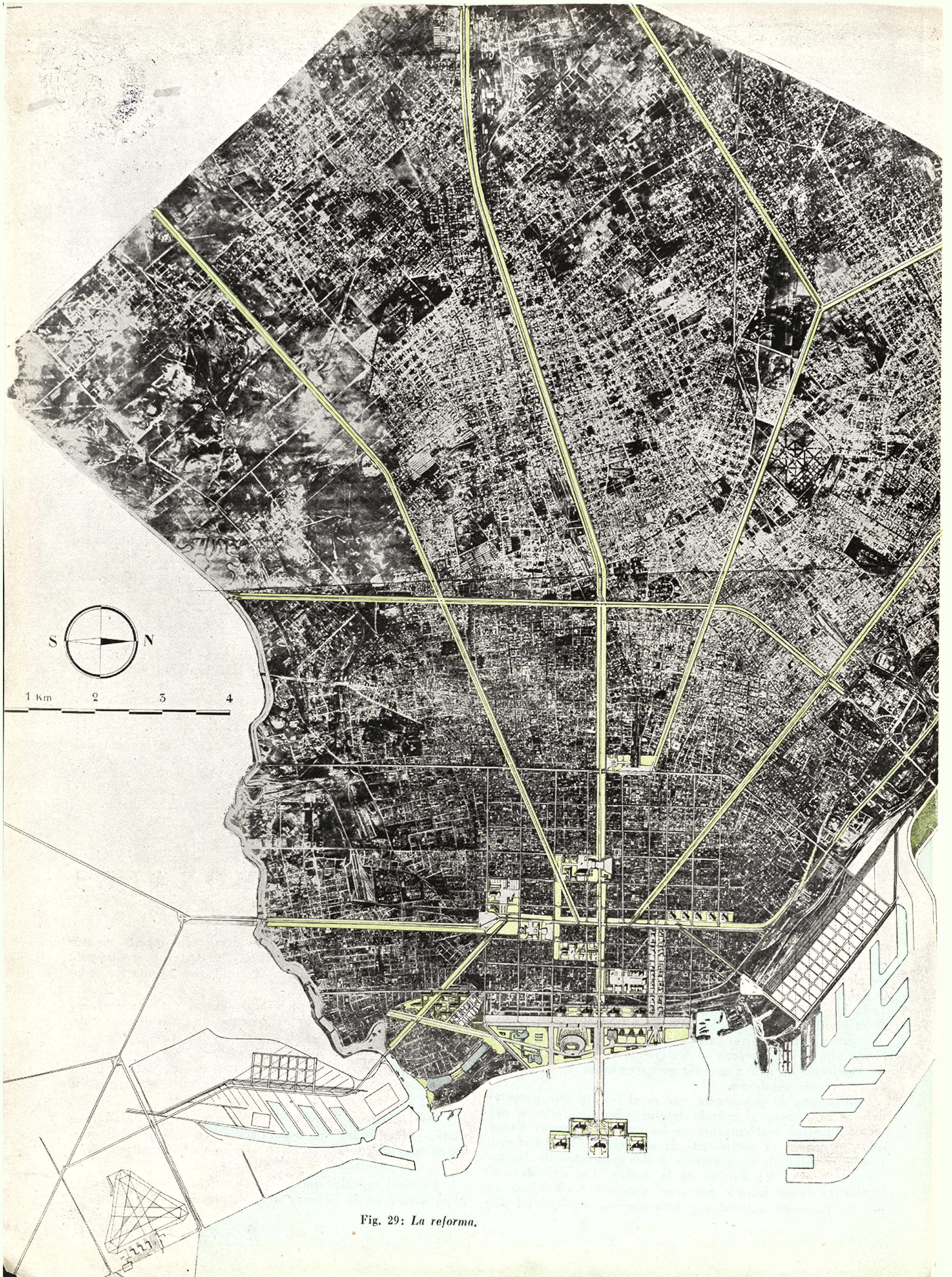


Fig. 29: *La reforma.*





# III

## LA REFORMA

PROPOSICION DE UN PLAN DIRECTOR

*Arquitectos del plan:*

LE CORBUSIER  
PIERRE JEANNERET  
J. FERRARI HARDOY  
JUAN KURCHAN

*Propónese aquí un Plan Director minuciosamente estudiado por urbanistas argentinos y franceses, sobre la base de una correcta documentación.*

- 1 CONCENTRAR LA CIUDAD
- 2 TRANSFORMACION MOLECULAR DE LA CIUDAD
- 3 EL DESPERTAR DEL SUD
- 4 EL SISTEMA CARDIACO
- 5 LOS ELEMENTOS
- 6 SINTESIS: LA ZONIFICACION
- 7 EL COMIENZO DE LA ACCION
- 8 RESULTADOS ETICOS Y ESTETICOS

# 1. CONCENTRAR LA CIUDAD

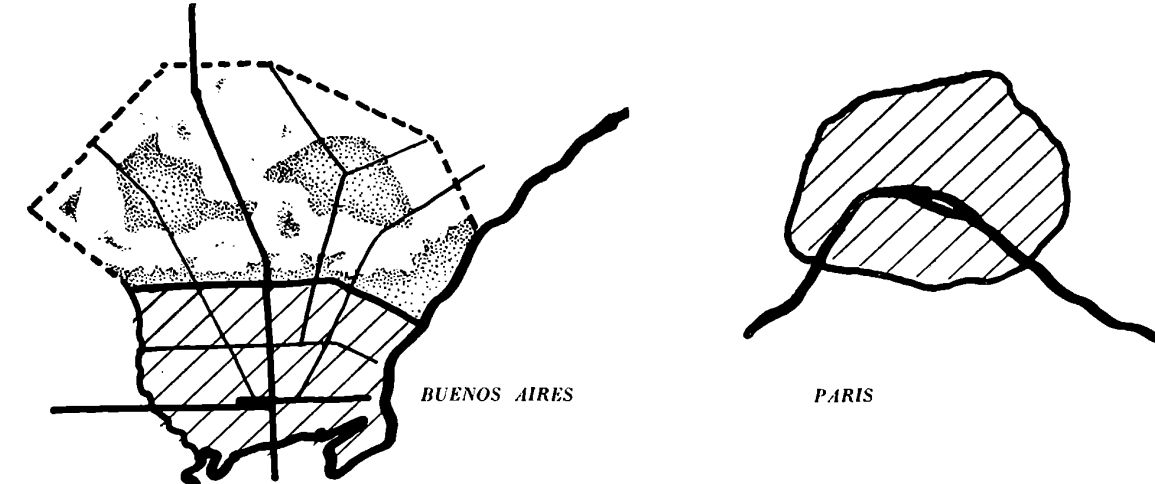


Fig. 30: Buenos Aires y París a la misma escala. He aquí la proposición; uno de los más importantes puntos de nuestro proyecto: fijar el límite de extensión de la ciudad. En el interior de este límite se pueden alojar cuatro millones de habitantes. Es más que suficiente. Ya se sufre hoy en el mundo las consecuencias de las aglomeraciones excesivas. Crear una cintura de vegetación. Organizar el resto en ciudades-satélites. Un planeamiento del país y de la región racionalizará la fijación de la población.

La fig. 30 muestra de una manera sorprendente el mal de Buenos Aires: París, ciudad de 4.000.000 de habitantes, cubre una superficie mucho menor que Buenos Aires, ciudad de 2.500.000 habitantes. Sin embargo, el suelo de París está mal ocupado: la ciudad podría, con sabias medidas, ser concentrada. Vemos entonces que Buenos Aires está peligrosamente distendida.

Estas distancias urbanas desmesuradas que son también la enfermedad de las ciudades de los Estados Unidos provocan un derroche enorme: el tiempo perdido cotidianamente en transportes costosos y la tristeza de esas horas perdidas cada día; el desgaste estéril, inmenso, de los medios de transporte (subte, tranvías, ómnibus, etcétera), el costo de su establecimiento y mantenimiento. El gasto estéril de las instalaciones (agua, gas, electricidad), el costo de su establecimiento y mantenimiento.

No se ha ganado nada en pro del bienestar o de la felicidad de los habitantes. Todo se anota en pérdidas.

Las decisiones de principio deben ser tomadas por las autoridades: *Concentrar la ciudad.*

Prohibir que se extienda más. Fijar los lugares útiles para la vivienda y las formas eficaces de esta vivienda. Fijar los lugares de las diversas funciones de la ciudad, trabajo, administración y esparcimiento. Establecer una zonificación.

Reaccionar enérgicamente contra la dejadez, contra la incoherencia.

Sobre la base de los recursos actuales, dar al cuerpo urbano dimensiones eficaces.

¡Concentrar la ciudad!

Legislar en este sentido es remontar la corriente nefasta. Introducir el buen sentido y la armonía.

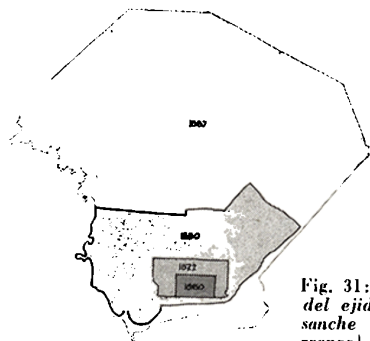


Fig. 31: Las sucesivas ampliaciones del ejido de Buenos Aires. (El ensanche del Municipio, A. B. Carranza).

Veamos el libro "Mejoras de la Ciudad de Buenos Aires".  
"Provisión de agua, cloacas, etc.". "Informe de la Comisión Especial presidida por el Ing. Coghlan". (Encargada de dictaminar sobre los presupuestos y planos, etc., de las obras de salubridad proyectadas). Año 1869.

Hay aquí datos de sorprendente interés. Pág. 8 en adelante:  
"...Perímetro fijado: Paseo de Julio y Colón, Charcas, Juncal, Talcahuano, Callao, Tucumán, Callao esq. Tucumán, Larrea hasta Plaza Once, Cangallo, Rioja, Potosí, Pasco, San Juan, Salta, Barranca del río. (1)

"Comprende: 960 cuadras, 480 manzanas con 268.800 varas de frentes de edificios a la calle.

"Hay en ese perímetro 17.361 casas con 84.264 cuartos que alojan 100.806 habitantes, los que pagan por ese alquiler, incluida la "avaluación de un alquiler a las casas habitadas por sus propios dueños, 16.508.799 pesos moneda corriente como alquiler por mes.

"De la estadística que este cuadro demuestra resultan varios "hechos dignos de ser señalados:

"1" La población por regla general está bien alojada en el "interior del domicilio, pues hay en la ciudad poco menos de una "vivienda por habitante. (2)

"2" La población está mejor alojada y es menos densa en el "centro que en los suburbios, pues en las calles centrales hay por "regla general más de una vivienda por habitante, lo que en una "ciudad tan escasa de plazas como ésta es un hecho importante; "explica esto además, en parte, el hecho de que durante las epidemias "sufridas, la mayor mortalidad se haya sentido en los suburbios.

"3" La densidad de la población es de un poco más de 31.000 "habitantes por milla cuadrada, lo que da una densidad mayor que "la de Londres, que sólo tiene 26.048 habitantes por milla cuadrada, "y mayor que otras ciudades inglesas, y una densidad menor que la "de París, Liverpool, Glasgow y Manchester, según se demuestra por "el cuadro adjunto:

Londres	26.000	hab. por milla
París	60.000	" " "
Liverpool	64.000	" " "
Glasgow	57.600	" " "
Manchester	52.928	" " "
Birmingham	29.504	" " "
Edimburgo	25.600	" " "
Bristol	23.040	" " "
Hall	22.700	" " "

"...Patentiza la necesidad de que lo más temprano posible se "piense en dotarla de plazas, parques y calles anchas, a cuya existencia en Londres debe atribuirse la poca densidad relativa de esa "ciudad, la más grande conocida por la civilización, pues si Buenos "Aires tiene hoy 31.000 habitantes por milla cuadrada, es seguro que "tendrá 60.000 a lo menos cuando la edificación alcance a la altura "que en París, Liverpool y Londres son comunes, y para entonces "ha de ser más terrible la falta de plazas y calles anchas que ya "hoy se hace sentir.

"4" .....  
"5" El bienestar de la población puede comprobarse por lo que "paga por su alojamiento, pues corresponde a cada habitante, viejo o "niño, una cuota de \$ 166,00 por casi una vivienda en el promedio "que le corresponde".

(1) Textual.

(2) Quiere decir una habitación.

Hagamos ahora algunas cifras: La densidad de Buenos Aires era entonces de 31.000 habitantes por milla cuadrada o sea 13 habitantes por hectárea, superior a la de Londres en la misma época, e igual a la mitad de la de París.

¿Cuál es su densidad actual?

Dentro del límite municipal, hoy, en cifras redondas, hay 2.500.000 habitantes. Este límite tiene 191 km. cuadrados, de donde resultan:

¡130 habitantes por hectárea!

Ahora, Buenos Aires, desde 1869, de acuerdo a lo que expresan los números, ha tenido un crecimiento en superficie *totalmente paralelo al de su población*, conservando así casi la misma densidad que entonces. Ha pasado de 100.000 habitantes a 2.500.000, aumentando en forma proporcional su superficie.

Así, con 15 kilómetros de extensión Este-Oeste y 17 Norte-Sur, en realidad, Buenos Aires no es sino la misma ciudad de edificios de un piso de 1869, pero reproducida ¡veintitrés veces!, en extensión y en población. Para este cálculo no hemos considerado el "Gran Buenos Aires" cuyos cuatro millones de habitantes deben producir una densidad mucho más baja aún.

¿Cómo es posible hablar todavía de reducir la altura de la edificación, porque, según el cálculo que alguien ha sacado, la ciudad con su actual Reglamento de Construcciones puede albergar dentro de sus límites 31.000.000 de habitantes? Este principio sólo puede llevar a un resultado: ¡extender más aún la ciudad!

La ciudad debe ser reducida y ordenada. Los métodos "Ville Radiuse" dan la solución.

Aquel "pantano de la calle Corrientes y Florida donde en tiempos de la dictadura se ahogó un lechero" (3) ha desaparecido, pero aún en cierto modo pueden encontrarse analogías entre el Buenos Aires de hoy y el de entonces. La vida clara, alegre y tranquila desapareció con el pantano; hoy la ciudad es inhumana. Sus distancias angustian y consumen la vida del hombre de los suburbios.

### LOS NUCLEOS SATELITES

Establecidos los límites razonables de la nueva ciudad — dentro de los cuales se llegará a la densidad conveniente por medio de reglamentaciones que obliguen a construir a la altura útil, prohibiéndose *toda otra altura mayor o menor*, con los espacios libres, etc., necesarios (ver figs. 42 y 43) —, los barrios satélites podrán constituirse.

Flores, Belgrano, San Isidro, etc., serán reorganizados como grupos de "unidades eficaces de habitación". Tendrán convenientemente distribuidos sus pequeños órganos vitales. Se colocarán sobre las grandes líneas de transporte (ferrocarril o subterráneo).

Conservarán así su carácter. Serán en todo lo posible independientes de la ciudad central. Delimitados estos núcleos, se prohibirá completamente toda edificación caprichosa en las zonas intermedias (que se conservarán como grandes reservas de vegetación: bosques, viveros, chacras) así como al borde de las rutas.

(3) Leopoldo Marechal: "Historia de la Calle Corrientes".

Fig. 34: Plano de 1880. Una vez más he aquí la prueba de que estamos en la línea de la tradición. Buenos Aires tenía un tamaño racional. Sus barrios satélites existían y adquirían el carácter especial que hoy tienen (ya cada vez menos) y que no debe perderse.

Fotos Grete Stern



Fig. 32: Belgrano.

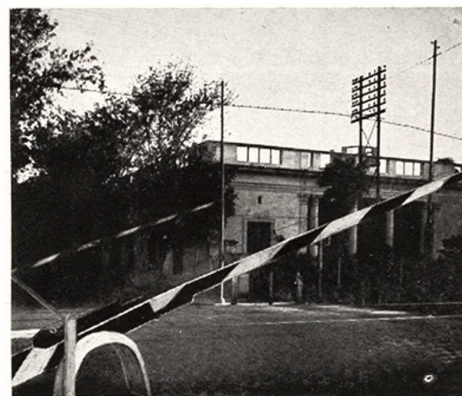
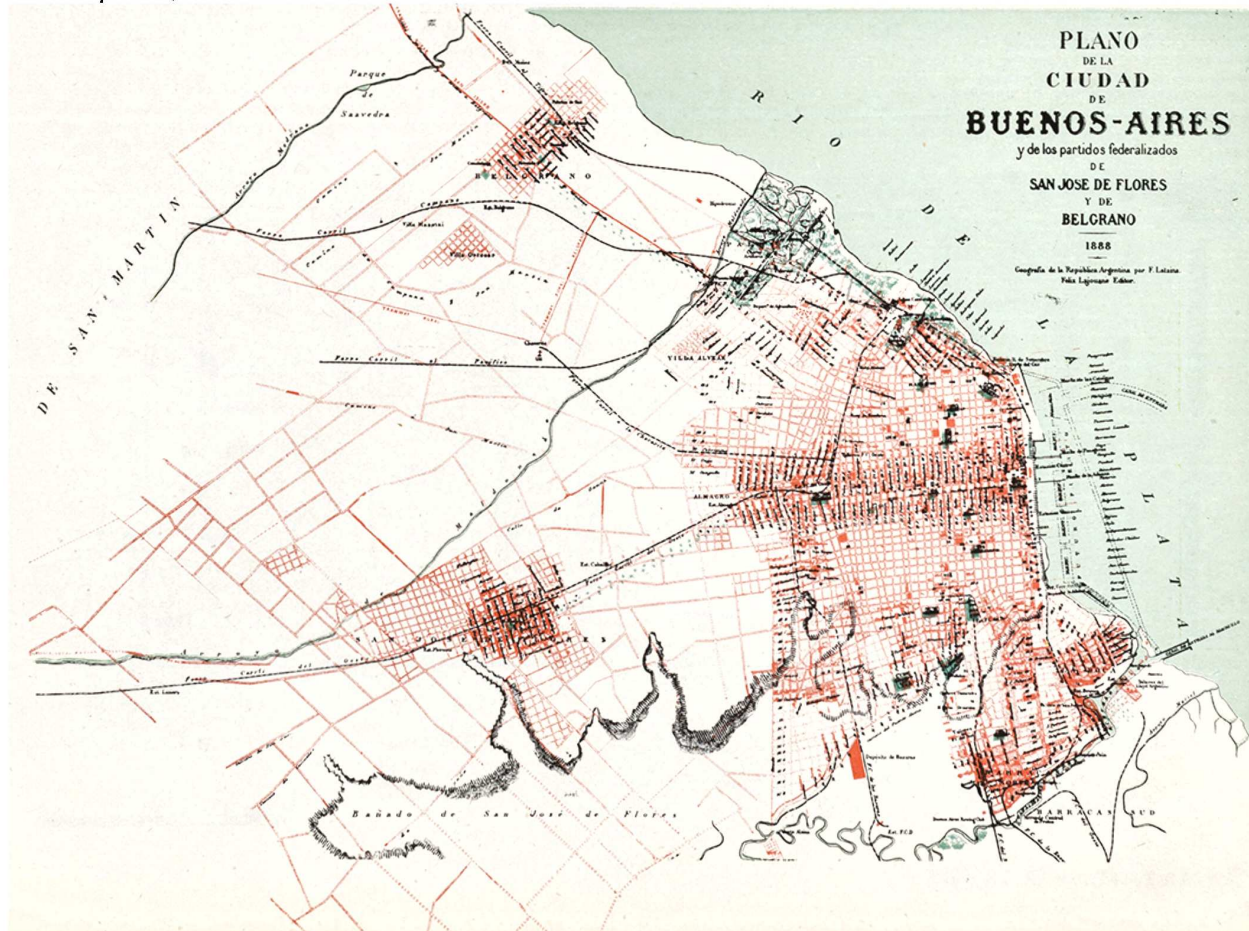


Fig. 33: Flores.



## 2. TRANSFORMACION MOLECULAR DE LA CIUDAD

### METODO DE APERTURA DE AUTOPISTAS

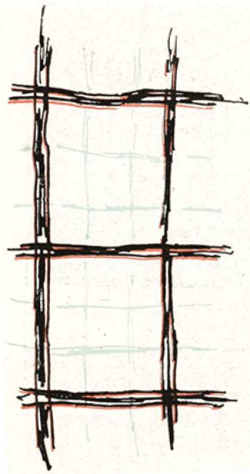


Fig. 35: Distancia entre cruces futuros.

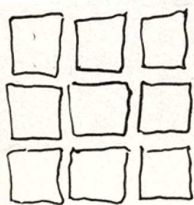


Fig. 36: Los cruces actuales



Fig. 37: Se ensancha una calle existente. La operación implica la demolición de las fachadas de los inmuebles a derecha e izquierda. Solución adoptada a menudo.

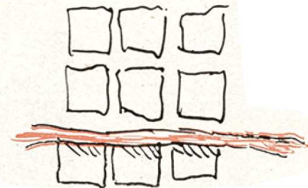


Fig. 38: Se ensancha demoliendo una sola línea de fachadas. Los problemas de expropiaciones se simplifican algo. Solución adoptada generalmente.

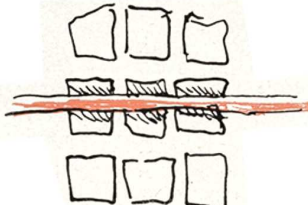


Fig. 39: Se pasa a través de las manzanas por el medio. Esta solución dió origen a la Avenida de Mayo.

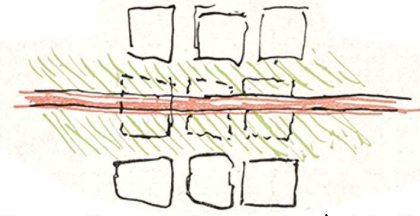


Fig. 40: Si se trata de crear una abertura en la ciudad de gran tránsito se demuele una línea de manzanas y la autopista del "tránsito" es instalada en el medio del espacio así conquistado. Pero en ese caso no pueden coexistir las dos calles que antes limitaban la manzana demolida con la misma importancia anterior, porque de lo contrario se corre el riesgo de complicar en lugar de solucionar el tráfico de la zona. Todo el espacio en exceso con plantaciones de árboles se transforma en zona verde.

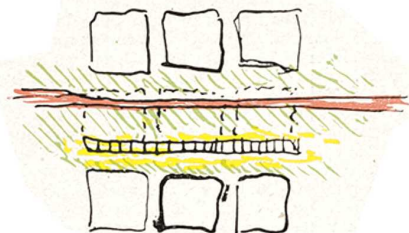
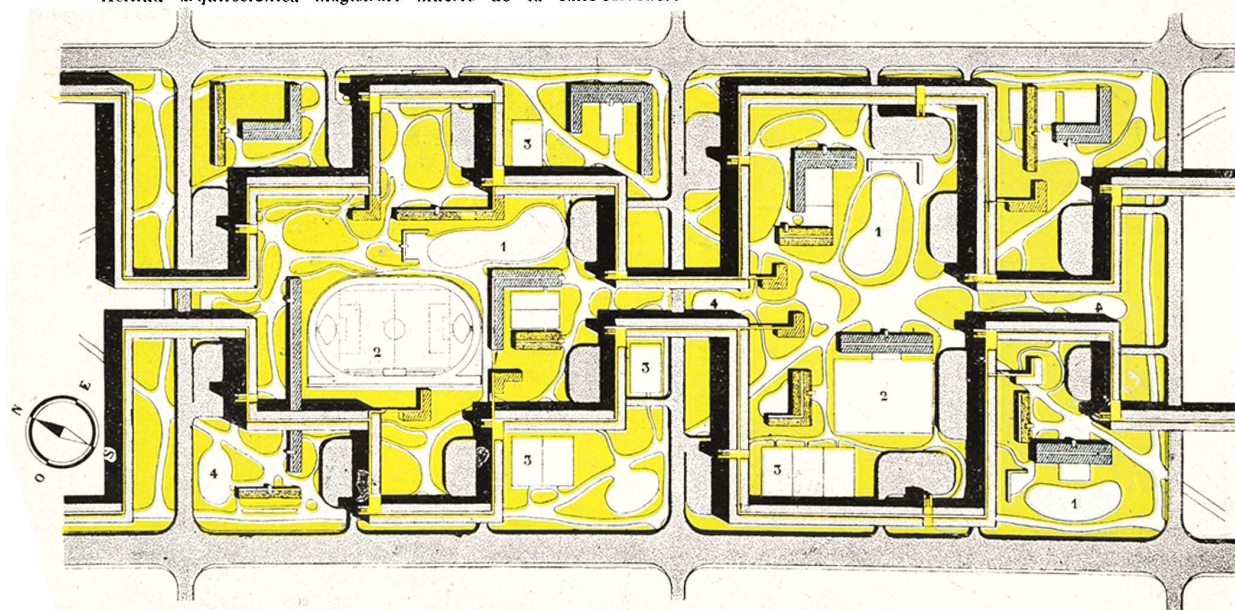


Fig. 41: Operación de la misma naturaleza conjugada con la creación de un "boulevard" comercial. La autopista se establece en uno de los lados del espacio ganado; del otro se construyen negocios, cafés, confiterías, bordeadas por veredas de paseo. Toda la zona está arbolada. (Ver más adelante la solución que hemos propuesto para la Avenida Norte-Sur ya comenzada pero cuyo perfil debe cambiarse).

Fig. 42: La ciudad verde. El deporte al pie de la casa. Las playas sobre los edificios. Gran densidad: 1.000 habitantes por hectárea. Actitud arquitectónica magistral: muerte de la calle-corredor.



0 100 200

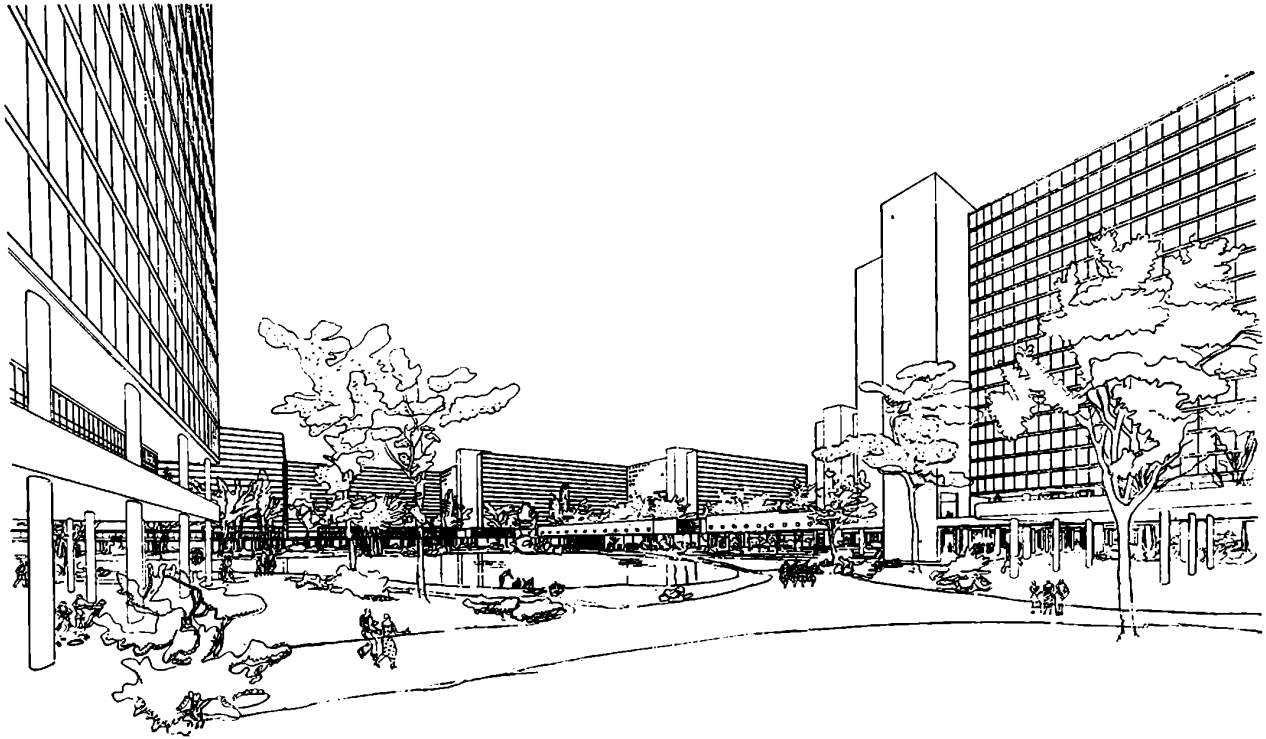


Fig. 43: En cualquier lugar de la ciudad...

### LA NUEVA MANZANA

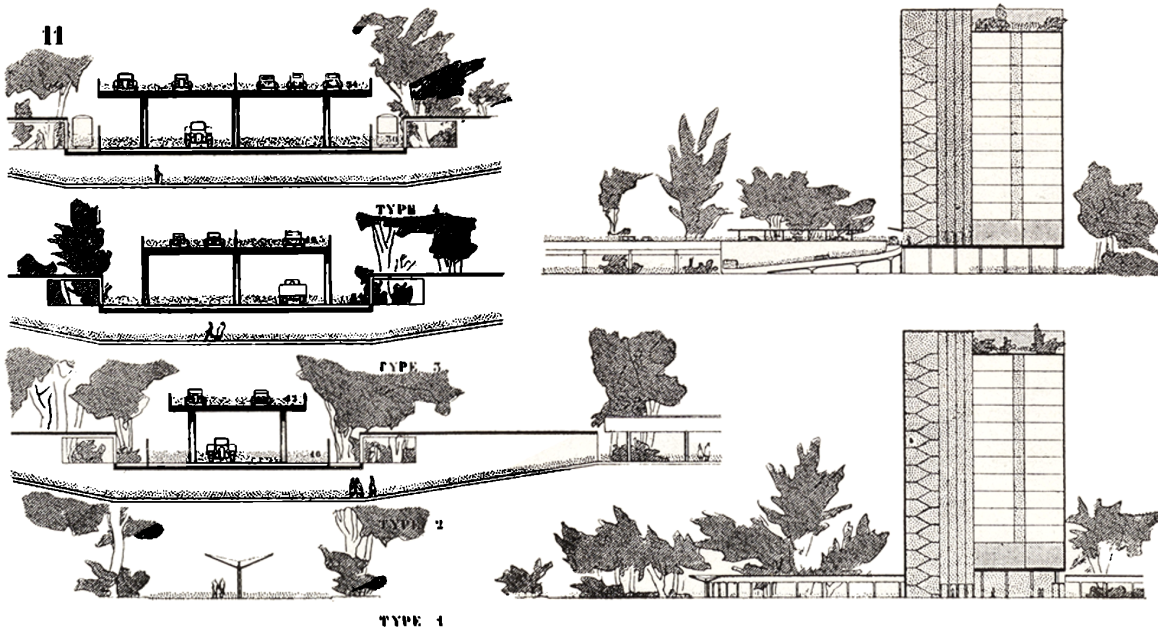
Hemos hablado ya sobre el origen del módulo sobre el que está trazado Buenos Aires, medida proporcionada a la marcha del hombre: la cuadra de 120 m. Hemos explicado su falta de eficacia en la actualidad con respecto al nuevo elemento que se ha introducido: el automóvil.

¿Cuál debe ser entonces la nueva dimensión?

No es ya posible que el automóvil y el peatón vayan por un mismo sitio, tengan una misma red circulatoria. Su suerte debe ser regida por la única regla correcta: *separación total* (fig. 46).

El peatón dispondrá en adelante del suelo natural hacia todos los puntos cardinales.

Fig. 44: LAS CIRCULACIONES: 1° el suelo para los peatones; 2° a 5 m. sobre el suelo, los autos; 3° hasta 50 m. los ascensores públicos; 4° las calles interiores superpuestas; 5° las playas de helioterapia (cota 50 m.); 6° los servicios comunes a cota 5 m.; 7° la carga, en ciertos puntos a cota 0, en otros a cota -5 m.; 8° los subterráneos, a cota -10 ó -5 m.



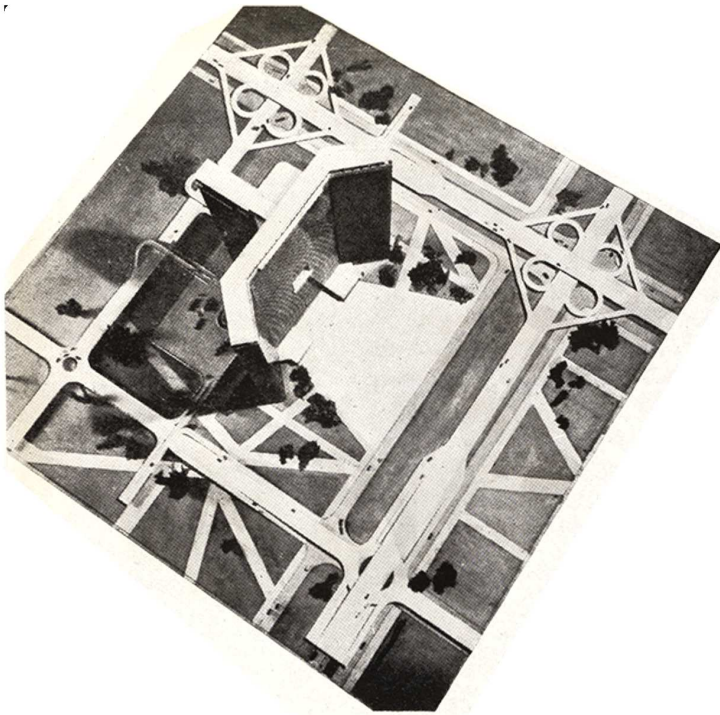
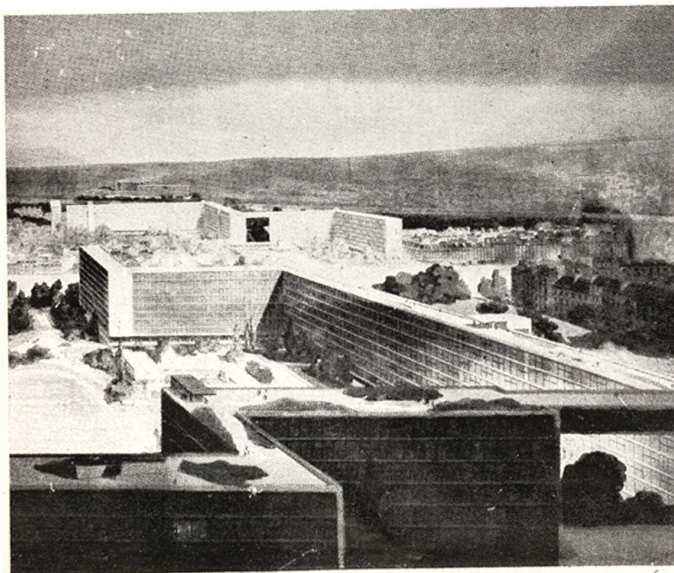


Fig. 15: El Rascacielo racional "cartesiano".



Fig. 46: Arriba: separación del peatón y del automóvil. Abajo: esta imagen muestra el contraste sorprendente entre el tipo "Ville Radieuse" y los trazados en uso. (Observar en alto, a la derecha de la foto, los barrios tradicionales).



El automóvil tendrá sus vías particulares, éstas serán las "autopistas". La red de autopistas no puede estar ya formada por una malla de 120 m. de lado porque ésta paraliza totalmente la velocidad de los vehículos (fig. 36). La malla será llevada hasta 400 m. más o menos, dimensión razonable, necesaria y suficiente para el automóvil. Cada unidad de la nueva malla agrupará exactamente nueve manzanas.

En última etapa, las autopistas no están instaladas sobre el suelo. Están construidas en hormigón armado, a 5 m. de altura. Los cruces son resueltos en "sentido único".

¿Dónde hay que crear las nuevas autopistas? (ver figuras 37 a 41).

Para terminar: una nueva dimensión ha intervenido: la ciudad ha cambiado su dimensión molecular.

Las consecuencias resultantes del principio de la separación del peatón y del automóvil son fecundas. En verdad, permiten instaurar un estatuto urbano nuevo cuyo efecto es responder a todas las necesidades modernas de las ciudades y crear condiciones excepcionales de organización, de los negocios, de tráfico, de administración y, en particular, dotar a la habitación de un nuevo estatuto. Este estatuto urbano, inspirado aquí por las tesis de "Ville Radieuse", está de acuerdo en todos sus puntos con la "Carta de Atenas", estatuto urbanístico decisivo establecido en 1933 por los C. I. A. M. en su 4º Congreso de Atenas.

