

Plan de Buenos Aires: Visión y Fragmento¹

Inés María Zalduendo²

Resumen

Entendiendo la modernidad en general como aquella de perspectivas alternativas y de transformación continua, su interpretación en el marco de “intercambios transatlánticos” es algo más compleja. Tres momentos clave en el desarrollo de las ideas del *Plan de Buenos Aires* de Le Corbusier y Pierre Jeanneret (con Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan) son esenciales para entender su historia de desplazamientos geográficos y culturales, con sus consiguientes conflictos de intereses, información, y comunicación, como así también de una falta de alineación entre visión y economía del capitalismo para su implementación.

Palabras clave: Buenos Aires; modernidad; intercambios transatlánticos

Abstract

Understanding modernity in general as that of alternative perspectives and of continuous transformation, its interpretation within the framework of “transatlantic exchanges” is somewhat more complex. Three key moments in the development of the ideas of the *Plan de Buenos Aires* by Le Corbusier and Pierre Jeanneret (with Jorge Ferrari Hardoy and Juan Kurchan) are essential to understand its history of geographic and cultural shifts with ensuing conflicts of interests, information, and communication, as well as a lack of alignment between vision and the economics of capitalism for its implementation.

Keywords: Buenos Aires; modernity; transatlantic exchanges

¹ Texto de la presentación entregado el 6 de Septiembre de 2020 para el ciclo de conferencias, organizado por Federica Ciarcià, titulado “ROUNDTRIP: From the Seine to the Rio de La Plata and vice-versa. Le Corbusier and the members of the Argentinean Modern Movement”. Disponible online en <https://www.youtube.com/watch?v=bwRiq0tfyZ8>.

² Arquitecta de la Universidad de Buenos Aires, con una Maestría en Arquitectura de la Harvard University Graduate School of Design y una Maestría en Bibliotecología y Ciencias de la Información enfocada en Administración de Archivos de la Simmons College. Actualmente es Archivista de la Special Collections en la Frances Loeb Library de la Harvard University Graduate School of Design.

Introducción

Le Corbusier llega a Buenos Aires en buque a vapor, de noche, en 1929. Describe la ciudad de Buenos Aires como "esa fenomenal línea de luz, empezando a la derecha hasta el infinito y huyendo hacia la izquierda hacia el infinito, a ras del agua [...] simple encuentro de la Pampa y del océano, en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo" (Le Corbusier, 1930/1999, p. 225). Esta descripción de Buenos Aires (y su croquis posterior) (fig. 1) resumen la relación de 20 años que Le Corbusier tiene con Buenos Aires, relación que podemos caracterizar como un "intercambio transatlántico". Su próximo sería con Nueva York en 1934, seis años después de su viaje a Buenos Aires. Ambos viajes se originaron a partir de una serie de conferencias para explicar (y promover) sus ideas respecto a la ciudad moderna. El continente americano lo recibió tanto con ansiedad como con fastidio, particularmente cuando describe a Buenos Aires como una ciudad de "calles sin esperanza" (Le Corbusier, 1930/1999, p. 224), y a Nueva York como "una ciudad de rascacielos que son demasiado pequeños" (Bacon, 2001, p. 39). Ambas series de conferencias culminarían en publicaciones: las diez conferencias de Buenos Aires publicadas *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme* en 1930, y las conferencias de Nueva York publicadas en *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides* en 1937. El contexto e impacto de estas han sido exhaustivamente analizadas en *La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina* por Pancho Liernur; y en *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid* por Mardges Bacon. A pesar de su rol como el visionario de la ciudad moderna estas dos series de conferencias no culminarían en encargos de urbanismo en el continente americano, ni en el sur (que visitó primero) ni en el norte (que visitó más tarde). El vínculo de Le Corbusier con Buenos Aires no fue solo a través de su ciclo de conferencias (auspiciado por la Asociación Amigos del Arte), sino también a través de su trabajo con Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy³, y Juan Kurchan en el desarrollo del *Plan de Buenos Aires*.

³ Jorge Ferrari Hardoy nació en Buenos Aires, Argentina, en 1914. Recibió su diploma de Arquitecto de la Universidad de Buenos Aires en 1939. Trabajó con Le Corbusier en su atelier de Paris en el *Plan Director para Buenos Aires* durante 1938 y, al volver a Buenos Aires, fue uno de los miembros más activos en CIAM Argentina y en la creación del Grupo Austral. Se lo conoce internacionalmente sobre todo por su sillón BKF, diseñado junto con Juan Kurchan y Antonio Bonet en 1939. Algunos de sus edificios de departamentos modernos, como el de O'Higgins 2319, y el edificio Los Eucaliptus en Virrey del Pino 2446 en el barrio de Belgrano han sido (y son aún) ampliamente publicados como ejemplos tempranos de arquitectura moderna en Buenos Aires. Ferrari Hardoy se mantuvo activo en Buenos Aires como diseñador, arquitecto, y urbanista hasta su fallecimiento en 1977. Su archivo (JFHA) fue donado por su familia a la Frances Loeb Library, Graduate School of Design, Harvard University (Cambridge, MA, EEUU) en 1995.



Fig. 1. Le Corbusier, Sketch Buenos Aires, 1929 [papel en dos azules y pastel amarillo]. Fuente: Fondation Le Corbusier, © F.L.C. 30304 | ADAGP, Paris | Artists Rights Society (ARS), New York 2021.

Tres imágenes de Buenos Aires incluidas en el Archivo Jorge Ferrari Hardoy sirven para extrapolar interpretaciones distintas acerca de la modernidad (Zalduendo, 2010). En cierta medida, sirven como plataformas desde donde expandir el marco de referencia, particularmente en relación con el desarrollo del *Plan de Buenos Aires*, al cual están todas relacionadas. La primera imagen es una serie de panoramas de Buenos Aires, imágenes estáticas que fueron publicadas en el diario *La Prensa* el 24 de mayo de 1936 con fotografía de Claudio Antelo (JFHA, H039). Las vistas se centran en el paisaje de la ciudad en pleno auge de la modernidad, entendida en el sentido de progreso material: los edificios, el puerto, el ferrocarril. Registran una realidad existente, y en cierto sentido son una traducción literal de lo que la ciudad es. La segunda imagen es el fotomontaje aéreo, utilizado por Ferrari Hardoy y Kurchan cuando diseñaron con Le Corbusier y Pierre Jeanneret el *Plan de Buenos Aires* en 1938. Esta imagen representa una visión idealizada, donde la ciudad se transforma en el campo de operación para procedimientos estratégicos, o de cirugía urbana, que ubicarían a Buenos Aires en el mundo

moderno. La visión es la de una realidad imaginada, que en cierto sentido es una traducción interpretativa de lo que la ciudad podría ser. La tercera imagen es el cortometraje *La Ciudad Frente al Río* de 1949. Esta filmación es el resultado de una campaña de propaganda para el Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA), el organismo municipal dirigido por Ferrari Hardoy en 1949. En cierto modo es un paso más allá de las imágenes mencionadas, literales o interpretativas, de la ciudad. Dentro de un marco documental, y con fotografías de lo que la ciudad es, y construcciones fotográficas lo que la ciudad podría ser el cortometraje es en realidad una colección de fotogramas que utilizan la idea de la ciudad y de la pampa para construir una nueva narrativa de modernidad. Aquí el concepto de “manzanas verticales” presentan la posible transformación de la ciudad. Con la solución de “levantar verticalmente las manzanas”, el guion argumenta que “el verde de la pampa que duerme bajo el cemento” devuelve la salud que el habitante de las ciudades necesita (JFHA, C088). Esta nueva narrativa es la que presenta a Buenos Aires como proyecto intrínsecamente moderno: está continuamente en transformación.

