

Conferencia en Río de Janeiro.
8 diciembre 1929.
Asociación de Arquitectos.

COROLARIO BRASILEÑO

... QUE ES TAMBIEN URUGUAYO

Cuando todo es una fiesta,
cuando, después de dos meses y medio de contención y de repliegue, todo estalla en fiesta;
cuando el verano tropical hace resplandecer unos verdes al borde de las aguas azules, alrededor de unas rocas rosadas;
cuando se está en Río de Janeiro,
— bahías azules, cielo y agua, se suceden a lo lejos en forma de arco, bordeadas de muelles blancos o de playas rosas; donde el océano golpea directamente, las olas se revuelven en espuma blanca; donde el golfo se adentra en la tierra y el agua se agita. Unas avenidas de palmeras altas, de tronco liso, y moldeado, siguen a lo largo de las calles rectas; algunos dicen que tienen ochenta metros de altura, yo me contento con treinta y cinco. Los coches americanos, lujosos, brillantes, corren de una bahía a otra, de un gran hotel a otro y contornan los promontorios sucesivos que caen al mar. Un gran buque entra solemne y alegremente en la rada; un buque es solemne en

su prestancia y con su marcha y es alegre por su pura arquitectura. La flota de guerra brasileña se hace a la mar, pasa ante los hoteles y se dirige por entre las islas rosas y verdes. Los hoteles de lujo están contruidos en un buen Luis XVI moderno; son amplios, nuevos, confortables, con un personal vestido de blanco y las habitaciones dominan el mar; este mar visto desde la habitación del hotel, es un mapa geográfico de tiempos de la conquista, con los golfos, las montañas, los buques; las inscripciones, son unos luminosos, que funcionan por la noche, sobre los acantilados. Un vapor, con todas sus luces encendidas, se aleja; las luces de un vapor son de una intensa alegría, una alegría siempre solemne: hay tantas ideas diversas a bordo de un vapor en marcha, en las cabezas de los mil o dos mil habitantes de un barco que viene o se va. Las calles de la ciudad se van hacia el interior, en los estuarios de tierra llana entre las montañas que caen desde las altiplanicies; las altiplanicies podrían ser como una mano abierta aplastando sobre el mar; las montañas que bajan son los dedos de esa mano; tocan el mar; entre los dedos de las montañas hay los estuarios de tierra y la ciudad está al interior; una ciudad alegre, portuguesa, encantadora, rectilínea; al borde del mar, las casas ricas son italianas con muchos balaustres y como de cartón-piedra, horribles y risueñas, con palmeras, magníficos muelles, el mar, apertura sobre el océano lleno de islas y de promontorios; los promontorios se elevan hacia el cielo con nerviosidad aguda, recortando innumerables aspectos movedizos; una especie de llama verde descabellada por encima de la ciudad, siempre, por todos lados y que cambia de aspecto a cada paso. El turista no cesa en sus elogios, su entusiasmo renace a cada cruce; la ciudad parece estar hecha para su regocijo. Se viste de colores claros, la gente es acogedora; me han acogido con los brazos abiertos, me siento feliz, voy en coche, en lancha rápida, en avión; nado frente a mi hotel; regreso con mi albornoz por el montacargas, hasta mi habitación, a treinta metros sobre el mar; deambulo a pie por la noche, tengo amigos a cada minuto del día, justo casi desde que sale el sol, a las siete de la mañana ya estoy en el agua; la noche ha sido dedicada al espectáculo de la agitación de esas calles destinadas a los marineros, pasmosas, que encierran las pasiones innumerables y diversas y las complacencias afables, adustas o dramáticas; no hay, para el turista, lo mismo que en las ciudades continentales, ni una hora de la noche en que todo se pare, donde uno se va a acostar porque no hay, realmente, nada por ver; la mar y el cielo están siempre ahí y no existe la oscuridad, las playas se extienden bordeadas por muelles y avenidas llanas; la rada está llena de luces diversas:

