



UNIVERSIDAD
DE LA REPUBLICA
URUGUAY

REVISTA DEL INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO - UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA

VITRUVIA

AÑO 6 - NÚMERO 5 - NOVIEMBRE DE 2019
MONTEVIDEO - URUGUAY

BERLÍN, PARÍS, MONTEVIDEO

Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay

CARLOS BALDOIRA

Berlín, 1910

El debate sobre la cuestión urbana se planteó en Alemania de forma temprana, y cobró mayor intensidad durante la discusión del Plan Regulador de Berlín, realizado por Hobercht entre 1858 y 1862. Tras la unificación de Alemania, en 1871 —hasta entonces 39 estados independientes—, y el crecimiento industrial del nuevo Estado, el ordenamiento de las ciudades se tornó prioritario. Numerosos planes urbanos emergieron bajo la Ley de Planificación de 1875, abriendo paso a la conformación de un vasto entramado institucional para el abordaje de los problemas de la ciudad y un amplio *staff* técnico compuesto por funcionarios, profesionales, inversores, filántropos, críticos y practicantes del más variado origen. Buscando apoyar la práctica de la disciplina, en 1876 Reinhard Baumeister publicó *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*,¹ considerado uno de los primeros manuales de urbanismo. Hasta el comienzo de la primera guerra mundial, Alemania fue el principal centro de referencia del urbanismo, seguida de cerca por el Reino Unido.

Hacia finales del siglo XIX y comienzos del XX, entre los urbanistas alemanes se destacó Joseph Stübgen. En 1890 publicó *Der Städtebau*, un manual de urbanismo de gran difusión en las décadas siguientes. Allí abordó los principales problemas de las ciudades europeas y ofreció una amplia gama de soluciones técnicas y estéticas a situaciones concretas, las que fueron asumidas como mode-

1. Una posible traducción sería «Extensión de la ciudad: sus vínculos con las preocupaciones técnicas y económicas y con las normas de construcción».

los por urbanistas y funcionarios municipales de todo el mundo. Entre las recomendaciones de carácter general figuraban, en primer lugar, la diferenciación jerárquica y funcional de las avenidas, la ubicación de equipamiento en sus intersecciones y la fijación de estándares para las pendientes de las calles. En segundo lugar, la zonificación o especialización de funciones en las áreas de la ciudad, con especial cuidado por la localización de las industrias. En tercer lugar, las recomendaciones higienistas, como la plantación de árboles, las obras de saneamiento y las condiciones de asoleamiento y aireación de las viviendas a partir de la relación entre el ancho de la calle y la altura de las edificaciones. Entre las recomendaciones estéticas proponía realizar un trazado elegante de las calles, combinando las calles rectas con las curvas, cuidar la proporción entre el ancho de la calle y la altura de los edificios, y tratar adecuadamente los espacios libres frente a edificios importantes.²

Estos conceptos definidos por Stübben constituyeron la base sobre la cual se erigió la escuela alemana de urbanismo y sirvieron de cimiento para la construcción del urbanismo moderno. Consagrado como uno de los principales referentes en el mundo, Stübben tuvo una activa participación en los principales congresos internacionales de la disciplina, en momentos en que el centro de gravedad del urbanismo comenzaba a desplazarse de la esfera del arte a la de la ciencia.

Concurso del Gran Berlín, 1908-1910

En octubre de 1908 se convocó a un concurso a dos vueltas para reestructurar las áreas centrales de Berlín y sus conexiones con las periferias. Entre los problemas que se buscaba atender figuraban las condiciones de vida de la clase obrera, la vivienda, el crecimiento de la población, la extensión de la ciudad y el caótico desarrollo de las redes de transporte. Una de las corporaciones que más presión ejercieron para la concreción de un plan para el Gran Berlín fue precisamente la de las compañías tranviarias.³ A estas preocupaciones se sumaron otras de carácter simbólico relativas al aspecto de la ciudad como capital europea de primer orden. Finalmente, el debate se polarizó entre los ingenieros —alineados con las empresas tranviarias— y los arquitectos.

2. Gerardo G. Sánchez Ruiz, «La escuela alemana de planeación moderna de ciudades. Principios e influencias en México», *Región y Sociedad* XIX, 38 (2007): 77-104.

3. Se trataba de empresas con un inmenso poder económico y técnico, en plena expansión. En Montevideo, había desembarcado en 1906 la compañía de tranvías eléctricos La Transatlántica, de capitales alemanes.

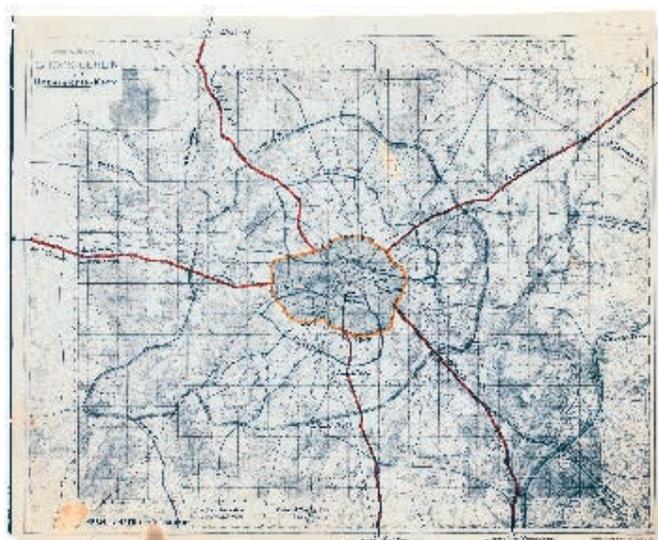


FIGURA 1. HERMANN JANSEN. PROPUESTA PARA EL GRAN BERLÍN, 1909. PLANO GENERAL.

El jurado falló en marzo de 1910. Entre los proyectos premiados figuraron el del arquitecto Hermann Jansen, que obtuvo la mitad del primer premio y la mitad del segundo, junto con el de los arquitectos Joseph Brix y Félix Genzmer con seis expertos del metro de Berlín. El tercer premio fue para el equipo integrado por el economista Rudolf Eberstadt, el arquitecto Möbring y el ingeniero en transporte Richard Petersen.

Hermann Jansen⁴ concibió la ciudad como una estructura social, económica y espacialmente conectada, señala Katharina Borsi.⁵ Basándose en los preceptos de Stübben, propuso la zonificación de los barrios a partir de su diferenciación funcional, social y espacial; una red de comunicaciones multimodal con una estructura jerárquicamente diferenciada, y una amplia dotación de espacios verdes. Planteó una estructura radial-concéntrica⁶ en la que cinturones verdes y anillos de carreteras ordenaban el crecimiento de la ciudad, y una combinación de avenidas y fajas verdes radiales de avenidas articulaba los distintos sectores de la ciudad y los comunicaba con la región. Red vial y espacios verdes constituían dos tramas en diálogo entre sí y con las áreas funcionales de la ciudad. La propuesta incluía, además, una serie de proyectos de mediana y pequeña escala, como el del barrio residen-

4. Arquitecto, egresado de la Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule de la Universidad de Aachen. Desde 1903 hasta 1916 estuvo a cargo de la publicación de la revista *Der Baumeister*.

5. Katharina Borsi, «Drawing the region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910», *The Journal of Architecture* 20, n.º 1 (febrero de 2015): 59.

6. Prácticamente todos los proyectos presentados al concurso proponían una estructura radioconcéntrica, condicionados por la estructura preexistente de la ciudad, pero también por entender que era la estructura más racional para una ciudad.

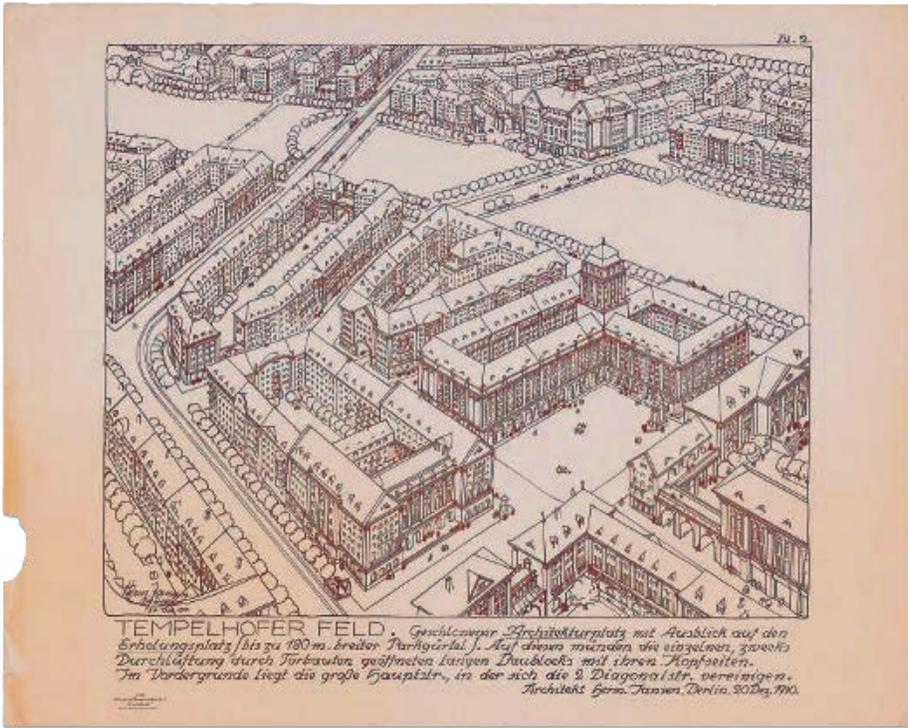


FIGURA 2. HERMANN JANSEN. PROYECTO PARA EL GRAN BERLÍN, 1910. PROPUESTA PARA TEMPELHOFFER FELD. ÁREA RESIDENCIAL PARA SECTORES ALTOS. EN DIAGONAL, UN GRAN ESPACIO VERDE.

