



ZARCH No.1 | 2013

Tecnologías Technologies

**RAMÓN PICO VALIMAÑA**

Octubre de 1929, un paseo por los cielos

*arrebuja*dos en sus mantas de viaje, apoyaban la frente en su ventanilla, como en un escaparte lleno de joyas, pues las pequeñas ciudades de Argentina desgranaban ya en la noche todo su oro bajo el oro más pálido de las ciudades de estrellas. El piloto, en la parte delantera, sostenía con las manos una preciosa carga de vidas humanas, con los ojos abiertos y llenos de luna, como un cabrero”<sup>11</sup>.

Uno de esos fascinados pasajeros, libreta en mano, comenzaba a proponer el futuro de esas joyas.

### El pobre terrestre bípedo

Pese a la emoción que le provocó, el americano no había sido el primer vuelo de Le Corbusier, pues un año antes, en octubre de 1928, se había embarcado con destino a Moscú. Desde Le Bourget habría enlazado con el aeropuerto berlinés de Tempelhof donde tomaría una línea regular operada por la recién creada Deutsche Luft Hansa<sup>12</sup> para asistir a la segunda fase del Concurso del Centrosoyus.

Se embarcaba en uno de los primeros aviones dedicado al tráfico comercial<sup>13</sup>, casi con toda seguridad uno de esos aparatos utilizados como bombarderos durante la guerra como el Junkers G-24 o el Farman Goliat. Reconvertidos ahora al tráfico de pasajeros, liberados de sus aparatos de destrucción y llenos de sillas tapizadas que acomodaban selectos pasajeros<sup>14</sup>.

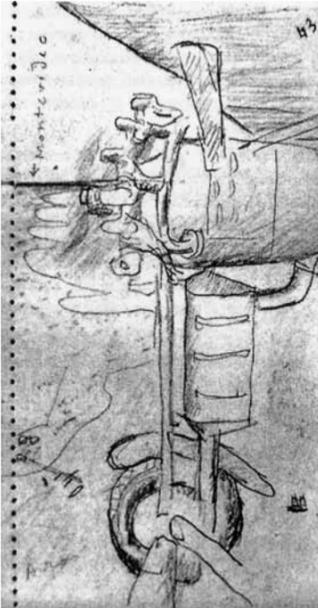
Resulta difícil hallar en los archivos de Le Corbusier descripciones, notas, dibujos,... sobre un bautizo aéreo cuya referencia nos llega por él mismo en *Aircraft*: *“En 1928, antes de salir para Moscú pensé que acortaría el viaje cogiendo un avión. Descubrí los aeropuertos en Le Bourget, Colonia y Berlín”*<sup>15</sup>.

Es igualmente extraño que tampoco en las obras, dibujos o escritos desarrollados en el período comprendido entre octubre del 28 y octubre del 29 se evidencie un especial reflejo de una experiencia sin duda esperada por el inquieto Le Corbusier. Desde que en 1909 asistiera emocionado al *meeting* de Juvisy y contemplara el vuelo del Conde Lambert sobre París, sus visitas a la escuela de vuelo de Farman habían sido continuas, y su admiración por las nuevas máquinas y los ases de la aviación le habían llevado a un punto cercano a la condición de fan obsesivo: *“Durante 15 años tuve un coche que llevaba sobre el capot de un emblema de alas desplegadas y estas palabras paradójicas, llenas de oculta ternura: ‘Avions Voisin’. Ícaro, a quien le habían cortado las alas, se colocó cuatro ruedas”*<sup>16</sup>.

Esta extrañeza aumenta además por contraste al compararse con el desbordante y emotivo reflejo que produce la experiencia americana, profusamente recogida en *Precisiones*. Una posible explicación reside sin duda en el hecho del distinto tipo de vuelo que Le Corbusier experimenta en América, donde lleva a cabo distintos embarques, todos ellos en aparatos menores y en una época del año de mejores condiciones de navegación y visibilidad, el escenario idóneo en definitiva para que la contemplación de la tierra se revelara como una gratificante experiencia.

Quizás la vivencia del vuelo París-Berlín-Moscú constituyera uno de esos episodios para el olvido que alguna vez la mayoría hemos experimentado en un viaje aéreo. Las condiciones de vuelo en el octubre centroeuropeo resultan fácilmente desfavorables. La visibilidad reducida, los movimientos, las sacudidas, constituían experiencias habituales en los trayectos de la época. Un viaje que ocuparía cuando menos 48 horas de la vida del arquitecto y que ha dejado poco rastro<sup>17</sup>.

En la primavera americana sin embargo la experiencia pudo ser bien distinta. Vuela en un nuevo Latécoére 28, recién llegado para la apertura de la nueva línea, en compañía de ocho selectos pasajeros, en unas condiciones óptimas para el disfrute.



Le Corbusier, Boceto del avión en el que

realizará en trayecto entre Buenos Aires y Montevideo, al fondo, en el horizonte (1929).

Fuente: FLC. Carnet B4.

Le Corbusier, Boceto del avión en el que

El Puerto de Buenos Aires, al centro del límite norte del Arsenal Naval Buenos Aires hacia el Sur-Sureste, (c. 1925).

Fuente: Gelatina de plata, 12,5 x 17,1. Autoría atribuida erróneamente al fotógrafo y editor Gastón Bourquín, quien adquirió la toma aérea a Broszeit-Borra, sus probables autores.

Le Corbusier, Boceto del avión en el que

18 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 259.

19 Los trabajos del CEDODAL (Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana), Gutiérrez, Liernur, Segre, González y Méndez han dado buena cuenta de este episodio. Por último, la tesis de Eduardo Flavio Maestriperieri Gessaghi, “Paisaje y proyecto en la arquitectura Rioplatense (1924/1964)”. Tesis doctoral, Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, 2008.