cuando el barco se hubo alejado, la otra noche, hace más de dos meses, hacia Santos y Buenos Aires, Río no era sino unas siluetas oscuras sobre el firmamento nocturno, brillante, y al borde de la fosforescencia de las aguas se extendía una infinita línea de oro, la de los innumerables faroles encendidos a ras de las bahías sucesivas. Cuando se ha escalado las "Favelas" de los negros, las colinas muy altas y muy pendientes donde han colgado sus casas de madera y de una argamasa hecha de barro y paja, pintadas de colores chillones, lo mismo como se agarran los mejillones a las rocas del puerto (los negros son limpios, de estatura magnífica; las negras van vestidas de algodón blanco, siempre recién lavado); no hay ni calles, ni caminos, hace demasiada pendiente, sólo unos senderos que son lo mismo un torrente como una cloaca; se desarrollan escenas de vida popular animadas por una tan magistral dignidad, que una escuela de gran pintura típica, encontraría en Río unos altos destinos; el negro tiene casi siempre su casa a pico, colgada sobre pilotes por la parte delantera; la puerta se encuentra detrás, por el lado de la colina; desde lo alto de las "Favelas" se ve siempre el mar, las radas, los puertos, las islas, el océano, las montañas, los estuarios; el negro ve todo esto; el viento reina, útil bajo los trópicos; hay un orgullo en los ojos de los negros que ven todo esto; el ojo del hombre que ve vastos horizontes es más altanero, los vastos horizontes confieren dignidad; es una reflexión de urbanista;

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; se ha dado la vuelta y se ha repetido esto varias veces; 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...;

cuando, por el avión, todo se ha hecho más claro y ya habéis aprendido esta topografía —ese cuerpo tan movido y tan complejo—; cuando la dificultad vencida os habéis sentido embargados por el entusiasmo, habéis sentido nacer unas ideas, habéis penetrado en el cuerpo y el corazón de la ciudad, habéis comprendido una parte de su destino;

cuando, entonces, todo es una fiesta en el espectáculo, todo es alegría en vosotros, todo se contracta para retener la idea que rebasa, todo lleva al gozo de la creación;

cuando sois urbanista y arquitecto y corazón sensible a las magnificencias naturales, y espíritu ávido de conocer el destino de una ciudad, y hombre de acción por temperamento y por las costumbres de una vida;

entonces, en Río de Janeiro, ciudad que parece desafiar radiosamente toda colaboración humana a su belleza universalmente proclamada, se nos ocurre un deseo violento, quizá loco, de intentar aquí, también, una aventura humana, —el deseo de jugar una partida a dos, una partida “afirmación-hombre” contra, o con “presencia-naturaleza”.

¡Oh, entusiasmo, arrancarás siempre, a final de cuentas, la quietud y el reposo a aquellos que sufren tu quemadura!

Me había jurado que no abriría la boca en Río. Y he aquí que tengo una invencible necesidad de hablar.

Había excluido a Río de mi misión arquitectural de Sudamérica, porque mi colega Agache, de París, trabaja en este momento en el establecimiento de unos planos para el arreglo de la ciudad y no era cosa de ir a distraerle, quien sea que fuere, en su trabajo.

Pero los arquitectos de Río me descubrieron en Buenos Aires. Y, a mi llegada a São Paulo, unos managers desinteresados me han obligado a venir a hablar en Río. Entonces, he aceptado hablar de mis ideas de arquitectura y del plan de ordenación de París.

Pero cuando todo está en fiesta en Río, que todo es tan sublime y tan magnífico, cuando se ha hecho el pájaro-planeador volando largamente sobre la ciudad, os asaltan ideas.

Unas ideas os asaltan cuando, después de tres meses se está bajo presión, cuando se ha bajado al fondo de la arquitectura y del urbanismo, cuando se está sobre la pendiente de las deducciones, cuando por todos lados se entrevé, se presiente, se ve, enfin, la consecuencia.

En el avión, cogí mi cuaderno de dibujo y fui dibujando a medida que iba viéndolo todo claro. He expresado ideas de urbanismo moderno. Y como estaba demasiado repleto de entusiasmo, hablé de ello a mis amigos, les expliqué mis croquis del avión y ahora os voy a hablar de Río.

Os voy a hablar de Río por diletantismo, por gusto a la invención, por epicureismo de la idea.

Al desembarcar aquí, he ido, con el Prefecto, a saludar a mi colega Agache en sus despachos.

Agache ha dicho al Prefecto: “Corbusier es un hombre que hace

añicos los cristales, un hombre que hace corrientes de aire y nosotros, pasamos después...”

En el año 1923, en el Salón de Otoño, en aquella fecha en que algunos empezaban a expresar con cierta lucidez las formas de la arquitectura de cemento armado y que los epígonos, ya, aportaban al público sus maquetas y sus dibujos, Mallet-Stevens me decía: “Deberíamos hacer registrar nuestras ideas, por lo menos protegerlas, con una marca convencional”.

