

En 1930, en el marco de los festejos del centenario, el equipo formado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Milton Punte, Américo Ricaldoni y Santiago Michellini entrega al Consejo Departamental, el *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Estudio de urbanización central y regional.*

La propuesta, presentada formalmente por una comisión de notables integrada por José Serrato, Baltasar Brum, Numa Pesquera, Alejandro Gallinal y Horacio Mailhos, plantea un imaginario futuro de la ciudad que se proyecta temporalmente hasta 2015, momento en el que, siguiendo las explosivas tasas de crecimiento demográfico de principios del siglo XX, la ciudad alcanzaría los tres millones de habitantes.

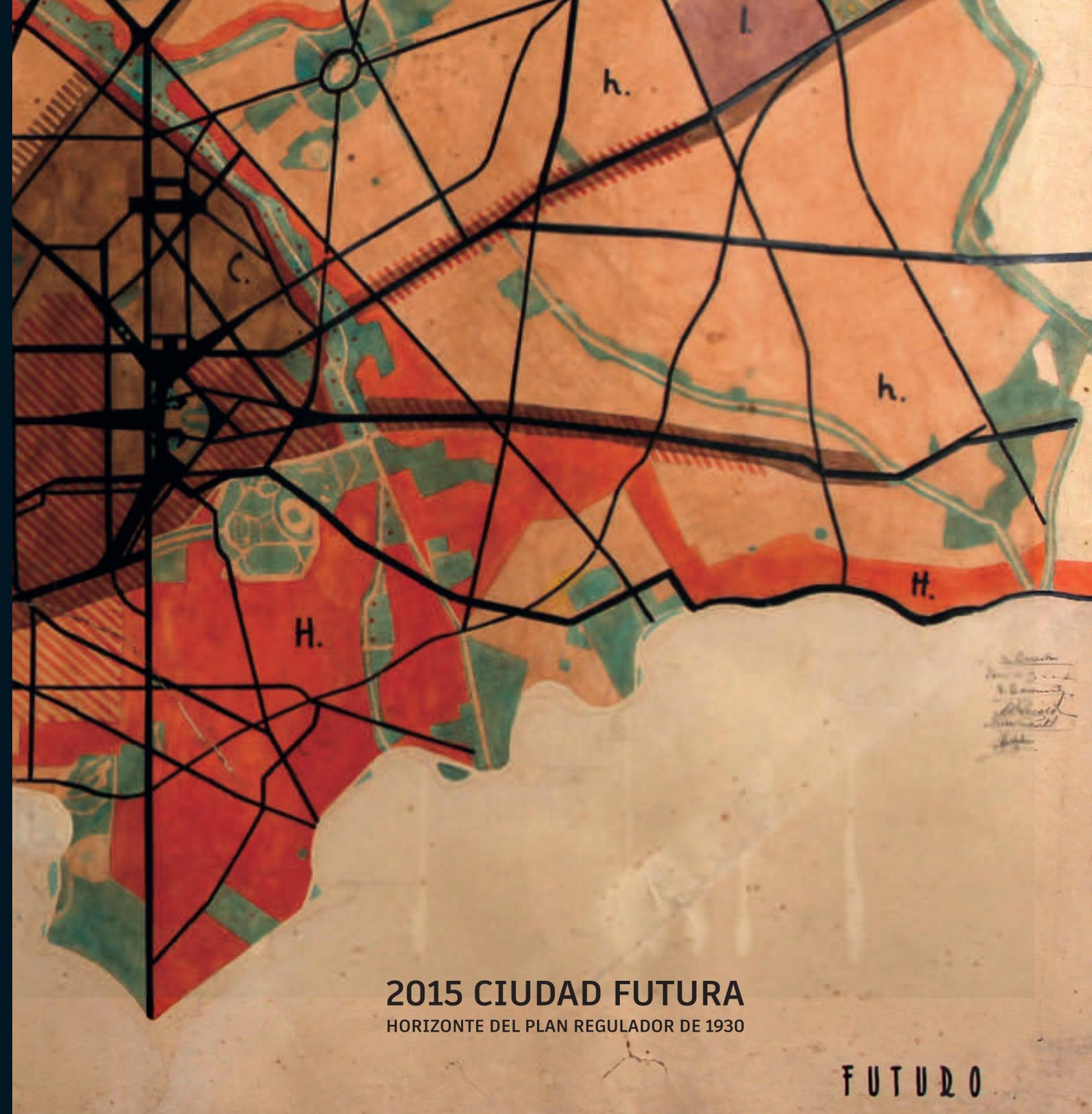
Esta fecha es entonces pretexto para revisar retrospectivamente la propuesta del Plan Regulador y analizar críticamente las ideas, teorías, instrumentos e imágenes con las que abordaron la construcción de un mundo futuro. Mirar con sentido histórico a quiénes anticipadamente nos miraron.

Este libro es el resultado de la propuesta desarrollada por el equipo de la Cátedra de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo II del ITU, financiado por el llamado a proyectos de Investigación edición 2015 de FADU. Constituyen una serie de ensayos que temáticamente abordan distintas dimensiones de análisis. Los planos que se publican son reproducciones fotográfica de los paneles originales con que se presentó el Plan Regulador en 1930, facilitados por la Fundación Cravotto.



HORIZONTE DEL PLAN REGULADOR DE 1930

2015 CIUDAD FUTURA



FUNDACIÓN CRAVOTTO

2015 CIUDAD FUTURA

HORIZONTE DEL PLAN REGULADOR DE 1930

FUTURO





**2015 CIUDAD FUTURA**  
HORIZONTE DEL PLAN REGULADOR DE 1930

La publicación de este libro fue realizada con el apoyo de la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) de la Universidad de la República. Los libros publicados en la presente colección han sido evaluados por académicos de reconocida trayectoria en las temáticas respectivas.

La Subcomisión de Apoyo a Publicaciones de la CSIC, integrada por Héctor Berio, Luis Bértola, Magdalena Coll, Mónica Lladó, Alejandra López Gómez, Vania Markarián y Sergio Martínez ha sido la encargada de recomendar los evaluadores para la convocatoria 2018.

© Los autores, 2018

© Universidad de la República, 2021

Ediciones Universitarias,

Unidad de Comunicación de la Universidad de la República (UCUR)  
18 de Julio 1824 (Facultad de Derecho, subsuelo Eduardo Acevedo)

Montevideo, CP 11200, Uruguay

Tels.: (+598) 2408 5714 - (+598) 2408 2906

Correo electrónico: <infoed@edic.edu.uy>

<www.universidad.edu.uy/bibliotecas/>

ISBN: 978-9974-0-1806-8

e-ISBN: 978-9974-0-1817-4



## CONTENIDO

|  |     |
|--|-----|
| Presentación de la Colección Biblioteca Plural | 7   |
| 00. introducción                               | 8   |
| 01. La construcción de la metrópolis           | 14  |
| 02. El encargo                                 | 30  |
| 03. La comisión prestigiadora                  | 48  |
| 04. Cravotto y su equipo                       | 62  |
| 05. Antecedentes locales                       | 72  |
| 06. Tres invitados                             | 86  |
| 07. Presentación general del plan              | 118 |
| 08. Los centros cívicos                        | 168 |
| 09. Parkways                                   | 174 |
| 10. El plan en la prensa de la época           | 182 |
| 11. El debate Vilamajó-De los Campos           | 186 |
| Referencias bibliográficas                     | 206 |

Este libro es el resultado de la propuesta desarrollada por el equipo de la Cátedra de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo II del ITU, financiado por el llamado a proyectos de Investigación edición 2015.

#### **Equipo de investigación**

Pablo Ligrone  
Lucio de Souza  
Lorena Logiuratto  
Santiago Benenati  
Débora Vainer  
Victoria de Álava

La elaboración y redacción de los diferentes capítulos responde al siguiente detalle: «Introducción», «Antecedentes locales», «Centros cívicos», «Parkways» y «El debate Vilamajó vs. De Los Campos» fueron escritos por Lucio de Souza; «La construcción de la metrópolis», «Tres invitados» y «Presentación general del Plan» por Lorena Logiuratto; «El encargo» y «El plan en la prensa de la época» por Santiago Benenati; «La comisión prestigiosa» por Victoria de Álava; «Cravotto y su equipo» por Debora Vainer.

#### **Agradecimientos**

Fundación Cravotto, especialmente a Eduardo Álvarez por su colaboración con el equipo de trabajo  
Martín Fernández  
Carlos Baldoira  
Área de Fotografía del IENBA  
Mariana Imhof  
Mario Bellón  
Mery Méndez  
Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU)  
Instituto de Historia (IHA)

#### **Diseño de maqueta y diagramación**

Victoria de Álava

## PRESENTACIÓN DE LA COLECCIÓN BIBLIOTECA PLURAL

Vivimos en una sociedad atravesada por tensiones y conflictos, en un mundo que se encuentra en constante cambio. Pronunciadas desigualdades ponen en duda la noción de progreso, mientras la riqueza se concentra cada vez más en menos manos y la catástrofe climática se desenvuelve cada día frente a nuestros ojos. Pero también nuevas generaciones cuestionan las formas instituidas, se abren nuevos campos de conocimiento y la ciencia y la cultura se enfrentan a sus propios dilemas.

La pluralidad de abordajes, visiones y respuestas constituye una virtud para potenciar la creación y uso socialmente valioso del conocimiento. Es por ello que hace más de una década surge la colección Biblioteca Plural.

Año tras año investigadores e investigadoras de nuestra casa de estudios trabajan en cada área de conocimiento. Para hacerlo utilizan su creatividad, disciplina y capacidad de innovación, algunos de los elementos sustantivos para las transformaciones más profundas. La difusión de los resultados de esas actividades es también parte del mandato de una institución como la nuestra: democratizar el conocimiento.

Las universidades públicas latinoamericanas tenemos una gran responsabilidad en este sentido, en tanto de nuestras instituciones emana la mayor parte del conocimiento que se produce en la región. El caso de la Universidad de la República es emblemático: aquí se genera el ochenta por ciento de la producción nacional de conocimiento científico. Esta tarea, realizada con un profundo compromiso con la sociedad de la que se es parte, es uno de los valores fundamentales de la universidad latinoamericana.

Esta colección busca condensar el trabajo riguroso de nuestros investigadores e investigadoras. Un trabajo sostenido por el esfuerzo continuo de la sociedad uruguaya, enmarcado en las funciones que ella encarga a la Universidad de la República a través de su Ley Orgánica.

De eso se trata Biblioteca Plural: investigación de calidad, generada en la universidad pública, encomendada por la ciudadanía y puesta a su disposición.

*Rodrigo Arim*  
Rector de la Universidad de la República  
Setiembre 2019

# 00. INTRODUCCIÓN

En 1930, en el marco de los festejos del centenario, el equipo formado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente, Américo Ricaldoni y Santiago Michellini entrega al Consejo Departamental, el *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Estudio de urbanización central y regional*. La propuesta, presentada formalmente por una comisión de notables integrada por José Serrato, Baltasar Brum, Numa Pesquera, Alejandro Gallinal y Horacio Mailhos, plantea un imaginario futuro de la ciudad que se proyecta temporalmente hasta el año

2015, momento en el que, siguiendo las explosivas tasas de crecimiento demográfico de principios del siglo XX, la ciudad alcanzaría los tres millones de habitantes. Esta fecha es entonces pretexto, para revisar retrospectivamente la propuesta del Plan Regulador y analizar críticamente las ideas, teorías, instrumentos e imágenes con las que abordaron la construcción de un mundo futuro: de mirar con sentido histórico a quienes anticipadamente nos miraron.

Este libro constituye el resumen de una investigación que hizo foco en el Plan Regulador aunque derivó en las redes que se tejen en torno a él y a la figura de Mauricio Cravotto durante sus años de formación y sus primeras décadas de trabajo profesional y académico en urbanismo. La posibilidad de acceder a fuentes primarias con material nunca antes utilizado permite estudiar estos aspectos y plantear argumentaciones nuevas que buscan echar por tierra antiguos asertos.

El Plan Regulador de Montevideo de 1930 ha sido considerado en la historiografía uruguaya repetidamente sobre la base de dos afirmaciones: como una propuesta fallida en el sentido de no haberse llevado a la práctica y como directo deudor del

modelo de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). Discutir la primera afirmación requiere un cambio de mirada que es el que se propone hacer a lo largo de este texto. Respecto de la segunda, puede entenderse problemática obviamente por una cuestión de datación.

Es conocido que los preceptos de los CIAM quedan recién definidos «oficialmente» y con claridad en la Carta de Atenas elaborada en 1933, por lo cual no sería posible encontrar influencias en el Plan Regulador realizado en el correr de 1930.

En efecto, en el CIAM I de 1928 realizado en La Sarraz, Suiza, el conocido *battle plan* que Le Corbusier presenta como resumen de los seis temas a discutir es bastante amplio: 1) la técnica moderna y sus consecuencias; 2) la estandarización; 3) la economía; 4) la urbanística; 5) la educación de la juventud, y 6) la realización: la arquitectura y el Estado. Como se ve la urbanística es un tema más y las discusiones se centran en el punto 6, que resulta el de mayor interés y debate del congreso.

Podría deducirse de esto que alguna influencia de los preceptos de La Sarraz existen y que tal vez algunas de estas ideas

fueron expuestas por Le Corbusier en 1929 en Montevideo. Es cierto que Cravotto estuvo en contacto con Le Corbusier durante la visita de este y aún se conserva una película donde se ve al maestro francés recorriendo el Cerro de Montevideo y observando la ciudad desde esa cima, acompañado de Cravotto y Scasso.

Siguiendo en la línea de análisis, en el CIAM II realizado en Frankfurt en 1929, el tema central fue el *existenzminimum*, muy en línea con la experiencia que venía desarrollando Ernst May como arquitecto municipal de la ciudad. Allí las discusiones se centraron en la capacidad técnica de la prefabricación y la sistematización modular para enfrentar el tema de la vivienda obrera. May se había formado con Raymond Unwin, utilizó en sus *Siedlungen* referencias urbanas más ligadas a la ciudad jardín, aun cuando el lenguaje arquitectónico utilizado vaya evolucionando gradualmente hacia una perturbadora abstracción.

Es recién en 1933 que los preceptos de los CIAM quedan definidos con claridad a partir de la Carta de Atenas elaborada en el mítico viaje a bordo del Patris II. Si bien ese documento, muy discutido y no totalmente acordado, fue publicado recién en

1942 por Le Corbusier y José Luis Sert, en Uruguay se conoció un resumen enviado por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo desde París —donde estaba trabajando, en el estudio de Le Corbusier— en setiembre de 1933.

De toda esta lectura puede deducirse que las influencias de los arquitectos modernos en el Plan Regulador de 1930 podrían ser, como mucho, de un cierto espíritu de progreso, euforia y prosperidad que se lee a lo largo de toda la memoria del plan y que serían más atribuibles a la época y a las expectativas de superación que a los propios discursos de los CIAM, aun cuando alguna influencia de Le Corbusier en su paso por Montevideo y las incipientes discusiones de La Sarraz resultaran conocidas.

Respecto de su carácter fallido, una revisita al Plan Regulador sobre la base de fuentes documentales recientemente disponibles permite fundar una argumentación en otra dirección: por un lado, poniendo en valor la continuidad de actividades que se articulan en torno a la figura de Cravotto en los períodos previo y posterior a la elaboración del Plan, es posible visualizarlo como un componente más de un proceso largamente perseguido, orientado

a construir un sólido campo disciplinario y operativo. Es decir, como un aporte más en el proceso de *invención* del urbanismo en nuestro medio. Por otro lado, analizando las redes de relaciones que Cravotto había venido estableciendo con los ámbitos más avanzados del pensamiento y la práctica del urbanismo incipiente entre fines del siglo XIX y principios del XX, es posible comprender la compleja combinación de influencias que anidan en el plan.

Una revisión detallada del enorme acervo de la Fundación Cravotto evidencia otras líneas que han quedado extrañamente oscurecidas en nuestra historiografía. El período de formación de Cravotto y los vínculos epistolares y de bibliografía recibida que mantuvo durante muchos años —antes y después del plan— ilumina con claridad una amplia gama de ideas disciplinarias de las cuales se alimenta el plan.

En efecto, la noción que lo orientaba no era meramente la de los requerimientos de organización material para el espacio urbano, sino la idea de que las ciudades y los territorios son organismos autónomos que evolucionan según sus propias leyes, y que es posible mediante una combinación de mirada científica y empatía espiritual

captar o aprehender con suficiente racionalidad esas leyes que llevaron al organismo ciudad a estar «enfermo», de manera de incidir para hacer posible su evolución «normal».

Aquí se hacen evidentes las ideas de quienes por esas épocas eran los principales referentes de esta disciplina naciente: Marcel Poëte y Léon Jaussely en Francia, con quienes Cravotto tomó cursos, como veremos más adelante; Werner Hegemann, a caballo entre Alemania y Estados Unidos, gran difusor de los avances en el campo del urbanismo; Carlos María Della Paolera, con quien se carteaba y estableció vínculos cercanos. También Le Corbusier a quien, sin embargo, Cravotto presenta muy brevemente y sin demasiado entusiasmo en la conferencia que dicta en Montevideo. Y, más adelante en el tiempo, otras figuras destacadas del campo ya constituido como Fermín Bereterbide, con quien ganó el concurso del Plan de Mendoza en 1941, y Gastón Bardet, de quien Cravotto tenía una amplia colección de libros en su biblioteca y a través del cual se hizo miembro del Comité de Patronato del Instituto de Urbanismo de París.

A lo largo de los capítulos que esta publicación desarrolla, el equipo investigador

se propone revisar una serie de tópicos que orbitan en torno al plan y a Cravotto. Estos son tratados como episodios aislados para su estudio, en la medida en que constituyen en sí mismos aportes parciales que permiten hacer verosímiles las argumentaciones antedichas. La lectura del libro se formula entonces como un recorrido de acumulación de evidencias, guiada por la lógica del paradigma de inferencias indiciales.

La realidad histórica en la cual emerge la necesidad de una disciplina que se preocupe por la problemática de las ciudades era sin dudas compleja y a la vez un campo de acción desconocido: la Urbanología, Urbanística o Urbanismo nacía como ciencia y como arte que estudiaba las ciudades, e, incluso, como se ve, la terminología aún no había cuajado, como tampoco la idea sobre el objeto de estudio estaba completamente solidificada.

Algunos años pasarán hasta que se vean estos componentes de manera articulada y a las ciudades como un sistema sobre el que actuar con ciencia y arte enlazados. Esto se hará visible un poco más adelante en el tiempo en variadas transformaciones institucionales y legales que irán haciendo aparecer finalmente un campo de trabajo firme. Todo esto impulsará la idea de la

imprescindible creación de una tecnocracia de arquitectos que tomen el control del desarrollo material del país y, sobre todo, de sus ciudades, algo que los propios profesionales tomarán al pie de la letra comenzando a ocupar cargos relevantes en las distintas instituciones nacionales.

En la academia pueden leerse otras transformaciones interesantes algunos años después: la fundación del Instituto de Urbanismo en 1936 y el cambio del plan de estudios de la carrera de Arquitectura en 1937. Es de notar la nueva denominación del inicial curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista que pasó a llamarse curso de Urbanística y Arquitectura Paisajista. La transformación parece poca pero es muy significativa, ya que con ella se incorporan las temáticas de la ciudad jardín, la ciudad industrial, la ciudad lineal, la Geografía, la Historia, etc., en la cuarta parte del curso que versa sobre conceptos y técnicas contemporáneas, una bolilla que se titula «Urbanismo, problema de Gobierno».

En este sentido, el Plan Regulador sería un episodio más en una cadena largamente montada que hizo posible la instalación de la idea de la *necesidad* del urbanismo en nuestro medio. La presentación que hace

Cravotto en Buenos Aires del propio Plan Regulador en el ciclo de conferencias del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en 1937 no hace otra cosa que afianzar la profesión mediante la validación de las redes internacionales.

Visto como una *operación cultural* y haciendo énfasis en sus continuidades —con sus antecedentes y sus resonancias— no parece haber nada *fallido* en el Plan Regulador de 1930. A la luz de hoy, más bien se lo puede leer como parte de un proceso enormemente exitoso que *ha fundado* una disciplina y la ha instaurado definitivamente en el medio. Para ello montó —en un breve tiempo— una serie de artefactos académicos, institucionales, legales, etc., que permiten modificar el imaginario de lo que esta disciplina naciente puede aportar.

A los efectos de esta investigación no quedan dudas sobre el valor y la utilidad que se le atribuía al plan en sí: no hay documentación que avale la idea de que fuera elaborado para ser *realizado* en la realidad. Ni siquiera se intentó que fuera sometido a la aprobación de la autoridad correspondiente. Esto hecha por tierra la idea de su *fracaso* en cuanto a la transformación material de la ciudad.

Podría concluirse entonces que corresponde visitar el Plan Regulador desde una posición historiográfica diferente: el éxito de los planes consiste más bien en construir nuevos imaginarios y representaciones sobre lo que la ciudad *debe ser*, imaginarios y representaciones que son siempre alimentados por una compleja combinación de líneas y redes de pensamiento. El objetivo —al menos en su época— no fue tanto dejar huellas materiales sobre la ciudad física, aunque en algunos casos también lo hiciera, sino sobre todo orientar las formas de operar académicas e institucionales, en la medida que los supuestos que impulsaba se incorporara a todas las agendas públicas.

Visto así, Cravotto sobre todo un *operador cultural* orientado a construir el campo disciplinario del Urbanismo en lugar del propio plan. Las invenciones y las redes de sentido en las que el plan se envuelve lo trascienden como mero objeto disciplinario para ubicarlo como una pieza de un dispositivo mayor cuyo objetivo era hacer visible la *necesidad* del urbanismo científico en nuestro medio y de sus capacidades para guiar la transformación.

---

# 01. LA CONSTRUCCIÓN DE LA METRÓPOLIS

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR  
DE MONTEVIDEO. ESTUDIO DE LA  
URBANIZACIÓN CENTRAL Y REGIONAL

Estamos en presencia, al cumplirse este año de 1930, de un progreso asombroso de la ciudad de Montevideo. Nuestra ciudad, organismo cosmopolita en pleno crecimiento, se ha transformado en los años que van de este siglo, de un pequeño núcleo urbano a una verdadera urbe. Una generación de paz, de trabajo, de activa dirección, nos ha permitido palpar realizaciones de lo imaginado tiempo atrás por cerebros videntes. Otra generación nos permitirá ver realizados los actuales proyectos, pero, nos habremos ya transformado en una gran urbe, con todas las complejidades inherentes a ella. Estaremos en las vecindades de los dos millones de habitantes.<sup>1</sup>

1. Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, 1930. Nota elevada al Consejo Departamental por la Comisión Prestigiadora.

La lectura interpretativa más frecuente y extendida del Plan Regulador de Montevideo de 1930 lo ha considerado en tanto propuesta fallida o plan que no llegó a concretarse,<sup>2</sup> un episodio más dentro de una serie de propuestas, acciones, legislaciones, normativas, proyectos urbanos, con la que se describiría una trayectoria frustrante de las iniciativas urbanas en Montevideo.

Otras miradas lo suponen proyecto arriesgado y utópico y, por tanto, fatalmente condenado al papel, que más bien da cuenta de un momento disciplinario marcado por la influencia del movimiento moderno *ciamista*, que tiene en Le Corbusier su vocero más ilustre; un momento rupturista con las ideas y las prácticas de la incipiente disciplina ensayadas desde finales del siglo XIX y que tampoco tiene continuidad hacia adelante en la medida en que las ideas *ciamistas* que lo animan son puestas en cuestión.<sup>3</sup>

La interpretación que se plantea, y que supone polemizar con las anteriores, advierte otras dimensiones en cuanto a sus intenciones y objetivos, y otras articulaciones con una construcción disciplinaria de largas trayectorias y continuidades, que se vincula fuertemente con la construcción del imaginario urbano capaz de legitimar el andamiaje institucional que tienda a viabilizarlo. Supone una interpretación que lo vincula fuertemente al contexto histórico y a las circunstancias específicas de sus actores. Supone alejarse de la visión del plan en tanto tarea material concreta y revisarlo como aporte público, sensibilizador y didáctico que abre discusiones sobre lo urbano y lo entiende como proyecto colectivo a construir, a la vez que mide, pone a prueba, los conocimientos y destrezas alcanzados en sus instrumentos específicos.

2. Carmona, Liliana y Gómez, María Julia, *Montevideo. Proceso Planificador y crecimientos*. Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, 1999.

3. Ver argumentos sostenidos por Hugo Barracchini y Carlos Altezor en *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo*. Montevideo: Ediciones Trilce, 2010 y Alemán, Laura, *Hilos rotos*. Montevideo: Hum, 2012.



4. Real de Azúa, Carlos, *Los orígenes de la nacionalidad uruguaya*. Montevideo: Arca, 1991. Además de dar cuenta de los móviles políticos por detrás del debate de las fechas a conmemorar, se refiere con agudeza e ironía sobre la dificultad de consenso y a la artificialidad deliberada y eufórica con que se promovieron los festejos vinculados a la independencia. También, en el editorial de la *Revista Anales*, 1930, n.º 102 se da cuenta del clima generado en torno, ahora, específicamente, de los festejos del treinta: «una sola voluntad parece haber inspirado la doctrina del enaltecimiento nacional, en una extraña solidaridad de las energías íntimas del pueblo y de sus gobiernos».
5. Real de Azúa, Carlos, *El impulso y su freno*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 2009.

Visto desde este punto de vista, en la formulación del Plan Regulador podemos entender un programa específico que atiende la construcción del imaginario de Montevideo como metrópolis moderna, expresión de un estado dinámico e integrador: dar cuenta de los avances disciplinarios y del *expertise* rápidamente alcanzado por los profesionales nacionales formados en la naciente disciplina dentro de una todavía joven academia e impulsar al sector político gubernamental a comprometerse con la profundización del diseño institucional y la definición de roles específicos para llevar adelante el desarrollo de la ciudad entendida como expresión visible del colectivo social.

La celebración del Centenario de la Jura de la Constitución fue programada sin inocencia desde la elite económica y los sectores políticos dirigentes como momento de reflexión exaltada de los logros colectivos de la vida republicana,<sup>4</sup> dando cuenta del optimismo y del «querer hacerlo todo» que caracterizaba el momento del país.<sup>5</sup>

El centenario fue concebido antes que nada como una ocasión propicia para afirmar ciertos aspectos morales y civilizatorios. Fue una celebración que se orientó más hacia el futuro que al pasado, que se presentó más modélica que historicista, asociada con la ejecución de un amplio plan de obras públicas y de leyes sociales; un momento para asentar relatos y convicciones que contribuyeran a cohesionar la cultura social.

La circunstancia era inmejorable para amplificar y volver a colocar en la agenda pública el horizonte del futuro urbano de Montevideo.

Meses antes de iniciar el trabajo en el plan, y seguramente con gestiones avanzadas, estratégicamente, Cravotto propuso a la directiva de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU) la recopilación de todos los antecedentes en materia urbana normativa, tarea claramente preparatoria, que fue aceptada y que él emprendió con la colaboración de Eugenio Baroffio, proponiendo, al finalizarla, su publicación.<sup>6</sup>

No fue una ocurrencia astuta, sino que se trató de una demanda que desde hacía una década estaba persiguiendo. Desde el momento en que los contenidos urbanos pasaron a ser parte de su formación, establecidos por ley con la creación de la Facultad de Arquitectura en 1915, los arquitectos se habían involucrado fuertemente en los temas urbanos, a los que entendían además desde su interés público. Y, desde 1925, la no formalización del Plan Regulador, en un escenario de constante expansión y de realizaciones de importantes obras de carácter urbano,

página anterior:

fig01.  
*Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 96, 1925.

fig02. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 119, 1926.

fig03. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 160, 1930.

6. Méndez, Mery y Mazzini, Elena, *Polémicas de arquitectura en el Uruguay del siglo XX*. Montevideo: Universidad de la República, 2011.

se entiende como una postergación que preocupa y que es sistemáticamente reclamada con urgencia.

Las discusiones en relación con el futuro de la ciudad no solo tenían que ver con la problemática de la expansión de baja densidad o la falta de servicios, entre otros: junto a la identificación de estas problemáticas se planteaba la preocupación en torno al carácter urbano.

El carácter simbólico, el imaginario global de gran ciudad, la idea de metrópoli se estaban delineando desde hacía largo tiempo:

Después de una breve estadía en París y de haber recorrido las viejas ciudades de Italia y España, y las nuevas que Francia ha construido en el norte de África llegué a convencerme de la necesidad de dar carácter de ciudad a nuestra capital.<sup>7</sup>

El porvenir de la ciudad se encuentra comprometido por la falta de previsión de sus necesidades futuras, por la carencia de unidad en la obra de su progreso. Montevideo se ha formado y ha crecido un poco a la diable, sin mayores preocupaciones, sin gran fe en lo futuro como una aldea que solo aspira a seguir siendo aldea.<sup>8</sup>

... una ciudad como Montevideo de medio millón de habitantes no ofrece en su aspecto las características de gran ciudad. Y asombra pensar que en ciertas ciudades europeas, muy inferiores en número, la intensidad de la vida urbana y la comodidad de la misma sea infinitamente superior a la nuestra...<sup>9</sup>

Cada centro urbano tiene así, en virtud de este principio, su rol bien definido, y dispuesto para cumplir con eficacia su función dentro del complejo conjunto que es la ciudad,

7. Lucchini, Aurélio en *Julio Vilamajó, su arquitectura*. Montevideo: Universidad de la República, 1970. Cartas del Becario Vilamajó de 1922 al Consejo de la Facultad

8. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 96, 1925.

9. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 107, 1926. Eugenio Baroffio presentando las conferencias de León Jaussely

la que —para usar un elocuente y conocido símil— no es otra cosa, en síntesis, que una complicada máquina en la que cada elemento constitutivo tiene asignado su trabajo, limitado su sitio, todo disciplinado y subordinado a un objetivo integral, que es el desarrollo económico de la ciudad, en la más libre amplitud de la expresión...<sup>10</sup>

Esta es la preocupación a la que el Plan Regulador dio forma: la construcción de la metrópolis futura. Leopoldo Agorio parece entenderlo claramente al comentar la propuesta:

En el estudio del Plano Regulador que nos ocupa hay una trama de hechos fundamentales cuya influencia rigurosa no se puede negar. De ese esqueleto surge una solución —¿la única? —No. Otras podrán plantearse porque los criterios de previsión no pueden ajustarse todos al mismo molde y además no olvidemos que, en una solución urbanística, se fuerza un desarrollo hacia una forma integral, que no tiene porqué ser única, pero que tiene valor cuando es un complejo armónico asentado sobre un terreno de hechos... Como otros que lo precedieron el trabajo del Arq. Cravotto y sus colaboradores vuelve a plantear el problema del futuro para Montevideo... Alrededor de esos puntos está girando el porvenir de una gran ciudad.<sup>11</sup>

Se trata de la concreción de un imaginario que recoge aspiraciones colectivas y plurales que, respondiendo a su tiempo, integra deseos y formulaciones pasadas, como reconoce explícitamente Cravotto:

... en [el] plan existen soluciones imaginadas, proyectadas y realizadas por personas y técnicos que de forma directa o indirecta han contribuido a la depuración del análisis, es honesto expresar un agradecimiento a alumnos, colegas, ingenieros o amigos del bien de la ciudad.<sup>12</sup>

10. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 119, 1927. Juan A. Scasso, Consideraciones urbanas.

11. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 160, 1930. Comentarios de L. C. Agorio al Plan Regulador

12. *Memoria del Plan Regulador*.

El progresivo desarrollo que en materia urbanística se fue procesando desde la institucionalización de la disciplina en los cursos de Arquitectura encontraba escasos espacios para mostrarse menos públicamente.

La coyuntura de los festejos del Centenario parece también momento oportuno para demostrar los avances alcanzados y para dar un paso más en la legitimación de los estudios urbanos, al tiempo que posibilitaba que las figuras nacionales vinculadas al estudio específico de las problemáticas urbanas demostraran las novedades en la materia y el rigor y el *expertise* que se venía madurando.

En particular, la figura de Cravotto, quien ya había desarrollado una trayectoria enfocada en las cuestiones urbanas, encontró un momento para la síntesis de ideas y para su cristalización en una esperada (primera) propuesta profesional en ese campo.