20 Maestriperieri, “Paisaje y proyecto en la arquitectura Rioplatense”, p. 90.

21 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 262. CARNET B4. Boceto avión en vuelo BAs-Montevideo.

22 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 232. El viaje en hidroavión entre Montevideo-Buenos Aires saldría a las 16:30 y llega al hotel bonaerense a las 18:15. La estancia en Montevideo ha sido recientemente abordada con precisión por Nery González, “Le Corbusier en Montevideo”, en *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*, Ramón Gutiérrez, coord. Buenos Aires, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana, 2009.



Le Corbusier, Boceto del avión en el que

Sea como fuere, el hecho insoslayable es que la trascendencia posterior de los vuelos americanos resulta indiscutiblemente superior a la de la experiencia europea. Es sólo entonces cuando Le Corbusier reconoce todo lo que el hombre pierde en su limitada condición de animal terrestre: *“cuando se ha subido a un avión de observación y se ha planeado sobre todas las bahías, cuando se ha hecho el contorno de todos los picos, y se ha entrado en la intimidad de la ciudad, cuando se le ha arrancado con una simple ojeada de pájaro planeador todos los secretos que ocultaba tan fácilmente al pobre terrestre bípedo, se ha visto todo, se ha comprendido todo”*<sup>18</sup>.

### Octubre del 29. Un paseo por los cielos

Las circunstancias que envuelven el ciclo de diez conferencias dictadas en Buenos Aires entre el 3 y el 19 de octubre, y posteriormente recogidas en *Precisiones* han sido profusamente documentadas y rigurosamente analizadas en distintas investigaciones recientes, algunas inéditas<sup>19</sup>. En todos estos trabajos hay una clara alusión, a veces reconocimiento expreso, a la trascendencia de la experiencia del vuelo, aunque se echa en falta una reflexión global en torno a la compleja experiencia de la altura.

Para Maestriperieri por ejemplo *“Montevideo, San Pablo y Río tendrán sus mejores dibujos desde el avión. Buenos Aires quedará enmarcado desde el avión”* reforzando la importancia de la percepción elevada del paisaje horizontal del lugar<sup>20</sup>. Realmente en el viaje de 1929 se produjeron distintas entradas y salidas a Buenos Aires. La primera tiene lugar el 28 de septiembre, cuando tras un viaje de dos semanas a bordo del Massilia alcanza por mar la ciudad procedente de Montevideo, tras recalar en São Paulo.

La segunda llegada a Montevideo quizás se produzca a la vuelta del vuelo a Asunción a primeros de noviembre, en un recorrido lógico que incluiría la escala en esta ciudad. Sería una llegada desde tierra pero por aire, como indica en *Precisiones*: *“A Montevideo llegué una primera vez por mar. La segunda vez fue por tierra, pero en avión; y salí en avión, por mar y la última vez he vuelto con el Giulio Cesare”*<sup>21</sup>.

Tras una breve estancia en Montevideo en su vuelta a Buenos Aires se vuelve a embarcar en una aeronave, en este caso un hidroavión, como relata igualmente en *Precisiones*<sup>22</sup>. Buenos Aires se alcanza de nuevo desde el mar, como en su

<sup>[1]</sup> Antoine de Saint-Exupéry, Vol de nuit. París, Gallimard, 1931; Vuelo Nocturno. Madrid, Anaya, 2003, p. 115.

<sup>[2]</sup> En Alemania, desde el año 1910, los zeppelinos de la Delag (Deutsche Luftschiffahrts AG) despachaban correo, carga y pasajeros. En 1.917, todavía en plena guerra, la Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft de Berlín fundó la Deutsche Luft-Reederei GmbH (DLR) para el estudio de las posibilidades del tráfico aéreo. Sería la DLR la que, pocas semanas después de terminada la guerra, el 5 de febrero de 1919, planificara el tráfico de línea como primera compañía aérea del mundo. Desde 1920 y con el apoyo del Estado, de grandes ciudades interesadas en el servicio aéreo y de las cámaras de comercio, surgieron como consecuencia de ésta política de subvenciones muchas compañías aéreas que en los años siguientes cruzaban toda Alemania con una tupida red de líneas. En un momento dado, hasta 37 compañías, algunas de ellas minúsculas, obtuvieron una concesión. Entre ellas, la Deruluft, fundada en Noviembre de 1921 como empresa Soviético-Alemana y la Lloyd Luftverkehr Sablatnig, que operaba hacia París. Al normalizarse las relaciones entre Alemania y la Unión Soviética en la primavera de 1922, Deruluft abriría una ruta entre la antigua Königsberg prusiana (hoy Kaliningrado) y Moscú. Cuando en 1926 se crea la Deutsche Luft Hansa como compañía nacional, la Deruluft se integra en el grupo y en 1928 una nueva ruta desde Berlín a Königsberg comenzaría a funcionar, completando así una conexión entre París y Moscú. El viaje entre ambos destinos tomaba un total aproximado de 47 horas.