Pero no, los hechos planteaban el dilema: la idea es fluida, es una onda que busca unas antenas. Las antenas están en todas partes. Lo propio de la idea es de pertenecer a todos. Hay que elegir entre dos fatalidades: dar unas ideas o bien tomar unas ideas. De hecho, hacemos lo uno y lo otro; damos gustosamente nuestras ideas y, a título de recuperación, empleamos, explotamos para fines más particulares, unas ideas diseminadas en todos los terrenos y que un día, total o parcialmente, vienen en nuestra ayuda. La idea es del dominio público. *Dar su idea*, ¡pues bien! es sencillo; ¡no hay otra salida más que está!

Por otra parte, que uno dé su idea no es de ninguna manera causa de dolor o pérdida. Uno puede sentir una profunda satisfacción, ajena en absoluto a la vanidad, al ver su idea adoptada por otro. De hecho, no existe otra razón en la idea misma.

Es la base misma de la solidaridad.

Si tengo interés, en este momento particular, en dar una idea sobre Río, es que mi colega Agache se encuentra en este salón, y que a su alrededor hay vuestra numerosa asistencia. Pensando en Río, a quien he empezado a amar y reconociendo las horas magníficas que esta ciudad me ha proporcionado, voy a intentar de hacerles comprender cómo, por ilustración de los análisis de arquitectura y de urbanismo hechos delante de ustedes, llego a una conclusión de unidad de sistema. Es esta unidad de sistema que tengo mucho gusto en expresarles.

Llevaré a la misma consecuencia a Buenos Aires, Montevideo, São Paulo y Río. El mismo principio, pero profunda diversidad en la aplicación del principio.

Ya han visto el esquema de la creación de una ciudad de negocios en Buenos Aires: todo está concentrado en el lugar preciso donde se efectúa la función: sobre el río al fondo del inmenso estuario, una ciudad podría levantarse sobre su gigantesca plataforma de cemento armado expuesta por encima del agua, sostenida por pilotes; unos magníficos rascacielos, en cadencia y en orden, constituirían un grandioso espectáculo arquitectónico; pura creación humana.

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", un gran buque italiano. La ciudad es pequeña y encantadora; el país también es pequeño. El centro de la ciudad se encuentra sobre un promontorio con pendientes bastante pronunciadas, enlazado a unas planicies lisas de l'hinterland. El puerto está abajo, contorneando el promontorio; las casas se extienden a lo lejos, en el campo, en medio de los verdes y de las calles sinuosas.

En el punto culminante del promontorio, se ha plantado una especie de joven rascacielos envuelto en pasamanerías. Sin embargo, las oficinas, los despachos, las factorías, están muy cerca del puerto, sobre las laderas del promontorio. Calles "a la española" y atropellamiento de coches prometiendo, para muy pronto, la fatal aventura del actual Buenos Aires. Cuestión de urgencia en Montevideo (como en todas partes): ¡crear una ciudad de negocios! *Pero, ¿donde crearla?*

Recordar que se puede, por valorización y decreto de Estado... etc. (cosas ya dichas).

He propuesto lo siguiente: el rascacielos allá arriba, no me dice nada tranquilizador; está demasiado lejos.

¿Y si comenzásemos planteando el problema de la próxima circulación? De lo alto de la meseta (cota: 80 metros, me parece), prosigo hacia el mar, al sur, *a un nivel constante* (80 metros). La calle principal de la ciudad viene del norte, viene del campo. Prosigámosla *de nivel*, haciendo que se ramifique en dos, tres, cuatro o cinco brazos (o dedos) que irán siguiendo frente a ellos, hasta...

¿Hasta dónde? Hasta *por encima del puerto*. Las calles estarán en el aire a 80 metros por encima del puerto y se detendrán, bruscamente, en el aire, a pico. (223).

Los coches circularán por encima del puerto, a pico sobre el agua. Desde los coches, *se bajará a los despachos*. Los despachos serán las grandes espinas de los edificios que soportan la calle, encima. Debajo de la calle, se construirán pisos y pisos hasta tocar el suelo de la colina y hasta caer al mar, en el puerto.

Hemos ganado de esta forma un cubo gigantesco de construcciones, un número enorme de oficinas a plena luz. Hemos colocado la ciudad de los negocios en el puerto y hemos llevado los coches, no al pie de los rascacielos, como en los proyectos de París y de Buenos Aires, sino sobre *los tejados de los "rasca-mar"*. Pues ahora no hemos construido rascacielos. Hemos construido "*rasca-mares*". ¡Permítanme la expresión!