7. Borsi, «Drawing the region», 47-72.

8. Como jefe del Departamento de Arquitectura de la ciudad de Altona, Brix participó en la elaboración del plan de expansión de la ciudad, a cargo de Joseph Stübgen. En 1904 fue nombrado profesor de Planificación Urbana en la Escuela Técnica de Charlottenburg.

cial de clase alta Tempelhofer Feld, en el que, además de ofrecer una imagen urbano-arquitectónica, mostró la inclusión de áreas verdes tanto en el espacio público como en el privado. Para la clase trabajadora propuso barrios con casas de menor altura dotadas de amplios jardines para solaz y para agricultura doméstica.⁷

El proyecto de los arquitectos Joseph Brix⁸ y Félix Genzmer⁹ proponía la sectorización de la ciudad con base en tres categorías: residencia, industria y espacios verdes. Las áreas residenciales, a su vez, se dividían en cinco subcategorías según el grado de apertura y densidad de las manzanas, distribuidas en franjas de densidad decreciente hacia la periferia. Un cinturón verde atravesaba la periferia de la ciudad, como reserva de espacios libres de cara al futuro crecimiento urbano. En el centro, la dotación de espacios verdes se lograba mediante la preservación o la ampliación

de los bosques existentes y, eventualmente, la creación de nuevos bosques, aprovechando la topografía del lugar.

El plan presentaba una serie de proyectos de pequeña escala para la resolución de problemas puntuales, de modo similar a como lo hacían los manuales de urbanismo de la época, a menudo acompañados de datos comparativos de otras ciudades del mundo como respaldo «científico». Entre los proyectos de escala arquitectónica destacan los distintos tipos de vivienda y sus posibles agrupamientos. Para los sectores populares proponía una casa de apartamentos para cuatro familias, dotada de pequeñas huertas familiares, con una imagen que recuerda a las viviendas rurales alemanas. Incluía también una serie de edificios y plazas monumentales que debían dar a Berlín el carácter propio de una gran capital europea. Un año después de ser premiado en el concurso para el Gran Berlín, Joseph Brix participó en el Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo.

Entre los proyectos no premiados figura el de Léon Jaussely¹⁰ y Charles-Henri Nicod.¹¹ Durante su estadía en la Villa Médicis, Jaussely se había presentado ya al concurso internacional para el Plan de Enlace de Barcelona (1904-1905), en el que resultó ganador. Jaussely formó parte de una generación de arquitectos formados en la Escuela de Bellas Artes de París, ganadores del Gran Premio de Roma, que durante su estadía en la capital italiana se interesaron por el urbanismo y desempeñaron un importante rol en la construcción del urbanismo moderno francés. Tony Garnier, Gran Premio en 1901, comenzó a desarrollar su propuesta de Ciudad Industrial durante su beca en Roma; Henry Prost, Gran Premio en 1902, ganó el concurso de Anvers en 1910; Ernest Hébrard, Gran Premio en 1904, fue quizá el menos destacado en la disciplina, y Charles Nicod, Gran Premio en 1907, durante su estadía en la Villa Médici participó con Jaussely en el concurso del Gran Berlín. Prost, Hébrard y Jaussely formaron parte del grupo fundador de la Sociedad Francesa de Urbanistas.

Al momento de ganar el concurso de Barcelona, Jaussely carecía de formación como urbanista. Para desarrollar el plan recurrió a diversos textos y manuales, particularmente los de Joseph Stüb- ben y el urbanismo alemán, habiendo asistido en 1905 a la exposición de ciudades alemanas de Dresde.¹² Partiendo de las categorías

9. Como maestro de obras de Wiesbaden, fue responsable de la planificación de la ciudad entre 1893 y 1903. En 1903 asumió la cátedra de Diseño Urbano del Departamento de Arquitectura de la Escuela Técnica de Charlottenburg. En 1907, junto con Joseph Brix, desarrolló el Seminario de Planificación Urbana de la Escuela Técnica de Berlín, que contó con algunos de los principales urbanistas de Alemania como profesores invitados, entre ellos Joseph Stüb- ben, Reinhard Baumeister y Rudolf Eberstadt. Ese mismo año, juntos ganaron el concurso para la ciudad jardín de Frohnau, cuya construcción se concretó entre 1908 y 1910.

10. Léon Jaussely fue un arquitecto y urbanista francés con el que los arquitectos uruguayos trabaron contacto en diversas oportunidades, como alumnos suyos en París y durante su visita a Montevideo. Estudió en la Escuela de Bellas Artes de Toulouse y en la Escuela de Bellas Artes de París, donde ganó el Gran Premio de Roma en 1903.

11. Charles-Henri Nicod estudió en la Escuela de Bellas Artes de París, donde obtuvo el Gran Premio de Roma en 1907. Como arquitecto de las construcciones y palacios nacionales y miembro de la Comisión de Planeamiento y Extensión de París, estuvo al frente de numerosos planes de reconstrucción urbana, entre ellos los de Blois, Toulouse y Bayona.

12. Laurent Delacourt, *Léon Jaussely: un pionnier solitaire* (París: Éditions du Patrimoine, 2017).

13. En 1890, André fue contratado por el municipio de Montevideo para estudiar la organización de los espacios verdes en la ciudad, y en 1891 presentó el «Plan de embellecimiento y ensanche de Montevideo».

Markus Tubbesing señala la importancia de Edouard André por dar a conocer en Francia los *parkways* y los parques americanos en su *Tratado general de la composición de parques y jardines*, publicado en 1879.

Markus Tubbesing. «Le projet de Jaussely et Nicod pour le Concours du Gran-Berlin 1910», en *Inventer le Grand Paris* (Bordeaux: Bière, 2016), www.inventerlegrandparis.fr

14. Beatriz Fernández Águeda, «Les prémices d'un Grand Paris. Le concours pour le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919», en *Inventer le Grand Paris* (Bordeaux: Bière, 2016), www.inventerlegrandparis.fr

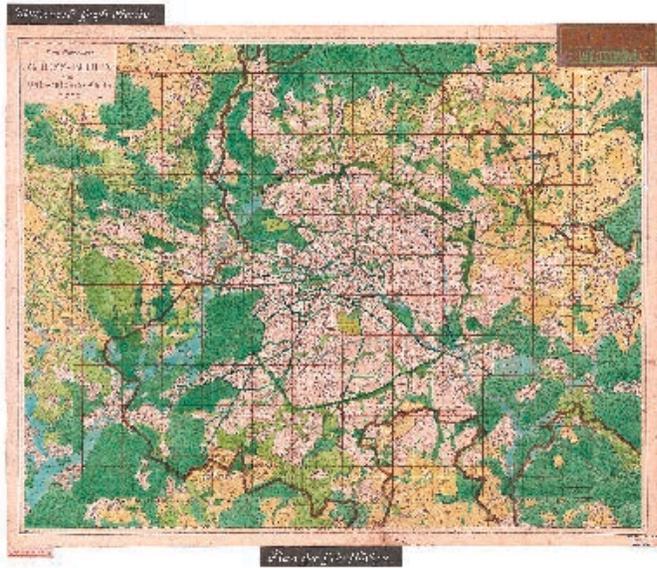


FIGURA 3. JOSEPH BRIX Y FELIX GENZMER. PROYECTO PARA EL GRAN BERLÍN, 1910. ESPACIOS VERDES. EL CINTURÓN VERDE COINCIDE EN SU TRAZADO CON LOS ESPACIOS LIBRES DE LOS ASENTAMIENTOS DE LA PERIFERIA.