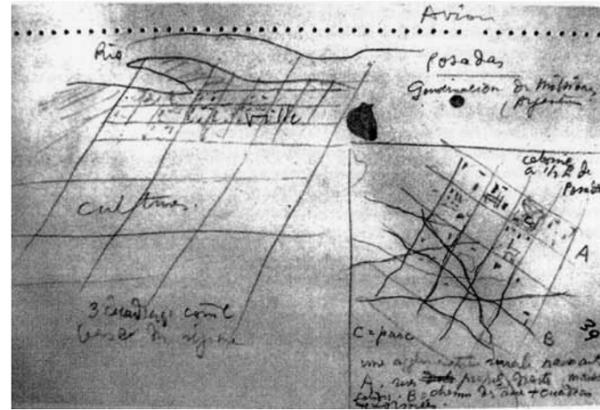
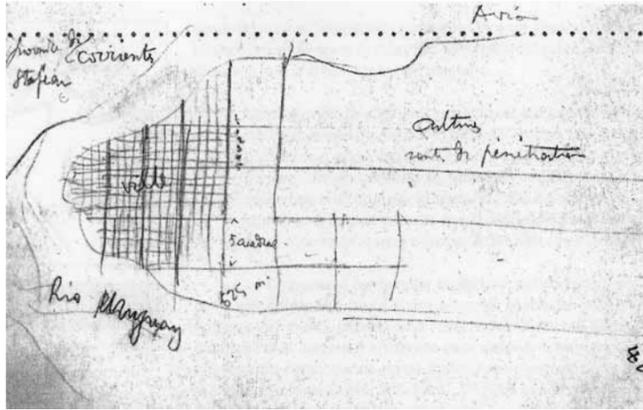
<sup>[3]</sup> Flight, September 1921. En las tablas de vuelo de Lufthansa correspondientes a 1927 se aporta la cifra total de pasajeros transportados en 1926: 56.628.

<sup>[4]</sup> Le Corbusier elegirá la imagen del Farman Goliat, el coloso de la época, para ilustrar Hacia una arquitectura.

<sup>[5]</sup> Le Corbusier, Aircraft. London, Studio Publications, 1935; Aircraft. Madrid, Abada Editores, 2003, p. 10.

<sup>[6]</sup> Le Corbusier, Aircraft, p. 9.

<sup>[7]</sup> El vuelo, operado por Luft Hansa, se dividía en 5 trayectos con escalas en Berlín, Danzig, Königsberg, Kwono y Smolensk.



Le Corbusier. Apuntes realizados durante el vuelo entre Buenos Aires y Asunción en octubre de 1929. Sobre Corrientes.

Fuente: FLC Carnet B4, 249-251.

Le Corbusier. Apuntes realizados durante el vuelo entre Buenos Aires y Asunción en octubre de 1929. Sobrevolando Posadas.

Fuente: FLC Carnet B4, 249-251.

primera llegada a la ciudad días antes, pero ahora desde una nueva perspectiva en la que el frente litoral, si cabe, adquiere más protagonismo. Y desde entonces la ciudad se retrata en esta pose: los trazos para una transformación futura estarán tremendamente influidos por estos descubrimientos iniciales desde el mar.

Las respuestas de Le Corbusier, sus ideas para la futura ciudad irán surgiendo a borbotones desde una posición profundamente fenomenológica, y por tanto una sacudida emocional y perceptiva como la contemplación de la poderosa geografía americana desde el plano superior del cielo resultará definitiva en la trayectoria posterior del urbanista: *“El aeronauta no profesional (con la mente en blanco) se queda meditando: sólo halla refugio en sí y en sus obras. Pero una vez que ha bajado a la tierra, sus metas y determinaciones adquieren una nueva escala”*<sup>23</sup>.

En esta apertura perceptiva se encuentra Le Corbusier al embarcarse en el Laté 28 cuaderno en mano y con el estimulante Saint-Exupéry sentado al lado. Lo que descubre es un paisaje insólito y demoledor: la llanura se transforma.

El camino hacia Asunción es un territorio dominado por los meandros del Paraná. Un lugar en el que las tonalidades del agua y la tierra se acompañan de formas, *geo-grafías*. Los vuelos iniciáticos de exploración de esta ruta habían fijado como camino razonable aquel que seguía el curso ascendente del río, haciendo escala en Rosario para proseguir a través de Entre Ríos, Corrientes, Chaco y Formosa. Once horas de vuelo y un paisaje cambiante separaban ambos extremos.

En el primer tramo de la ruta, entre Buenos Aires y Rosario domina el mosaico de humedales que constituyen el delta del Paraná. El paisaje es dinámico y cambiante gracias a los capilares del río que cruzan la planicie aluvial y van dejando atractivas isletas de praderas<sup>24</sup>.

En la subida hacia el norte, dirección Corrientes, el río toma un rumbo casi recto, a lo largo de una falla que separa las llanuras chacopampeanas de la Mesopotamia argentina. Se convierte en flujo de aguas turbias, de lecho limoso, con el aspecto majestuoso de un gran río de llanuras. Las barrancas de la margen izquierda son altas, mientras que las de la margen derecha son bajas y anegadizas, se inundan con las crecientes.

En Corrientes el espectáculo se amplifica, con la confluencia con su mayor afluente, el Paraguay, procedente del norte. A partir de aquí y hacia Posadas el río es rápido e impetuoso.

Durante el recorrido de ida y vuelta a Asunción Le Corbusier no abandona su cuaderno de dibujo. Elabora bocetos de Corrientes y Posadas<sup>25</sup> en los que se intuyen las trazas de las ciudades sobrevoladas, pero fundamentalmente serán los motivos naturales provocados por el cambiante flujo de agua los que capturen su atención.

23 Le Corbusier, *Aircraft*, p. 122.

24 Ana Inés Málvarez, “El Delta del río Paraná como región ecológica”, en *El Holoceno en la Argentina*, M. Martín Iriondo, ed. Paraná, Cadinqua, 1993, pp. 81-93.

25 FLC Carnet B4, dibujos 249-251 (Reproducidos en “La ville radieuse. Boulogne”, *Architecture d’Aujourd’hui*, 1935. Incorporados también en la tesis de Maestriperi).

Hidroavión de la compañía NYRBA sobrevolando el Pan de Azúcar (1930).