Cravotto, primer ganador del gran premio de la Facultad, había accedido a la beca diplomática que le facilitaba un viaje académico que emprendió durante cuatro años, como experiencia de captación de conocimiento, entre 1918 y 1921. Las actividades en su larga estadía en Estados Unidos y en Europa evidencian una gran inquietud por los temas urbanos aunque no exclusivamente. En EEUU se interesó y visitó las propuestas urbanas vinculadas al movimiento de parques urbanos, en particular la obra de Frederick Law Olmstead, y se informó de primera mano y adquirió publicaciones pioneras del movimiento de planificación de ciudades.<sup>13</sup>

13. La biblioteca del archivo Cravotto, así como las investigaciones que están estudiando el itinerario seguido en sus viajes, dan cuenta de esto.

Ya en Europa, durante su estadía parisina, se matriculó en los cursos de verano del Instituto de Urbanismo de la Universidad de París, donde tomó clases con Jaussely y Poète, a quienes reconocerá siempre como pioneros y maestros. La experiencia en París le permitió, además de interiorizarse en las renovadas posiciones del urbanismo francés, tener contacto con la institucionalidad que la nueva generación urbana francesa tejía y que operaba no solo en el ámbito académico nacional, sino que incorporaba enfoques disciplinarios de la tradición anglosajona y alemana, se articulaba con las instituciones de gobierno urbano y se mostraba activa en la construcción de vínculos con el exterior.

A su regreso, se incorporó a la naciente Cátedra de Trazados de Ciudades y Arquitectura Paisajística, en la que ejerció la titularidad desde 1925 y donde desarrolló una tarea comprometida con los problemas urbanos nacionales. A la vez, promovió vinculaciones académicas, profesionales y un actualizadísimo intercambio bibliográfico en la búsqueda de la consolidación y expansión del campo disciplinario.

Esta trayectoria legitimante es detallada por el propio Cravotto en la Memoria del Plan, donde, comentando la gestación del trabajo, anotaba:

... en lo que me es personal... Una observación directa del problema del urbanismo realizada en prolongados viajes y estadas en ciudades del mundo... En el ejercicio de la cátedra que tuve el honor de iniciar en la Facultad de Arquitectura, pude obtener, en forma concreta la colaboración de los alumnos, mentes modernas, [...] soluciones a los temas de sobre urbanización de

BOGOTÁ



— 22 —

BOGOTÁ

Facultad de Arquitectura

ESTUDIOS DE URBANIZACIÓN

Un parque público en la Zona Norte de Manizales

Hoy el urbanismo es el estudio de la forma y del espacio de la ciudad...

El estudio de la ciudad...



Plano de Manizales y su zona norte.

ESTUDIOS DE URBANIZACIÓN



Manizales y Parque

Manizales y su zona norte...

— 23 —

BOGOTÁ

Nota explicativa del Profesor de Trazo de Ciudades y Arquitectura Paisajista Arq. Mauricio Covaite

El urbanismo moderno comienza por un diagnóstico de la zona de estudio de ciudades y Arquitectura Paisajista...

— 24 —

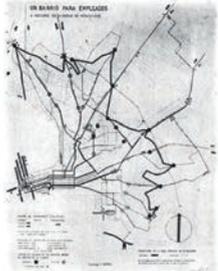
BOGOTÁ

Facultad de Arquitectura

Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista

Tema del Trabajo: UN BARRO PARA EMPLEADOS

Profesor: Arq. Mauricio Covaite. Alumnos: Arq. S. A. Rojas, Alumnos: Carlos Ulises Ospina y Ernesto Latorre



Manizales y su zona norte...

— 25 —

Montevideo... que más tarde han tenido forma tangible en el plan que acabamos de formular.<sup>14</sup>

Entre las *mentes modernas* del alumnado se encontraban quienes apenas recibidos integrarán el equipo del Plan Regulador: Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente y Américo Ricaldoni.

La revisión de los ejercicios académicos de la Cátedra de Trazados que aparecen periódicamente publicados en *Arquitectura*<sup>15</sup> y que se exhibe en los Salones de Arquitectura evidencia la consideración de Cravotto de reconocerlos como instancias de estudio previas, como aportes que son retomados parcialmente en el Plan Regulador, dando cuenta de un enfoque docente deliberado de relacionar a la academia con la agenda urbana de la ciudad.

Los temas y las soluciones ensayados, tal como reconoce Cravotto, estaban en relación con los enfoques y propuestas del plan, de los que citamos como ejemplos:

> Trabajo sobre la congestión en la península de 1926. Se constatan problemas de tráfico y estacionamiento, se consideran terminales fluviales y la extensión del puerto hacia el norte... Ha sido pues nuestro trabajo encaminado principalmente a resolver el problema de circulación; sin olvidar otros, como la aireación para la que hemos establecido zonas enjardinadas. Todo ello con un criterio práctico de moderación respetando en lo posible lo existente y sin tocar un solo edificio público, ni de importancia.<sup>16</sup>

> Estudio de urbanización, un parque en la zona norte de Montevideo de 1927. El proyecto estudia la red de avenidas principales de acceso y vías de enlace con los demás

página anterior: fig04.  
*Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 112, 1927

fig05. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 124, 1928 y n.º 166, 1931

14. *Memoria del Plan Regulador*.

15. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 124, 1928. Exhibido en el VII Salón de Arquitectura de 1928, ver *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 130, 1928.

16. Trabajo publicado con introducción de Cravotto en *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 112, 1927, p. 65 y exhibido en el VII Salón de Arquitectura de 1928, comentado como «temas prácticos de gran actualidad», ver *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 130, 1928.

parques públicos, definiendo así el sistema de espacios libres; se estudian varios parkways y un waterway, avenida parque, a ambos lados del arroyo Miguelete, llevando el paseo hasta el Hipódromo.<sup>17</sup>

> Un barrio para obreros en los suburbios de la ciudad, de 1928. El programa planteado en el ejercicio supone «un terreno en los suburbios de la ciudad donde el Municipio proyecta construir un barrio, con el objeto de facilitar a cierta parte de sus obreros viviendas sanas y confortables».<sup>18</sup>

> Un Balneario Centenario (barrio balneario en Carrasco) La propuesta deberá tener dos zonas, una municipal dedicada a hotelería y otra privada teniendo en cuenta las capacidades financieras del pueblo, atendiendo especialmente el tamaño de lotes, sus plantaciones, servidumbres y orientaciones.<sup>19</sup>

> Un Barrio para Empleados de 1930 Programa: con una extensión de seis manzanas en localización a proponer se desarrollarán bloques de viviendas de seis niveles con todos sus servicios que el proyectista considere necesario para desarrollar un barrio.<sup>20</sup>

Esta relación entre estudios disciplinarios y problemáticas urbanas no era exclusiva de la Facultad uruguaya. Los Congresos Pan Americanos de Arquitectos, que desde los veinte se venían realizando, la impulsaban explícitamente, entendiéndola como parte de la plataforma moderna urbana que progresivamente se iba delineando. Así, el Plan Regulador, entendido como plan de ensanche y extensión, se nutrió de una amplia serie de recursos, ideas y experiencias.

Procesadas de manera compleja, se rastrea una gama amplia de influencias. La sistematicidad orgánica del urbanismo alemán, la planificación regional y los desarrollos de la ciudad jardín, y las búsquedas de carácter simbólico

17. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 124, 1928, p. 68. Exhibido en el VII Salón de Arquitectura de 1928, ver *Revista Arquitectura SAU*, n.º 130, 1928.

18. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 131, 1928.

19. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 155, 1930.

20. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 166, 1931.

del arte cívico se manejan desde una posición integradora. Y si bien hay una enorme confianza en las posibilidades abiertas por las nuevas técnicas del urbanismo, explorando los problemas urbanos de forma *científica* y sin cuestionamientos directos a las políticas de la ciudad liberal, la tradición esteticista, embellecedora, no fue eliminada completamente.

El espíritu moderno que lo animó no puede reducirse de ninguna manera a una influencia o recurso fundamental: incluso el lenguaje con que se expresan sus contenidos da cuenta de las distintas líneas que pretende articular.

La legitimidad disciplinaria y profesional de los autores, que se concretaría en el plan, se expresa demostrando un manejo solvente, amplio y selectivo de los temas y recursos del urbanismo moderno cientista, integrándolos con algunos aspectos de la práctica urbana decimonónica que la abordaba como hecho tridimensional.

Nos son personales, el procedimiento de estudio, la organización integral... Otras soluciones coinciden con las formuladas en otras épocas... En Urbanismo —coordinación de elementos en vista del bienestar social— se trabaja con varios elementos primarios. El espacio urbano (viario, libre, plantado). Con los edificios individuales, colectivos, públicos y de utilidad pública. Con la dinámica urbana.<sup>21</sup>

El proceso de construcción del país moderno en las primeras décadas del siglo XX identificó a la ciudad como espacio donde se expresaban los conflictos y las contradicciones de la sociedad y a la vez como espacio especialmente eficaz desde donde impulsar el proyecto modernizador a partir de la configuración expansiva de lo público como

21. *Memoria del Plan Regulador.*

factor disciplinante y civilizador que podía operarse en términos instrumentales y simbólicos.

Desde su surgimiento como disciplina autónoma, a instancias de actores políticos vinculados al sector batllista, se consideró a la Arquitectura como el área más adecuada para encargarse de la dimensión pública con que se enfocaron los temas urbanos.<sup>22</sup>

Dentro de la delimitación de las atribuciones de la Arquitectura, la Urbanística y el carácter de los instrumentos de transformación y regulación urbana se presentaban inevitablemente vinculados a la institucionalidad política y gubernamental. Suponían un espacio de confluencia, no exento de conflicto de intereses, entre la disciplina y las circunstancias socioeconómicas, las decisiones políticas, las instituciones de gobierno y las capacidades técnicas. Y así fue tomado desde muy temprano. Los Congresos Pan-Americanos de Arquitectos, que tienen su primera edición en 1920, abren un espacio de discusión disciplinaria donde, entre otros temas, se debatieron las relaciones con el sector gubernamental desde una posición activa y comprometida:

La labor de los congresos es, en todos aquellos problemas de orden general llamar la atención, con sus conclusiones de los gobiernos que deben ser los ejecutores si es que en realidad aciertan a medir la importancia de la obra que se les demanda y la eficacia de los medios para llevarla a la práctica. No mediando esa atención es estéril el trabajo que los profesionales dedican a esos grandes problemas generales.<sup>23</sup>

Desde el primer congreso promovido por los arquitectos uruguayos, el espacio de discusión sobre temas urbanos, se pronuncia

22. Méndez, M. y Mazzini E., o. cit.

23. *Revista Arquitectura*, 1927, n.º 111.

... porque las autoridades nacionales y locales de todos los países de América, legislen en forma práctica y de perentoria obligación inicial, el estudio y la adopción de planos reguladores.<sup>24</sup>

Las siguientes conferencias celebradas en Santiago de Chile, Buenos Aires y Río de Janeiro, reiteraron y profundizaron esta demanda, a la que le sumaron el reclamo de la instalación de oficinas técnicas especializadas que posibilitaran la formulación de planos de regulación.

En la línea de las demandas de los Congresos Pan-Americanos, los profesionales nacionales reclamaron sistemáticamente atender la legislación en materia urbana y, en particular, la formulación de planes reguladores para atender el ordenamiento y crecimiento de las ciudades y la creación de espacios técnicos específicos dentro de las instituciones municipales y nacionales competentes.

Si bien se trataba de reclamos en todo alineados con la obsesión técnica y legalista que caracterizó a la política moderna —reguladora e intervencionista— del reformismo batllista,<sup>25</sup> estas demandas veían diferida su concreción.

En 1925, celebrando el anuncio de la creación de una comisión que analizara un plan regulador, que finalmente no se conformó, *Arquitectura* publicaba:

Después del gran esfuerzo realizado en 1911 con el Concurso Internacional de Plano Regulador de Montevideo, poco o nada se ha hecho en materia de urbanismo...

El plano regulador debe surgir de los trabajos de esa comisión, lo mismo que las reglamentaciones que encaucen el desenvolvimiento urbano y pongan fin al desmañamiento de nuestro progreso. El porvenir de

24. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 115, 1927.

25. Caetano, Gerardo, *La República batllista*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2015, «El hiperlegalismo».

Montevideo depende en mucho de ello y es necesario que los errores cometidos no sigan acumulándose con el correr de los años.<sup>26</sup>

Años después, el reclamo seguía planeado y tomaba giros cada vez más explícitos. En una nota titulada «Urbanismo y política» Juan A. Scasso argumenta directamente sobre la responsabilidad disciplinaria de ocupar cargos de Gobierno:

El arquitecto debe anhelar la conquista de los puestos colectivos de gobierno y debe influir desde ellos en las actividades generales, con la confianza de que puede ser sin reserva alguna, un agente activo, un factor eficaz de regulación, de armonización y de previsión. Y entre todos los arquitectos, los más jóvenes, los que por fuerza de sus estudios de urbanismo que adquieren en facultad tienen mayor especialización en las cuestiones de gran alcance social deben ir a las luchas políticas buscando los puestos, para «urbanizar» la acción, para conseguir el bien.<sup>27</sup>

En este escenario, la propuesta del plan puede entenderse también como otra manera de reivindicar estas demandas, como búsqueda activa de concretar una necesidad pendiente.

No resulta nada casual la forma en que se *asocia* con un grupo de importantísimas figuras de la elite empresarial y política, quienes se presentan como los *donantes* de la propuesta para Montevideo.

El documento de presentación elaborado —la *Memoria* del plan— maneja deliberadamente el relato: a iniciativa de un grupo prestigiado de ciudadanos se ofrece un trabajo que «aportará a la laboriosa y fecunda acción municipal», que «puede serle de utilidad en la gestión que le ha confiado el pueblo de la capital».<sup>28</sup>

26. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 86, 1925

27. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 171, 1932.

28. *Memoria del Plan Regulador*.

El movimiento parece claro: expresidentes, profesionales y empresarios, figuras célebres asociadas a los dos partidos políticos tradicionales coinciden en la necesidad de un plan para la ciudad; para eso se vinculan con técnicos nacionales que viabilizan la propuesta. No se trata de un reclamo de los arquitectos urbanistas: la urgencia económica y política del plan es un planteo consensuado y legitimado por actores de primera línea del país.

Imaginario de futuro, formador de subjetividad, consolidación y ampliación disciplinaria, articulación entre el sector técnico-profesional y las funciones de gobierno, esos son los objetivos que pueden leerse en la formulación del Plan Regulador.

En años posteriores se sucederá una serie de movimientos: la creación del Instituto de Urbanismo como área de investigación académica en temas urbanos, la formulación de normativas y legislaciones en materia urbana y la creación de la oficina del Plan Regulador como dependencia dentro del Gobierno municipal, asumida por Américo Ricaldoni.

Si bien no se pueden entender como logros específicos desprendidos de la propuesta del plan, sino más bien como resultado de un escenario general que los propiciaba, el rol jugado por los redactores es notorio. Desde este punto de vista, las repercusiones y concreciones del plan, su fracaso o éxito, quedan todavía sujetas al análisis.

---

# 02. EL ENCARGO

INTENCIONES LATENTES Y MIRADAS  
SOBRE LO URBANO EN LA SOCIEDAD  
DEL CENTENARIO

La sociedad constituye cada vez su propio orden simbólico (...) Pero esta condición no es 'libre'. Su materia la habrá de sacar también de lo que 'ya esta ahí'.<sup>1</sup>

Se puede, sin embargo, ir demasiado lejos en la previsión. —¿Es este el caso? —No lo creemos. Pensar en un estancamiento de Montevideo, es fácil. —Explicarlo, ¿cómo? —Un siglo ha hecho de un villorrio colonial una ciudad que pasa lejos el medio millón de habitantes. Otro siglo más puede llevarnos a una magnitud no sospechada. Esto solo, obliga a ver lejos, a ver con amplitud. Todo organismo joven que se desarrolla es rico y fecundo en posibilidades y por eso es tan necesario el estudio que alcance a prever y encauzar su impulso vital.<sup>2</sup>

1. Castoriadis, Cornelius.  
*La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona, Tusquets Editores, 1975.

2. Agorio, Leopoldo C.,  
«El plano regulador de Montevideo». *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 160.

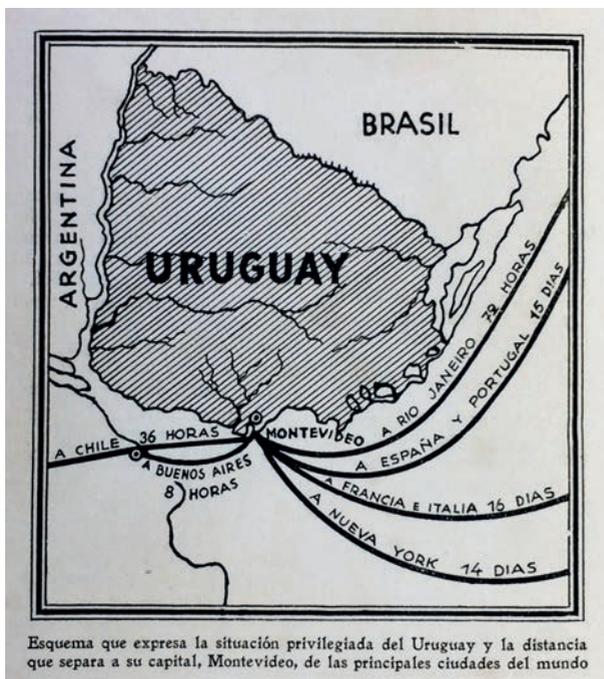


fig 01. Imagen realizada en ocasión de los festejos del Centenario para la «Exposición Universal del Centenario» planeada para realizarse en Montevideo, nunca concretada.

En las primeras décadas del siglo XX, cuando la sociedad uruguaya definió un primer modelo de configuración nacional<sup>3</sup> y, en ese sentido, la celebración del Centenario, coincidente con el año de elaboración del Plan Regulador, concreta una serie de controversias y discusiones alrededor de aspectos fundamentales para el país. El Plan Regulador desarrollado por Cravotto y su equipo forma parte de la profusa producción cultural que remite necesariamente a dicho contexto histórico. Desde una mirada contemporánea, la instancia del centenario se presenta como un momento histórico particular que sintetiza diversas concepciones sobre el futuro y el pasado de nuestro país.<sup>4</sup>

3. Caetano, Gerardo (coord.). *Los uruguayos del Centenario. Ciudadanía, nación, religión, educación*. Montevideo, Taurus, 2000.

4. Ántola, Susana y Ponte, Cecilia, «La nación bronce, mármol y hormigón armado». En Caetano, Gerardo (coordinador). *Los uruguayos del Centenario. Ciudadanía, nación, religión, educación*. Montevideo, Taurus, 2009.

La visión de Montevideo como una ciudad llamada a jugar un rol fundamental en Sudamérica y aun en el mundo es una constante en el imaginario de la sociedad del centenario. En ese sentido, son explícitos los manuales escolares de la época:

Montevideo es una de las ciudades más hermosas del mundo, con un clima sin igual, con un cielo espléndido y con todos los adelantos modernos (...) Montevideo es la única ciudad del mundo que además de ser una metrópoli [sic], es una estación balnearia insuperable por la belleza de sus playas, su cielo transparente y azul y la dulzura de su clima.<sup>5</sup>

En la misma línea, se puede leer en la *Memoria del Plan Regulador*:

EL ESTADO DE ADELANTO PRESENTE PERMITE ASEGURAR UN PORVENIR GRANDIOSO. (...) UN CENTRO DE CULTURA CONTINENTAL PODRÁ SURGIR EN LA CAPITAL DEL PAÍS QUE PROGRESA.<sup>6</sup>

En ocasión de los festejos del centenario se publica *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*,<sup>7</sup> libro minucioso de aproximadamente mil páginas realizado con una pretensión abarcativa sorprendente donde se propone «poner en evidencia, para propios y extraños, los progresos realizados por el país en las diversas esferas de su actividad orgánica».<sup>8</sup> En este libro de divulgación, pensado tanto para el público general local como extranjero, se puede leer:

5. Citado en Leone, Verónica, «Algunas puntualizaciones a propósito de los manuales escolares como fuentes de conocimiento». En Caetano, Gerardo (coordinador), *Los uruguayos del Centenario. Ciudadanía, nación, religión, educación*. Montevideo, Taurus, 2000.

6. *Memoria del Plan Regulador*. Mayúsculas en el original.

7. López Campaña, Perfecto, *Libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales: historia, demografía, finanzas y economía, navegación, puertos y comunicaciones, régimen político y social*. Montevideo, Imprenta Latina, 1925.

8. Ídem.



fig02. Tapa de *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*. Montevideo, Imprenta Latina, 1925.

Montevideo es en la actualidad una ciudad esencialmente confortable y moderna (...) Sus edificios son modernos y de altos pisos. Las grandes entidades de crédito, las compañías de navegación, el comercio fuerte de la plaza, los hoteles magníficos, el HOME [sic] confortable y suntuoso, se congregan en esa parte de la ciudad, en un conjunto de edificios de elevado merito arquitectónico y si aún queda algún casuchon [sic] en ruinas, pobre de aspecto, modesto en su altura, no tardará en ser demolido dado el alto valor a que ha llegado el terreno y las crecientes exigencias comerciales de Montevideo, para ser sustituido por el moderno edificio comercial o de rentas.<sup>9</sup>

9. Ídem.

Es este tono de orgullo, optimismo y confianza proyectado en la evolución del presente y en el porvenir del país una idea presente en toda la literatura del período e incluye implícitamente una primacía de lo urbano frente a lo rural<sup>10</sup> que se evidencia en las principales características valoradas: cosmopolitismo, modernidad de las edificaciones, confort de las viviendas, así como en el hecho de que «la mayoría de las descripciones en las que se exaltaba las cualidades de Uruguay se referían a Montevideo».<sup>11</sup>

Parece evidente que la mirada sobre la ciudad de Montevideo presente en las publicaciones de la época, constatan, o proponen desplegar, un proceso de modernización que materializaría el empuje modernizador nacional de las décadas anteriores. A modo de acercamiento a este proceso de construcción del imaginario en relación con «lo urbano» se proponen algunas categorías, sin un carácter totalizador ni definitivo, para comprender cómo se inscribe el Plan Regulador en el contexto del centenario.

### **Con relación al nuevo modelo de configuración nacional. La ciudad regulada**

10. Leone, V., o. cit.

11. Ídem.

12. Caetano, Gerardo. *Ciudadanía y nación en el Uruguay del Centenario (1910-1930). La forja de una cultura estatista*. Montevideo, Taurus, 2000.

13. *Memoria del Plan Regulador*. Mayúsculas en el original.

¿Hasta qué punto este imaginario integrador [del centenario] contribuyó, de modo más o menos relevante, (...) a «regular» ciertas zonas de las vivencias más íntimas de los uruguayos de ese entonces?<sup>12</sup>

Insistimos, pues, [en] que en general el único elemento inmutable para el urbanismo del Futuro, es el ESPACIO. DISCIPLINAR EL ESPACIO. LLEGAR A UN EXCESO DE ESPACIO DISCIPLINADO DE PROPIEDAD MUNICIPAL ES SIEMPRE UNA SANA POLÍTICA.<sup>13</sup>

Se podría decir que la propuesta del Plan Regulador que Mauricio Cravotto y su equipo desarrollan propone concretizar y traducir al ámbito de lo urbano el proyecto político del centenario, entendiendo lo político en su sentido más estricto, etimológico, como la construcción de lo común, de lo colectivo, como la construcción y el cuidado de la *polis*.<sup>14</sup>

Dice Gerardo Caetano<sup>15</sup> que dicho proyecto político se organizaba alrededor de dos conceptos fundacionales para el nuevo modelo, que se proyectaban indisolublemente unidos y se alimentaban dialécticamente: Uruguay era un país excepcional en el ámbito regional, y aun en el mundial, y Uruguay era un país con una «suerte de "estatismo cultural" que iba más allá de lo ideológico y que tendía a identificarse en el imaginario social con una noción fuerte de "legalismo"». <sup>16</sup> Este «respeto irrestricto a la legalidad»<sup>17</sup> se manifestaba en diversos ámbitos culturales, como prevalencia de lo «público» y de su organización colectiva sobre los ámbitos privados e individuales que debían disciplinarse de acuerdo a principios de pacto colectivo.

Esta intención de disciplinar lo público, lo colectivo, y, por lo tanto, de regular la ciudad atraviesa la propuesta del plan y se manifiesta explícitamente a lo largo de las 38 páginas de la memoria descriptiva. En este sentido, podría llamar la atención el origen privado de la propuesta del plan, pero, sin embargo, es indudable su intención institucionalizante, no solo por surgir desde un grupo de fuertes lazos con el Estado dado que la «comisión prestigiadora» contaba con dos expresidentes de la República, sino además por su intención de legarlo a la autoridad municipal. En varios

14. Arendt, Hannah, *¿Qué es la política?* Barcelona, Paidós, 1997.

15. Caetano, G., o. cit.

16. Ídem.

17. Caetano, Gerardo. «Del primer batllismo al terrismo: crisis simbólica y reconstrucción del imaginario colectivo». *Cuadernos del CLAEH*, 1.

fig03. La playa Carrasco durante una «fiesta automovilística»

Fotos publicadas en *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*.



tramos la *Memoria* se entusiasma con la idea de que ya institucionalizado en el ámbito estatal, el plan se pudiera transformar en expediente urbano y tomar finalmente carácter normativo.

En ese sentido, el carácter de *ley* del plan es reafirmado en diversas ocasiones: «Constituir el bienestar social, regirlo por leyes sociales y económicas implica la materialización concomitante en el espacio urbano».<sup>18</sup> A su vez, podría decirse que Cravotto tomó un modelo relativamente común en la época en el que una comisión de origen privado financia los primeros pasos de un proceso de planificación urbana, aún incipiente en las grandes ciudades.

Esta intención de disciplinar el cuerpo urbano se hace particularmente evidente en lo que refiere al sistema vial, tanto en la prefiguración del sistema para la ciudad futura como en el relevamiento del actual. El Plan Regulador desarrolla información detallada al respecto en 12 paneles de un total de 23. Lleva a cabo un relevamiento minucioso

18. *Memoria del Plan Regulador*.

que incluye, entre otros parámetros, tiempos de recorridos isócronos, densidad de tráfico y sistemas de transporte público en sus diferentes modalidades. Finalmente, esta línea de investigación termina justificando la decisión más drástica y controversial del plan: la propuesta de modificar el centro de la ciudad y emplazarlo en la actual área de Tres Cruces, habilitando de este modo accesos rápidos y directos al centro de la «Ciudad Futura». Al respecto nos dicen Cravotto y su equipo en la memoria descriptiva:

Desperdiciar por falta de especialización y de adecuación, tanto espacio viario, solo para acceder a la vivienda, y para un mínimo tráfico, es un error. El espacio amplio, disciplinado, permite todas las soluciones ahora y en el futuro.<sup>19</sup>

De esta forma, el sistema vial se proponía como la herramienta principal de la batería de recursos que propone el plan para ordenar, estructurar, disciplinar la ciudad.

A la par y en estrecha relación con el diseño del sistema vial se proponía la contención del crecimiento de la mancha urbana de la ciudad como otro objetivo central en el plan: contener el crecimiento excesivo de Montevideo sobre la base de las nuevas tecnologías de construcción:

La técnica moderna permite elevar la edificación colectiva aumentando la concentración donde sea necesario, aumentando el espacio libre, permitiendo la presencia de la naturaleza, aumentando el valor de la tierra, enriqueciendo.<sup>20</sup>

Problemática que también encontramos presente en las publicaciones de la época, a propósito podemos leer en el citado Libro del Centenario Nacional:

19. *Memoria del Plan Regulador.*

20. *Ídem.*

Dentro de una ciudad por demás extendida como la nuestra, en que la tendencia excéntrica se viene manifestando con intensidad creciente, la instalación perfecta de servicios tranviarios no es empresa fácil ni de inmediata realización.<sup>21</sup>

De este modo, el Plan Regulador es uno de los «espejos públicos» propuestos por Caetano<sup>22</sup> que proyectan hacia el ciudadano y desde el imaginario social

... mensajes orientados a proponer pautas estructuradoras sobre distintos aspectos de su vida individual y colectiva y a legitimar desde esta perspectiva el ejercicio del poder político.<sup>23</sup>

### Con relación a la ciudad como espacio de producción

ACORTAR LAS DISTANCIAS Y LAS VELOCIDADES, DENSIFICAR LOS CENTROS, (...) NUTRIR LA CIUDAD RAPIDAMENTE, SERVIR A LA COMUNIDAD RAPIDAMENTE. ECONOMIZAR, SIMPLIFICAR EN BENEFICIO DE TODOS. LLEGAR A CREAR LA CIUDAD PODEROSA COMO UN SER ORGANIZADO PRONTA PARA FORMAR DESCENDENCIA ORGANIZADA, LLENANDO LA SUPERFICIE URBANA DE CLARIDAD (...), PREDISPONIENDO AL BIENESTAR ACTUAL Y FUTURO.<sup>24</sup>

En las primeras tres décadas del siglo XX asistimos al proceso que Benjamín Nahum<sup>25</sup> caracteriza como «expansión y auge» del crecimiento económico en nuestro país. Esto, entre otras causas, permite un proceso de reorganización espacial y de realización de obras públicas en la capital que resulta en la construcción de lo que se llamó *la ciudad extendida*. En este contexto se llevaron adelante una enorme cantidad de proyectos arquitectónicos, urbanísticos y viales de origen estatal y privado que transforman la estructura urbana de Montevideo y la forma en que es habitada.<sup>26</sup> Este

21. López Campaña, P., o. cit., p. 745.

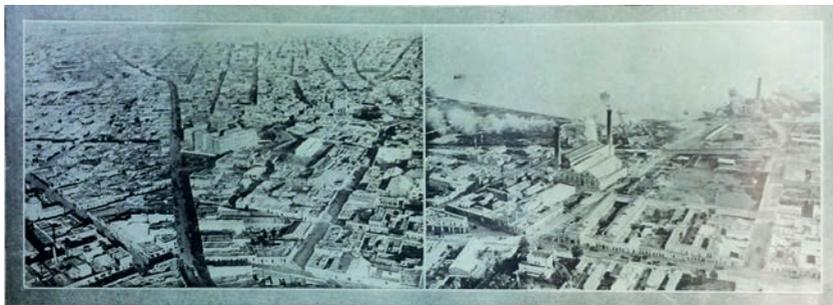
22. Caetano, Gerardo. *Ciudadanía y nación en el Uruguay del Centenario (1910-1930). La forja de una cultura estatista*.

23. Ídem.

24. *Memoria del Plan Regulador*. Mayúsculas en el original.

25. Nahum, Benjamín. *La época batllista: 1905-1930*. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1987.

26. Bouret, Daniela y Remedi, Gustavo, *Escenas de la vida cotidiana. El nacimiento de la sociedad de masas*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2009.



proceso fue acompañado por un crecimiento demográfico destacable, que implicó pasar de poco más de un millón de habitantes en 1908 a un aumento de casi un 50 % en 1914<sup>27</sup> y además a una sensible industrialización que triplicó sus valores en el período 1905-1930.

En este contexto, la discusión sobre la organización de la ciudad, actual y futura, como ámbito de generación de riqueza parecía estar muy presente en las discusiones de la época. Al respecto, Carlos Vaz Ferreira,<sup>28</sup> rector de la Universidad de la República al momento de la realización del Plan Regulador, dice:

El problema de la propiedad de la tierra hubiera sido muy probablemente mejor resuelto, y, en todo caso, mejor planeado y discutido, si se hubiera hecho con claridad y si se hubiera tenido siempre bien presente, una distinción indispensable, a saber: la distinción entre la tierra como medio de producción y la tierra como medio de habitación o vivienda de los hombres.<sup>29</sup>

A continuación, agregaba en sorprendente alineamiento con las cuatro categorías planteadas posteriormente por la Carta de Atenas:

fig04. Usina de la luz eléctrica y de la transatlántica, foto aérea. Fotos publicadas en *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*.

27. Nahum, B., o. cit.

28. Vaz Ferreira, Carlos. *Sobre la propiedad de la tierra*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1953.

29. *Ibidem*, p. 5.



fig05. Tamaño comparativo del Uruguay con Bélgica, Holanda, Suiza y Dinamarca reunidas. Imágen publicada en *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*.