propuestas por Stübben, definió para Barcelona tres grandes sistemas: el vial, el de zonificación de barrios y el de espacios libres. A medida que el plan avanzaba, Jaussely fue incorporando la lectura de trabajos que en forma simultánea estaban viendo la luz en Francia, los que a su vez aludían a experiencias de otros países. Entre estos figuran los textos de Georges Benoit-Lévy sobre la ciudad jardín —que se suman a los de Howard que Jaussely ya conocía—, los de Eugène Hénard y los de Jean-Claude Forestier, continuador de las experiencias de Edouard André.¹³ De Hénard, según señala Beatriz Fernández Águeda,¹⁴ incorporó tres elementos: los diagramas de los flujos circulatorios y clasificación de las vías, el cálculo de los espacios libres necesarios, y el *boulevard à redans*; del trabajo de Forestier *Grandes ciudades y sistemas de parques* (1906) —que introdujo en Francia los trabajos de Frederik Law Olmsted y los sistemas de parques americanos— incorporó la concepción de los espacios verdes como una red extendida sobre el tejido urbano que acerca la naturaleza a los habitantes. Este marco conceptual que Jaussely fue construyendo en el plan para Barcelona —cargado

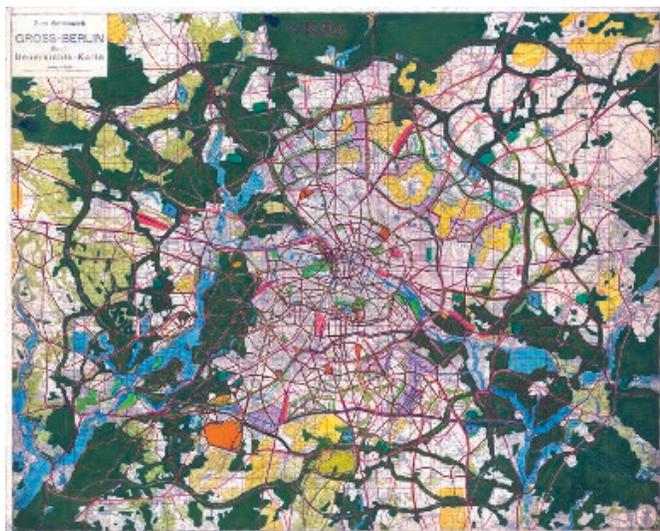


FIGURA 4. LÉON JAUSSELY Y CHARLES-HENRI NICOD. PROYECTO PARA EL GRAN BERLÍN, 1910.

de múltiples selecciones, adaptaciones e hibridaciones de distintas fuentes— constituyó la columna vertebral de su pensamiento urbanístico a lo largo de su carrera y fue la base sobre la que elaboró la propuesta para el concurso del Gran Berlín.

En su plan para el Gran Berlín, Jaussely y Nicod propusieron una relectura de los conceptos de zonificación, espacios verdes y sistema de tránsito señalados por Stübben, a la luz de los autores consultados durante el plan de Barcelona. Para la zonificación de la ciudad propusieron una serie de fajas concéntricas en cuyo centro se ubicaba el distrito comercial, seguido de los barrios residenciales del plan de Hobrecht. Conformando un gradiente de densidad decreciente desde el centro hacia la periferia, disponía en la siguiente franja un área residencial de menor densidad, bordeada de un bulevar que servía a la faja de las industrias y sus pequeños barrios obreros; un anillo de ciudades jardín rodeaba la aglomeración.¹⁵

Otro de los pilares de la propuesta fue la dotación de espacios verdes con base en la articulación de tres elementos: los bulevares circulares, los *parkways* y las infiltraciones verdes. Un amplio bulevar arbolado o *parkway*, de 75 metros de ancho, sobre el que

15. Tubbesing, «Le projet de Jaussely...».

se erigirían diversos edificios monumentales, bordeaba el centro administrativo, comercial y cultural de la ciudad, y un segundo bulevar bordeaba el primer anillo residencial. El segundo anillo residencial estaría delimitado exteriormente por un segundo *parkway* circular. Infiltraciones verdes atravesaban los dos anillos residenciales y la franja industrial, alcanzando a los pequeños barrios obreros. Un tercer *parkway*, más amplio que los anteriores, rodearía toda la aglomeración, y más allá se distribuían las ciudades jardín.

El tercer pilar de la propuesta fue el sistema de comunicaciones, conformado por bulevares circulares y avenidas radiales. Los bulevares delimitaban las distintas franjas funcionales, canalizando los flujos de tránsito dentro de la ciudad, en tanto las grandes avenidas radiales conectaban el centro de la ciudad con las otras franjas y con el collar de ciudades jardín en las cercanías. En algunas áreas el trazado de estas avenidas suponía abrir cortes en el tejido urbano. Complementaba la propuesta una serie de proyectos de detalle para la resolución de nudos críticos, como los encuentros de avenidas o la ubicación de plazas y edificios monumentales. Por último, en la zona industrial se articulaban las redes de transporte de mercancías y de pasajeros de tranvías, ferrocarriles y canales fluviales.

La mayoría de los principios teóricos y prácticos que Jaussely ensambló durante el concurso de Barcelona y maduró en el de Berlín estarían nuevamente presentes una década más tarde en su propuesta para el concurso de París, y serían la base de sus seminarios en la Escuela de Altos Estudios Urbanos y en la Universidad de París.¹⁶

Mirándose en el espejo: Londres y Nueva York

En la historia del urbanismo y su consolidación disciplinar, 1910 fue un año clave. Se intensificó el intercambio internacional de experiencias y reflexiones en torno a la ciudad, sus problemas y las herramientas para abordarlos. A partir de esos intercambios comenzó a consolidarse un cuerpo doctrinario amplio, relativamente consensuado, aunque no exento de contradicciones, que sentó las bases de la disciplina en las siguientes décadas. Ese

16. En 1927 Jansen, Brix y Jaussely volverían a encontrarse en el concurso para el plan de Ankara, la capital de Turquía, cuyo ganador sería nuevamente Hermann Jansen.

año se celebraron tres importantes encuentros sobre urbanismo: la Internationale Stadtebau Ausstellungen, en Berlín y en Düsseldorf, la Second National Conference of City Planning, en Nueva York, y la Town Planning Conference, en Londres, buscando consolidar dentro de cada nación anfitriona un corpus teórico y práctico que sirviera de base al trabajo de los profesionales y técnicos de la ciudad y, al mismo tiempo, convalidar ese corpus en el ámbito internacional.

La exposición de Berlín tuvo como eje los proyectos premiados en el Concurso para el Gran Berlín, y exhibió además planes de ciudades de todo el mundo, entre ellas Múnich, Colonia, París, Viena, Londres, Budapest, Estocolmo, Chicago y Boston, realizados por urbanistas de primer nivel, entre los que figuraron Stübben, Hénard, Unwin, Burnham, Olmsted y Nolen. También estuvo representada la escuela sitteana a través de los proyectos de Fischer, Göecke, Henrici, Puetzer y Siefred Sitte.¹⁷ Entre los organizadores del evento figuraban Otto March y Werner Hegemann,¹⁸ tío y sobrino. Los proyectos expuestos permitieron mostrar algunos conceptos de la escuela alemana de urbanismo de comienzos de siglo, como la zonificación o especialización funcional de los barrios, los cinturones e infiltraciones verdes, o las vías radiales de comunicación centro-periferia-región, así como el rigor técnico en el abordaje de los problemas de infraestructura. Por su parte, la Second National Conference of City Planning congregó en Nueva York a técnicos y funcionarios municipales estadounidenses. Si bien la atención principal estuvo puesta en los problemas del congestionamiento y la concentración, abordó también la gestión eficiente de la ciudad, la zonificación de usos, las áreas verdes y los aspectos estéticos. Entre los participantes más destacados figuraron Charles Mulford Robinson, Frederich Olmsted, Nelson Lewis, John Colen, Sylbestre Baxter y George Ford.¹⁹

De los tres encuentros, el que mayor repercusión alcanzó fue la Town Planning Conference de Londres, organizada por el Royal Institute of British Architects (RIBA), tras la aprobación en 1909 de la Housing y Town Planning Act. Entre los conferencistas figuraban Raymond Unwin, Ebenezer Howard y Thomas Coglian Horsfall. Este último había publicado en 1905 *Improvement of the dwellings and surroundings of people. The example of Germany*, escrito tras un viaje a Alemania, al tiempo que Unwin había participado en la

17. José Geraldo Simões Junior, «Internacionalização do urbanismo e a relevância dos eventos de 1910: os congressos e exposições de urbanismo de Berlin, Londres e Nova Iorque», *Anais do XV Enanpur*. Recife: Anpur, 2013. v. 1, pp. 1-20.