Y si, de un simple gesto, habiendo creado en el lugar apropiado los órganos específicos de una ciudad de negocios, pensamos por un instante en la belleza de la ciudad, en el orgullo que podrían tener sus habitantes, veremos alzarse al ras del agua, como una prolongación del promontorio, uno de esos espectáculos arquitectónicos magníficos, que, en forma más reducida conocemos ya en Marsella (le Vieux Fort), en Antibes, el fuerte; en la "Villa Adriana" de Tívoli (la gran plataforma a pico sobre la llanura de Roma), etc. Pero, en este caso, ¡mucho más majestuoso!

En el despacho del prefecto de São Paulo, examino con curiosidad, en el plano mural de la ciudad, unos meandros significativos. He aquí lo que es pertinente: esas calles sinuosas que pasan por debajo de otras, construídas en viaductos. "¿Están ustedes —pregunté al prefecto— en instancia de crisis de circulación?"

São Paulo está situado sobre la altiplanicie brasileña a ochocientos metros de altitud, colinas al lado de otras colinas; cañadas y valles entre las colinas; las casas sobre las colinas y en las cañadas.

De repente, São Paulo empieza a desarrollarse vertiginosamente en pocos años y casi de pronto, el diámetro de la ciudad se alarga en cuarenta y cinco kilómetros.

En el centro geográfico —como siempre— ya no se circula. ¿Por qué? Porque —como siempre— las oficinas han invadido a las casas, porque se han derruido las casas y se han construido "buildings", incluso un rascacielos.

Pero, São Paulo, hasta perderse de vista, va sumando sus altozanos. El sobrestante, ya que ha de entendérsela con sus altozanos, traza unas calles curvas, unos viaductos y una red cada vez más enredada de vísceras sinuosas.

Recién desembarcado en São Paulo, y al ver en la pared del despacho del prefecto esta imagen de calles enrevesadas, pasando, a veces las unas sobre las otras, y por otra parte, calculando el inmenso diámetro de la ciudad, he exclamado: "Están ustedes en crisis de circulación, no pueden recorrer rápidamente cuarenta y cinco kilómetros de diámetro de ciudad, como si fuesen unos fideos en este dédalo".

Yo había recomendado al piloto: "Vuele 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 efecto del impulso irresistible de los negocios". En el mismo centro de la región, hemos visto cómo iba elevándose la ciudad, suavemente, pero en el centro, de una manera violenta.

Comienzo de crecimiento. Índice categórico; diagnóstico indiscutible de la enfermedad del centro de las ciudades.

Después, en coche, hemos hecho algunas experiencias: por ejemplo, la del tiempo considerable que es necesario emplear para ir de un punto a otro: ondulaciones, revueltas, pendientes, etc. Después, ya en el campo, hemos podido apreciar perfectamente esta topografía generalizada de promontorios y de hoyos, y el ahogo de una red de calles que intentan inútilmente seguir en línea recta.