En efecto: si se considera la tierra desde el punto de vista de su apropiación por los hombres, se impone, bastante naturalmente, considerar en ella cuatro aspectos, a saber: 1. La tierra como medio de habitación o vivienda; 2. La tierra como medio de producción; 3. la tierra como medio de traslación y comunicación; y, 4. La tierra como medio de recreo (dando a esta palabra un sentido amplio, que comprenda fines estéticos, higiénicos y otros análogos).<sup>30</sup>

No muy alejado de estos conceptos propone Cravotto en entrevista sobre el Plan Regulador, diario *El Día*, 4 de abril de 1931: «Se advierte un error de desarrollo desde el

30. Ídem.

punto de vista económico», en referencia al estado actual de Montevideo, y agrega, a continuación, relacionando esta problemática con el reciente crecimiento demográfico de la ciudad: «Las variaciones de la densidad demográfica y de la valorización de la tierra son inarmónicas». Finalmente propone la necesidad de reorganizar el sistema vial, ya que:

Las comunicaciones con el exterior y con el interior del país son insuficientes, de modo de acortar las distancias y las velocidades, densificar los centros, nutrir la ciudad rápidamente, servir a la comunidad, economizar, simplificar en beneficio de todos.<sup>31</sup>

Al decir de Ana María Rigotti,<sup>32</sup> los planes que «representan de alguna manera, el pasaje de un urbanismo de la forma, a un urbanismo pretendidamente científico»,<sup>33</sup> entre los cuales se podría situar al Plan Regulador, proponen:

... operaciones proyectuales superadoras del carácter limitadamente formal del arte urbano, y legitiman su pretensión de administrar, controlar y alterar un conjunto de prácticas colectivas polimorfas desde lo físico y lo constructivo.<sup>34</sup>

Buscan, por lo tanto:

... la eficiencia de los flujos como parte de una concepción gerencial de la gestión de la ciudad y cuya promesa de bienestar fordista apenas disfraza el sentido de la consigna «el urbanismo paga».<sup>35</sup>

Esta necesidad de organizar la ciudad futura para responder al «inevitable y grandioso futuro económico del país»<sup>36</sup> se encuentra también en la literatura de la época, al respecto nos dice el previamente citado *Libro del Centenario del Uruguay*:

31. Diario *El Día*, 4 de abril de 1931.

32. Rigotti, A. M. «Los usos de la ciencia. El expediente urbano en los primeros planes argentinos». *Anais do IV Seminário História da Cidade e do Urbanismo*. Prourb UFRJ, 1997.

33. Ídem.

34. Ídem.

35. Ídem.

36. *Memoria del Plan Regulador*.

Somos, en efecto tributarios de Europa, Estados Unidos de Norte América, de la Argentina y del Brasil, por gran cantidad de productos cuya fabricación similar entre nosotros, en la medida del consumo interno, proporcionará trabajo a todos los habitantes del país y podrá llegar hasta atraer las corrientes inmigratorias de hombres de labor fructífera, que habrán de convertirse luego en otros tantos factores coadyuvantes del progreso económico nacional.<sup>37</sup>

### **El Plan Regulador como materialización del imaginario colectivo del período**

El mundo social se constituye y se articula en función de un sistema de significaciones y estas significaciones existen, una vez constituidas, en la modalidad de lo que llamamos el imaginario (...) Solo con referencia a estas significaciones estamos en condiciones de entender la «elección» que cada sociedad hace de su simbolismo, en particular de su simbolismo institucional, así como los fines a los que subordina la «funcionalidad».<sup>38</sup>

Tras saldar las cuentas con el pasado en las primeras décadas del siglo XX y erigir los grandes símbolos de la nación, en el entorno de 1930, Uruguay como sociedad se propone la tarea de integrarse al mundo moderno. Esta intención que signó todas sus manifestaciones culturales se vuelve particularmente visible en los proyectos arquitectónicos y urbanísticos. Es en este período durante el que se proyecta una monumental empresa de equipamiento urbano en la que los signos de la modernidad resignifican el escenario tradicional.

37. López Campaña, P., o. cit.

38. Castoriadis, C., o. cit.

En este sentido, se podría decir que el

Uruguay de las tres primeras décadas de este siglo, signado por la experiencia del llamado «primer batllismo», se asoció fuertemente con un orden simbólico de índole democrática y reformista.<sup>39</sup>

Claramente, en esta línea de pensamiento, entendiendo a las intervenciones en la ciudad como instrumentos poderosos de representación, nos dice Cravotto en un folleto, solicitado por el arquitecto Scasso en ocasión de la inauguración del estadio Centenario:

... para satisfacción de uruguayos libres y demócratas, para orgullo de pueblos jóvenes, no conservadores sino líricamente avanzistas, [...] [el estadio] es simplemente ARQUITECTURA, hecha por un hombre libre, de HOY.<sup>40</sup>

y agrega, dejando en claro la escala de la nueva construcción, «en la línea interior del Estadio, cabe el Coliseo de Roma».<sup>41</sup> En ese sentido, el Plan Regulador aparece como manifestación ejemplar que contribuye a concretar los nuevos imaginarios sustentadores de la idea de nación:

... aquellos capaces de dirimir los conflictos del pasado y, sobre esa sólida base integradora, levantar los signos de la modernidad como operación de enorme potencia para la proyección hacia el futuro. La república necesitaba afirmarse como nación, terminar de configurarse como expresión identitaria, para poder proyectarse al futuro e insertarse en el mundo moderno.<sup>42</sup>

Podríamos decir que en este mismo período el aumento del poder político y económico de la población posibilita la apropiación real de la ciudad y sus espacios públicos. De este modo el entorno urbano encuentra su contrapartida: la ciudadanía, el gran público. En este sentido, aparecen el centro administrativo, el espacio comercial y los parques

39. Caetano, Gerardo. «Del primer batllismo al terrismo: crisis simbólica y reconstrucción del imaginario colectivo». *Cuadernos del CLAEH*, 49, 1989.

40. Folleto interno. Archivo ITU.

41. Ídem.

42. Ántola, S. y Ponte, C., o. cit.



fig06. Vista aérea del  
área del Puerto

fig07. Fotos del Prado.

Fotos publicadas en *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales*.

de reciente inauguración como el espacio física y simbólicamente privilegiado para el paseo, el encuentro y las concentraciones.<sup>43</sup>

En estas primeras décadas del siglo XX la población urbana se vuelca en masa a un conjunto de actividades y eventos sociales que tenían en común un reaceramiento a la naturaleza que había pasado a un segundo plano en el proceso de desarrollo de la vida urbana.<sup>44</sup>

Esto acontece durante el proceso de «disciplinamiento» del que nos habla José Pedro Barrán.<sup>45</sup> Esta búsqueda de reencuentro con la naturaleza se basa, en parte, en el descubrimiento de las virtudes sanitarias y terapéuticas de las actividades al aire libre, así como también en una nueva sensibilidad burguesa que necesitaba espacios de representación. A su vez, tienen también

43. Bouret, D. y Remedi, G., o. cit.

44. Ídem.

45. Barrán, José Pedro, *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1989.

un papel importante en este sentido la reducción de la jornada laboral y la «invención» de los fines de semana bajo las políticas batllistas.

Esta necesidad de reencuentro con la naturaleza y creación de espacios de representación se hace evidente en la propuesta del Plan Regulador, al respecto de lo cual dicen Cravotto y equipo:

los dos problemas primarios en la época moderna (...) son: EL ACERCAMIENTO DEL HOMBRE A LA NATURALEZA Y LA SOLUCIÓN: DEL BIENESTAR ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA COLECTIVIDAD será necesaria la INFILTRACIÓN DE LA NATURALEZA EN LA CIUDAD DENSIFICADA. ESPACIO, ÁRBOLES, AGUA, SOL, NATURALEZA.<sup>46</sup>

EN SUMA CONCENTRAR LA CIUDAD, pues, (restricción del núcleo primario, rascacielos, naturaleza).<sup>47</sup>

Y luego agregan, en referencia a la necesaria creación de espacios de recreación:

La función colectiva de los habitantes de una ciudad gira en torno del trabajo, del descanso y del esparcimiento: TRABAJAR MEJOR, DESCANSAR MEJOR Y OBTENER EL MÁXIMO DE ESPARCIMIENTO, RACIONALMENTE. constituir el bienestar social, regirlo por leyes sociales y económicas implica la materialización concomitante en el espacio urbano.<sup>48</sup>

Son las producciones culturales del Centenario, y en especial las que remiten al ámbito urbano como el Plan Regulador, las que permiten anclar efectivamente a nivel social la nueva visión de nación cosmopolita, democrática y legalista. Como dice Gorelik:

Debatir lo moderno en América Latina es debatir la ciudad: la ciudad americana no solo es el producto

46. *Memoria del Plan Regulador*. Destacados del original.

47. Ídem. Destacados del original.

48. Ídem. Destacados del original.



fig08. Cuatro aspectos distintos del Balneario y Playa de los Pocitos, centro de reunión aristocrática de la sociedad montevideana y porteña. Fotos publicadas en *El libro del centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales.*

más genuino de la modernidad occidental, sino que, además, es un producto creado como una máquina para inventar la modernidad, extenderla y reproducirla. (...) para usarla como «polo» desde donde expandir la modernidad, [para] producir hombres social, cultural y políticamente modernos.<sup>49</sup>

49. Gorelik, Adrián. Ciudad, modernidad, modernización. *Revista Universitas Humanística* n.º 56, julio-diciembre de 2003. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

# 03. LA COMISIÓN PRESTIGIADORA

EL GRUPO DE NOTABLES QUE  
PROMUEVE EL PLAN

El Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo nace apadrinado por cinco notables de la época que, en virtud de la celebración del Centenario, pretendían obsequiarle a Montevideo un plan que aportara conocimiento a la producción de ciudad. Este mecanismo de *apadrinamiento* por parte de grupos de ciudadanos influyentes era aparentemente habitual en la época, y se lo puede reconocer en otros planes como por ejemplo, el de San Francisco, promovido por la Asociación para la Mejora, y el Adorno de San Francisco, entre 1902 y 1905, o el plan de Chicago, impulsado por la Cámara de Comercio en 1909, ambos realizados por Burnham y Bennett.

En ese marco, la Comisión Prestigiadora integrada por José Serrato, Baltasar Brum, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos, contrató al arquitecto Mauricio Cravotto para desarrollar el anteproyecto en cuestión y para luego donarlo al Consejo Departamental de Montevideo.

En la conformación de dicha comisión se puede apreciar que, pese a la heterogeneidad de los integrantes en lo relativo a sus profesiones, áreas de conocimiento y orientación política (dos expresidentes, senadores, empresarios del agro y de la industria), los cinco podrían reconocerse como ciudadanos de la alta sociedad con participación activa sobre los procesos de transformación de la ciudad y con una mirada progresista traducida en la certeza de que en la modernización de la capital de nuestro país estaba la clave para un futuro auspicioso.

En la Memoria del Plan, Cravotto saluda a la comisión y agradece especialmente a Horacio Mailhos, a quien llama el principal animador de este.<sup>1</sup> Esa mención particular sustenta la teoría de que fue Mailhos quien invitó a este grupo de hombres a formar parte de la comisión, ya que la gran mayoría era de su círculo de allegados. Por otro lado, la ausencia de documentación concreta sobre un ámbito que los convocara a todos antes dispara la hipótesis de que quizá fuese el mismo Cravotto quien estableciera el contacto con su gran amigo de la infancia, Mailhos, y lo invitara a participar en este emprendimiento, buscando financiación para llevar a cabo la materialización de sus ideas para nuestra ciudad, proceso que tenía como antecedente a la denominada Comisión del Plano Regulador de Montevideo creada en 1925 con el fin de proponer un

1. *Memoria del Plan Regulador.*

plan orgánico de realización inmediata y previsión para la ciudad de Montevideo.<sup>2</sup>

Si bien ambos escenarios son difícilmente comprobables, lo que sí se puede afirmar es que, más allá de quién haya sido la persona que estableció el primer vínculo para que este anteproyecto se pudiera llevar a cabo, el espíritu progresista y la preocupación por el devenir de Montevideo eran una inquietud compartida tanto por la comisión como por el equipo técnico del Plan Regulador.

Es por esto que resulta de interés conocer la información biográfica de los cinco integrantes de la Comisión Prestigiadora que se presenta a continuación.

### **José Serrato (1868-1960)**

Ingeniero civil, político y presidente constitucional de la República en el período 1923-1927.

Nacido el 30 de setiembre de 1868 en Montevideo, su formación académica estuvo ligada a reformas de la enseñanza en distintos niveles. Cursó primaria y secundaria en la Escuela y Liceo Elbio Fernández fundada por José Pedro Varela y auspiciada por la Sociedad de Amigos de la Educación Popular.<sup>3</sup> En 1888 ingresó a la Universidad de la República, cuyo rector era Alfredo Vásquez Acevedo. Se graduó de ingeniero civil en 1892 y junto con Pedro Magnou y Eduardo García de Zúñiga, fue uno de los tres primeros egresados de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas en nuestro país.

2. *Revista Arquitectura*, n.º 86, Montevideo, 1925.

3. La Sociedad de Amigos de la Educación Popular (SAEP), creada por José Pedro Varela, Elbio Fernández, Carlos María Ramírez, Alfredo Vásquez Acevedo y otros ilustres intelectuales de su época.

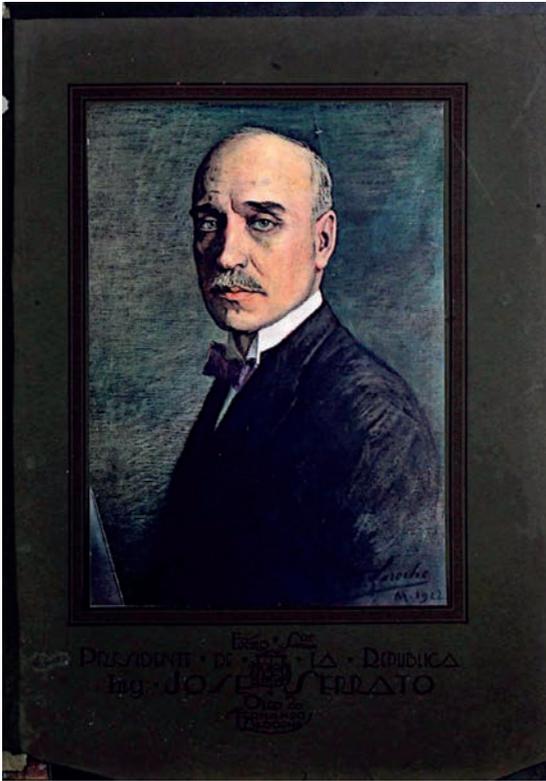


fig01. Retrato de José Serrato presidente, reproducción del óleo de Fernando Larroche, publicado en *El libro del Centenario del Uruguay*.

Durante su vasta trayectoria profesional desempeñó múltiples cargos en la actividad pública, fue catedrático en la Facultad de Ingeniería, director de Obras Municipales de Montevideo y secretario de la Comisión de Estudios del Puerto, entre otros. La exposición y el buen desempeño en estos cargos le valió su incorporación a la Cámara de Representantes como diputado por Montevideo. Tuvo una vida activa en la política en la que se destaca su gestión como ministro de Hacienda en los dos gobiernos de José

Batlle y Ordóñez, durante los que logró que el país alcanzara superávit por primera vez en su historia financiera. Desde su ministerio nacionalizó el Banco República, creó la Caja de Jubilaciones y el Banco Hipotecario y, con el mismo sentido, promovió la Ley n.º 7395, más conocida como Ley Serrato,<sup>4</sup> que otorga el derecho a adquirir préstamos para vivienda a trabajadores del sector público y privado.

En 1922, con el apoyo unánime de un fraccionado Partido Colorado, Serrato se postuló a la Presidencia de la República en la primera elección por voto popular en Uruguay (resultante de la reforma de la Constitución de 1918). Ese mismo año, el pueblo lo eligió presidente. Su mandato transcurrió desde 1923 hasta 1927, durante el cual se inauguró el Palacio Legislativo.

4. Ley n.º 7395 del 13 de julio de 1921. «Autorízase a los funcionarios públicos, empleados y obreros de empresas particulares y funcionarios militares en actividad o retiro, comprendidos en los beneficios de las leyes jubilatorias, a realizar operaciones con el Banco Hipotecario del Uruguay (BHU) destinadas a la adquisición de inmuebles y préstamos de edificación; fijanse las condiciones para acceder a los beneficios acordados por la presente Ley.»

Participó activamente también de la vida cultural y deportiva de nuestro país, sobre todo del fútbol, donde se lo puede ver —junto con Baltasar Brum, entre otros— como miembro del comité pro estadio para el Club Nacional de Fútbol y como mediador responsable de que, en 1925, a través del Laudo Serrato<sup>5</sup> y en calidad de presidente de nuestro país, se rompiera con el cisma que mantenía dividido en dos instituciones al fútbol uruguayo: la Asociación Uruguaya de Fútbol (AUF) y la Federación Uruguaya de Football.

5. *Laudo Serrato* es como se denomina a la intervención del presidente de la República como mediador en las disputas de la Asociación Uruguaya de Fútbol y la Federación Uruguaya de Football.

Luego de finalizado su mandato, Serrato se alejó durante varios años de la política y se dedicó a la actividad privada ocupando el cargo de presidente de Cristalerías del Uruguay S. A., hasta 1943, cuando asumió el cargo de ministro de Relaciones Exteriores, que ocuparía hasta 1945.



fig02. Fotografía de Baltasar Brum. Fuente: Archivo Nacional de la Imagen - SODRE

### **Baltasar Brum (1883-1933)**

Abogado, político y presidente constitucional de la República en el período 1919-1923

Hijo de José Brum, un ganadero con grandes extensiones de campo en el departamento de Artigas, y de Auristella Rodríguez d'Almeida, Baltasar Brum nació el 18 de junio de 1883 en el seno de una familia acaudalada. Su situación de privilegio le permitió cursar los estudios de primaria con una maestra particular desde la estancia Catalán, propiedad de su padre, luego matricularse en el instituto Osimani y Llerena en Salto y, una vez culminado el bachillerato, mudarse a Montevideo para comenzar sus

estudios en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Se recibió de abogado en 1908 y emprendió un viaje por Europa con su padre. A su retorno, comenzó a dictar clases en el mismo instituto secundario al que había asistido, en calidad de profesor de Filosofía y de Literatura y comenzó también a incursionar en el mundo del periodismo.

En 1913, recibió una carta del presidente José Batlle y Ordóñez en la que le ofrecía el cargo de ministro de Instrucción Pública, que aceptó. Vale la pena destacar que Brum estaba a punto de cumplir los treinta años, la edad mínima requerida para ejercer como secretario de Estado. Tuvo una participación muy importante en la Comisión de los Ocho,<sup>6</sup> responsable de redactar el proyecto de reforma constitucional de 1918 y, al año siguiente, fue elegido por la Asamblea General para ocupar su presidencia en el período 1919-1923, a la edad de 35 años, siendo el segundo presidente más joven de la historia del Uruguay.<sup>7</sup>

Brum era un hombre de letras y le dedicó tiempo al periodismo, formando parte del diario *El Día* como copresidente junto a César Batlle Pacheco, y dejó a su paso también una serie de publicaciones, desde memorias de los ministerios de los que formó parte hasta tratados y estudios de política, entre los cuales destacan *Los derechos de la mujer, reforma a la legislación civil y política del Uruguay*,<sup>8</sup> donde se presenta el proyecto de ley de derecho al sufragio femenino, tema en el cual fue pionero: «... estudié nuestra legislación con el propósito de hacer desaparecer de ella cuanto representara privilegios de un sexo sobre el otro».<sup>9</sup>

6. La Comisión de los Ocho estaba conformada por Domingo Arena, Ricardo Areco, Baltasar Brum y Juan Antonio Buero, en representación del Partido Colorado, y por Leonel Aguirre, Carlos A. Berro, Martín C. Martínez y Alejandro Gallinal, por el Partido Nacional.

7. Lorenzo Latorre tenía 34 años al asumir la presidencia el 1.º de marzo de 1879.

8. Brum, Baltasar. *Los derechos de la mujer. Reforma a la legislación civil y política del Uruguay*. Montevideo: Editor José María Serrano, 1923.

9. Ídem.

Como ministro de Relaciones Exteriores defendió —más allá de la proclamación de neutralidad de nuestro país— el alineamiento con los aliados durante la Primera Guerra Mundial, y en su función como ministro de Instrucción Pública, el 23 de febrero de 1915, ingresó con su firma al Parlamento un proyecto de ley en el cual se ponía en igualdad de condiciones a ingenieros y arquitectos dentro del gobierno de la Facultad de Matemáticas, hecho que terminó decantando en la separación de dichas carreras y en la creación de la Facultad de Arquitectura.<sup>10</sup>

Tales ideas me impulsaron, con el decidido apoyo del presidente Batlle, a crear la Facultad de Arquitectura, haciendo de ella una entidad independiente de la de Ingeniería. En esa iniciativa, coronada por el éxito durante la presidencia de Viera, y en mi creencia de que la construcción de casas debía ser privativa de los Arquitectos, algunos, que no me comprendieron bien, creyeron ver una manifestación de hostilidad hacia los Ingenieros.<sup>11</sup>

Brum fue distinguido también por la Sociedad de Arquitectos de Buenos Aires con el título de Socio Honorario,<sup>12</sup> lo que alimenta la hipótesis de la cercanía de Brum con nuestra disciplina.

El 31 de marzo de 1933, el entonces presidente Gabriel Terra disolvió las Cámaras dando lugar a un golpe de Estado. Al recibir esta noticia, Brum se opuso fuertemente a la dictadura de Terra y, luego de atrincherarse junto con un grupo de colegas y familiares, en la puerta de su casa, armado, en la mitad de la calle, se quitó la vida al grito de «¡Viva Batlle! ¡Viva la libertad!».

10. Turcatti, Dante. *El equilibrio difícil*. Montevideo: Arca-CLAEH, 1981.

11. Mazzini, E. y Méndez, M., o. cit.

12. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º XL, 1921/1

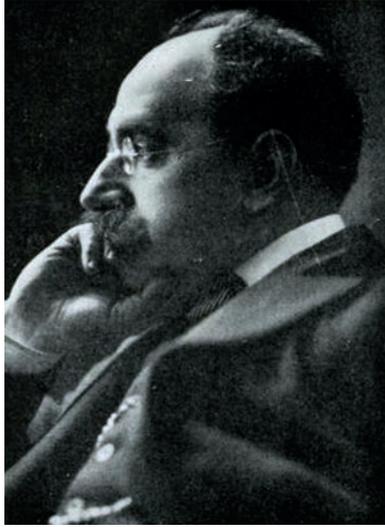


fig03. Fotografía de Alejandro Gallinal

### **Alejandro Gallinal (1872-1943)**

Médico, político y empresario

Nacido el 20 de octubre de 1872, hijo de Hipólito Gallinal y de Petrona Conlazo, Gallinal cursó sus estudios iniciales en el colegio Seminario y egresó de la Facultad de Medicina como médico cirujano, título que ejerció brevemente, dado que al casarse con Elena Heber Jackson —única heredera de la fortuna de sus padres, Clara Jackson y Gustavo Heber— se dedicó a la administración de los campos de esta. La familia Gallinal Heber era propietaria de los establecimientos Santa Elena, Monzón Heber, San Pedro del Timote y Santa Clara, todos prestigiosos modelos de tecnificación ganadera en nuestro país.

Además de ser un reconocido empresario del agro en Uruguay, Gallinal tuvo también actividad comercial

y formó parte de varios directorios de bancos (La Caja Obrera, Comercial, Banco República) por más de cuarenta años. Fue presidente de la Federación Rural del Uruguay (FRU), desde la cual logró que la veta más conservadora de la época se viera representada en la vida cultural de nuestro país. Participó en calidad de jurado de concursos importantes de la época: en 1925 la FRU llamó a concurso para la realización del monumento al gaucho, que ganaría Zorrilla de San Martín.<sup>13</sup> En 1929, Fue a Gallinal, en su calidad de director de la Comisión Honoraria del Instituto Profiláctico de la Sífilis, a quien le tocó actuar como presidente jurado del concurso Casa de Salud —un sífilicomio femenino—, cuyo primer premio fue otorgado al equipo de De los Campos, Puente y Tournier en un fallo altamente discutido.<sup>14</sup>

Hijo de un protegido de Manuel Oribe,<sup>15</sup> Gallinal tuvo participación casi obligada en la actividad política, integrando el Partido Nacional participó de la Comisión de los Ocho, que redactó el proyecto de reforma constitucional de 1918; ese mismo año fue electo senador por el departamento de Florida, y siete años más tarde, por Cerro Largo. Tanto los Gallinal como los Heber son familias que forman parte de un linaje político que perdura hasta nuestros tiempos.

En Uruguay el apellido Gallinal se asocia a la gran propiedad rural, al fervor religioso, a la modernización agraria y a la mejora de la calidad de vida de sus servidores y colaboradores: los asalariados rurales. Por lo pronto esa era la imagen más difundida. Tales antecedentes dotan de particular interés a la evolución del grupo empresarial y a la historia de la familia.<sup>16</sup>

13. Un monumento que se erigirá en la capital de la República y en el lugar que designen las autoridades respectivas, que perpetúe a través del tiempo, la figura legendaria del gaucho uruguayo. Folleto del llamado a Concurso para el Monumento al Gaucho uruguayo y Bases; Montevideo 25 de julio de 1919. Extraído del libro *Los uruguayos del Centenario, la nación de bronce, mármol y hormigón armado*.

14. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 141, 1930, Concurso Planos de la Casa de Salud. p. 204, SAU, Montevideo 1930

15. Jacob, Raúl, *La quimera y el oro*. Montevideo: Arpoador, 2000.

16. Ídem.



fig05. fotografía de  
Numa Pesquera

### **Numa Pesquera (sin dato-1964)**

#### **Empresario, filántropo**

Nacido en el departamento de Florida, hijo de Vidal Pesquera y de Isabel Morales, Numa nació en el seno de una familia que representaba a uno de los grupos económicos más importantes de la época:

Pesquera y Cía., una importadora y distribuidora de productos de almacén, de la cual Numa heredó la dirección. Si hubiéramos de indicar una de las casas más poderosas del comercio de nuestra plaza, correspondiente al ramo que explota, no vacilaríamos, seguramente en pronunciar el nombre de Pesquera y Cía. (...) como jefe de esta poderosa firma comercial, actúa el Sr. Numa Pesquera, quien (...) ha sabido acrecentar

extraordinariamente los grandes intereses confiados a su dirección, pues posee poco comunes cualidades de hombre de negocios.<sup>17</sup>

Pero su actividad comercial trascendía a la firma familiar, ya que Pesquera integraba varios directorios de fábricas nacionales; Aceitera Uruguay, Fábrica Nacional de Cerveza y Cristalerías del Uruguay —estos dos últimos, rubros cuyas directivas estaban fuertemente vinculadas— y formaba parte también del directorio de la Cámara Nacional de Comercio.<sup>18</sup> Pesquera era conocido por ser un pionero en la industria y el comercio, pero también por la importante actividad que tuvo en la vida deportiva de nuestro país. En el período 1923-1925 fue el director del Club Nacional de Football (C. N. de F.) y en gran parte el responsable de gestionar las obras de reconstrucción y modernización del Parque Central luego de su histórico incendio en 1925 y, durante ese mismo período, puso a disposición de la AUF todos los recursos del C. N. de F. para que la selección uruguaya pudiese viajar a los Juegos Olímpicos. En 1924, Numa Pesquera firmó un cheque en blanco que posibilitó el viaje de la delegación de Uruguay a Colombes.

Asimismo, fue promotor de algunos proyectos paradigmáticos en el Montevideo del Centenario: por la experiencia positiva de la gestión junto con Atilio Narancio con la selección uruguaya en Colombes, se le atribuye la promoción del emprendimiento del estadio Centenario, mientras que desde la Compañía Nacional de Hoteles S.A.<sup>19</sup> —cuyo directorio presidía— se le encomendó a Cravotto el ambicioso proyecto para el Pocitos Rambla Hotel, uno de los primeros edificios en altura en esa zona de la ciudad.<sup>20</sup>

17. *El libro del Centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales.*

18. Jacob, Raúl, *Los grupos económicos en la industria cervecera uruguaya: una perspectiva histórica.* Montevideo: Programa de Investigación en Historia Económica y Social, FCS, Universidad de la República, 2012.

19. Jacob, Raúl, *1915-1945, Las otras dinastías.* Montevideo: Editorial Proyección, 1991.

20. *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo.* Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1992.



fig06. fotografía de  
Horacio Mailhos

### **Horacio Mailhos (1883-1967)**

#### **Empresario**

Julio Mailhos llegó a Montevideo en 1870 para incorporarse a su familia, que había emigrado antes desde Francia. Diez años más tarde adquirió la fábrica de tabaco La Imperial a la cual renombró como La Republicana y con ella comenzó el proceso de crecimiento del establecimiento tabacalero modelo que trascendería las fronteras de Uruguay.

La firma creada por Julio Mailhos devino en la mayor empresa de la rama tabacalera, actuando como proveedora de materia prima y de productos elaborados, tanto para el mercado nacional como para el regional.<sup>21</sup>

Esto ocurrió por dos motivos: la incorporación de tecnologías de punta en el proceso productivo y el corte de los intermediarios en la importación del tabaco a nuestra región. En medio de este panorama de progreso nació, el 2 de febrero de 1893, Horacio Mailhos, segundo de los cuatro

21. Beretta Curi, Alcides, *Inmigración europea e industria: Uruguay en la región (1870-1915)*. Montevideo: CSIC, Universidad de la República, 2012.

hijos del matrimonio de Julio con Elisa Queirolo. Horacio se casó con Letizia Ferriolo —heredera de Aquiles Ferriolo, principal competidor del rubro de la familia Mailhos, con su empresa La Nacional—, estableciendo también lazos comerciales entre ambas familias.

En 1911 Horacio egresó de la Escuela Superior de Comercio y comenzó a trabajar junto a su padre y hermanos en La Republicana, hasta 1915, año en el que su padre murió y sus herederos crearon Julio Mailhos S. A., sociedad que pasó a presidir Horacio. Además de continuar gestionando la empresa tabacalera más importante de nuestro país, los Mailhos decidieron extender sus negocios hacia el mundo del agro, y se convirtieron convirtiéndose en grandes propietarios rurales: en 1925 era mayor el capital agropecuario que el de la fábrica de tabaco.<sup>22</sup> Horacio fue también el responsable de los establecimientos agropecuarios Julio Mailhos S. A. y ejerció como director de la Cámara de Comercio y de Cervecerías del Uruguay.

Mailhos fue además un gran amigo de Cravotto, a quien conocía desde el colegio y de quien además fue cliente, ya que le encargó en 1925 el proyecto para su residencia en Montevideo en la calle Peabody y, en 1940, su casa de veraneo de Atlántida.<sup>23</sup> Cravotto participó también en calidad de asesor de diversos negocios inmobiliarios de la familia Mailhos que resultaron exitosos.

Numa Pesquera, José Serrato y Baltasar Brum pertenecían también al círculo de allegados de Horacio, quien fue el intermediario entre la Comisión Prestigiadora y el equipo técnico del anteproyecto o, en palabras de Cravotto, el principal animador del Plan Regulador.<sup>24</sup>

22. Jacob, R, o. cit., 1991.

23. Revista *El Arca*, Monografía 2, Mauricio Cravotto, Montevideo 1995.

24. Cravotto, Mauricio, *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, Estudio de Urbanización Central y Regional*. Montevideo: s/e, 1930.

# 04.

## CRAVOTTO Y SU EQUIPO

VISIONES Y COMPLEJIDADES  
DE UN TRABAJO COLECTIVO

El desarrollo del plan regulador de 1930 presenta un marcado carácter de obra colectiva. Su trabajo, basado en las condiciones concretas del Montevideo de los años treinta, se plasma en una proyección a futuro que hoy continúa sorprendiendo por la validez de su visión y la consideración de los factores que se plantea solucionar, tal como plantean Liliana Carmona y María Julia Gómez:

Introduce una metodología científica para el estudio de los problemas urbanos a través de la elaboración de un expediente urbano que reúne la información necesaria para abordar el diseño con rigor y racionalidad.<sup>1</sup>

1. Carmona, L. y Gómez, M., o. cit.

al tiempo que propone una síntesis entre modernidad y tradición. Esta impronta presente en el plan no es ajena a la personalidad variada de los integrantes del equipo que lo formula, por lo que un punto clave para la interpretación y comprensión del plan en los términos que se plantea, es conocer los integrantes del equipo.