Es imposible entrar aquí a detallar las tesis de "Ville Radieuse". Estas pueden ser estudiadas en las obras que le han sido consagradas (1) o que se refieren al caso.

He aquí, de todas maneras, algunos puntos esenciales:

1º La calle tradicional es reemplazada por la disponibilidad total del suelo de la ciudad para los peatones. El camino de los mismos, totalmente protegido de los autos puede seguir todas las direcciones útiles independientemente de la situación de los inmuebles construidos (habitación, administración, oficinas, etc.). (Fig. 46).

2º Los edificios (viviendas, administración, oficinas, etc.) pueden ser situados de acuerdo a la orientación más favorable en la región considerada.

3º La ciudad se transforma en una "ciudad verde". Por ejemplo, en los barrios residenciales, los edificios no cubren más que el 12 % de la superficie del barrio. Son construidos sobre columnas, dejando libre paso a la circulación en todos sentidos y restituyendo a los peatones el 100 % de la superficie del suelo. Entre los edificios, el suelo es transformado en parque, o sea 88 % de parques. Es en el interior de estos parques que vienen a instalarse los servicios comunes útiles: los jardines de infantes, las escuelas primarias, los "talleres" de la juventud, los asilos donde se cuida y alimenta los niños pequeños durante las horas en que sus madres trabajan, etc., lo mismo que las instituciones necesarias de cultura física diaria: el deporte al pie de la casa (foot-ball, tennis, basket-ball, footing, natación etc.). El techo de los edificios está dispuesto con espacios para baños de sol y agua. (Nueva ganancia de 12 % de terreno artificial, transformado en techo jardín).

4º Aunque la ciudad se ha transformado en parque, la densidad de población en el interior de un barrio residencial puede alcanzar a una cifra excepcional (hasta 1.000 habitantes por hectárea).

Esta gran densidad que en los trazados de ciudad tradicionales crea los más infames amontonamientos de gente, da aquí una valorización intensa a la propiedad territorial, valorización que permite (y provocará) todas las iniciativas.

(1) "La Ville Radieuse" 1935. Edición de "L'Architecture d'Aujourd'hui" Paris. "Des Cannons, Des Munitions, merci... des logis, S. V. P." del mismo autor, 1938, mismo editor. "Quand les Cathédrales étaient Blancches", 1937. Edición Plon & Cie. mismo autor. 5º Congreso CIAM, Paris, 1937. "Logis et Loisirs". Edición de L'Architecture d'Aujourd'hui. "Sur les quatre routes", 1940, de Le Corbusier, ed. N. R. F.

### 3. EL DESPERTAR DEL SUR

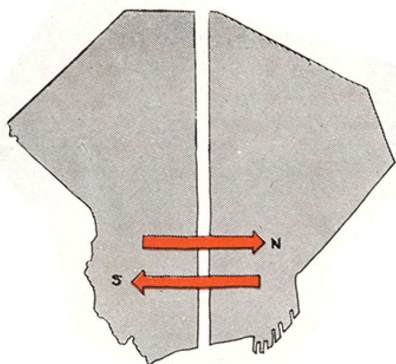


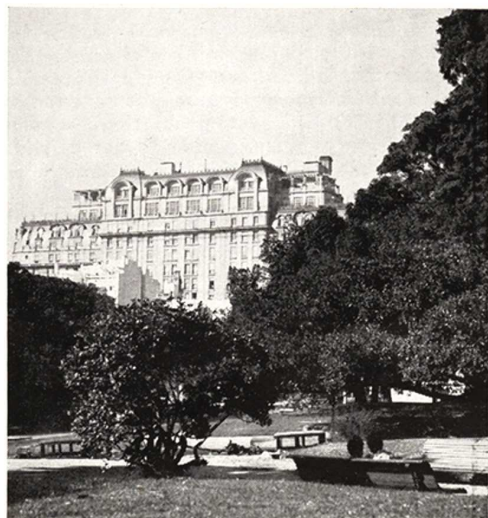
Fig. 17:



Fig. 48:

Figs. 47, 48 y 49: He aquí dos fotos sumamente expresivas de carácter diferente de ambos lados de la ciudad. Desde la época de Rosas, las familias señoriales fueron instalándose en el barrio Norte. Un florecimiento de la arquitectura correspondió a ese trasplante y comenzó la valorización ininterrumpida del Barrio Norte y el abandono del Sur.

Fig. 19:



Esta es una de las articulaciones importantes de nuestra proposición de Plan Director.

En la pág. 21 la cuestión fué planteada así: ¿sería posible proveer a Buenos Aires de una inmensa fuente de riqueza por efecto de un trazado que, al contrario del que se ha ido estableciendo lentamente y cuya expresión es la Avenida de Mayo; fuera productor de un valor territorial en lugar de ser destructor?

En la época colonial, hacia 1700 (fig. 50) la dimensión de la ciudad era insignificante: mil metros a la izquierda y a la derecha del eje Este-Oeste, diez minutos a pie en cada sentido; el eje servía de canal colector y distribuidor normal.

Hoy, la ciudad tiene diez y seis mil metros de ancho. A fines del siglo XIX se construyó la Avenida de Mayo, al costado del eje citado (Calle Rivadavia) acentuándose así algo que ya existía: la separación entre las partes Norte y Sur de la ciudad. Partiendo del eje se inician dos empresas exactamente contrarias (dos largas marchas) según se va al Norte o al Sur. El desarrollo natural en dirección del sol <sup>(1)</sup>, de lo menos poblado, de los terrenos altos, ha fijado el destino del Norte: la riqueza, la población acomodada (fig. 49).

Sin embargo, una gran parte del barrio Sur está en una posición sumamente ventajosa: a corta distancia del centro vital de la ciudad.

Por una decisión de la autoridad se puede romper este efecto de la Avda. de Mayo. *Deberá abrirse una arteria capital de circulación, una arteria maestra de Norte a Sur, verdadero río de circulación* <sup>(2)</sup>. Y por la misma decisión de la autoridad se elevará a lo largo de esta arteria o en su proximidad, algunos de los más vastos servicios públicos que forman parte del programa urbano inmediato.

La corriente de vida pasará desde entonces en dirección Norte-Sur. Luego por disposiciones legislativas oportunas el beneficio de esta valorización espontánea, enorme, será atribuido al fondo de los grandes trabajos urbanos de Buenos Aires (fig. 43).

<sup>(1)</sup> Para los lectores europeos es necesario señalar que en el hemisferio Sur, el Norte es el lado del sol.

<sup>(2)</sup> Obra ya comenzada, por las oficinas técnicas de la Municipalidad.

Fotos Coppola

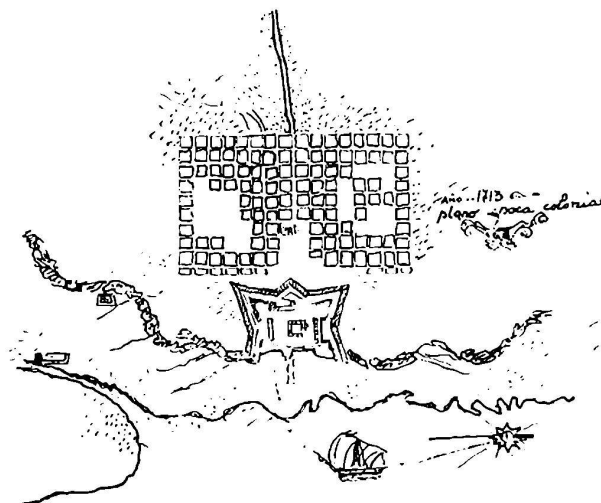
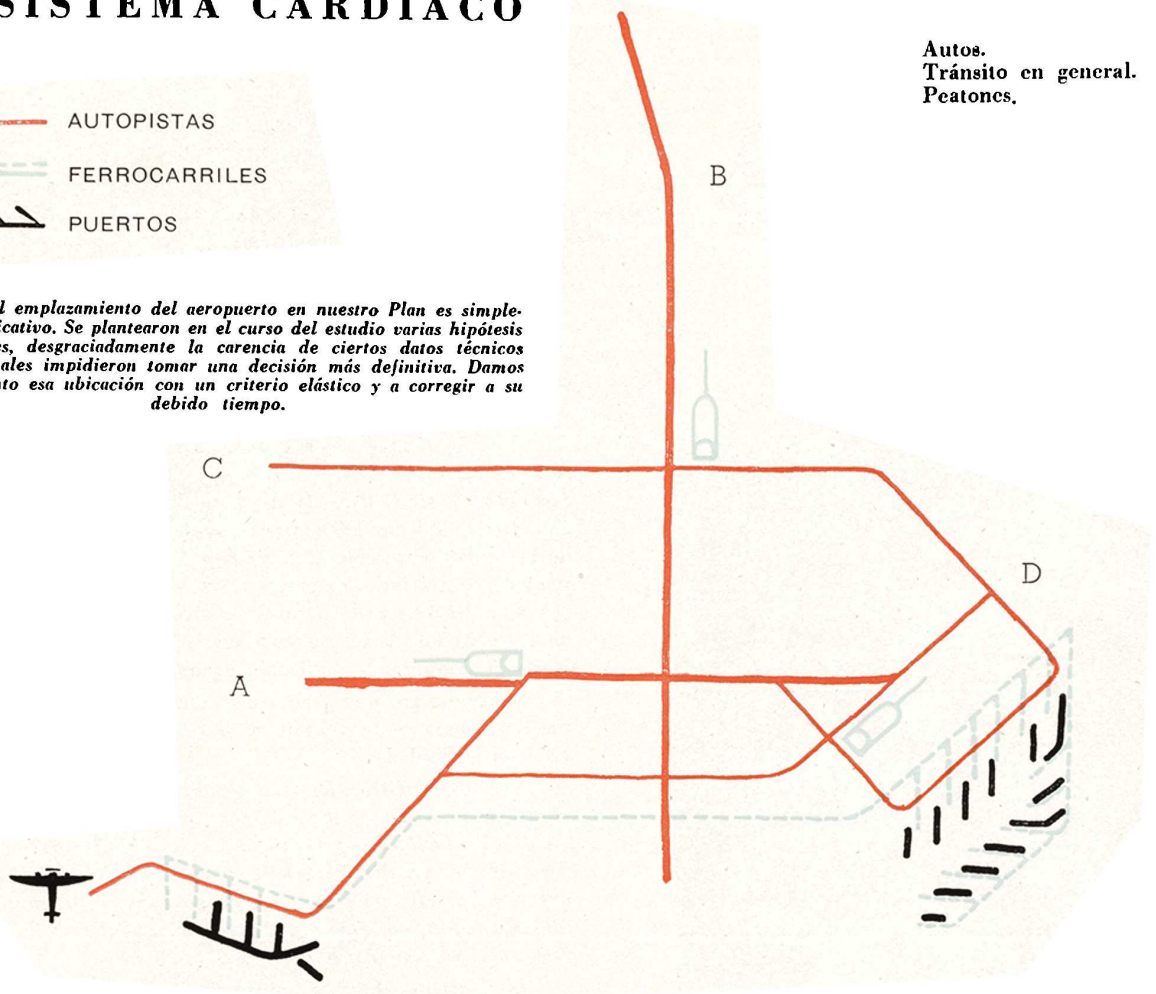


Fig. 50: Plano colonial.

## IV. SISTEMA CARDIACO



Fig. 51: El emplazamiento del aeropuerto en nuestro Plan es simplemente indicativo. Se plantearon en el curso del estudio varias hipótesis interesantes, desgraciadamente la carencia de ciertos datos técnicos fundamentales impidieron tomar una decisión más definitiva. Damos por lo tanto esa ubicación con un criterio elástico y a corregir a su debido tiempo.



1º

Hemos ya definido en esencia cuál debe ser la estructuración del sistema circulatorio automóvil (pág. 14):

- Grandes arterias de dirección.
- Arterias de distribución.
- Arteriolas de repartición.

Ahora bien: ¿cuáles son los puntos neurálgicos determinantes de la situación de estos diversos elementos?

A) La Avenida transversal Norte-Sur (fig. 51).

Esta primera operación, no está hecha al azar, es el elemento fundamental de la red cardíaca de la ciudad: unión de las estaciones Retiro y Constitución, del puerto de comercio (por una corta diagonal siguiendo la pendiente), del puerto industrial y del aeropuerto. Salida de la ruta a La Plata y a Mar del Plata.

B) (Fig. 51). La otra gran transversal, la Este-Oeste en dirección al Interior y que pasa al lado de la tercera estación de Buenos Aires, la de Plaza Once.

Esta vía será abierta entre las calles Alsina y Moreno, demoliendo toda la línea de manzanas (con un perfil semejante aunque no idéntico al que daremos más adelante para la Avenida Norte-Sur) y dejando intactas la Avenida de Mayo y su continuación la calle Rivadavia, seguirá más o menos paralelamente a ésta hasta su salida de la ciudad.

(1) *Nota importante:* En ésta y en las radiales se sigue el principio de que es mucho más económico abrir una gran arteria de 120 a 140 m cerca (1 a 1 ½ cuadras) de la avenida cuyo tráfico se quiere absorber, en vez de ensanchar ésta, que ya está muy valorizada y con carácter propio. Así lo practicamos en todos los casos siguientes.

destinada a absorber todo el enorme tráfico actual del Este-Oeste (1).

C) Después, una tercera arteria, de cintura, que partiendo del puerto comercial pase delante de la estación del Once y finalice en el Riachuelo, complementándose con la actual Leandro N. Alem y Pasco Colón hasta la Boca.

D) Por fin, una última arteria que, partiendo de los puentes del F.C.C.A. y F.C.P. donde se inicia el camino del "bajo" al Tigre, atravesaría la futura "Ciudad Universitaria" y el parque de Palermo y pasando por la estación Retiro iría a unirse al resto. Esta avenida absorberá la parte del gran tráfico del Tigre por la Avenida Alvear dejando a ésta libre como un magnífico paseo que terminará en Belgrano.

Este sistema circulatorio (Fig. 51) forma el esqueleto a donde vendrán a insertarse otros elementos también importantes (Fig. 57).

E) Radial siguiendo aproximadamente la dirección de la calle Santa Fe absorbiendo el gran tráfico del Norte, Palermo, Belgrano.

F) Radial a Chacarita y bifurcándose.

G) Radial al Suroeste.

Este sistema circulatorio es necesario. Es suficiente; la ciudad tiene asegurada su circulación desde este momento.



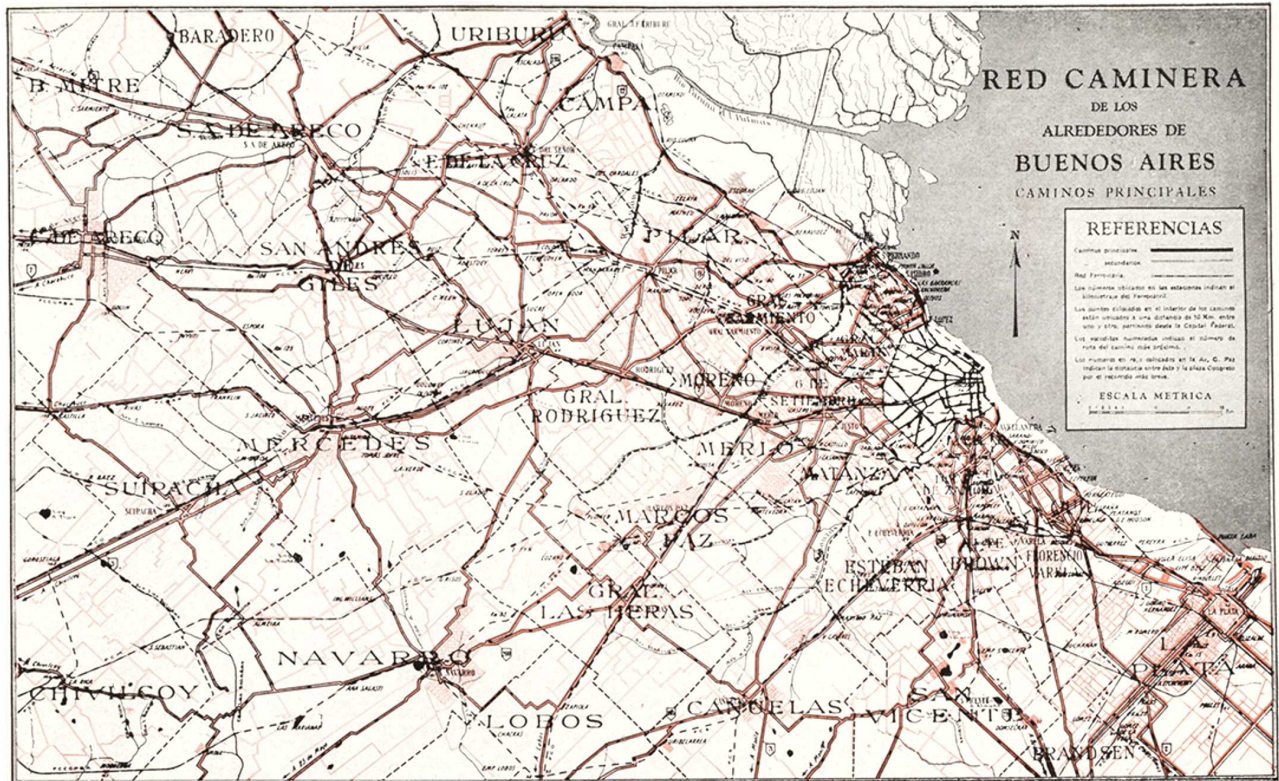


Fig. 52

2º

Hemos dicho que una decisión debe ser tomada para vencer el desorden actual: concentrar la ciudad. En las figs. 52 y 53 se ha tomado en cuenta este hecho, allí aparece la gran red caminera natural. Son los antiguos caminos naturales de colonización que se han transformado en calle principal en cada suburbio durante el período desordenado del crecimiento.

Estas grandes rutas que, a decir verdad, gobiernan el país deben ser restablecidas de acuerdo a un trazado prudente proporcionado a los vehículos modernos: autos, camiones, etc. Dirección del Norte hacia el Tigre, dirección del Oeste hacia los Andes, las provincias del Norte y el Sur; dirección del Sur hacia Mar del Plata (fig. 53). Estas tres grandes rutas parten cerca del cruce de las grandes arterias Norte-Sur con Este-Oeste (coincidiendo con el trazado descripto).

Cuando la ciudad actual haya sido reconsiderada, los tres grandes barrios de Belgrano, Flores, Villa Urquiza, transformados en "ciudades satélites" y desarrollados como tales, serán servidos por las tres radiales.

3º

Se sostuvo (pág. 14) que el automóvil exigía la reorganización del tejido urbano por medio del establecimiento de una malla de 400 m. de lado (calles de doble mano).

¿En qué lugar de la ciudad hay que comenzar a establecer esta malla automóvil?

Cálculos razonables muestran que esta malla debe irrigar primeramente el terreno recorrido por el sistema circulatorio de la fig. 54. Esta reforma abarcará 24 cuadras en

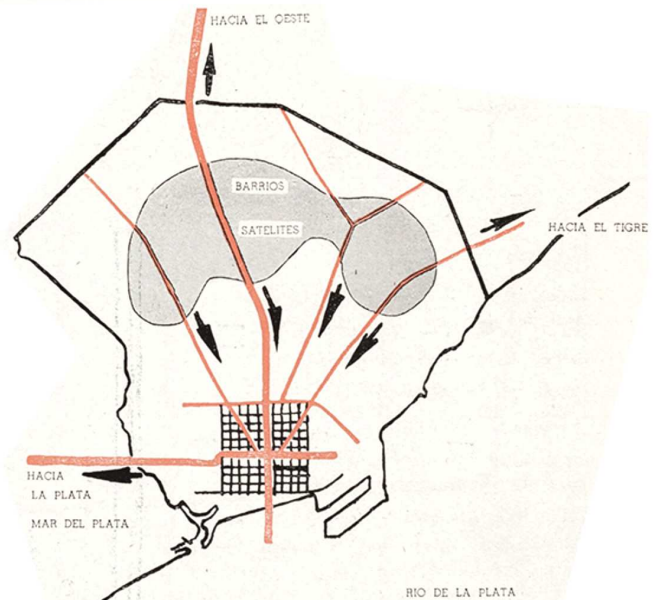


Fig. 53: Las grandes radiales de la zona urbana que sirven los núcleos satélites y son la partida de las rutas.

dirección Norte-Sur y 27 en dirección Este-Oeste. Más adelante, otros estudios de detalle ampliarían esta medida tanto como fuera necesario.

El nuevo trazado comprenderá entonces un rectángulo de 8 espacios de aproximadamente 400 m. por una parte y de 9 por la otra (fig. 54), solucionando de manera completa el "corazón" de la ciudad.

La figura 57 muestra la solución total del sistema circulatorio en toda su fuerza.

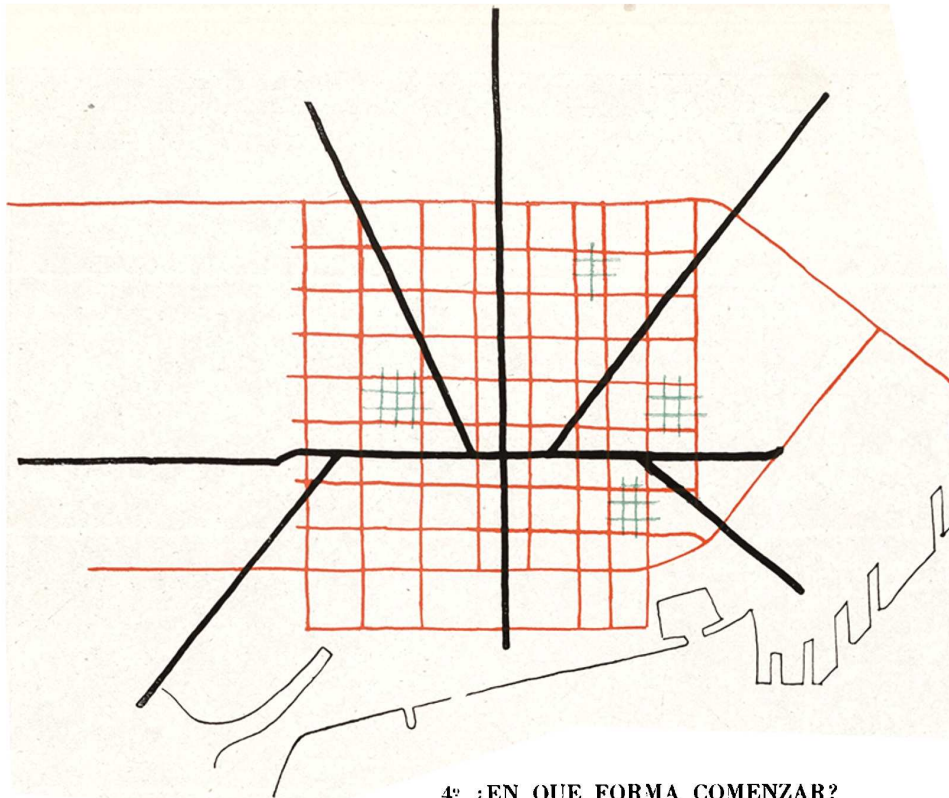


Fig. 54: Reorganización del tejido urbano. Refundición de la red de calles.

Nota: Las grandes radiales en sentido diagonal son útiles porque economizan distancia y van justamente siguiendo el sentido de las grandes corrientes de tráfico de Buenos Aires. Pero ¡atención! Para ello es necesario que sean instaladas a alto nivel, en medio de una zona verde de 120 a 140 m de ancho, porque lo contrario, la diagonal a nivel del suelo, es el peor enemigo del tráfico, puesto que crea nuevos cruces en lugar de suprimirlos. Un claro ejemplo es la diagonal Roque Sáenz Peña y la pavorosa complicación de tráfico que ha causado en las esquinas de Suipacha, Esmeralda, Sarmiento, etc.

#### 4º ¿EN QUE FORMA COMENZAR?

Teniendo presente cuál debe ser la solución total del tráfico, es posible delimitar una etapa de comienzo que permita desde ya resolver parcialmente el problema en el lugar donde es más grave: el centro.

Como primer medida debe instalarse en la ciudad una red de calles con cruces más alejados que los actuales de cada 120 m.

Tomemos el paralelogramo encerrado por Pueyrredón, Leandro N. Alem, Pasco Colón, Brasil, Deán Funes, y Pueyrredón.

En la dirección Este-Oeste, las avenidas existentes ya ensanchadas podrían recibir el tráfico que tiene este sentido. (Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Rivadavia y Avenida de Mayo, Belgrano, Independencia, San Juan, parte de Brasil).

Fig. 55: Primera etapa y comienzo de la segunda.



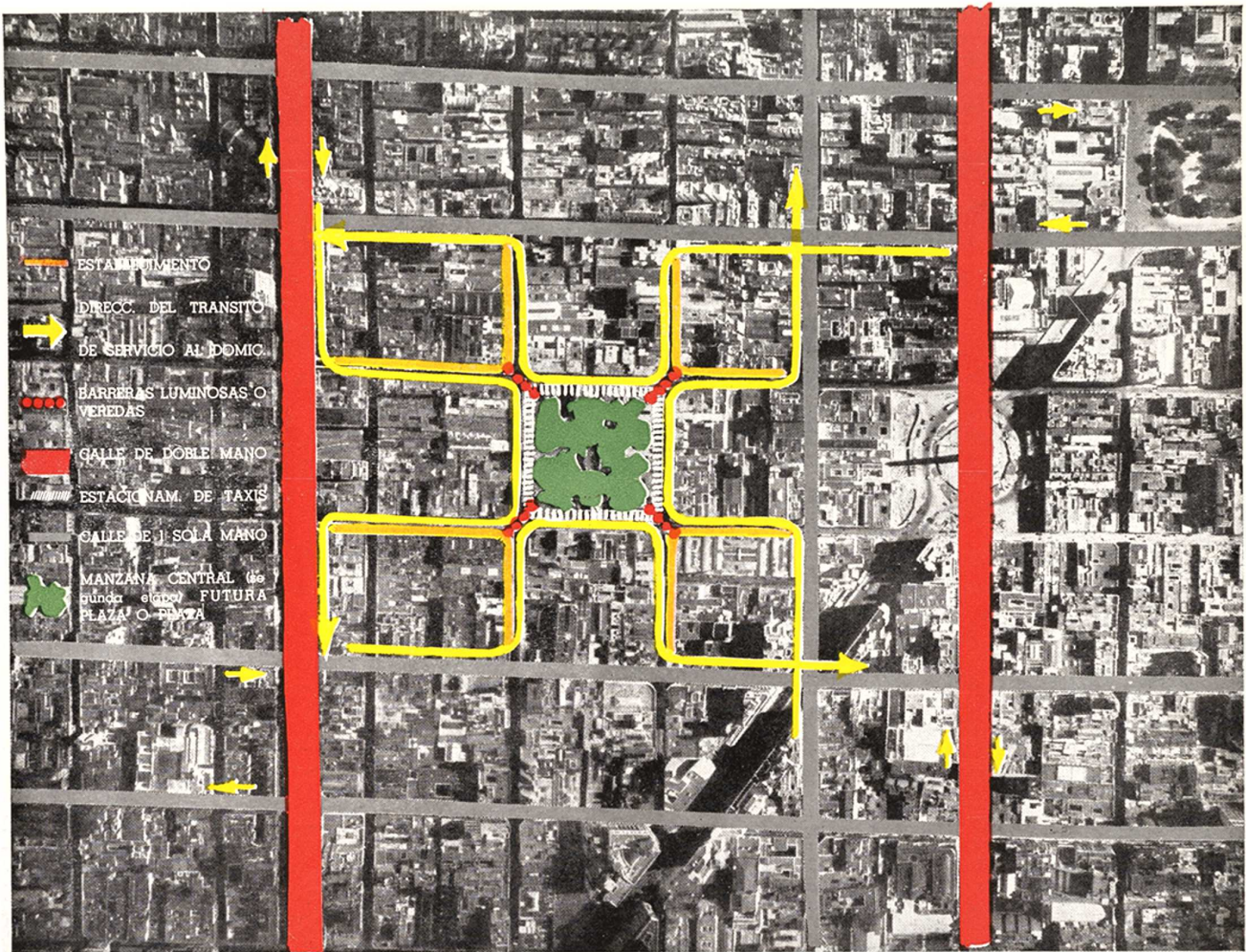


Fig. 56: Las nueve y a veces doce manzanas comprendidas cada cuatro cruces de las nuevas calles de tráfico se resolverán como se indica, quedando las calles interiores al grupo, de "servicio", pudiéndose entonces usar provisoriamente para estacionamiento.

En la dirección Norte-Sur tenemos únicamente, parte de Pueyrredón, Callao, la Norte-Sur considerándola terminada (de Constitución hasta Leandro N. Alem) y Leandro N. Alem-Colón.

Las avenidas que faltan serían suplidas por: una calle con dirección única hacia el Norte y otra inmediata con dirección única hacia el Sur (fig. 55). Se obtendrá así una red con cruces más distantes.

Dentro del perímetro indicado en la fig. 55:

- a) Los vehículos no podrán circular más que por las calles indicadas en el plano;
- b) Con señales luminosas cada 400 m., encadenadas cronométricamente, se hará la marcha del tráfico en la forma más continua posible;
- c) Los peatones no podrán cruzar esas calles, sino por las fajas especiales, y cuando las señales luminosas lo indiquen;
- d) Los tranvías serán eliminados en este perímetro teniendo sus terminales en esos límites y efectuando allí la combinación con los otros medios de transporte;
- e) Las calles comprendidas en la "nueva manzana", y no señaladas, serán exclusivamente para estacionamiento; en parte para particulares y en parte para taxis

(playas de parada con teléfono, etc.) Por ellas sólo se podrá circular a baja velocidad y solamente con el objeto de llegar al punto de destino, debiéndose luego retomar las calles destinadas al tráfico general. (Fig. 56);

- f) Los vehículos destinados al transporte de pasajeros sólo podrán detenerse cada 200 m., en lugares destinados para ello, y que tendrán un ensanche especial;
- g) Los taxis no podrán circular vacíos;
- h) Los camiones y vehículos de carga tendrán un horario especial, etc., etc.

Como segunda etapa, deberá encararse:

- a) La apertura de la parte de Avenida Este-Oeste comprendida en el perímetro estudiado;
- b) La instalación de altos niveles en la Avenida Este-Oeste y en la Norte-Sur (sección indicada en pág. 36), con bajadas en cada intersección;
- c) La apertura de avenidas de dirección Norte-Sur, en el medio de las líneas de manzanas comprendidas por las calles de un solo sentido y los tramos que falten en el sentido Este-Oeste hasta formar una malla completa con cruces cada 400 m., aproximadamente;

- d) El ensanche de la calle Rivadavia, Lavalle y Sarmiento como avenidas a fin de dejar a la Avenida de Mayo y a Corrientes como calles exclusivamente para peatones (como Florida);
- e) Los cruces se resolverán provisoriamente con rond-points y "clavos luminosos".

Las operaciones de demolición provocarán la necesidad de un "recolojamiento" de gente, para el cual se ha estu-

diado una primera construcción de viviendas en el terreno de "Casa Amarilla" (ver pág. 46).

Esta segunda etapa cerrará el primer período, habiéndose obtenido una red completa a nivel  $\pm 0$  y dos ejes principales a nivel 5 m. que permitirán atravesar todo el centro en contados minutos.

Sobre esta red se construirán más tarde las autopistas a alto nivel y se insertarán las grandes arterias ya descriptas.

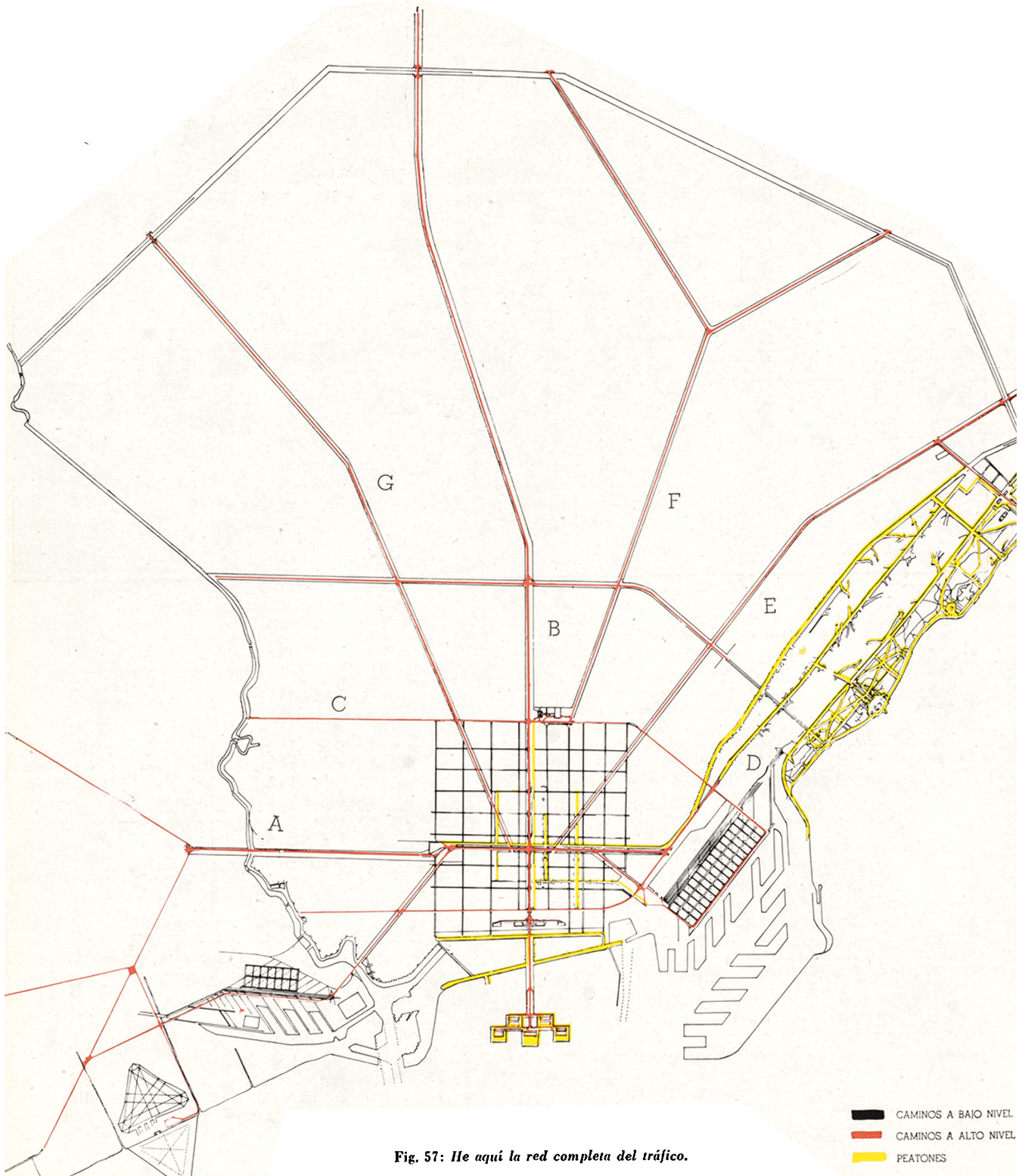


Fig. 57: He aquí la red completa del tráfico.