Con este entendimiento de modernidad (el reconocimiento de perspectivas alternativas y la ciudad moderna estando continuamente en transformación), ¿cómo hemos de interpretar el *Plan de Buenos Aires*, sobre todo al pensar la modernidad en relación con un marco más amplio, el de “intercambios transatlánticos”? Tres momentos clave en el desarrollo del *Plan de Buenos Aires*, también registrados en el Archivo Jorge Ferrari Hardoy, son esenciales para esta interpretación. Al escribir acerca de “intercambios transatlánticos” en el área de estudios culturales, el catedrático Aníbal Trigo indica que estos se caracterizan por desfases geográficos y culturales (Trigo, 2009). En nuestro caso, las ideas de modernidad y progreso se superponen a nociones de desarrollo y su relación con la economía capitalista. Los intercambios transatlánticos tienen que ver tanto con historias locales y continentales, como con migraciones comerciales y culturales entre regiones: en nuestro caso Europa y América; y donde tanto la geografía como la cultura tienen agencia en la construcción de esa historia. La modernidad como quehacer cultural desplaza entonces su centro de atención de un modo de pensar e imaginar un futuro continuo, a un modo de hacer e implementar el cambio en el presente, y por ende depende intrínsecamente (e inexorablemente) del capitalismo a escala global. En este sentido, al pensar el *Plan de Buenos Aires* en términos de un “intercambio transatlántico,” la historia es algo más compleja. El marco más amplio es entonces, extrapolando del análisis de Trigo sobre estudios transatlánticos, que los “[intercambios] transatlánticos son el resultado de un doble desplazamiento: un corrimiento geográfico [dada la obsolescencia de prácticas locales], y una ruptura epistemológica [dada por el nuevo régimen de acumulación global de capital]” (Trigo, 2009). En cuanto a desplazamiento cultural, el antropólogo Arnd Schneider ha escrito que: “América (continental, norte y sur) fue el plano

de proyección para ideologías Europeas, pero también estas ideologías fueron truncadas, en otras palabras, murieron en América (...) para algunos visitantes modernistas (por ejemplo, Le Corbusier) Argentina representaba una especie de América del Sur, cuyo destino estaba aún por definirse” (Schneider, 2018).

1929, Primer intercambio transatlántico

El “intercambio transatlántico” del *Plan de Buenos Aires* comienza con la visita de Le Corbusier a Buenos Aires en 1929. Geográficamente desplazado durante más de dos meses de Europa a América, su viaje y sus conferencias se transforman en una visión de síntesis para Buenos Aires. El 10 de diciembre de 1929, mientras está volviendo a París a bordo del Lutétia, escribe: “La Compañía Sud-Atlántica ha puesto amablemente a mi disposición un apartamento de lujo y de este modo puedo, lejos de los ruidos de las máquinas y en el lugar más tranquilo del buque comenzar la redacción de estas diez conferencias de Buenos Aires, que fueron improvisadas, habladas y dibujadas; los dibujos están aquí y los expondré a continuación [...] son ellos los que reconstituirán el sentido y el orden de mis conferencias” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 17). Durante su viaje a Buenos Aires, hay dos momentos que lo afectan profundamente, y los describe en detalle en *Precisiones*. El primero, es volando sobre Argentina con Antoine de Saint-Exupéry como su piloto. Es allí donde tiene la experiencia del mundo a una escala geográfica más amplia. La vista aérea, mirar al mundo desde arriba, lo desplaza tanto literalmente como metafóricamente. Escribe, “Este país de América esta dimensionado para el avión [...] todo es gigantesco y, de vez en cuando, puede verse un poblado, alguna ciudad [...] a 500 o a 1000 metros de altura, y a 180 o 200 kilómetros por hora, la vista desde un avión es tranquila... el espectáculo no es presuroso, sino lento, muy lento [...] desde el avión he visto unos paisajes que podrían calificarse de cósmicos” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 23). El segundo momento es cuando su buque es demorado en Montevideo, por lo cual la muy ansiada llegada a la ciudad de Buenos Aires se retrasa y sucede de noche después de catorce días en lo que llama “la soledad y el silencio del océano” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 224). Más allá de la mencionada descripción poética de esa línea de luz como el “simple encuentro de la Pampa y del océano,” Le Corbusier también escribe: “De repente, más allá de los primeros faroles iluminados, he visto Buenos Aires. El mar liso, llano, sin límite ni a derecha ni a izquierda, encima, vuestro cielo argentino tan lleno de estrellas [...] Nada más, salvo, en el centro de esta línea, el titilar tembloroso de luz eléctrica. ¡Esto es todo! [...] No hay nada en Buenos Aires. Pero ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 224-225). Este viajar, desplazándose sobre el agua y en medio del cielo, es lo que

informa las conferencias de Le Corbusier, y en particular su propuesta para Buenos Aires.⁴

Durante la novena de sus conferencias, el viernes 18 de octubre de 1929, Le Corbusier presenta su Plan Voisin de París y, de mayor importancia para su público en ese momento, el esquema de su visión para Buenos Aires. Después de decir que Buenos Aires era uno de los temas más bellos de su vida (Le Corbusier, 1930/1999, p. 224), continua con la descripción de su primer día después de su llegada. “Me he despertado al día siguiente en el corazón de la ciudad [...] He sufrido en vuestra ciudad como nadie [...] Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido [...] he recorrido, como un alucinado, durante semanas sus calles ‘sin esperanza’ [...] en el mismo instante de llegar al borde del abismo abierto, he visto la solución [...] Buenos Aires se me aparecía como el lugar del urbanismo de la época contemporánea [...] me impulsaba a hacer algo importante, algo magnifico, en vuestra ciudad inhumana y en vuestras calles sin esperanza” (Le Corbusier, 1930/1999, 224-226).

Comparando América del Norte y América del Sur, y con la referencia más amplia de escala topográfica y geográfica que volar en avión sobre Argentina le había proporcionado, Le Corbusier dibuja una sección genérica a través del continente (fig. 2) – las Montañas Rocosas en el norte y la Cordillera de los Andes en el sur como barrera hacia el Pacífico. Continúa la sección a través de las mesetas y llanuras del Norte, que se extienden hacia el Atlántico, y abren el continente hacia Europa. Dice entonces que, “Convergiendo sobre un punto que se ha fijado definitivamente, trazo las líneas por las cuales se exportan y se reciben productos en un intercambio perpetuo. Todo pasa por este lugar, centro de mando, sede de las administraciones, lugar que es una gran ciudad, Nueva York. Nueva York es la señal de energía, del valor. Nueva York está construida con rascacielos que dominan el mar [...] Paradoja patética” (Le Corbusier, 1930/1999, p.227). Luego presenta su propuesta para Buenos Aires: “Aquí, un poco más abajo, en el continente sur, todo me invita a trazar una red parecida de líneas convergentes [...] un lugar predestinado, a orillas del Río de La Plata. Es Buenos Aires, cuyo destino será, fatalmente, el mismo que el de Nueva York [...] Imaginen ustedes: nosotros, del viejo mundo, hemos atravesado el océano, y llegamos con nuestros barcos a la vista de la ciudad de los tiempos modernos” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 227). Inmediatamente Le Corbusier llama la atención a la existencia de la *barranca* entre el nivel de la ciudad y el nivel del

⁴ Las conferencias mismas fueron convocadas por la Asociación Amigos del Arte (para quien Le Corbusier presentó 5 de las 10 conferencias), además de presentar 4 conferencias en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, y una en la Asociación Amigos de la Ciudad. Las conferencias en Argentina comenzaron el 3 de octubre y finalizaron el 19 de octubre de 1929, desde donde Le Corbusier viajó luego hacia Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro, y finalmente partió de América del Sur el 10 de diciembre, llegando al Estuario de Girona el 21 de diciembre. Un viaje de 11 días en barco donde pone por escrito las conferencias de Argentina que publicaría luego en su libro *Precisiones...* El corolario brasileño del libro lo escribiría después de llegar a París, durante el mes de enero de 1930.

agua (fig. 3). Una diferencia de altura que la tecnología moderna puede resolver: “[...] con nuestro hormigón armado, vamos a llevar, a nivel, el suelo de la ciudad, *por encima del río*, hacia delante, sobre unos pilotes que tomaran sus cimientos en la arcilla compacta del fondo del estuario [...] Planto los rascacielos de la ciudad de negocios en alineamientos majestuosos sobre la plataforma de cemento armado. Cubren el 5% de la superficie. El 95% está reservado para la circulación... Toda la ciudad, hasta ahora enclaustrada dentro de sus calles opresivas, se abre sobre el mar [...] desde el borde de la plataforma, se verá la llegada de los barcos y de los aviones [...] ¡Qué valorización! ¡Qué negocio!” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 229-230). Es aquí donde Le Corbusier pone en evidencia que su visión está inexorablemente atada al capitalismo. La idea de valor económico como la razón y mecanismo de implementación.