En consecuencia, surge la pregunta de quiénes eran aquellos a quienes se les hizo el pedido de formulación del plan. El arquitecto Mauricio Cravotto, nacido en 1893 y egresado de la Facultad de Arquitectura en 1917 a la edad de 24 años, se convirtió en el director del equipo de trabajo al que se le encargó la elaboración del plan para la ciudad de Montevideo. El equipo se completó con un plantel de jóvenes arquitectos, todos egresados de la Facultad de Arquitectura en 1929: Octavio de los Campos (27 años), Milton Puente (23), Hipólito Tournier (23) y Américo Ricaldoni (27). A su vez, el ingeniero del equipo, Santiago Michellini, se graduó de ingeniero agrimensor en 1922 a los 22 años y a los 25 de 1925 de ingeniero de puentes y caminos.

### **El director**

La particular visión de Cravotto fue forjada por diversos viajes al exterior, donde tomó contacto con situaciones de vanguardia, tanto a nivel arquitectónico como urbanístico. En efecto, a los seis meses de graduado, Mauricio Cravotto ganó el primer Gran Premio de la Facultad de Arquitectura con el proyecto «Un palacio para los congresos internacionales» y se hizo acreedor a una beca que consistía en gastos de viaje y estaba por dos años en el extranjero, con la que comenzó una larga y variada serie de viajes.

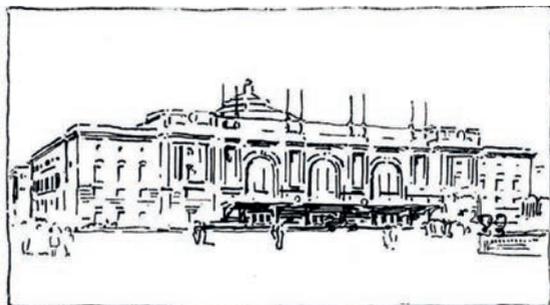


fig01. Mauricio Cravotto dibujando el Palacio Municipal de Montevideo, sin fecha. Foto: Fundación Cravotto.

Entre 1918 y 1921 recorrió los Estados Unidos de Norteamérica y, al finalizar la guerra en Europa, Inglaterra, España e Italia, para establecerse en París, donde asistió a los cursos de León Jaussely y Marcel Poete.

Buenos Aires, los Andes y Valparaíso fueron otros de sus destinos. En dichos viajes recorrió, observó, estudió en diversas instituciones, y conoció importantes personalidades de la época, conformándose de este modo un profesional de mirada aguda que supo combinar elementos tradicionales y locales con la arquitectura moderna. Más aun, se lo reconoce como un introductor de las tendencias modernas en nuestro país.

En la *Revista Arquitectura* n.º 48 del año 1921, Cravotto escribe el artículo «Sobre urbanización. Centros cívicos en



Auditorium — San Francisco — California



Biblioteca Pública — San Francisco



Ayuntamiento — San Francisco

Estados Unidos», donde plantea una serie de observaciones que denotan el particular interés que le despertaban dichos centros y que se verá plasmado más adelante en la realización del plan. Cravotto proponía «la conveniencia de adoptar en la composición de la ciudad moderna, el principio de subdivisión de funciones: es decir el de agrupación de edificios y espacios en zonas urbanas que respondan en lo posible a determinadas actividades de los habitantes que forman una ciudad» y luego agregaba «un estudio especial conduciría a resolver con exactitud y visión del medio ambiente el problema de las agrupaciones necesarias para el desenvolvimiento de todas las actividades, pero sin implicar su aislamiento absoluto, ya que la extensión de las ciudades importantes modernas

fig02. Croquis de Cravotto publicados en *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 48, 1921.

determina a veces la multiplicación de los centros urbanos en diferentes zonas de la ciudad».²

En su actividad académica, Cravotto participó en diversos cursos de Proyecto de Arquitectura a partir de 1921, entre los que se destaca el curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, en el cual fue profesor titular entre 1925 y 1952. En 1936 fue designado director del recientemente creado Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República.

Se constata la visión analítica y rigurosa de Cravotto respecto de las problemáticas urbanas de su tiempo en la nota explicativa que escribe acerca de un trabajo práctico realizado por los alumnos de la clase de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista en diciembre de 1926, la cual es publicada en el n.º 112 de la *Revista Arquitectura* en 1927. Allí plantea que, a su juicio, los puntos a destacar del proyecto residen en

... la sencillez del concepto, en la honestidad de trazados, en la aplicación clara de los principios del urbanismo moderno y en la solución práctica del problema del tráfico con amplias previsiones para el futuro.

Estos valores serán aplicados posteriormente en la realización del plan.

Su intensa actividad profesional se divide en diversos ámbitos, en los que siempre adquiere notoriedad: participación en concursos, docencia en arquitectura, jurado en concursos, obras de arquitectura (Montevideo Rowing Club, Palacio Municipal, Hotel Rambla, vivienda-estudio propios en Sarmiento 230, entre una gran variedad), proyectos de

2. *Revista Arquitectura* de la SAU n.º 48, 1921

urbanismo (entre los que se destacan el Plan Regulador de Montevideo y el Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza).

### **El equipo**

El equipo incluyó cuatro arquitectos recientemente graduados, estudiantes de cursos impartidos por Cravotto en la Facultad de Arquitectura: Octavio de los Campos, Milton Puente, Hipólito Tournier y Américo Ricaldoni, alumnos en el Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. Fue en 1928 que los tres primeros hacen el ejercicio académico «Plano Regulador de Montevideo», mientras que en 1929 Ricaldoni hace un ejercicio relativo al Prado. Este hecho sentaría un interesante antecedente para comprender la posterior conformación del equipo realizador del plan, para el que Cravotto convocó a sus exalumnos, por entonces nóveles arquitectos.

Es luego de la formulación del plan (o sea, a partir de 1930) que el estudio de arquitectura conformado por de los Campos, Puente y Tournier realiza una serie de obras de arquitectura que se han tornado emblemáticas para la ciudad de Montevideo. Entre ellas podemos encontrar, entre 1930 y 1960: «Concurso de planos de la Casa de Salud» 1.<sup>er</sup> premio, Av. L. A. de Herrera esquina Ramón Anador; Edificio Centenario; vivienda de Ítalo Perotti; vivienda del Arq. Dighiero; Universidad de Mujeres (luego IBO); Edificio El País; edificio de apartamentos de Augusto Sbárbaro; vivienda de P. Seoane; edificio de apartamentos de Elena Sbárbaro; tienda Caubarrere; Banco Aldave y Martínez. El espíritu de la obra de estos arquitectos, en el que resalta la concepción moderna ya existente en el plan, lo encontramos

resumido en el análisis de Artucio en «Montevideo y la arquitectura moderna»:

En 25 de Mayo 555, en 1929 realizaron De Los Campos, Puente y Tournier un modernísimo edificio para escritorios. Es auténticamente nuevo, sin el menor elemento del pasado. De los primeros ensayos en escala grande. (...) El edificio, con sus ajustadas proporciones y con su ostensible modernidad temprana, rompió con muchos envejecidos preceptos, y sobre todo se liberó.<sup>3</sup>

En esa misma línea, Octavio de los Campos reflexiona en relación con la propuesta del Plan Regulador:

Nuestra ciudad no tiene un pasado histórico que defender. Montevideo no es París ni Roma; pocos son sus edificios de significación. Nuestro plan, más que por respeto, es conservador por economía. Construimos allí donde no hay nada, donde los espacios libres hacen posible la ciudad del futuro más grandiosa y feliz.

El restante arquitecto del equipo, Américo Ricaldoni (firmante del plan junto con Cravotto y De los Campos), se desempeñó como director de la Oficina del Plan Regulador de la Municipalidad de Montevideo, creada en 1939, oficina a la que se le adjudicaron como cometidos el relevamiento topográfico del departamento, la compilación del «Expediente Urbano» y la planificación reguladora general y particular, entre otros. Fue en ese marco que Ricaldoni tuvo fuerte influencia en la intervención a nivel urbano en Montevideo: ensanches, plazas, vialidad (jugó un importante papel como integrante del jurado en el concurso para la ordenación plástica y funcional de la conjunción de las avenidas 18 de Julio y Agraciada en 1941). En la órbita de dicha oficina, donde se puede inferir la influencia de Ricaldoni, se desarrollaron numerosos proyectos parciales de ordenamiento

3. Artucio, Leopoldo. *Montevideo y la arquitectura moderna*, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1971.



urbano y el Plan Director de 1956 para Montevideo. Este último refleja una influencia *ciamista* propia del urbanismo de posguerra a la cual Ricaldoni, junto a Gómez Gavazzo y al Ing. Roig, adscribieron más adelante.

Se registran algunas obras de su autoría, como la casa de campo en la carretera a San Jacinto y residencias en Carrasco sur. Sin embargo, lo que aquí nos interesa es poner en relevancia su entusiasmo como defensor de la planificación a nivel institucional, tal como lo expresa en la *Revista* n.º 8 del Instituto de Urbanismo (de cuya primera comisión directiva fue integrante, en su fundación en 1936), años 1942 y 1943:

fig03. De abajo hacia arriba: Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente. 1929. Archivo DPT.

fig04. Edificio Centenario. Fotografía archivo SMA, FADU.



fig05. Fotografía publicación *Nuestros Ingenieros*, de Mario Copetti, 1949

... así como se someten a un PLAN desde la conducción de una guerra hasta la conducción de un edificio, no sería posible dejar librados el nacimiento y la extensión de una ciudad a las contingencias de lo fortuito, ni al capricho de lo individual, ni a la improvisación de los ineptos. Se encuentran en juego la seguridad, la salud, el bienestar, la prosperidad, los valores morales y el sentido estético de las agrupaciones sociales. Las urbanizaciones libres y espontáneas llegan, es cierto, a producir en algunos núcleos de reducida extensión el encanto de una expresión pintoresca dentro de una disposición satisfactoria; sin embargo, se esconde en ellos, generalmente, un latente conjunto de inconvenientes funcionales, higiénicos y económicos que se evidencian y agudizan tan pronto empieza la extensión urbana o se transforma la manera de vivir (...). La planificación técnica, reuniendo sabiduría y previsión, establece los lineamientos principales del organismo urbano y regula, en lo imprescindible, el libre albedrío de los pobladores mediante normas que

encauzan las iniciativas individuales para que no se vea comprometido el bienestar común.

Dentro del equipo se incluyó la figura del ingeniero colaborador, personificada en el ingeniero civil Santiago Michellini. Nacido en el año 1900, a los 22 años se graduó de agrimensor y tres años más tarde de ingeniero de puentes y caminos. Su actividad profesional estuvo signada por los cargos ejercidos en el ámbito portuario, donde llegó a ocupar el cargo de director general de Servicios Técnicos de la Administración Nacional de Puertos en 1952. También desempeñó funciones docentes desde 1926 en diversos centros de estudio: Escuela Industrial n.º 4, Facultad de Arquitectura, Facultad de Ingeniería y Escuela Naval.

---

# 05. ANTECEDENTES LOCALES

DE LOS HIGIENISTAS Y EMBELLECEDORES  
A LOS PRIMEROS CIENTIFICISTAS

La formación del urbanismo como disciplina en nuestro medio transitó por un período inicial en el que confluyeron una serie de personajes e instituciones germinales, que hicieron de puente con los intereses de Mauricio Cravotto. Este fue quien impulsó el desarrollo de una visión científica que promovió a partir de sus estudios y perfeccionamiento de la mano de sus vínculos con los urbanistas franceses, alemanes y americanos, algunos directos y otros a través de libros y revistas.

Las visiones previas a Cravotto eran eminentemente parciales y las preocupaciones se construían a partir del

análisis de algunos componentes de la matriz urbana y de la búsqueda de soluciones también parciales. Así se podría hablar más que de urbanistas —pues la terminología aún no había coagulado— de *embellecedores*, *higienistas*, *economistas* y *viales*, como campos de inquietud y de trabajo de aquellos que comenzaron a construir un saber urbano específico.

Estas visiones parciales fueron desplegadas para transformar las ciudades y el territorio en busca de avances y de generación de riquezas. El objetivo fue poner en funcionamiento la maquinaria operativa que hiciera posible la modernización del país y, consecuentemente, la de sus ciudades y su territorio rural, aportando salubridad y belleza en las primeras y eficiencia en el segundo.

Algunos años pasarán hasta que se vean estos componentes de manera articulada y a las ciudades como un sistema sobre el que actuar con ciencia y arte enlazados. Esto se hizo visible un poco más adelante en el tiempo, por ejemplo en la resolución del Consejo de Facultad de Arquitectura del 23 de julio de 1935, que aprobaba la formación de un instituto en la materia. Allí se nombraba una comisión para la creación del Instituto de Urbanología, en la que primaba la intención de denominarla como ciencia. En ese momento, la constitución del urbanismo como ciencia-arte ya estaba avalada, pero recorramos brevemente los antecedentes.

Es de corriente aceptación que las primeras visiones sobre la ciudad de Montevideo como entidad problemática a ser transformada y ordenada guardan relación con el período modernizador de fines del siglo XIX y principios

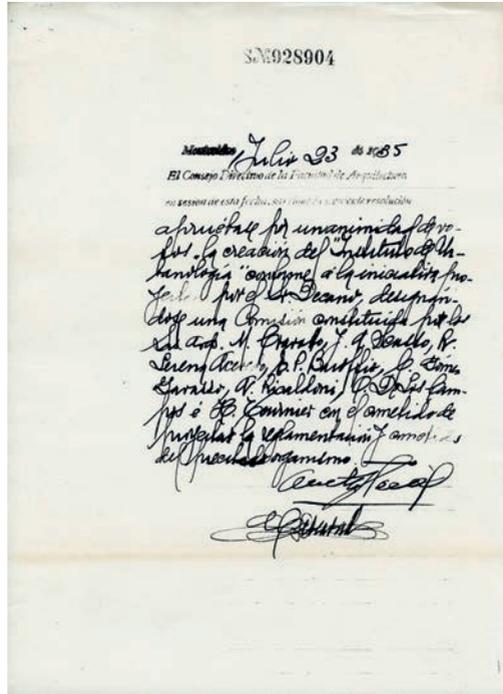
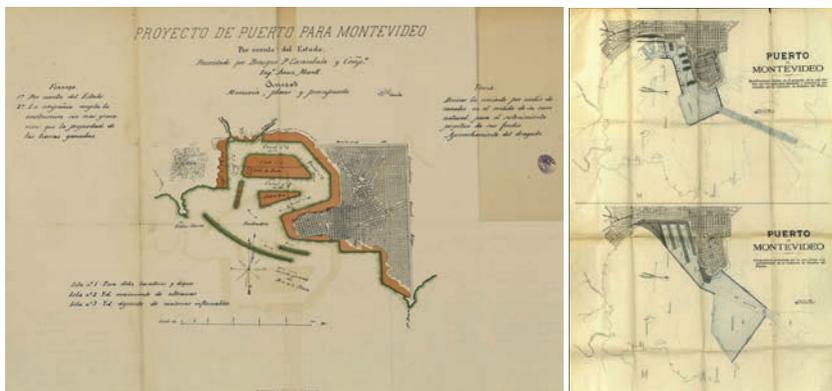


fig01. Resolución del Consejo de la Facultad de Arquitectura que aprueba la creación del Instituto de Urbanología, 1935.

del XX. Estos momentos coinciden, por un lado, con las necesidades de construcción de infraestructuras y equipos adecuados a la realidad de un Estado cuyo rol en el mundo se delineaba como abastecedor de materias primas e importador de productos industrializados, y, por otro, con los requerimientos simbólicos de una ciudad que debía asumir su rol representativo acorde a lo que exigía una capital nacional.

De un lado, entonces, se inician los estudios ingenieriles para satisfacer la localización de los ferrocarriles y su estación central inaugurada en 1897. Las redes extendidas



sobre el territorio nacional, junto al alambramiento de los campos y el Código Rural de 1875 fueron transformando el campo salvaje en *fábrica* de carne, lana y cueros para la exportación. Asociado a esto se desarrolló una serie de estudios para el puerto de Montevideo que implicaban enormes transformaciones en la parte urbana de la ciudad: proyectos como los presentados por Benigno Carámbula con el asesoramiento del ingeniero Juan Morell y Gómez en 1889 marcaron el inicio del camino que llevó a la construcción de esa crucial infraestructura que iba acompañada de operaciones acordes a la naciente sensibilidad civilizada, incorporando cloacas, bulevares y paseos costeros.

En 1895, la propuesta de Luther disparó la formación de una Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo que culminó con el proyecto de Kummer y Guerard aprobado en 1896, cuya piedra fundamental se colocó en 1901. El puerto se inauguró finalmente en 1909, conformado un frente a la bahía que acumulaba artefactos técnicos para el rol exportador del país.

fig02. Propuesta de puerto de Montevideo. Benigno Carámbula, 1889 (izq.). Propuesta de Kummer y Guerard aprobada 1896 (arriba, derecha). Propuesta de Luther, 1895 (abajo, derecha)

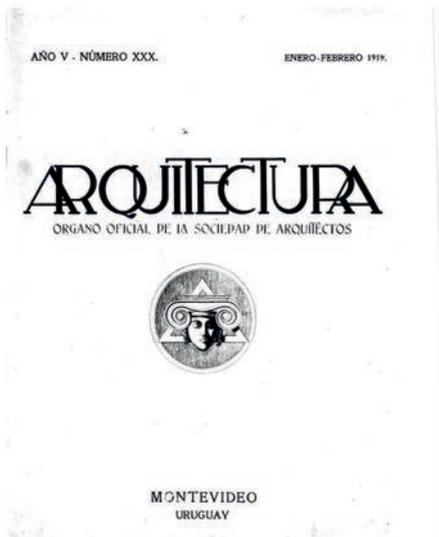
Del otro lado, los requerimientos representativos iniciaron un proceso en el que el problema central era la falta de carácter de una ciudad que se expandía homogéneamente y a impulsos de la especulación de suelo, repitiendo sin cesar la misma monótona sucesión de amanzanados. Tal como se menciona en el editorial del n.º 30 de la *Revista Arquitectura* de la SAU en 1919:

No es una novedad —bien lo sabemos— decir que Montevideo ha crecido anormalmente y que se ha extendido al azar, o impulso de las caprichosas y —con frecuencia— interesadas iniciativas de propietarios guiados por un propósito de excesivo lucro; que se han creado y formado barrios, con la más absoluta libertad, que atentan contra la higiene y la belleza urbanas; que se han abierto sin orden ni regularidad calles de ancho exiguo y de trazado invariable y monótono; que se ha olvidado la apertura de plazas y demás espacios libres en el intrincado y compacto amanzanamiento existente; que para nada se ha tenido en cuenta la conveniencia de adaptar los trazados de barrios, plazas y calles a las condiciones naturales, pintorescas y topográficas de los lugares escogidos para esos emplazamientos.<sup>1</sup>

Ni aun el plano de la *Ciudad Novísima* delineado por Francisco Surroca en 1872, con intenciones ordenadoras de los sucesivos fraccionamientos, logra dar una imagen de ciudad moderna y que «enlace con gracia y variedad los diferentes barrios» dando armonía al conjunto.

Las respuestas a este problema fueron variadas y muchas veces se superpusieron soluciones y se replicaron iniciativas: por un lado, los sucesivos planos reguladores —parciales en general y totales en algunos casos— y, por

1. *Revista Arquitectura* de la SAU n.º 30, 1919



otro, las propuestas de ordenanzas sobre la edificación privada que intentaban ordenar y limitar los excesos.

fig03. Revista *Arquitectura* de la SAU, n.º 30 de 1919 .

Los episodios más significativos guardan relación con algunos avances institucionales como la creación de la Dirección de Paseos de la Municipalidad de Montevideo —para cuya dirección se trajo a Louis-Ernest Racine desde la *École d’Horticulture de Versailles*— o la consulta de técnicos especialistas extranjeros que analizaron el estado de la ciudad y plantearon propuestas específicas. Así se contrata a Edouard André, quien había trabajado con Haussmann en París, para hacer el Plan de Embellecimiento y Ensanche de Montevideo, entregado en 1891.

Más adelante, el propio presidente Batlle y Ordóñez se interesó en estos temas y tomó la iniciativa, junto con su

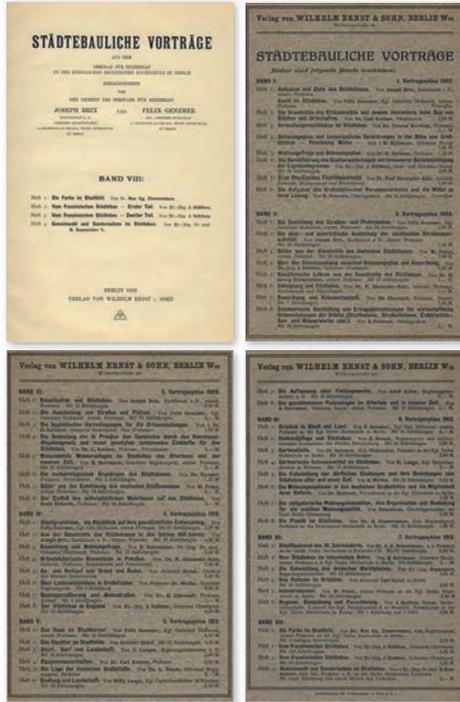


fig04. Programa del Seminario Städtebauliche Vorträge dictado por Brix y Gensmer.

ministro de Obras Públicas, el ingeniero Víctor Sudriers, de detener las obras que se habían iniciado para construir el palacio de Gobierno y llamar a un Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos, para el que se invitó especialmente a los principales urbanistas del mundo: de Alemania los equipos de Herman Jansen y de Joseph Brix, que habían ganado el primer premio compartido en el concurso para el Gran Berlín de 1910; de Italia a Augusto Guidini y de Francia, a Joseph-Antoine Bouvard. Adicionalmente, fueron invitados a participar técnicos nacionales.

El concurso, como se sabe, fue ganado por Guidini, aun cuando en la primera votación del jurado obtuvo más votos la propuesta de Brix. Sin embargo, debido a que el ganador debía serlo por mayoría absoluta de acuerdo al reglamento, en sucesivas votaciones se fue perfilando ganadora la propuesta del italiano, porque había mayores disconformidades con que se premiara a la del alemán.

Resulta interesante ver en detalle esta última, presentada con el lema *Vivat Montevideo*, dadas las similitudes que presenta con algunas de las propuestas desarrolladas por Cravotto en el Plan Regulador. En efecto, los comentarios del jurado hablaban de un «criterio técnico superior» probablemente fundado en que Brix y su socio Felix Genzmer formaban parte de la avanzada del urbanismo europeo. Desde 1908 venían coordinando un curso denominado Conferencias Urbanas en el Seminario de Diseño del Instituto Real de Tecnología de Berlín<sup>2</sup> en el cual dictaban conferencias los principales referentes en urbanismo de la Alemania de la época. Así, por ejemplo, Reinhard Baumeister, Josef Stübben y Rudolph Eberstadt, quienes además habían publicado los primeros manuales de urbanismo *Expansiones de la ciudad en relación a la técnica, el control administrativo y la economía* de 1876, *El diseño urbano* de 1890 y *Manual de la vivienda y el problema habitacional* de 1909 respectivamente.<sup>3</sup>

Las conferencias del seminario fueron también parte de la preparación de la gran Exposición Internacional de Diseño Urbano de Berlín de 1910, donde, entre otros asuntos, se expusieron los proyectos premiados en el Concurso del Gran Berlín de ese mismo año.

2. Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin .

3. Sus títulos en alemán son respectivamente:

Baumeister: «Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung»

Stübben «Der Städtebau»

Eberstadt «Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage»

fig04. Proyecto ganador del segundo premio del Concurso de las Avenidas.



El jurado del Concurso de las Avenidas mencionó como debilidad del proyecto de Brix que resultaría muy difícil de implementar. Decía por ejemplo que

... no pueden reducirse a escombros miles de casas en barrios ya densamente poblados para hacer avenidas bordeadas de jardines en decenas de miles de metros de extensión.

O que el proyecto resultaba

... contrario a la facilidad, seguridad y comodidad del tráfico. Los medios empleados por la locomoción moderna y los que en el futuro se utilizarán, requieren la formación de vías amplias sin tortuosidades y cambios bruscos de dirección (...) el proyecto se caracteriza por el afán de irregularizarlo todo (...) por una serie de líneas entrantes y salientes, angostamientos ilógicos, curvas rápidas (...) el proyectista ha cometido el error de proponer para lo que será un foco de movimiento, un sistema de vías que solo debe aplicarse a estaciones balnearias con lo que se



fig04. Eugenio Baroffio.  
Plano del barrio jardín  
Parque del Pueblo

consigue romper la monotonía que impone el desarrollo de la vialidad en la ciudad comercial.<sup>4</sup>

Esto último, en referencia a los *parkways* que Brix promovía como vías de circulación principales.

La propuesta de Brix resultó significativa para Cravotto, quien contaba con una copia de esta en su estudio y que retomó con fuerza la idea de los *parkways* en el Plan Regulador de 1930.

El autor del tercer premio, el arquitecto Eugenio Baroffio, también constituyó uno de los antecedentes locales en materia de urbanismo que destaca no solamente en épocas previas a Cravotto, sino que también forma parte de continuidades relevantes. Ingresó a la Sección Arquitectura del Municipio de Montevideo ni bien fue creada, en 1907, y llegó a ser su jefe, además de director de Paseos y director de Obras Municipales. Desde allí se promovió la realización de algunos experimentos de trazados urbanos

<sup>4</sup> Revista *Arquitectura*  
SAU, n.º 36, 1920

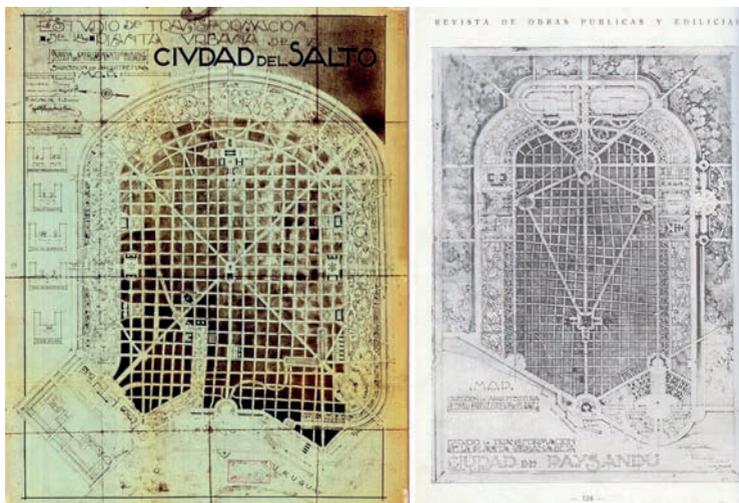
enormemente interesantes como el Barrio Jardín Parque del Pueblo frente al actual Parque Rodó en 1913 y un proyecto similar frente al cementerio del Buceo del cual se realizó un fragmento muy menor.

También se hicieron avances en relación con las normativas y ordenanzas referidas a la arquitectura y a la construcción, como por ejemplo reglamentaciones sobre andamios y demoliciones, altura de edificios y salientes y las Ordenanzas de Higiene de la Habitación de 1928.

Otro personaje cuya actividad resulta un antecedente fundamental para Cravotto en los inicios del urbanismo nacional es el arquitecto Raúl Lerena Acevedo, quien fue el primer director de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades de la Dirección de Arquitectura del Ministerio Obras Públicas, creada en 1911. Su actividad se centró mayormente en las ciudades del interior del país, para las cuales la sección elaboró una gran cantidad de planos reguladores dentro de los que figuran los de Melo, Salto, Paysandú, San José, Colonia, etc., así como proyectos de parques y jardines entre los que destaca el del Parque Nacional de Carrasco elaborado junto con Charles Racine.

En la *Revista de Obras Públicas y Edilicias* publicaba frecuentemente textos referidos a problemas de urbanismo, tanto en relación con temas de índole teórico-conceptual como a propuestas de legislación específica. También publicó algunos de los planos reguladores realizados en la oficina técnica.

Es de destacar también la publicación hecha especialmente para el Primer Congreso Panamericano



de Arquitectos de 1920: la *Contribución de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Panamericano de Arquitectos celebrado en la ciudad de Montevideo* que en 48 páginas desarrolla una serie de temas de interés, entre ellos las Prescripciones Generales para el Trazado de Ciudades y Aglomeraciones Urbanas de la República, donde se establecen en 73 artículos los criterios que deberían tenerse en cuenta a los efectos de la creación de nuevos trazados urbanos. Allí se menciona por ejemplo:

Art. 1. Todo nuevo trazado deberá obedecer a un plan preconcebido y metódico, confeccionado de acuerdo con reglas relacionadas. Será materia de un detenido estudio, teniendo en cuenta no solamente exigencias prácticas de circulación, la higiene y la explotación del terreno, sino muy principalmente consideraciones artísticas.

fig06. Arq. Raúl Lerena Acevedo, plano regulador para Salto y Paysandú

Art. 2. (...) En la medida de lo posible, se conservarán las particularidades locales, tanto desde el punto de vista del paisaje como de la arquitectura y la historia. De esta manera, se obtendrán sin esfuerzos concepciones pintorescas.

Art. 4. Se evitarán los trazados arbitrarios y sin ningún valor artístico, especialmente los sistemáticamente cortados en damero.

Art. 9. Las calles tienen por fin esencial, facilitar la circulación. Su trazado debe adaptarse a las corrientes del tráfico presente o futuro y será hecho, dentro de lo posible, de acuerdo con reglas artísticas.

Art. 10. La facilidad de las comunicaciones exige el trazado de las calles radiales, circulares, diagonales y secundarias y de espacios libres en los cruces.

Art. 14. Una calle no es bella si es demasiado larga, ofrece perspectivas monótonas y revela toda una ciudad del primer golpe de vista.<sup>5</sup>

En estas prescripciones se percibe el espíritu de Sitte y Unwin respecto del modo de hacer los trazados así como las enseñanzas de Poëte respecto de la empatía del urbanista con las condiciones de la ciudad o del lugar. Este trabajo presentado al Congreso generó una serie de instancias de debate acerca y fue el tema tratado por la Mesa 1 con el nombre «Transformación, ensanche y embellecimiento de la ciudad de tipo predominante en América».

En las conclusiones puede notarse la influencia de estos temas que calaron hondo en los presentes:

El Primer Congreso Pan-Americano de Arquitectura, llama la atención de los gobiernos nacionales y locales sobre la imprevisión y falta de estudio de las condiciones

5. Prescripciones Generales para el Trazado de Ciudades y Aglomeraciones Urbanas de la República, Montevideo, MOP, 1920

de higiene, estética y de economía del tráfico que se observa en la generalidad de las ciudades americanas (...) el medio positivo y racional para subsanar los defectos producidos por la imprevisión. y los errores del pasado y poder preparar las ciudades del futuro en condiciones propicias para la vida moderna, es el de establecer un plano regulador general de las reformas y ensanches de cada una, completado por un cuerpo de ordenanzas.<sup>6</sup>

Asimismo, se hicieron votos para que las autoridades establecieran planos reguladores en las ciudades; para que las Facultades de arquitectura incorporaran un curso de urbanización y para que se crearan ligas en las ciudades que sirvieran para posicionar en la discusión pública los temas del urbanismo.

Si bien las visiones promovidas por estos personajes resultan mucho más simplificadoras de la realidad urbana al comprenderla por aspectos parciales y de ninguna manera articuladas sistémicamente, las líneas de continuidad con las perspectivas de Cravotto son evidentes. Al momento de fundarse el Instituto de Urbanismo —primer instituto de la Facultad de Arquitectura— en 1936, la Comisión Directiva presidida por Cravotto contaba entre sus miembros con Lerena Acevedo y Baroffio, junto con otros referentes presentes y futuros de la arquitectura y el urbanismo nacional como Gómez Gavazzo, Ricaldoni, Scasso y Vilamajó.

---

6. *Revista IU*, n.º 1, 1937.

# 06.

## TRES INVITADOS

LOS APORTES EXTRANJEROS EN  
LA CONSTRUCCIÓN DISCIPLINARIA

Desde la formalización de los estudios urbanos, se desarrolló un programa promovido por la academia que responderá a la necesidad de construir contenidos y perfiles disciplinares.