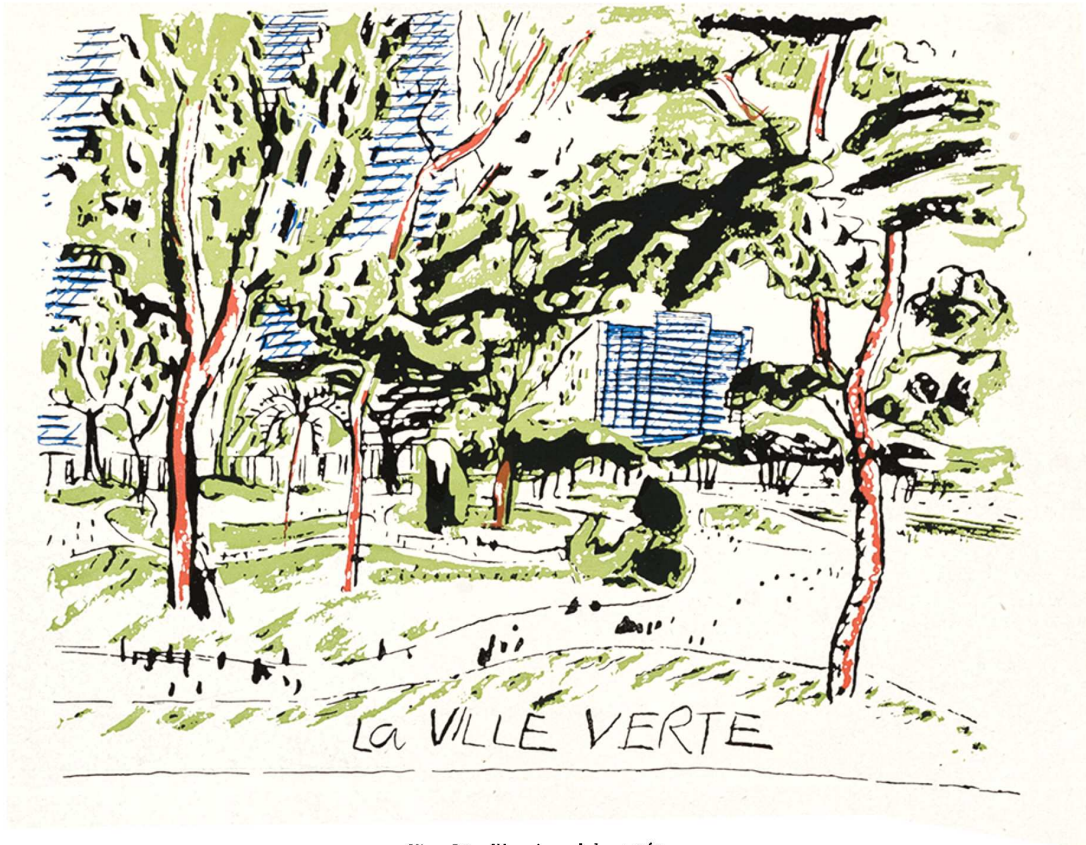


Fig. 58: El reino del peatón.

5º

La reorganización del sistema cardíaco de la ciudad, nos ha permitido la separación del peatón y el automóvil por medio de las autopistas a alto nivel (a 5 m.).

Pero además en una gran ciudad es necesario restablecer, por medio de disposiciones especiales, lo que puede llamarse el "reino del peatón", es decir, crear lugares para transitar a pie que sean usados de buen grado por la gente para ir al trabajo, o por placer.

Esto quiere decir que el "zoning" ha intervenido y que se han clasificado los diversos sectores de la ciudad.

La figura 59 muestra los grandes ríos de circulación a pie.

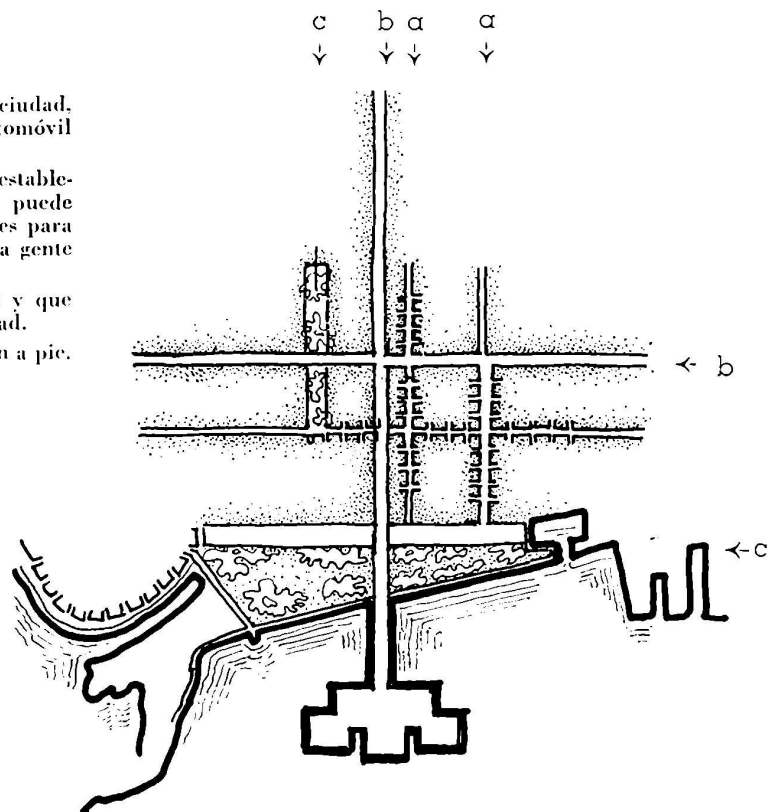


Fig. 59: Las grandes circulaciones a pie:

- a) Las diversiones, cines, cafés, confiterías, etc. (La calle Corrientes y Avda. de Mayo).
- b) Los paseos y ramblas de comercio. Av. Norte-Sur y Este-Oeste (ver pág. 36).
- c) Los paseos-parque, entre arboleda y silencio. Los esparcimientos. Las bibliotecas, los museos al borde del río, etc. (pág. 43).

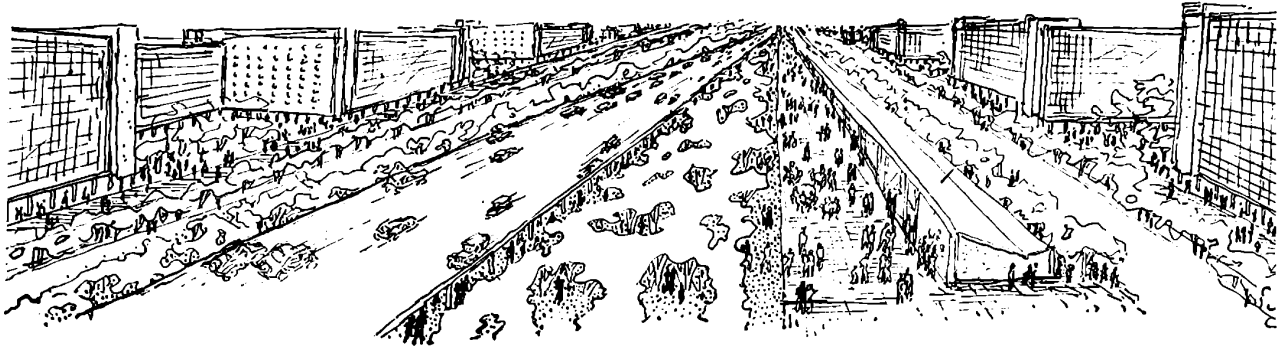


Fig. 60: La Avenida Norte-Sur.

Foto "La Nación", Octubre 18-19 de 1938.

Con la apertura del primer tramo de la Avenida Norte-Sur se ha visto que una calle de tan desmesurada calzada no puede ser útil; en lugar de regular el tráfico puede complicarlo más aún. Proponemos aquí la solución: la autopista sobreelevada. Esta puede ser pagada con la instalación de una cinta de comercios, con vidrieras a ambos lados; una verdadera rambla. La instalación de este comercio llenará varios objetivos:

- una magnífica fuente de recursos para la Municipalidad que puede costear ampliamente la construcción de la autopista;
- con la explanada lateral y luego la espesa franja de vegetación (árboles) se creará un lugar de paseo y reunión para la gente; un nuevo punto de atracción, de interés, en la ciudad.

Con este nuevo perfil, la avenida expresará su dimensión real, su gran amplitud.

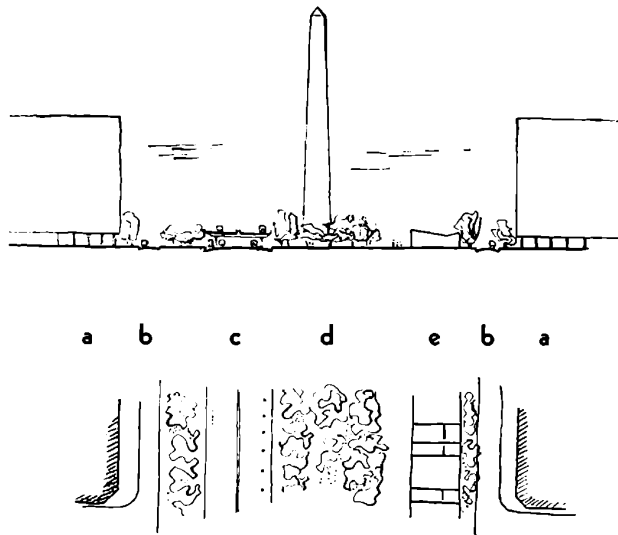


Fig. 61: Este gran eje, cuya realización ha comenzado deberá ser provisto de arreglos orgánicos que le aseguren la vitalidad:

- tipo de inmuebles que lo rodeen;
- calle de servicio;
- la nueva autopista (vehículos de carga y rápidos a distinto nivel);
- la gran explanada de peatones;
- los cafés, el comercio, etc.



NOTA: A fin de 1938, terminados los dibujos y esquemas del Plan, éste fué expuesto en el taller de Le Corbusier y P. Jeanneret, en la calle de Sèvres Nº 24 para ser explicado al entonces Embajador argentino en París Dr. Miguel A. Cárcano. Concurrieron personalidades argentinas que estaban entonces en París: el Dr. Loncón, el Dr. Carlos A. Pueyrredón y otros. Más tarde, a la vuelta de Francia, el Dr. Pueyrredón, entonces Intendente de la Municipalidad de Buenos Aires, recibió y conservó algunos meses, una carpeta que contenía el presente capítulo (circulación) extractado de la memoria total del Plan, a título de propuesta para ser considerada por su repartición quien invitaría oficialmente a Le Corbusier, a exponer el resto del Plan. (anteriormente esa carpeta había sido presentada a un concurso destinado a dar solución al tránsito de la ciudad auspiciado por la Revista de Derecho y Administración Municipal, recibiendo el segundo premio, declarado desierto el primero — 24 de marzo de 1942).

Nunca recibimos respuesta oficial sobre este asunto, pero algún tiempo después, la Municipalidad de Buenos Aires adopta el proyecto de un grupo de sus arquitectos, donde se propone la modificación del perfil de la Avenida Norte-Sur, a base de un alto nivel, financiándose la operación por medio de una cinta de comercios instalados debajo del mismo. En suma, la misma proposición que se hace en esta página, con variante de detalles.

Consideramos por lo tanto que ha sido útil nuestro aporte hecho a los técnicos de la Municipalidad, pero es lástima que no se haya estudiado seriamente la totalidad del problema del tráfico aquí expuesto, en lugar de un punto aislado, que no resolverá las graves dificultades del tráfico en Buenos Aires.

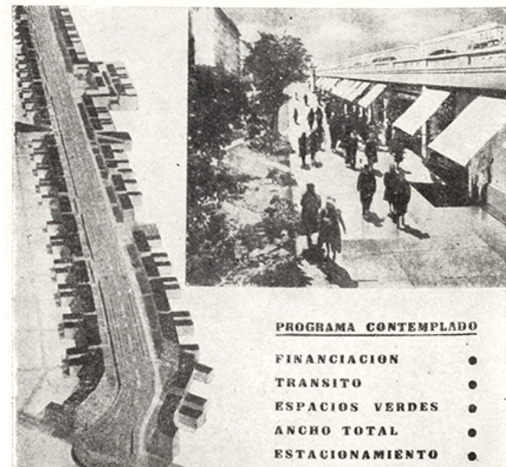


Fig. 62: Estudio sobre la Avenida 9 de Julio. Arqs. Caizenave, Bianchetti y de Mattos. 10 de Noviembre de 1943.

## 5. LOS ELEMENTOS

“Una ciudad es la expresión de la región” (Carta de Atenas, 4º Congreso CIAM, 1933). Los elementos del Plan no tienen derecho de insertarse en el conjunto con el correr de los años, si cada uno de ellos no participa de la unidad exigida por el plan regional (ver fig. 88).

Una ciudad es un organismo vivo.

Cuando una ciudad ha llegado al estado adulto, como Buenos Aires en este momento, su deber es reconocer cuáles son sus elementos constitutivos, cuáles son sus órganos, sus dimensiones, y tratar de situarlos normalmente en el cuerpo urbano.

Una ciudad adulta es como un cuerpo vivo: está compuesta por determinados órganos.

Enunciemos pues aquí esta “serie” de órganos. La vida de las sociedades modernas se precisa cada día más. La

mayor parte de sus órganos son insuficientes y deben ser restablecidos útilmente.

Hasta ciertos órganos faltan por completo: es necesario crearlos e incorporarlos.

Es necesario jerarquizar las funciones y fijar así la ubicación de los órganos.

Acontecimiento capital del tiempo presente: es necesario dar al problema de la vivienda la parte esencial y crear un tipo eficaz de barrio de residencia.

La célula inicial de la sociedad es la familia. La familia es la casa. La casa moderna es la llave de la felicidad social.

He aquí el enunciado de los órganos indispensables y la forma que pueden tomar en la biología de la vida de Buenos Aires.

- a) Centro de Gobierno
- b) Centro Municipal
- c) Centro Panamericano
- d) Centro de Asociaciones
- e) Centro de Finanzas
- f) “Cité” de Negocios (oficinas)
- g) Zona Industrial
- h) Esparcimiento
- i) Diversiones
- j) Ciudad Universitaria
- k) Un barrio de Habitación
- l) Los Hoteles, Embajadas, Comercio

### a) CENTRO DE GOBIERNO

#### A) Directivas:

- 1) Reunión de todos los edificios pertenecientes a servicios del Gobierno de la Nación en una sola zona o centro cívico.
- 2) Agrupación de todos los Ministerios y sus dependencias administrativas en un solo gran edificio en rascacielo ya que todos tienen una misma unidad: superficie bien iluminada y aereada para dividir en oficinas.<sup>(1)</sup>
- 3) Colocación en orden de los edificios necesarios según sus relaciones: de trabajo, de carácter.

<sup>(1)</sup> Sobre este punto ver un interesante informe elevado al Gobierno Belga por su Comisario Real para la Reforma Administrativa (Luis Camu, Bruselas, 1937). En éste, después de un detenido análisis se llega a la conclusión de que todos los edificios del Estado deben ser reunidos en un solo edificio, dando detalladamente las razones de economía, de eficiencia de servicio, etc., que llevan a tal conclusión, coincidiendo así con nuestro punto de vista.

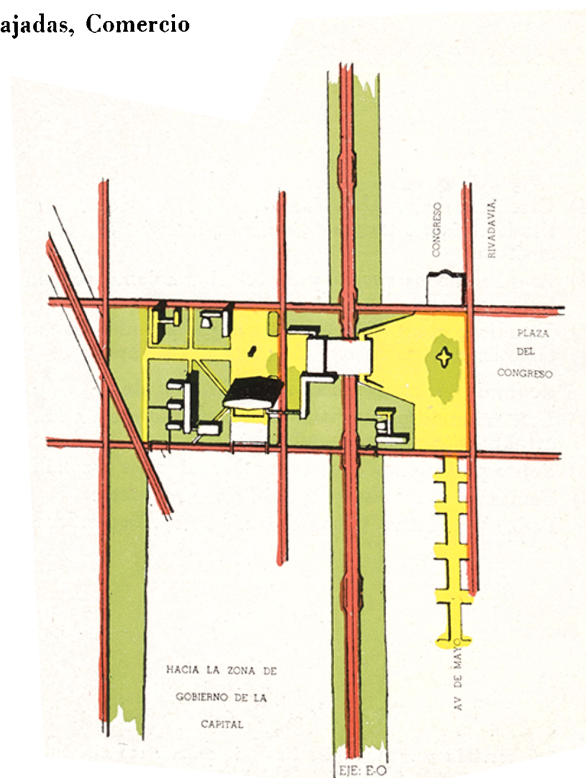


Fig. 63: Los edificios, los espacios verdes, las explanadas de peatones.

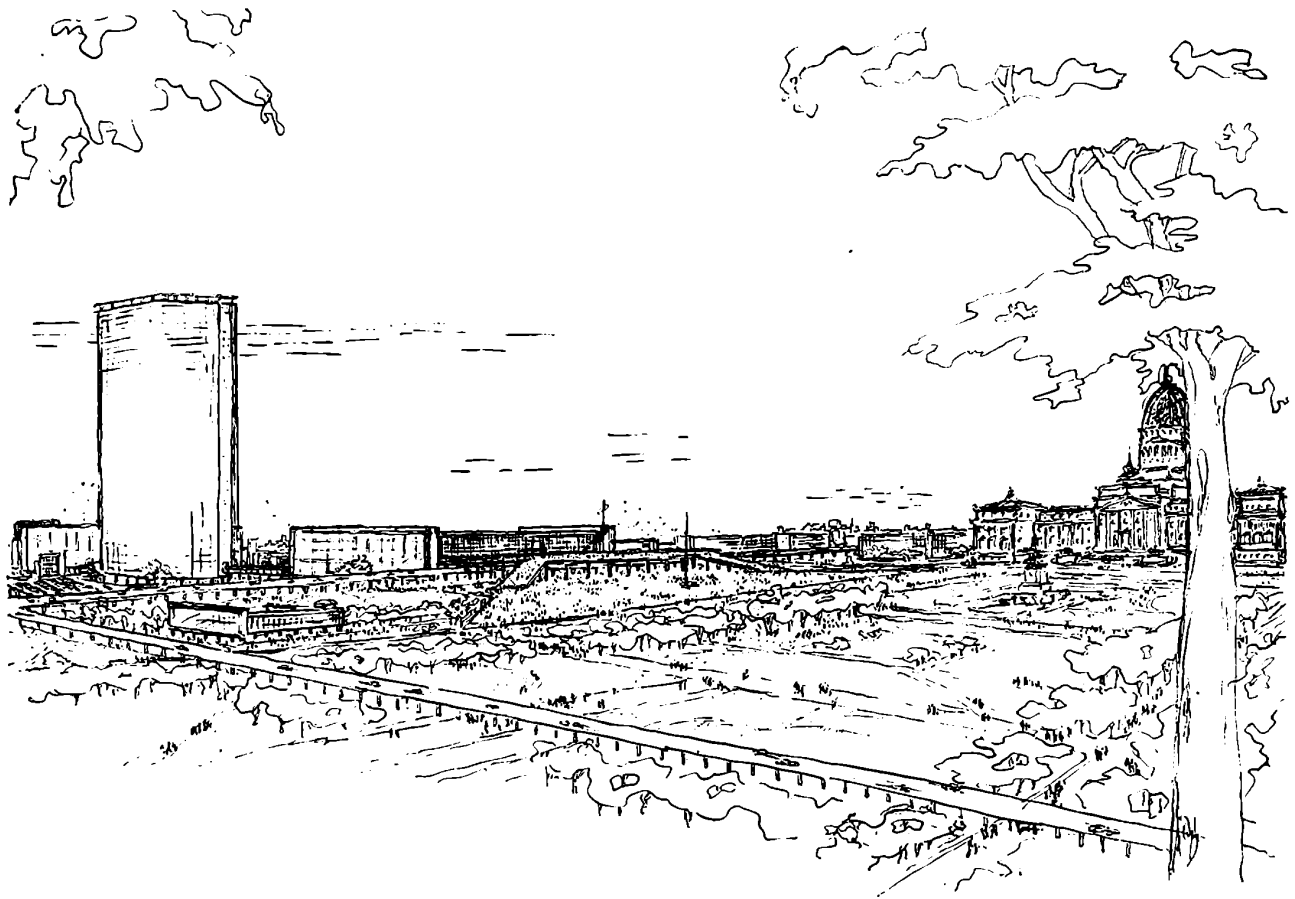


Fig. 64

- 4) Creación de amplios lugares abiertos para las multitudes: Manifestaciones, desfiles, audiciones públicas, etcétera.
  - 5) Amplias zonas verdes y de estacionamiento rodeando todos los edificios.<sup>(2)</sup>
  - 6) Estudio con un criterio elástico que permita las adaptaciones necesarias con el correr del tiempo.
- B) Programa: A establecerse sobre la base de:
- a) Una minuciosa encuesta entre las oficinas existentes actualmente y sus necesidades.
  - b) Sobre previsiones a hacerse sobre cálculos razonables.
  - c) Tomando como base las unidades siguientes:  
Poder Legislativo (Congreso existente). Dependencias.

Poder Ejecutivo: Casa de Gobierno (Gran explanada para audiciones, etc.). Ministerios y sus dependencias Administrativas. Edificios de carácter especial que requieran una cierta independencia.

- C) Emplazamiento: En el corazón de la nueva ciudad sobre el eje Este-Oeste (zona comprendida entre Entre Ríos y Sáenz Peña, de Oeste a Este y entre Rivadavia e Independencia, de Norte a Sur). Esta se iría habilitando por partes a medida que las necesidades lo requirieran, pero en su conjunto se proyectaría desde un principio.

<sup>(2)</sup> Que servirán para múltiples fines: introducir ese elemento en la ciudad por razones higiénicas; para valorizar la arquitectura; y con miras a constituir una reserva para la ampliación ilimitada de los edificios cuando las necesidades lo requieran.

*Nota importante:* La instalación de estos servicios en el barrio Sur de la ciudad se hace con la intención precisa de romper la separación entre el Norte y el Sur marcada por la Avenida de Mayo (ver pág. 29). Pero el Palacio del Congreso queda en su lugar en el eje histórico.



## b) CENTRO MUNICIPAL

- A) Directivas: Las mismas que para el Gobierno Nacional.
- B) Programa: Igual, sobre la base de las unidades siguientes:  
 Municipalidad y sus servicios.  
 Poder Legislativo Municipal.  
 Otras dependencias que requieran edificios separados.
- C) Emplazamiento: Sobre el eje Este-Oeste. En fácil comunicación con el resto de la ciudad. Unión con la zona de Gobierno por una gran zona verde y avenida de peatones. En la cercanía del actual Concejo Deliberante.

*Nota importante:* Decidiendo instalar en la zona Sur el Gobierno de la ciudad, la Autoridad provoca el despertar del Sur y desencadena la valorización de la mitad de la ciudad.

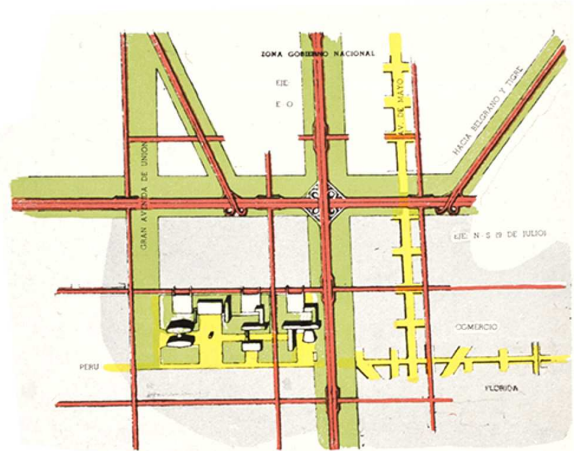


Fig. 65

## c) CENTRO PANAMERICANO

He aquí la expresión material de una hermosa idea, sostenida por muchos hombres de América: Propender a una mayor unidad y comprensión americana.

- A) Directivas: Instalaciones necesarias de:  
 Cultura.  
 Conocimiento.  
 Paz (Congresos, etc.)  
 Comercio.
- B) Programa: Palacios de países extranjeros (exposiciones permanentes, conocimiento, asociaciones internacionales, turismo, escritorios, etc.).  
 Palacio de exposiciones temporarias.  
 Hotel para comisiones invitadas.  
 Salas de Congreso.  
 Bibliotecas, Archivos.
- C) Emplazamiento: El eje Norte Sur une el Centro Panamericano con el Aeropuerto, el puerto, las estaciones, los hoteles y embajadas.

*Nota importante:* Por la instalación de este organismo panamericano cerca de la estación Constitución, la Autoridad persigue la valorización del Sur.

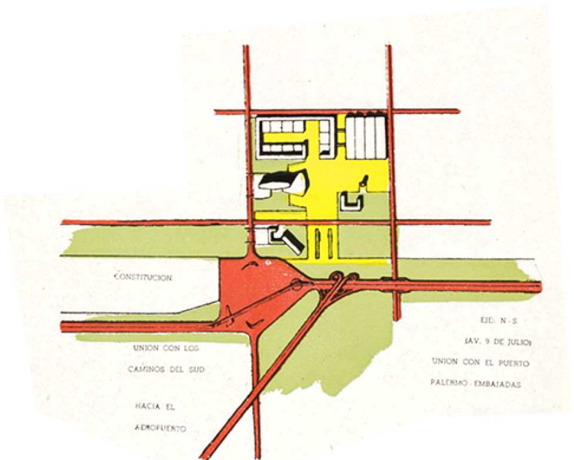


Fig. 66

## d) CENTRO DE ASOCIACIONES

Directivas: Centralización de todas las Agrupaciones de Trabajo.

Programa: Edificios para las asociaciones (sindicatos):  
Obreras, Patronales, Profesionales.

Bolsa de Trabajo y Departamento Nacional del Trabajo.

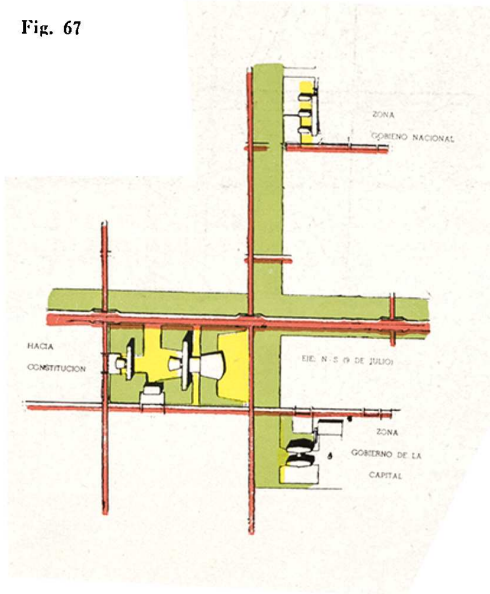
Salas para reuniones, Congresos, etc.

Grandes superficies libres (manifestaciones, asambleas, conferencias, conciertos, etc.).

Bibliotecas, etc.

*Nota importante:* El centro del trabajo en la zona Sur acentúa su valorización.

Fig. 67



## e) CENTRO FINANCIERO

Directivas: Se propone establecer una reglamentación destinada a crear un verdadero "forum" de las finanzas al extremo de la Avenida de Mayo. De esta manera se forma un conjunto arquitectónico con la Plaza de Mayo.

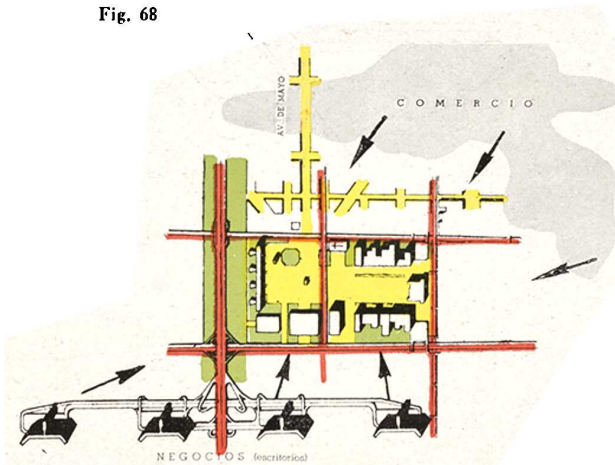
Se conserva la zonificación natural y la tradición de esta Plaza.

Situación estratégica entre los negocios (oficinas) y el comercio.

Programa: Se deja la más absoluta libertad en las formas y dimensiones de los edificios que permanecen del dominio privado. Se organiza un espacio central o "forum" y se unifican las alturas y el carácter de los edificios bancarios que lo rodean. Bancos Nacionales y Extranjeros. Bolsa y Cámaras de Comercio. Palacio de Justicia, etc.

*Nota importante:* La situación del centro financiero provoca la unión de los elementos vitales de la ciudad: la "Cité" de negocios y los puertos.

Fig. 68



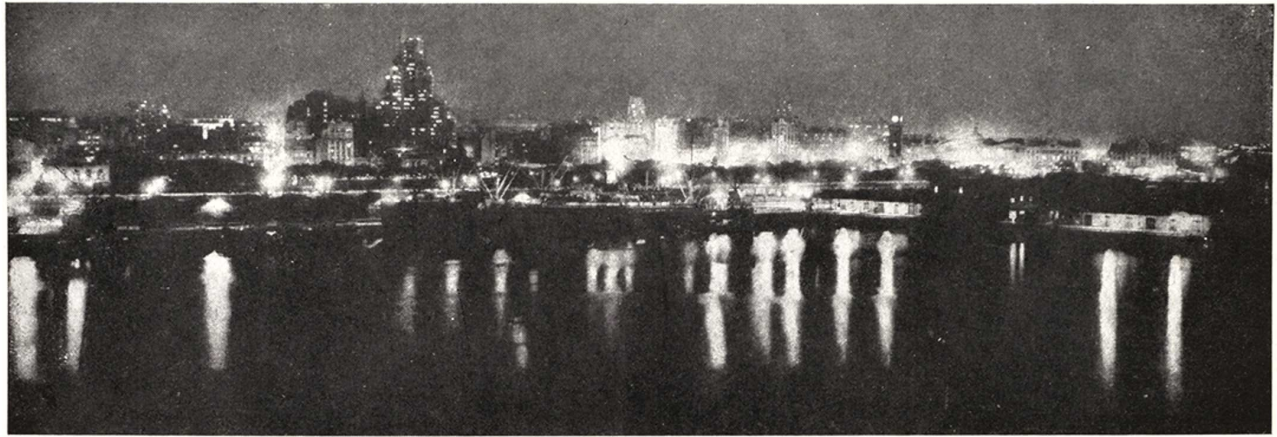


Fig. 69: Así se muestra Buenos Aires a la llegada del viajero de ultramar.

### “CITE” DE NEGOCIOS (oficinas)

En 1929 sentimos la profunda equivocación que había conducido a la ciudad de Buenos Aires, durante los dos años de crecimiento tan rápido, a una verdadera paradoja: este lugar de intercambio daba la espalda al mar; el acceso al Río de la Plata quedaba obstruido. Pasando las vías férreas, los docks, se dejaba el Río, y después ya no se lo ve más. La Argentina, Buenos Aires, ha olvidado este gran camino de agua que le trae las riquezas del mundo.

La “Cité” de los negocios se establecía más mal que bien en las zonas de comercio al detalle. Accesos al puerto difíciles, dispersión de las oficinas, desorganización.

El examen de la topografía ofrece la solución: la llanura argentina (la pampa) termina en el Río de la Plata en “barranca”. La “barranca” es un frontón de 10 a 15 m. sobre el nivel del río, el puerto ha sido instalado sobre terrenos artificiales al pie de ella.

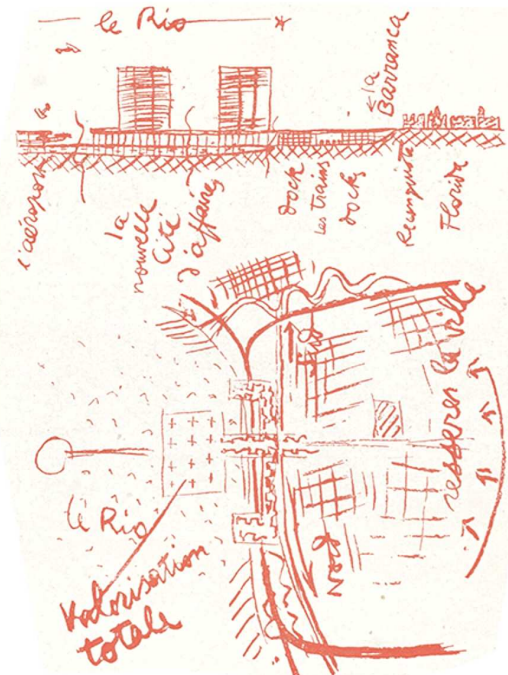
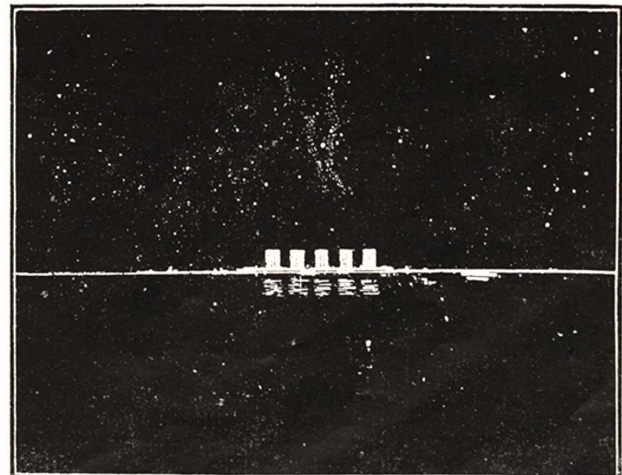


Fig. 70: Proposición de 1929 (Precisions, edición Cres y Cía., Paris). “Es necesario decirlo: el extranjero que desembarca en Buenos Aires ve más claro que el habitante nacido allí. A su llegada es herido súbitamente por la enfermedad de la ciudad. Y puede discernir la solución”.

Fig. 71: ...Es el vacío. Pero no, la naturaleza ha dado este encuentro de la pampa y el Océano. Es 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 frente al cielo de Argentina. Hay en esta esperanza algo embriagador que llena de nobleza. ¡Qué incitación! (Precisions, 1929).



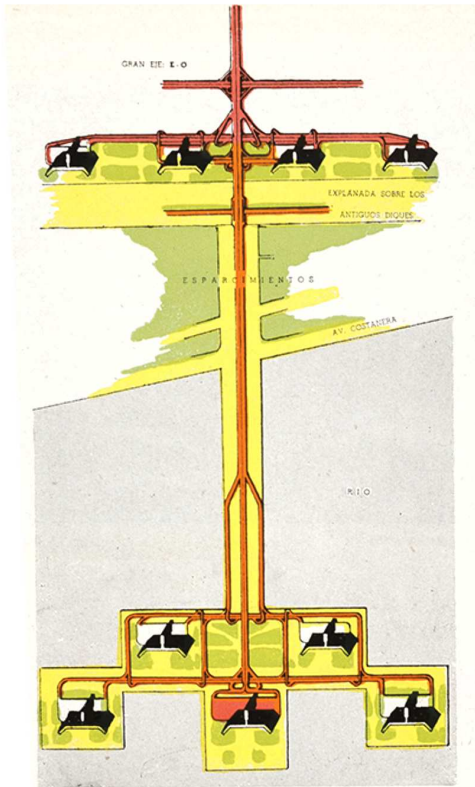


Fig. 72

### CONSTRUCCION DE LA "CITE"

1ª etapa. Primeros edificios al borde del dique desaparecido.  
2ª etapa. Construcción de la autostrada sobre el terreno actual y sobre el río.

Prolongación del subterráneo que llega actualmente a Plaza de Mayo.  
3ª etapa. Construcción en el río de la explanada de la "cité" de negocios y construcción escalonada de cinco rascacielos. Esta construcción acaba la manobra de la valorización de Buenos Aires.

De ahora en adelante, el trabajo se hará en plena luz, con las facilidades dadas por la organización de los servicios comunes.  
Dignidad, esplendor arquitectónico, alegría del trabajo, rapidez, eficacia.  
¡He aquí los tiempos nuevos!

El lecho del río es poco profundo, está formado por una roca sólida que está de doce a diez y ocho metros, a veces menos, de la superficie del agua.

Por lo pronto se ofrece una operación fructuosa: construir sobre columnas en el río la "cité" de negocios. Terreno artificial coronado por cinco rascacielos. ¡Qué valorización! ¡Qué fuente de riqueza para la Municipalidad!; y entonces, ¡qué situación prestigiosa para la "cité" de negocios: un puesto de mando a la cabeza de la Argentina, a proa en el río!

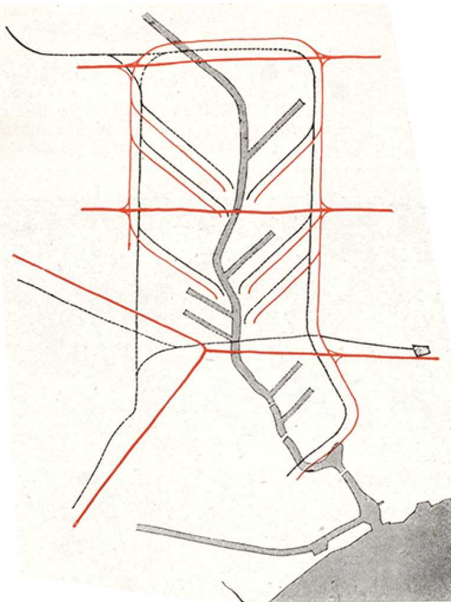
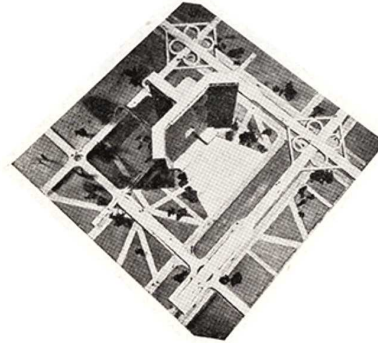


Fig. 73: La localización industrial. El puerto, vías férreas, vías de agua, depósitos.