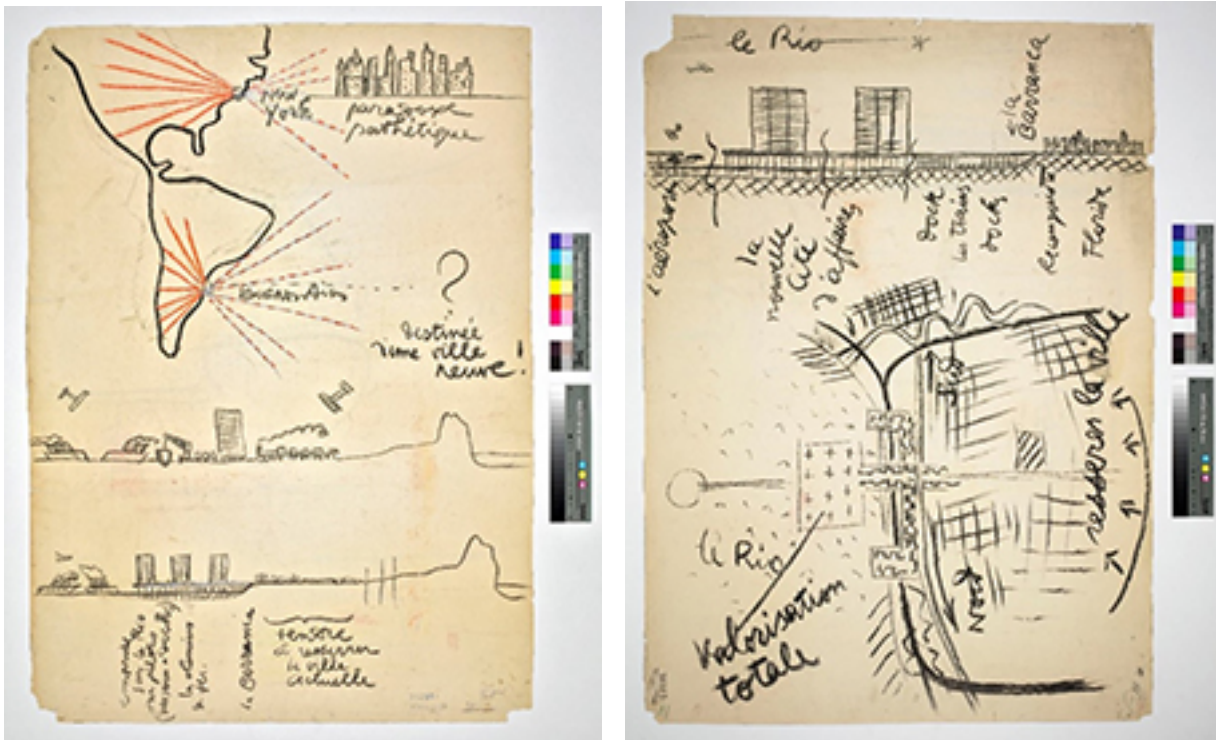


Fig. 2 – Fig. 3. Le Corbusier, New York - Buenos Aires | El Río - Valorización total, 1929. Fuente: Fondation Le Corbusier, © F.L.C. 30296B – 30303A | ADAGP, Paris | Artists Rights Society (ARS), New York 2021.

Le Corbusier se encuentra en una América que es a esta altura en un territorio fruto de la colonización española y que tiene, en Buenos Aires, un crecimiento exponencial en cuanto a su contexto económico, social, y cultural - cuando se lo compara con otras colonias españolas. Lo que estaba sucediendo en ese momento en Buenos Aires es lo que el cientista político James Mahoney identifica como una inversión entre colonialismo y modernidad (Mahoney, 2003). Mahoney argumenta que algunos países se beneficiaron más que otros en este proceso de inversión, dependiendo de su

condición de centralidad o periferia como territorio en relación con España, al surgir el debilitamiento de esta en cuanto al control colonial y monopolio comercial. La mayoría de los países que devienen del colonialismo, y sus posiciones relativas, son el resultado de un modelo y jerarquía de desarrollo predecible que es inversamente proporcional a esta condición territorial (Mahoney, 2003). Visto de este modo, según Mahoney, la inmigración masiva de la Argentina durante finales del siglo diecinueve y principios del siglo veinte son esencialmente una consecuencia, y no una causa, de su desarrollo (Mahoney, 2003). Le Corbusier llega entonces a una ciudad que miraba hacia el futuro, y que estaba creciendo económicamente, y él también tenía la intención de tomar ventaja de esas oportunidades de desarrollo.

1938, Segundo intercambio transatlántico

Hacia fines de 1937, el segundo “intercambio transatlántico” que termina por consolidar el plan de Buenos Aires de Le Corbusier se lleva a cabo en la dirección opuesta, de América hacia Europa. Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan literalmente golpean la puerta de Le Corbusier en París, y le dicen que quieren trabajar para él. Acababan de terminar su viaje de graduación por Europa y, como el padre de Ferrari Hardoy trabajaba en la Embajada Argentina en París, les era fácil prolongar su estadía sin pago. Le Corbusier vio entonces la oportunidad para continuar desarrollando la imagen que había vislumbrado para Buenos Aires a través de un plan urbano más exhaustivo. Juntos, Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy, y Juan Kurchan desarrollan en 1938 el *Plan de Buenos Aires*, una propuesta de cambio cultural en relación con el pensamiento acerca de la ciudad. La primera etapa consistiría en recolectar datos para basar su análisis, junto con algunas observaciones acerca del crecimiento de la ciudad, geografía, e historia. La segunda etapa consistiría en su propuesta, principalmente relacionada a la circulación y a lo que ellos llamaran una “transformación molecular de la calle” que, junto con once *éléments constitutifs* (una serie de centros concebidos como elementos estructurantes), permitirían la reorganización de la ciudad (Liernur, 2008).

En ese momento, Buenos Aires había tenido un crecimiento estimado de 2 a 2.5 millones de habitantes durante la década posterior al viaje de Le Corbusier en 1929. Esto se tradujo en niveles de densificación de la ciudad sin precedentes. Le Corbusier sintetizó este crecimiento descontrolado de la ciudad, e incremento de densidad, en un croquis mostrando su impacto en la manzana urbana colonial, y por ende la necesidad de reforma para un crecimiento urbano saludable (Le Corbusier et al., 1947). Como anécdota, curiosamente, el dibujo original de Le Corbusier fue modificado cuando fue publicado 10

años después, con un entendimiento distinto de como debiera interpretarse la densificación de la manzana colonial. Para el análisis utilizan el mapa histórico de Buenos Aires de 1713 por dos motivos: primero, porque se vincula a la estructura colonial de la ciudad resultante del proceso de ocupación del territorio americano como fuera establecido en el Consejo de Indias para sus virreinos, audiencias, y gobernaciones; y segundo, porque en el mismo se ubica un edificio de importancia (en este caso el fuerte) sobre la costa del Río de la Plata. La colonización del territorio americano estipulaba un modelo urbano de calles y manzanas, una plaza principal que tenía un número limitado de variantes posibles, una división dada de la manzana en lotes individuales, y algunas premisas respecto a la forma de la extensión de la grilla urbana (CEHOPU, 1989). Fue el mismo concepto que se aplicó en todas las colonias, con algunas variaciones de dimensión, dadas sobre todo por la topografía, que terminó ofreciendo el mayor elemento de diversidad en los trazados. De hecho, esencialmente Buenos Aires no se diferenciaba del resto de las 921 ciudades fundadas por el Imperio español a través del territorio americano, desde lo que hoy en día es Méjico hasta la Argentina (sin contar las adicionales 36 ciudades fundadas en lo que es hoy los Estados Unidos, desde el estado de Florida, pasando por Texas, y llegando a California) (CEHOPU, 1989). Este mapa, como fuera mencionado, también otorga un motivo geopolítico para la ubicación de un edificio representativo frente al agua que sirve como precedente para la visión que Le Corbusier había anunciado en sus conferencias de 1929. Fue primero la ubicación del fuerte durante el periodo colonial por motivos de defensa; después, la aduana por motivos comerciales vinculados al Imperio español; por último, la ubicación de la Plaza de Mayo y el Cabildo como sede del nuevo gobierno durante la Independencia Argentina. Ahora, una nueva promesa: la posibilidad de una ciudad moderna emergiendo en el río, para la consolidación de una conciencia moderna alimentada por la inversión de capital.

La parte más elaborada de la propuesta desarrollada en París, sin embargo, era con relación al sistema de circulación y una serie de *éléments constitutifs* (JFHA, F002). La propuesta, por cierto, resultaba de los principios de separación de funciones que habían sido establecidos por el CIAM: vivienda, trabajo, esparcimiento y circulación (Mumford, 2000). Si la solución al caos del crecimiento de ciudades era a través de su zonificación por funciones, la circulación organizaba y coordinaba el movimiento dentro de la misma. Se asociaba la planificación de la circulación en las ciudades con su crecimiento y funcionamiento natural, y la misma debía ofrecer niveles de jerarquía en cuanto a su capacidad con relación al número de habitantes y flujos de circulación. Por lo tanto, diseñan la circulación como grandes arterias direccionales más anchas que las existentes o elevadas. Una con dirección N-S (a lo largo de la Avenida 9 de Julio) conectando en cierta medida las estaciones Retiro y Constitución. La otra con dirección E-O (a lo largo de Avenida Rivadavia) conectando Plaza Once a Plaza de Mayo.