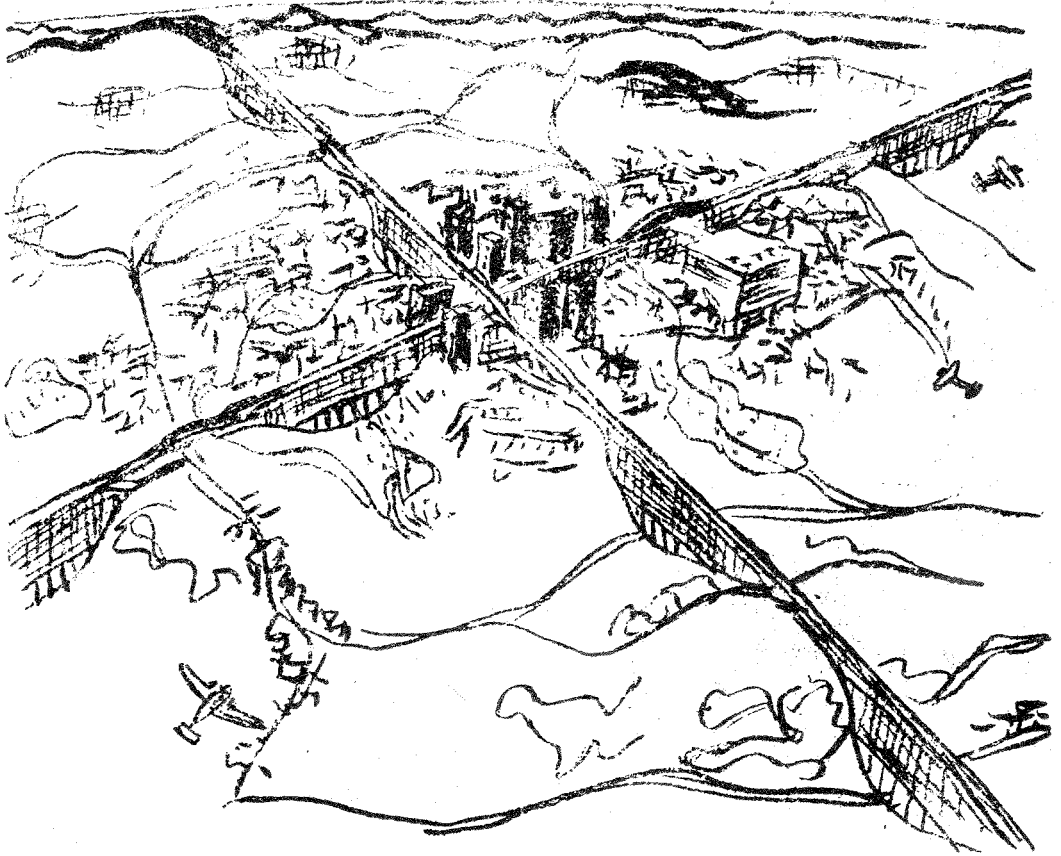
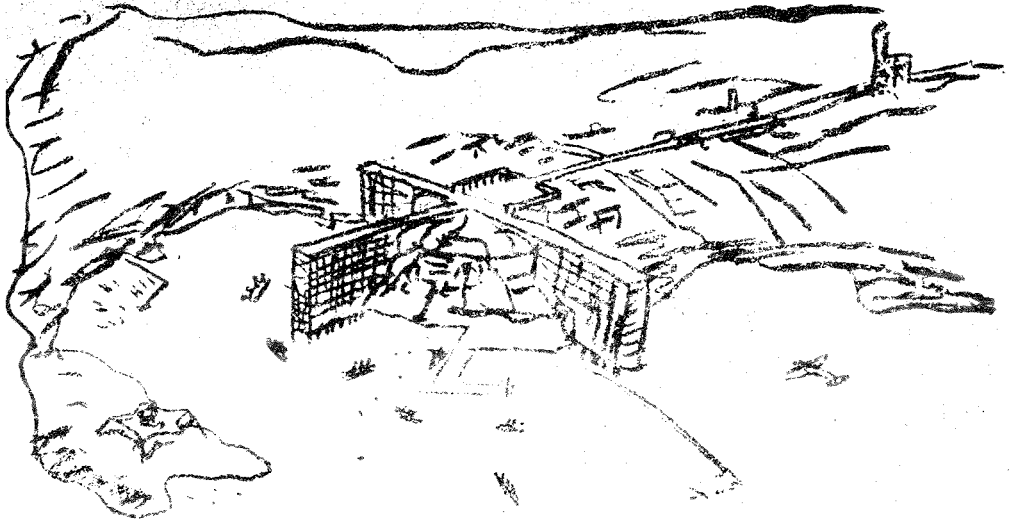
He propuesto a mis amigos de São Paulo lo siguiente:

Hay unos orígenes lejanos a estos caminos que vienen a anudarse en la ciudad: Santos, Río de Janeiro, etc. Vuestro diámetro urbano está extraordinariamente extendido: 45 kilómetros. Ustedes proyectan autopistas; de momento, quedan pegadas al suelo, sufren su sujeción.

Y si se hiciese lo siguiente: poner de colina a colina, de cumbre a cumbre, una regla horizontal de cuarenta y cinco kilómetros, luego, una segunda regla, aproximadamente en ángulo recto para poder recorrer los otros puntos cardinales (224). Estas reglas rectas son las autopistas de gran penetración a la ciudad, en realidad, de gran tráfico. Ustedes no sobrevolarán la ciudad con sus coches, sino que la "sobrecorrerán". Estas autopistas que les propongo son unos gigantes viaductos. No hagan unos arcos costosos para estos viaductos, sino que pueden hacerlos sobre unas estructuras de cemento armado que podrán constituir unas oficinas en el centro de la ciudad y unos alojamientos en la periferia. El cubo de estas oficinas y de estas viviendas será inmenso, *tomado en el aire*; es, por lo tanto, una magnífica valorización. Un proyecto preciso, un edicto. Operación ya descrita.