## Z O N A I N D U S T R I A L

He aquí el programa de nuestro tiempo: equipar el país: ciudades y campo. "Una ciudad es la expresión de su región".

Particularmente aquí se manifiesta la necesidad del planeamiento del país para poder tomar las decisiones convenientes.

Datos necesarios para el establecimiento de la zona industrial:

- Las directivas industriales del país deben ser dadas.
- La ubicación de las industrias dependerá de la demarcación precisa de los centros de producción y de sus medios de comunicación.
- Mientras tanto, y considerando que Buenos Aires es por el momento el puerto más importante de recepción de materias primas, y expedición de productos, al efecto de evitar la dispersión de las industrias en zonas residenciales de la capital (salvo la pequeña industria de consumo local en los barrios) se ha indicado una zona industrial, que no hace sino seguir la zonificación natural y lógica al lado del Riachuelo.

Podrán quedar dentro de ésta las industrias que dependan del puerto industrial y de la vía de agua, no así las que puedan descentralizarse, siguiendo las directivas convenientes. Deberán reconsiderarse las comunicaciones ferroviarias.

Siendo una necesidad la proximidad de la habitación y la fábrica, queda esta zona bien ubicada al lado de los barrios de vivienda, sin mezclarse, separada por proporcionados espacios verdes.

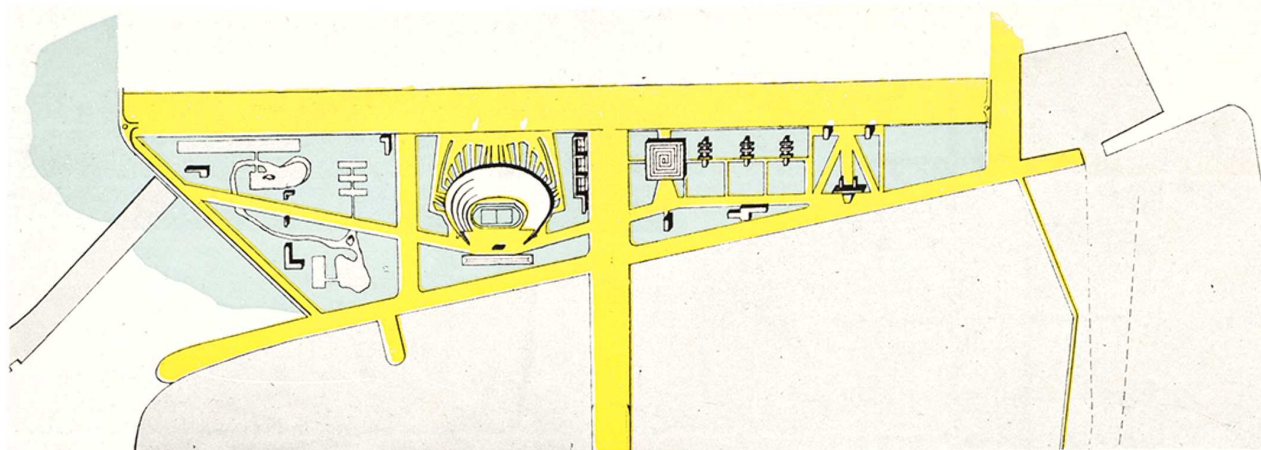


Fig. 74: Vista general de la zona.

Creación de una gran zona de diversiones públicas al aire libre, de deportes, de recuperación física.

En el terreno previsto como parque en el proyecto del Ing. Briano. Al lado de una zona actual de diversiones (Balneario Municipal, Cafés, Juegos, Teatro Griego en ejecución, etc.).

Cara al gran río, al amplio horizonte rosado.

Programa: Gran estadio Municipal integral: deportes, desfiles, teatro, cine, oradores, mítines, grandes fiestas públicas.

Gran zona de piscinas y juegos de agua.

Tennis, pelota, basket, deportes abiertos y cubiertos.

Deportes náuticos: remo, vela, motor.

Patinaje.

Restaurantes, cafés, confiterías, juegos.

“Museo vivo” de conocimiento de la Argentina.

Edificios y talleres de la juventud.

Gran avenida (sobre los antiguos diques) para desfiles atléticos y pruebas olímpicas.

*Nota importante:* El gran frente de vegetación del Centro de Esparcimiento une en adelante el Norte al Sur y hace desaparecer el abandono de éste.

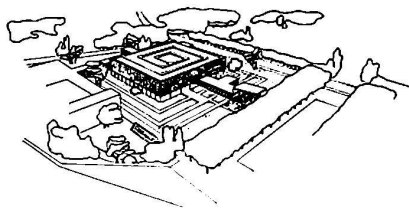
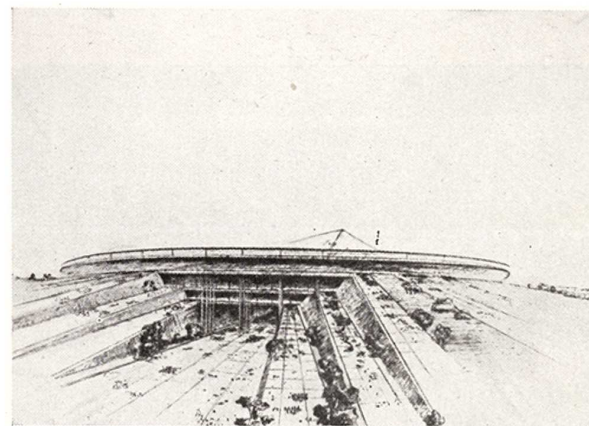
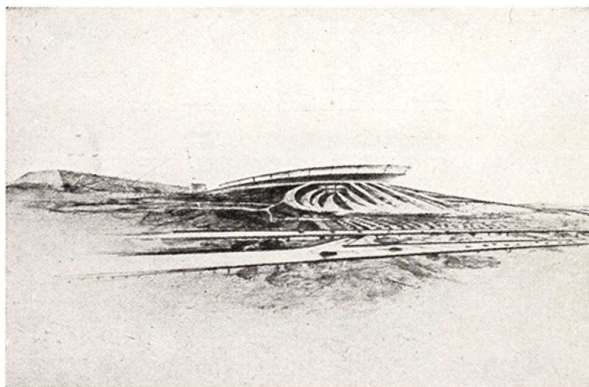


Fig. 77: El “Museo vivo” de conocimiento de la Argentina.



Figs. 75 y 76: El estadio municipal integral.

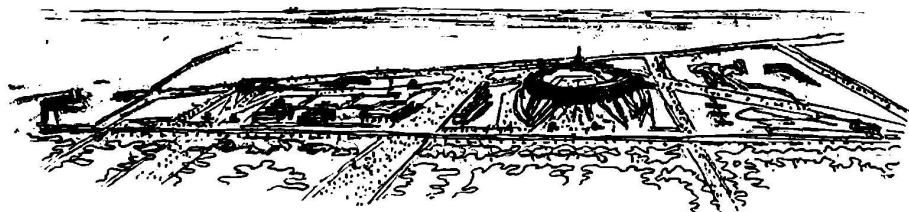


Fig. 78.

## ZONA DE DIVERSIONES

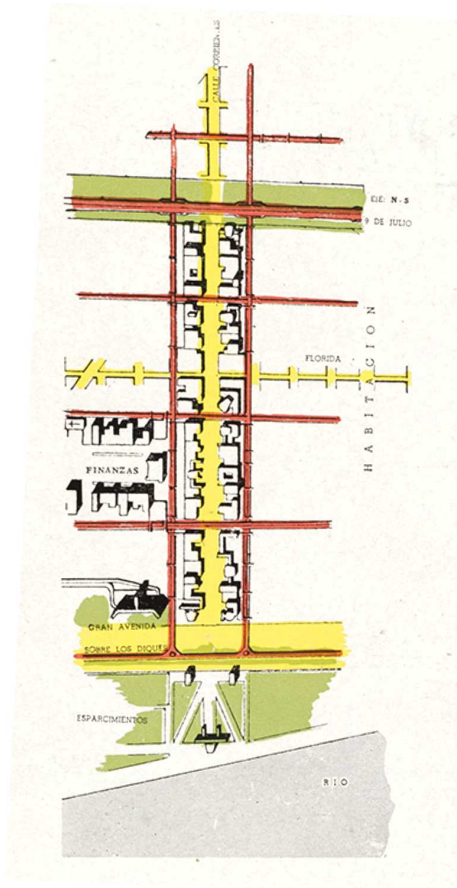


Foto Ellen Auerbach



Fig. 79: La calle de las diversiones.

Hay ciertos lugares en las ciudades, ciertas calles, llenas de vida.

Aun en una ciudad nueva como Buenos Aires, algunas calles tienen una cara conocida y amada por la gente.

Así es la calle Corrientes. La calle que ya tiene su historia.<sup>(1)</sup>

Debe mantenerse ese carácter: una reglamentación adecuada que permita únicamente la construcción de edificios de diversión terminará un zoning natural de acierto y justeza.

Debe eliminarse el tráfico de automóviles. La calle Corrientes, como Florida, pertenecerá al peatón.

Una gran calzada sin veredas, desde donde saldrán sin diferencia de nivel los edificios, recibirá esa corriente humana. La calle será del que camina.

(1) "Historia de la Calle Corrientes", de Leopoldo Marechal.



Foto Grete Stern

Fig. 80: Corrientes de noche.

## CIUDAD UNIVERSITARIA

### Razones de su emplazamiento:

Sobre el río: deportes náuticos, etc.  
 Aprovechando terrenos municipales actualmente libres.  
 Dando la ocasión de un ordenamiento de esta parte de la ribera hasta ahora abandonada.  
 Continuando una zonificación natural (Escuela de Mecánica de la Armada, Escuelas Raggio).  
 Situación al lado de grandes zonas verdes: Palermo, Costanera Norte; y de una zona actual de deportes: River Plate, Club Universitario, etc.

### Comunicaciones con la ciudad:

Ferrocarril (Estación Núñez y posible estación Ciudad Universitaria en la otra línea).  
 Subterráneo Chadopyf proyectado.  
 Radial a alto nivel (paralela a Santa Fe).  
 Arteria a través de Palermo.  
 Prolongación de la Avenida Alvear.  
 Costanera.

### Programa:

#### Facultades:

Medicina, Odontología, etc. Hospital Escuela.  
 Derecho y Ciencias Sociales.  
 Ciencias Económicas.  
 Filosofía y Letras.  
 Ingeniería, Química, Doctorado en Ciencias, etc.  
 Arquitectura (con terreno de experiencias).  
 Centro de Institutos de Investigación.  
 Laboratorios.

#### Escuelas: Bellas Artes.

Música, Escenografía, Teatro, Coreografía.  
 Teatro al aire libre.  
 Periodismo, etc.  
 Instituto de Educación Física.

#### Edificios para: Biblioteca Nacional.

Museos. Rectoría. Sala de fiestas, aula Magna.  
 Administración.  
 Vivienda para profesores y alumnos.  
 Turismo Universitario.  
 Librerías, Exposiciones, Conciertos.  
 Refectorio.

Clubs universitarios: deportes, puentes para deportes náuticos. Jardines.

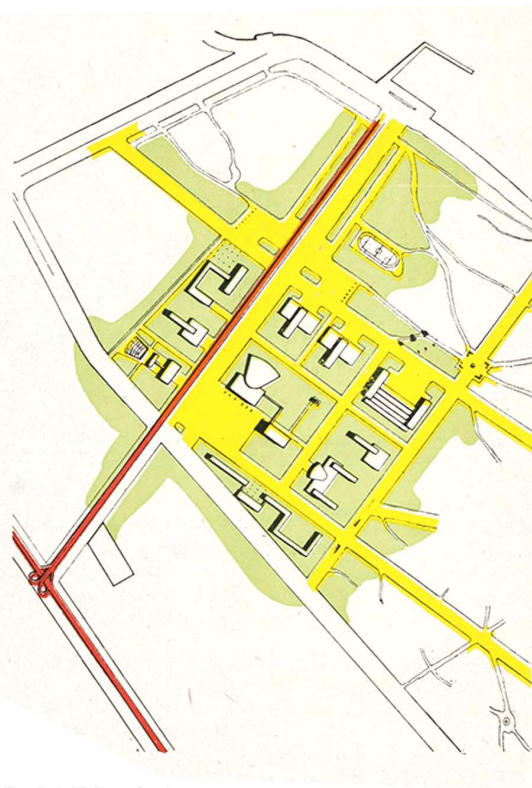


Fig. 81: Ciudad Universitaria.

## LOS HOTELES, LAS EMBAJADAS, EL COMERCIO

Agrupar por reglamentaciones adecuadas los hoteles, embajadas, consulados, etc., en un lugar de la ciudad bien colocado con respecto al turista o viajero y sus posibles centros de interés.

Guiar al comercio especializado, comercio de ciudad capital <sup>(1)</sup>, para elegir puntos estratégicos relacionados, en el Plan, con los nuevos lugares de interés creados en la ciudad.

Cerca y unido a: Las diversiones. Los ríos de circulación a pie (que favorecen y provocan el intercambio): Florida, Norte-Sur (trazado renovado), Corrientes, Av. de Mayo, etc.

Al Centro Panamericano, al puerto, al aeropuerto, a las estaciones.

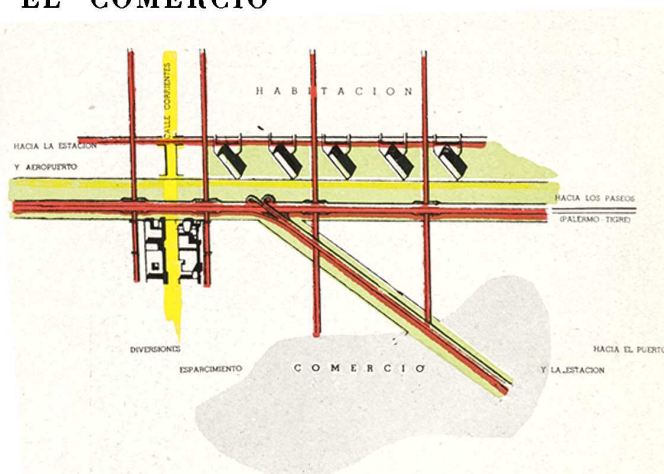


Fig. 82: Los Hoteles.

(1) Y directivo del comercio del país (independiente del pequeño comercio del barrio).

# UN BARRIO DE HABITACION

(CONSTRUCCION DEL ESTADO)

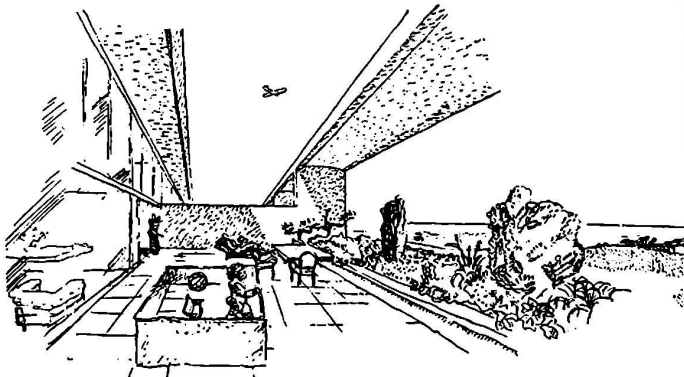


Fig. 83: Cada vivienda posee esta hermosa realidad y además el beneficio de los parques que se extienden alrededor.

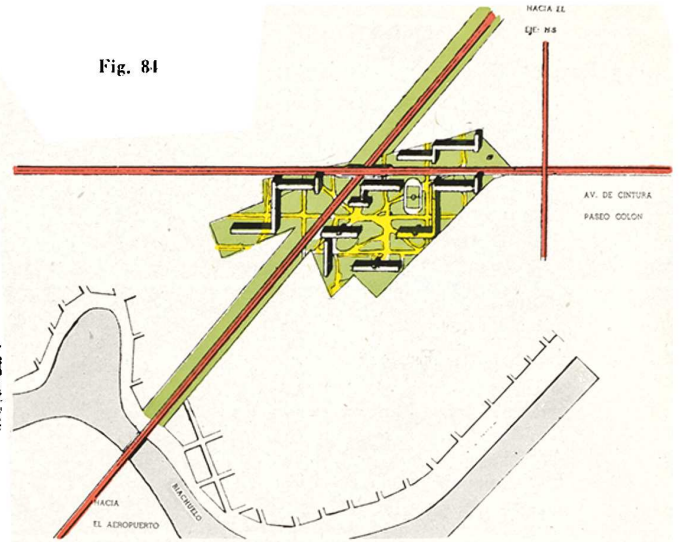


Fig. 84

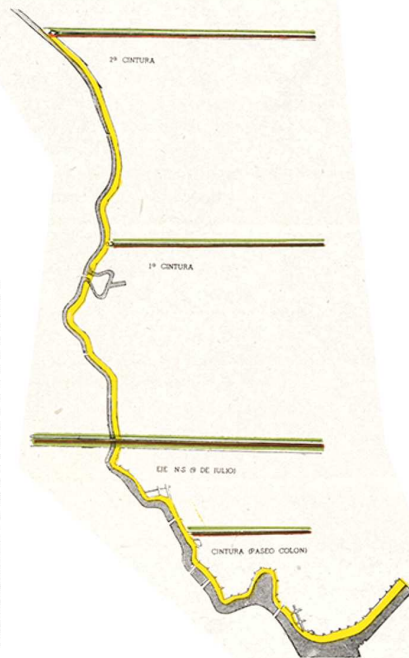


Fig. 85: COROLARIO: La avenida del Riachuelo. — Las riberas del Riachuelo deben ser ordenadas. Una avenida de comunicación y de servicio de los edificios de la zona, que siguiera paralela al curso del Riachuelo rectificad, además de su utilidad, sería un paseo para el hombre de la ciudad que cambiaría la monótona arquitectura de sus calles, por el pintoresco paisaje de las fábricas, los barcos, etc. La Boca, con su especial encanto, es un valor en el gris Buenos Aires. Se llegaría allí por: la avenida límite de la nueva ciudad; la avenida Norte-Sur; la arteria continuación de Pueyrredón; Paseo Colón prolongado, etc.

Fig. 86: La ciudad actual.



Realojamiento de los habitantes cuyas casas son expropiadas y demolidas en los trabajos de apertura de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste, sectores comprendidos en una primera etapa de ejecución, lado Sur solamente (Ver págs. 32 a 36). Operación que debe hacerse sino se quiere ver a Buenos Aires con una peligrosa sobrecarga de pedidos de alojamiento.

Eje Este-Oeste desde la primera cintura (Arteria B Plano fig. 57) hasta el río.	393.600 m <sup>2</sup>
Eje Norte-Sur desde el tramo actualmente abierto hasta la estación Constitución.	178.300 m <sup>2</sup>
Total: 57,2 hectáreas a una densidad media (la zona más densa de la ciudad) de 350 habitantes por hectárea.....	20:020 habitantes

Se ha tomado el terreno dejado libre por la parrilla de formación de trenes de carga de "Casa Amarilla", transferida fuera de la ciudad (proyecto Briano).

En las cercanías del hermoso parque Lezama existente se pueden construir 2.040 metros de largo de edificios en rediente tipo "Ville Radiouse", alojando 22.300 habitantes con una densidad de 860 habitantes por hectárea. (Densidad "Ville Radiouse" 1.000 habitantes por hectárea). Es necesario señalar que con la apertura de esos dos ejes se atacan precisamente los barrios de mayor existencia de conventillos, casas antiguas, insalubres, focos de enfermedad.

Situación del barrio: Cerca del trabajo de: puerto, industria, centro de la ciudad (distancias reducidas).

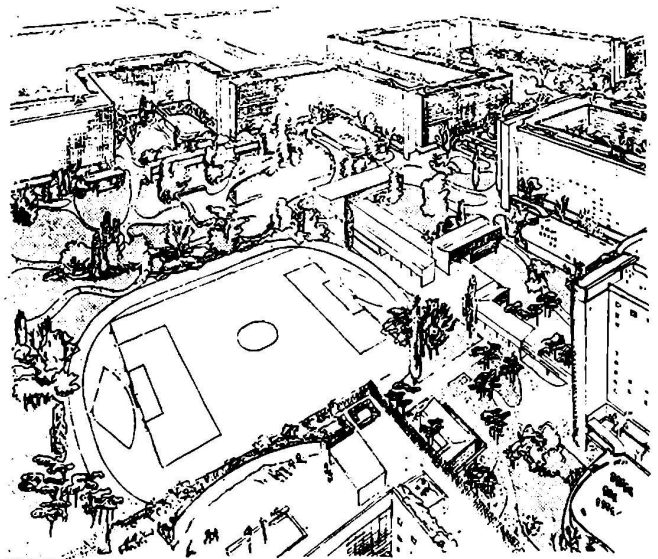
Unido a la ciudad por: cintura Leandro Alem y diagonal que une Constitución con el puerto industrial.

Edificios a rientes cortados a objeto de obtener la mayor vista posible sobre el río.

Todas las unidades orientadas al Norte o al Este-Oeste.

*Nota importante:* El primer gesto administrativo de la ciudad es así insertar en pleno barrio pobre (Boca, etc.) un trozo "Ville Radiouse" en el Sur, unido a los órganos de la ciudad por dos ejes esenciales.

Fig. 87: Una vista de un barrio "Ville Radiouse".





## 6. LA ZONIFICACION

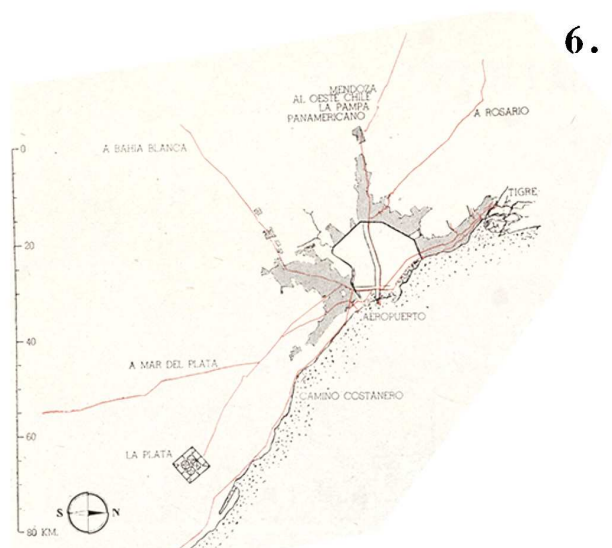


Fig. 88: Buenos Aires y sus alrededores.

He aquí, pues, la obra urbanística realizada: *las cosas están en orden*. Fig. 89: una idea fundamental, la llave; crear viviendas radiales. En el Plan está señalado con bandas verdes y azules el lugar de las viviendas. Verdes y azules estarán los árboles, y el cielo sobre todo, delante de cada ventana (tipo Ville Radieuse) (Fig. 58). La orientación de los blocks construidos está condicionada por el sol de la Argentina. Se le ha cerrado el camino a la extensión desmesurada de la ciudad reglamentando útilmente y creando la Avenida de cintura (19).

La zona de habitación podrá contener cuatro millones de habitantes en "ciudad verde". Esto es suficiente, basta; el mundo sufre hoy en demasía las aglomeraciones monstruosas y estérilmente desproporcionadas.

El frente del mar es reconquistado: los nuevos puertos (3), el aeropuerto (4).

La "cité" de negocios (8), el centro de esparcimiento (17), los grandes parques del río (20). La industria está sobre el Riachuelo (13).

El pensamiento (la Ciudad Universitaria) está en los parques sobre el Río de la Plata (11). Los centros administrativos vitales están en su justo lugar (5). El Gobierno (6). La Municipalidad (7). La Bolsa, la banca y la justicia (8). Sobre la barranca el primer indicio de "cité de negocios" (9). El centro de los sindicatos (10) un centro panamericano (17). El centro de diversiones dejado en el lugar se organizará sólo gracias a la organización de la circulación: el peatón es el amo de este gran forum.

Todas estas funciones giran alrededor de la zona comercial actual (12). La maniobra táctica de la revalorización del Sur está dibujada: lo que pertenece a la iniciativa de las autoridades (funciones y ejecuciones) se dirige al Sur y rompe definitivamente el abandono que apagaba esa mitad de la ciudad.

Un sistema circulatorio impecable, basado en las necesidades de las velocidades modernas, irriga toda la ciudad, conduce desde el mar hasta el confín de la Cordillera de los Andes, sirviendo a las provincias.

El inmenso, el gigantesco suburbio de Buenos Aires, desmesurado, estéril, que agotaba al cuerpo urbano en sí, desaparecerá poco a poco. La ciudad se va haciendo razonable. Las distancias en ella son proporcionales a la duración fatídica del día solar de 24 horas.

Ciudades satélites podrán, en el curso de los años, regularizar esta función de purificación (16).

**"UNA CIUDAD ES LA EXPRESION DE SU REGION"**  
(Carta de Atenas, IV CONGRESO CIAM, 1933). LOS ELEMENTOS DEL PLAN NO TIENEN DERECHO A INSERTARSE EN EL CONJUNTO, AL CORRER DE LOS AÑOS SALVO EN EL CASO DE QUE CADA UNO DE ELLOS PARTICIPE DE LA UNIDAD EXIGIDA POR EL PLAN REGIONAL.

Aquí (fig. 90), las proposiciones fundamentales de nuestro plan director resaltan: La "Cité d'affaires" en el Río; el frente del río enteramente reconquistado; la maniobra de la valorización del Sur, las arterias principales del sistema, las autopistas, etc.

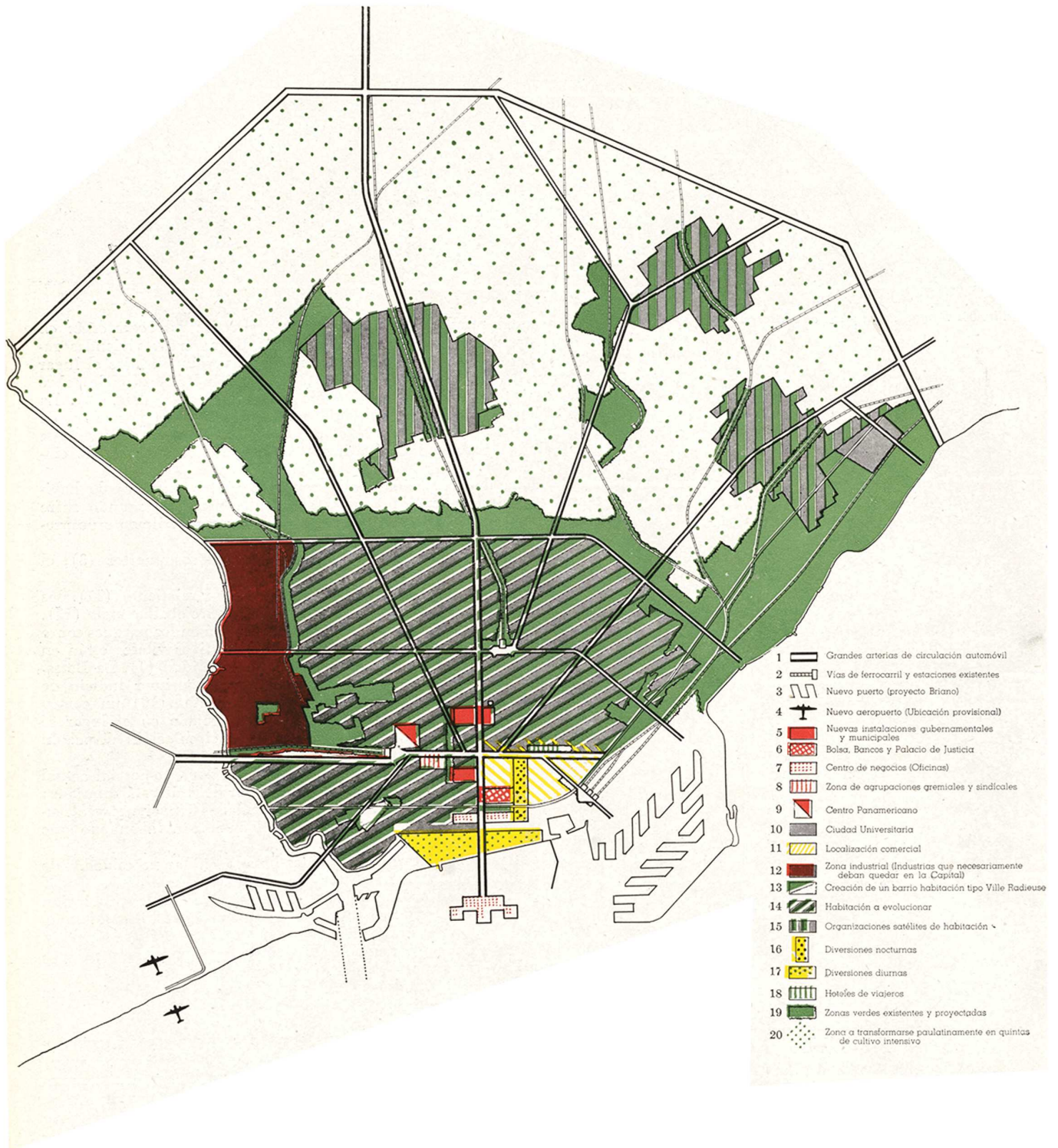
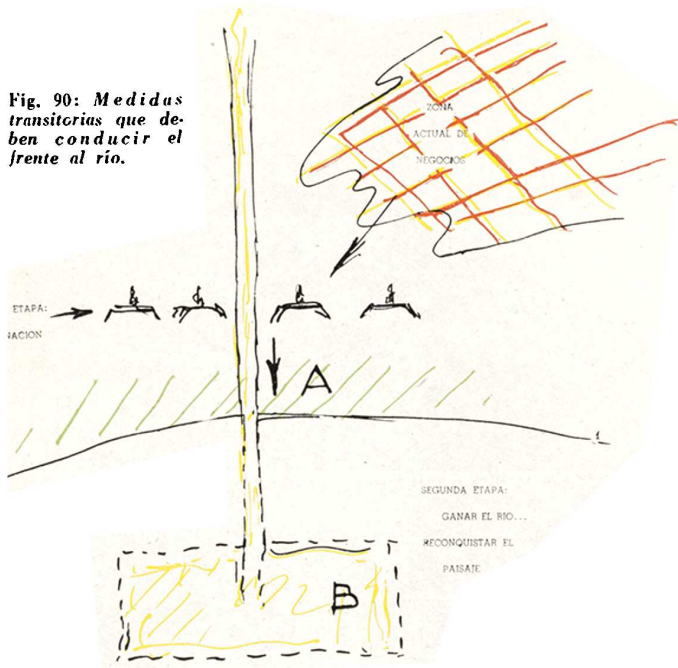


Fig. 89:

## 7. EL COMIENZO DE LA ACCION

Fig. 90: Medidas transitorias que deben conducir el frente al río.



Las figuras 63 a 87 han mostrado los diversos elementos constitutivos de la ciudad, cuya realización depende de las autoridades (Gobierno o Municipalidad) y no de la iniciativa privada.

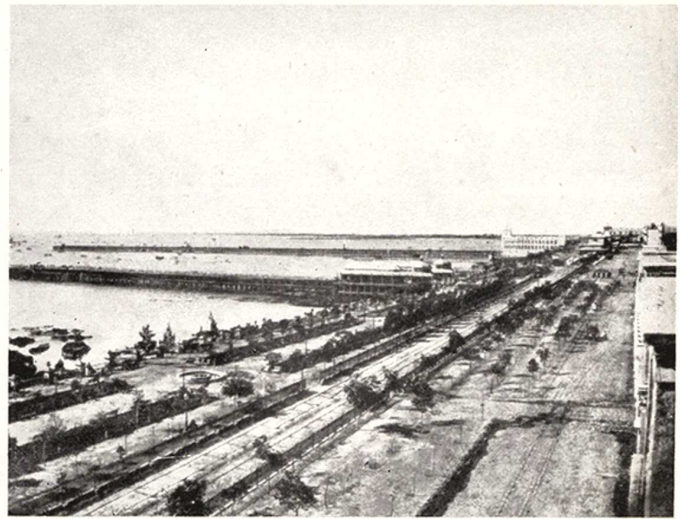
Estos elementos son en realidad los verdaderos motores de las empresas del nuevo plan director; ponen todo en movimiento; insuflan la vida; insertan la salud; introducen las nuevas escalas urbanas; constituyen un cuadro que de ahí en adelante suscitará, en los terrenos situados entre los diversos puntos fijados, la iniciativa privada. El fenómeno "valorización" nace, el movimiento está dado, la ciudad renace intensamente. El entusiasmo brilla, el espíritu de los tiempos nuevos sopla, el civismo está alerta, de pie.

Ha sonado la hora.

Se verá estallar la potencia de vida de la capital. Se tratará de descubrir la articulación que permitirá elevar el plan a la realidad. No se trata de empresas utópicas, sino del equipamiento de una ciudad capital.

La zona Sur abandona su miseria. Es prodigiosamente vitalizada. Este dinero hecho con el urbanismo (este producto del plan hábil) desencadena la iniciativa.

Provocar la iniciativa, tal era la dificultad. Basta entonces fijar las etapas. Nada más fácil.



Figs. 91 y 92: Ya antes se ganó terreno al río.

## 8. RESULTADOS ETICOS Y ESTETICOS

Una empresa tal (la realización por etapas sucesivas del plan director de Buenos Aires) trae consigo el tesoro de los más altos valores humanos, éticos y estéticos.

Una ciudad, un país que se deciden a armonizar su suerte con el avance irresistible de los acontecimientos, arrancan a sus habitantes y a su pueblo de la pesadez, del abandono, del abatimiento, de la tristeza, de los días sin esperanza, y los lanza a los goces de la acción.

Ponerse en armonía con la fatalidad del presente, crear armonía hecha de "esplendores y de imaginación".<sup>(1)</sup> Coordinar y ordenar. Constituir la adición magistral de los elementos positivos, regidos por la razón y la poesía.

(1) Pleins pouvoirs. Jean Giraudoux.

Hacer al urbanismo y la arquitectura provocadores del lirismo. Despertar en la población y en la nación el sentido de la grandeza. Provocar los actos impecables y sucesivos de la voluntad. Tal es el fin de un Plan Director.

Dar a la autoridad un marco dentro del cual se legisla y se decreta con toda seguridad.

Cada nuevo día puede llegar con las sorpresas inherentes a la vida: ¿qué importa?

El Plan Director sostiene la marcha sobre su eje. Se trata de la felicidad de las poblaciones, de la felicidad material y de la felicidad espiritual. Crear una ciudad según un sistema impecable cuya clave es la vivienda radiante.