Junto con arterias radiales y una avenida de circunvalación, éstas eran los puntos de acceso rápido al centro de la ciudad, y el sistema principal de transporte que conectaba elementos representativos en la ciudad (estaciones de tren, plazas, edificios de gobierno). Reestructuran también la circulación dentro de la grilla colonial de la ciudad dirigiendo el tráfico por calles de doble mano que rodean 9 o 12 manzanas, y dejando de una mano las calles internas que respetaban la grilla colonial existente (Le Corbusier et al., 1947). Además, una serie de calles peatonales junto a los nuevos edificios en *rédents* (que eventualmente reemplazarían el tejido urbano existente) liberaba el suelo, dando lugar al nacimiento de la *ville verte* para que los porteños la pudieran disfrutar. Quizás uno de los puntos más desarrollados de la propuesta, dentro de este sistema de circulación, fue lo que ellos entendieron como una “transformación molecular” (Le Corbusier et al., 1947). Investigan una serie de modalidades de intervención en el tejido urbano, ya sea: ensanchando calles existentes y demoliendo los edificios a uno o ambos lados de esta; atravesando una calle por el centro de la manzana; o demoliendo una banda entera de manzanas. Este sistema de circulación sería el paso inicial para la reorganización de la ciudad, y permitiría la inserción de los *éléments constitutifs* (Le Corbusier et al., 1947).

El plan fue dibujado y finalizado por los jóvenes arquitectos, incluyendo el fotomontaje de 3 metros por 3 metros (fig. 4), basado en las fotos sacadas por la arquitecta argentina Itala Villa (con su Leica) de una foto aérea que ella había encontrado y determinado que era la más precisa y reciente que existía (JFHA, K053). Era indudablemente la pieza *par excellence* para seducir a aquellos que podían hacer que el plan rindiera sus frutos. A finales de 1938, Le Corbusier estaba ocupado presentando y promoviendo su plan a Miguel Cárcano, el Embajador Argentino en París, quien fuera invitado al atelier de Le Corbusier en Rue de Sèvres para discutir el plan (JFHA, H002). Habiéndose completado el trabajo del Plan de Buenos Aires, Ferrari Hardoy y Kurchan regresan a Buenos Aires. Una vez en Argentina, Ferrari Hardoy y Kurchan (junto con Antonio Bonet, a quien habían conocido en el atelier de Le Corbusier), serían de los miembros más activos en la creación de CIAM Argentina y el Grupo Austral, grupos que tendrían un rol decisivo como los foros más radicales para la discusión de la arquitectura moderna en la Argentina. Mientras tanto, Le Corbusier retoma su correspondencia con aquellos que había conocido en Buenos Aires una década antes: el arquitecto Francisco Bullrich, el artista Alfredo González Garaño, y Victoria Ocampo (JFHA, F054), la editora de *Sur*, una revista literaria y cultural con carácter progresista y de reputación internacional. Manteniendo la mirada en su objetivo, Le Corbusier insiste en sus cartas que alguien invirtiera en el plan, o que al menos buscaran apoyo en un grupo de argentinos de negocios que pudieran empujar hacia adelante la construcción de la Cité des Affaires. Durante la década siguiente, Le Corbusier vería uno de los “temas más bellos de su vida”

(Le Corbusier, 1930/1999, p. 200), y su relación con los jóvenes arquitectos argentinos, terminarse abruptamente.



Fig. 4. Fotografía de Jorge Ferrari Hardoy con el fotomontaje del Plan de Buenos Aires detrás. Fuente: JFHA, Jorge Ferrari Hardoy Archive, G003, Frances Loeb Library, Harvard University Graduate School of Design.

1947, Tercer intercambio transatlántico

Durante 1940, Le Corbusier termina el texto del plan, que consistiría en 54 páginas manuscritas. Con temor a que fuera destruido durante la Guerra, en 1941 Le Corbusier lo envía (junto con su versión tipografiada, el fotomontaje, y los dibujos que acompañarían el plan) a Buenos Aires.⁵ Otro buen motivo es que Ferrari Hardoy y Kurchan habían establecido contacto y estaban en negociación con la Editorial Guillermo Kraft en Buenos Aires para publicar el *Plan de Buenos Aires* en el formato de un libro (JFHA, F071). El manuscrito, y su versión tipográfica, incluirían el mencionado análisis, los detalles del sistema de circulación y de los *éléments constitutifs*. Le Corbusier, en paralelo a su interés

⁵ Estos materiales son parte del Archivo Jorge Ferrari Hardoy, Graduate School of Design, Harvard University.

en la publicación, vuelve a iniciar otra vuelta de cartas interminables con sus influyentes amigos en Buenos Aires, insistiendo en la necesidad de construir la Cité des Affaires. En una carta escrita el 6 de diciembre 1941, le escribe a Ferrari Hardoy preguntándose por qué no recibe respuesta de González Garaño y Victoria Ocampo (JFHA, E006). Esto no debiera sorprender dada la breve asociación de Le Corbusier con el régimen de Vichy durante la ocupación nazi y la política colaboracionista instaurada por Philippe Pétain. Era de público conocimiento que Victoria Ocampo apoyaba a los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial. Llegado el año 1942, los jóvenes arquitectos estaban además en conversación con la Editorial Poseidón y es para esta editorial que preparan una maqueta completa del libro, basada en el texto y las ilustraciones de Le Corbusier en una carpeta con anillos con un total de 45 páginas (JFHA, F004). Muy al estilo de cortar y pegar utilizan el texto en francés, vuelven a dibujar las ilustraciones para adaptarlas al nuevo formato, y logran poner en conjunto una presentación convincente del plan para publicación (fig. 5). Sin embargo, la Editorial Poseidón abandona el emprendimiento debido a la guerra, y sería únicamente después de la guerra, en 1946, que los jóvenes arquitectos cancelan el contrato con Poseidón (JFHA, F071). André Bloc, el fundador y editor de *L'Architecture d'Aujourd'hui*, estaba interesado en publicar, en español, una edición especial de la revista del *Plan de Buenos Aires*. Le Corbusier, curiosamente, se opone a esta idea porque prefería que fuera publicado como libro y no en una revista (JFHA, F075). Sin embargo, André Bloc, toma lo preparado para la Editorial Poseidón, y lo publica en 1947, con Guillermo Kraft actuando de editor, como *Plan Director para Buenos Aires*.



Fig. 5. Maqueta para publicación del Plan de Buenos Aires preparada para la Editorial Poseidón, 1942. Fuente: JFHA, Jorge Ferrari Hardoy Archive, F004, Frances Loeb Library, Harvard University Graduate School of Design.

La publicación de André Bloc (acreditada a Le Corbusier y Pierre Jeanneret como autores, con Jorge

Ferrari Hardoy y Juan Kurchan como colaboradores) mantiene la misma estructura de la propuesta previa del libro para la Editorial Poseidón y donde, tanto la circulación como cada uno de los 11 *éléments constitutifs* que tanto caracterizaban el plan están explicados en detalle. Debe notarse que se incluyen muchos de los bocetos del plan que nunca habían sido publicados con anterioridad. En síntesis, el plan inserta 11 centros o distritos que se conectan a través del mencionado sistema jerárquico de circulación con el propósito de reorganizar la ciudad. Los nombres de estos claramente indicaban la función asignada para cada uno.⁶ Desarrollan un programa arquitectónico y propuesta de diseño para cada centro, indicando sitios específicos dentro de lo que era el distrito de la capital para su localización como lo muestra el fotomontaje de 1938. Algunos de los centros consolidaban áreas existentes con el mismo uso, o similar, y tomaban en consideración las condiciones existentes. Diseñan el Centro de Gobierno de manera de incluir el Congreso, con el anexo de un Centro Panamericano (JFHA, F025). A pesar de que varios de estos centros ocupaban varias manzanas de la grilla existente y, a pesar de la creencia popular, no todos arrancaban de una *tabula rasa*. El Centro de Entretenimientos estaba concentrado a lo largo de la Calle Corrientes, y mantenía su aspecto de calle corredor, reconociendo que el distrito ya estaba establecido históricamente como la calle de los cafés y teatros en Buenos Aires (JFHA, F033). Diseñaron la Cité des Affaires, o Centro de Negocios, como una plataforma que se extendía, más allá de la costa, sobre el río (JFHA, F041). Este es el *elemento constitutivo* que más se asemejaba a la visión de Le Corbusier de 1929. Le Corbusier estaba convencido que esta era la movida principal para que Buenos Aires se transformara en una de las “más bellas ciudades del mundo” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 237). Cabe recordar cómo Le Corbusier describía esta plataforma, donde imagina un suelo donde plantar sus rascacielos, y el valor monetario que esta estrategia supuestamente podía lograr.