Los viajes de captación de conocimiento que el Gran Premio de la Facultad posibilita a estudiantes destacados desde 1918, a semejanza con el Premio de Roma que otorga la academia parisina, comienzan a desarrollarse siguiendo esta inquietud.

Las reuniones del Congreso Panamericano de Arquitectos, así como otras figuras de asociación que se van construyendo, permiten la conformación de ámbitos de intercambio internacional que comparten similares visiones. Se va delineando una red académica y profesional que aunará esfuerzos de cara a la consolidación y ampliación disciplinaria.

Este es el marco general en que se inscribe la presencia de arquitectos y urbanistas extranjeros, que en la década del veinte visitaron el Río de la Plata, impartiendo conferencias y realizando una serie de aportes que se tramitarán de manera diversa en los ámbitos de la academia.

### 1926: León Jaussely

¿Qué es pues el urbanismo?

El urbanismo es la ciencia de la construcción de las ciudades, el arte de edificar aglomeraciones.<sup>1</sup>

Veréis cómo la racional aplicación de ciertos principios ordenadores, hace posible el logro de una ciudad, cuya organización tienda —como ya se ha dicho expresión feliz— a dar al hombre el medio de producir mejor para vivir mejor, y el de vivir mejor para producir mejor.<sup>2</sup>

En setiembre de 1926 León Jaussely visitó la Facultad de Arquitectura como parte de un extenso *tour* sudamericano. Su llegada se concretó a partir gestiones conjuntas de la Facultad de Arquitectura, el Consejo Nacional de Administración y el Consejo Departamental de Montevideo, conformando una de las primeras instancias de lo que sería una práctica reiterada: la conjunción de esfuerzos e intereses académicos e institucionales por el tratamiento público de los temas urbanos.

Jaussely era uno de los urbanistas europeos primera línea. Es miembro destacado de la generación francesa del cambio de siglo que, formada en el academicismo *Beaux Arts*, donde predominan los temas de composición urbana y los métodos directos de tipo haussmaniano, realizó una puesta al día y una ampliación de contenidos y métodos en materia urbana.<sup>3</sup>

1. «Las Conferencias del profesor arquitecto León Jaussely». *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 107, 108, 109 y 110, 1926.

2. Palabras de Eugenio Baroffio presentando a Jaussely en la Facultad de Arquitectura. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 107, 1926.

3. Sica, Paolo, *Historia del Urbanismo. Siglo xx*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1980.

fig01. Concurso Internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona del Ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí con el resto del término municipal de Sarrià y de Horta. Plano vial.



fig02. Plano general (arriba) y detalle del proyecto Romulus (abajo)

Particularmente, en las posiciones de Jaussely sigue presente el abordaje compositivo a escala urbana, pero integrándose con las contribuciones disciplinarias alemanas y anglosajonas. Desarrollos que conocía de primera mano a partir de la participación en concursos internacionales y también como integrante pionero en las organizaciones de intercambio y difusión de las ideas urbanas que en Europa se consolidaron en los primeros años del novecientos.

La actividad de Jaussely articuló desde el comienzo de su carrera profesional distintas dimensiones de los temas urbanos: la práctica, la docencia, la formación de instituciones académicas, la divulgación y el establecimiento de redes disciplinarias, y la articulación con la legislación y la gestión pública.

Jaussely había estudiado en la Escuela de Bellas Artes de Toulouse, mediante una beca había continuado su formación en la Escuela Nacional de Bellas Artes de París, en el *atelier* de Daumet y Esquié, donde en 1903 le fue otorgado el Grand Prix de Rome. En su estadía en Villa Médici, donde coincidió con Tony Garnier y Henri Prost, se involucró fuertemente con los temas urbanos.

Participó en los principales concursos urbanos europeos, en los que obtuvo destacadísimas figuraciones, en particular: primer premio en el Concurso de Enlaces y Extensión de Barcelona, de 1905; segundo premio junto con Charles Nicod en el Concurso del Gran Berlín de 1911 (premio que obtuvieron de forma compartida Herman Jansen y el equipo de Josef Brix y Felix Genzmer); primer premio junto con Roger-Henri Expert y Louis Sollier en el Concurso del Plan General de Desarrollo y Extensión de París de 1919;



fig03. Concurso  
Plan Gran Berlín.

segundo premio del concurso de 1925 para la planificación de la nueva capital turca de Ankara (ganado también por Hermann Jansen).

Su tarea profesional era amplísima. Como encargos directos, o desde los órganos municipales, desarrolló planos reguladores y de extensión para numerosas ciudades francesas, Grenoble, Toulouse, Vittel, Carcasone, Pau y Tarbes, etcétera.

Era miembro fundador de la Société Française des Urbanistes (SFU), creada a instancias del Museo Social, que integraban entre otros Marcel Poëte, Eugène Hénard, Alfred Agache, Marcel Auburtin, André Berard, Henri Prost,



Jean Nicolas Forestier y Edouard Redont. La SFU tenía como objetivo organizar las iniciativas dedicados al urbanismo y divulgar y promover el trabajo de la escuela francesa urbana a nivel internacional.

fig04. Concurso Plan General de Desarrollo y Extensión de París.

El papel de estos técnicos fue decisivo en la preparación de la primera ley urbanística sobre *l'Aménagement, l'embellissement et l'extension des villes*, conocida como Ley Cornudet, sancionada en 1919 y reformada parcialmente en 1924. Estas legislaciones planteaban la obligación a los municipios de más de diez mil habitantes de contar con un plan regulador.

En este grupo francés la teoría de la ciudad jardín de Howard tendrá una gran difusión: Jaussely en particular tradujo al francés la obra de Raymond Unwin *Estudio práctico de los planos de una ciudad*.

Como profesor había promovido la formación de institutos especiales de enseñanza de urbanismo. Impartió clases en el curso de Arte Urbano en la Escuela de Altos Estudios

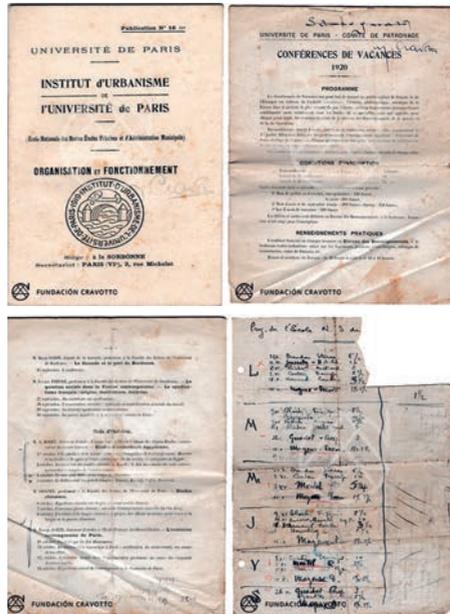


fig05. Cursos de Mauricio Cravotto en París, Cartilla organizativa del Instituto de Urbanismo

Urbanos, a partir del cual se creó el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París dirigido por Marcel Poète.

Mauricio Cravotto tuvo contacto de primera mano con esta posición urbana francesa y con los múltiples programas que desplegaban.

En 1918, en tanto ganador del Gran Premio y de la Beca Diplomática, había desarrollado un viaje de estudios que lo llevó primero por EE. UU. y luego a Europa, donde en 1920 asistió a los cursos de verano del Instituto de Urbanismo de la Universidad de París, en el que tomó las clases de Historia de París de Marcel Poète y se incorporó al *atelier* de arquitectura particular de León Jaussely, formación que listaba

en su currículo como Cursos de Arquitectura y Urbanismo con León Jaussely.

La continuidad de este vínculo le valió la incorporación como miembro de la SFU en 1947.

La estadía de Jaussely en Montevideo se extendió durante un mes, durante el cual desarrolló en días sucesivos un ciclo de nueve clases magistrales.

En sus conferencias quedó planteado el punto intermedio en el cual Jaussely se movía: entre los conceptos de las *Beaux Arts* y las modernas preocupaciones cientistas.

Fue recibido con gran expectativa, como profesor de prestigio y profesional legitimado por una larga trayectoria profesional, de la que interesaba incorporar sus enseñanzas al ámbito disciplinario en formación.

Eugenio Baroffio, encargado del protocolo de presentación al auditorio de la Facultad se refirió al invitado como:

... vanguardia de las nuevas orientaciones en la aplicación de las disciplinas que el espíritu moderno ha creado para responder a los ideales de mejoramiento social en la vida de los hombres reunidos en las urbes.<sup>4</sup>

El contenido de las conferencias presenta de manera ordenada y sintética una teoría urbana integradora. Presenta una definición del urbanismo en tanto disciplina autónoma aunque en profunda relación con otros campos disciplinares, especialmente la sociología, la geografía, la etnografía, la historia, la economía, la demografía, la estadística. Argumenta en torno a la importancia del estudio de la evolución histórica de la ciudad, presentando en clave *poëtiana*, cómo el carácter de las distintas épocas —desde

4. «Las conferencias del profesor arquitecto León Jaussely», *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 107, 1926.



fig06. Revista Arquitectura de la SAU, n.º 107, 1926. Revista Arquitectura de la SAU, n.º 108, 1926 (derecha)

página siguiente: fig07. Revista Arquitectura de la SAU, n.º 109, 1926

la prehistórica hasta la ciudad industrial— se define claramente en la ciudad.

Con el título los «Principios integradores del urbanismo moderno», aquel que aborda las complejidades de la ciudad industrial, expone el sintético cuerpo doctrinal del urbanismo moderno organizado a partir de dos principios, economía e higiene: argumenta considerando el urbanismo en tanto disciplina que debe proceder de manera razonada a facilitar la organización económica de la ciudad, aspecto a tratar mediante la especialización de funciones —el *zoning*— y de la organización jerarquizada de circulaciones. Y sostiene el programa higienista, fundamentalmente planteado a partir de la descongestión habitacional o del manejo de las densidades y la dotación del verde urbano, privado y público. «El siglo XIX había hecho de las



La última de las conferencias reifirió a la cuestión de la urbanización regional «capital para la organización de la vida económica de las ciudades y como fuente de riqueza nacional» entendida como la planificación de gran escala que permite pautar las dinámicas de crecimiento y organizar un «futuro lejano».

Dedicó el segmento final de esta conferencia a analizar Montevideo, con el énfasis especialmente puesto en exponer la carencia de carácter de gran ciudad a pesar de contar ya con quinientos mil habitantes y la necesidad de estudiar la problemática de la ciudad actual para así «componer la ciudad futura», «aconsejando que de inmediato se aboque a elaborar un plan general».

El rápido delineado que proponía seguir en Montevideo, suponía la subdivisión de la ciudad por funciones y la codificación por zonas, la determinación de una red jerárquica de vías, la concreción del sistema de barrios, la organización del sistema de parques y *parkways*, para lo que la recomendación fundamental era

Transformar la costumbre de ver el detalle, de ver pequeño y modificar la fisonomía de la ciudad para poder en el futuro tener una gran ciudad.<sup>7</sup>

En lo sustancial, este será el programa que planteará el Plan Regulador.

Las repercusiones de la visita serán notorias. Las conferencias serán publicadas en sucesivos números de *Arquitectura*, antecedidas por un artículo anónimo que, bajo el título «Urbanismo» reclama la necesidad de elaborar un plan que organice y de carácter a la ciudad, enfatizando que la carencia de plan es un problema económico y que

7. «Las conferencias del profesor arquitecto León Jaussely», *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 110, 1927, p. 5.

los técnicos nacionales están en condiciones de llevarlo adelante. «Es necesario prever y corregir. Y nuestros técnicos deben inmediatamente, iniciar su obra».<sup>8</sup>

Autoridades de gobierno y el decanato de la Facultad remitieron a Jaussely notas de agradecimiento en las que asentaron que

... ha colmado con exceso la justificada expectativa creada alrededor de su cimentada personalidad científica, gracias a la cual hemos logrado compenetrarnos en forma precisa, de la verdadera orientación que conviene dar a la enseñanza del urbanismo.<sup>9</sup>

No se trataba de una mera formalidad condescendiente. Las conferencias impartidas constaron como contenido fundamental en el programa del curso de Trazados de Ciudades y Arquitectura Paisajista de la Facultad en los siguientes 25 años.

## **1929: Le Corbusier** **Una influencia todavía débil**

En los estudiantes de la Facultad su influencia será muy poderosa.<sup>10</sup>

El nuevo verbo... la máquina de convencer...<sup>11</sup>

La presencia de Le Corbusier en el Río de la Plata y su episodio montevideano han sido largamente visitada por la historiografía local. Interpretada como episodio central, inaugural en la arquitectura nacional, se la supone una influencia que se rastrea homogéneamente en las propuestas renovadoras desde finales de los años veinte. En esa mirada, el Plan Regulador, presentado al año siguiente de la visita de Le Corbusier, es una de las propuestas que

8. «Urbanismo», *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 107, 1926, p. 218.

9. «Ecos de las conferencias», *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 109, 1926, p. 286.

10. Entrevista a Rodolfo Amargós a propósito de la visita de Le Corbusier. *Crónica*, Montevideo, 29 de noviembre de 1929.

11. Observaciones sobre Le Corbusier de C. A. Herrera Mac Lean, publicadas en el Suplemento de *La Nación* de Buenos Aires, referidas en «Le Corbusier en Montevideo», *La Cruz del Sur*, n.º 27, Montevideo, febrero 1930.



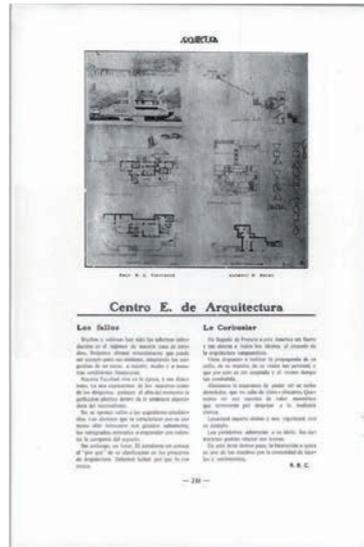
12. Ver Schelotto, Salvador, «El Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Una mirada desde los 90». En *Mauricio Cravotto 1893-1962*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1994, y Rey, William, «Le Corbusier en tiempos de la renovación arquitectónica». En *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Montevideo: CEODAL, FADU, Universidad de la República, 2009.

13. Ver Nudelma, Jorge, *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier*. Montevideo: Universidad de la República, 2016, y Nisivoccia, Emilio, «Viaje al occidente austral.

ha se interpretado corbusiana o con directas influencias corbusianas.<sup>12</sup>

Trabajos recientes<sup>13</sup> que analizan específicamente tanto la circunstancia en que se dio la visita de Le Corbusier, como el ambiente general en que se lo recibió plantean una versión interpretativa diferente que matiza las influencias directas tempranas y más bien supone una trama incremental que se fue construyendo en el tiempo, que se consolidó aunque algo más adelante, sobre todo a partir de la adhesión de la siguiente generación de arquitectos.

Siguiendo estas argumentaciones, resulta entonces cuanto menos problemático suponer centrales o reducir las ideas del Plan Regulador y sus instrumentalizaciones al programa urbano corbusiano.





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

15. En el n.º 144 de la *Revista Arquitectura* de la SAU, sin que conste en el sumario, aparece una nota breve y marginal, firmada por RBC, que da noticia de su próxima llegada. El tono es algo inquietante, de un entusiasmo que bordea lo irónico, pero en todo caso da cuenta de la existencia de partidarios y detractores.

16. *Revista Arquitectura*, n.º 151, 1930, p. 254. Entre el listado de actividades cumplidas en 1929, concursos, cátedras, enseñanza, se menciona: «la Facultad invitó también al arquitecto Le Corbusier, colmando así una gran parte de los anhelos de nuestros intelectuales, que tenían especial interés en conocer y oír al que es hoy, fuera de duda alguna, la figura más interesante de las nuevas escuelas. Las conferencias del arquitecto Le Corbusier, versaron sobre *Arquitectura y Urbanismo*».

17. *Revista Arquitectura*, n.º 126, 1928, p. 112. En un artículo anónimo titulado «Arquitectura Moderna» se presentan «Conceptos extractados de una de las obras de Le Corbusier que es uno de los más entusiastas sostenedores del modernismo».

Octavio de los Campos, Hipólito Tournier y Milton Puente formaron parte de la joven comitiva que lo acompañó en paseos y recorridas montevidéanas.

Sin embargo, la visita apenas se promocionó. La *Revista Arquitectura* —que había informado atentamente la llegada de otros visitantes extranjeros como León Jaussely y Eugene Steinhof— no le dedicó ningún espacio de importancia. La información de la llegada de Le Cobusier quedó relegada a una mención un tanto inquietante en la breve sección que la revista concedía al Centro de Estudiantes de la Facultad.<sup>15</sup> Aunque pudiera deberse a lo inesperado de la llegada, ese desinterés se mantuvo, ya que tampoco se reseñaron su estadía o sus conferencias, que solo aparecieron en el listado del resumen de actividades de la SAU de 1929.<sup>16</sup>

Tampoco se trataba de falta de referencias. El trabajo de Le Corbusier era conocido y sus materiales publicados circulaban en el ambiente académico del veinte. Sin embargo, en estos tempranos momentos se lo calibró como integrante de la vanguardia moderna<sup>17</sup> y lo que parecía sí destacarse era su estilo retórico y la singularidad narrativa con que postulaba sus ideas.

En este sentido, es notorio cómo, durante la época, era referido en arquitectura. Sus apariciones en la revista eran escasas y confusas: aparecía como parte de los arquitectos de la modernidad europea, que se presentaba homogeneizada y más bien ejemplificada por los aportes alemanes y holandeses. Y su discurso urbano, escasamente referido, también aparecía diluido entre miradas generalistas o dentro de las reflexiones del panorama urbano moderno: *Revista Arquitectura* publica fragmentos de *Urbanismo* en

una nota con el título «Pensamientos», donde además se presentaban, siguiendo una lógica de viñetas, citas de Nietzsche y de Anatole France (?).<sup>18</sup>

Las interpretaciones de su plataforma urbana se visualizaban en convergencia con la línea cientista moderna predominante en la disciplina: funcionalidad, higiene, especialización de actividades, descongestión, jerarquía circulatoria, importancia del verde urbano, necesidad de estudios previos, etcétera.<sup>19</sup>

Es en este sentido ilustrador el enfoque de la conferencia específica sobre el libro *Urbanismo* que desarrolló el ingeniero Federico Capurro,<sup>20</sup> desconociendo pocos días después Le Corbusier estaría por Montevideo:

La conferencia se argumentaba en tanto «divulgación de las ideas del urbanismo moderno»:

Elegimos a tal efecto *Urbanismo* de Le Corbusier, obra que además de reunir los elementos para trazar las líneas generales de un cuadro de las ideas que responden a la vida en la ciudad futura, ofrece un estilo original y ameno que nos permite dar mayor interés a nuestra exposición... [sin que eso signifique] aceptar ciegamente las ideas contenidas con la obra...

Las diferencias eran detalladas en la presentación, contrastando las propuestas de Le Corbusier con aportes de Albert Guerard, León Jaussely y el análisis de la ciudad de Chicago.

Uno de los aspectos que Capurro resaltaba con especial énfasis era el programa propuesto explícitamente de «Cirugía en el centro, precisa y medicina afuera. Preparar

(pagina anterior)  
17 (cont.). El artículo esta ilustrado con imágenes de obras del propio Le Corbusier, J. J. P. Oud, M. Taut, L. Hilberseimer, J. Frank, Mies van der Rohe, todos alemanes.

18. *Revista Arquitectura*, de la SAU, n.º 99, 1926, p. 38.

19. Aumento de las superficies plantadas» *Urbanismo*, p. 117.

20. Capurro, Federico, «El Urbanismo de Le Corbusier». *Revista de Ingeniería*, n.º 256 y 257, 1929. Publicación en dos partes de la Conferencia realizada por Capurro, ingeniero de larga trayectoria asociado profesionalmente al Arq. Rafael Ruano.

el futuro en los alrededores y operar en el centro de la ciudad».<sup>21</sup>

21. La cita de Capurro hace referencia a lo planteado por Le Corbusier en *Urbanismo*, p. 162: «Cirugía o medicina. El pasado responde: cirugía y medicina. Cirugía en el centro. Medicina en la periferia».

22. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 119, 1927, p. 295

23. Debate Vilamajó-de los Campos. Ver diario *El Día*, Montevideo 7 de abril de 1931.

24. En *Revista Arquitectura* se publican regularmente exámenes de Urbanismo. Ver n.º 149, 150 y especialmente el n.º 156 de 1930, donde se presenta el pasado examen de Leopoldo Artucio, donde puede leerse: «¿Qué se debe hacer? ¿Cirugía a toda marcha: cortar y volver a cortar, rápidamente, o medicina lenta, acaso más segura y desde luego menos onerosa? Es más interesante el empuje violento, la transmutación rápida del conjunto, el vuelo..., pero a veces el ala rumbea mal y el pie pisa siempre tierra firme. Sin embargo, el vuelo puede rectificarse. ( Ingenieros – ¿José?- )” »

25. *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo*, p. 4

26. Le Corbusier. *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Ed. Infinito, 2006.

Esta parecía ser una fórmula de consenso y se la puede rastrear en los discursos urbanos de los arquitectos, y, como sostiene con gran radicalidad Scasso,<sup>22</sup> estaba presente en las argumentaciones de Vilamajó<sup>23</sup> en el debate a raíz del Plan Regulador sostenido con Octavio de los Campos y había sido citada en los exámenes [ensayos temáticos] de urbanismo publicados,<sup>24</sup> dando cuenta de una posición impulsada en la enseñanza, además de que podía leerse en las argumentaciones del propio plan «se fijan las ideas directrices ya para lo que se relaciona con lo existente, ya para lo que se supone previsión para el futuro».<sup>25</sup>

Dos aspectos han resultado reiterados en la vinculación entre el Plan Regulador y la plataforma corbusiana hacia el treinta: la coincidencia en el número mítico de tres millones y la aparición del tipo torre como elemento viabilizador de altas densidades.

Revisando las argumentaciones sobre el número en uno y otro caso no parece evidente una linealidad que los una.

En Le Corbusier aparece sin mayores argumentaciones en el estudio teórico *Una ciudad de tres millones de habitantes*, implícitamente relacionado con la cantidad de habitantes de París hacia la época.<sup>26</sup> Y en el Plan Regulador aparece justificado como horizonte temporal último:

Insistimos en la cantidad de tres millones como límite de la población urbana, porque se ha demostrado que el aprovisionamiento necesario para la nutrición de una gran ciudad, se torna completamente dificultoso y las materias primas para la alimentación del pueblo, dejan

de tener sus propiedades vitales, cuando la aglomeración siendo excesiva, hace que ningún procedimiento mecánico o humano, pueda ser eficaz, para proporcionar esos elementos vitales, dentro de las condiciones de higiene y de economía.<sup>27</sup>

Aunque no ofrece mayores referencias, parece un argumento relacionado con las elaboraciones regionales urbanas que analizan las relaciones ciudad-campo en tanto roles productivos diferenciados y complementarios, un discurso fuerte en la tradición anglosajona y en los estudios regionales alemanes.

De todos modos, la coincidencia resulta inquietante y difícil de ser sostenida como mera casualidad. La lógica del rascacielos se presenta en ambos discursos en tanto recurso densificador con capacidades especiales para articularse con la naturaleza si bien los criterios de localización y de uso difieren.

En Le Corbusier se plantea como recurso que permite alojar densidades centrales terciarias de 3500 hab/ha. En el plan se utiliza como doble recurso: en el centro de negocios de la península densificaría especializando la ciudad existente llegando a ocupaciones de 3000 hab/ha y en la periferia permitiría acomodar altas densidades residenciales en los cinturones verdes, que ofician como organizadores y limitantes del crecimiento, alcanzando densidades en el orden de los 700 hab/ha.

Es un vínculo que aunque no exclusivo,<sup>28</sup> (la referencia al rascacielos aparece repetidamente en publicaciones de la época) es más que atendible, dado el énfasis que Le Corbusier pone en las bondades de este modo de ocupar

27. *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo*, p. 24.

fig10. Ville contemporaine  
de trois millions d'habi-  
tants, 1922.

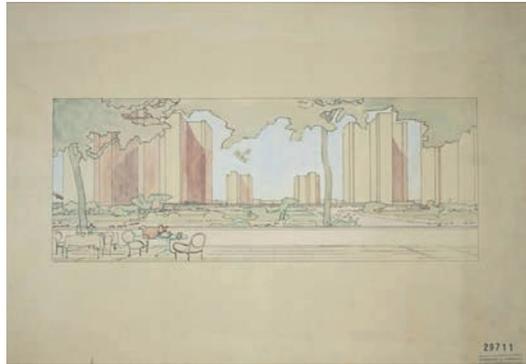


fig11. Plan Voisin, 1925.



fig12. Ville contemporaine  
de trois millions d'habi-  
tants, 1922.



económicamente el suelo y lo detallado de la cuantificación de los rascacielos propuestos, tanto en la *Ville contemporaine de trois millions d'habitants* como en el Plan Voisin.

Como coincidencia incontrastable, las torres previstas en los *parkway* del Plan Regulador alojan idéntica cantidad de habitantes que los rascacielos cruciformes.

Curiosamente, Cravotto, para mayores equívocos, poco tiempo después de presentado el plan se refirió al rascacielos de la siguiente forma:

Montevideo, dada su geografía humana y urbana, creo no necesita del rascacielos sino para algunas concentraciones administrativas especialmente estudiadas en forma de centros cívicos donde la técnica arquitectónica moderna lo haga factible y solo en algunos casos el edificio alto —sin llegar a ser rascacielos— destinado a habitación, cuándo haya a su pie naturaleza bastante para que el hombre no pierda su contacto, pero naturaleza no solamente desde el punto de vista de la tierra y el árbol, sino también de la escala, del silencio, de los horizontes lejanos, en suma, naturaleza, equivalente a cierta dosis de paz.<sup>29</sup>

Otros aspectos vinculados a la celebración de velocidad circulatoria, a la vocación medicinal y moral del verde urbano, a la clasificación de los habitantes según su función laboral pueden también entenderse como enfoques compartidos, presentes a su vez en múltiples propuestas urbanas modernas. Su manejo parece entonces más condicionado por los consensos disciplinarios de la época que por importaciones directas de los modelos urbanos del francés.

Aportes específicos a la discusión del futuro urbano de la ciudad planteados en la visita, como los bocetos de los

28. Referencias al rascacielos desde una perspectiva urbana aparecen en «Der Städtebau», en «Garden Cities & Town Planning» y también está presente en la plataforma del Congreso Pan-Americano de Arquitectos de 1930 que reivindica sus conveniencias higiénicas, económicas, sociales y estéticas.

29. Carta a Hegemann, 19 de enero de 1932. Archivo M. Cravotto, carp. 1, n.º 30

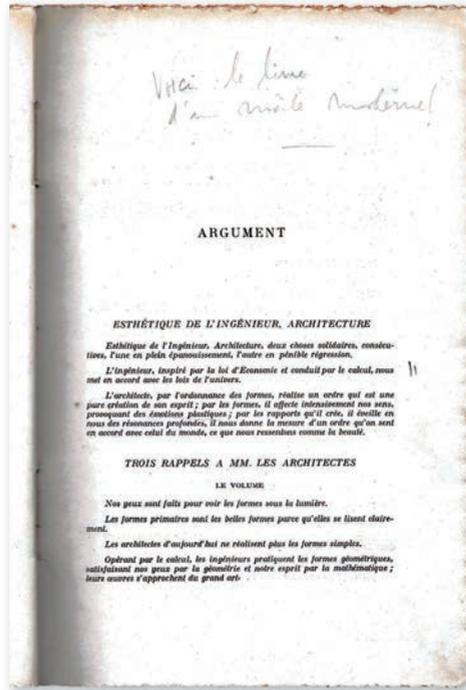


fig13. Biblioteca Archivo Cravotto, 1.<sup>a</sup> edición de *Vers une architecture* con frase escrita en francés *voici le livre d'un maître moderne!* [Aquí está el libro de un hombre moderno!].

«rascamares», propuesta de reconfiguración de la ciudad bocetada, parecen quedar en la mera anécdota del viaje y no tendrán mayor desarrollo.

La influencia corbusiana en el plan regulador parece más compleja, opaca y lejana, a lo sumo compartida con otras referencias, de lo que ha dado cuenta la historiografía urbana nacional.



### **1931: Werner Hegemann Una visita desconcertante**

Al año siguiente de presentado el Plan Regulador, en diciembre de 1931, Werner Hegemann visitó Montevideo.

Con su llegada, una vez más, mucho tienen que ver los vínculos y las activas gestiones de Cravotto, en particular su relación con el ingeniero Carlos della Paolera, figura responsable de impulsar la presencia de Hegemann en Argentina.

La invitación, gestionada por la sociedad porteña Los Amigos de la Ciudad y por la Intendencia de la Ciudad de Buenos Aires, fue auspiciada además por las autoridades de los municipios de Rosario, Mar del Plata y Montevideo. La presencia de Hegemann se extendió durante cuatro meses y tuvo como objetivo el estudio de las condiciones y problemáticas de las cuatro ciudades y la consideración crítica de medidas de renovación y transformación.<sup>30</sup>

Hacia el treinta, Hegemann ya era desde hacía largo tiempo uno de los más importantes y reconocidos analistas urbanos en el mundo.

La escasa atención que sus estudios han tenido en tiempos posteriores distorsiona la influencia de sus aportes en el pensamiento urbano en América y Europa en la primera parte del siglo XX.

La figura de Hegemann podría describirse mejor como la de un observador crítico, en lugar de la de un planificador o arquitecto que ejercía practicando su profesión. Personaje inclasificable, sostuvo una teoría híbrida que aunaba tradición y modernidad, en el sentido de reconciliar las ideas

30. Liernur, Francisco, «Werner Hegemann y Buenos Aires». En Borghini, Sandro, Salama, Hugo y Solsona, Justo, *1930-1950, arquitectura moderna en Buenos Aires*. Buenos Aires: FADU, UBA, 1987.

progresistas de la planificación «con sus intereses estéticos, sentido de la historia y conocimiento del valor simbólico de los centros y monumentos cívicos».<sup>31</sup>

Su formación en temas urbanos era bastante atípica, incluso en el escenario disciplinario del novecientos alemán. Había seguido cursos de Historia del Arte y Urbanística en Berlín, en Munich y en la *École des Beaux Arts* de París. Luego siguió estudios de Economía en Pensilvania, Berlín, París, Estrasburgo y Munich, donde terminó su doctorado en Ciencias Políticas en 1908.

En 1909 organizó las pioneras e influyentes muestras Boston 1915 y, especialmente, la Exposición Universal sobre Planificación de Ciudades de Berlín, de la que fue secretario general y cuyo catálogo, cuidadosamente editado, constituyó uno de sus primeros libros de importancia internacional: *Der Städtebau*.

Fueron continuos los viajes a EE. UU., donde dictó clases de urbanística, hizo planes para ciudades de los estados de Wisconsin y Pensilvania y estableció vínculos con los líderes del Movimiento de Planificación de Ciudades, especialmente con sus compañeros de curso en la Universidad de Pensilvania John Nolen, Benjamín C. Marsh y Rexford Tugwell, para transformarse en uno de los principales responsables de la difusión del conjunto de ideas de la planificación alemana en EE. UU. e informar también en Europa de los desarrollos estadounidenses en materia urbana.

En Sudamérica era bien conocido antes de su llegada, sobre todo a partir de sus escritos y trabajos editoriales. En 1922 había publicado *American Vitruvius*, un verdadero

31. Crasemann Collins, Christiane, *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. Nueva York: W. W. Norton & Company, 2005.