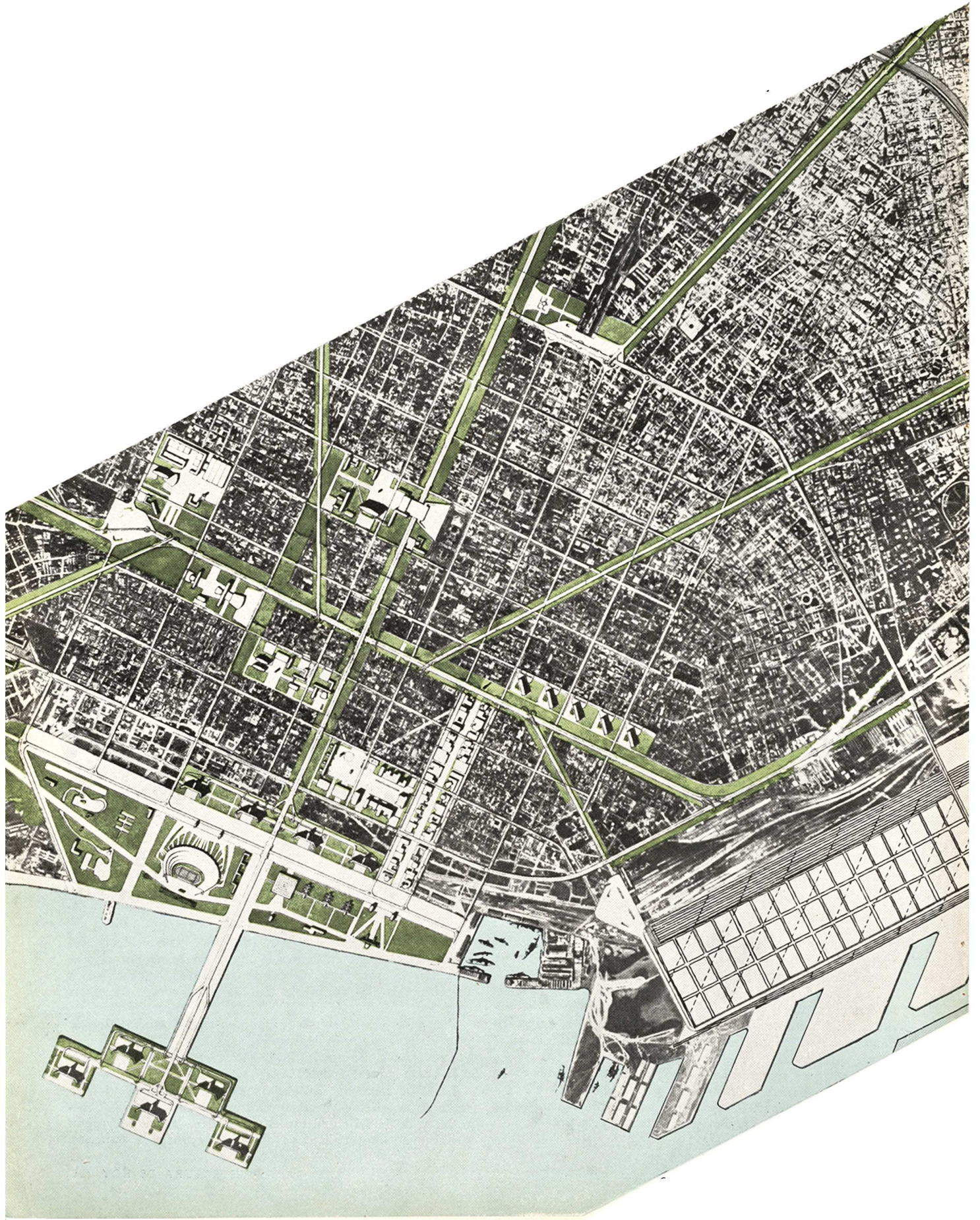
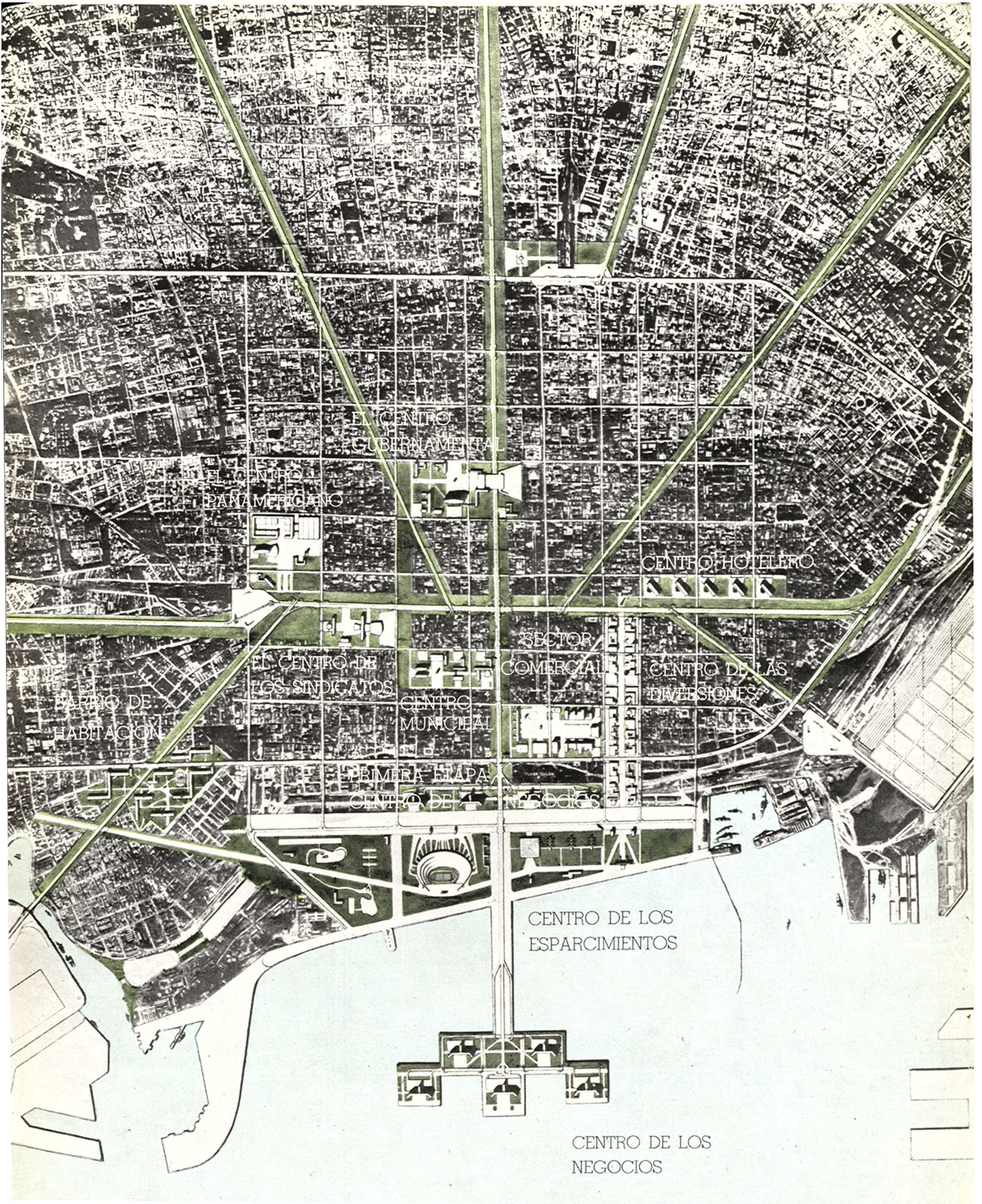




Fig. 93: *Cara al Atlántico, Buenos Aires desarrolla el majestuoso espectáculo de la arquitectura y el urbanismo...*



# LEGISLAR

El Plan Director está hecho. Basta legislar. La puntualización de los problemas urbanísticos modernos fué hecha entre las dos guerras: 1918-1939.

Los Congresos CIAM han dado la Carta de Atenas, carta del urbanismo de los tiempos modernos. Los principios de las doctrinas están inscriptos en ella, necesarios y suficientes.

No se trata de caprichos ni de modas, se trata del respeto al hombre, se trata de la reconsideración del hombre en su binomio fatídico: individuo y comunidad.

Según cada caso de especies, según cada clima, según las costumbres, según las circunstancias contingentes, el legislador puede intervenir y asumir la realización progresiva del plan.

Los principios doctrinarios de la Carta de Atenas son simples e incontestables. Dan la espalda al desorden contemporáneo, crean un orden nuevo al servicio del hombre. Traen el bienestar a las ciudades, a los hogares, a la familia. Suscitan las grandes empresas comunales y por ende el civismo. Conducen a la armonía y por ella a la dicha. Crean el esplendor y con él la arrogancia. Pueden marcar a una ciudad y a un país con el sello de la nueva civilización maquinista. He aquí algunos aspectos:

Ley del sol: orientación de las viviendas, como de los edificios, según el sol útil a cada región.

Ciudad verde: *Sol, espacio, verde* delante de cada vivienda. La ciudad se transforma en parque. El deporte está al pie de la casa.

Separación definitiva del peatón y el automóvil.

Ordenamiento de las diversas funciones urbanas. Valorización por efecto de disposiciones de un plan movilizador del terreno con diversos métodos oportunos.

Respeto por los valores históricos. Reconquista del contacto con la naturaleza.

Con tales bases, toda legislación se vuelve humana, bienhechora y por ello bienvenida.

# CONCLUSION

Técnicos argentinos y franceses se han volcado largo tiempo sobre el problema de Buenos Aires, con el ardiente deseo de arrancar la ciudad del punto muerto urbanístico en el que se encuentra.

Han establecido un "PLAN DIRECTOR", el "PLAN de Buenos Aires 1940". Un comité cívico a formarse por verdaderos patriotas somete este plan a la opinión pública, a la de la Argentina y a la de lo mejor de otros países. Se ofrece a la Autoridad y le pide que lo tome en consideración.

Este primer trabajo ejecutado permite extraer principios esenciales fundamentales, que pueden ser casi calificados de indiscutibles.

La Autoridad, ayudada por sus oficinas técnicas, puede tomar de este plan los elementos para una reforma bienhechora y salvadora. Puede elegir el momento y el lugar de las reformas, prever y organizar. Y decretar, cuando corresponda, las leyes necesarias.

Los autores del plan, llevados por la única ambición de ayudar a la manifestación de los tiempos modernos en su grandeza y fuerza casi ilimitadas, han ofrecido a la Argentina el fruto de este laborioso trabajo.

Parece como si este PLAN DIRECTOR respondiera, por sus disposiciones y sus trazados, al destino del país. Por un lado, el mar, que trae y lleva; por el otro, la tierra —la pampa—, que produce, y que por esto da y recibe.

Un Plan Director expresa esta gran función magistral por medio de trazados y previsiones en cuyo interior sopla el espíritu de grandeza.

*Buenos Aires, París, 1938-1940.*

# EL PENSAMIENTO DEL SIGLO XX EN ARQUITECTURA Y URBANISMO

Horacio Caminos

*En la Universidad de Tucumán se dictó un ciclo de conferencias bajo el tema: "El pensamiento en el siglo XX". Profesores de diversas materias lo abordaron desde su especialidad: filosofía, literatura, física, etc. La conferencia que transcribimos resumida formó parte de ese ciclo.*

## COMO HA SIDO ENCARADA ESTA CONFERENCIA

Esta conferencia intenta responder a la pregunta que nos han formulado: ¿Cuál es el pensamiento en Arquitectura y Urbanismo en el siglo XX?

Tal vez, un procedimiento para presentar el pensamiento en el siglo, sería salirse de éste y contemplarlo a la distancia para ver la trayectoria de sus modulaciones. De la categoría de actores, tendríamos que pasar a la de espectadores; y aun así, miraríamos las cosas con parcialidad al sentir que la lucha que se desarrolla es nuestra propia lucha y no dejaríamos de reconocernos en uno de los bandos.

Quizá también, sin entrar a formular juicios, podríamos confeccionar, con el mayor cuidado, un catálogo resumido de las teorías y realizaciones en la Arquitectura y Urbanismo de nuestra época. Pero ocurre que este procedimiento, sin duda más académico pero frío y anecdótico, mostraría en forma descolorida y con un carácter un poco arqueológico, lo que hoy es viviente, jadeante, palpante. Por otra parte, no nos sentimos repelidores de lo que piensan otros, sino más bien, críticos de lo que pensamos nosotros mismos con todas nuestras limitaciones y defectos.

Entendemos que el objeto de este ciclo de conferencias es suscitar una corriente de intercambio entre las diversas disciplinas, desde las cuales se enfocan los problemas humanos. Con esa idea directriz, hemos tratado de podar lo estrictamente técnico para exaltar, en cambio, lo que podría ser un denominador común y por tanto, que establezca y estimule esa corriente.

Hemos descartado, pues, las posibilidades de enfocar el pensamiento del siglo, ya como observadores, o ya haciendo una recopilación esquemática de sus manifestaciones. Hemos preferido, en cambio, correr el riesgo de presentarlo a través de lo que pensamos y hacemos como hombres del tiempo que vivimos.

## NUESTRA ERA MAQUINISTA

Si hemos de fijar un punto de partida a los hechos y condiciones que caracterizan la vida y el pensamiento en lo que llamamos siglo XX debemos partir precisamente del o de los factores determinantes de nuestra vida y de nuestro pensamiento. Y el factor es, en este caso, la utilización en gran escala de un instrumento, la máquina, que a su vez ha sido engendrada por el pensamiento. Con singular exactitud se denomina a nuestra época era maquinista, o también era industrial o científica o técnica; términos enraizados al primero y que significan: era de la utilización decisiva de un instrumento llamado máquina, objeto inerte en sí, pues no es más que un medio al que el hombre imprime una dinámica.

El uso del carbón como fuente de energía mecánica, la creación de la máquina a vapor con sus numerosas adaptaciones y la utilización del hierro como material preponderante, marcan los primeros pasos de la nueva edad o —como dicen otros autores— imprimen un ritmo

vertiginoso al desarrollo de la nueva era que el tiempo venía incubando. Lo cierto es que, desde entonces, profundos cambios han tenido lugar en todos los órdenes de la vida. Formidables alteraciones que comprenden lo económico y lo social, el arte y la ciencia. En realidad, las manifestaciones vitales del hombre son una sola cosa y los campos y ramas en que las dividimos y clasificamos son abstracciones puramente convencionales. Nada está reunido en casilleros. La sociedad, la economía, el arte y la ciencia, forman un todo completamente amalgamado.

Los inmensos laboratorios de Estados Unidos, donde mil investigadores trabajan afanosamente con todos los medios imaginables a su disposición no hubieran sido posibles sin Ford o Rockefeller, y éstos, a su vez, no hubieran sido posibles sin la máquina.

Está guerra, que ha desplazado a millones de hombres con sus correspondientes implementos de abastecimiento y destrucción a las más escondidas latitudes, no hubiera sido posible sin la máquina.

Esa población que se aglomera en las ciudades informes y áridas arrastrando una existencia miserable y mezquina, no hubiera sido posible sin la industria, y ésta, a su vez, no hubiera sido posible sin la máquina.

Carlos Marx no hubiera escrito "El Capital" si no hubiera existido la máquina. Y René Clair o Sergio Eisenstein no nos deleitarían con un arte nuevo si no hubiera existido el cinematógrafo.

## INTERRELACION

Y, en fin, sin la utilización de la máquina no tendría quizá nuestro siglo una característica que lo distingue de las edades anteriores y es el hecho de que nunca, como hoy, los hombres que pueblan la corteza terrestre han estado más relacionados entre sí. Interrelación que crece en proporción vertiginosa día a día.

La técnica maquinista ha creado y sigue creando mil medios de interrelación: ferrocarril, automóvil, aeroplano, linotipo, telégrafo, teléfono, radiotelefonía, televisión. Se nos mete el mundo en la intimidad, por la radio, y mientras almorzamos asistimos, imperturbables, sin perder el apetito, al espectáculo de los acontecimientos más remotos, distantes y dispares: miles de seres, como los que estamos aquí, perecen al ser bombardeada una ciudad. Toscanini nos llega desde New York; Varela acaba de marcar un "goal" para Boca Juniors.

La tierra se ha contraído a límites insospechados, increíbles.

En arquitectura, por ejemplo, ya pierden su razón de ser los materiales regionales. La chapa de zinc es el techado de los ranchos pobres de la provincia de Buenos Aires. Lo autóctono ya no está dado tanto por los materiales privativos de una zona cuanto por sus características geográficas de clima y paisaje y por la modalidad de sus habitantes. Por eso también, al hablar de Arquitectura, lo hacemos en términos universales, pues sería regresivo limitarla con fronteras. Hoy no nos podemos referir a la Escuela Inglesa o a la Francesa o a la Norteamericana. Decimos, simplemente, Arquitectura.



Dos selios fuertemente característicos lleva pues impreso nuestro siglo: maquinismo e interrelación, y que como es natural, marcan también al arte de la época con un cuño propio.

#### UN CONCEPTO DE ARQUITECTURA

Después de estas aclaraciones preliminares que como es obvio forman también parte del pensamiento en el siglo, entremos más particularmente en nuestro tema.

Claro está que para poder dar una semblanza del pensamiento en Arquitectura debemos tener el concepto de lo que ella es.

Como no pretendemos convencer a nadie de que efectivamente sabemos que es Arquitectura, señalaremos los puntos de vista que definen nuestro concepto particular.

He aquí algunos de los puntos de vista que marcan el sentido de lo que entendemos por Arquitectura:

El concimiento de ella supone una conciencia del momento histórico. Esto es: no se puede negar la influencia decisiva de los salios prodigiosos de la ciencia, el maquinismo, la revolución industrial y el desarrollo fabuloso ya expuesto de los medios de interrelación, factores todos que hacen inservibles los viejos moldes de nuestra civilización y por lo tanto no se puede ignorar el hecho de que atravesemos una época de liquidación, revaloración, búsqueda, transición.

Afirman los pensadores que una civilización sucumbe cuando se le cierra su imaginación y voluntad y no sabe crear nuevas formas de vida nunca vistas para enfrentar los problemas crecientes a que esa misma civilización los ha llevado.

Tener conciencia del momento histórico es precisamente entender eso. Ya no podemos negar la bomba atómica o el avión cohete. Se trata casualmente de comprender que están incorporados a nuestro destino.

#### SENTIDO DINAMICO

El otro punto de vista es lo que denominamos el "sentido dinámico". Concepto que es resultado de nuestros esfuerzos para comprender qué es Arquitectura y qué es Urbanismo.

Esto nos hace comprender, por sobre otras consideraciones, por qué un templo griego y una catedral gótica son Arquitectura, pese a todas sus diferencias de forma y fondo.

Es que la idea acerca de las cosas va cambiando con las edades. Los griegos concebían la arquitectura sobre principios esencialmente plásticos; escultóricos si se quiere. En la Edad Media la arquitectura reposa sobre bases esencialmente estáticas. Hay variación de tiempo, de comarcas, de voluntad de expresión, lo cual ha dado como resultado la variación de concepto.

Claro está que para poder trabajar nos debemos aferrar a algo fijo. Sentar conceptos, premisas, pero debemos tener presente que esas premisas, en las que tan fuertemente nos apoyamos hoy, no son definitivas, y mucho menos pretender que lo sean. La idea que tuvieron los griegos de arquitectura, era distinta a la que tuvieron en la Edad Media, y éstas son distintas a las de hoy y, como es obvio, a las que habrá mañana.

Esto es lo que intentamos expresar como dinámico. Ahora bien, este cambiar constante de concepto no es arbitrario; sigue una línea de conducta, esa línea es la Arquitectura: templo, arco de triunfo, puente, loggia, obelisco, hangar, pirámide, plaza, vivienda.

#### LA PARADOJA DEL SIGLO XX

Un horizonte muy amplio, de infinitas posibilidades, está abierto a la arquitectura del siglo. La ciencia y la técnica desarrolladas enormemente en todos los campos han encntrado en éste nuevos materiales de construcción: hierro, hormigón armado, vidrio, plásticos, etc.; desarrollando su cálculo —otra conquista propia del siglo— y mostrando sus posibilidades de utilización y nuevas posibilidades plásticas nunca vistas.

Novisimas técnicas se han incorporado a la arquitectura o han nacido de ella: electricidad, aire acondicionado, ascensores, obras sanitarias. Ellas van desde el invento del inodoro de mediados del siglo pasado hasta los más recientes como el clima artificial y la iluminación.

El desarrollo de la industria ha creado nuevos sistemas de edificación: la prefabricación: la prefabricación, que permite la construcción en serie por procesos puramente industriales, como se hace con los automóviles o cualquier otro producto.

En resumen: todo parece haberse unido en nuestra época para brindarle al hombre un habitáculo, un medio ambiente grandioso o por lo menos adecuado: ¿pero qué sucede en cambio? Con infinitos más recursos que en otras épocas no hemos hecho nada que pueda compararse si bien es cierto que nuestra tarea es más difícil que la de aquéllas, por esa misma circunstancia de poseer más medios. Salvó algunas obras aisladas como los puentes colgantes o las autopistas de Alemania y Estados Unidos nada poseemos que pueda ponerse al lado de Santa Sofía, Notre Dame de París, un acueducto romano o las pirámides de Egipto.

En las grandes ciudades la mayor parte de sus habitantes viven en "slums" o conventillos en las más miserables condiciones de habitabilidad y los más afortunados gozan del inodoro o de un cómodo departamento o de su casita individual, pero no pueden sustraerse tampoco a otros mil inconvenientes. A los problemas naturales de calor, frío, etc., se han sumado los problemas artificiales, muchísimo más graves, que ha traído el mismo proceso incontrolado y sin directivas del progreso.

#### INDIVIDUOS SIN COLECTIVIDAD

Ante tales problemas colectivos, la gente busca individualmente remedios desesperados y huye hacia las afueras y la urbe crece desbordando su perímetro e inundando los alrededores. Cada cual se apodera de los miserables lotecitos en que va siendo despedazada la ciudad, operación que se conoce con el nombre de progreso edilicio, y ahí levantan según sus recursos o un miserable rancharío o un insultante e inmundo chalet californiano o moderno con agua caliente y bañadera empotrada.

Como fácilmente se advierte, todos estos esfuerzos orientados en tal forma, son puramente negativos y contribuyen, en cambio, a aumentar el caos, ya de por sí caótico. La arquitectura tiene, en primer lugar, un contenido esencialmente humano. Está al servicio del hombre, pero no del hombre individuo en el sentido burgués de la palabra, sino de éste concebido como unidad de la colectividad.

Por eso no es, pues, arquitectura, la casa hecha para el "cliente", ya sea ésta una vivienda o un edificio cualquiera; ya se enrede ésta en la telaraña de los estilos o en el formalismo que llaman "moderno". La arquitectura no puede hacerse sobre problemas tan mezquinos, ni ella es expresión de complejos o gustos particulares.

Ella tiende a crearle al hombre un habitáculo apropiado, por eso no es factible sin contemplar el mejoramiento del medio. En consecuencia, el concepto de Arquitectura contiene implícito el de Urbanismo. "Arquitectura en todo; Urbanismo en todo" ha dicho Le Corbusier y los problemas de urbanismo son de carácter colectivo.

Si el hombre, desde las edades más remotas, ha hecho de la vida una relación con sus semejantes, el medio debe ser organizado en función de eso, precisamente. Para que el hombre pueda gozar de la Arquitectura es necesario que sepa actuar colectivamente.

No nos entenderemos en este proceso de descomposición del medio que todos presenciamos y que abarca no sólo las ciudades sino también la campaña. Se han escrito extensos y documentados libros al respecto, pues constituye la preocupación dominante de los arquitectos y urbanistas de nuestro tiempo; proceso que a mayor abundamiento nadie puede ignorar, pues nos lo muestra constantemente la vida diaria, aunque el hombre, animal de costumbres, frecuentemente no advierta nada o al menos su atavismo le haga suponer que los males son un patrimonio heredado, ajenos a su voluntad y a los cuales está fatalmente subordinado.

Resaltaremos únicamente la tremenda paradoja: Nuestra civilización, disponiendo de los más formidables recursos técnicos y científicos y de los más elaborados procedimientos industriales, no ha podido crear todavía un ambiente armonioso y grato donde pueda desarrollar su vida. La técnica parece haber sobrepasado otras conquistas del hombre sin las cuales no es posible aprovecharlas. Con más recursos que ninguna otra época y salvo manifestaciones aisladas, la arquitectura de hoy está taponada.

Tratemos de abordar esta situación contradictoria que es en último análisis el problema de la arquitectura de estos tiempos.

#### ARTE Y ARQUITECTURA COMO EXPRESION COLECTIVA

El arte es el medio más elevado que el hombre tiene o ha tenido para expresarse. En el arte se sublimiza la cultura de un pueblo, de una época. Arte es sinónimo de cultura. El arte es una expresión colectiva y por lo tanto reconoce un fondo popular.

El arte y la arquitectura como tal, no ha sido propiedad exclusiva de algunos elegidos. A lo sumo, el artista no ha hecho más que captar, expresar y exaltar el sentir de los que lo rodeaban. El artista no ha hecho más que transformar en pintura, en música o en arquitectura su contorno viviente.

En resumen: el arte ha sido una expresión colectiva, ya en los casos que fuese producto del trabajo de un grupo; ya en los casos que fuese el producto del trabajo de un individuo.

#### DIVORCIO ENTRE PUEBLO Y ARTISTAS

Estas afirmaciones surgen de la consideración del arte en otras edades, pero cuando escarbamos la nuestra y sin necesidad de ir muy hondo, todos los hechos nos prueban lo contrario.

Un abismo, una divergencia absoluta existe entre las manifestaciones de la generalidad de la gente y el sentir de los artistas. Es más, ambos concretan hoy términos opuestos; uno es la negación del otro. La generalidad no comprende o se ríe estúpidamente de la obra de los artistas, pero en la mayoría de los casos es indiferente.

No creemos que sea válido argumentar la falta de artistas, a menos que estemos dispuestos a negar a un Debussy o a un Gauguin. En cambio, es característico y sintomático que para encontrar alguna manifestación de valor en la arquitectura popular, por ejemplo, debamos remontarnos a las construcciones antiguas o bien escudriñar en rincones apartados, primitivos casi, que se han conservado relativamente a cubierto de la influencia de lo que se llama progreso.

Los artistas, por su parte, también parecen ignorar al otro bando o cuando han abordado los problemas comunes a todo el mundo, sus clamores no han encontrado resonancia. Es el caso de Le Corbusier y Picasso por citar al arquitecto y al pintor más representativos de los tiempos que corren.

En nuestro propio país, si nos proponemos buscar valores que signifiquen alguna enseñanza, no podemos recurrir por cierto a los chaleticos de Mar del Plata; sino a algún primitivo rancho, a los galpones y estaciones rurales de ferrocarril o a las habitaciones de chapa de cinc del barrio de la Boca o de la Isla Maciel en Buenos Aires, arquitectura toda que la generalidad menosprecia o no advierte.

En lo que se refiere al arte y por supuesto a la arquitectura, este divorcio entre dos sectores perfectamente diferenciados, no es más que un matiz de lo que parece caracterizar a nuestra época y que los pensadores llaman divorcio entre "masa y élite".

¿Podemos darle alguna explicación a este fenómeno?

Como ya hemos dicho que no es posible negar la existencia de artistas, cabrían entonces un sinnúmero de suposiciones: ¿Es acaso una nueva tendencia nunca sida del arte? ¿No han sabido los artistas encontrar la riqueza de lo popular; o no quieren acercarse a sus problemas; o no saben acaso traducirlos? ¿O es que esta fuente se encuentra completamente seca; las masas se han convertido en rebños que nada dan de sí, están idiotizadas?

En lo que a las obras de participación directa de la masa se refiere, como son las de arquitectura, podemos afirmar que ellas no

son posibles, que no puede existir arquitectura de jaraquía sin el aporte creador de todos los que intervienen en la obra; desde los que la conciben hasta el más humilde obrero.

Esta conjunción admirable hizo posible los monumentos góticos. Libertad dentro de una unidad. La construcción se levantaba en siglos y una armonía y variedad se trasuntaba en ellas. Armonía dada por la unidad de pensamiento o creencias; variedad dada por el esfuerzo creador del más oscuro aprendiz, que expresándose con la mayor libertad, aportaba el máximo esfuerzo de su dedicación y capacidad creadora. Dentro de un orden, el vidriero, el escultor, o el que simplemente desbastada la piedra, trabajaban con el empeño y amor de ir creando una obra maestra o sencillamente una obra.

Como es lógico, en nuestra época no sucede esto. Por otra parte sería pueril esperar realmente lo contrario. Otros problemas imperiosos acosan al hombre.

Consecuentemente a un estado de cosas, en la actualidad, el esfuerzo de creación, bueno o malo y con más frecuencia, ni esfuerzo, está limitado únicamente al que concibe la obra en el plano. De ahí para abajo; constructor, contratistas, albañiles, ignoran en absoluto lo que hacen, y hasta es más, lo hacen no por la obra en sí, como sería natural, sino para ganarse el sustento.

De este divorcio entre pueblo y artistas queda en concreto un saldo desfavorable. El arte pierde un aporte valioso, pierde su contenido humano y las obras que se producen son incompletas. Desvaríos desesperados en torno a problemas técnico-plásticos en la mayoría de los casos o intentos vanos e incomprensidos de hacer reaccionar a la masa, como es el de Le Corbusier, por ejemplo.

Si el arte es una manifestación superior del espíritu, ¿debe él bajar de categoría para ir a la masa o debe por el contrario elevarse la masa para llegar al arte?

No es cuestión de conseguir un nivel bajando lo elevado, se trata de subir a lo alto. Se trata de que todos participen en el esfuerzo creador. Las imperantes condiciones sociales de vida, el trabajo como salario y no como creación o como fuente necesaria de gozo, han apartado a la masa de las manifestaciones superiores del espíritu.

¿Cómo se concibe que la masa contribuya con su esfuerzo generoso a elaborar un mundo, un arte que no es para ella y del que no puede participar sino mezquinamente?

El individuo que coloca automáticamente una tuerca a cada automóvil que desfila ante él en la larga cadena de la producción en serie, no trabaja para sí mismo ni para la comunidad, ni está laborando un mundo mejor, como anuncian los reclamos comerciales de postguerra; solamente contribuye con su esfuerzo de hormiga a acrecentar la prosperidad de los accionistas de la Ford Motor Co. o de cualquier otra compañía.

El arte y la arquitectura de nuestra época maquinista están estrechamente ligados a este problema. Arte y arquitectura sólo serán posibles cuando el hombre pueda liberarse, no de la máquina, como se repite equivocadamente, sino de otros hombres, pues al fin y al cabo ella no es más que un medio.

Claro está que esto requiere reformas sustanciales profundas. Mucho más profundas, por ejemplo, que las que sugerían recientemente en Tucumán, con motivo de la inauguración de un asilo. Un sacerdote decía en aquella oportunidad: "Los asilos para pobres del futuro deberán poseer todas las comodidades y recursos que brinda la técnica moderna: habitaciones individuales con baño privado y agua caliente, aire acondicionado, etc., etc." Tales ideas, muy plausibles y generosas por cierto, no son precisamente la solución del problema y por tanto no se pueden tomar en serio. La humanitaria preocupación por el confort de los asilos del futuro debe ser más exactamente una lucha para cambiar las condiciones del medio y evitar que existan pobres.

Claro está que para algunos la organización social actual es algo tan inamovible, estático, eterno, definitivo que no pueden percibir su inutilidad funcional y a lo sumo admitirán un reajuste de su mecanismo. Empero no nos debemos engañar en este punto por más bien planeadas que se presenten las cosas. Los filántropos, por ejemplo, se han dedicado a hacer obra que llaman "social", fundando

asilos, hospitales, etc. Obra encomiable y tan admirablemente estructurada que no han sido olvidados hasta el menor detalle, cómo ser el de mantener a la gente en condiciones tales de miseria como para que pueda llenar esos asilos y esos hospitales.

Del campo del arte y de la arquitectura hemos pasado a otros terrenos aparentemente ajenos. Es que el estudio profundo de cualquier disciplina nos lleva inevitablemente a las cuestiones sociales. Quien no entienda esto, quien crea vivir en el mejor de los mundos, quien no perciba que estamos en plena liquidación, en un momento crítico, no podrá captar las palpitaciones de nuestra época y por consiguiente ni arte ni arquitectura.

Interesados en el problema de la vivienda, fuimos hace unos años a Estados Unidos, con el propósito de investigar la "standardización", la prefabricación y la producción en serie, pero una vez allí, el análisis de estas cuestiones puramente técnicas nos hizo ver con claridad que no estaba ahí la solución de tan enorme problema. Que la técnica se ha adelantado a la evolución social y que mientras ésta no le dé alcance, no habrá sistema constructivo o de ayuda económica, por más sutil que sea, que lo resuelva satisfactoriamente. La edificación de viviendas baratas o para "obreros", los planes de construcción de casas en grande o pequeña escala, el crédito recíproco, son un mito y sólo sirven para crear privilegiados; únicamente se podrían justificar con fines experimentales.

El estudio profundo de cualquier disciplina nos conduce infaliblemente a lo humano y lo humano a lo social, circunstancia que, por lo demás, no constituye una novedad, pues el concepto está hoy en boca de todo el mundo.

Pero en esto hay que tener mucho cuidado y es menester aclarar la cuestión una vez más. No se trata de contemplar los males y buscarles un calmante sino de atacar las causas que los producen. Dejemos de buscar un arreglo o paliativo a los problemas existentes, preocupémonos en cambio de plantearlos en su verdadera escala.

En términos concretos: los problemas de la época están sobre el tapete; si hay un interés auténtico en encararlos, no es posible detenerse en detalles accesorios, se requiere ir directamente a la llaga. Repetimos: no perdamos tiempo en apuntalar un sistema para que no se venga abajo, ganémoslo estructurando uno nuevo. Nuestra misión como arquitectos del momento no es exactamente la de construir, sino más bien la de contribuir a demoler.

## EL PENSAMIENTO DEL SIGLO

Veamos ahora si estamos en condiciones de responder sucintamente a la pregunta que plantea esta conferencia: ¿Cuál es el pensamiento en el siglo XX en arquitectura y urbanismo?

Lanzada la pregunta, nos encontramos como ya se ha visto con que no existe unidad de pensamiento y que los que hay se pueden agrupar en dos tendencias antagónicas:

Tendencia A. — La que conglomerar a la generalidad de la gente incluso a los técnicos especialistas y que comprende una gama que va desde los chalets marplatenses, hasta los rascacielos de Manhattan, en Nueva York, pasando por los edificios de renta: departamentos, etc.

Tendencia B. — La que agrupa a unos pocos en una escala que comprende lógicamente más estudios teóricos que realizaciones, y cuyos puntos extremos, ilustrados en un ejemplo y guardando las correspondientes distancias, podrían ser la vivienda del guarda-hilos de la estación del Ferrocarril Central Argentino y las especulaciones de Le Corbusier, concretadas en "La Ville Radieuse".

Si la arquitectura es —como es verdaderamente— la expresión de un estado social, ¿qué vienen a reflejar estas dos tendencias opuestas? Respondemos: los rascacielos de Nueva York, cosa acabada, culminación de los ideales capitalistas en materia de edificación, monumentos de un sistema más que vulgares construcciones, encarnan el estado social presente.

Las maduras y exactas especulaciones de Le Corbusier, y por la misma circunstancia de no haber dejado de ser especulaciones para convertirse en realidades a pesar de toda su lógica y constructivismo, están dirigidas y simbolizan a un estado social al que aun no se ha

llegado. Los propios creadores de esta arquitectura, a pesar de que la han concebido para los hombres de hoy y para satisfacer las necesidades eternas, pero también de este momento, reconocer que para que ella sea posible es imprescindible un cambio de estructura social. Ambas tendencias sintetizan el pensamiento del siglo XX. Una aferrándose al pasado. Otra señalando el presente con sus infinitas posibilidades.

## "HACIA UNA ARQUITECTURA"

Dejaríamos inconclusa la cuestión sino la rematamos con un breve análisis: Pues bien, ya sea que los pueblos reclamen un cambio de estructura social o por el contrario prefieran continuar con la que tienen, es obvio suponer que en cada caso se inclinarán por las expresiones afines.

Aplicando este razonamiento deducimos de que como la masa está dentro del primer grupo de opinión; es decir, como prefiere la "arquitectura conservadora", desea entonces conservar su condición actual. Pero escuchando los acontecimientos del mundo, se oye "increscendo", el clamor de reformas sociales. ¿Cómo es posible, preguntamos, que la masa no identifique la arquitectura que persigue lo mismo que ella y se incline, en cambio, por la que representa lo contrario?

Quizá cualquier sociólogo nos explicaría: lo que realmente sucede es que gran parte de la masa tiene aún espíritu burgués, aunque se vuelva contra la burguesía y el capitalismo por las causas conocidas.

La mentalidad del individuo, formado por siglos en un medio especialmente acondicionado a tal fin, es burguesa y de su voluntad y esfuerzo depende que pase, por un proceso lento o rápido, de la condición de masa amorfa a la condición de pueblo soberano. Favorece esta circunstancia el hecho de que el capitalismo fomenta y lucha, como se comprende, por el mantenimiento de estos ideales materialistas, que en el campo de la arquitectura están típicamente representados por "el sueño de la casa propia".

Tomemos una revista o un diario, o cualquier otra vía que sin ser la directa del contacto personal, nos ponga en comunicación con nuestros semejantes. La radiotelefonía, la prensa, el cine, las empresas editoriales, son sencillamente entidades capitalistas que defienden sus intereses, como es natural, aunque corrientemente manifiesten expresar la voluntad popular y se adjudiquen a sí mismas, gratuitamente, la exclusividad de ser el espejo donde se reflejan las inquietudes de la población.

De tal suerte, no es de extrañar que todo esté contaminado. Hasta los propios centros de estudios, que se suponen serios, sujetos por los mismos piolines que mueven al empleado de tienda, no han podido sustraerse a estas influencias regresivas.