18. Werner Hegemann visitaría Montevideo en 1931 invitado por la Facultad de Arquitectura.

19. «City Planning Conference, Rochester, N. Y.», *Art and Progress* 1, n.º 7 (1910): 205.

exposición de Berlín. Ambos casos son una muestra de los permanentes intercambios entre los urbanistas alemanes y los británicos a comienzos de siglo. Entre los expositores locales sobresalió la presentación de Patric Geddes sobre las encuestas sociales como herramienta de planificación, mientras que de las presentaciones extranjeras toda la atención se la llevó Alemania. Estuvieron presentes Stübben, considerado entonces como el mayor urbanista del mundo, Hegemann —que envió a Londres gran parte de la exposición de Berlín y Düsseldorf—, y Eberstadt, tercer premio en el concurso del Gran Berlín. De Estados Unidos se exhibieron los planes de Burnham para Chicago y Washington, y de Francia algunos proyectos de Hénard para París y la Ciudad del Futuro.

Montevideo, 1911

En 1911, apenas un año después del fallo del concurso del Gran Berlín y de las grandes exposiciones-conferencias internacionales de urbanismo ya mencionadas, el gobierno uruguayo convocó a un «Concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos». Se trató, en realidad de dos concursos enlazados, cada uno con su propio jurado: uno para el trazado general de avenidas y otro para el palacio de gobierno. El objetivo del llamado —claramente imbuido de los preceptos del urbanismo esteticista— era transformar a la modesta Montevideo en una moderna capital. En sus bases se fijaban tres objetivos específicos: a) mejorar y ampliar la red de vialidad urbana, teniendo en vista la higiene, la facilidad de tráfico y la estética de la ciudad; b) unir por medio de vías apropiadas los paseos públicos y las playas balnearias entre sí y con los principales barrios, y c) destacar los principales edificios públicos existentes y ubicar una serie de edificios a crear, entre estos el Palacio de Gobierno, los ministerios, el Palacio Municipal, el Palacio de Justicia y el Hospital General de Clínicas.

Para el concurso de trazado de avenidas se cursó invitación a los arquitectos Hermann Jansen y Joseph Brix —premiados en el concurso del Gran Berlín—, Joseph Antoine Bouvard —que realizó el Plan de la Ciudad de Buenos Aires entre 1907 y 1909— y Augusto Guidini, radicado en Montevideo. De Uruguay se invitó a

los ingenieros Abel Fernández y Luis P. Ponce y a los arquitectos Eugenio Baroffio y Alfredo Jones Brown. Al llamado finalmente se presentaron ocho proyectos. El primer premio correspondió a Augusto Guidini,²⁰ el segundo a Joseph Brix y el tercero a Eugenio Baroffio; el jurado destacó además al proyecto del arquitecto Alfredo Jones Brown.

En el relativamente corto tiempo que llevaba residiendo en Montevideo, Guidini había desarrollado una intensa actividad y había presentado a las autoridades un anteproyecto para una galería que uniría las plazas Independencia y Matriz. En una serie de notas publicadas en *La Razón*, el arquitecto suizo-italiano señalaba la necesidad de que la ciudad contara con un plan general que ordenara su desarrollo, por lo que algunos autores lo señalan como uno de los promotores del concurso; en este sentido, Guidini parecía jugar con las cartas marcadas y no estaba dispuesto a dejar pasar la oportunidad; presentó al concurso cuatro proyectos, cada uno a su vez con dos variantes, que totalizaron cuarenta y seis láminas.

El proyecto ganador respondía a los conceptos de belleza, higiene y futuro, a los que se supeditaba cualquier consideración de orden funcional, apenas incipiente en la propuesta. Movida por el afán especulativo y sin hacer alarde de gran destreza en el diseño, la megalómana propuesta duplicaba la superficie de la ciudad. Para el área de expansión de la ciudad futura —en las afueras del bulevar Artigas— proponía un sistema de grandes avenidas rectas, la mayor de las cuales uniría Punta Yeguas con Punta Gorda; una serie de grandes parques combinados con zonas de vivienda remataban estas avenidas.

Al mismo tiempo, el plan reubicaba el centro de gravedad de la ciudad en torno al Palacio Legislativo —en construcción en ese momento— y creaba un nuevo centro de gobierno que estaría ubicado sobre el lado este del bulevar Artigas, próximo al cruce con la actual calle Hocquart, donde se ubicarían el Palacio de Gobierno y los ministerios. Es prácticamente la misma ubicación que casi veinte años más tarde propondría Mauricio Cravotto para el centro de gobierno en el anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Como era esperable, Guidini propuso una gran galería que uniría la plaza Independencia con la plaza Matriz.

La propuesta incluía, además, la creación de un barrio obrero en Pueblo Victoria y un gran barrio industrial que iría desde La

20. Augusto Guidini nació en el cantón del Ticino, en Suiza, y desarrolló su actividad profesional en Italia. En Milán fue colaborador del ingeniero G. Mengoni durante la construcción de la Galería Vittorio Emanuele II. Durante la primera década del siglo XX incursionó en la disciplina del urbanismo, proponiendo algunos planes parciales para el centro de Milán y para la reconstrucción de Messina.

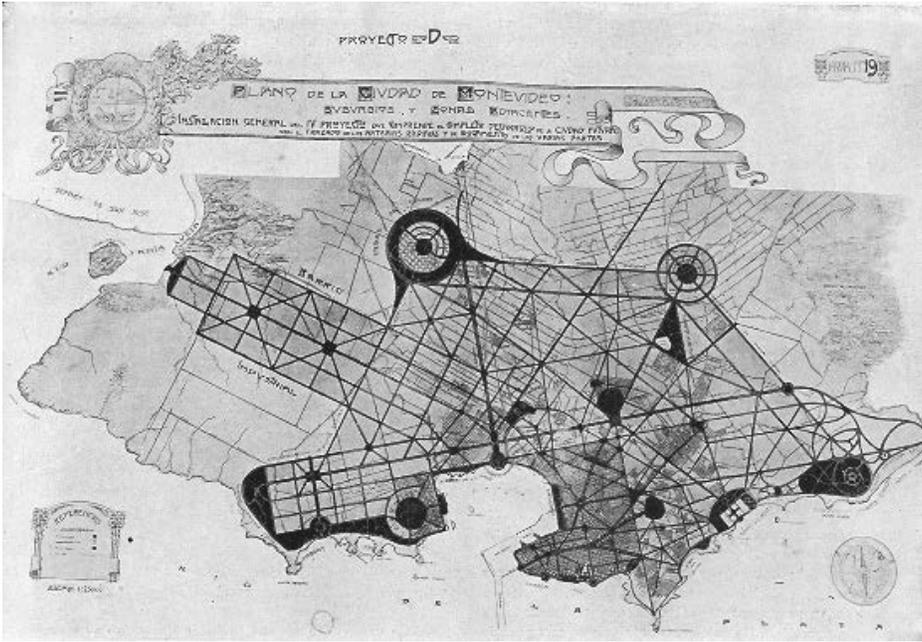


FIGURA 5. «CONCURSO INTERNACIONAL DE PROYECTOS PARA EL TRAZADO GENERAL DE AVENIDAS Y UBICACIÓN DE EDIFICIOS PÚBLICOS» EN MONTEVIDEO, 1911. PRIMER PREMIO. AUGUSTO GUIDINI.

Teja hasta la barra del Santa Lucía, en una muestra de desmesurado optimismo. Adicionalmente, incorporaba una serie de proyectos menores que por entonces estaban sobre la mesa, tan dispares como la canalización del arroyo Miguelete y el traslado de la carrera de Ingeniería a la zona del Prado.

En una votación muy dividida, el proyecto del alemán Joseph Brix contó con el apoyo de tres miembros destacados del jurado: los ingenieros Federico Capurro (designado por la Asociación de Ingenieros y Arquitectos del Uruguay) y Juan P. Gianelli (director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas) y el arquitecto Horacio Acosta y Lara (futuro decano de la Facultad de Arquitectura). En la justificación de su voto señalan la calidad técnica de la propuesta, que encuentran muy superior a la del resto, el respeto por la configuración de la ciudad y su topografía, y una menor expansión de la mancha urbana, que quedaría circunscrita al bulevar Artigas, como exigían las bases.

En contraste con la mayoría de los proyectos presentados, el de Brix proponía una centralidad difusa extendida a lo largo del área central de la ciudad, donde una adecuada jerarquización de las calles encauzaba el tráfico interno y hacia los alrededores mediante la consolidación de los caminos radiales de salida de la ciudad, sin necesidad de cortar el tejido con nuevas avenidas. Una serie de soluciones de detalle muy superiores a la del resto de las propuestas, tanto en lo estético como en lo técnico, complementaban la propuesta.²¹ El centro de gravedad se desplazaba desde la Ciudad Vieja hacia la plaza Cagancha, donde se ubicarían los principales edificios públicos. Un gran eje norte-sur uniría el centro de gobierno con el Río de la Plata al sur, creando una suerte de balcón al mar de la capital, y con la estación del ferrocarril al norte. Mauricio Cravotto retomaría esta idea del proyecto de Brix en dos oportunidades: en el concurso del Palacio Municipal, donde propuso una gran avenida que uniría el municipio con el mar y se prolongaría hacia el norte favoreciendo las visuales del edificio, y en el anteproyecto del Plan Regulador en el Centro Cívico Municipal; allí retomaría también la idea de vincular directamente el Centro Cívico de Gobierno con la estación del ferrocarril, relocalizada a tales efectos. Los miembros del jurado afines al proyecto de Brix, sin embargo, cuestionaron esta parte de la propuesta por entender que obstaculizaría las perspectivas de la avenida 18 de Julio, y sugirieron cambiar su ubicación por la del malogrado Palacio de Gobierno, en la actual ubicación del Palacio Municipal.