El vuelo es lento<sup>26</sup> y el escenario propenso a la reflexión: un paseo por los cielos. Se desarrolla casi a modo de secuencia filmica, inaugurando una nueva mirada, añadida a las caracterizadas por Beatriz Colomina: *“la persona desplazada, el disidente, el viajero, el exiliado, el extranjero, el melancólico, el hombre sin cualidad... el turista son los caracteres que corporizan la condición moderna, con sus propuestas y sus desplazamientos: Le Corbusier es un perfecto testimonio de esta nueva condición”*<sup>27</sup>.

Le Corbusier asiste emocionado al espectáculo de la naturaleza y sin duda recuerda las lecciones de geografía de Brunhes<sup>28</sup>: sus observaciones sobre el curso de los ríos, la disposición de los establecimientos humanos, el sentido de sus vínculos,... la construcción del paisaje por los hombres.

El paisaje surge como Revelación y Rebelión a la vez. Pero si en etapas anteriores el entramado histórico fruto de la interrelación de hombre y naturaleza se revelaba a partir de primitivos medios de transporte que daban cuenta del carácter pre-moderno del espacio (mulas, carros, veleros,...)<sup>29</sup>, en el viaje a Sudamérica, como señala Liernur, el avión será el protagonista.

A partir de aquellos gratificantes vuelos iniciales Le Corbusier incorporará el paseo aéreo como una forma de reconocimiento inevitable en las nuevas ciudades que visita. Así, en su breve paso por São Paulo también sobrevuela la ciudad, como indica en *Precisiones*: *“Yo había recomendado al piloto: ‘Vuela en dirección al centro de São Paulo, lo más próximo al suelo; quisiera ver cómo se dibuja la ciudad, dónde se eleva, dónde superpone sus pisos por el efecto del impulso irresistible de los negocios’*<sup>30</sup>.

En Río de Janeiro, su última escala antes de abandonar definitivamente América, descubriría una metrópolis comparable a las grandes ciudades de América del Norte y Europa. El 8 de diciembre, dictaría allí la conferencia recogida en el *Corolario Brasileño de Precisiones*, tras un vuelo sobre la ciudad y su sorprendente paisaje<sup>31</sup>: *“de cuando en cuando el piloto –un inglés– me daba, por detrás, un coscorrón a la cabeza: allí, a la derecha había unas rocas vertiginosas a cincuenta metros por debajo del avión y yo, entonces, estaba mirando precisamente, a la izquierda, hacia el mar...”*<sup>32</sup>.

26 Circularían a una velocidad media aproximada de 35 nudos. En la actualidad, el umbral del vuelo lento se sitúa en los 40 nudos.

27 Beatriz Colomina, *Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media*. Cambridge, MIT Press, 1994.

28 Liernur, *La red austral*. Las referencias a los intentos de Jean Brunhes y Félix Alcan por estudiar sistemáticamente al hombre en relación con la naturaleza dejan en el olvido *Une géographie nouvelle*, obra de 1906, en la que se establece claramente la importancia de la nueva mirada aérea.

29 Como reflejan las múltiples anotaciones y bocetos realizadas en el Viaje de Oriente.

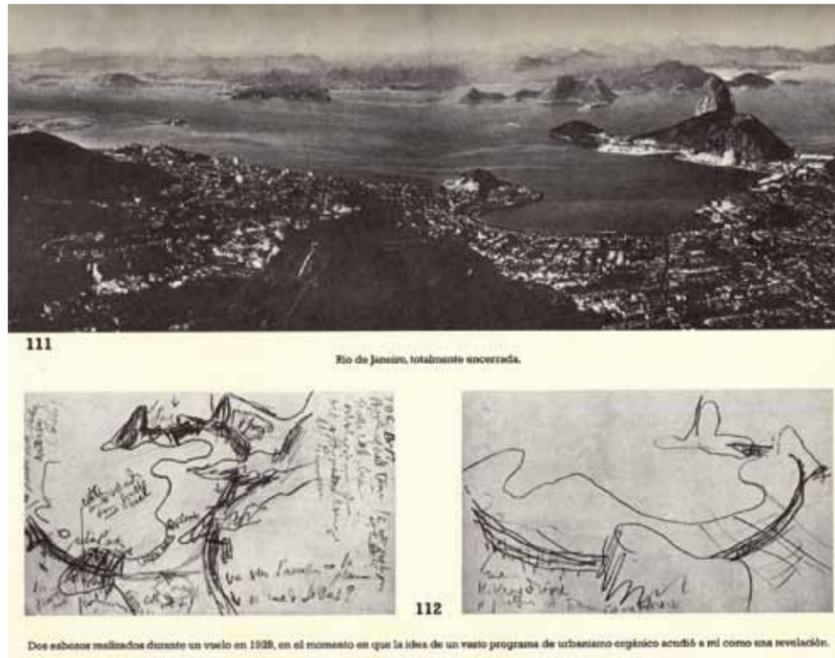
30 Le Corbusier, *Precisiones*, pp. 263-64.

31 Pudiera ser un piloto de la compañía NYRBA, que desde agosto de 1929 operaba una línea entre Montevideo y Buenos Aires, y a finales del mismo año se ampliaría a la costa brasileña, utilizando un pequeño S-38. En cualquier caso, se trataría de una pequeña avioneta biplaza, a tenor de los comentarios de Le Corbusier.

32 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 258.

## RAMÓN PICO VALIMAÑA

Octubre de 1929, un paseo por los cielos



Le Corbusier, imágenes nº 111 y 112 de *Aircraft*: "dos esbozos realizados durante un vuelo en 1929, en el momento en que la idea de un vasto programa de urbanismo orgánico acudió a mi como una revelación".