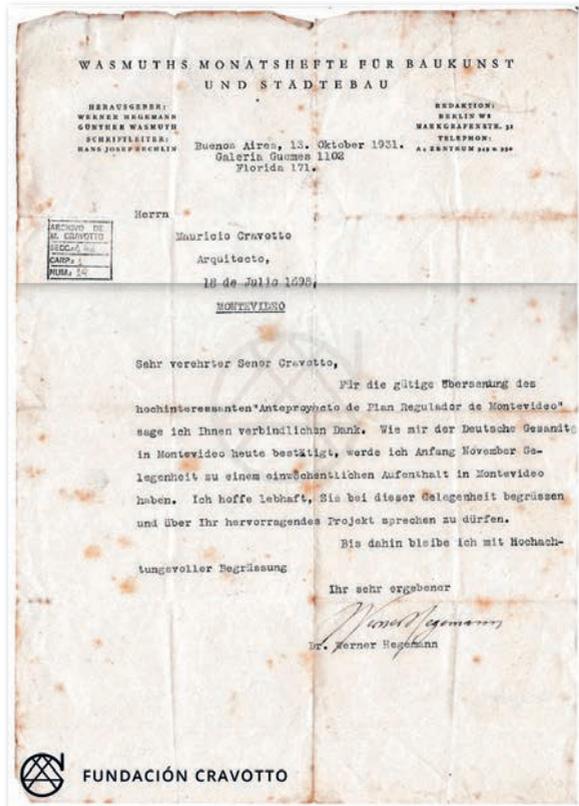


fig16. Carta de Hegemann a Cravotto, coordinando fechas de la visita montevideana y comentando el Plan Regulador.



fig17. Biblioteca Archivo Cravotto, «Wasmuths»



fig18. Revistas *Wasmuths* y *Der Städtebau* recibidas en la biblioteca de la Facultad desde 1925.

tesauro de las propuestas de arte cívico, que planteaba la búsqueda de una síntesis entre las consideraciones de lo urbano como sistema y la forma urbana entendida en términos espaciales que Camillo Sitte había emprendido a finales del siglo XIX.

Era ya responsable editorial de la prestigiosa publicación *Wasmuths Monatshefte für Baukunst* desde 1914, y de *Der Städtebau*, revista pionera en la divulgación especializada en temas urbanos que se editó desde 1904 hasta 1929, para pasar luego a conformar una sección de *Wasmuths*.

En la Facultad estas publicaciones se recibían desde 1926<sup>32</sup> y eran revistas de cabecera en temas arquitectónicos y urbanos. No había suceso o tema urbano que no se comentara en *Der Städtebau*, donde era explícita la línea editorial que refería a temas de diseño urbano, con numerosas y complicadas discusiones sobre aspectos técnicos, financieros y legislativos.

Desde estas publicaciones difundió los avances de la planificación cientista europea y principalmente alemana, matizadas ideológicamente con las posiciones culturalistas de *Stadtbaukunst* y *Civic Art*, a la vez que ejerció una aguda crítica respecto de la relación entre los intereses y los instrumentos que determinan la producción de ciudad.<sup>33</sup>

En su estadía montevideana ofreció dos conferencias,<sup>34</sup> la primera se apoyó en la proyección de *Die Stadt von Morgen* (La ciudad del mañana) de 1930, película animada promovida por el Ministerio de Bienestar alemán y por los profesores arquitectos planificadores Herman Jansen<sup>35</sup> y Otto Blum.

En lo sustancial planteaba los argumentos de las ideas urbanas alemanas tempranamente desarrolladas en los manuales de Reinhard Baumeister, Josef Stübben y Rud Eberstadt, centradas en la noción de *desarrollo natural*, que comprenden a la metrópolis como organismo sin límites fijos pero monocéntrico, con la preocupación explícita por el ordenamiento económico del suelo. Esta posición se abordaba instrumentalmente a partir de la relación adecuada entre plan y reglamento edilicio, siguiendo el objetivo de controlar sin comprometer el libre desarrollo de la ciudad. En la tradición alemana liberalismo y Estado fuerte se revelan como aspectos conjugables.<sup>36</sup>

32. Jorge Nudelman y Macarena Fernández ofrecen en «Werner Hegemann en Montevideo» una crónica que contiene las recomendaciones de Rodolfo Amargós de incorporar las publicaciones dirigidas por Hegemann al material bibliográfico de la joven Facultad de Arquitectura.

33. Almandoz, Arturo, «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960». *Iberoamericana*, vol. VII, n.º 27, 2007.

34. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 168-169 de 1931 y n.º 170 de 1932. Conferencias del Dr. Werner Hegemann.

35. Herman Jansen, ganador del proyecto para el Gran Berlín en 1909 y del Plan de Madrid junto a Zuazo, será para Cravotto una de las grandes referencias del pensamiento urbano.

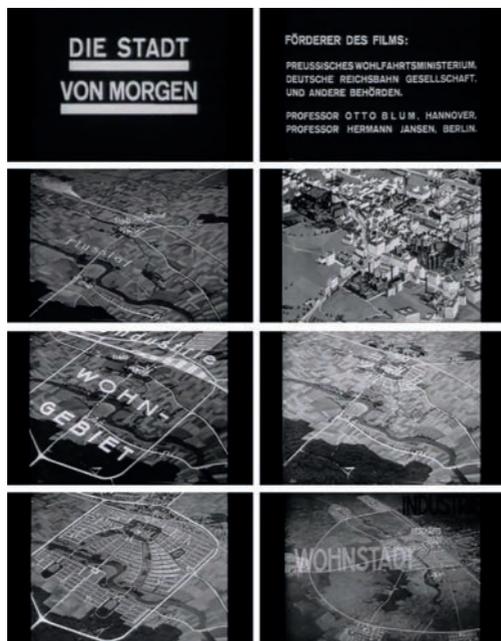


fig19. Fotogramas de la película proyectada en la segunda conferencia *Die Stadt von Morgen*, 1930.

El núcleo de la propuesta de Hegemann suponía entonces al plan como instrumento de correlación de acciones, capaz de distribuir la renta del suelo en forma ordenada y homogénea sobre el territorio, y la libre disponibilidad de la propiedad. Pero no se trataba de una posibilidad absoluta: el reglamento edilicio debía actuar de modo de impedir concentraciones y expresiones tales de la propiedad que terminaran distorsionando el mercado edilicio.

Se planteaba así un programa específico apoyado en el *zoning* funcional, la racionalidad jerárquica del viario, la atención estética y simbólica del centro, la distribución homogénea de servicios y parques y la atención a la tipología edificatoria, con especial preferencia por las edificaciones

36. Piccinato, Giorgio, *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*. Barcelona: Oikos-TAU, 1993.

fig20. Carta de Cravotto a Hegemann sobre las conferencias de Montevideo.

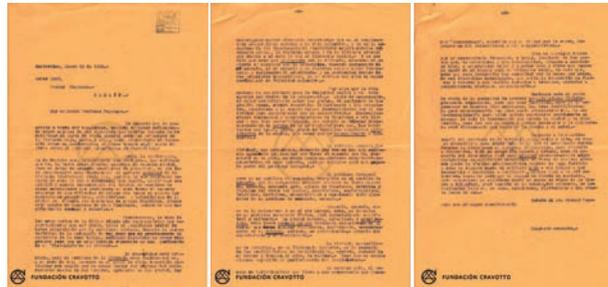


fig21. Revista *Anales de la Facultad*, n.º 4, 1942. Síntesis de los principales aportes en materia urbana, M. Cravotto.

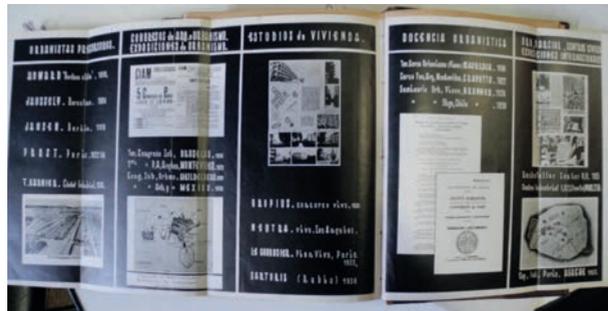
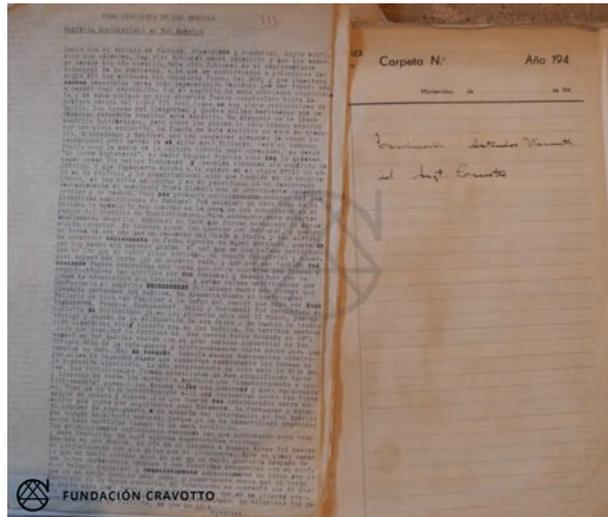


fig22. Traducciones de «Un urbanista en Sudamérica», publicado en tres entregas en *Wasmuth*.



populares en la línea de la ciudad jardín, entendida como elemento básico del modo de producción de la ciudad. Todos ellos eran instrumentos a integrar en la búsqueda de una organización justa del crecimiento, aspecto que se manejaba generalmente siguiendo la forma radial.

En la primera conferencia introdujo además un debate local: polemizó con la posición sostenida en una nota del diario *El Día* que, recogiendo los ecos de la presencia de *Steinhof*,<sup>37</sup> reivindicaba el modelo vienés de vivienda colectiva, posición compartida y celebrada por buena parte de los arquitectos modernos nacionales. Hegemann criticó esta posición, se opuso a la densidad de los bloques del *modelo vienés* y reafirmó a sus condiciones higiénicas argumentando a favor de la vivienda aislada que había observado en las recorridas por los barrios montevideanos: «La pequeña casa con jardín, bien urbanizada, es el ideal de la familia con niños».<sup>38</sup>

Al desconcierto que provocaron estos comentarios, se sumaron las observaciones de la segunda conferencia, específicamente referidas a la ciudad de Montevideo. Con una retórica que simulaba la autoentrevista, se pronunció contra la «provinciana» política municipal de pavimentación, la dudosa «armonía» de la plaza Independencia y el «modernismo de pacotilla» que veía en las nuevas construcciones montevideanas, manifestándose nuevamente a favor del «estilo criollo» de las viviendas anónimas realizadas por los constructores:

... solución simple, económica, que nos aproxima mucho a las soluciones más modernas y racionalistas de nuestros tiempos. Creo que un enemigo de la buena arquitectura es el arquitecto que no posee el sentido racional de lo necesario... de la arquitectura de su país y que quisiera

37. «Conferencias del Prof. Steinhof», *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 142, 1929, p. 169

38. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 168-169, 1931, p. 265.

reemplazarlos por la aplicación arbitraria de cosas extranjeras antiguas o modernas.<sup>39</sup>

La respuesta a las conferencias de Hegemann no se hizo esperar. Dos comentarios públicos y otro privado dieron cuenta de cómo, en el escenario local, fueron interpretadas las posiciones de Hegemann.

Octavio de los Campos ensayó una respuesta un tanto violenta en la que reivindicaba las búsquedas urbanas del Plan Regulador y se oponía al modelo de ciudad suburbana de baja densidad de «... la casa de los constructores italianos...» ponderada por Hegemann.<sup>40</sup>

Otro redactor anónimo también se expresó sobre las críticas de Hegemann<sup>41</sup> argumentando que los arquitectos «no son responsables» en tanto su rol profesional era irrespetado. Claramente aprovechaba la oportunidad para insistir sobre las demandas corporativas por la afirmación y delimitación de las atribuciones disciplinarias. La defensa de la arquitectura *sin arquitectos* resultaba incomprendida en tiempos de disputa por la firma profesional con constructores e ingenieros.

A través de un contacto epistolar privado con el propio Hegemann, Cravotto también le comentó las impresiones de su posición. El tono era mesurado y analítico, pero no exento de ironía al referirse a las valoraciones como *arquitectura tradicional* de las casas de los constructores italianos.

La respuesta se centraba exponer el valor cultural y democrático de la ciudad más densa, en tanto promovía la vida colectiva brindando con mayor economía fácil acceso a

39. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 170, 1932, p. 6.

40. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 171, 1932, p. 45.

41. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 171, 1932, p. 46.

los recursos urbanos. Cravotto establecía así la diferencia de carácter ideológico con el modelo de ciudad suburbana con que Montevideo se desarrollaba y que entendía era celebrado por Hegemann, modelo que, advierte,

... es individualista, egoísta, encasilla al hombre y fomenta el odio y la vanidad. Hace que no se acepte ninguna participación del conciudadano... nuestro país necesita por lo menos por un tiempo las lecciones del colectivismo y del cooperativismo.<sup>42</sup>

La publicación de los estudios llevados a cabo por Hegemann en las ciudades del Río de la Plata, incluyendo breves referencias a Montevideo y a la propuesta del Plan Regulador, apareció en tres entregas sucesivas de *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*. Cravotto tradujo y sistematizó los artículos, que fueron publicados en dos oportunidades por la *Revista CEDA* con el título «Como un urbanista en Sudamérica».

Años después, en 1942, en la revista *Anales de la Facultad de Arquitectura*, Cravotto<sup>43</sup> presentó un cuadro de lo que consideraba las principales referencias en materia urbana: Jaussely, Jansen, Howard y Probst se cuentan entre los precursores; Le Corbusier, Gropius, Sartoris y Neutra aparecen vinculados a los desarrollos en materia de vivienda; Bruner, miembro de *Der Städtebau* en Sudamérica, aparece vinculado a los aportes docentes, y Hegemann no aparece mencionado.

42. Carta de M. Cravotto a Hegemann, de enero de 1932. Archivo M. Cravotto, carp. 1, n.º 30.

43. Revista de *Anales de la Facultad de Arquitectura*, n.º 4, 1942, pp. 98-99.

# 07. PRESENTACIÓN GENERAL DEL PLAN

El material gráfico que se presenta está conformado por las 23 piezas gráficas que integraron el documento *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo* donado por la Comisión Prestigiadora al Consejo Administración de Montevideo. Cada una de ellas está rotulada como «Anteproyecto de Plan Regulador para Montevideo. Estudio de urbanización central y regional. Arq. Mauricio Cravotto. Colaboradores Arqs. O. De los Campos, H. Tournier, A. Ricaldoni y E. M. Puente Ing. S. Michelini. 1930» y firmada por todos los integrantes.

El orden en que se presentan corresponde a su numeración original y refiere a la organización del texto descriptivo y argumental de presentación de la propuesta.

Se trata de láminas de gran formato integradas mayoritariamente por planos que reconocen como fuentes para su construcción la base del plano publicado por el Consejo Administrativo de Montevideo en 1928, el plano escala 1|50.000 del Servicio Geográfico Militar de 1930 y el plano aerofotográfico «últimamente publicado» y que, con gran destreza gráfica e intencionalidad retórica, se articulan con diagramas, cuadros de datos, textos y esbozos espaciales, componiendo piezas gráficas complejas que dan cuenta del alcance en el manejo de herramientas y técnicas disciplinarias de representación y comunicación.

Exceptuando las dos láminas iniciales, la primera de síntesis y la segunda, que dan cuenta de la evolución urbana de Montevideo, las restantes 21 piezas se presentan explícitamente categorizadas en dos tipos referidos sistemáticamente en el rotulado inferior izquierdo: láminas que refieren a la situación «actual» y láminas que refieren a la situación «futura» o de propuesta.

La articulación explícita entre los gráficos que presentan situaciones del desarrollo urbano de Montevideo hacia 1930 en distintas dimensiones y las respuestas que formula el plan para el desarrollo futuro de la ciudad y su región es visible en el texto del documento y también en los gráficos que se presentan. El contenido de cada pieza, sus énfasis gráficos, los textos que acompañan y las secuencias de lectura que se sugiere seguir a partir de cada lámina dan cuenta de una voluntad analítico-cientificista que despliega la propuesta como respuesta racional, técnicamente argumentada y sostenida en la situación urbana existente y en las dinámicas demográficas, sociales y económicas del país en general.

## > LISTADO DE GRÁFICOS

**Plano n.º 1 [actual-futuro]:** Plano Regional de Montevideo Ciudad Futura y Ciudad Actual. Forma de la planta urbana de Montevideo. Propuesta de tres áreas geográficas y sus densidades. Datos argumentales sobre la extensión y desarrollo.

**Plano n.º 2 [evolución]:** Desarrollo histórico de Montevideo. Evolución de la ciudad de 1724 a 1930.

**Plano n.º 3 [actual]:** Montevideo actual. Partes edificadas, no edificadas. Arterias principales, parques y espacios libres. Edificios de importancia y curvas altimétricas cada cinco metros. Establece explícitas referencias a planos n.º 13, 15 y 21.

**Plano n.º 4 [actual]:** Zonización actual con la red de arterias principales que sirven las distintas zonas.

**Plano n.º 5 [futuro]:** Zonización futura con la red de arterias principales de intercomunicación. Sin las arterias de los sistemas de parques. Plano general refiriendo gráficamente: zona comercial y de negocios [C], zona industrial y núcleos obreros [I], zona de habitaciones comunes [h], zona de habitaciones económicas semirural [e], zona de residencias más importante [H], infiltración de una zona en otra, rascacielos de habitación en los parques Refiere a plano n.º 6.

**Plano n.º 6 [futuro]:** Emplazamiento y conexión [vial] de los Centros Cívicos, Núcleos o Centros caracterizados en la Ciudad Futura. Planta general y cortes parciales.

**Plano n.º 7 [actual]:** Densidad de tráfico de los transportes colectivos urbanos. Líneas de autobuses y líneas de tranvías. Observaciones y conclusiones.

**Plano n.º 8 [actual]:** Diagramas de recorridos isócronos por medio de los tranvías actuales y a pie. Plano general, diagramas y cuadro de doble entrada que presenta la situación de Montevideo respecto a otras ciudades europeas y estadounidenses, en cuanto a cantidad de habitantes y viajes anuales por habitante para 1921. Observaciones y conclusiones. Referencia a planos n.º 10, 11 y 12.

**Plano n.º 9 [actual]:** Diagramas de recorridos isócronos por medio de los autobuses actuales y a pie. Plano general, diagramas, total de pasajeros transportados y autobuses en circulación para 1929. Observaciones y conclusiones. Referencia a planos n.º 10, 11 y 12.

**Plano n.º 10 [futuro]:** Nuevas líneas de Ferrocarril, Metropolitano, Tranvías y Autobuses. Plano general de recorridos y estaciones, diagrama de longitud, pendiente y estaciones por líneas.

**Plano n.º 11 [futuro]:** Perfiles longitudinales de las nuevas líneas de Ferrocarriles y Metropolitano. Cortes estableciendo perfil de suelo y pendientes por tramos.

**Plano n.º 12 [futuro]:** Diagramas de recorridos isócronos del centro a la periferia en Metropolitano y a pie. Plano general.

**Plano n.º 13 [actual]:** Plano de curvas de igual valor de la propiedad territorial, para 1930, en pesos por m<sup>2</sup> de terreno sin tener en cuenta las construcciones. Plano general. Observaciones. Conclusiones.

**Plano n.º 14 [futuro]:** Plano Hipsométrico, Sistema de Parques, Centros Cívicos, Núcleos y Centros Caracterizados. Plano general, cuadro comparativo entre distintas ciudades según la cantidad de habitantes por hectáreas de parque. Observaciones. Conclusiones.

**Plano n.º 15 [futuro]:** Montevideo Futuro. Plano general para la ciudad de tres millones de habitantes.

**Plano n.º 16 [futuro]:** Expropiaciones y grandes construcciones proyectadas. Plano general refiriendo: zonas a expropiarse para parques, partes a expropiarse, expropiaciones decretadas o en ejecución, terrenos ganados al mar y construcciones.

**Plano n.º 17 [futuro]:** Sistema viario Integral con indicación de los edificios importantes existentes y de los núcleos caracterizados proyectados. Plano general.

**Plano n.º 18 [futuro]:** Red de arterias de atravesamiento de mínima longitud virtual [máxima velocidad]. Plano general y perfiles urbanos aplicables a las arterias principales de tráfico veloz, lento y de paseo, sobre dos dimensiones corrientes de 40 y 60 m de ancho.

**Plano n.º 19 [futuro]:** Red de arterias convenientes para paseo y que unen centros de interés. Planta general.

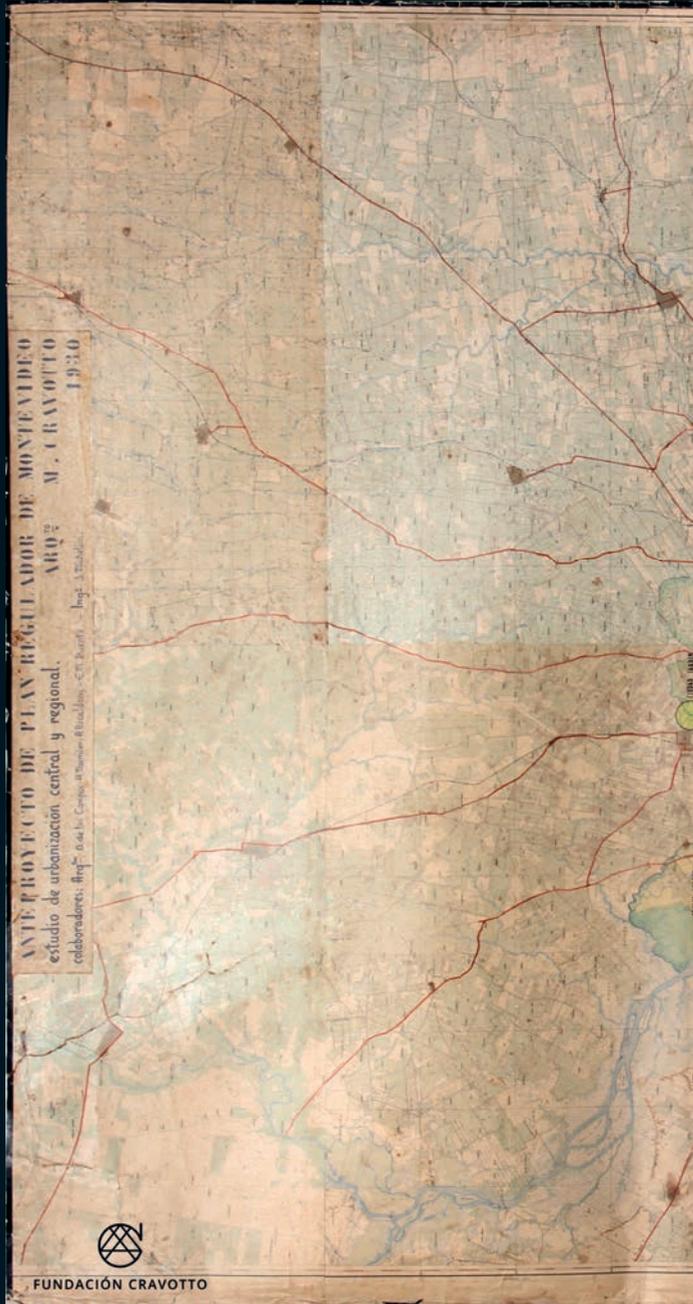
**Plano n.º 20 [futuro]:** Emplazamiento de los lugares para esparcimiento, diversión, deporte atracciones y nuevos hoteles. Planta general.

**Plano n.º 21 [futuro]:** Plano de mínima. Operaciones urbanísticas a efectuarse en una primera etapa para encauzar el desarrollo de la ciudad dentro de las directivas del plan de futuro. Refiere a plano n.º 15. Planta general y textos descriptivos de operaciones primarias y secundarias de la primera etapa del plan.

**Plano n.º 22 [futuro]:** Detalle de las operaciones de urbanismo conveniente para resolver el problema funcional-estético en la península y lado sur de la ciudad de Montevideo, en relación con el plan futuro. Planta sectorial escala 1| 2000.

**Plano n.º 23 [actual]:** Diagramas generales: Principales vías nacionales de transporte de pasajeros. Principales caminos nacionales y tráfico de vehículos diarios. Valores de migración: entrada y salida de personas 1875-1930. Estadísticas nacionales de población, demografía y consumo 1875-1930, proyecciones de crecimiento poblacional. Valores y variación de la propiedad territorial para Montevideo. Estadísticas de importación y exportación considerando entrada y salida de mercaderías del puerto de Montevideo 1875-1930. Estadísticas de tráfico de mercaderías y personas según puerto, ferrocarriles y tranvías. Densidad de la población por departamento 1927.

> LÁMINA 01. ACTUAL  
Montevideo y alrededores





> LÁMINA 02. ACTUAL

Evolución de la ciudad  
desde 1724 hasta 1930





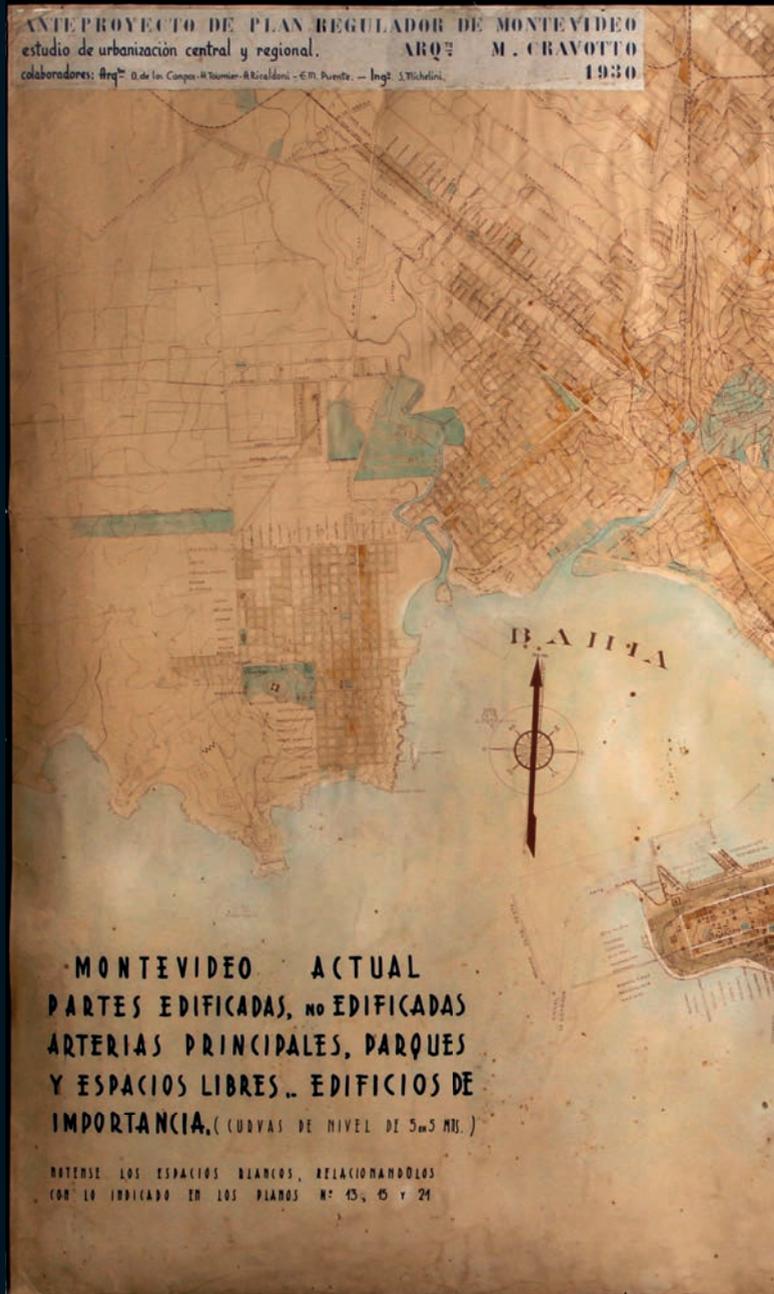
FUNDACIÓN CRAVOTTO



EVOLUCION

> LÁMINA 03. ACTUAL

Montevideo actual.  
Partes edificadas, no edificadas, arterias principales, parques y espacios libres, edificios de importancia





FUNDACIÓN CRAVOTTO



ACTUAL

3

> LÁMINA 04. ACTUAL

Zonificación actual  
con la red de arterias  
principales que sirven  
las diversas zonas





FUNDACIÓN CRAVOTTO



ACTUAL

## &gt; LÁMINA 05. ACTUAL

Zonificación futura con la red de arterias principales de intercomunicación sin las arterias de los sistemas de parques.





FUNDACIÓN CRAVOTTO

FUTURO

5.

## &gt; LÁMINA 06. ACTUAL

Emplazamiento y conexión de los centros cívicos, núcleos o centros caracterizados en la ciudad futura

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
 estudio de urbanización central y regional. ARQ<sup>to</sup> M. CRAVOTTO  
 colaboradores: Arq<sup>to</sup> O. de la Campa - H. Tourner - R. Roldani - E. M. Puente. - Ing<sup>o</sup> J. Tichelini. 1930



EMPLAZAMIENTO Y CONEXION DE LOS  
 CENTROS CIVICOS, NUCLEOS O CENTROS  
 CARACTERIZADOS, EN LA CIUDAD FUTURA.



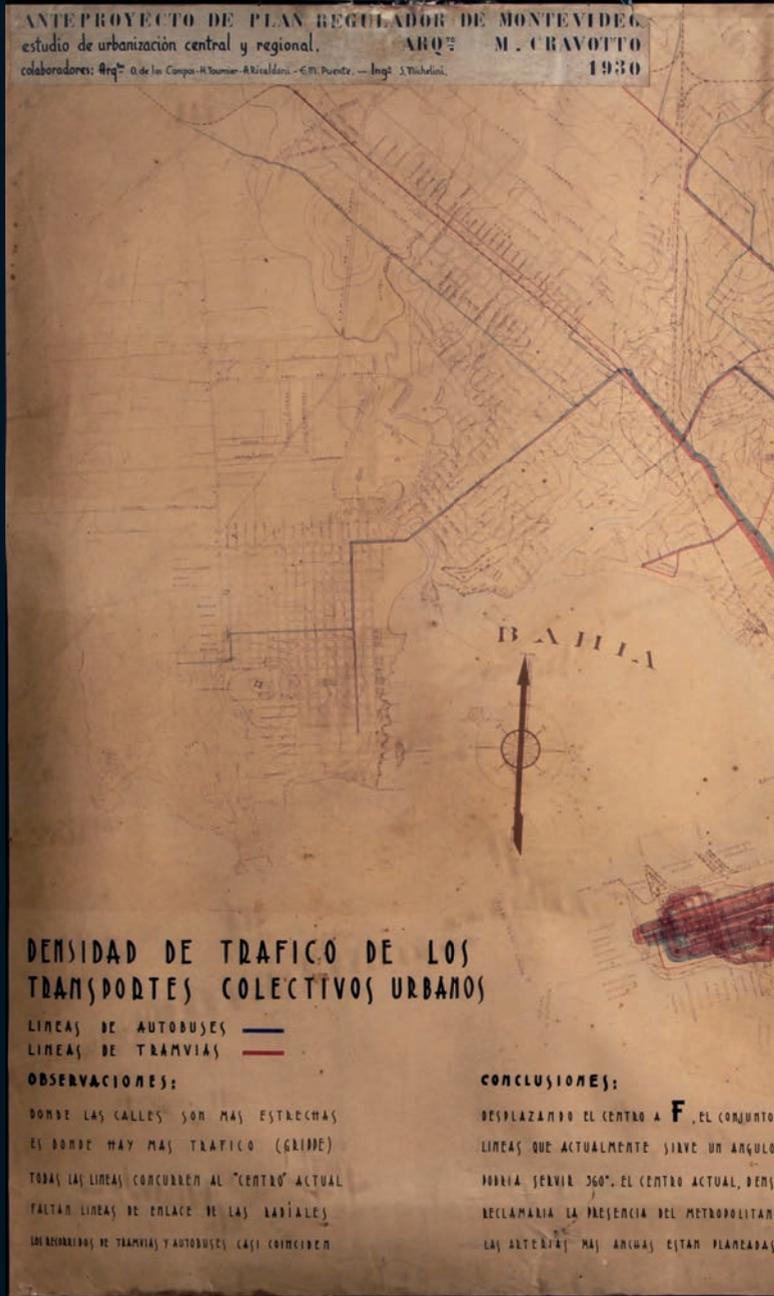
FUNDACIÓN CRAVOTTO



FUTURO.