A pesar del interés despertado en una parte del jurado, uno de los aspectos más interesantes de la propuesta de Brix, el sistema de espacios verdes, parece haber pasado inadvertido. Estaba constituido por una serie de infiltraciones y cinturones verdes que, sacando partido de la topografía, seguirían los cauces de los cursos de agua que alguna vez surcaron la ciudad. El primer cinturón seguía el curso de la calle Yaro, sobre una antigua cañada. La segunda infiltración verde nacía junto al Parque Hotel y, siguiendo el curso de un antiguo arroyo, describía una trayectoria curva hacia el norte, donde entroncaba con el cauce del arroyo Seco hasta la bahía. En la intersección con la actual avenida General Flores partía una nueva infiltración hacia el este, sobre el cauce de un afluente del arroyo Seco, hasta el bulevar Artigas.

21. «Urbanización.

El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas en la ciudad de Montevideo», *Arquitectura* 35 (1920): 3-13.

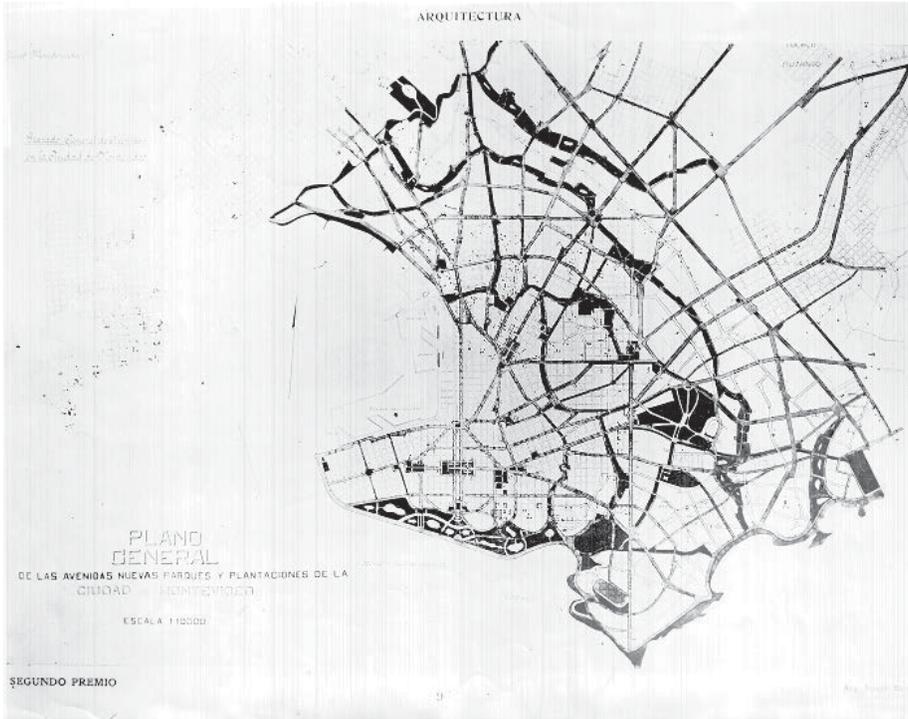


FIGURA 6. «CONCURSO INTERNACIONAL DE PROYECTOS PARA EL TRAZADO GENERAL DE AVENIDAS Y UBICACIÓN DE EDIFICIOS PÚBLICOS», MONTEVIDEO, 1911. SEGUNDO PREMIO. SOOSEPEH BRUX.

Más afuera, un gran cinturón verde bordeaba el área central de la ciudad partiendo de la playa Pocitos, subiendo por los arroyos Pocitos y de la Buena Moza hasta el camino Aldea (avenida Italia), desde allí por la actual avenida Luis Alberto de Herrera hasta el arroyo Quitacalzones y por este hasta su desembocadura en el Miguelete. Un cuarto anillo, más al norte, seguía el cauce del arroyo del Cerrito desde sus nacientes, cerca de la intersección de las actuales avenidas José Pedro Varela y Centenario, hasta su desembocadura en el Miguelete. Dos décadas más tarde, tomando como base el sistema de espacios verdes de Brix, Mauricio Cravotto proyectaría el sistema de *parkways* del anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo.

El proyecto de Brix constituyó una excepción dentro del universo de los proyectos presentados al concurso, en cuanto no

respondía al urbanismo esteticista. Se trató de una propuesta de avanzada, que incorporaba las mejores tradiciones de la escuela alemana de urbanismo, de la que Brix formaba parte.

Finalmente, el proyecto de Guidini no logró despertar el entusiasmo del sistema político, del estamento técnico ni del público en general. Por tal razón, el Poder Ejecutivo decidió conformar una comisión técnica para formular un Plano Regulador de Montevideo, integrada por Augusto Guidini, Eugenio Baroffio y Juan P. Gianelli. Las recomendaciones de la comisión fueron aprobadas por el Poder Ejecutivo el 12 de diciembre de 1912 y dieron lugar a un nuevo proyecto, distinto de los premiados en el concurso: el Plano Regulador de Montevideo.

París, 1919

El fin de la primera guerra mundial marcó un punto de inflexión para el urbanismo francés. Diversos procesos que se habían estado gestando durante los primeros quince años del siglo XX eclosionaron en 1919, redefiniendo el campo disciplinar en Francia. Se trató de un cambio conceptualmente importante, ya que representó el abandono del urbanismo academicista haussmanniano en favor de un urbanismo con pretensiones científicas. La acción reformista del Museo Social desempeñó un rol clave en esa transformación, en la que Eugène Hénard tuvo una destacada actuación, encabezando desde 1908 el Comité de Higiene Urbana y Rural, secundado luego por Henri Prost y por Marcel Poëte. En 1911 se fundó la Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas, que desde 1914 funcionó bajo el patronazgo del Museo Social —constituida en 1919 en Sociedad Francesa de Urbanistas—. También en 1911 se creó la Comisión de Extensión de París; Marcel Poëte y Louis Bonnier redactaron en 1913 su *Rapport*, que tendría una gran influencia en el urbanismo francés de los siguientes años. En 1914 Marcel Poëte inauguró la Cátedra de Historia de París, de la Biblioteca de la Ciudad de París, transformada dos años más tarde en Instituto de Historia, Geografía y Economía Urbanas. En 1916, Jaussely logró transformar en curso de Historia y Teoría del Urbanismo o Construcción de Ciudades Antiguas y Modernas el anterior curso de Historia General de la Arquitectura en la Escuela de

Bellas Artes de París.²² En 1917, aún en plena guerra, se fundó la Escuela de Arte Público, con el propósito de formar técnicos para la reconstrucción de las ciudades francesas.

Apenas terminada la guerra, en 1919 se aprobó la llamada Ley Cornudet, en cuya redacción colaboró Jaussely, que exigía la formulación de planes de ordenación, embellecimiento y ampliación en todas las localidades de más de 10.000 habitantes.²³ Si bien su grado de concreción fue apenas incipiente, constituyó un estímulo muy importante para la formación de oficinas técnicas —nacionales y municipales— y para el desarrollo de los estudios disciplinares. Sobre la base de la Cátedra de Historia de París, Marcel Poëte y Henri Sellier crearon ese año la Escuela de Altos Estudios Urbanos, de la que Jaussely fue uno de los promotores.²⁴ Ese mismo año, Poëte y Bonnier lanzaron la revista *La Vie Urbaine*, en la que difundieron los contenidos de los seminarios de la Escuela. En este entorno de agitación, Mauricio Cravotto desembarcó en París en 1920, durante el viaje del Gran Premio, y asistió a los cursos de Poëte y de Jaussely.