Mientras tanto, no obstante estos y otros estupefacientes adormecedores, los impulsos vitales de las necesidades humanas van levantando presión. En los trigales, en los maizales y en los viñedos; en la mina, en la cantera y en la fábrica; en el campo y en la ciudad, la vida se mueve instintivamente hacia esferas, que bien van conociendo como visionarios, los auténticos técnicos e investigadores; aunque se dirijan hacia ellos por distinto camino.

Y a pesar de que existen fuerzas considerables, que se oponen o dificultan un acercamiento entre éstos y la masa, es de suponer que tarde o temprano tal conjunción tendrá que producirse.

Entonces, la técnica dejará de crearle más problemas al hombre para contribuir, en cambio, a solucionárselos verdaderamente. El medio recuperará su contenido humano y el individuo, como animal sociable, actuará con sentido colectivo. El trabajo ya no será producción sino creación. Nuestra civilización dejará de ser una lucha contra la Naturaleza, y se convertirá en un esfuerzo para entrar en armonía con ella. Ya no existirán los artistas de obras huérfanas, como seres aislados, extraños al mundo. Y es posible, también, que llegue a culminar otro estado cultural más, con su Arte correspondiente. Y entonces, los Arquitectos no tendremos necesidad de dar conferencias sobre Arquitectura y Urbanismo porque lo estaremos haciendo.

Tucumán, noviembre de 1946.

# LA CARTA DE ATENAS

ANDRE WOGENSCKY

En noviembre de 1933, los Anales Técnicos, órgano de la Cámara técnica de Grecia, consagraba un número especial a los trabajadores del 4º Congreso CIAM (1) de Atenas. Bajo el título de "Comprobaciones" se encontraba allí el texto de las resoluciones del Congreso. Son esas "comprobaciones", publicadas en forma de artículos separados y numerados, las que constituyen la "Carta de Atenas".

El conjunto comprende 95 artículos, separados en tres partes:

1ª parte; Generalidades: la ciudad y su región.

2ª parte; Crítico estado actual de las ciudades.

Habitación; Esparcimientos; Trabajo; Circulación; Patrimonio histórico.

3ª parte; Conclusiones: puntos de doctrina.

Esa carta es, en primer lugar, una crítica del estado actual de las ciudades, crítica fácil sin duda, pero que faltaba hacer de una manera sistemática. Sin embargo es, ante todo, una doctrina de urbanismo. La Carta de Atenas propone principios directores para la organización de las ciudades que permitirían remediar la situación actual. Se proponen estos principios a los arquitectos para orientar sus estudios, al público para informarle sobre las habitaciones y las ciudades que se podrían construir, a los gobiernos que son los únicos que pueden introducir estos principios en la realidad.

No es fácil, no me parece útil resumir esta serie de artículos publicados ya en forma concisa. Más vale extraer esta Carta y reunir sus principales artículos, en especial aquellos que definen con mayor precisión la nueva doctrina. El número de cada artículo permitirá encontrar su exacta ubicación en el texto completo.

## IDEAS GENERALES

1) La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico, social y político que constituye la región.

2) Yuxtapuestos a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico ajenos a la persona humana se introducen en el debate de las preocupaciones de orden individual y de orden colectivo.

La vida no se desenvuelve sino en la medida en que concuerdan los dos principios contradictorios que rigen la personalidad humana: lo individual y lo colectivo.

3) Estas constantes psicológicas y biológicas recibirán la influencia del medio (situación geográfica y topográfica, situación económica, situación política).

6) Circunstancias particulares han determinado, a través de la historia, los caracteres de la ciudad: defensa militar, descubrimientos científicos, administraciones sucesivas, desarrollo progresivo de comunicaciones y de medios de transporte (rutas terrestres, fluviales, marítimas, férreas, aéreas).

7) Las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están sujetas a continuos cambios.

75) La ciudad debe asegurar, sobre el plano espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.

95) El interés privado estará subordinado al interés colectivo.

83) La ciudad debe ser estudiada en el conjunto de su región de influencia. Un plan de región reemplazará al simple plan municipal.

(1) Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna.

El límite de la aglomeración estará en función de la radiación de su acción económica.

84) La ciudad, definida desde entonces como una unidad funcional, deberá crecer armoniosamente en cada una de sus partes, disponiendo de espacios y de enlaces en que podrán escribirse equilibradamente, las etapas de su desarrollo.

85) Es de la más urgente necesidad que cada ciudad establezca su programa, dictando leyes que permitan su realización.

86) El programa trazado en base a análisis rigurosos hechos por especialistas, prevé las etapas en el tiempo y en el espacio. Reúne en acuerdo fecundo las fuentes naturales del lugar, la topografía del conjunto, los postulados económicos, las necesidades sociales, los valores espirituales.

76) La fijación de las dimensiones de todas las cosas en el dispositivo urbano no puede ser regida sino por la escala humana.

87) Para el Arquitecto, ocupado aquí en tareas de urbanismo, la herramienta de medida será la escala humana.

77) Las claves del urbanismo se hallan en las cuatro funciones: Habitar, trabajar, recrearse (horas libres), circular.

78) Los planes determinarán la estructura de cada uno de los sectores atribuidos a las cuatro funciones-claves y fijarán su emplazamiento respectivo en el conjunto.

79) El ciclo de las funciones cotidianas: habitar, trabajar, recrearse (recuperación), será regulado, por el urbanismo, con la más estricta economía del tiempo, siendo considerada la habitación como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y el punto de conjunción de todas las medidas.

88) El núcleo inicial del urbanismo es una célula de habitación (un alojamiento) y su inserción en un grupo formará una unidad de habitación de eficaz extensión.

89) Es a partir de esta unidad-alojamiento que se deben establecer las conexiones entre la habitación, los lugares de trabajo y las instalaciones consagradas a las horas libres.

81) El principio de la circulación urbana y suburbana debe ser revisado. Se debe hacer una clasificación de las velocidades disponibles.

La reforma de las zonas poniendo en armonía las funciones-claves de la ciudad creará entre ésta lazos naturales para el aseguramiento de los cuales se preverá una red racional de grandes arterias.

82) El urbanismo es una ciencia en tres dimensiones y no en dos. Es haciendo intervenir el elemento de altura como se dará solución a las circulaciones modernas, así como a los esparcimientos, por medio de la explotación de los espacios libres creados de esta manera.

90) Para resolver esta gran tarea, es indispensable utilizar las fuentes de la técnica moderna.

Esta, por el concurso de sus especialistas, respaldará el arte de construir con todas las seguridades de la ciencia y lo enriquecerá con innumerables invenciones.

93) La escala de los trabajos por emprender con urgencia para el acondicionamiento de las ciudades, y el estado de la propiedad inmueble infinitamente dividida, son dos antagonistas.

94) La peligrosa contradicción comprobada aquí plantea una de las cuestiones más escabrosas de la época: la urgencia de regular.

por un medio legal, la disposición de todo suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en completa armonía con las necesidades colectivas.

### HABITAR

Es preciso exigir:

23) Que los barrios de habitación ocupen desde ahora en el espacio urbano los mejores emplazamientos, aprovechando la topografía, tomando en cuenta el clima, disponiendo del asoleamiento más favorable y de superficies verdes adecuadas;

24) Que la determinación de las zonas de habitación sea dictada por razones de higiene;

25) Que las densidades razonables sean impuestas de acuerdo a las formas de habitación propuestas por la naturaleza misma del terreno;

26) Que sea fijado un número mínimo de horas de asoleamiento para cada alojamiento;

27) Que sea prohibido el alineamiento de las habitaciones a lo largo de las vías de comunicación;

28) Que se tengan en cuenta los recursos técnicos modernos para elevar las construcciones en altura;

29) Que, implantadas a grande distancia una de la otra, dejen libre el suelo en favor de grandes superficies verdes.

### TRABAJAR

Es preciso exigir:

46) Que las distancias entre los lugares de trabajo y los lugares de habitación sean reducidas al mínimo;

47) Que los sectores industriales sean independientes de los sectores de habitación, separados los unos de los otros por una zona de verduza;

48) Que las zonas industriales estén contiguas al ferrocarril, al canal y a la carretera;

49) Que el artesanado, íntimamente ligado a la vida urbana de la cual procede directamente, puede ocupar lugares claramente señalados en el interior de la ciudad;

50) Que el centro de los negocios consagrado a la administración privada o pública, tenga aseguradas buenas comunicaciones con los barrios de habitación al igual que con las industrias o artesanados que quedan en la ciudad o sus proximidades.

### RECREARSE

Es preciso exigir:

35) Que todo barrio de habitación incluya desde ahora la superficie verde necesaria para el acondicionamiento racional de los juegos y deportes para niños, adolescentes y adultos;

36) Que las manzanas insalubres sean demolidas y reemplazadas por superficies verdes: los barrios limítrofes se encontrarán así saneados;

37) Que estas nuevas superficies verdes sirvan para fines netamente definidos: contener jardines para infantes, escuelas, centros de juventud, o cualquier otra construcción de uso comunitario, ligadas íntimamente a la habitación;

38) Que las horas libres semanales transcurran en lugares apropiadamente preparados: parques, terrenos para deportes, estadios, playas, etc....;

40) Que se tomen en cuenta los elementos existentes: ríos, bosques, ciénagas, montañas, valles, lago, mar, etc....

### CIRCULAR

Es preciso exigir:

59) Que se hagan los análisis necesarios, según rigurosas estadísticas, del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Trabajo que revelará los lechos de circulación y la calidad de sus tráficos;

60) Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los vehículos y de su velocidad;

61) Que los cruzamientos de gran tráfico sean acondicionados para circulación continua por medio de cambios de niveles;

62) Que el peatón pueda seguir diversos caminos que el automóvil;

63) Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, calles de paseo, calles de tránsito, vías principales;

64) Que las zonas de verdor aisladas, en principio, los lechos de gran circulación.

### PATRIMONIO HISTORICO

65) Los valores arquitectónicos deben ser salvaguardados (edificios aislados o conjuntos urbanos);

66) Si son la expresión de una cultura anterior y si responden a un interés general;

67) Si su conservación no acarrea el sacrificio de poblaciones mantenidas en condiciones malsanas;

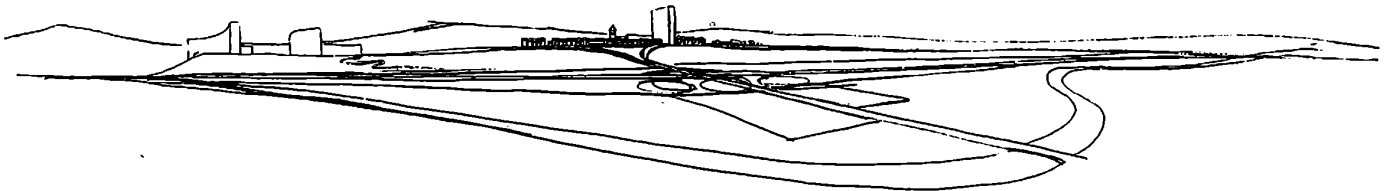
68) Si es posible remediar su presencia perjudicial con medidas radicales; por ejemplo: desviación de elementos vitales de circulación, ver aún el desplazamiento de centros considerados hasta ahora como inmóviles;

69) La destrucción de tugurios alrededor de los monumentos históricos proporcionará la ocasión para crear superficies verdes;

70) El empleo de estilos del pasado, bajo pretexto de estética, en las construcciones nuevas erigidas en las zonas históricas, tiene consecuencias nefastas. El mantenimiento de tales usos o la introducción de tales iniciativas no será tolerada en forma alguna.

Se trata, como se ve, de ideas muy generales. En su lectura se puede, aun encontrándolas seductoras, considerarlas como muy alejadas de las soluciones precisas y de los planos de ejecución que harían que entrasen en la realidad. Es preciso además añadir que desde 1933, y también con anterioridad, se han hecho numerosos estudios en el país aplicados a casos particulares. Se han encontrado diversas soluciones, se han trazado ya numerosos planes que aplican la Carta de Atenas. Sobre el plan teórico se han continuado y extendido las búsquedas. En cada país los grupos CIAM han determinado la doctrina. El primer volumen de la colección ASCORAL, o CIAM-Francia, titulado "Los tres Establecimientos Humanos" trae principalmente soluciones precisas para las campañas, los centros industriales y las ciudades.

En resumen, existe una doctrina. Ella ha suscitado un comienzo de realización. No queda sino proseguir su aplicación.



# AEROPUERTO DE BUENOS AIRES

TRABAJO PARA FIJAR CRITERIO Y  
MOSTRAR SOLUCIONES POSIBLES

*por*

AMANCIO WILLIAMS

*con la colaboración de*

JORGE BUTLER

CESAR JANNELLO

COLETTE B. DE JANNELLO



# DIÓSE UN INFORME SOBRE LA UBICACIÓN DEL AERÓDROMO

En una nota informativa oficial proporcionada anoche a los diarios se señalan las razones determinantes de la solución dada al problema del emplazamiento del futuro aeródromo de la ciudad de Buenos Aires por el acuerdo general de ministros dictado el 2 del actual.

Se recuerda en ella que la ejecución de tal obra fué dispuesta por la ley 12.285, del 30 de septiembre de 1935; que desde entonces fueron varios los proyectos formulados a ese efecto; que la ley establecida como condición fundamental que el aeropuerto fuera apto para aeroplanos, hidroaviones y aeronaves en general y ordenaba ubicar la obra dentro de los límites del municipio de la ciudad de Buenos Aires, por lo cual era forzoso que debía proyectarse su instalación sobre el litoral fluvial del Río de la Plata y en la zona metropolitana.

“Estas exigencias— agrega el informe— demasiado concretas para ser racionalmente incorporadas al texto de una ley; su estudio previo que las justificara, mejoraron el propósito perseguido, pero no salieron lastimosamente nueve años en discusiones estériles, desde que cualquier solución preparada sobre aquellas bases tenía forzosamente que fallar en los dos aspectos fundamentales siguientes: el procedimiento constructivo, y la rapidez en poder disponer de las grandes pistas de despegue exigidas por el porte de los aeroplanos e hidroplanos modernos.

“Es lo que ocurrió para las tres soluciones principales propuestas, la primera ya excediendo hacia el Sur los límites de la capital. Las tres se caracterizan por los elevados volúmenes de los rellenos necesarios a efectuar, cuyos valores aproximados son: 14 millones de metros cúbicos para la solución A, cercana a Sarandí; 37 millones para la solución B, situada frente al balneario municipal, y 28 millones para la solución C, proyectada cerca de la estación Rivadavia.

“Todos estos volúmenes tendrían que obtenerse forzosamente por dragados en las adyacencias de los respectivos emplazamientos, condición de orden constructivo difícil de cumplir, sobre todo a breve plazo, por la inexistencia en el país del número necesario de dragas. De proyectar construir o adquirir en el extranjero tal número, habría que esperar que terminara la guerra y se atenuaran sus efectos, lo que obligaría a prever un período total de ejecución variable entre un mínimo de cinco años y un máximo de diez años.

“A este período básico e inicial habría que agregar otro: el necesario para que se produjeran aceptables asentamientos y compensaciones de los rellenos ejecutados, período que las exigencias corrientes en la materia fijan en alrededor de 5 años.

“Resultaría entonces que de cumplirse

al pie de la letra la ley 12.285 la ciudad de Buenos Aires debería esperar todavía entre 10 y 15 años más para tener habilitado el aeropuerto que necesita con tanta urgencia.

“En presencia de tan sombrias perspectivas el P. E. comprobó que no quedaba más remedio que buscar otra solución mejor que las admisibles por las estrictas exigencias de la ley, a cuyos efectos designó, por decreto del 23 de mayo de 1944, a los ministros de Guerra, Marina y Obras Públicas los que, constituidos en comisión, procedieron al inmediato estudio de la difícil cuestión.

“Como primera medida, esta comisión de ministros recibió el asesoramiento de los organismos técnicos oficiales de más alta autoridad en materia aeronáutica en el país, como son el comando en Jefe de Aeronáutica y Dirección General de Aviación Naval, que, en los Ministerios de Guerra y de Marina, respectivamente, tienen a su cargo cuando se refiere a las actividades militares y civiles de la aviación en la República. Ese asesoramiento se consideró tanto más necesario cuanto que era bien conocida la activa participación que dichos organismos habían tenido en los estudios anteriores por el aeropuerto de Buenos Aires, efectuados en cumplimiento de los dictados de la ley 12.285.

“Iniciados los nuevos estudios sobre la cuestión de más complejidad en cuanto la comisión, de acuerdo con la opinión favorable de los organismos técnicos oficiales, llegó a la conclusión previa de que nada urgía para que el aeródromo fuera inevitablemente mixto, pues anulada esta condición ya era posible buscar para el de aeroplanos otras ubicaciones que no fueran las que sean directamente sobre el litoral fluvial. Es decir, se desdobló el problema constructivo, optándose por resolver de inmediato la parte más urgente, que es, como se acaba de expresar, la del aeródromo de aeroplanos.

“Hecha esta simplificación fundamental, pareció que cualquiera de las dos siguientes soluciones resultaría de inmediato al problema: primero, realizar el ensanche del aeródromo Seis de Septiembre y, segundo, construir un nuevo en el paraje conocido por Quinta Saavedra.

“Pero un análisis más detallado de las mismas demostró que ambas eran susceptibles de serias objeciones. Así, las graves expropiaciones necesarias para el ensanche de Seis de Septiembre, con su secuela de numerosas juicios— tendiendo a la gran subdivisión local de las tierras— fué causa suficiente para el abandono de esta solución. En cuanto a la ubicación en la Quinta Saavedra, ella está impedida por la existencia del arroyo Medrano y los terrenos desviados cercanos a su curso, que obligaría a entubamientos y empalmes del terreno para no alterar en la formación de las grandes pistas que las aguas pluviales de la cuenca adyacente.

“Estas eliminaciones obligaron a buscar otras soluciones abandonando también el anhelo de que ellas estuvieran directamente ubicadas sobre la avenida General Paz cuyo trazado al constituir un magnífico eje general con todas las arterias principales de la capital, justifican ampliamente tal anhelo.

“Para simplificar racionalizándola, aquella búsqueda, se fijaron como condiciones principales de selección de las campos a examinar a las siguientes: ser relativamente escasas variaciones de nivel, no estar cruzadas por vías de agua, estar poco parceladas y pobladas, ser considerablemente raras y no distar más de diez minutos de recorrido en automóvil desde su límite más cercano a la avenida General Paz. Se seleccionó a la llegada a esta avenida como término de comparación, por cuanto es evidente que ella es el límite teórico de mínima distancia posible desde el centro de la ciudad, para la ubicación de un aeródromo.

“Después de profusos reconocimientos y comparaciones, la comisión de ministros, siempre en concordancia con las opiniones de los organismos técnicos citados anteriormente, calificó como mejor ubicación la que se indica en seguida. En tiempo, ella sólo dista alrededor de seis minutos de la avenida General Paz, en su empalme con la avenida Cruz. Esos seis minutos serían los necesarios para recorrer, con las altas velocidades que habría derecho a alcanzar, una moderna autopista de una longitud no mayor de 11,5 kilómetros.

“Se de hacer notar que desde la plaza del Congreso, tomada como centro de gravedad de la capital, el recorrido total será de unos 24,5 kilómetros, apenas superior en un kilómetro al recorrido hasta Seis de Septiembre realizado desde el mismo lugar. Una excelente pavimentación de la avenida Cruz y sus empalmes necesarios para llegar al centro de la ciudad, combinada con una reglamentación especial de circulación de vehículos sobre el mismo recorrido y completada con franquicias de circulación zemenajes, a las que rigen para las ambulancias y botombos permitirían a los autos y ómnibus al servicio del aeródromo llegar en menos de 30 minutos a la plaza del Congreso.

“Pero, en cualquier comparación que se realice, los que cuentan son aquellos seis minutos que se invierten en llegar a la avenida General Paz cifra de estación absolutamente insignificante con relación a, salvo los excepcionalmente cortos que por otra parte, serán los de inmensa frecuencia, relativa para el caso del gran aeródromo a construir.

“La referida solución se encuentra en plaza dentro de la gran zona delimitada por el límite NO. de la estación Ezzeiza (P. C. S. partido de Esteban Echeverría), el río Matanzas y sus dos arroyos tributarios, Las Ortiñas y Aguirre, que encierran una superficie de alrededor de 6000 hectáreas.

“A primera vista pareciera que esa exagerada esa cifra de 6000 Ha. Pero, a poco que se reflexione, es fácil ver que esta exageración es más aparente que real.

“En efecto, y por de pronto, es obvio que cualquiera que resulte ser la superficie estrictamente necesaria en la actualidad, el aeródromo deberá contar con las reservas superficiales que colochen a su eficiencia, considerada desde este punto de vista, a cubierto de las sorpresas exitosas que puedan derivar del incesante y vertiginoso progreso de la aviación mundial.

“En segundo término, un aeródromo de la envergadura del que va a construirse, es evidente que dará nacimiento a una serie de problemas de caracteres urbanísticos sociales y reglamentarios que tendrán fácil solución si la zona se declara, desde el comienzo mismo, como lo ha hecho el P. E. de utilidad pública.

“Dentro de esos problemas urbanísticos y sociales deberán incluirse no sólo los que resulten del trazado de la autopista de enlace ciudad, sino también todos aquellos que tendrán origen en otra serie de obras importantes que el gobierno nacional tiene pensado ubicar en las adyacencias del aeródromo, pues ellas son exigidas, por una parte, por las necesidades propias del mismo y, por otra, por la racional utilización de las reservas superficiales consti-

tuidas hasta tanto llegue la oportunidad de darles su definitivo destino.

“El plan de esas obras complementarias tendrá la difusión pública del caso, así como el trazado de sus grandes lineamientos pero lo expresado es suficiente para explicar la amplitud de la declaración de utilidad pública formulada por el P. E., pues esta no desea verse limitada, por incurrir en la falta de previsión que caracterizó a empresas semejantes anteriores, en la solución racional e inmediata que puedan ir exigiendo las circunstancias sucesivas del futuro.

“En cuanto a los problemas de caracteres reglamentarios, producidos por la erección de un tipo de obra tan especial como es el aeródromo en cuestión, ellos son, principalmente, los que tienen relación con la llamada “sombra aeronáutica” y la servidumbre consecuentemente que debe imperar sobre las propiedades cercanas.

“El paraje elegido que se caracteriza por la escasez de la edificación en el existente y la extensión de 6000 Ha. dada a la zona declarada de utilidad pública, dan solución inmediata a este importante aspecto del problema general del aeródromo a construirse en aquí.

“En cuanto a las construcciones existentes que pudieran interferir a las necesidades de la sombra aeronáutica y que se hallan fuera de la zona de las 6000 hectáreas, sólo pueden citarse las antenas de la Transtrada.

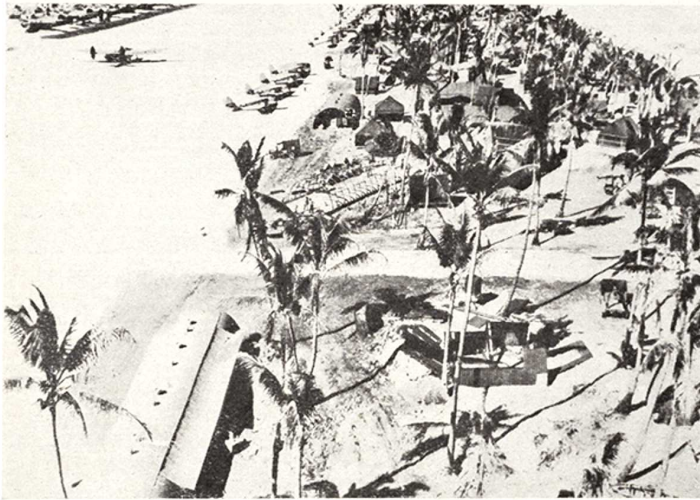
“Este inconveniente y otros futuros parecidos tienen ya soluciones previstas. En efecto, no sólo está dispuesto en principio, pero a breve plazo, el retiro de las antenas citadas, sino que, como lo ordena el artículo 10 del acuerdo general dictado oportunamente, se emitirá a propuesta de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, el correspondiente decreto que disponga las medidas previstas en el artículo 50, de la ley 12.285, es decir, el que regule, limite, prohíba o remueva, en la zona circundante del aeropuerto, la edificación, las plantaciones y las instalaciones de antenas, líneas férreas, aéreas telefónicas de alta tensión y de cualquier otro obstáculo que dificulte la partida o el aterrizaje de las aeronaves.

“Para el logro de todos los fines enunciados que el Poder Ejecutivo, al aprobar en acuerdo general de ministros del 2 de octubre corriente, la solución general propuesta por la comisión de tres de sus ministros, ha declarado de utilidad pública las ya citadas 6000 hectáreas, ha confiado a Ministerio de Obras Públicas la tarea de realizar las compras y expropiaciones necesarias y ha colocado a cargo del mismo ministerio los trabajos de ejecución del aeródromo, abriendo para todos esos efectos un crédito extraordinario de treinta millones de pesos moneda nacional.”

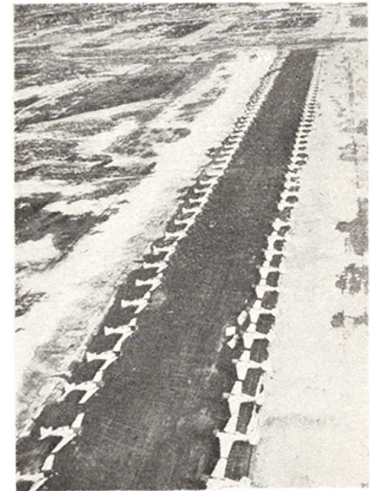
## EL AEROPUERTO

FUNCION BASICA: permitir el

Funciones accesorias:



Un ejemplo de pista. Base en las islas Marshall



Un ejemplo de pista. Base de entrenamiento en Canadá

LA CIUDAD es una **unidad**, no debe ser perturbada por agentes ajenos a ella.

LA CIUDAD no debe ser perturbada por los transportes que llegan a ella ni por los que salen de ella.

SU VIDA ES INTERIOR.

Un aeropuerto dentro de la ciudad la perturba.

¿Dónde hay que colocar el aeropuerto?

En el límite de la ciudad.

¿En qué límite?

En el límite natural si lo hay y si se presta a ello.

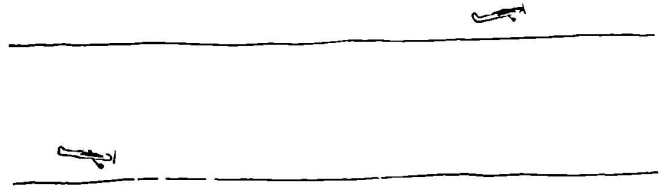


despegue

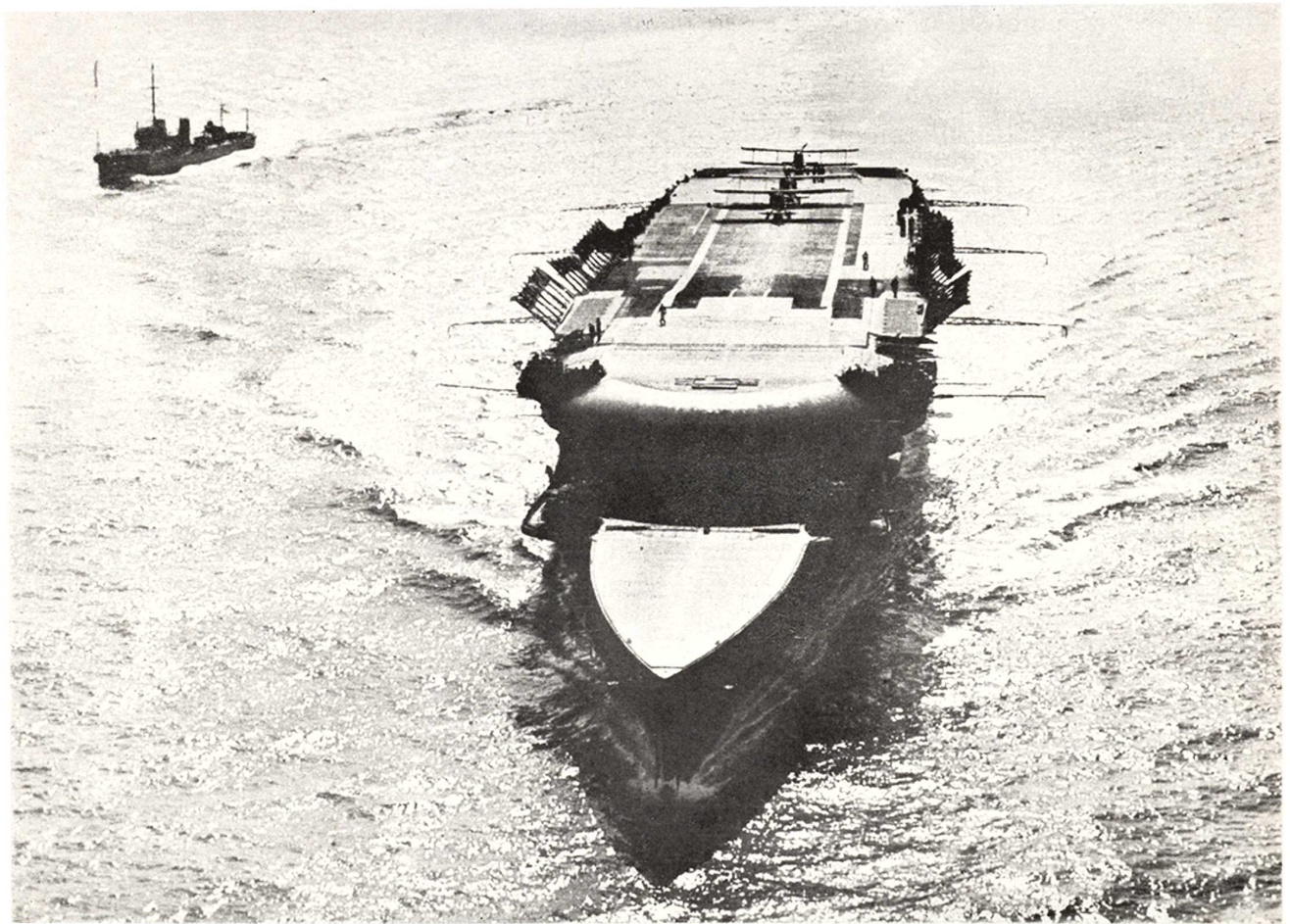
por intermedio de

aterrizaje

PISTAS



reparaciones  
carga - descarga  
aduana  
pasajeros  
etcétera



Un ejemplo de pista. *Porta-aviones británico "Furious".*

Buenos Aires tiene un límite natural.

# EL RIO



la pampa

Límite natural indicadísimo para colocar el aeropuerto.

¿Cómo construir un aeropuerto sobre EL RIO?

¿Creando una isla artificial por medio de relleno?

**¡No!**

¡Crear una isla artificial! ¡Hacer un relleno de tierra!

Esto significa crear naturaleza.

LA NATURALEZA es una creación de DIOS.

EL HOMBRE es una creación de DIOS; su ser espiritual es una creación de DIOS distinta de la creación de la naturaleza.

LA NATURALEZA  
EL ALMA HUMANA

Son creaciones de Dios distintas entre sí; no deben anularse una a la otra sino ponerse en valor mutuamente y complementarse en forma jerárquica: la naturaleza sirviendo al hombre y el hombre poniendo el sello del espíritu sobre la naturaleza.

POR ESTA RAZON EL HOMBRE DEBE TRABAJAR EN CONTRAPOSICION A LA NATURALEZA.

El hombre que pretende crear una isla artificial es el hombre que pretende crear naturaleza.

El hombre no debe pretender crear lo que corresponde a DIOS, a quien también corresponde la creación del hombre.

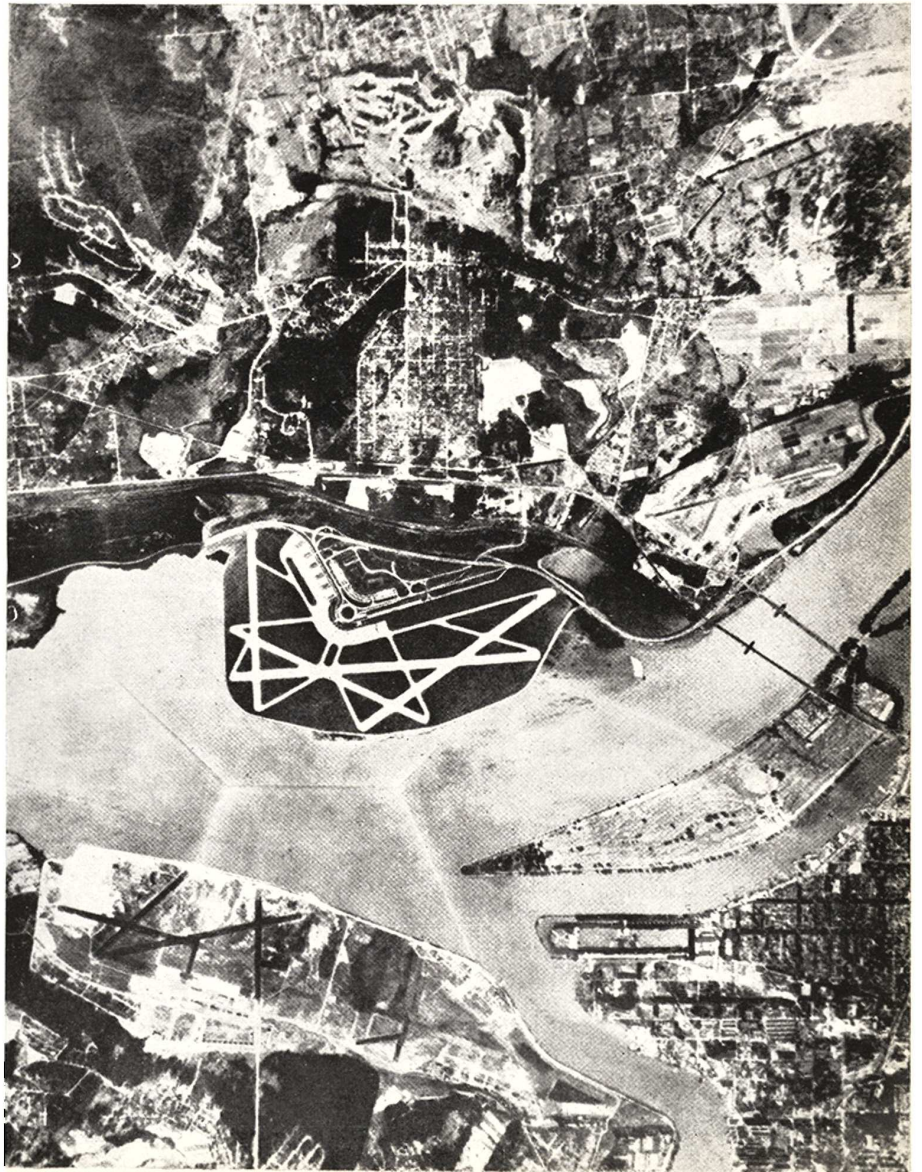
ADEMAS, TODA CREACION ES DE DIOS.



la ciudad

el límite natural

el río



*Aeropuerto de Washington.*

Por estas razones, no sólo el hombre no debe pretender hacer naturaleza, sino que tampoco debe anularla.

En la realización práctica de la vida el hombre no debe olvidarse de estos conceptos.

Actualmente, en los aeródromos (en el caso de caminos y vías férreas sucede lo mismo), las pistas se colocan sobre la superficie del suelo, anulando la naturaleza. Un error fundamental trae consigo otros errores de orden menor, y así, en este caso, en cuanto al **sentido de las formas**, también se comete un error al colocar un plano sobre otro plano.