Como flechas, los coches atravesarán la tan extendida aglomeración. Desde el nivel superior de las autopistas, bajarán hacia las calles. El fondo de los valles no será construido, sino que quedará libre para los deportes y para el estacionamiento de los coches de pequeña circulación. Podrán plantar palmeras, al amparo del viento. Por otra parte, ya han creado ustedes un comienzo de parques con arbolado y para coches en el centro de la ciudad.

Para vencer las sinuosidades de las lomas de São Paulo, se pueden construir unas autopistas *de nivel*, soportadas por unos "rascatierras".



¡Qué magnífico aspecto tendría todo este lugar! ¡Qué gran acueducto de Segovia, en mayores proporciones! ¡qué gigantescos “Pont du Gard”! El lirismo encontraría ahí su cuenta. ¿Hay nada más elegante que la línea pura de un viaducto en un lugar de movimiento y, además, variado, que sus subestructuras hundiéndose en las ondulaciones al encuentro del suelo?

Desde el avión, dibujé para Río de Janeiro, una inmensa autopista (225), 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 los hinterlands elevados de las mesetas salubres.

Un brazo de esta autopista puede llegar hasta el “Pão de Açúcar”; enseguida se desarrolla en una curva ancha, majestuosa, elegante, por encima de la bahía Vermelha, de la bahía de Botafogo; toca la colina donde se detiene la playa de Gloria, domina, al fondo, aquel lugar fascinante, roza el promontorio de Santa Teresa y allá, en el centro de la ciudad activa, se abre, inclinando un brazo hacia el golfo y el puerto mercante y termina sobre el tejado de los rascacielos de la ciudad comercial. El otro brazo se dirige, por encima de esta extensión de la ciudad, que se hunde en el estuario de las tierras y podría proseguir a lo lejos su curso en dirección a la carretera que sube hacia São Paulo. Si se creyese conveniente, nada impediría que, desde el tejado de los rascacielos de la ciudad comercial, la autopista continuase por encima del golfo, por una pasarela ancha, pero ligera, y terminaría en las colinas de Niteroi, frente a Río.

De su origen hacia la bahía Vermelha, se dirigiría, dominando un lugar famoso, hasta llegar a las playas del océano, en Copacabana.

Ustedes me oyen decir: “... por encima de la bahía”; “un lugar fascinante”; “... termina sobre el tejado de los rascacielos”; “... pasar por encima de la ciudad”. Quizá piensen: “pero, ¿qué quiere decir esto?”.

Hélo aquí: la autopista majestuosa puede estar a cien metros por encima del suelo de la ciudad, o más, aún; de este modo, ataca en lo vivo a los promontorios que toca. Se alza a esta altura, no por arcos, sino por cubos de construcciones para hombres, para multitud de hombres. Y si se desea, esta autopista, con sus inmensos cubos de viviendas puede *no molestar a nadie* en la ciudad.



Pues no hay nada tan fácil como alzar, sin gran molestia, pilotes de cemento armado montándolos por encima de los tejados de los barrios existentes. Pero entonces, cuando se habrá escapado de los tejados, los pilotes empezarán a reunirse con los macizos de construcción, en forma de inmensos arcos planos de puentes. Así, por ejemplo, a partir de treinta metros, solamente, empiezan los cubos de viviendas, de treinta a cien metros, o sea, *diez pisos dobles* "de inmuebles-villas".

Digo: "de inmuebles-villas". Pues, hemos de pensar en la calidad, en el valor del suelo conquistado al aire, en el espacio de la ciudad: enfrente, el mar, el golfo, las más bellas bahías del mundo, el océano, ese espectáculo mágico que tanto nos conmueve, con su movimiento de navíos, su fabulosa luz, su alegría; detrás, las colinas que se elevan llenas de arboledas deliciosas, las cimas de siluetas encantadoras. ¿Unos inmuebles-villas? Son unos apartamentos con servicios comunes, con jardines suspendidos, paneles de cristal; todo esto en el aire, muy alto. Es casi el nido de un pájaro planeador. La "calle en el aire" a cada piso; ascensores; se sube, se llega al garaje, bajo la autopista; la rampa de salida parte hacia el lado, os sube con vuestro coche hasta el mismo borde de la autopista. Allá, a cien por hora, como una flecha, hacia los despachos, hacia la ciudad, hacia el interior del campo, de los bosques, de las altiplanicies.