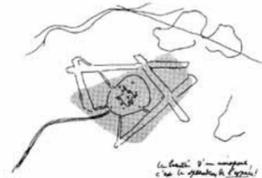
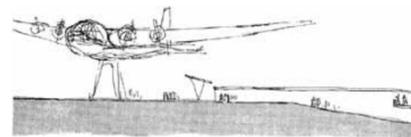
El carioca será sin duda uno de los escenarios que más le emocionen. Entre los exuberantes relieves naturales y la ondulada línea litoral se extendía una amplia ciudad en la que la labor de Francisco Pereira Passos, el 'otro Haussmann' para Le Corbusier<sup>33</sup>, había encajado poderosas arterias como la Avenida Río Branco. El conjunto ofrecía las condiciones ideales para que la respuesta resultara igualmente fecunda, y así cuando en *Aircraft* tenga que escoger un marco para ilustrar la virtud de la nueva mirada aérea, Río será el lugar elegido.

Culminado el viaje americano, de vuelta a Europa, Le Corbusier continuará soñando ciudades desde una nueva e inmensa sensación de Libertad: el aire es el territorio de los sueños, de la emancipación; es el lugar en el que las ciudades pueden crecer libremente<sup>34</sup> y desde el que el ojo del planificador alcanza a comprender la complejidad y la auténtica dimensión de los acontecimientos humanos en su encuentro con la naturaleza. En los cielos americanos se ha producido una absoluta transformación, de la que M. Christine Boyer da cuenta: "*Sitting in an airplane with sketchbook in hand, he forged a hybrid system of analysis varying his angles of observation: the vast expanse of the landscape was read as a new planned text, its contours and masses reduced to so many lines traced out on a grid, while flows and meanders coursed through the space. Lyrical intuition now joined his bent for Cartesian rationality*"<sup>35</sup>.

Es evidente que el cambio de mirada que aporta el avión le permite elaborar propuestas de gran escala, con una aproximación inmediata y colosal al lugar. Durante el vuelo, Le Corbusier trabaja sobre una inmensa y viva maqueta, y resulta casi inevitable que las ideas surjan a borbotones porque como él reconoce "cuando se ha hecho el pájaro-planeador volando largamente sobre la ciudad, os asaltan las ideas"<sup>36</sup>.

Es imposible que en tan escaso tiempo el planificador alcance el conocimiento suficiente de la problemática concreta de cada lugar a la pequeña escala, de calle o barrio, pero el zoom que proporciona el avión si le permitirá abordar el problema en sus términos más amplios, conduciendo eficazmente las propuestas a la dimensión territorial: Rascamar para Montevideo, Rascasuelos para São Paulo, bandas habitadas que interactúan con el paisaje en Río o Argel.

Sus proyectos serán siempre agresivos dardos de progreso, conscientes de la fractura y la incredulidad que provocan, estableciendo en este sentido una es-



*Urbanisme des trois établissements humains* (1945). La terminal es un simple trazo en el horizonte, la belleza del aeropuerto es el esplendor de los espacios abiertos, dirá Le Corbusier.

33 Le Corbusier, *Por las cuatro rutas*, p. 36. Adnan Morshed, "The Cultural Politics of Aerial Vision: Le Corbusier in Brazil (1929)", *Journal of Architectural Education*, pp. 55-4 (2002).

34 "Allá por dónde sois libres, por el aire".

35 M. Christine Boyer, "Aviation and the Aerial View: Le Corbusier's Spatial Transformations in the 1930s and 1940s", *diacritics* 33 (Fall-Winter 2003), p. 96.

36 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 259.

Le Corbusier. Propuestas en el aire. Vista aérea de Río de Janeiro, 1929.

Fuente: FLC 32091.



pecial sintonía con el mundo de la aviación, en el que vanguardia e incredulidad siempre se asocian.

Frente a las nuevas metrópolis coloniales, para Le Corbusier cobrará especial importancia la comprensión de la atmósfera, el contexto, y la lucha contra los elementos, barreras, precipicios o Agaches, que en estas tierras alcanzan una extraordinaria dimensión.

En estas circunstancias Le Corbusier aborda y elabora entre 1929 y 1935 sus conocidas propuestas para Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo y Argel<sup>37</sup>. Propuestas que no se pueden entender desde la sencilla reducción binaria denunciada por Luis Rojo entre el arquitecto de las vanguardias rupturistas y el atento a las tradiciones históricas y vernáculas, o entre el idealista platónico y el seducido por el pragmatismo eficiente de la tecnología y la ingeniería.

Probablemente sea la actuación en Río la que mejor nos permita entender el alcance de unas propuestas que pretender ser comprensivas de una amplia realidad territorial y social. Sus primeros bocetos surgen tras observar la ciudad en el vuelo panorámico de 1929.

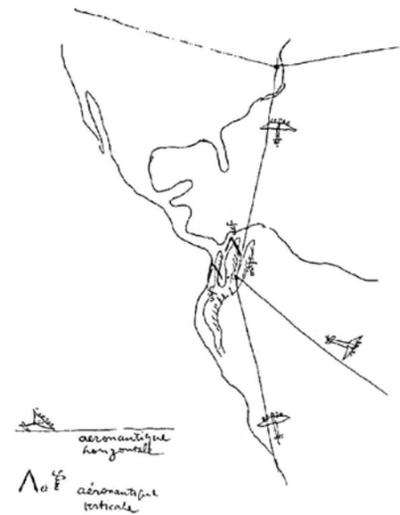
Más allá de los principios convencionales apuntados por algunos autores, y referidos a cuestiones urbanas al uso (la reducción del tránsito en el centro de la ciudad, el aumento de la densidad demográfica, la extensión de los medios de transporte y el aumento de las áreas verdes)<sup>38</sup> el megalómano edificio-viaducto que sintetiza la propuesta introduce nuevos intereses claramente anunciados por Le Corbusier: "*Desde el avión dibujé para Río de Janeiro una inmensa autopista, enlazando a media altura los dedos de los promontorios abiertos sobre el mar, de manera que se pudiese llegar, rápidamente, a la ciudad por la autopista, desde lo hinterlands elevados de las mesetas saludables*"<sup>39</sup>.