*AEROPUERTOS EXISTENTES EN BUENOS AIRES*

1 San Fernando

2 Pacheco

3 Palomar

4 Pte. Rivadavia

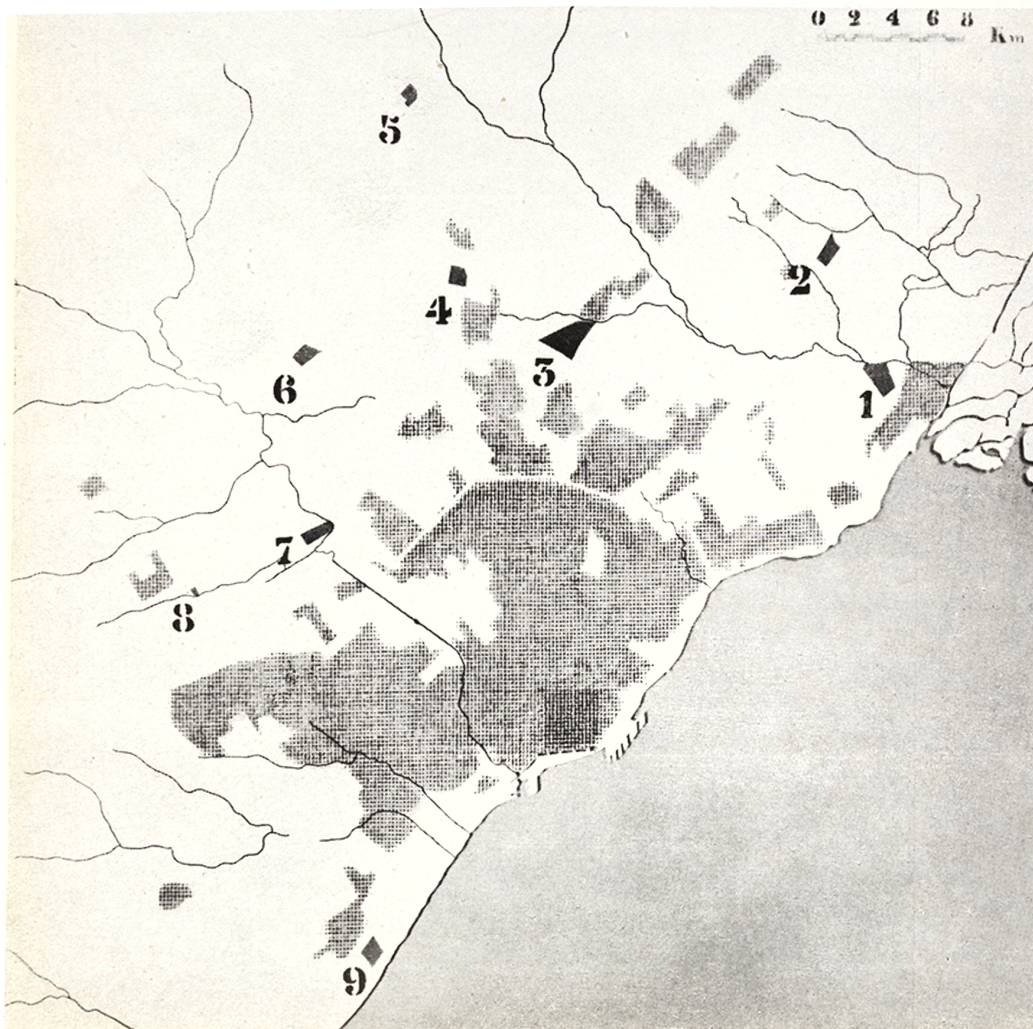
5 Merlo

6 San Justo

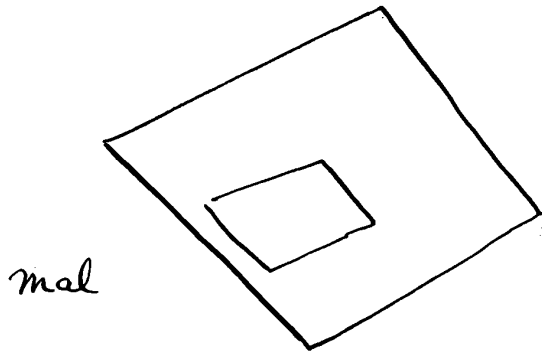
7 Matanza

8 Monte Grande

9 Quilmes



Esto es tan absurdo como suponer que el hombre pudiera tener (para su bien) una mano sobre otra mano, anulando una a la otra.



mal

**AEROPUERTOS PROYECTADOS PARA BUENOS AIRES**

*El N° 5 se está construyendo (1946) en Ezeiza. En todos estos aeropuertos se comete el error de construir un plano (pistas) sobre otro plano (suelo). En los Nros. 1, 2, 3 (colocados en el límite natural de la ciudad, el RIO, cuya situación está mucho mejor proyectada), el error se agrava por la construcción de islas y penínsulas artificiales.*

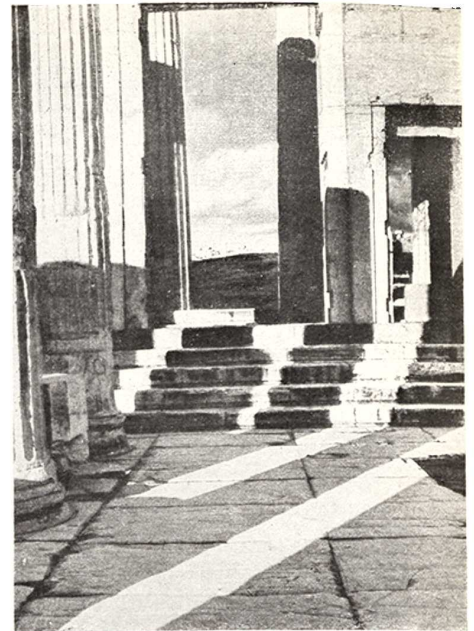




*Men-an-Tid. Cornwall.*

¿Y ahora, cómo debe construirse el aeropuerto?  
*Colocando las formas en el espacio.  
Empleando la mejor técnica adquirida por el hombre.  
Trabajando con nobleza. Haciendo un gran esfuerzo.  
Acordémonos de todo lo grande que han hecho los pueblos.*

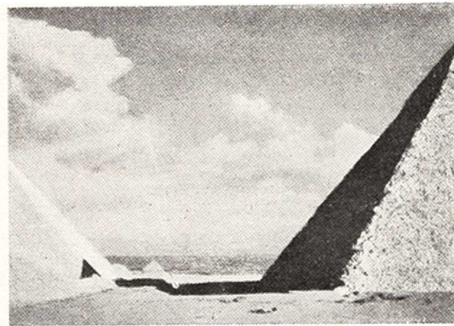
Algunos ejemplos en Arquitectura



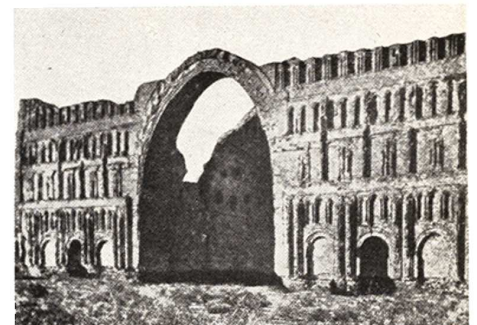
*Acrópolis. Propileos.*



*Ciudadela Teotihuacan. Mézico.*

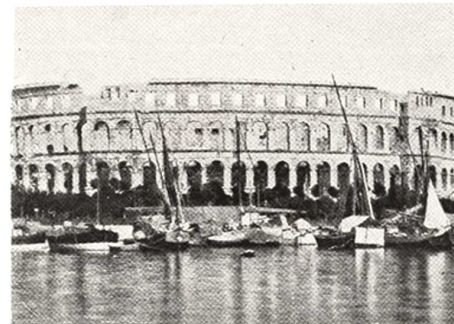


*Pirámides de Keften y Micerino. Egipto.*

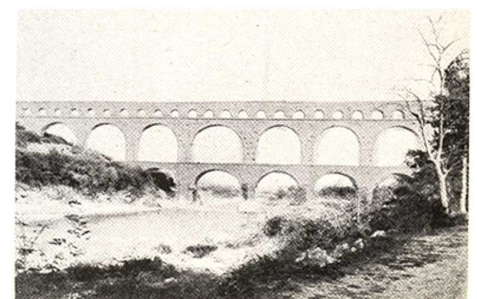


*Palacio de Ctesifonte. Persia.*

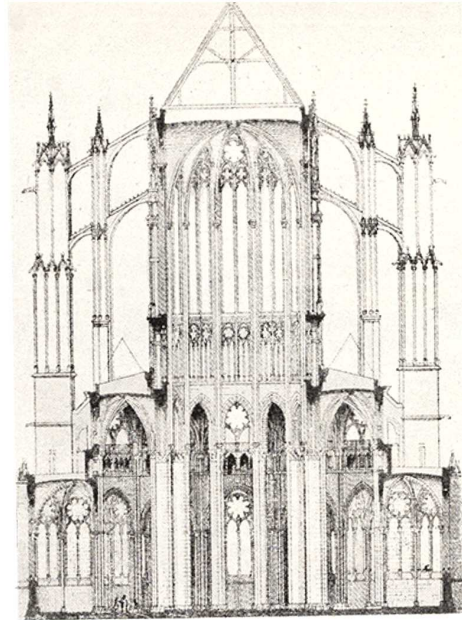
*Palacio de las columnas. Mézico.*



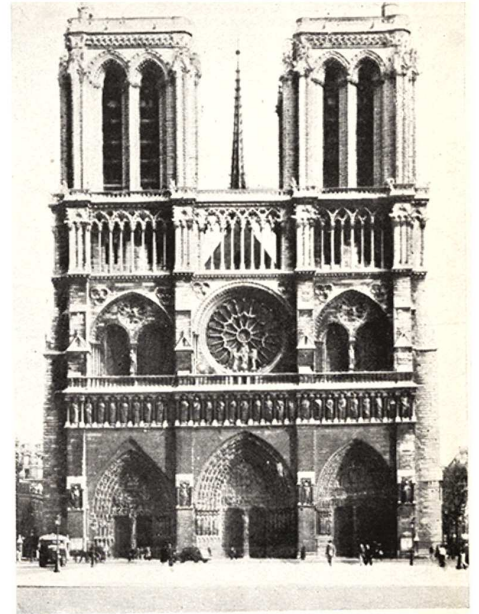
*Coliseo de Pola. Istria.*



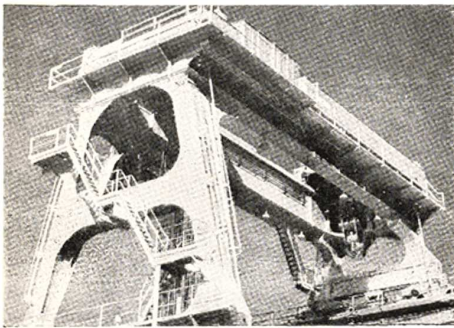
*Puente de Garda.*



*Catedral de Beauvais. Corte.*



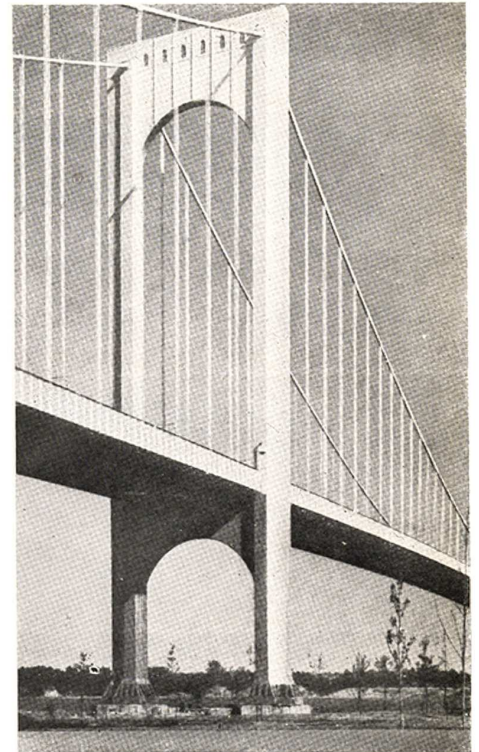
*Nôtre-Dame.*



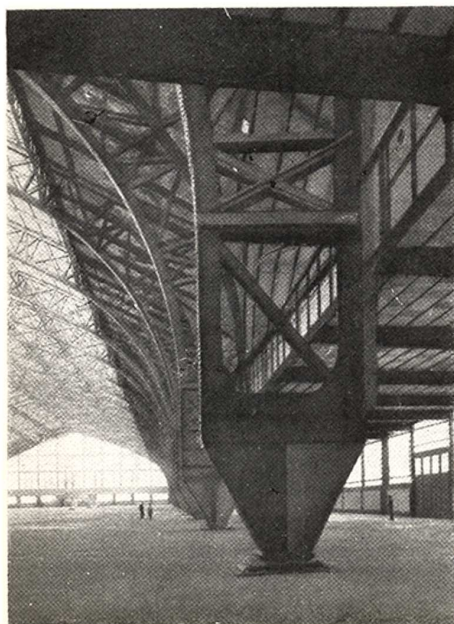
*T.V.A. Dique Wheeler. Grúa.*



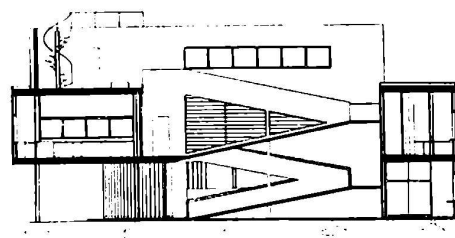
*Robert Maillart. Puente de Salginatobel*



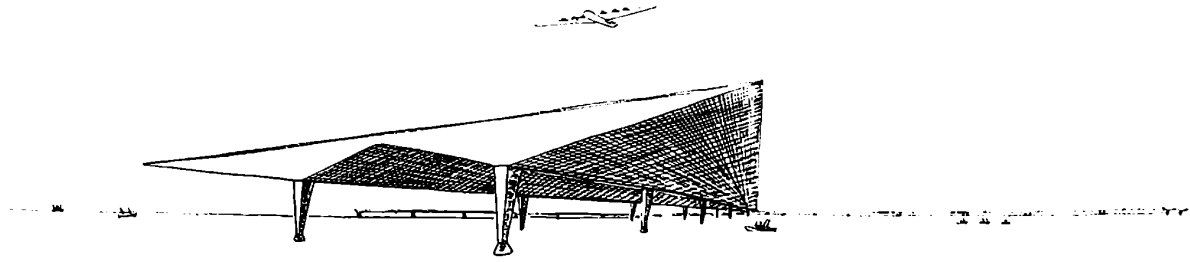
*Puente de Bronz-Whitstone, N. York.*



*Galeria de las Máquinas. París 1889.*



*Le Corbusier. P. Jeanneret. Villa Poissy. Corte.*



*UNA SOLUCION*

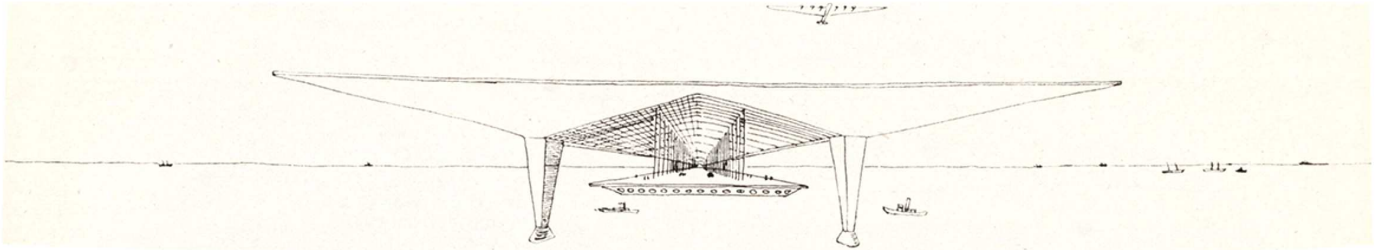
*La obra humana, expresada con toda su fuerza, no anula su saber y de su inteligencia... y la*

Así, esta obra, resuelta con pureza, tendrá como ventaja en lo fundamental:

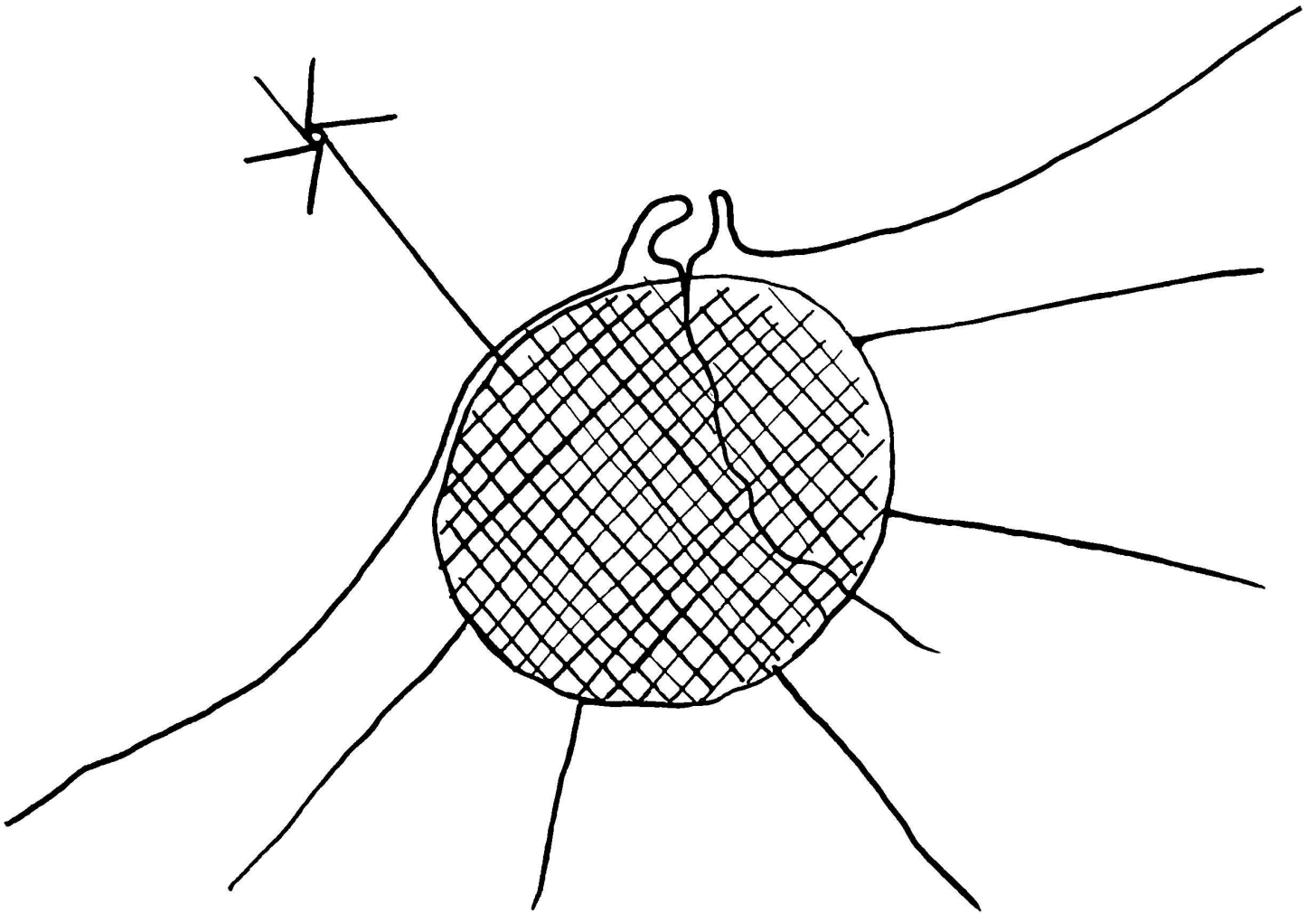
el expresar una obra humana  
con toda libertad poniendo, por  
intermedio de una técnica noble,

**LA PLASTICA EN TODO SU VALOR:**





*la naturaleza. El hombre construye en el espacio, se cala de  
Naturaleza es puesta aun más en calor.*



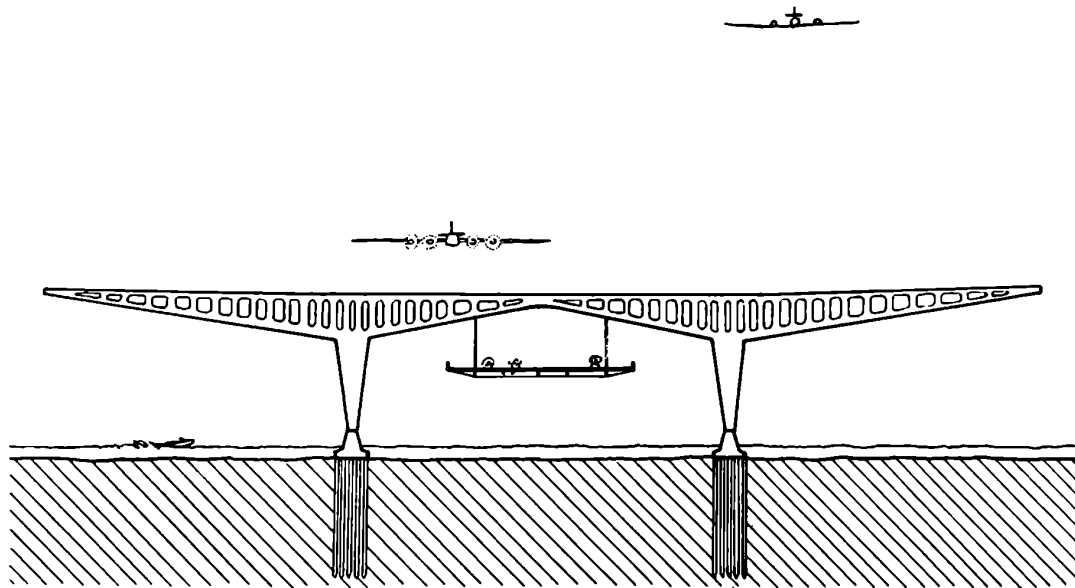
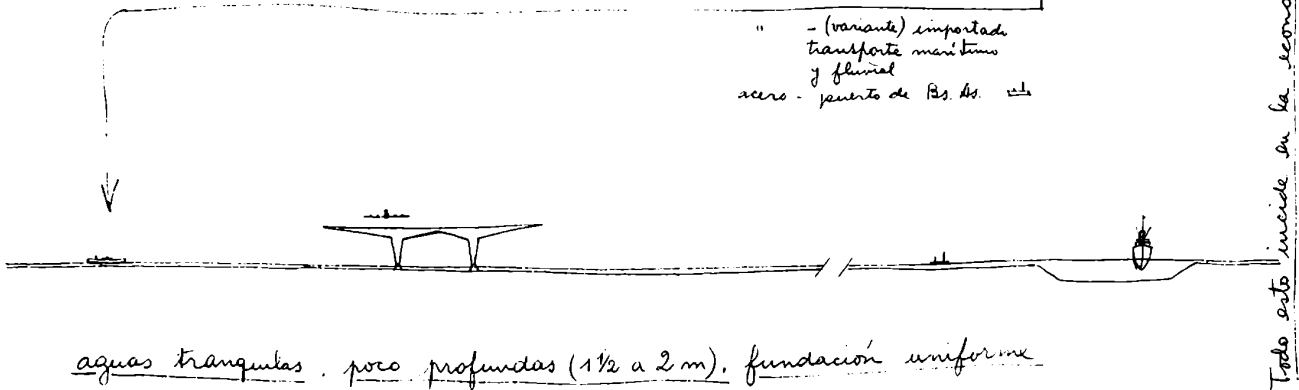
# TAMBIEN HABRA OTRAS VENTAJAS DE ORDEN MENOR

como ser:

en su construcción:

los materiales:

- arena - se extrae del río
- pedregullo - " " " "
- agua - " " " "
- cemento - a 300 km. sobre el río  
transporte fluvial
- " - (variante) importada  
transporte marítimo  
y fluvial
- acero - cemento de B.S. A.S. etc.



(detalle) UNA ESTRUCTURA POSIBLE:

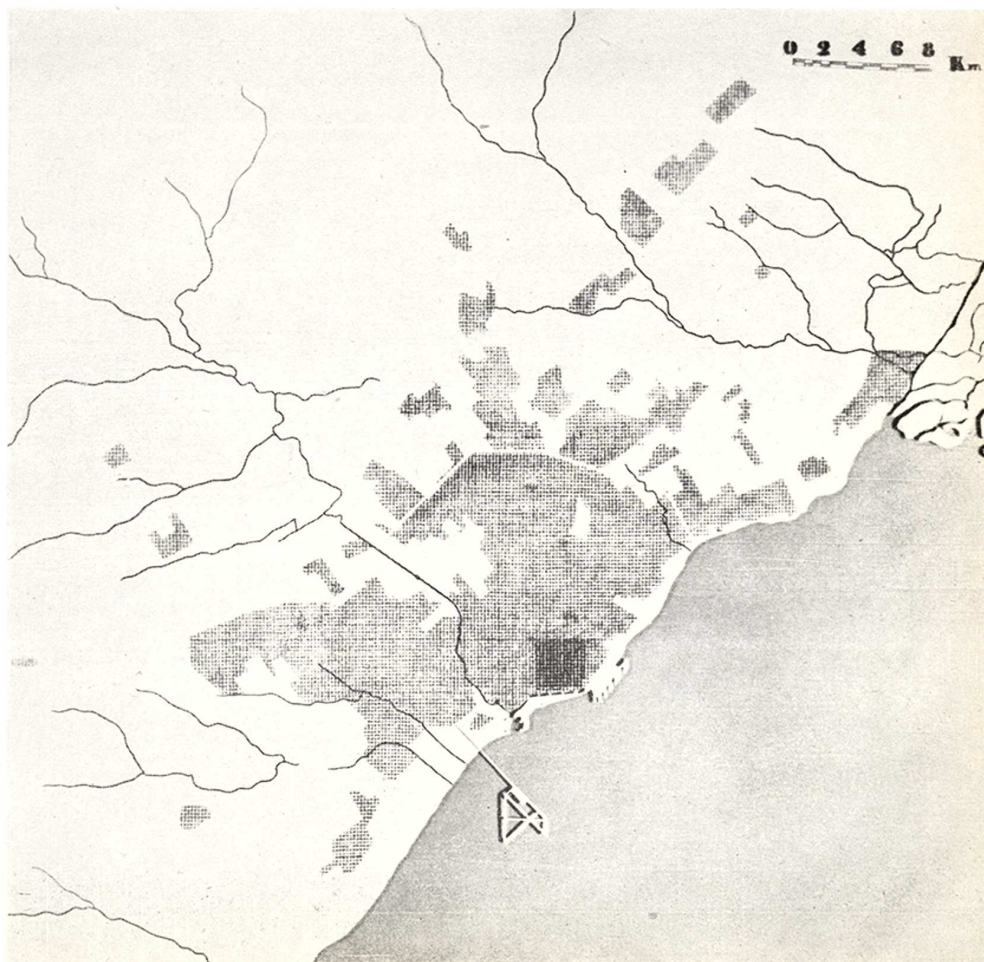
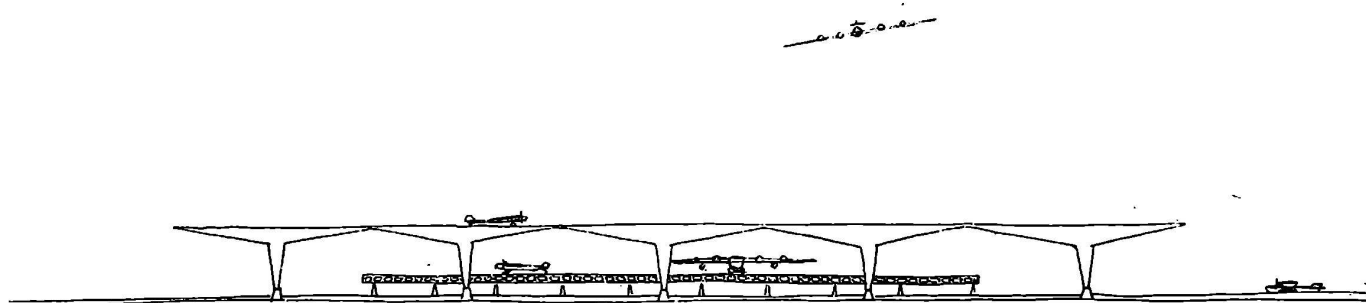
Las diversas circulaciones no se cruzan.

En las aguas poco profundas del RIO la navegación costera no se interrumpe.

En la superficie del RIO los hidroaviones acuatizan y despegan.

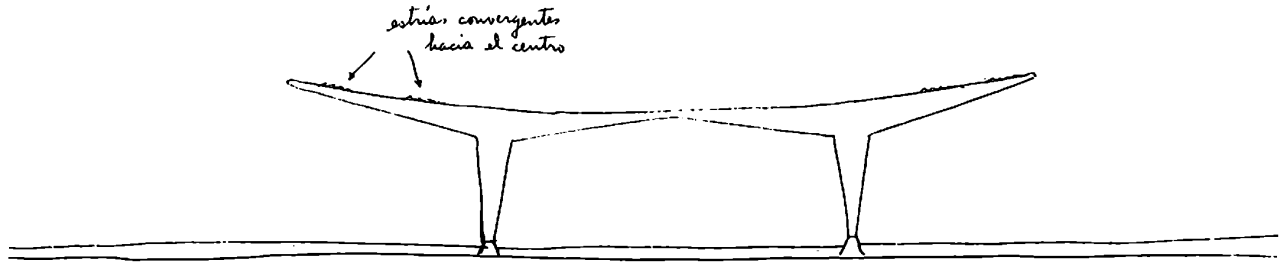
En el espacio: En un plano circulan vehículos y peatones; es la comunicación entre la ciudad y el aeropuerto. En otro plano, los aviones aterrizan y despegan. Se libran de su sujeción a un plano, y entonces tienen el Espacio, todo el Espacio para ellos.

*servicios simultáneos de  
aviones e hidroaviones:*

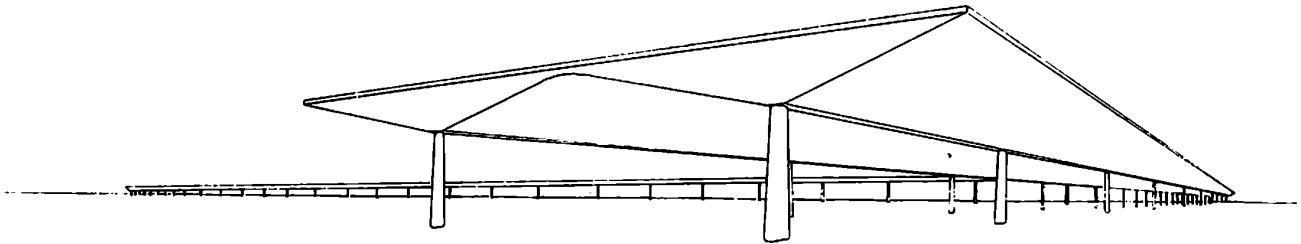


*Cualquier tipo de aeropuerto  
y cualquier ubicación sobre el  
Río es posible. Aquí vemos  
uno de los tantos tipos posi-  
bles y una de las tantas posi-  
bles ubicaciones.*

*en la protección  
al despegar y al aterrizar:*

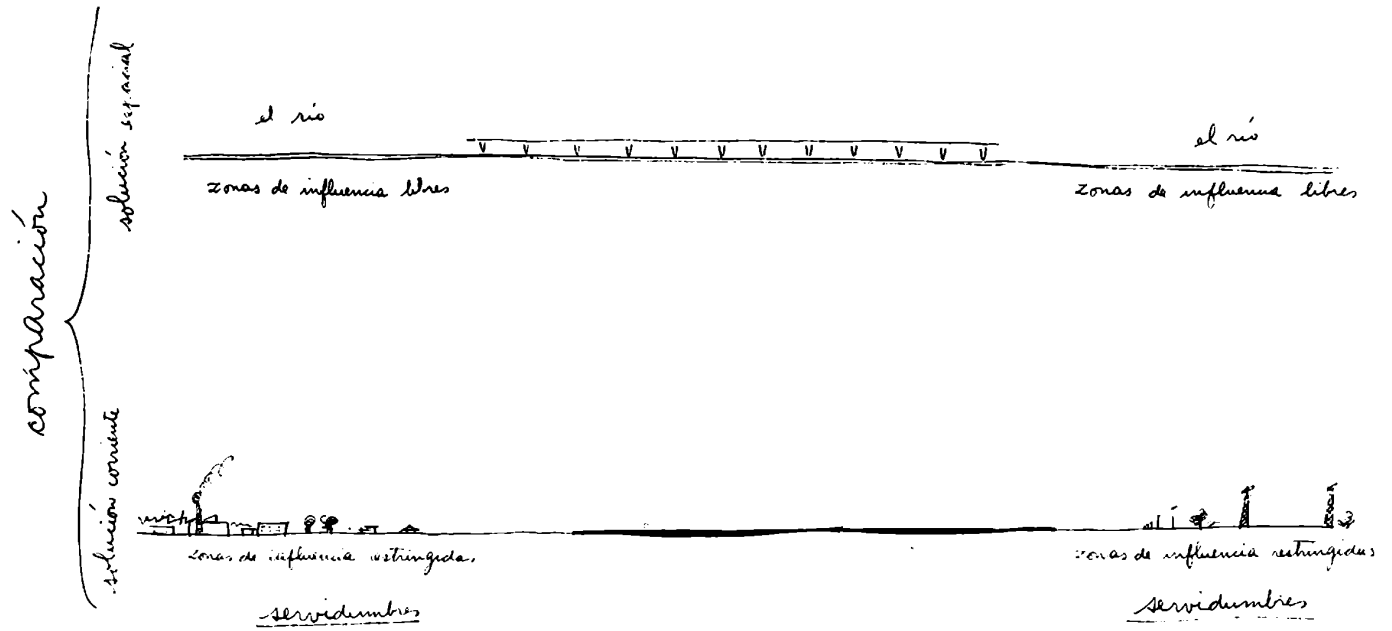


*curvatura exagerada de la estructura  
lo cual no impide el uso de procedimientos automáticos*



*Otra solución de estructura.*

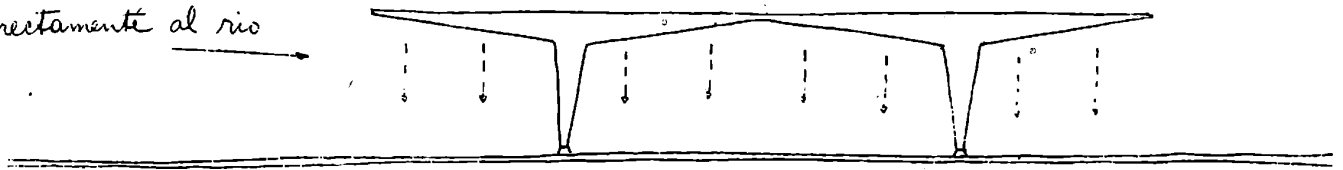
influencias sobre los alrededores:



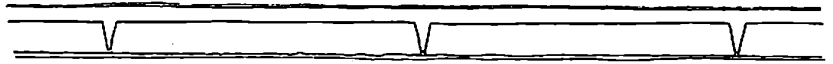
Otro tipo de aeropuerto.  
Otra ubicación.

en el drenaje de las pistas:

el drenaje  
directamente al río



Un tipo de estructura.

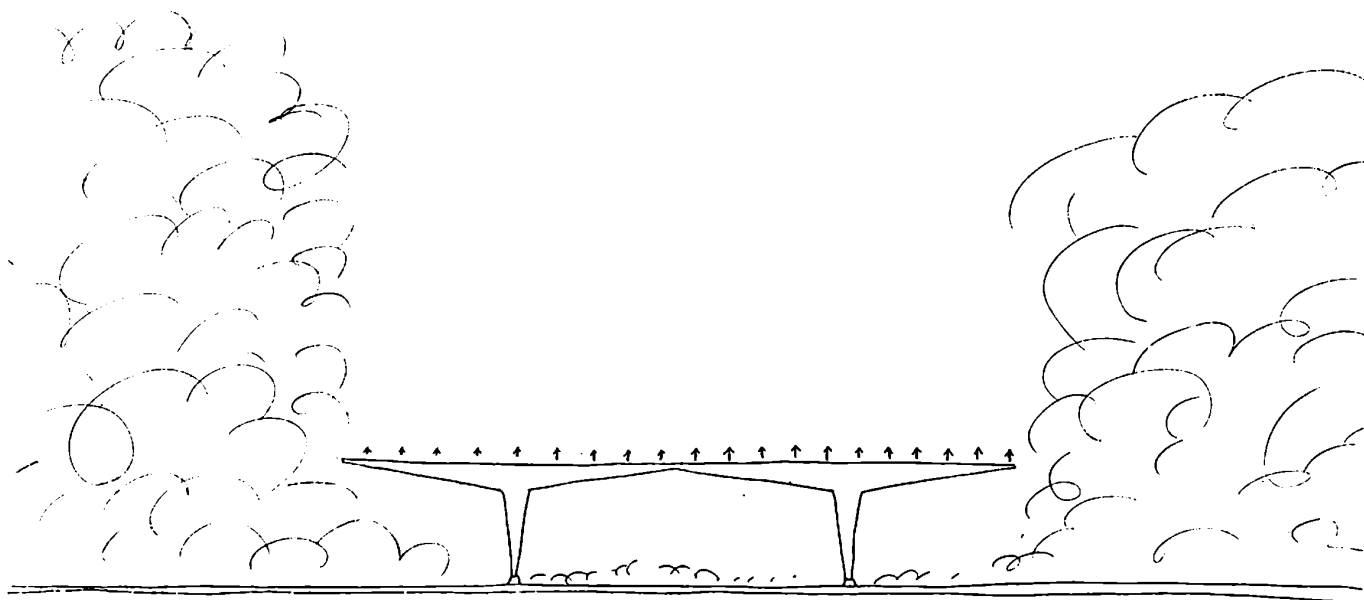


Esquemas y cortes de las estructuras de las pistas.