Diversos autores coinciden en señalar los intensos vínculos e intercambios que en la década de 1910 tuvieron lugar entre los urbanistas franceses y los alemanes. Ya se refirió que Jaussely incorporó elementos conceptuales y prácticos de Joseph Stübben y de las normativas urbanas alemanas. En 1910, las propuestas que Eugène Hénard formulara para París en el Museo Social —que prácticamente no tuvieron difusión en Francia— fueron publicadas por Stübben en *Der Stadtebau* y por Hegemann en el catálogo de la exposición sobre el concurso del Gran Berlín; por su parte, el *Rapport* de 1913 de la Comisión de Extensión de París concluía que Berlín podía ser considerada una ciudad modelo en cuanto a higiene y áreas verdes. En 1914 Joseph Stübben fue galardonado con la Medalla de Oro del Museo Social de Francia.²⁵

En este escenario, la Prefectura del Sena convocó en 1919 a un concurso internacional para el *Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Paris*, al que paradójicamente no pudieron presentarse los urbanistas alemanes ni los de los países aliados de Alemania durante la guerra. El certamen fue concebido como un concurso de ideas que orientarían luego, para la elaboración del proyecto definitivo, la labor de los «servicios competentes» de la Prefectura del Sena, cuyas oficinas técnicas

22. Delacourt, *Léon Jaussely*, 38.

23. Ese mismo año se aprobó en Gran Bretaña la *Housing and Town Planning Act*, que hacía obligatoria la realización de planes reguladores en las ciudades de más de 20.000 habitantes.

24. Luego de un arduo proceso, en 1924 la Escuela abandonó la órbita municipal y parisina para incorporarse a la Universidad de París, ya bajo el nombre de Instituto de Urbanismo de París.

25. Jean-Louis Cohen. «Le grand Paris, une question allemande?» en *Inventer le Grand Paris* (Bordeaux: Bière, 2016), consultado en diciembre 2018, www.inventerlegrandparis.fr

estaban siendo formadas en paralelo al desarrollo del concurso. La integración del jurado fue multitudinaria: 76 miembros, lo que evidencia la fragmentación del territorio y la diversidad de actores que intervenían sobre el Gran París; adicionalmente, esta integración buscaba construir amplios consensos en torno al nuevo paradigma urbanístico impulsado por la Prefectura del Sena, en plena cuna de Haussmann.

Las bases establecieron cuatro secciones temáticas correspondientes a distintas escalas de ordenamiento: I) plan general para la aglomeración, II) proyectos de ordenamiento y embellecimiento interior de París, III) propuestas específicas para el desarrollo de los recintos fortificados y el área *non edificandi* y IV) proyectos parciales dentro o fuera de los muros. La vocación metropolitana del concurso fue puesta de manifiesto por las bases, que instaban a abordar el plan sin tener en cuenta los distritos administrativos y a incluir las comunas del «Gran París». El primer premio de la sección I fue otorgado por unanimidad al equipo conformado por Jaussely, Roger-Henri Expert y Louis Sollier —ambos segundos en el Gran Premio de Roma—.²⁶ El segundo premio correspondió a Agache, Auburtin, Perenty y Redont, y el tercero a Molinie, Nicod y Pouthier.

La propuesta de Jaussely, Expert y Sollier para el plan de París se erigió sobre los tres ejes stübbenianos que Jaussely ensayara en Barcelona y en Berlín: zonificación o especialización de funciones en las distintas áreas de la ciudad (presente en todos los concursantes), racionalización del sistema de transporte y definición de un sistema de espacios verdes. Siguiendo la estructura radioconcentrica de la ciudad, el proyecto dividió la aglomeración en tres anillos concéntricos: la ciudad antigua, la aglomeración moderna y las reservas de tierra del «Gran París». El centro de la ciudad estaba destinado al comercio, y el anillo intermedio o periferias, a las pequeñas industrias y viviendas. El anillo exterior se subdividía a su vez en subzonas: grandes industrias y comercios; barrios residenciales y ciudades jardín, y viviendas suntuosas, grandes instalaciones deportivas y predios para las grandes exposiciones universales, una zonificación que reafirmaba la diferenciación social de los diversos sectores de la ciudad.²⁷ Basándose en las normativas municipales alemanas, la propuesta estableció las características morfológicas de cada sector y sus densidades, con base

26. Delacourt, *Léon Jaussely*, 38.

27. Fernández Águeda. «Les prémices...».



FIGURA 7. JAUSSELY, EXPERT Y SOLLIER. PROPUESTA DEL CONCURSO PARA EL PLAN D'AMÉNAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION DE PARIS, 1919.

en un gradiente decreciente desde el centro hacia la periferia. Para el anillo exterior propuso la creación de ciudades jardín, que permitirían mantener bajas densidades de población y un contacto cercano con la naturaleza.

Partiendo de la consideración de la aglomeración como un organismo de orden económico, el equipo de Jausseley planteó la analogía con un taller o fábrica: el plan debía asegurar su funcionamiento racional y eficiente, así como contribuir a la mejora social y de las condiciones de vida de los habitantes. Aplicando criterios fordistas, la propuesta buscó minimizar los tiempos de desplazamiento en la ciudad, para lo cual propuso un sistema especializado y jerarquizado de vías de tránsito en función del tipo de carga. Al igual que en Berlín, las avenidas circulares, además de conectar los barrios entre sí, canalizaban el tráfico proveniente de las afueras de la ciudad; el mismo criterio se aplicó en el diseño de

la red ferroviaria, donde se planteó la especialización funcional de las estaciones y la creación de un cinturón ferroviario. Las redes vial y ferroviaria se complementaban con la creación de nuevos canales fluviales, definiendo un sistema intermodal.

El tercer pilar sobre el que se sostuvo el plan fue el sistema de espacios verdes. Este consistía en una red de espacios entrelazados, una idea original dentro del concurso, pero que Jaussely había ensayado ya en Barcelona y en Berlín. En su diseño confluyeron las tres grandes vertientes en las que abrevó Jaussely en esta materia: la americana, a través de los trabajos de Frederick Law Olmsted,²⁸ la francesa, particularmente la obra de Jean-Claude Nicolas Forestier, y la alemana, con la que tomó contacto de primera mano durante el concurso del Gran Berlín en 1910. El sistema de espacios verdes respondía a una estructura especializada y jerárquica, en la que los *parkways* o «carreteras turísticas» estaban separados de otras vías de tránsito, conectando entre sí los espacios libres —clasificados de acuerdo a los criterios de Forestier—. La propuesta incluía un estudio de evaluación económica y de viabilidad de los espacios libres proyectados.²⁹

Montevideo, 1926

En 1926 arribó a Montevideo Jaussely, gracias a las gestiones conjuntas de la Facultad de Arquitectura, el Consejo Nacional de Administración y el Concejo Departamental de Montevideo. Su presencia despertó el más vivo interés en el medio académico y en las oficinas técnicas municipales y nacionales. Entre las figuras que trabaron contacto con el visitante se cuentan el arquitecto Jacobo Vázquez Varela, decano de la Facultad de Arquitectura; el ingeniero Juan P. Fabini, presidente del Concejo de Administración Departamental; los arquitectos Emilio Conforte y Felisberto Gómez Ferrer, director y subdirector respectivamente de la Sección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas; el arquitecto Eugenio Baroffio, profesor de la Facultad de Arquitectura y técnico municipal, y el ingeniero Juan Álvarez Cortés, ministro de Obras Públicas.

Para entonces Jaussely era un viejo conocido de los uruguayos, que gozaba de gran prestigio entre los docentes de la Facultad y en el estamento técnico estatal. A sus cursos de urbanismo

28. No era extraña la participación de arquitectos franceses en el diseño de *parkways* en los Estados Unidos.

29. Fernández Águeda. «Les prémices...».

en París habían asistido los arquitectos Leopoldo Carlos Agorio, Mauricio Cravotto, Pedro Belloni Gadea y Jorge Beltrán Hardoy³⁰ —egresado de la Escuela de Bellas Artes de París—. Con excepción de Agorio, todos concursaron por la cátedra de Trazado de Ciudades de la Facultad de Arquitectura en 1924, que finalmente obtuvo Cravotto.

Jaussely dictó once conferencias en el Paraninfo de la Universidad, las cuales constituían un extracto de los seminarios que dictaba en París y reflejaban la estructura medular de su pensamiento urbanístico. Los títulos de estas conferencias fueron: «Urbanismo», «Curso de construcción de ciudades», «Principios directores del urbanismo moderno», «Calles», «Plazas», «Agrupación de viviendas y manzanas», «Plantaciones», «Parques», «Ciudades jardín» y «Conjuntos urbanos». A pedido expreso del ingeniero Juan Álvarez Cortés, dictó una conferencia sobre «Reformas y embellecimiento de Montevideo».

El ciclo alcanzó una difusión importante en el medio; se publicó una extensa crónica de las conferencias en la revista *Arquitectura* y en *El Imparcial*, así como una nota en *La Cruz del Sur*. Tuvo también un impacto significativo entre los profesores de la Facultad de Arquitectura, particularmente en Mauricio Cravotto, quien desde hacía dos años era profesor titular de la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. Pocos años más tarde, cuando Cravotto dirigiera el equipo redactor del anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, en 1930, tomaría como base para desarrollar su propuesta una parte importante del marco conceptual presentado por Jaussely.