## &gt; LÁMINA 07. ACTUAL

Densidad de tráfico  
de los transportes  
colectivos urbanos





FUNDACIÓN CRAVOTTO



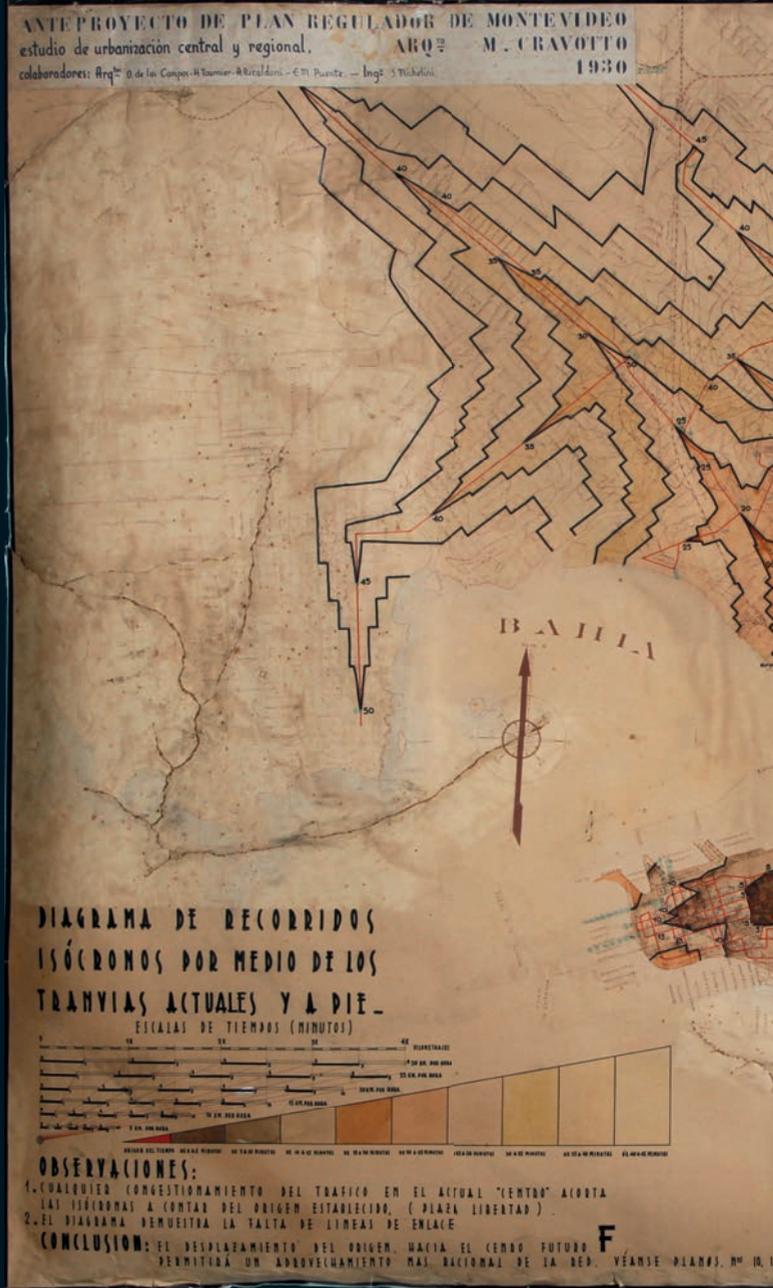
DE  
◊ (90° aprom.)  
DE CAMBIO  
D (VÉANSE PLANOS 10-11-12)  
EN EL CENTRO FUTURO **F**

ACTUAL

7

> LÁMINA 08. ACTUAL

Diagrama de recorridos isócronos por medio de los tranvías actuales y a pie y a pie

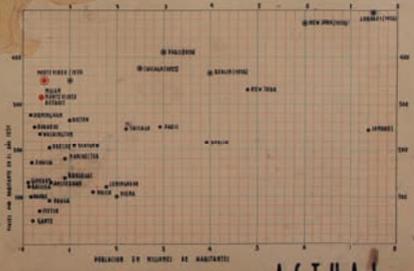




FUNDACIÓN CRAVOTTO



VIAJES ANUALES POR HABITANTE



ACTUAL 8

## &gt; LÁMINA 09. ACTUAL

Diagrama de recorridos isócronos por medio de los autobuses actuales y a pie

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
estudio de urbanización central y regional.  
ARQ<sup>TO</sup> M. CRAVOTTO  
1930  
Laboradores: Arq<sup>to</sup> O. de la Campa - R. Tissera - R. Riccardini - E. M. Puente. - Ing<sup>o</sup> S. Mikolini.

DIAGRAMA DE DECORRIDOS  
ISÓCRONOS POR MEDIO DE LOS  
AUTOBUSES ACTUALES Y A PIE.  
ESCALA DE TIEMPO (MINUTOS)



## OBSERVACIONES

1. CUALQUIER CONGESTIONAMIENTO DEL TRAFICO EN EL ACTUAL "CENTRO", ACORTA LAS ISÓCRONAS A CONTAR DEL ORIGEN ESTABLECIDO ( PLAZA LIBERTAD ).
2. EL DIAGRAMA DEMUESTRA LA FALTA DE LINEAS DE ENLACE.

## CONCLUSIONES:

EL DESPLAZAMIENTO DEL ORIGEN HACIA EL CENTRO FUTURO PERMITIRA UN APROVECHAMIENTO MAS RACIONAL DE LA RED ( VERSE PLANOS N<sup>OS</sup> 10, 11, 12.

F



FUNDACIÓN CRAVOTTO

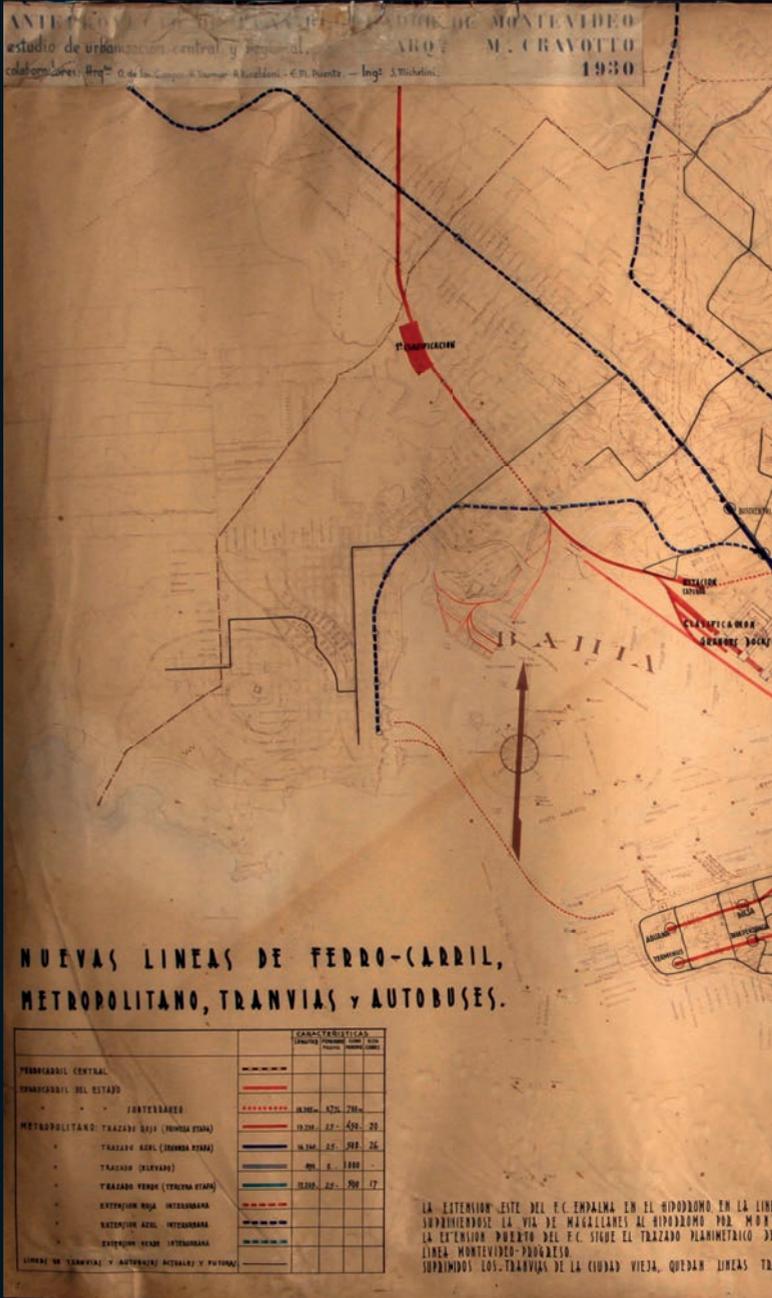


PROYECTO TRANSFORMACION EN EL AÑO 1930 POR LAS AUTORIDADES DE MONTEVIDEO, 1:02.000.000  
AUTORIDAD DE AUTORIZACION DE CONSTRUCCION 370  
(SE'LE INSCRIBIÓ EN EL N.º 12.688 DEL 1.º DE JUNIO DE 1934)

ACTUAL . 9

> LÁMINA 10. FUTURO

Nuevas líneas de  
ferro-carril metropo-  
litano, ferrocarriles y  
autobuses



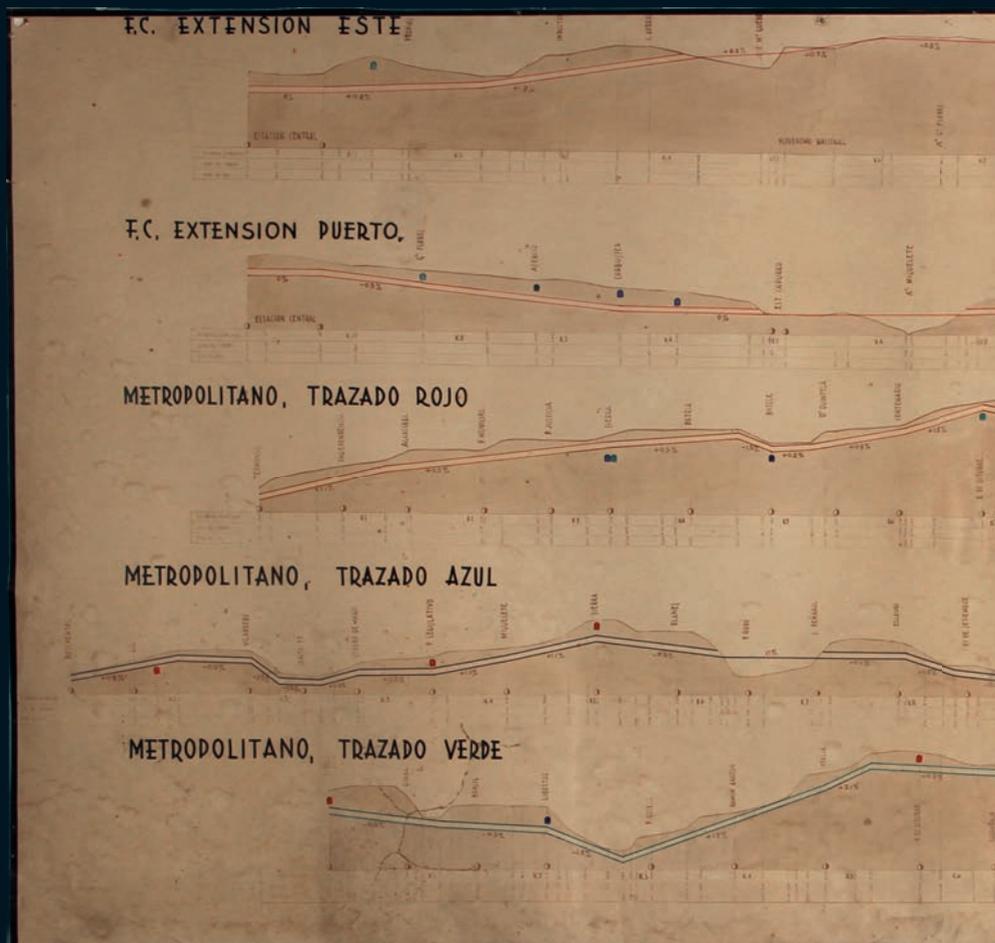


FUNDACIÓN CRAVOTTO



LA EXISTENTE  
DE CASEROL  
LA NUEVA  
A LOS PERILOS

FUTURO



> LÁMINA 11. FUTURO

Perfiles longitudinales de las nuevas líneas de ferrocarriles y metropolitano

# PERFILES LONGITUDINALES

DE LAS NUEVAS LINEAS DE

## FERRO-CARRILES y METROPOLITANO



FUNDACIÓN CRAVOTTO

ESC. HORIZ.  
1:10000

ESC. VERTIC.  
1:500

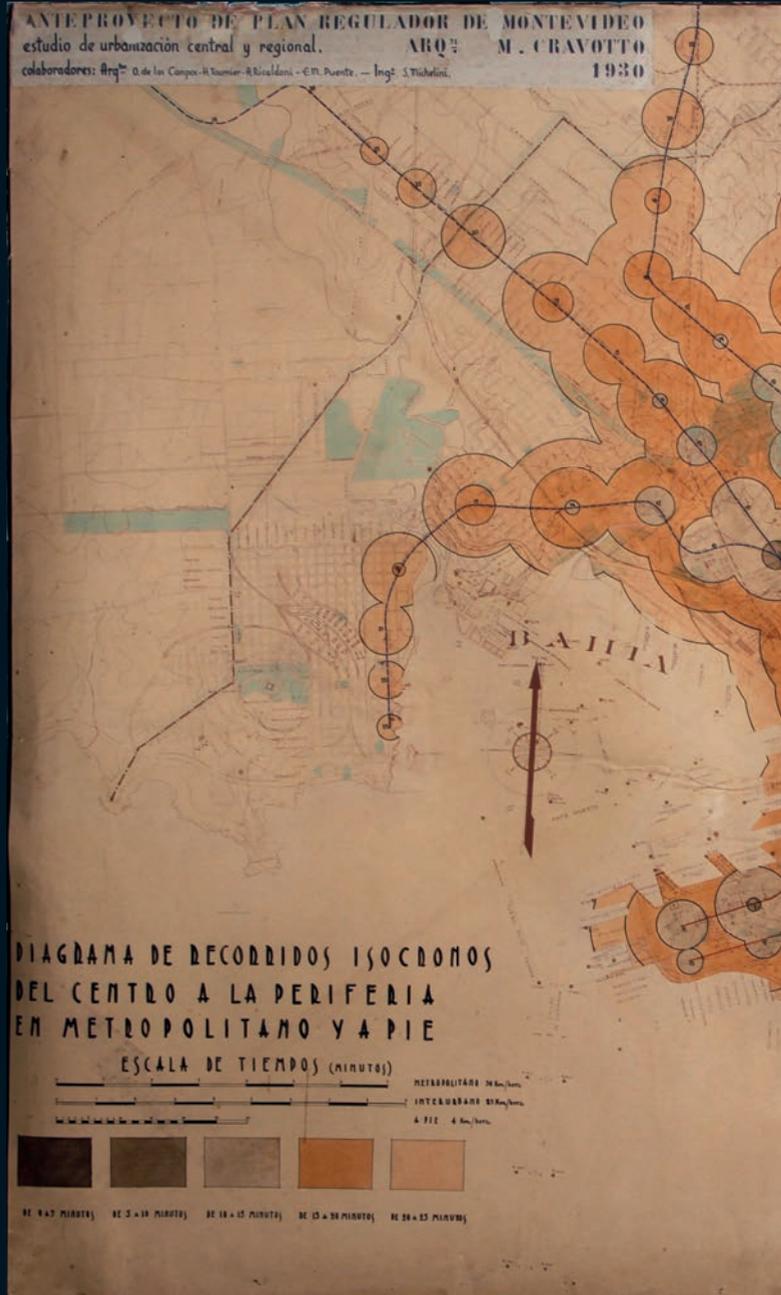


ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
 estudio de urbanización central y regional.  
 ARQ. M. CRAVOTTO  
 1930  
 colaboradores: Arqu. Oscar Torresan, Esteban E. Cim. Puroitz. — Inge. X. Villalón.

FUTURO

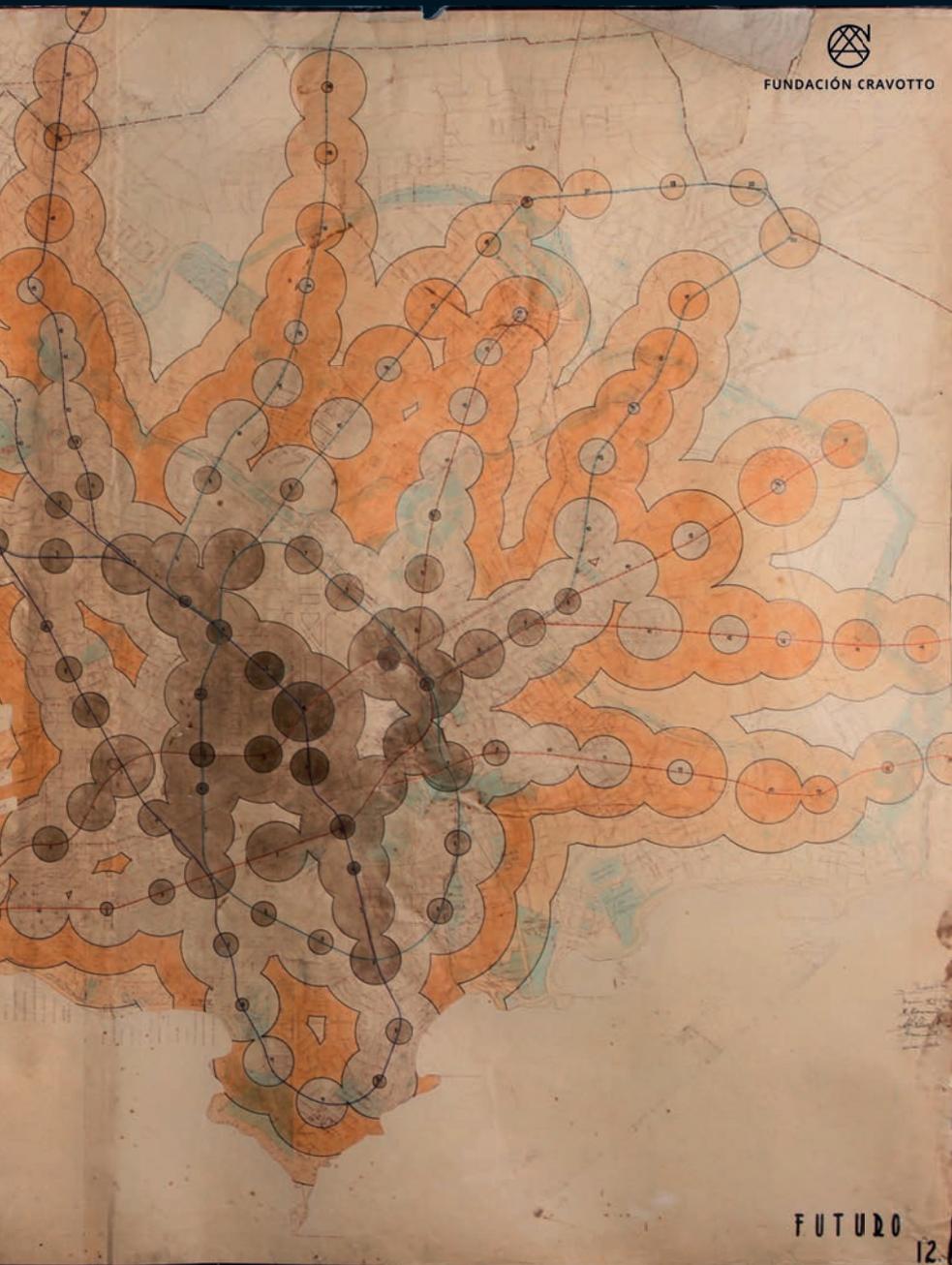
## &gt; LÁMINA 12. FUTURO

Diagramas de recorridos isocronos del centro a la periferia en metropolitano y a pie





FUNDACIÓN CRAVOTTO



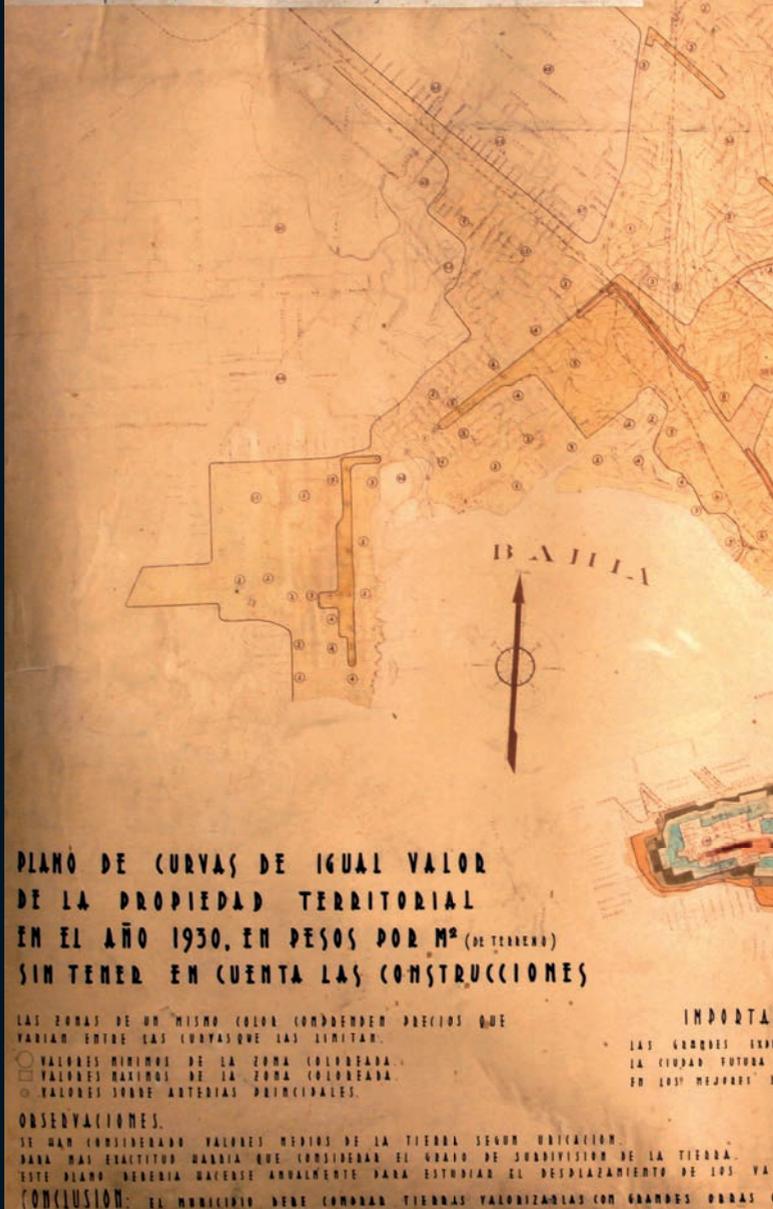
FUTURO

12

## &gt; LÁMINA 13. FUTURO

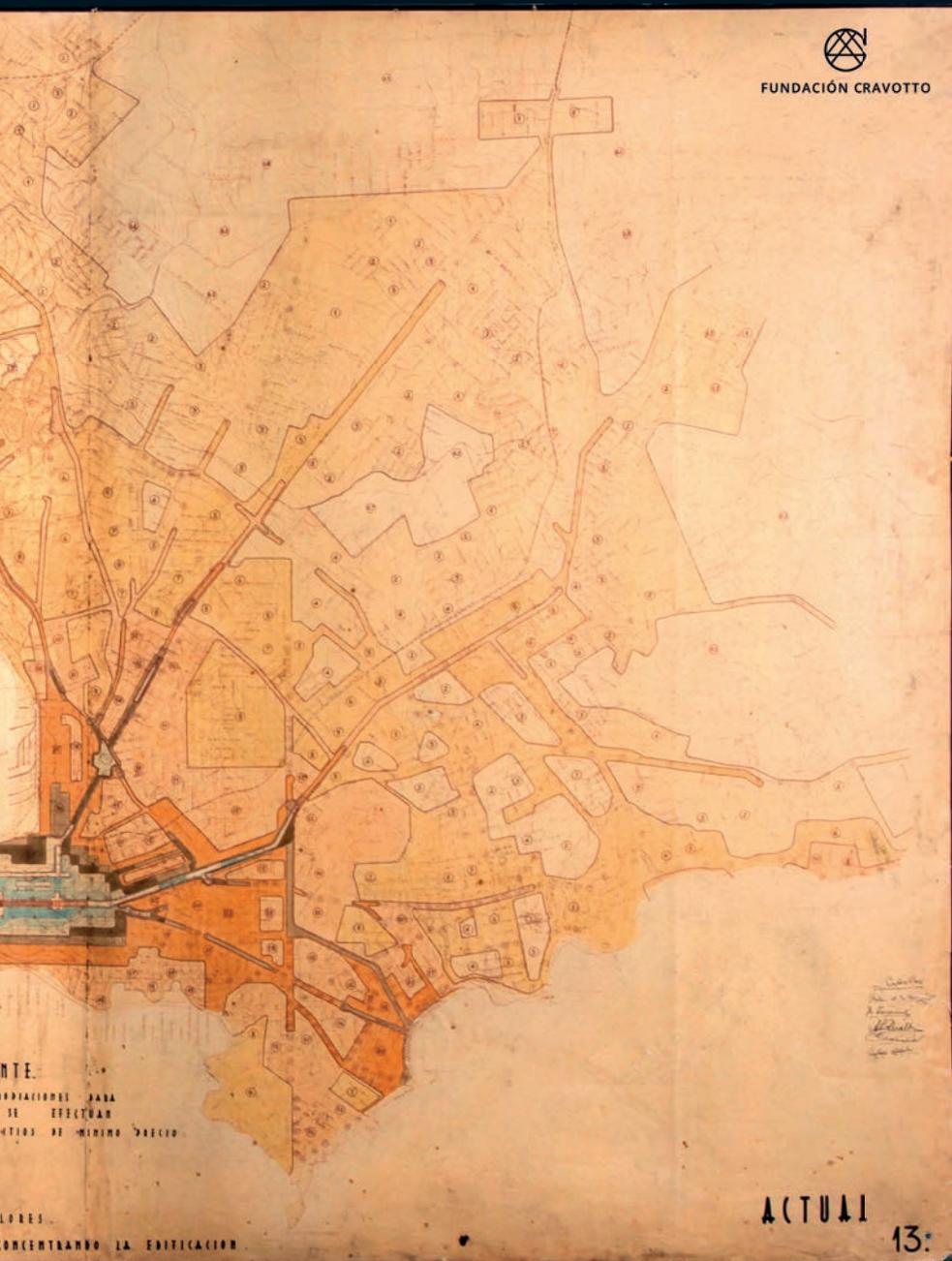
Plano de curvas de igual valor de la propiedad territorial en el año 1930, en pesos por m<sup>2</sup> (de terreno) sin tener en cuenta las construcciones

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
estudio de urbanización central y regional. ARQ<sup>to</sup> M. CRAVOTTO  
colaboradores: Arq<sup>to</sup> O. de los Campos, A. Yamin, R. Ricaldoni, C. M. Puerto, — Ing<sup>o</sup> S. Michalini. 1930





FUNDACIÓN CRAVOTTO



ANTE.  
MODIFICACIONES PARA  
SU EFECTUACION  
DE LOS PLANOS DE ORDENAMIENTO

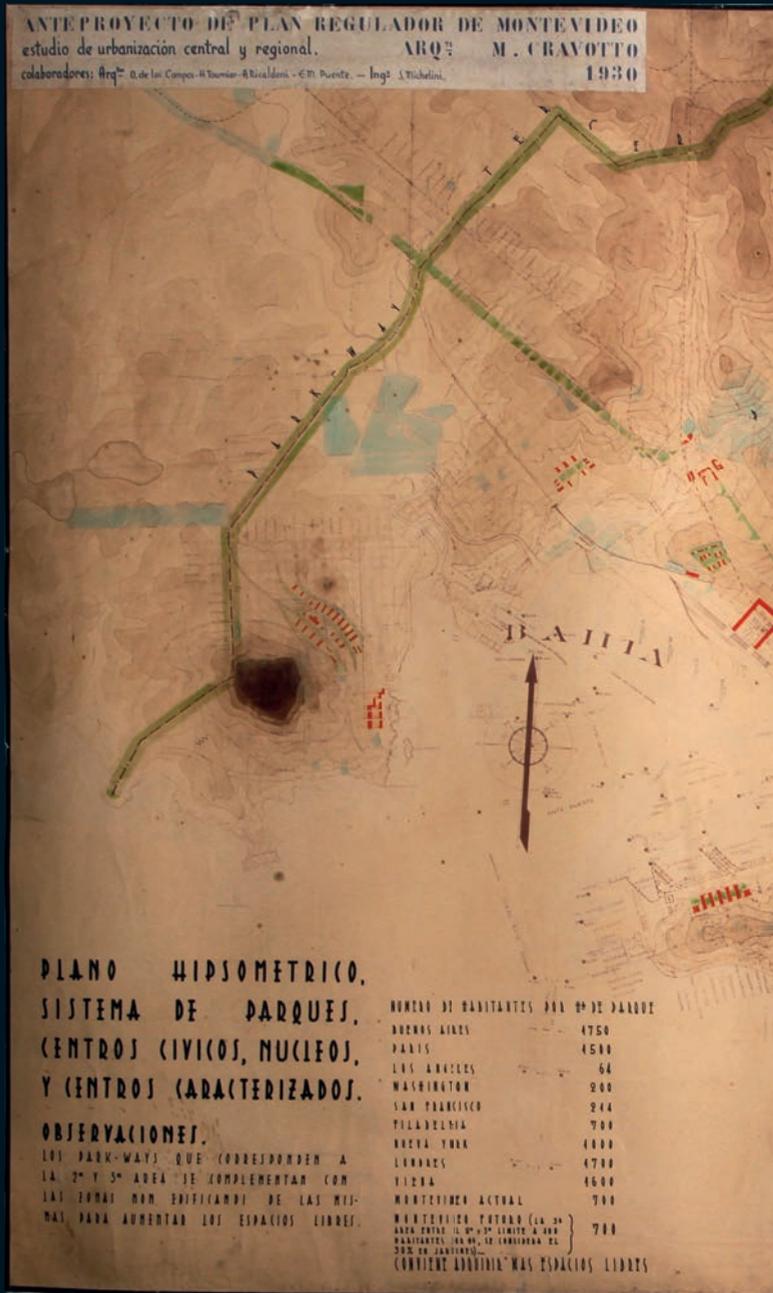
VALORES.  
CONCENTRANDO LA EDIFICACION

ACTUAL

13:

## &gt; LÁMINA 14. FUTURO

Plano isométrico.  
Sistema de parques,  
centros cívicos, núcleos  
y centros caracterizados





FUNDACIÓN CRAVOTTO



FUTURO.

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
 estudio de urbanización central y regional. ARQ.º M. CRAVOTTO  
 colaboradores: Arq.º O. de los Campos - H. Ramírez - A. Riccardoni - C.M. Puente. — Ing.º J. Tichetini. 1930

> LÁMINA 15. FUTURO

Montevideo futuro.  
 Plano general para la  
 ciudad de tres millones  
 de habitantes

MONTEVIDEO FUTURO  
 PLANO GENERAL PARA  
 LA CIUDAD DE TRES  
 MILLONES DE HABITANTES.