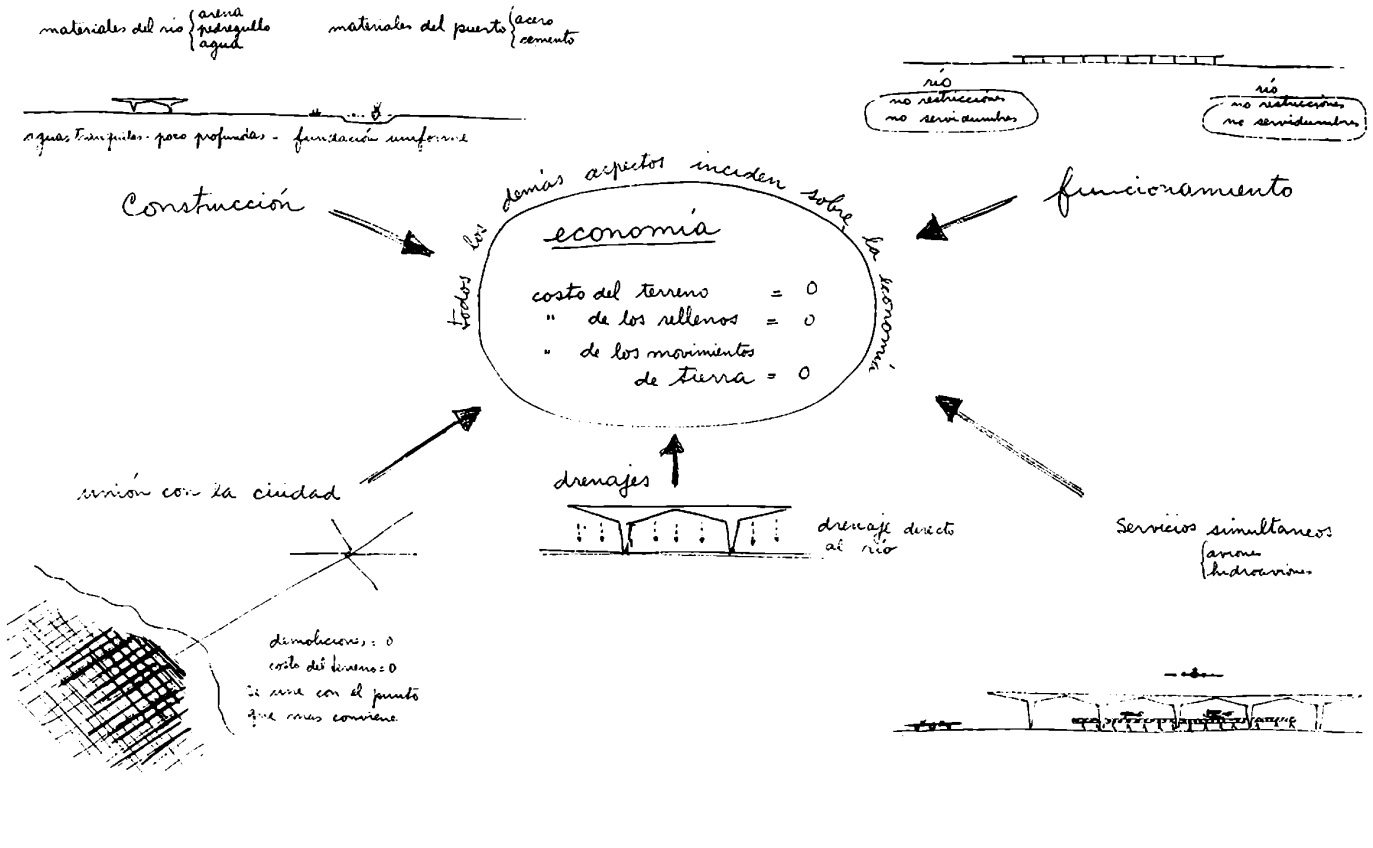
Otro tipo de estructura.

*en los procedimientos  
contra la niebla:*

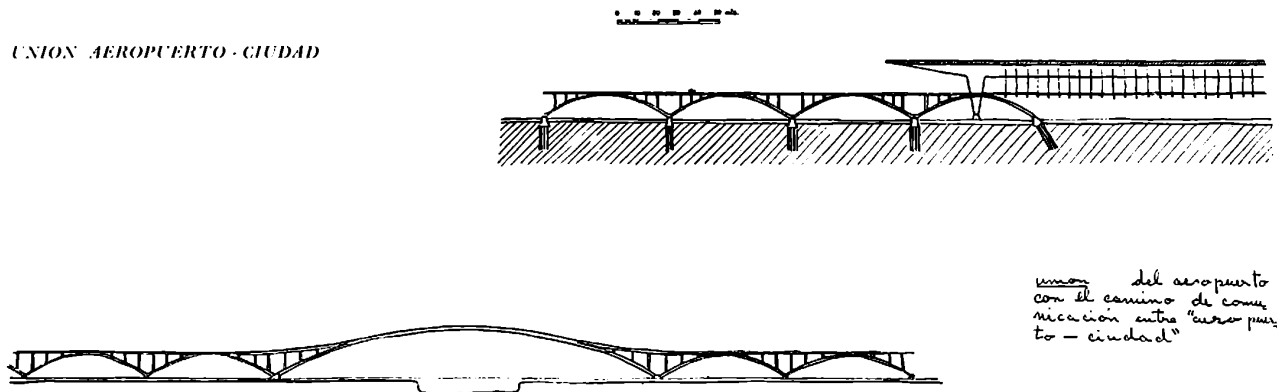


*Otro tipo de aeropuerto.  
Otra ubicación.*

en su aspecto económico:



UNION AEROPUERTO - CIUDAD

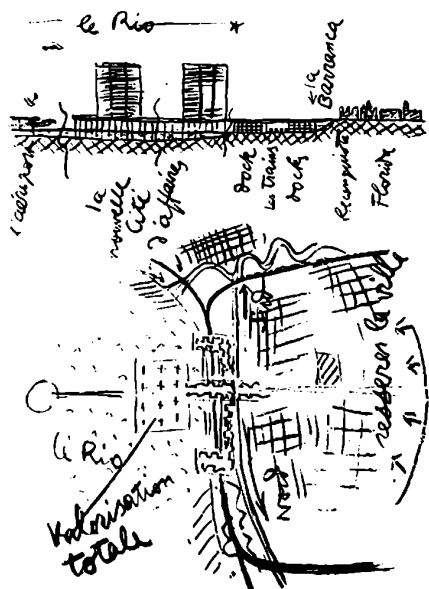


unión del aeropuerto con el camino de comunicación entre "aeropuerto - ciudad"

Camino "aeropuerto - ciudad" unido con un posible canal de cabotaje mayor, actualmente este canal es de cabotaje menor.







Un año después de terminado este trabajo, leyendo a Le Corbusier, me encontré con un croquis que contiene la idea del aeropuerto sobre el río y en el espacio. Acompaño su reproducción. En el croquis en planta se advierte un redondel, seguramente una vasta plataforma de hormigón armado destinada a aeropuerto. El hecho de que Le Corbusier haya vislumbrado esta solución confirma su valor y honra este trabajo. Se explica que una idea tan importante haya pasado desapercibida: primero, porque el texto que se refiere al croquis no menciona al aeropuerto, y éste aparece apenas indicado en un croquis de tamaño exiguo; segundo, porque en el trabajo posterior de Le Corbusier sobre Buenos Aires, con la colaboración de Ferrari y Kurchan, que se publica íntegramente en este número, no se desarrolla esta idea.

Hago esta aclaración por lealtad hacia Le Corbusier.

Anuncio Williams



*Uno de los más eficaces tipos de aeropuertos. Requiere mucha superficie. Colocarlo sobre el RIO no tiene complicación. En el RIO una ampliación futura no tiene inconveniente.*

# I N F O R M A C I O N E S

## CONCURSO DE LUMINOTECNICA C. A. D. E.

La Compañía Argentina de Electricidad organiza anualmente un importante concurso entre los alumnos del último año de la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires.

La competencia tiene por fin desarrollar el interés de los inminentes profesionales por los problemas y la aplicación racional de la iluminación en la arquitectura.

El realizado recientemente tuvo como tema "Un Club Social" con su estudio luminotécnico completo.

El jurado, constituido por el Arquitecto Julio V. Otaola, los profesores de la Escuela de Arquitectura Ing. Belisario Alvarez de Toledo y Arquitectos René Karman, Hugo Garbarini y Alfredo Villalonga, y el Ingeniero Enrique Vcgl (en representación de la Cade), otorgó el primer premio al proyecto del alumno Juan Carlos Malter Terrada; el segundo a José Vitale y el tercero a Francisco F. Rossi.

## LA EXPOSICION INTERNACIONAL DEL URBANISMO Y LA HABITACION EN PARIS

Está próxima a inaugurarse en París, en el marco que brinda el Grand-Palais y el Cours-la-Reine, la importante "Exposición Internacional del Urbanismo y la Habitación" que se realiza con el patronazgo del Ministerio de la Reconstrucción.

La mayor parte de las naciones europeas preparan sus stands donde exhibirán sus proyectos de reconstrucción.

Esta manifestación tiene por fines principales: situar el problema de la vivienda en cada país en relación al problema mundial; de informar al gran público sobre el progreso técnico para permitirle definir sus necesidades en función de sus medios; de instruir a los especialistas sobre las búsquedas y descubrimientos de los demás; estimular el progreso y orientar los esfuerzos hacia una mayor utilidad, y de constituir un campo experimental en procura de la materialización de ciertos proyectos al exponerlos.

Cada sección correspondiente a las naciones participantes comprenderá distintos grupos consagrados: al problema mundial de la vivienda, al planeamiento (principios directores para la organización de los territorios, medios de aplicación); al estudio de la habitación, construcción y equipo, y a la información.

### La participación argentina

El arquitecto argentino Amancio Williams, de quien publicamos en este número un extraordinario proyecto de aeropuerto para la ciudad de Buenos Aires, ha sido significativamente distinguido por el gobierno de Francia, cuyo Ministerio de la Reconstrucción lo ha invitado a la exposición poniendo a su disposición un "stand" en la misma.

El material de exhibición que preparó con tal motivo fué remitido por la Embajada de Francia en nuestro país y el taller de le Corbusier, bajo la dirección de André Wogensky se encargará de la presentación.

## CONSTITUCION DE LA FILIAL CHILENA DE LOS C. I. A. M.

El presidente de los Congresos Internacionales de Arquitectura, Arq. Richard J. Neutra, incitó a los arquitectos chilenos de vanguardia a constituir una filial de la institución que preside.

Con ese objeto, en una reunión habida en el Colegio de Arquitectos de Chile, se leyó la carta de Neutra y se escuchó una exposición del arquitecto Enrique Gebhard sobre los fines y la obra de los C. I. A. M. desde su constitución en el castillo de la Sarraz en 1928.

Se designó un comité organizador integrado por los siguientes arquitectos; Enrique Gebhard, Manuel Marchant Lyon, Waldo Parraguez, Emilio Duhart y Alberto Cruz Covarrubias, de quienes fué designado secretario general Don Manuel Marchant Lyon, director de la prestigiosa revista chilena "Arquitectura y Construcción".

El comité organizador dió a conocer un manifiesto dirigido a la opinión pública y un plan de trabajo que culminará con un congreso de la vivienda, para mediados de este año.



Cuando proyecte sus obras!...

...prevea las futuras necesidades de sus clientes. Al planear la instalación eléctrica, procure que la amplitud de sección de los conductores y la adecuada distribución de las tomas, faciliten oportunamente la conexión de tanque, heladera, lavarropa, secador, aspirador...

Para ese fin, utilice la cooperación de nuestra Oficina de Asesoramiento, cuyos técnicos especializados están siempre a sus órdenes.

**CADE**

**COMPAÑIA ARGENTINA DE ELECTRICIDAD S. A.**  
Av. Pte. ROQUE SAENZ PEÑA 832  
Oficina 112

T. A. 34 DEFENSA 6001  
Internos 5 y 20

PUB. EXCLUSIVA

# LA SEDE DE LAS NACIONES UNIDAS

"Las Naciones Unidas", han tenido que pensar en la casa propia. Para desarrollar tal intención contaba con un buen antecedente, la extinguida Sociedad de las Naciones, un día albergue de tantas esperanzas, organizó con igual fin un concurso cuyo desastroso fallo le proporcionó la solemne y académica masa de edificación que hoy se refleja en las aguas del lago de Ginebra.

Se deseaba, para el proyecto de la sede de la U. N., un concurso bien hecho, y un buen fallo, que diera oportunidad a los profesionales contemporáneos de ejecutar la más brillante composición del siglo. Los organismos arquitectónicos y las publicaciones técnicas de todo el mundo, volaron su esfuerzo para procurar la materialización de la competencia.

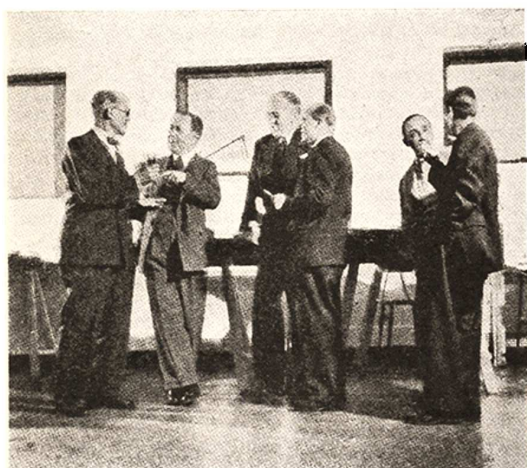
A todo esto ya la U. N. había elegido el territorio de los Estados Unidos como asiento y una comisión especialmente designada viajaba buscando la ubicación ideal. La selección pareció favorecer alternativamente a distintos emplazamientos en Connecticut, California, Hyde Park, Boston, Filadelfia, etc.

John D. Rockefeller Jr., el magnate industrial norteamericano, deseaba obsequiar a la U. N. con el solar para sus edificios, ya había hecho un crecimiento de parte de su vasta propiedad en Terrytown, cerca de Nueva York; en esas circunstancias, le fué propuesta por Nelson Rockefeller, una nueva solución.

William Zeckendorf, millonario intermediario de negocios inmobiliarios, el año pasado había conseguido reunir seis manzanas en el Manhattan Neoyorquino, sobre el East River, entre las calles 42 y 48, en lo que es hoy un sórdido "slum". Para esas manzanas el arquitecto Wallace K. Harrison, hizo un proyecto que se publicó profusamente y que incluía, en una inversión de 150 millones de dólares, y bajo la



Fotografía de la zona neoyorquina de Manhattan, que muestra a orillas del East River, rodeados por una línea blanca, los terrenos obsequiados por Rockefeller a la U. N.



En el local que ocupa el Comité de Diseño para la sede de la U. N. en el Rockefeller Center vemos aquí a Le Corbusier, Robertson, Bassov, Niemeyer y Chang, en un alto de las tareas.

Con el propósito de darle color y temperatura internacionales al proyecto se anunció que en tal calificada tarea, Harrison actuaría como director de diseño, con la colaboración de varios profesionales estadounidenses y por un comité de diez arquitectos representantes oficiales de diez países. Figuran en el comité, representando a Francia, Le Corbusier, quien fuera de su jerarquía de primer arquitecto contemporáneo, lleva el prestigio de su admirado proyecto para el concurso de Ginebra; a Inglaterra Howard Robertson, arquitecto laureado, de formación académica; a Brasil, Oscar Niemeyer, cuyo nombre ya no requiere presentación en América; a Rusia, Nicolai Bassov, ingeniero arquitecto que organizó el traslado de la industria rusa a los Urales durante la guerra; a China, San-Chen-Liang; a Suecia Sven Markelius, autor del teatro de Helsingborg, y el pabellón sueco de la exposición de Nueva York.

Es Estados Unidos, que ha tenido las riendas en este asunto, quien ha dejado de lado en esta emergencia a su más eminente arquitecto. Nos referimos naturalmente a Frank Lloyd Wright.

Hay también otros nombres que es lamentable no hayan sido llamados en esta oportunidad, pues representan algunos de los más altos valores de la época, Gropius, Aalto, Neutra, Wurster, Saarinen, Mendelssohn, Lods, Sert y otros.

Croquis elaborado por personas del taller del Rockefeller Center, que muestra uno de los anteproyectos. A través del East River se destaca la masa geométrica del edificio de la secretaría.

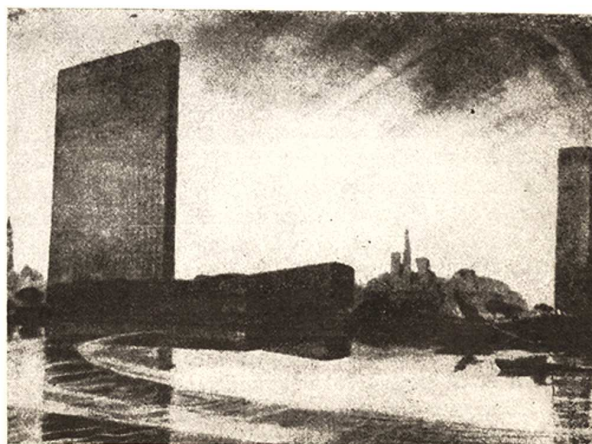
denominación transitoria de ciudad "X", un rascacielos de planta curva por terminal de las líneas aéreas, enfrente otro similar que sería un gran hotel internacional. La ciudad X incluía además rascacielos menores para oficinas y departamentos, un restaurante flotante sobre el East River y hasta una pista para helicópteros. Zeckendorf, siendo para las Naciones Unidas, se mostró dispuesto a abandonar su proyecto y ceder la propiedad por lo que le costó. Alrededor de una mesa del club nocturno Montecarlo del que es propietario Zeckendorf, se firmó la opción de cesión por 8.500.000 dólares.

Al día siguiente Rockefeller envió su suculento presente a la secretaría de la U. N., con dos condiciones. Aceptarlo o no en 24 horas (plazo de la opción) y que el arquitecto de la obra fuera Wallace K. Harrison.

La U. N. dijo que sí, y en una sencilla ceremonia que tuvo lugar en el piso 63 del Empire State Building; John D. Rockefeller (nieto) y en nombre de su abuelo, puso en manos del Sr. Trygve Lie el valioso donativo dedicándolo "a las esperanzas y anhelos de todos los pueblos del mundo".

El concurso no se iba a realizar.

El personaje centro, se vuelve ahora Wallace Kirkam Harrison, tocado por la varita mágica de Rockefeller como destinatario de uno de los proyectos más importantes del siglo.



## CONCURSO PARA EL EDIFICIO DE LA SECRETARIA DE AERONAUTICA

La Secretaría de Aeronáutica de la República Argentina, organismo que ha tenido considerable auge en los últimos tiempos, tiene sus oficinas de comando y administración repartidas en gran número de propiedades que alquila en oneroso monto.

La necesidad impostergable de contar con un edificio que aloje sus principales dependencias la llevó a organizar un concurso que puede afirmarse ha sido la competencia de su índole más importante realizada en el país, tanto por el desarrollo del proyecto como por el volumen de los premios.

El Jurado a cargo de la selección y adjudicación de las recompensas estuvo integrado por las siguientes personas:

Director General de Infraestructura de Aeronáutica, Comodoro Alberto C. Barreira, ingeniero Elías Faggioli y arquitecto Carlos A. Quiróz, en representación de la Dirección General mencionada, arquitecto Eduardo F. Catalano, en representación de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, arquitecto Mario J. Buschiazzo, en representación del Ministerio de Obras Públicas, arquitecto Miguel A. Curuchet, en representación del Ministerio de Marina, arquitecto Enrique G. Quincke, en representación del Ministerio de Guerra, arquitecto Roberto J. Leiva, en representación de la Sociedad Central de Arquitectos y arquitecto Bartolomé M. Repetto, en representación y por elección de los concursantes.

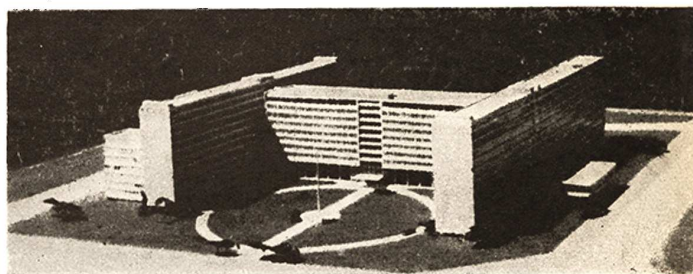
Tras prolongada y minuciosa tarea selectiva, el Jurado en acuerdo designó los triunfantes, y abiertos los sobres de identificación resultaron premiados los siguientes arquitectos:

Primer premio, con 120.000 pesos: Arquitectos Miguel A. Davoto, Alberto R. Lanusse, Eduardo A. Martín, Augusto S. Pieres; segundo premio, con 60.000 pesos: Arquitectos Francisco Squirru, Santiago Sánchez Elia, Federico Peralta Ramos, Alfredo Agostini; tercer premio, con 40.000 pesos: Arquitectos José Luis Bacigalupo, Juan María Cáceres Monié, Alfredo Luis Guidali, Juan Kurchan, Osvaldo Ríopeadre, Héctor Ugarte; cuarto premio: Arquitectos Ermete De Lorenzi, Julio V. Otaola, Aníbal J. Rocca; quinto premio: Arquitecto Luis María Bianchi; sexto premio: Arquitectos Jorge P. Cazenave, Luis E. Bianchetti, Jorge J. de Mattos; menciones: Arquitecto F. H. Beretérvida; Arquitectos Eduardo Fontecha, Roberto Martínez Crotti, Armando Pascucci, Ernesto E. Vautier, Luis Ojezza y Francisco Dighero.

En la sede del Club de Aeronáutica en la calle Córdoba se realizó posteriormente una exposición de los trabajos que alcanzó significativo éxito.

En número próximo publicaremos los anteproyectos favorecidos con los primeros premios.

No queremos cerrar esta crónica sin señalar la destacable calidad arquitectónica de los trabajos premiados que han logrado romper la que parecía obligada fisonomía académica de los edificios públicos argentinos estableciendo un auspicioso precedente que esperamos se materialice de acuerdo con la intención de sus autores.



Maqueta del proyecto que obtuvo el primer premio, obra de los arquitectos Devoto, Lanusse, Pieres y Martín.

## PORTINARI EN BUENOS AIRES

Es huésped de la capital argentina, Cándido Portinari, uno de los más grandes pintores que ha producido América.

El eminente artista brasileño, que recientemente asombró al exigente público de París, y de quien, en nuestro primer número publicamos los mosaicos y frescos que ejecutó para la iglesia de Pompulha, realizará en esta capital una exposición que constituirá uno de los acontecimientos artísticos de la temporada.

## OCTAVA TRIENAL DE MILAN

Todo aquel que no ha olvidado la importancia y repercusión de las Trienales anteriores a la guerra, ha esperado con el más vivo interés la VIII Exposición Internacional de las Artes Decorativas e Industriales Modernas y de Arquitectura Moderna, designada más simplemente por el monograma T8.

Esta exposición, que se realizará próximamente en el Palacio del Arte, en Milán, estará constituida por las siguientes secciones: Para la **arquitectura**: a) Muestra urbanística; b) muestra de la vivienda; c) muestra del material y métodos de construcción; d) muestra fotográfica de la arquitectura. Para las **artes decorativas e industriales**: a) muestra de la ornamentación (utensilios para el hogar, muebles, accesorios); b) muestra del artículo fabricado en serie destinado al hogar (metales, telas, vidrios, cerámicas, madera, papel, resinas sintéticas); c) muestra del artículo de fabricación no "standardizada" destinado al hogar.

Como práctico y valioso complemento de la exposición se proyectó y construyó paralelamente a la misma, un **barrio experimental** en el que pueden encontrar práctica aplicación las nuevas ideas de los arquitectos y decoradores que participan en la muestra y que se destinará luego a servir de muestra permanente.

Participarán en la muestra numerosas naciones europeas y americanas, entre éstas, Chile, Méjico, Uruguay y Brasil.

# B I B L I O G R A F I A

## URBANISMO CON PLANEAMIENTO

por JOSE M. F. PASTOR

Edición *Tevot "Arte y Técnica"* 120 páginas con ilustraciones del autor.

José M. F. Pastor, es con seguridad uno de los urbanistas argentinos más estudiosos y seriamente informados. Ratifican tal concepto, una producción literaria notable que abarca sinnúmero de artículos y ensayos especializados, y libros de amplia repercusión; así como en el campo práctico de las realizaciones, proyectos que llegaron a merecer los lauros máximos que se otorgan a los profesionales argentinos.

La suma de tan destacados antecedentes en un arquitecto joven basta para asignar importancia y trascendencia a la aparición del volumen que comentamos.

"Urbanismo con planeamiento", es un análisis razonado e inteligente de los difíciles problemas que enfrenta

el planeamiento contemporáneo, análisis que desborda el marco urbano y regional hasta encarar soluciones de orden internacional.

La clara visión del autor sobre desorden de la evolución acelerada de nuestra era maquinista, le permite proponer soluciones y métodos eficaces en procura del logro concreto que implica la conquista de la alegría y el orden para el hombre.

Sus conclusiones tienen además la formidable virtud de lo posible y accesible; económica y temperalmente se ajustan a la realidad de la vida contemporánea y se afirman en la necesidad de la difusión y el apoyo populares como puntal indispensable.

Así nos dice en el prólogo: "Frente a la realidad del "país quisiéramos que estas páginas fueran interpretadas como un esfuerzo cuyos fines contribuirán a calificar la "clase de planeamiento nacional que los argentinos debemos alentar para el futuro desarrollo de nuestra socie-

"dad; un planeamiento para el pueblo, por el pueblo y "con el pueblo. Ello es difícil pero de ninguna manera "impracticable".

El denso material del libro ha sido dividido en cinco partes, en la primera de las cuales estudia la evolución de la ciudad en su carácter de "receptáculo de la cultura de occidente". Analiza a continuación las conexiones de la ciudad con la región, para luego bosquejar con detallada y erudita información el mecanismo jurídico que requiere el planeamiento. En capítulo siguiente trata los problemas financieros que se plantean, para culminar la obra estableciendo los principios técnicos y administrativos que posibilitarán la materialización de las soluciones propuestas.

Agrégase al final una bibliografía extensa y bien comentada que será de gran utilidad para el lector que desee ampliar sus lecturas en la materia.

R. M.

## CORRESPONDENCIA

Señor Secretario de la ARQUITECTURA DE HOY:

Podemos afirmar que la ingeniería argentina ha visto con satisfacción la publicación de la versión castellana de "L'Architecture d'Aujourd'hui", como también que valora los beneficios que la divulgación de la orientación técnica que desde hace más de tres lustros irradia la misma.

Hoy, ante la publicación del tercer número en castellano, no podemos silenciar nuestro aplauso, pues constituye de por sí un tratado de planeamiento urbano contemporáneo, que representa para nuestro país, en plena evolución de sus zonas edificadas y rurales, un aporte valioso para el asesoramiento de los expertos en la especialidad.

Es por eso que, haciéndonos eco del deseo de los colegas de la División Técnica de Planeamiento y Urbanismo de este Centro, enviamos este justiciero reconocimiento del esfuerzo realizado y hacemos votos para que el éxito continúe coronando la empresa.

Saludo al señor secretario con la mayor consideración.

Ing. Civil JOSE BONILLA  
Presidente de la División Técnica de  
Planeamiento y Urbanismo

CENTRO DE INGENIEROS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

N. de R. — No podemos disimular la grata que nos ha sido esta carta, que servirá de vivo acicate para el camino trazado.



**DIFUSOLAR**

**HIRSCH y ZOLLFREI**

SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

CAPITAL \$ 250.000. m. n.

★

**Iluminación**

**Incandescente**

**Fluorescente**

★

VISITE  
NUESTRA  
EXPOSICION

---

**"VIVIENDA"**

★

EMPRESA DE  
CONSTRUCCIONES  
Y REFECCIONES

Ofrece sus servicios a los  
señores arquitectos.

TRONADOR 3086 ♦ U. T. 73 - 3536

# ASCENSORES SCHINDLER

# ASSA

LIMITADA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL  
Avdo. ALCORTA 2601 - U. T. 61-0051 - Buenos Aires

## PAPELES y TELAS



El PROCEDIMIENTO  
MODERNO  
PARA COPIAS  
DE PLANOS

FABRICANTES EXCLUSIVOS

**A.M. CASASCO y CIA**

SOC. de RESP. LTDA. - CAPITAL 1.500.000. m. n.

SUC. RIVADAVIA 589 - LIMA 461-B, A.

• SUCURSAL ROSARIO RIOJA 867 •

Casa Central:  
**CORDOBA 1836**



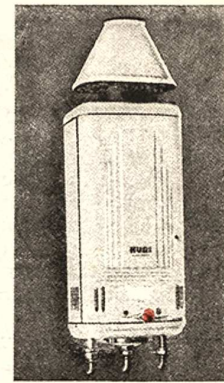
# HUBER

SUPER CALEFONES Y COCINAS A GAS

UNICOS ABSOLUTAMENTE  
SEGUROS, SOLIDOS Y ECONOMICOS

## RIVA, BALDELLI y BIONDI

EXPOSICION Y VENTA: SARMIENTO 2745 - T. A. 47, Cuyo 4353



## BALTASAR F. GÓMEZ

ACONDICIONAMIENTO DE AIRE

CLIMA IDEAL PARA SU CONFORT

Talleres y Ofinas: URUGUAY 145 - 37-7458-1679

## ELADIO A. PEÑA

DECORADOR

OFICINA TECNICA:

BUENOS AIRES  
V. DEL PINO 2446  
76 - BELGRANO 2269



MONTEVIDEO  
G. RAMIREZ 1959  
TELEFONO 4-5688

## L'UNION

Compañía Francesa de Seguros contra Incendio, Accidentes y Riesgos Varios

FUNDADA EN PARIS EN 1828  
Opera en la Rep. Argentina desde 1866

Director para la República Argentina:  
Juan R. de Beauchamp

SARMIENTO 412  
T. A. 33 - 2242 y 9524

Consejero local:  
Ernesto Lalanne

### Gran Oportunidad!

3 Alfombras "AUBUSSON" de Gran Belleza para Ambientes Distinguidos



medida 3.90 x 6.60 mts.



medida 4.52 x 8.15 mts.



medida 3.72 x 5.92 mts.

HEMEROTECA  
F. A. B. U.  
CUBA 0710  
Dona  
Ayon.

DIBUJOS MARAVILLOSAMENTE INTERPRETADOS

LAVALLE 333

IMPERIAL S. A. Com. Inm. e Ind.

T. A. 31-1238

CORREO  
ARGENTINO  
CENTRAL 8

TARIFA REDUCIDA

CONCESION 3508

IMPRESO EN LA ARGENTINA  
IMPRIME EN ARGENTINE  
PRINTED IN ARGENTINA

GUILLEMO KRAFT LTDA.

# FUNDACIONES

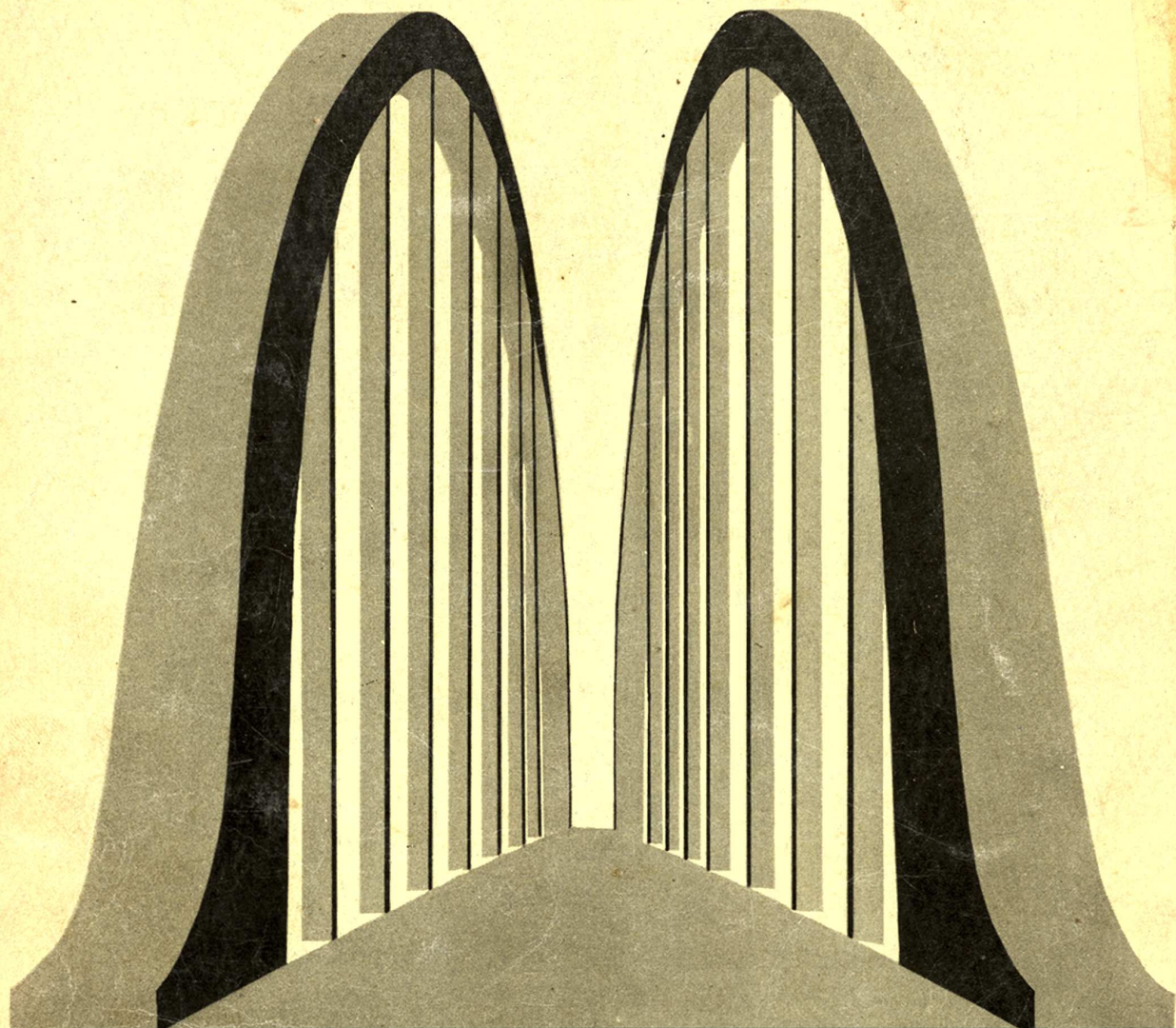
FIRMES  
COMO LA ROCA



La expansión de los  
**PILOTES  
FRANKI**  
en el mundo

B R A S I L: Estacas Franki Ltda., Avda. Rio Branco 311, Rio de Janeiro  
A R G E N T I N A: Pilotes Franki Argentina, Avda. Pte. R. S. Peña 788, Bs. As.  
U R U G U A Y: Pilotes Franki, Bartolomé Mitre 1514, Montevideo  
E S P A Ñ A: Pilotes Franki, Apartado 311, Bilbao  
P O R T U G A L: Estacas Franki, Praca da Alegria 20, r/c en Lisboa

CONSTRUCCIÓN METÁLICA  
CEMENTO ARMADO



**MOISANT - LAURENT  
SAVEY**

SOCIEDAD ANÓNIMA — CAPITAL: 30.000.000 DE FRANCO

**EMPRESA GENERAL  
DE CONSTRUCCIÓN**

SEDE SOCIAL: 20, BOULEVARD DE VAUGIRARD - PARÍS (FRANCIA) - TELÉFONO: SÉCUR 05-22