Ya pueden imaginarse que en lugares apropiados están las torres de los montacargas, de los elevadores, parecidos a los de los grandes garajes, que bajan vuestro coche "hasta la ciudad", abajo, sobre el suelo habitual y la calle corriente, o bien que, de ahí, lo suben hacia la autopista.

Desde alta mar, he podido ver en mi espíritu el ancho cinturón de las magníficas construcciones, con el coronamiento horizontal de la autopista, golpeando de monte en monte y tendiendo la mano de una a otra bahía. El avión se siente casi celoso; tales libertades le parece que sólo le están reservadas a él. La franja de construcciones está sobre la "columnata", hundiéndose por entre los tejados de la ciudad.

Cuando llegué a Río, hace dos meses y medio, pensé: "¡Urbanizar aquí es lo mismo que llenar el tonel de las Danaides!". Todo sería absorbido por este paisaje violento y sublime. El hombre no tiene más que inclinarse y explotar los hoteles de turismo. ¿Río? ¿Una ciudad de recreo! Y en Buenos Aires, frente a la aridez total, la ausencia de todo, esa nada que hacía un agujero de un espacio inmenso que sólo podía tropezar, según parecía, en la Cordillera de los Andes, ésto, pensaba yo, está hecho para suscitar el trabajo del hombre, para sublimizar sus concepciones, para exaltar su valor, para provocar actos creadores, para despertar su orgullo, para hacer nacer

el civismo. Sobre esta nada, intentar levantar la ciudad del siglo veinte! ¡Y tanto peor para Río!

Pero, en el mar, frente a Río, he vuelto a coger mi cuaderno de dibujo; he dibujado los montes y, por entre los montes, la futura autopista y el gran cinturón arquitectural que la soporta; y vuestros picos, vuestro Pão de Açúcar, vuestro Corcovado, vuestro Gavêa y vuestro Gigante Tendido, quedaban exaltados por esta impecable horizontal. Los barcos que pasaban, magníficos inmuebles móviles de los tiempos modernos, encontraban allá, suspendidos en el espacio encima de la ciudad, una respuesta, un eco, una réplica. Todo el lugar entero se ponía a hablar, sobre el agua, en la tierra y en el aire; hablaba de arquitectura. Este discurso era un poema de geometría humana y de inmensa fantasía natural. El ojo veía algo, dos cosas: la naturaleza y el producto del trabajo del hombre. La ciudad se anunciaba por una línea, la cual, ella sola, es capaz de cantar con el capricho vehemente de los montes: la horizontal (226).

Señoras y Señores, este año, mi vagabundear atento en Moscú, con las estepas, en la Pampa y en Buenos Aires, en la selva virgen y en Río, me ha enraizado fuertemente en la tierra de la arquitectura. La arquitectura obra por construcción espiritual. Es la movilidad propia al espíritu que conduce a los lejanos horizontes de las grandes soluciones. Cuando las soluciones son grandes y la naturaleza viene a unirse alegremente a ellas, más todavía: cuando la naturaleza viene a integrarse en ellas, es que, entonces, se está próximo a *la unidad*. Y yo creo que la unidad es esa etapa a donde lleva el trabajo incesante y penetrante del espíritu.

Dentro de algunos meses, un nuevo viaje me llevará a Manhattan, en los Estados Unidos. Temo afrontar el campo de duro trabajo, las tierras de la selección con la violencia de los negocios, los lugares alucinantes de la producción a ultranza. Con treinta grados bajo cero en Moscú, se caldean cosas de un dramático interés; los Estados Unidos son un hércules cuyo corazón, según me temo, es tímido y vacilante, todavía. Nosotros somos, los de París, unos abstractores de quintaesencia, unos creadores de motores de carreras, unos poseídos del equilibrio puro. En América del Sur, sois un país viejo y joven; sois unos pueblos jóvenes y vuestras razas son viejas. Vuestro destino es de obrar, ahora. ¿Obraréis bajo el signo despóticamente oscuro del "hard-labour"? No, así lo deseo; obraréis como latinos que saben ordenar, estatuir, apreciar, mesurar, juzgar y sonreír.