La totalidad del plan, previamente desarrollado en París, está entonces publicado en español y en formato de revista por *L'Architecture d'Aujourd'hui*, en vez de formato libro por la Editorial Poseidón. Incluye la misma introducción de Le Corbusier (el texto firmado en París el 1 de febrero de 1940), donde se refiere al haber partido de Buenos Aires en 1929 seguro de que esta “ciudad sin esperanza” tenía las condiciones necesarias para su transformación. Que trabajó junto a los arquitectos argentinos Ferrari Hardoy y Kurchan en París desarrollando el plan durante los años 1937-1938. Añadía además que el plan se basaba en una “documentación rigurosa” (la foto aérea que aterrizó en su atelier gracias al trabajo de Itala Villa), y que lo había presentado a las “autoridades” (el embajador argentino en París). Agrega que su publicación como *Plan de Buenos Aires, 1940* era el

⁶ Centro de Gobierno, Centro Municipal, Centro Panamericano, Centro de Asociaciones [Sindicatos], Centro Universitario, Centro de Hoteles y Embajadas, Centro de Diversiones [Entretenimiento], Centro de Esparcimiento, Centro Financiero, Centro de Viviendas [Barrio de Habitación], y Centro de Negocios (Cité des Affaires).

resultado de su propio trabajo adicional (el texto manuscrito) para darle coherencia antes de presentarlo a la opinión pública (Le Corbusier et al., 1947). Ferrari Hardoy y Kurchan agregan su propia nota a esta introducción, firmándola 7 años después (1 de abril, 1947) indicando que a pesar de casi una década después de la elaboración original del plan, muchas de sus propuestas se mantenían válidas, y que como no había detalles específicos, el plan se mantenía flexible y vigente para su posible implementación (Le Corbusier et al., 1947). Existe correspondencia con Le Corbusier en el archivo de Jorge Ferrari Hardoy pidiendo permiso para publicar el plan con Andre Bloc, pero este permiso nunca se materializa. La publicación revela la totalidad del plan a una escala nunca presentada públicamente con anterioridad. Le Corbusier estaba furioso. Por ende, el *Plan de Buenos Aires* abruptamente se termina.

Conclusión

Volviendo al croquis original de 1929 (fig. 1), así es como Le Corbusier lo describe a bordo del Lutétia: “He preparado esta gran hoja de papel azul, oscura en su parte superior, ligeramente más clara debajo. Me imagino estar en la proa del vapor con todos los pasajeros, también con todos esos emigrantes a punto de llegar a la tierra prometida. Con un trazo de pastel de color amarillo, trazo la línea infinita de las luces que ya he visto. Con este mismo pastel amarillo, dibujo los cinco rascacielos de doscientos metros de altura, alineados en un frente impresionante, rebosando luz. Una vibración amarilla a su alrededor. [...] Me imagino la gran esplanada sobre el río, con sus restaurantes, sus cafés, todos los lugares de reposo donde uno ha reconquistado el derecho a ver el cielo y ver el mar... [...] La costa, llana e impenetrable de la Argentina llevaría el signo del espíritu creador: una gran ciudad del mundo” (Le Corbusier, 1930/1999, p. 206). Varios historiadores han escrito acerca del *Plan de Buenos Aires* en general (y la Cité des Affaires en particular), como un malentendido (dados los desfasajes de flujos de ideas, personajes, y comunicaciones).⁷ Yo iría más allá: lo podemos caracterizar como un “malentendido estructural.” El historiador Mariano Plotkin define un malentendido estructural como “las diferencias que se producen en espacios culturales diversos entre las respectivas discusiones [sociales] y, en particular, entre los supuestos irreducibles entre lo que se considera ser [socialmente] probable, y a los que todos los que participan se refieren para poder establecer sus discrepancias y diferencias” (Plotkin, 2014). Este es el malentendido estructural del

⁷ Jorge Francisco Liernur en *La Red Austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina*; Alejandro Lapunzina, en *Chronicle of a misunderstanding: Le Corbusier's work in the Americas*; y Fernando Pérez-Oyarzún en *Le Corbusier in South America: Reinventing the South American City*, entre otros.

Plan de Buenos Aires: es un “intercambio transatlántico”, y como tal tiene una historia de desplazamientos (o desfasajes) geográficos y culturales, flujos con conflictos de intereses, información, y comunicación, como así también la falta de alineación entre visión y dependencia con la economía del capitalismo para su implementación. Sin embargo, sorpresivamente, es un malentendido estructural que también puede pensarse entre dos paréntesis materializados por el mismo croquis original de Buenos Aires, que fuera magníficamente captado por Le Corbusier. Por un lado, representa la visión del *Plan de Buenos Aires* (la habilidad de pensar su futuro con imaginación); por el otro, representa también el fragmento del *Plan de Buenos Aires* (una versión aislada e incompleta que aún persiste). Sin embargo, lo que aún perdura en la memoria colectiva, es una visión que no es más que un fragmento.

Bibliografía

Bacon, Mardges (2001). *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid*. MIT Press, Cambridge.

CEHOPU (1989) [Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo]. *La Ciudad Hispanoamericana: El Sueño de un Orden*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

JFHA, Jorge Ferrari Hardoy Archive [Archivo Jorge Ferrari Hardoy], Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA.

Le Corbusier (1930/1999). *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. G. Crès, Paris. Traducción: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo, con un prólogo americano un corolario brasileño seguido de una temperatura parisiense y de una atmosfera moscovita*. Ediciones Apóstrofe, Barcelona.

Le Corbusier [con Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan] (1947). Plan Director para Buenos Aires. *La Arquitectura de Hoy*, ed. Buenos Aires.

Liernur, Jorge Francisco (2008). *La Red Austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Colección Las ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina.

Mahoney, James (2003). Long-Run Development and the Legacy of Spanish Colonialism. *Spanish America, AJS*. vol. 109 (1), p. 50–106.

Mumford, Eric (2000). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. MIT Press, Cambridge, MA.

Plotkin, Mariano (2014) US Foundations, Cultural Imperialism and Transnational Misunderstandings: The Case of the Marginality Project. *Journal of Latin American Studies*, vol. 47 (01), 65-92.

Schneider, Arnd (2018). Marx Dies in America: Argentina, Europe and the US between Transit and Abandon. *Third Text*, vol.32 (5-6), p. 759-767

Trigo, Anibal (2009). *Global Realignments and the Geopolitics of Transatlantic Studies: An Inquiry*. Title VI, 50th Anniversary Conference, Marzo 2009, Washington DC.

Zalduendo, Inés María. (2010). *Buenos Aires: La Ciudad Frente al Río*. Society of Architectural

Historians Conference; Abril 2010, Chicago. [<http://nrs.harvard.edu/urn-3:HUL.InstRepos:13442986>]
(texto en inglés)

Plan de Buenos Aires: Vision and Fragment¹

Introduction

Le Corbusier arrived to Buenos Aires in 1929 at night, by steamboat. He describes Buenos Aires as "that phenomenal line of light beginning at the infinite right and escaping to the infinite left at the level of the water [...] the simple meeting of the pampa and the ocean in one line" (Le Corbusier, 1930/1991, p. 221). This description of Buenos Aires (and its subsequent sketch) (Fig.1), encapsulate Le Corbusier's twenty-year affair with Buenos Aires, that we can characterize as a "transatlantic exchange." His next was with New York in 1934, six years after his trip to Buenos Aires. Both trips were tours organized around a series of lectures to explain (and promote) his ideas related to the modern city. Continental America received him with both anticipation and exasperation, particularly when he described Buenos Aires as "a city with streets of no hope" (Le Corbusier, 1930/1991, p. 200), and New York as "a city of skyscrapers that are too small (Bacon, 2001, p. 39). Both lecture tours ended in publications: the ten Buenos Aires lectures published in *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme* in 1930, and the New York lectures in *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides* in 1937. Their context and impact are thoroughly covered in *La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina* by Pancho Liernur; and in *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid* by Mardges Bacon. Despite his role as the visionary of the modern city, neither of his tours ended in actual urban planning commissions in America, neither in the South (which he visited first) nor in the North (which he visited later). Le Corbusier's association with Buenos Aires is not only through his lecture tour (that was sponsored by the Asociación Amigos del Arte), but also through his work with Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy² and Juan Kurchan in the development of the *Plan de Buenos Aires*.

¹ Text of the presentation submitted on September 6, 2020 for the lecture series "ROUNDTRIP: From the Seine to the Rio de La Plata and vice-versa. Le Corbusier and the members of the Argentinean Modern Movement", organized by Federica Ciarcià. Available online at: <https://www.youtube.com/watch?v=bwRiq0tfyZ8>.