La posibilidad de reprogramar la ciudad existente mediante un colosal territorio de infraestructuras, el edificio-viaducto, adquiere una dimensión geográfica solo inteligible desde el cielo, e incorpora además nuevos valores al soporte.

37 Además de las propuestas urbanas, en los archivos de la FLC encontramos una amplia relación de proyectos relacionados directamente con el mundo aeronáutico: las intervenciones en el aeropuerto de Le Bourget (1935-37), el Proyecto de un aeropuerto no realizado (1946), la adecuación del aeródromo de Doncourt (1951-60) o el proyecto no realizado de aeropuerto en Illinois (1964). En otras ocasiones, como el pabellón Bat'a en la Exposición Internacional de París de 1937, son las formas de la aviación las que se adueñan de un programa ajeno.

38 Yannis Tsiomis, coord. *Le Corbusier, Río de Janeiro 1929-1936*. Río de Janeiro, Centro de Arquitectura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1998.

39 Le Corbusier, *Precisiones*, p. 259.



Le Corbusier. Ilustración nº 116 de *Aircraft*: “Otro es nuestro destino”.

Le Corbusier, Ilustración nº 122 de *Aircraft*: “désert de Boghari. La course de l’eau: le méandre. En A u B il touche al de raccorde”.

Le Corbusier, Imagen nº 120 de *Aircraft*: “El agua vuelve al agua”.

Se trataba en primer lugar de sumar capas dialécticas a dicho soporte, gracias a un proyecto urbano que no interfiriera en la ciudad existente, superponiendo pasado y presente como estratos de una misma historia. Un viaducto habitado de seis kilómetros y cien metros de altura es la fórmula elegida.

La forma del viaducto nos sitúa en una segunda cuestión: la propuesta se propone relacionar los elementos geográficos entre sí y con el paisaje interior, poniendo en relación los referentes geográficos del lugar y los más importantes nodos urbanos con un territorio natural que atesoraba las reliquias del mundo indígena.

Un tercer interés de la actuación se centraría en la relación con una nueva Red Global a la que ya Le Corbusier había hecho referencia en su conferencia del 17 de octubre en Buenos Aires. La idea de una ‘Ciudad Mundial’, reforzada con una hipotética sección de Sudamérica, en la que la posición de la metrópoli y sus relaciones con las infraestructuras de comunicación aéreas resultaban decisivas. En este sentido, no resulta extraño el ‘asalto’ a la propuesta de Agache que lleva a cabo Le Corbusier, sustituyendo la réplica de la Plaza del Comercio que planteara aquel nada menos que por un aeropuerto.

Sus propuestas para Río, Argel, Buenos Aires, Montevideo o São Paulo acabarán dictando una colección de líneas de trabajo sobre las ciudades siempre desde la visión panorámica del territorio, con una tremenda influencia sobre el posterior desarrollo de la urbanística moderna.

### Más precisiones sobre *Precisiones: Aircraft*

Le Corbusier pasará los 22 días de regreso a bordo del *Lusitania* casi literalmente encerrado en su camarote, excitado tras casi tres meses de continuos descubrimientos<sup>40</sup>. El propósito anunciado del libro *Précisions sur un état présent de l’architecture et de l’urbanisme* era recoger las transcripciones de la serie de conferencias dictadas en América del Sur, pero los acontecimientos descritos en las páginas previas desbordan al apóstol, y como bien ha señalado Luis Rojo de Castro: “el viaje pronto sufre ramificaciones inesperadas, fomentando una secuencia de ecos. El proselitismo ortodoxo del mensaje inicial y de su contenido se desdibuja en contacto con unas circunstancias de contexto que hacen valer su singularidad”<sup>41</sup>.

La adaptación del literal de las conferencias dictadas en Buenos Aires a las nuevas percepciones sobre el territorio americano ha permitido establecer una teoría ya consolidada: la reelaboración de *Precisiones* a bordo del *Lusitania*. Las circunstancias de contexto a las que se refiere Luis Rojo han sido suficientemente descritas

en los epígrafes que anteceden, pero en esta redefinición del texto no serán solamente los valores del territorio descubierto los que permitan desdibujar las ideas del vehemente Le Corbusier.

En este caso el medio no es inocuo, sino absolutamente decisivo para comprender tal excitación. Le Corbusier, quién desde los dieciocho años soñaba con paseos en el aire, recibe por fin un agradable bautizo aéreo. Cumple uno de sus mayores sueños y asiste en unas condiciones especialmente favorables a un espectáculo visual en el que la potencia de la naturaleza americana se manifiesta en toda su plenitud. Las relaciones, los conflictos, las conquistas y los logros del ser humano sobre el soporte natural se manifiestan de un golpe.

Emociones y percepciones desde el aire que difícilmente pudo transmitir en las conferencias de Buenos Aires, pese a su tremenda imaginación, puesto que no las había vivido en esta manera anteriormente. Un episodio de tal fuerza emocional que es capaz de quebrar la fidelidad a las conferencias originales tan bien defendida por Benton, y de la que tan sólo parece apartarse en este punto, como el propio autor demuestra<sup>42</sup>. Definitivamente, la adaptación del texto permite establecer claramente un antes y un después de la experiencia del vuelo y la sacudida que provoca la mirada aérea en el arquitecto.