Tres años después de la visita de Jaussely, en 1929, Montevideo recibió a Le Corbusier a instancias de Mauricio Cravotto, quien, enterado de su presencia en Buenos Aires, solicitó a la Facultad iniciar las gestiones pertinentes para traerlo. Durante su breve estadía Le Corbusier brindó dos conferencias en el Paraninfo de la Universidad: una sobre arquitectura y otra sobre urbanismo, y en compañía de docentes de la Facultad realizó diversos paseos por la ciudad. Visitó el estudio de los arquitectos Cravotto, Amargós y Rius, pero rechazó una invitación de docentes y estudiantes para visitar la Facultad. Fue escaso el interés que la presencia de Le Corbusier despertó en políticos, oficinas técnicas y público en general, no así en los estudiantes de la Facultad, que

30. Padre de Jorge Enrique Hardoy.

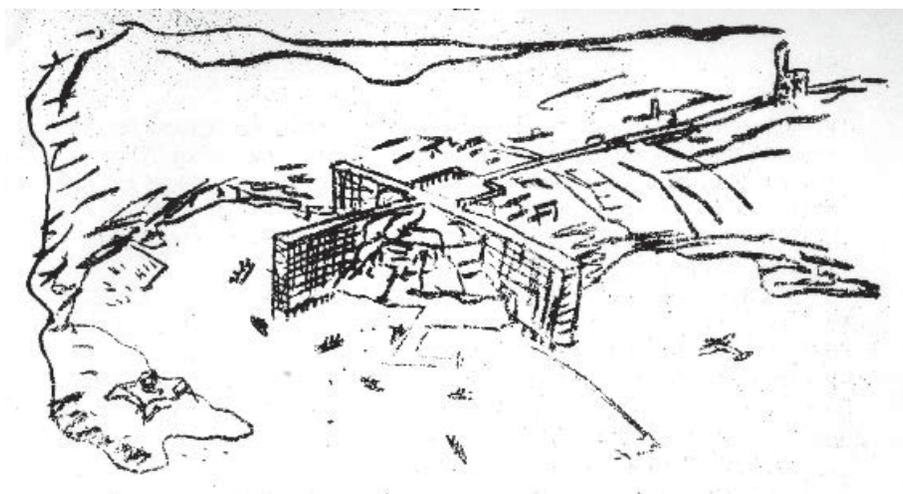


FIGURA 8. LE CORBUSIER, 1929-1930. PROPUESTA PARA MONTEVIDEO.

vivieron con entusiasmo su visita. La repercusión en la prensa fue mínima; ni siquiera la revista *Arquitectura*, de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, publicó una crónica al respecto; la única excepción fue la revista *La Cruz del Sur*, que publicó una extensa crónica firmada por los hermanos Guillot Muñoz.³¹

El encuentro con el continente americano le permitió a Le Corbusier entrever nuevas relaciones entre el territorio, el paisaje y la ciudad; pasar de la ciudad abstracta a la ciudad construida sobre el paisaje singular, de la llanura casi infinita de Buenos Aires a la sinuosidad del relieve carioca o el territorio no tan suavemente ondulado de Montevideo. A través de las propuestas que Le Corbusier formuló *in situ* casi de manera improvisada para Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro, sometió el Plan Voisin a la fuerza del paisaje, hasta transformarlo en algo distinto, en una nueva poesía de la forma urbana que pronto aplicaría a su proyecto Obús para Argel.

Durante su segunda conferencia en Montevideo, Le Corbusier habría delineado una propuesta para la ciudad, que luego reconstruyó en el libro *Précisions*.³² En esta mutación del Plan Voisin, uno de los cambios más visibles se produjo precisamente en Montevideo, con la desaparición de los rascacielos, que cedieron

31. Gervasio y Álvaro Guillot Muñoz, «Le Corbusier en Montevideo», *La Cruz del Sur*, n.º 27 (1930).

32. Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo* (Barcelona: Poseidón, 1978).

su lugar a la invención de los «rascamares», grandes pantallas sobre pilotis que, con su cubierta-avenida a la altura de la cuchilla Grande (que él visualizó como una meseta), absorbía la diferencia de niveles entre la cima y el mar, liberando al tránsito de las pronunciadas pendientes del centro de Montevideo. La ciudad se condensaba en un gran centro neurálgico convertido a su vez en un nudo de circulaciones, donde confluían la avenida, el puerto y el aeropuerto en un frenesí de comunicaciones.

Es difícil establecer con precisión el impacto que esta breve estadía provocó en el medio local, incluso entre los estudiantes. Según Nudelman, el propio Le Corbusier «se fue convencido de haber estado en un país donde los alemanes tenían la iniciativa. [...] La raíz común era Alemania, donde los ingenieros encontraban precisión mítica y los arquitectos el principio de la ciencia urbanística, la urbanología y una arquitectura que comenzaba su reconversión ideológica». Los croquis realizados por Le Corbusier durante sus conferencias no fueron fotografiados ni reproducidos, y el libro *Précisions* tuvo una difusión casi nula en la región, por lo que la divulgación de esas imágenes —incluso entre los seguidores de Le Corbusier— fue muy posterior; parafraseando a Nudelman, un hallazgo arqueológico puesto al servicio de nuevas movidas culturales y políticas.

33. El equipo dirigido por el arquitecto Mauricio Cravotto estaba integrado por los arquitectos —recién graduados— Octavio De los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente y Américo Ricaldoni, y el ingeniero Santiago Michelini. El plan fue encargado por una comisión de notables integrada por Baltasar Brum, José Serrato, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos (los dos primeros habían sido presidentes de la República, de 1919 a 1923 y de 1923 a 1927 respectivamente) para obsequiárselo al Concejo Departamental de Montevideo.

Plan Regulador de Montevideo, 1930

En 1930, en el marco de las celebraciones del primer centenario de la jura de la Constitución, Mauricio Cravotto, al frente de un equipo de jóvenes profesionales,³³ elaboró un anteproyecto de Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo. Si bien para entonces Cravotto llevaba más de cinco años al frente de la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística, este encargo marcó el inicio de su actividad como urbanista practicante. En este plan Cravotto articuló un amplio bagaje de conocimientos —heterogéneo, por momentos contradictorio— cosechado a lo largo de más de una década mediante viajes de estudio, la práctica docente, la lectura de publicaciones y una nutrida red de relaciones con técnicos de Europa, Estados Unidos y Sudamérica. De esa articulación de conceptos teóricos y prácticos fue surgiendo un

corpus doctrinario singular que constituyó la base del pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto, un *continuum* que seguiría desarrollando incluso luego de retirado de la vida docente.

En la definición de los problemas de la ciudad a afrontar por el plan, Cravotto planteó cuatro puntos: el congestionamiento del centro y su inadecuada ubicación (constreñido en una península), el hábitat (el vivir de la gente) —espacios públicos, viviendas—, la movilidad (comunicación) y el trabajo (localización de las actividades productivas y comerciales). La ciudad —señaló— debía encontrar un equilibrio entre cuatro componentes: el social, el higiénico, el mecánico y el estético-arquitectónico. La respuesta se fundó en tres principios: separación y especialización de funciones; especialización y jerarquización de la red vial, e infiltración de espacios verdes en la ciudad; una estructura de cuño stübbeniano similar a la vista en los planes para Berlín y París ya señalados. Sobre esta estructura básica, Cravotto realizó sus propias lecturas y ensayó una síntesis personal con ideas provenientes de otras vertientes urbanísticas, como la estadounidense.

Para poner remedio al congestionamiento del centro, el Plan propuso reubicar las funciones de gobierno desplazándolas desde la Ciudad Vieja hacia un Centro de Gobierno a crear en un sitio próximo al baricentro de la ciudad, sobre el bulevar Artigas, en una ubicación similar a la propuesta por Guidini —un gesto valiente, teniendo en cuenta las críticas que en su momento recibió—. En lo que refiere a la zonificación, combinaba la definición de grandes áreas relativamente uniformes con base en tres categorías de uso del suelo: residencial (habitaciones económicas, habitaciones comunes y habitaciones «más importantes»), comercial e industrial, con un sistema de centros especializados dispersos en el tejido urbano (de gobierno, residenciales obreros, portuario, de negocios, municipal, de justicia, cultural, de exposiciones, balnearios, etcétera). Paralelamente, buscando encauzar el crecimiento demográfico de la ciudad sin extender sus límites, definió tres áreas para la densificación por etapas, en un gradiente decreciente desde el centro hacia la periferia, hasta alcanzar un máximo de tres millones de habitantes, con un cinturón de ciudades jardín que bordeaba la aglomeración.