² Jorge Ferrari Hardoy was born in Buenos Aires, Argentina, in 1914. He received his degree in architecture from the Universidad de Buenos Aires in 1939. He worked in Le Corbusier's atelier in Paris on the *Plan Director para Buenos Aires* during 1938, and upon his return to Buenos Aires he became an active participant in the creation of CIAM Argentina and Grupo Austral. He is probably best known internationally for his sillón BKF (also known as the BKF chair) that was designed together with Juan Kurchan and Antonio Bonet in 1939. Some of his modern apartment buildings such as O'Higgins 2319, and the Los Eucalyptus building in Virrey del Pino 2446 in the neighborhood of Belgrano, were (and still are) widely published to this day as early icons of modern architecture in Buenos Aires. Ferrari Hardoy remained active in Buenos Aires as a designer, architect, and urban planner until his death in 1977. His archive was donated by his family to the Frances Loeb Library, Graduate School of Design, Harvard University (Cambridge, MA, USA) in 1995.

Three specific images of Buenos Aires held in the Jorge Ferrari Hardoy Archive are useful to extrapolate different interpretations of modernity (Zalduendo, 2010). They will serve as a springboard of sorts, for broadening the frame of reference, particularly when looking into the development of the *Plan de Buenos Aires*, to which they are all related. The first image is a series of static panoramas, published in the centerfold of the newspaper *La Prensa* on May 24, 1936 with photography by Claudio Antelo (JFHA, H039). The different views emphasize landscapes that show the city embracing modernity, understood in the sense of material progress: the buildings, the port, the railroad. They document an existing reality, and in a sense are a literal translation of what the city is. The second is the aerial view photomontage, used by Ferrari Hardoy and Kurchan when designing with Le Corbusier and Pierre Jeanneret the *Plan de Buenos Aires* in 1938. It represents an idealized view, where the city becomes the operating ground for strategic surgical planning procedures that would fully launch Buenos Aires into the modern world. It envisions an imagined reality, and in a sense, it is an interpretive translation of what the city could become. The third is the 1949 film *La Ciudad Frente al Río*. It was the product of an advertising campaign for the Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA), a municipal government agency chaired by Ferrari Hardoy in 1949. The film is to some degree a step beyond the mentioned literal and interpretive views of the city. Within a documentary format, and with photography of what the city is and photographic constructions of what it could become, the film is in fact a collection of stills that use the idea of the city and of the pampa to construct a new narrative of modernity. Here the notion of “vertical blocks” presents the city’s transformation. With this “vertical re-positioning of city blocks”, the script argues that “the green of the pampa that sleeps under the cement” is unleashed (JFHA, C089). This new narrative is one where Buenos Aires is a thoroughly modern project: it is continuously in the making.

With this understanding of modernity (the recognition of alternative perspectives and the modern city as continuously in the making) how are we to interpret the *Plan de Buenos Aires* when thinking of modernity in terms of the broader framework of “transatlantic exchanges”? Three key moments in the development of the *Plan de Buenos Aires*, also documented in the Jorge Ferrari Hardoy Archive, are essential to this interpretation. When writing about “transatlantic exchanges” in the realm of cultural studies, scholar Anibal Trigo indicates that they are characterized by geographic and cultural shifts (Trigo, 2009). In our case, ideas of modernity and progress come into play with the notion of development, and its relationship to the economics of capitalism. Transatlantic exchanges have to do as much with local and continental histories, as they do with commercial and cultural migrations between regions: in our case Europe and America; and where both geography and culture have agency in the making of that history. Modernity as a cultural endeavor then shifts its emphasis from a way of thinking and envisioning a continuous future, to a way of doing and implementing change in the present

and is therefore intrinsically (and inexorably) dependent on global capitalism. In this sense, when thinking of the *Plan de Buenos Aires* in terms of a “transatlantic exchange,” the history is rather more complex. The broader view is that, extrapolating from Trigo’s analysis of transatlantic studies, “transatlantic [exchanges] are the result of a double displacement: a geographic shift [given by the obsolescence of localized practices], and an epistemic rupture [given by the global status of capitalist accumulation]” (Trigo, 2009). In terms of a cultural shift, social anthropologist Arnd Schneider has written that: “America (and the Americas at large) was the projection plane for European ideologies, but also that these ideologies became short-circuited, in other words, they ‘ended’ in America (...) for some visiting modernists (for instance, Le Corbusier) Argentina represented a kind of America of the South, whose destiny had yet to be defined” (Schneider, 2018).

1929, First Transatlantic Exchange

The “transatlantic exchange” of the *Plan de Buenos Aires* begins with Le Corbusier’s visit to Buenos Aires in 1929. Geographically displaced from Europe to America for over two months, his travel and lectures combine into a synthetic vision for Buenos Aires. On December 10, 1929, he was returning to Paris aboard the *Lutétia*, where he writes: “The South American Company has kindly offered me a luxury apartment and I can therefore, far from the noise of the engine and at the quietest point of the ship, undertake the writing down of the ten lectures of Buenos Aires that were improvised, spoken and drawn; the drawings are here and I shall unroll them [...] they will restore the meaning and the sequence of my lectures” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 1). During his trip to Buenos Aires, two moments deeply affect him, and he describes them in detail in *Précisions*. One, is when flying over Argentina by plane with Antoine de Saint-Exupery as his pilot. Here he experiences the world in a larger geographic dimension. The view from above displaces him both literally and metaphorically. He writes “This American country is dimensioned for the plane. Everything is gigantic and from time to time a town, a city [...] at 500 to 1000 meters of altitude and at 180 to 200 kilometers an hour, the view from a plane is not rushed but slow [...] from the plane I saw sights that one may call cosmic” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 3). The other, is when his steamboat is delayed in Montevideo, and he therefore arrives to the much-awaited city of Buenos Aires at night after fourteen days in what he calls the “loneliness and silence of the ocean” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 201). Beyond the mentioned poetic description of “the simple meeting of the pampa and the ocean in one line,” he also writes: “All of a sudden, beyond the first beacon lights, I saw Buenos Aires. The smooth sea, flat, unlimited to left or right, above your Argentine sky so full of stars [...] Nothing else, except in the center of the lights the trembling glimmer of electricity. That is all! (...) There is nothing in Buenos Aires. But what a strong

and majestic line” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 201). It was this traveling over water and in the sky that informed Le Corbusier’s lectures, and in particular his proposal for Buenos Aires.³

In his ninth lecture, on Friday, October 18, 1929 he presents his Plan Voisin for Paris and, most importantly for his audience, he outlines his vision for Buenos Aires. After saying that Buenos Aires was one of the most beautiful subjects of his life (Le Corbusier, 1930/1991, p. 200), he continues to describe the first day after his arrival. “I awoke in the heart of the city [...] I suffered in your town as never before [...] Buenos Aires is one of the most inhuman cities I have known [...] for weeks I walked its streets without hope like a madman [...] At a moment of my stay when that gigantic city, one of the most inhuman imaginable, had crushed me enough, I reacted and imagined something like a remedy [...] Buenos Aires appeared to me to be *the* site for contemporary city planning [...] I felt a real call to action in your inhuman city and your streets without hope.” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 201).

Comparing North and South America, and with the extended topographical and geographic scale that flying over Argentina had given him he draws a generic section through the continent (fig. 2) –the high Rocky Mountains in the north, and the Andes in the south as a barrier to the Pacific. He continues the section through the North American plateaus and plains that extend towards the Atlantic and open the continent to Europe. He then says that “Converging on a point that has been definitively chosen, I trace the lines along which products are shipped and received in a perpetual exchange. Everything happens in this place, center of command, the site of a great modern city, New York, built of skyscrapers dominating the sea [...] Pitiful paradox” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 203). Then he makes his pitch to Buenos Aires: “Here, further down on the southern continent, everything invited me to draw a similar network of convergent lines [...] a site is predestined, on the shore of the Rio de la Plata. It is Buenos Aires, whose destiny will inevitably be that of New York [...] Imagine: we of the old world, we have crossed the ocean, and we arrive in our boats in sight of the city of the modern times” (Le Corbusier, 1930/1991, p. 203-205). He immediately draws attention to the fact that there is the *barranca*, a steep slope, between the ground of the city and the level of the water (fig. 3). A difference in level that modern technology can solve: “[...] with reinforced concrete, we are going to bring the ground of the city above the Río, far forward on piles founded in the compact clay of the estuary [...] I plant the skyscrapers of a business district in majestic alignments on a reinforced

³ The lectures themselves were sponsored mainly by the Asociación Amigos del Arte (for whom he delivered 5 of the 10 lectures), although he also delivered 4 lectures at the Facultad de Ciencias Exactas of the Universidad de Buenos Aires, and one at the Asociación Amigos de la Ciudad. The lectures in Argentina began on October 3 and ended on October 19, from where he later ventured onto Montevideo, Sao Paulo, and Rio de Janeiro, finally leaving South America on December 10 and arriving to the Estuary of Gironde on December 21. An eleven-day trip where he writes down the Argentine lectures that were to become his book *Précisions...* The Brazilian corollary of the book is written after he arrives to Paris during January 1930.

concrete platform. They cover 5% of its surface; the 95% remaining are reserved for circulation... The whole city, until now cloistered in its depressing streets, opens onto the sea [...] from the edge of the platform the planes and steamers will be seen arriving. What valorization! What a deal!" (Le Corbusier, 1930/1991, p. 206). This is where Le Corbusier reveals that his vision is inexorably tied to capitalism. The idea of economic value as the reason and mechanism for implementation.