Todo el texto se desborda de referencias a la experiencia del vuelo. Una experiencia en la que la mirada es sosegada, similar a la experimentada en la cubierta de un barco. Le Corbusier relata cómo a 500 o a 1.000 metros de altura, y a 180 o 200 kilómetros por hora, la visión desde el avión es la más tranquila y regular, todo toma la precisión de un plano:“(…) *el avión no es sino el barco en el mar y el pie del caminante en el camino, que permiten lo que podríamos llamar unas visiones humanas: se ve y el ojo transmite sosegadamente. En tanto que yo las llamo inhumanas e infernales las visiones ofrecidas por un tren o por un coche, incluso por una bicicleta.*”<sup>43</sup>

Continuamente las páginas se salpican de referencias al espectáculo de la superficie terrestre, amplificado por el privilegio de esa sosegada visión a distancia, y en el que Le Corbusier reconoce continuamente, hasta niveles místicos, el alcance de las fuerzas de la Naturaleza<sup>44</sup>.

En este sentido, una de sus más intensas experiencias en vuelo surgida en términos de “*iluminación*” benjaminianos como sugiere Liernur, lo constituye el enunciado de la Ley del Meandro: “*Al dibujar desde lo alto los lineamientos del meandro, me expliqué las dificultades que encuentran las cosas humanas, los callejones sin salida en que éstas se sumergen, y las soluciones de apariencia milagrosa que resuelven súbitamente las situaciones inextricables*”<sup>45</sup>.

Sin duda, a esa amalgama de emociones y recuerdos que surge en Le Corbusier al contemplar los meandros del Paraná acudiría la geografía humana de Jean Brunhes sobre el camino y el curso del agua como orientadores de la ciudad<sup>46</sup>. El abandono de las teorías lineales y los mecanismos meramente deductivos harán el resto.

Incorporado a la sexta conferencia, celebrada el 14 de octubre<sup>47</sup>, la Ley del Meandro constituye la perfecta metáfora del necesario relevo en la sociedad maquinista, del fin de la tiranía mecánica. Durante los años treinta se convertirá en uno de sus temas favoritos, como concepto que le permite dar entrada en su discurso a la metáfora orgánica, articulando el azar de los patrones naturales con el orden racional humano al que nunca quiso renunciar, en un recorrido que se prolonga hasta *Le poème de l’angle droit*<sup>48</sup>.

Desde entonces, acompañado en todo momento de su libreta de dibujo, Le Corbusier recorrería miles de millas a través del aire. Sudamérica y M’zab, los meandros y



Le Corbusier. Esquema utilizado como ilustración del artículo ‘Urbanisme et aéronautique’ (1947) con el texto: “San Francisco-New York, París, Moscú, Bogotá, Santiago, Río, Buenos Aires... C’est une nouvelle aventure humaine”.

Le Corbusier, *Aircraft*, (1935). Ilustración 56: “Una revolución en el momento adecuado. La verdad expulsa a la fealdad. La Nueva Era”.

45 Le Corbusier, *Aircraft*, p. 122.

46 Jean Brunhes, *La géographie humaine. Essai de classification positive. Principes et exemples*. París, Alcan, 1910, p. 95.

47 La conferencia se realiza ocho días antes de que sobrevolara el Paraná y de acuerdo con la versión dada en *Precisiones* Le Corbusier anuncia la Ley del Meandro: “*The moment has come to reveal the ‘law of the meander’*”, Tim Benton, *Le Corbusier as a Lecturer*, p. 162. Benton señala sin embargo cómo los bocetos que ilustran la conferencia fueron elaborados en papel con membrete del Hotel Terminus de São Paulo, en el que se alojó en diciembre, lo cual evidencia la clara reelaboración del texto.

48 Le Corbusier, *Le poème de l’angle droit*. París, Éditions Tériade, 1955.

40 Jean-Louis Cohen, “De l’oral à l’écrit: Précisions et les conférences latinoaméricaines de 1929”. En *Le Corbusier, écritures*. París, Fondation Le Corbusier, 1993. Rencontres des 18 et 19 juin 1993.

41 Luis Rojo de Castro, “[Ideogramas]. Precisiones sobre Precisiones”, *Revista de Arquitectura* 10. (Junio 2008), p. 36.

42 Tim Benton, *Le Corbusier conférencier*. París, Le Moniteur, 2007; *The Rhetoric of Modernism: Le Corbusier as a Lecturer*. Basel–Boston–Berlín, Birkhäuser, 2009.

43 Le Corbusier, *Precisiones*, Corolario Brasileño, 260.

44 “¿La fe? Suban a un avión y vuelen sobre las inmensas llanuras dónde está la naturaleza, la naturaleza que nos ha hecho y cuyas fuerzas aparecen aquí”. Le Corbusier, *Precisiones*, p. 46.



*El Triunfo de la Muerte*, fresco del Cementerio de Pisa atribuido a Buanamico Buffalmacco (1290-1341). Le Corbusier utiliza un fragmento en su artículo "Urbanisme et aéronautique" (1947) con el texto: "Nous avons connu déjà le ciel de Paris rempli du vrombrissement des quadrimoteurs. Sur mon toit-jardin, quand l'un d'eux passait, il fallait cesser de parler..."

el desierto, constituirán el conjunto de experiencias definitivamente trascendentes en la reformulación de las coordenadas geográficas y espaciales de un arquitecto apasionado por la aviación. El encuentro con Antoine de Saint-Exupéry tanto en Buenos Aires como más tarde en Argelia contribuiría a catalizar la transformación. Los textos del piloto, en los que la conquista de lo desconocido, el permanente ingenio como medio de progreso, el sacrificio e incluso la tragedia constituyen ingredientes necesarios para la construcción de la realidad, poseen una especial cercanía al relato con el que años más tarde Le Corbusier reconstruye su personal Historia de la Aeronáutica: *Aircraft*.