Sobre el entramado vial el Plan definió una red especializada y jerarquizada en función del tipo de transporte al que se destinaba



FIGURA 9. ANTEPROYECTO DEL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO. EMPLAZAMIENTO Y CONEXIÓN DE LOS CENTROS CÍVICOS.

cada arteria. Además de mejorar la conectividad, buscaba favorecer la velocidad de circulación mediante la disminución de las interferencias entre las vías de circulación, el ensanche de las avenidas, el trazado de calles con menores pendientes y la creación de un tren subterráneo.

La promoción del contacto del hombre con la naturaleza, que ocupó un lugar destacado dentro del Plan, fue un eje del pensamiento urbanístico de Cravotto. El sistema de espacios verdes propuesto por el Plan Regulador se basó en el aprovechamiento de los parques ya existentes y en la creación de *parkways*. Durante el viaje del Gran Premio de la Facultad de Arquitectura, en 1918, Cravotto había tomado contacto de primera mano con algunos proyectos de *parkways* en los Estados Unidos, particularmente el de Filadelfia. Ya hemos señalado que en los proyectos de Hansen, de Brix y de Jaussely para Berlín se había producido el acercamiento entre el *parkway* y el cinturón verde para propiciar



FIGURA 10. ANTEPROYECTO DEL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO. RED DE ARTERIAS DE ATRAVESAMIENTO, ALTA VELOCIDAD.

las infiltraciones verdes en el tejido urbano, y el propio Jaussely en su visita a Montevideo dedicó una de sus conferencias a los *parkways*. En el Plan Regulador los *parkways* se ubican en los límites de las grandes zonas de densificación, retomando en parte los cinturones verdes que en 1911 Joseph Brix había proyectado para Montevideo. Aquí el equipo propuso, sin embargo, una reinterpretación del *parkway*: no se trata ya de una simple infiltración verde ni de una avenida parquizada, sino que se ha convertido en un área de reserva de suelo para la implantación de rascacielos inmersos en el verde. Cravotto continuaría desarrollando el concepto de *parkway* en proyectos posteriores, hasta transformarlo en la columna vertebral de su gran proyecto de ordenamiento territorial: la Aldea Feliz.

El anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo marcó un punto de inflexión en la práctica del urbanismo en Uruguay. Con él se instaló el llamado *urbanismo científico*. Este cambio de

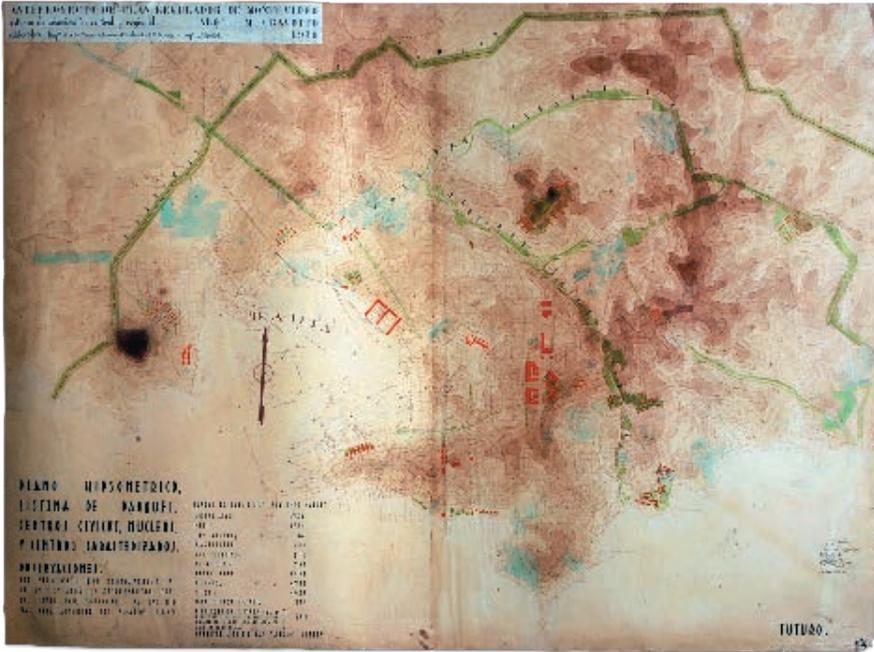


FIGURA 11. ANTEPROYECTO DEL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO. SISTEMA DE PARQUES, CENTROS CÍVICOS Y NÚCLEOS CARACTERIZADOS.

34. Jorge Nudelman, *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier* (Montevideo: CSIC-UdelaR, 2016); Lucio De Souza, «Revisita al Plan Regulador para Montevideo de 1930: invenciones y redes en torno al advenimiento del urbanismo científico en Uruguay», *Registros 13*, n.º 2 (2017); William Rey, «Le Corbusier en tiempos de renovación arquitectónica», en *Le Corbusier en el Río de la Plata* (Montevideo: Cedodal-Facultad de Arquitectura, UdelaR, 2009).

paradigma supuso la ampliación del universo de problemas que un plan debía enfrentar. El centro de gravedad se desplazó desde los aspectos estéticos y simbólicos hacia la búsqueda de un equilibrio entre el crecimiento demográfico y la extensión de la ciudad, la eficiencia económica, el bienestar de la gente y el contacto del hombre con la naturaleza, ampliando notablemente el campo de acción de la disciplina. Nuevas herramientas fueron incorporadas a la práctica urbanística: la recolección de información sociodemográfica, económica y urbana (base del expediente urbano), el estudio de líneas isócronas, la zonificación, las infiltraciones verdes y *parkways*, etcétera. Entre las innovaciones de orden social que introdujo este plan respecto de sus antecesores merece destacarse la consideración de la vivienda obrera, cuya resolución tipológica quedó pendiente.

Coincidimos con otros autores³⁴ en señalar que la historiografía nacional ha sobredimensionado la influencia de Le Corbusier y

de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) en el Plan Regulador de Montevideo. El marco conceptual dentro del cual fue realizado el anteproyecto, que marcó el desarrollo de la disciplina en nuestro país en los siguientes años, muestra una visible afinidad con las ideas del urbanismo alemán de las primeras décadas del siglo XX. Esta afinidad refiere tanto a los urbanistas alemanes (Stübben, Jansen, Brix) como a la vertiente francesa representada por Jausseley. A esta cabría añadir una posible vía madrileña a través del arquitecto Fernando García Mercadal —para entonces viejo conocido de Cravotto, con quien mantendría una fluida relación epistolar a lo largo de toda su vida—, quien intercedió con Hermann Jansen para que este se presentase junto con el arquitecto español Secundino Zuazo al Concurso para la Ordenación del Extrarradio de Madrid, en 1929, del que resultaron ganadores. En tal sentido, no resulta banal que el texto del anteproyecto Cravotto señale «como ejemplo de perfección, en lo que se refiere a formulación de datos útiles para la confección de planos de urbanización, el libro *Información sobre la ciudad de Madrid*, raro ejemplo de precisión, orden, método y visión estadística».³⁵

No se trata, por cierto, de buscar relaciones lineales entre un modelo canónico y una copia local, sino de explorar uno de los múltiples senderos que formaron parte del complejo universo de ideas del que participó Mauricio Cravotto y dentro del cual se formuló el anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Un universo variopinto, cargado de intercambios e hibridaciones, dentro del cual Cravotto realizó sus propias selecciones, traducciones y adaptaciones, entre las que cupo un lugar importante a las señas del urbanismo alemán de comienzos del siglo XX, tanto en relación con autores alemanes, como Jansen o Brix, como en relación con otros que, en contacto con estos, como Jausseley, realizaron sus propias mixturas y resignificaciones. En tal sentido, no es un dato menor que Cravotto reconociera como dos de sus principales referentes en la disciplina del urbanismo a dos figuras vinculadas a esta aproximación a la escuela alemana de urbanismo, Jausseley y Hermann Jansen, un aspecto aún poco valorado por la historiografía nacional.

35. Mauricio Cravotto et al., *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo* (Montevideo: Impresora Uruguaya, 1931), 25.

Fuente de las imágenes

- 1 y 2 .Disponible en <https://www.europeana.eu/portal/de/search?page=2&q=Wettbewerb+Gro%C3%9F-Berlin+1910>. Original en Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek.
3. Disponible en <https://www.europeana.eu/portal/de/search?page=2&q=Wettbewerb+Gro%C3%9F-Berlin+1910>. Original en Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Architekturmuseum.
4. Disponible en https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/architectes_francais_a_berlin/01-PROJET-02-DOC-02.html. Original en Fonds Léon Jausseley. Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX siècle.
5. *Arquitectura* 36 (1920).
6. Archivo IHA. Foto 15,385.
7. Fonds Léon Jausseley. Académie d'Architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle. 312 AA 51. Disponible en <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/vegetal/03-theme03-ssstheme01-doc13bis.html>
8. *Le Corbusier*, Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo (Barcelona: Poseidón, 1978), 233.
- 9 a 11. Fundación Cravotto.