Le Corbusier finds himself in an America that is by now a former colonial territory that has, in Buenos Aires, an exponential flourishing in terms of economic, social, and cultural context when compared to other former colonies of the Spanish Empire. What was happening in Buenos Aires at the time is what political scientist James Mahoney identifies as a reversal between colonialism and modernity (Mahoney, 2003). He argues that some countries fared much better in this process of reversal given the centrality or periphery of a territory in relation to Spain and its weakening of colonial control and monopoly over trade. Most of the countries emerging out of colonialism, and their relative positions, would follow this predictable development pattern and hierarchy (Mahoney, 2003). Under this lens the massive immigration in the late 19th and early 20th centuries to Argentina is, according to Mahoney, primarily a consequence and not a cause of development (Mahoney, 2003) Le Corbusier therefore arrives at a city that was forward looking and economically thriving, and he too was intent on taking advantage of those development opportunities.

1938, Second Transatlantic Exchange

Towards the end of 1937, the second "transatlantic exchange" that consolidates Le Corbusier's plan for Buenos Aires takes place in the other direction, from America to Europe. Jorge Ferrari Hardoy and Juan Kurchan literally knock at Le Corbusier's door in Paris and tell him they want to work for him. They had just finished their graduating's class trip to Europe, and Ferrari Hardoy's father worked at the Argentine Embassy in Paris, making it easy for them to prolong their stay without pay. Le Corbusier saw an opportunity to develop further the image he had envisioned for Buenos Aires through a comprehensive plan. Together, Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy, and Juan Kurchan develop in 1938 the *Plan de Buenos Aires*, a cultural shift in terms of how to think about the city. The first phase consisted in gathering data to base their analysis, together with some observations in relation to city growth, geography and history. The second phase consisted in their proposal, mainly related to circulation and to what they called a *molecular transformation* of the street that, together with eleven *éléments constitutifs* (a series of centers conceived as structural elements), would enable the reorganization of the city (Liernur, 2008).

At the time, Buenos Aires had an estimated growth of 2 to 2.5 million inhabitants in the decade since Le Corbusier's 1929 trip. This translated in unprecedented levels of densification in the city. Le Corbusier synthesized this uncontrolled city growth and increase in density in a sketch showing its impact on the colonial urban block, and therefore the need of reform for a healthy urban development (Le Corbusier et al., 1947). Curiously, this original drawing by Le Corbusier was modified when published ten years later, with a different understanding of how the densification of the colonial block was to be interpreted. They use the historical map of Buenos Aires dated 1713 for two reasons: one, it ties to the colonial structure of the city that follows the mandated process of the Consejo de Indias for occupying the American territory throughout its virreinos, audiencias, and gobernaciones; and second, it locates a significant building (in this case the fort) on the waterfront. Colonization of the American territory followed an urban model consisting of streets and blocks, a main plaza that could have a limited number of variants, a given division of lots within blocks, and some guidelines for the extension of a given grid (CEHOPU, 1989). It was the same concept everywhere, with variations in dimensions given by topography, which was the element that gave it its most significant element of diversity. In fact, Buenos Aires was essentially no different than the rest of the 921 cities founded throughout the American territory by the Spanish Empire from what is now Mexico to Argentina (without counting the additional 36 cities founded in the United States, from Florida all the way through Texas to California) (CEHOPU, 1989). The map also provides a geographic reason that works as a precedent for the location of a representative building on the waterfront, as Le Corbusier had presaged in his 1929 lectures. It was first the location of the fort during the colonial period for defense purposes. Then the customs buildings for commercial purposes related to the Spanish Empire. Followed by Plaza de Mayo and the Cabildo during Argentina's Independence as the seat of the new government. Now, a new promise: the potential of a modern city emerging from the water, for the consolidation of a modern consciousness fueled by capital investments.

The more substantive part of the proposal developed in Paris, was in relation to the circulation system and a series of *éléments constitutifs* (JFHA, F002). The proposal followed very much the CIAM principles of separation of city functions: dwelling, work, leisure and circulation (Mumford, 2000). If the solution to the chaos of city growth was in its zoning by functions, the circulation would organize and coordinate movement within the city. Planning the circulation within cities was associated to its natural functioning and growth and had to be hierarchical in relation to the number of inhabitants it served. As such, they design the circulation as large directional arteries that were either widened or elevated. One ran N-S (along Avenida 9 de Julio) connecting the two main train stations, Retiro and Constitución. The

other E-W (along Avenida Rivadavia) connecting Plaza Once to Plaza de Mayo. Together with additional radiating arteries and a beltway, they were the fast points of entry into the city, and main transportation system connecting representative elements within the city (train stations, plazas, government buildings). Then they re-structure the circulation within the city's colonial grid by redirecting traffic through a grid of two-way streets surrounding 9 to 12 blocks, leaving within one-way streets following the existing colonial grid (Le Corbusier et al., 1947). Furthermore, a series of pedestrian streets together with the new *rédents* buildings (that would eventually replace the existing urban fabric) liberated the ground, and made place for a *ville verte* to emerge for porteños to enjoy. Probably one of the points most developed is in fact, within this circulation system, what they understood as a necessary "molecular transformation" (Le Corbusier et al., 1947) of the city. They explored a diversity of ways of intervening in the urban fabric, either by widening existing streets and demolishing building on one or both sides; or by traversing through the middle of a block and demolishing a whole row of blocks. This circulation pattern would mark the initial steps towards that reorganization of the city and would allow for the insertion of the *éléments constitutifs* (Le Corbusier et al., 1947).

The plan was drawn and finalized by the young architects, including the 9 ft. x 9 ft. (fig. 4) photomontage that was based on photographs done by architect Itala Villa (with her Leica) of an aerial photograph she had identified in Buenos Aires as the most recent and accurate (JFHA, K053). It was undoubtedly the *pièce par excellence* to entice those that could bring the plan to fruition. By the end of 1938, Le Corbusier was busy presenting and promoting the plan to Miguel Cárcano, the Argentine Ambassador to France, invited to Le Corbusier's atelier in Rue de Sèvres to discuss the plan (JFHA, H002). Having completed the plan, Ferrari Hardoy and Kurchan return to Buenos Aires. Back in Argentina, they, together with Antonio Bonet whom they had met in Le Corbusier's atelier, were among the most active participants in the creation of CIAM Argentina and the Grupo Austral, which had decisive roles as the most radical forums for the discussion of modern architecture in Argentina. In the meantime, Le Corbusier rekindles his correspondence with those he had met in Buenos Aires a decade earlier: architect Francisco Bullrich, artist Alfredo González Garaño, and Victoria Ocampo (JFHA, F054), the founder and editor of *Sur*, a progressive literary and cultural journal of international reputation. Keeping his eye on the prize, Le Corbusier insisted in his letters that someone fund the plan, or at least that they gather support from Argentine businesspeople to move forward with building the Cité des Affaires. During the following decade, Le Corbusier would see what he referred to as "the most beautiful subject of my life" (Le Corbusier, 1930/1991, p. 200). completely sour and his relationship with the young Argentine architects abruptly come to an end.