*Aircraft* surge en la primavera de 1935, a partir de las estimulantes experiencias vividas en los cielos, como un verdadero manifiesto para una *Nueva Era* según apunta el propio Le Corbusier<sup>49</sup>. Si diez años antes *Vers une architecture* limitaba la validez del modelo de la aeronáutica al marco de la vivienda y la estética, la referencia ahora se amplía a la ciudad y a su encaje con el marco natural.

Desde el aire, en su primer *paseo* por los cielos en 1929, Le Corbusier había abierto las puertas a una nueva lírica, al mágico encuentro de hombre y naturaleza.

## BIBLIOGRAFÍA

BENTON, Tim. 2007. *Le Corbusier conférencier*. París, Editions Le Moniteur; *The Rhetoric of Modernism: Le Corbusier as a Lecturer*. Basel-Boston-Berlin, Birkhäuser

BOYER, M. Christine. 2003. *Aviation and the Aerial View: Le Corbusier's Spatial Transformations in the 1930s and 1940s*. *diacritics* 33 (3/4, Fall-Winter), pp. 93-116

COHEN, Jean-Louis. 1993. "De l'oral à l'écrit: Précisions et les conférences latinoaméricaines de 1929". En *Le Corbusier, écritures*. París, Fondation Le Corbusier

COHEN, Jean-Louis. 1998. "A sombra do pássaro planador". En *Le Corbusier, Rio de Janeiro 1929-1936*, coord. Yannis Tsiomis. Río de Janeiro, Centro de Arquitectura e Urbanismo do Río de Janeiro

COHEN, Jean-Louis. 2004. *Le Corbusier 1887-1965. El lirismo de la arquitectura en la era mecánica*. Colonia, Taschen

COLLINS, Christine C. 1995. "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina". *Journal of the Society of Architectural Historians* (June)

COLOMINA, Beatriz. 1994. *Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media*. Cambridge, MIT Press

GUILLLOT MUÑOZ, Gervasio y Álvaro. 1930. "Le Corbusier en Montevideo". *Cruz del Sur* 27

GUTIÉRREZ, Ramón (ed). 1929. *Le Corbusier en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana

GUTIÉRREZ, Ramón; GONZÁLEZ, Nery. 2009. "Hace 80 años, Le Corbusier en Asunción", *abc* (Asunción, Paraguay) 2 de agosto

HARRIS, Elizabeth. 1987. *Le Corbusier, Riscos Brasileiros*. São Paulo

LE CORBUSIER. 1930. *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. París: G. Cres; 1978. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Buenos Aires, Poseidón

LE CORBUSIER. 1935. *Aircraft*. London, Studio Publications; 2003. Madrid, Abada Editores

LE CORBUSIER. 1941. *Sur les 4 routes*. París, Gallimard, 1972. *Por las cuatro rutas*. Barcelona, Gustavo Gili

LE CORBUSIER. 1947. "Urbanisme et aéronautique". *Techniques et Architecture* VII (9-12)

LE CORBUSIER. 1955. *Le poème de l'angle droit*. París, Éditions Tériade

LIERNUR, Jorge Francisco. 1992. "A New World for the New Spirit: Twentieth-Century Architecture's Discovery of Latin America". En *Zodiaco* 8, pp. 87-94

LIERNUR, Jorge Francisco. 2008. *La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Berna, Universidad Nacional de Quilmes

MAESTRIPIERI, Eduardo Flavio. 2008. *Paisaje y proyecto en la arquitectura Rioplatense (1924/1964)*. Tesis doctoral. Sevilla, Departamento de Geografía, Historia y Filosofía

MONTEYS, Xavier (ed.). 2004. "Le Corbusier y el paisaje". *Massília* 2004bis. Saint Cugat del Vallés, Associació d'idees. Centre d'Investigacions Estètiques

MONTEYS, Xavier. 2005. *Le Corbusier: Obras y proyectos*. Barcelona, Gustavo Gili

MORSHED, Adnan. 2002. "The Cultural Politics of Aerial Vision: Le Corbusier in Brazil (1929)". *Journal of Architectural Education* 55 (4)

PEDRETTI, Bruno. 1987. "Il volo dell'etica". *Casabella* 531-532 (Enero-Febrero), pp. 74-80

PÉREZ OYARZUN, Fernando (ed.). 1991. *Le Corbusier y Sudamérica: Viajes y Proyectos*. Santiago de Chile, Arq.

PREBISCH, Alberto. 1930. "Reseña a Precisiones". *Sur*. (Documento 20 de la tesis de E. Mastripieri)

RODRIGUES DOS SANTOS, Cecilia. 1987. "A estadia de Le Corbusier no Río de Janeiro". *Le Corbusier e O Brazil*. São Paulo, Tessela Projeto Editora

ROJO DE CASTRO, Luis. 2008. [Ideogramas]. Precisiones sobre Precisiones. *Revista de Arquitectura* 10, pp. 35-48

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. 1931. *Vol de nuit*. París, Gallimard, 2003; *Vuelo Nocturno*. Madrid, Anaya

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. 1939. *Terre des homes*. París, Gallimard, 1969; *Tierra de hombres*. Madrid, Grupo Editorial Tomo

SEGRE, Roberto. 2006. "Le Corbusier. Los viajes al Nuevo Mundo: cuerpo, naturaleza y abstracción". *Café de las ciudades*

SEQUEIRA, Marta. 2008. *A Cobertura da Unité d'Habitation de Marselha e a Pergunta de Le Corbusier pelo Lugar Público*. Tesis doctoral. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña

TSIOMIS, Yannis. 1998. "Da Utopia e da Realidade da Paisagem". En *Le Corbusier, Rio de Janeiro 1929-1936*, coord. Yannis Tsiomis. Río de Janeiro, Centro de Arquitectura e Urbanismo do Río de Janeiro

49 Le Corbusier, *Aircraft*, p. 56.