1947, Third Transatlantic Exchange

During 1940, Le Corbusier finishes his 54-page manuscript. In 1941, he sends the manuscript, its typescript version, the photomontage, and the drawings to Buenos Aires in fear of them being destroyed during the war.⁴ Another good reason was that Ferrari Hardoy and Kurchan were in negotiations with Editorial Guillermo Kraft in Buenos Aires to publish the *Plan de Buenos Aires* in book format (JFHA, F071). The manuscript and typescript include the mentioned analysis, the details of the circulation system, and of the series of *éléments constitutifs*. Le Corbusier, in parallel to the interest in the publication, initiates a new round of endless correspondence with his influential friends in Buenos Aires insisting on the need to build the Cité des Affaires. In a letter dated December 6, 1941, he writes to Ferrari Hardoy that he wonders why he is getting no response from González Garaño and Victoria Ocampo (JFHA, E006). This should come as no surprise given Le Corbusier's brief association with the Vichy government during the occupation of France and Philippe Pétain's collaborationist government. That Victoria Ocampo supported the Allied Forces during World War II was public knowledge. By 1942, the young architects were additionally in conversation with Editorial Poseidon, and it is for this publisher that they prepare a complete maquette of the book, based on Le Corbusier's text and illustrations in a 45-page ring binder (JFHA, F004). Very much in a cut and paste fashion they use the French text, re-draw the illustrations to fit the new format, and put together a convincing presentation of the plan for publication (fig. 5). However, Editorial Poseidon backs off during the war, and it will only be after the war, in 1946, when the young architects cancel the contract with Poseidon (JFHA, F070). André Bloc, director and founder of *L'Architecture d'Aujourd'hui*, was interested in publishing, in a Spanish version of the journal, a special edition of the *Plan de Buenos Aires*. Le Corbusier is rather surprisingly against this, mainly because he insisted on a book format and not a journal (JFHA, F075). Nevertheless, André Bloc, surely enough takes what they had prepared for Editorial Poseidon, and publishes it in April 1947, with Guillermo Kraft as editor, as *Plan Director para Buenos Aires* (Le Corbusier et al., 1947).

The André Bloc publication (which is credited to Le Corbusier and Pierre Jeanneret, with Jorge Ferrari Hardoy and Juan Kurchan as collaborators) maintains the same structure of the previous book proposal for Editorial Poseidon and where, both the circulation structure is explained in detail, as are each of the 11 *éléments constitutifs* that so characterized the plan. Of note is that many of the previously unpublished sketches for the plan are also included. In synthesis, they inserted eleven centers or districts connected through the mentioned hierarchical system of streets with the intent of

⁴ These items are part of the Jorge Ferrari Hardoy Archive, Graduate School of Design, Harvard University.

reorganizing the city. Their names clearly indicated each function they were assigned.⁵ They developed an architectural program and design proposal for each center, indicating site locations within what was then the federal district, as can be seen in the 1938 photomontage. Some of the centers consolidated existing areas with equal or similar use and considered existing conditions. They designed the Government Center in such a way to include the existing Congreso, with the annexation of a Panamerican Center (JFHA, F025). Although most of these centers occupied several blocks, contrary to widespread belief, not all began with a *tabula rasa*. The Entertainment Center was concentrated along Calle Corrientes, and maintained its existing corridor street aspect, recognizing the already established district along the historically lively café and theater street in Buenos Aires (JFHA, F033). They designed the Cité des Affaires, or Business District, as a platform that reached far into the river on its waterfront (JFHA, F041). This was the district that most resembled Le Corbusier's 1929 vision. He was convinced it was the primary move for Buenos Aires to become one of "the great cities of the world" (Le Corbusier 1929/1991, p.208). Suffice it to remind ourselves how he described this platform, where he creates a ground to drop his skyscrapers, and what monetary value this strategy could achieve.

The comprehensive plan previously developed in Paris is now published in Spanish, in Buenos Aires, and as a journal by *L'Architecture d'Aujourd'hui* rather than in a book format by Poseidón. It includes Le Corbusier's "Introduction" (a text signed February 1, 1940 in Paris), where he refers to having left Buenos Aires in 1929 assured that this "city with no hope" had the necessary conditions for renewal. That he worked with Argentine architects Ferrari Hardoy and Kurchan in Paris developing the plan during 1937-1938. That it was based on "rigorous documentation" (the aerial photograph that landed in his atelier thanks to Itala Villa) and had presented it to the "authorities" (the Argentine ambassador in Paris). He adds that its publication as *Plan de Buenos Aires, 1940* was the result of additional work (the manuscript text) to give it coherence before presenting it to the public for opinion (Le Corbusier et al., 1947). Ferrari Hardoy and Kurchan add their own note to the introduction signed seven years later (in April, 1947) indicating that even almost a decade after the plan was originally produced many of the proposals were still valid, and that because there were no specific details it remained flexible for potential implementation (Le Corbusier et al., 1947). There are letters in the Ferrari Hardoy archive asking for Le Corbusier's permission to publish the plan with André Bloc, but this permission never materializes. The publication reveals the whole plan publicly at a scale never presented before. Le Corbusier was furious. Therefore, the *Plan de Buenos Aires* comes to an end.

⁵ Government Center, Municipal Government Center, Panamerican Center, Unions Center, University Center, Hotels Center, Entertainment Center, Leisure Center, Financial Center, Housing Neighborhood, and Cité des Affaires.

Conclusion

To return to the original 1929 Le Corbusier sketch, this is how he describes it while on the *Lutétia*: “I have prepared this big sheet of paper, the upper part darker, slightly lighter below. I imagine myself at the bow of a steamer with its travelers, also with its emigrants about to land at the promised land. With a stroke of yellow pastel, I draw the infinite line of lights I had already seen. With the same yellow pastel, I draw the five skyscrapers, 200 meters high, lined up in a striking front, streaming with light, surrounded by a vibration of yellow... I imagine the wide esplanade above the Rio, with its restaurants, its cafes, all the places of leisure where, finally, you have regained the right to see the sky and to see the sea... The flat and expressionless shores of Argentina would carry the sign of the creative spirit: a great city of the world” (Le Corbusier, 1929/1991, p. 206). The *Plan de Buenos Aires* in general (and the *Cité des Affaires* in particular) as a modern project and its diverse back-and-forths has been written about as a misunderstanding by several historians (given the misalignments between flow of ideas, people and communications).⁶ I will go further and say that we may characterize it as a “structural misunderstanding.” Cultural historian Mariano Plotkin defines a structural misunderstanding as “the differences that are produced in diverse cultural spaces between the respective [social] discourses and, particularly, between the irreducible assumptions of what is considered to be [socially] plausible and to which all those who participate in the debates refer to, in order to establish their discrepancies and differences.” (Plotkin, 2014). This is the structural misunderstanding of the *Plan de Buenos Aires*: it is a “transatlantic exchange”, and as such has a history of geographic and cultural displacements, conflicting flows of interest, information and communication, and misalignments of vision with dependence on capitalism for implementation. However, it is a structural misunderstanding that can be thought of, surprisingly, as bracketed by the same original sketch of Buenos Aires magnificently captured by Le Corbusier. On one side, it is the vision of the *Plan de Buenos Aires* (the ability to think about its future with imagination). On the other side, it is also the fragment of the *Plan de Buenos Aires* (an isolated and incomplete version that still persists). Yet, what remains in the collective memory, is both a vision that is nothing else but a fragment.

⁶ Jorge Francisco Liernur in *La Red Austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina*; Alejandro Lapunzina, in *Chronicle of a misunderstanding: Le Corbusier's work in the Americas*; and Fernando Pérez-Oyarzún in *Le Corbusier in South America: Reinventing the South American City*, just to name a few.

Bibliography

Bacon, Mardges (2001). *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid*. MIT Press, Cambridge.

CEHOPU (1989) [Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo]. *La Ciudad Hispanoamericana: El Sueño de un Orden*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

JFHA, Jorge Ferrari Hardoy Archive, Frances Loeb Library, Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA.

La Prensa, Le Corbusier (1930/1991). *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. G. Crès, Paris. The full title of this publication, in English: *Precisions on the present state of architecture and city planning: with an American prologue, a Brazilian corollary followed by the temperature of Paris and the atmosphere of Moscow*. (MIT Press, Cambridge, 1991).

Le Corbusier [with Pierre Jeanneret, Jorge Ferrari Hardoy and Juan Kurchan] (1947). Plan Director para Buenos Aires. *La Arquitectura de Hoy* [L'Architecture d'Aujourd'hui], ed. Buenos Aires.

Liernur, Jorge Francisco (2008). *La Red Austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Colección Las ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina.

Mahoney, James (2003). Long-Run Development and the Legacy of Spanish Colonialism. *Spanish America, AJS*. vol. 109 (1), p. 50–106.

Mumford, Eric (2000). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. MIT Press, Cambridge, MA.

Plotkin, Mariano (2014). US Foundations, Cultural Imperialism and Transnational Misunderstandings: The Case of the Marginality Project. *Journal of Latin American Studies*, vol. 47 (01), 65-92.

Schneider, Arnd (2018). Marx Dies in America: Argentina, Europe and the US between Transit and Abandon. *Third Text*, vol.32 (5-6), p. 759-767

Trigo, Anibal (2009). *Global Realignments and the Geopolitics of Transatlantic Studies: An Inquiry*. Title VI, 50th Anniversary Conference, Marzo 2009, Washington DC.

Zalduendo, Inés María. (2010). *Buenos Aires: La Ciudad Frente al Río*. Society of Architectural Historians Conference; Abril 2010, Chicago. [<http://nrs.harvard.edu/urn-3:HUL.InstRepos:13442986>]