■ LAS TRES ZONAS DE DISTINTA DENSIDAD, DEMOGRÁFICA  
 LIMITADAS POR LOS TRES PARK-WAYS, PRESENTARÁN,  
 EN SU PARCELAMIENTO, CARACTERÍSTICAS QUE CORRESPON-  
 DÁN A ESA DENSIDAD Y A LA ESPECIALIZACIÓN DE FUNCIONES.  
 SE DEBEA ESPACIOS VIARIOS, ESPACIOS EDIFICADOS, ZONAS DE  
 RECREO, ZONAS DE ACTIVIDADES, ETC. PONIENDO EN VIGENCIA LEYES  
 DISTINTAS, Y DISEÑANDO CUANDO SE REQUIERAN LEYES





FUNDACIÓN CRAVOTTO

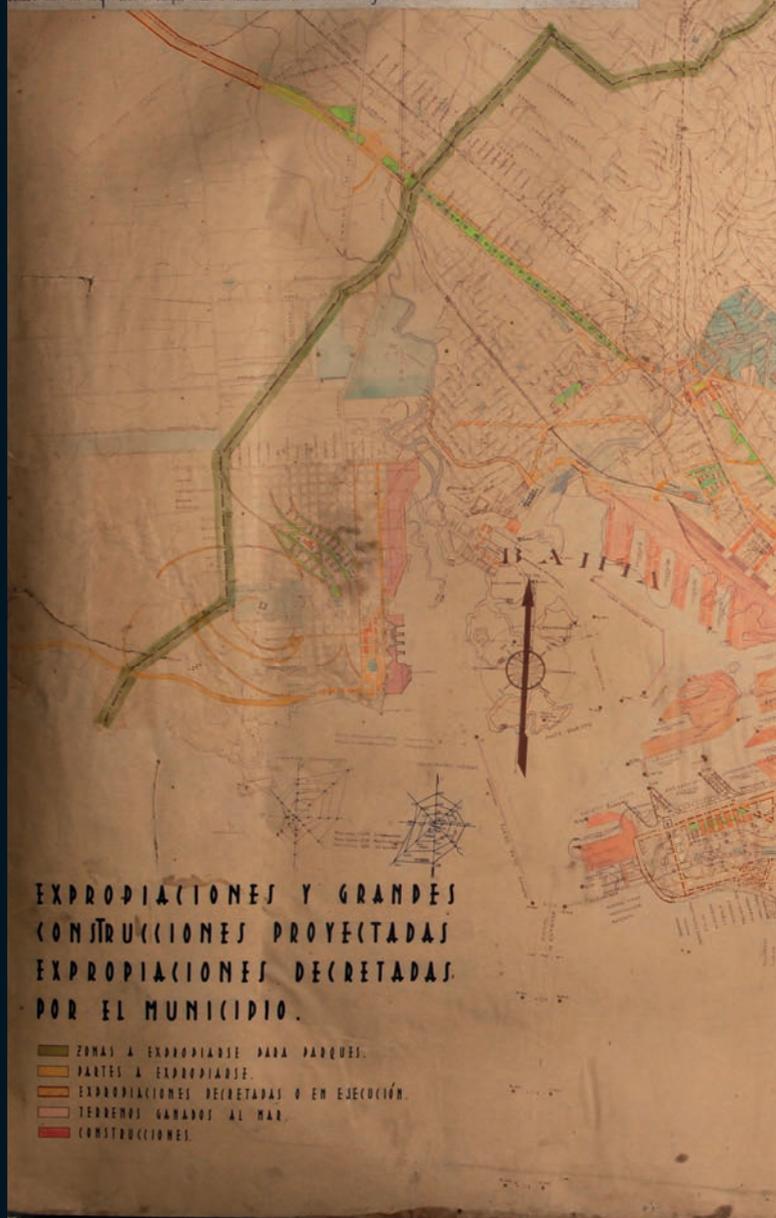


FUTURO

> LÁMINA 16. FUTURO

Expropiaciones y grandes construcciones proyectadas.  
Expropiaciones decretadas por el Municipio

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
estudio de urbanización central y regional. ARQ<sup>to</sup> M. CRAVOTTO  
colaboradores: Arq<sup>to</sup> O. de las Casas - A. Tarnier - A. Riccardoni - E. M. Puente - Ing<sup>o</sup> J. Tichitini. 1930





FUNDACIÓN CRAVOTTO



FUTURO.

> LÁMINA 17. FUTURO

Sistema viario integral con indicación de los edificios importantes existentes y de los núcleos caracterizados proyectados





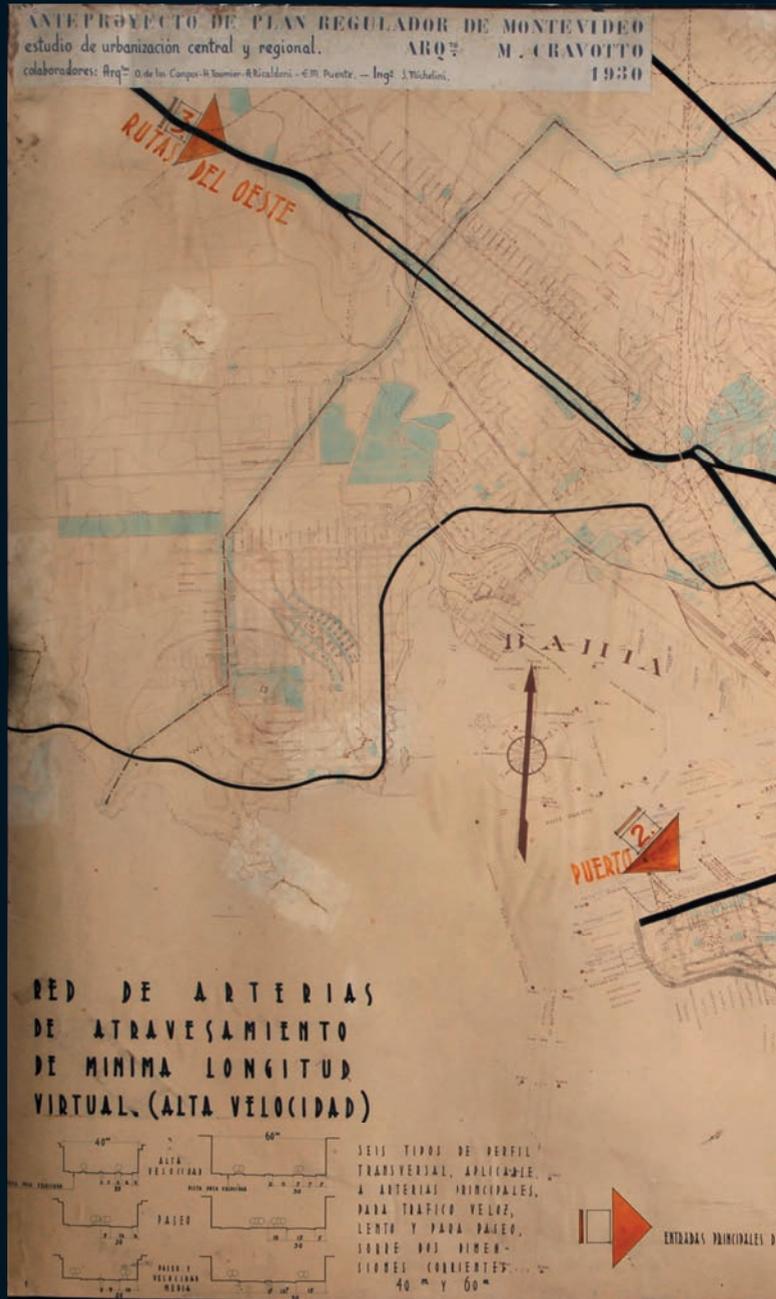
FUNDACIÓN CRAVOTTO



FUTURO.

> LÁMINA 18. FUTURO

Red de arterias de  
atravesamiento de mí-  
nima longitud virtual  
(alta velocidad)





## &gt; LÁMINA 19. FUTURO

Red de arterias convenientes para paseos y que unen centros de interés





FUNDACIÓN CRAVOTTO



FUTURO

19.

## &gt; LÁMINA 20. FUTURO

Emplazamiento de los lugares para esparcimiento, diversión, deporte, atracciones y nuevos hoteles





FUNDACIÓN CRAVOTTO



*Handwritten notes in the bottom right corner of the map area.*

FUTURO.

> LÁMINA 21. FUTURO  
Plano de mínima.

Operaciones urbanísticas a efectuarse en una primera etapa para encauzar el desarrollo de la ciudad dentro de las directivas del plan de futuro (n.º 15)





FUNDACIÓN CRAVOTTO



CONSTRUCCIONES

112

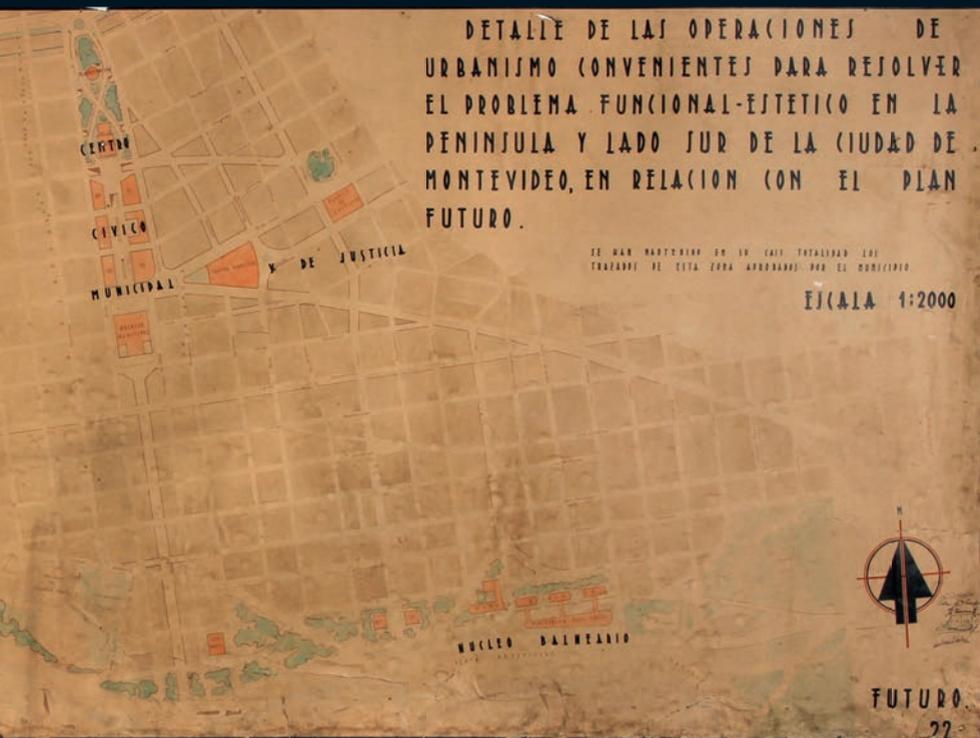
FUTURO

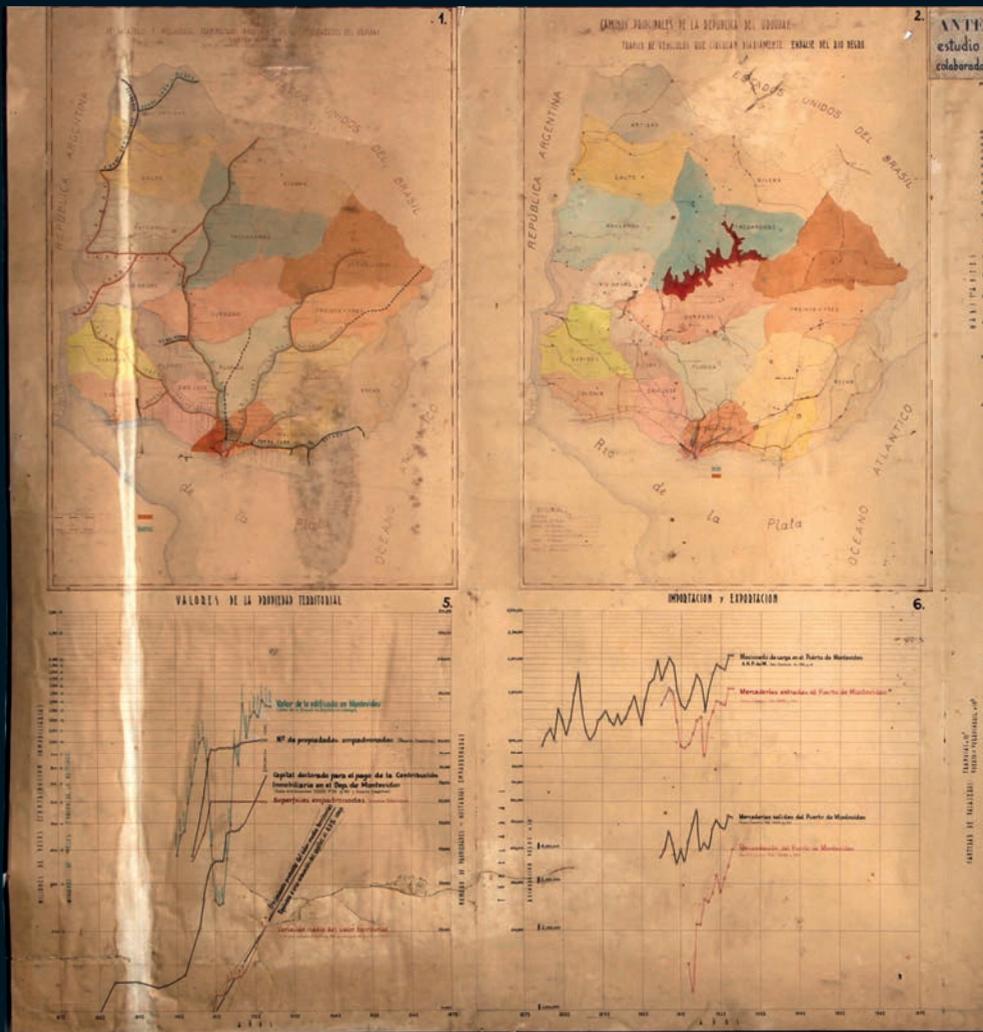
21.



### > LÁMINA 22. FUTURO

Detalle de las operaciones de urbanismo convenientes para resolver el problema funcional-estético en la península y lado sur de la ciudad de Montevideo, en relación con el plan futuro



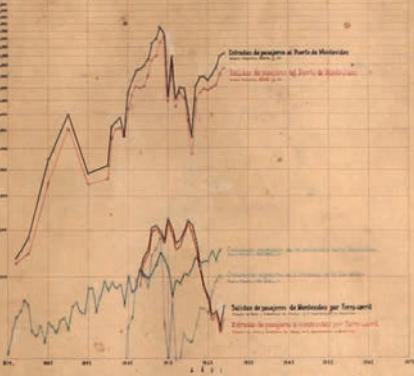


> LÁMINA 23. FUTURO  
Diagramas generales

PROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO  
de urbanización central y regional.  
ARQ. M. CRAVOTTO  
1930

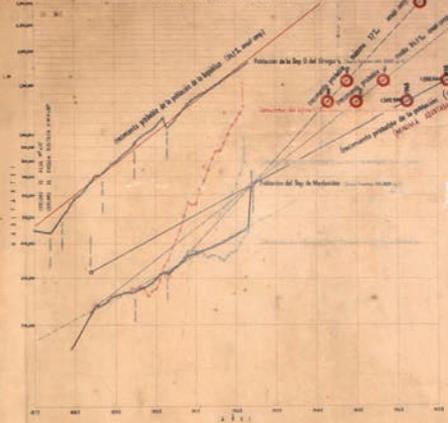
DEMOGRAFIA - MIGRACION

3



POBLACION - DEMOGRAFIA  
CONSUMOS Y LA POBLACION

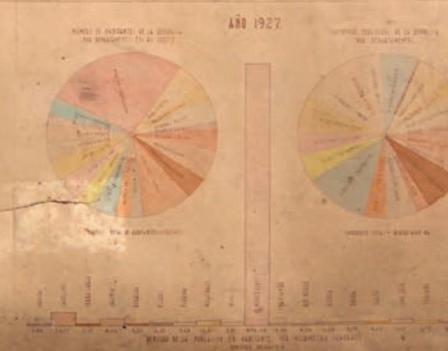
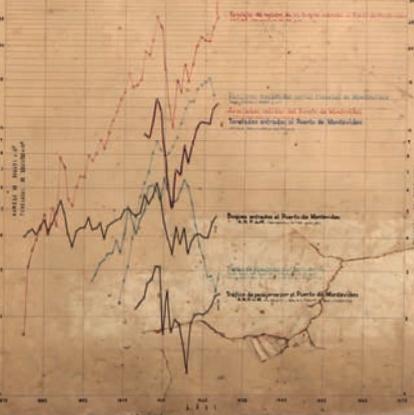
4



D I A G R A M A S G E N E R A L E S

TRAFICO: PUERTO - FERROCARRILES - TRANVIAS

7



23

# 08. LOS CENTROS CÍVICOS

EMBELLECIMIENTO, CARÁCTER, UTILIDAD

En el n.º 48 de la *Revista Arquitectura* de 1921 Mauricio Cravotto publica un artículo sobre los centros cívicos en EE. UU., algunos de los cuales se había interesado por conocer en un viaje reciente. Allí presenta croquis y planos del Centro Cívico de San Francisco desarrollando un lúcido discurso acerca del valor que esos espacios tienen para la ciudad.

En ese texto asocia con claridad la necesidad de los estudios de urbanización con la «agrupación de edificios y espacios en zonas urbanas que respondan en lo posible a determinadas actividades de los habitantes que forman

1. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 48, 1921.

una ciudad»,<sup>1</sup> para lo cual habría que promover la realización de los «grupos urbanos que tienen relación con las funciones administrativas, públicas y educacionales»,<sup>2</sup> los cuales deberían formar parte sustancial de los desarrollos planteados en los planes reguladores.

Más adelante, proporciona una precisa conceptualización de los centros cívicos:

... son en general agrupaciones monumentales, en amplias zonas y jardines, de edificios y dependencias destinadas a las funciones administrativas y de gobierno...<sup>3</sup>

Adicionalmente, en las diapositivas del curso de Urbanística y Arquitectura Paisajista que se conservan en dos enormes bibliotecas puede rastrearse el hilo narrativo que se utilizaba en las clases para presentar el concepto. Allí, las aperturas son bastante mayores tanto en el tiempo como en las variantes. En efecto, el rastreo histórico de la noción de centro cívico lo lleva hasta el castillo de Howard y el palacio real de Caserta de los siglos XVII y XVIII respectivamente. El primero, una típica *country house* de la aristocracia británica y el segundo, un palacio barroco edificado por los borbones en el reino de Nápoles.

A continuación, sigue una panorámica por los centros cívicos de América, algunos existentes, como el de Springfield en Massachusetts, y otros en proyecto, como el de Rochester, Saint Louis o el de Minneapolis, pasando por supuesto por el anteriormente mencionado Centro Cívico de San Francisco, todos ellos muy alineados con los principios de la *City Beautiful* promovidos por Daniel Burnham. Pero quizá lo más interesante de las clases sea la derivación que sigue cuando, a continuación, presenta

2. Ídem.

3. Ídem.

fig01. Diapositivas de antecedentes de Centros Cívicos en la historia



fig02. Diapositivas de la propuesta de Centro Cívico del área del Palacio Municipal



ejemplos de propuestas para Montevideo. Allí aparece un planteo para el sector del Palacio Municipal —que por ese entonces Cravotto estaba construyendo— con una serie de operaciones que abarcan tres manzanas adicionales: dos enfrentadas al palacio por 18 de Julio, que conforman una franca perspectiva para ese edificio, y otra al este de esta última. En esa pieza urbana se arma un centro cívico tal cual lo describía como agrupaciones monumentales de edificios y jardines asociados a usos institucionales y públicos. Una gran explanada que atraviesa la primera manzana dejando una plaza-calle en medio para continuar en otra gran plaza en la manzana siguiente hacia el norte, donde el espacio

remata y se cierra entre dos bloques, uno en L formado por edificios para UTE y ANCAP y otro lineal reservado para un hotel privado. Y frente a la apertura que genera la segunda plaza ubicaba el edificio central del SODRE.

Pero, además, arma una segunda secuencia de espacialidades, aperturas y cierres en la manzana donde se ubica el edificio del SODRE. Allí las plazuelas, mediante un trazado intrincado de espíritu medievalista, conectan las calles Javier Barrios Amorín, Colonia y Mercedes conformando sobre esta última una pequeña *plazuela de los músicos* que anime la vida urbana.

Así era como imaginaba Cravotto estos espacios especializados que debían conquistarse en diferentes sectores de la ciudad de Montevideo para aportarle el carácter del que carecía una ciudad excesivamente homogénea. Al decir del propio autor, estas agrupaciones tenderían a repetirse «ya que la extensión de las ciudades importantes modernas determina a veces la multiplicación de los centros urbanos en diferentes zonas de la ciudad».<sup>4</sup>

Es por eso que también incorporó en la presentación en clase del tema centro cívico una propuesta que había hecho en 1921 para el parque de los Aliados y que había publicado en el diario *El Día* con el título de «El embellecimiento de Montevideo». Allí hacía un desarrollo sobre las posibilidades que tendría la ciudad como atractivo para los turistas que circularan por el cono sur, un poco a la manera en que lo había estado haciendo durante esos casi tres años de viaje por América y Europa. Como centro de atracción fundamental planteaba el parque de los Aliados como sitio de localización de un gigantesco foco de

4. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 48, 1921.



fig03. Propuesta para el parque de los Aliados, diario *El Día* 21 de septiembre de 1921

actividades culturales y deportivas, con una serie de programas típicos de la época: Escuela de Pintura y Escultura, Conservatorio Nacional de Música, Escuela de Declamación y Arte Dramático, Escuela de Artistas Cinematográficos, sala de conciertos y *auditorium* en honor a Rodó, Escuela de Artes Aplicadas, Escuela de Cerámica, Escuela de Arte Animalista, Zoológico, *stadium*, etcétera.

La ciudad podría así embellecerse y sus diferentes zonas tener espacios abiertos de enorme significación y carácter, todo muy alineado con el modo de hacer que Cravotto había visto en América, que no era otra cosa que el arte cívico que promovía Hegemann, del cual era fiel seguidor.

El arte cívico es un patrimonio vivo de los tiempos clásico, medieval y renacentista. Sin embargo, antes de comenzar en el camino que parece destinado a conducirlo a tan altos logros arquitectónicos en la América del siglo XX, pasó por un período de absoluto declive durante el siglo XIX.<sup>5</sup>

Este espíritu era el que los arquitectos debían retomar. El final del artículo de la *Revista Arquitectura* ya mencionado parece coincidir plenamente:

Los americanos consiguen por medio de los planos reguladores creados por arquitectos, realizar en períodos menores de veinte años, conjuntos monumentales, que por ser ejecutados de acuerdo con un plan arquitectónico ampliamente concebido y bien estudiado, tienen la sugestión de las grandes obras artísticas, sugestión derivada:

de la armonía del conjunto edilicio  
de la ordenación en los edificios y en los jardines  
de la fineza en el detalle  
de la nobleza del material y  
de la acertada dirección artística y técnica de los arquitectos dedicados al amplio tema de la urbanización.<sup>6</sup>

5. Hegemann, Werner, *The American Vitruvius. An Architects Handbook of Civic Art*. Nueva York: The Architectural Book Publishing Co.-Paul Wenzel Maurice Krakow, 1922.

6. *Revista Arquitectura* de la SAU, n.º 48, 1921.

# 09. PARKWAYS

DE DISPOSITIVO CONCILIADOR  
NATURALEZA-CIUDAD A TÉCNICA  
DE CONTROL Y EXPANSIÓN

La cuestión del *parkway* como dispositivo fundamental en los planes de la época guarda relación con una problemática que nace junto con la ciudad moderna. El desmesurado proceso de expansión iba alejando gradualmente la naturaleza y resultaba evidente la necesidad de encontrar una *pieza proyectual* que restableciera el equilibrio perdido.

Es conocido el movimiento a favor de los parques y los *parkways* en América, que convencionalmente se vincula a Frederick Law Olmstead y sus preocupaciones por el

paisaje y una no menos relevante inquietud por la segregación de los modos del tráfico —peatonal y a sangre, para la época— que define de manera incipiente algunas pautas que se convertirán en invariantes.

Sin embargo, no es igualmente conocido el origen que Cravotto explicita de manera equivalente en las preocupaciones del barón Haussmann y sus acciones en el París de la segunda mitad del siglo XIX: los bulevares arbolados que conectan edificios significativos y trazan líneas verdes en la abarrotada metrópolis compartirían las mismas inquietudes de inicio.

Esto al menos es lo que se puede comprender a partir de la evolución que traza en las clases del Curso de Urbanística del cual se conservan dos biblioratos con copia de las diapositivas. Allí se presentan ordenados temáticamente una serie de tópicos sobre los cuales se reflexiona y se muestran ejemplos paradigmáticos. Y de esa forma puede leerse la línea de evolución que interpreta Cravotto en el capítulo dedicado al *parkway*.

La línea de reflexión presentada en esas clase nace entonces en París y sus bulevares y continúa luego en otras experiencias similares, como por ejemplo el paseo Martí de La Habana, realización de Jean-Claude Nicolas Forestier, paisajista francés, miembro de la SFU fundada en 1911 y colaborador de Martín Noel para el Plan de Buenos Aires de 1924.

De inmediato se conecta con la experiencia más propia de América al presentar los *parkways* de Nueva York realizados en las décadas del veinte y del treinta por impulso

fig01. Diapositivas del Curso de Urbanística y Arquitectura Paisajista coordinado por Cravotto recopilación de 1947.

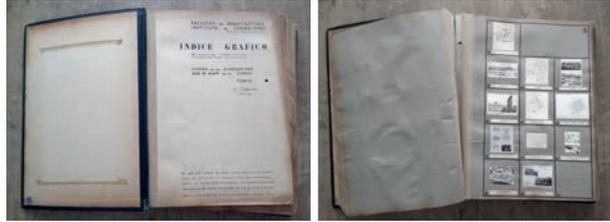
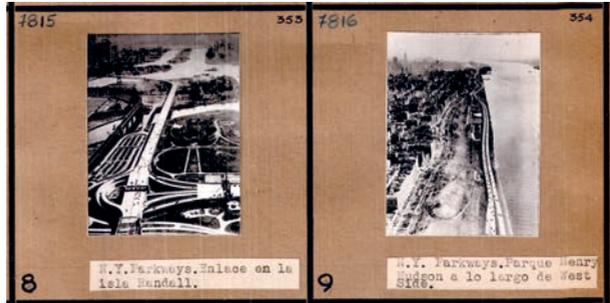


fig02. Diapositivas de la Northern State Parkway: realización y proyecto.



fig03. Diapositivas de parkways en el sistema regional de Nueva York



de Robert Moses y la *Long Island State Park Commission*, como el caso del Northern State Parkway.

En diapositivas siguientes la línea del relato conecta con modelos de *parkway* más cercanos a las autopistas regionales tanto costeras como mediterráneas. Allí aparecen algunas que permiten el acceso a las playas de la región



de Nueva York así como otras de Miami que se caracterizan por su condición costera.

El programa de las autopistas paisajísticas que apuntalan el desarrollo de la planificación de la ciudad en la región tenía características propias en las metrópolis de Norteamérica, país que Cravot había visitado y recorrido en automóvil a inicios de la década del veinte.

Las características que la evolución en la noción del *parkway* hacen converger pueden listarse con cierta precisión: por un lado, en Norteamérica las distancias son mayores y las vías atraviesan zonas naturales o poco antropizadas, por lo cual el carácter de vía verde es casi una fatalidad inevitable. Por otro, se mantienen varios de los planteos originales de Olmstead: segregación del tráfico vehicular del peatonal, agregación de vegetación de manera de *dar carácter* a la vía,

fig04. Revista Arquitectura de la SAU, n.º 36, 1920, transcripción del fallo del jurado del concurso de las Avenidas

rechazo de los cruces a nivel por los accidentes que causan. Pero, por sobre todas las cosas, el *parkway* es un tipo de experiencia moderna que combina la visión del paisaje desde el auto con la sensación de la máquina deslizándose sin freno, a toda velocidad, Una particular manera de *empatía* entre el paisaje y la máquina mediada por la velocidad.

Pero aún queda un tramo más en esta recorrida por la noción de *parkway* y la aplicación hecha por Cravotto en el Plan Regulador de 1930: revisando los comentarios del jurado que había fallado en el Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos pueden leerse similitudes con la propuesta de Joseph Brix, ganador del segundo premio. Las críticas a ese proyecto referían a las vías tortuosas y a los cambios bruscos de dirección que se planteaban en las vías de circulación arboladas. Sin embargo, Américo Ricaldoni, en una conferencia dictada en la Facultad en 1942 titulada «La planificación urbanística en la evolución de Montevideo», mencionaba que:

El proyecto del profesor Brix muestra una doctrina completamente diferente. Su característica más saliente es la creación de un sistema de avenidas en forma de «parques lineales», pintorescos y decorativos, perfectamente adaptados a la configuración topográfica y enlazando un conjunto de «espacios verdes». El proyecto de Brix estuvo sin duda inspirado en los planos de su compatriota Stübben y en las doctrinas del suizo Camilo Sitte.<sup>1</sup>

Estos comentarios elogiosos de quien había participado en el equipo del Plan Regulador se relacionan con el acento puesto en la evaluación de los propios jurados, quienes habían manifestado que el proyecto de Brix era

1. Revista IU n.º 8,  
1942-1943.

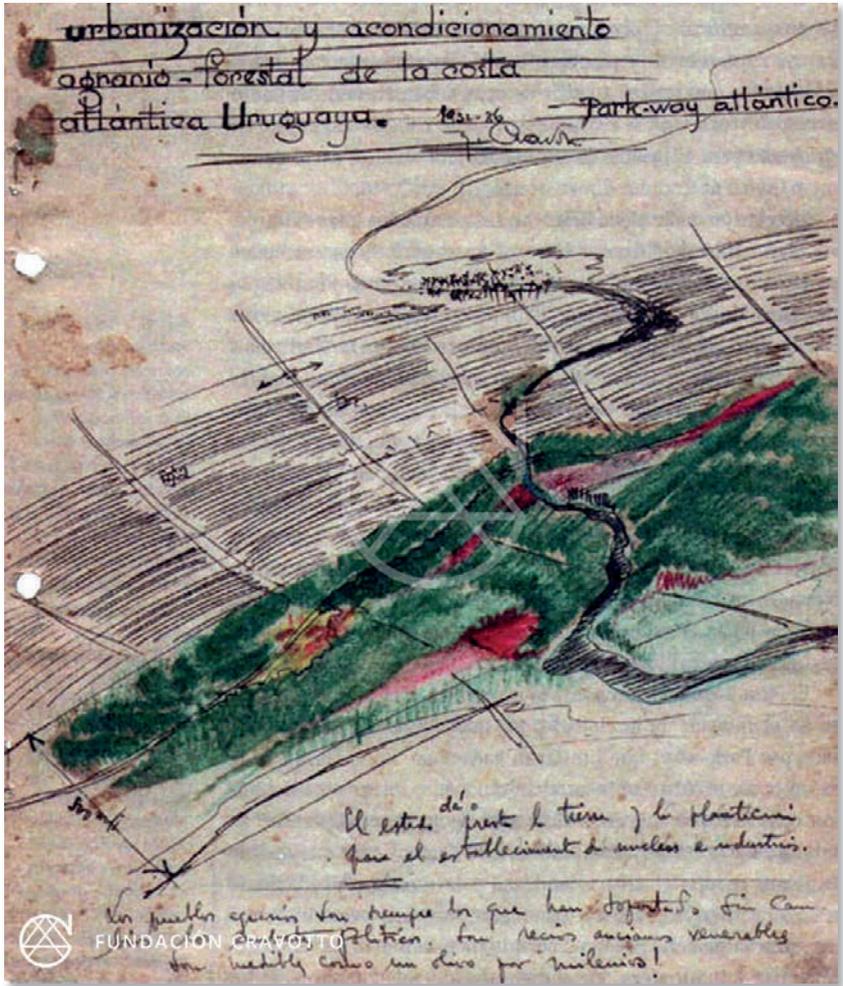


fig05. Croquis explicativo del parkway atlántico realizado por Cravotto.

«el más técnico de todos»<sup>2</sup>, sugiriendo su concepción de avanzada. En definitiva, habiendo pasado un tiempo desde aquel concurso, el dispositivo se apreciaba como una herramienta renovadora.

El Plan Regulador de Cravotto agregaba otros componentes al sistema de *parkways* que aumentaban su complejidad. Ya no se trataba solo de vías arboladas o parquizadas que comunicaban al interior de la ciudad o conectaban con la región, sino que ahora también eran las zonas donde se incorporaba la mayor densidad de la Ciudad Futura mediante los cincuenta rascacielos que lo acompañaban y, paralelamente, se convertían en el anillo que definía los límites de expansión para las diferentes áreas de la ciudad.

Estos dispositivos que inicialmente surgieron como mecanismos conciliadores entre naturaleza y ciudad se convirtieron en la propuesta del Plan Regulador en técnicas específicas del control de la expansión urbana y en la punta de lanza de las alternativas más radicales anidadas en el plan.

Finalmente, cabe una mención evidente al imaginario de La Aldea Feliz y sus *parkways* pensados como rutas de conexión paisajística que permitirían a quien atravesara el territorio nacional recorrerlo de un lado a otro por vías verdes, desviándose hacia las múltiples aldeas por rutas en peine. Este modelo, también desarrollado para el *parkway* atlántico, agregaba una novedad más a la exploración: la construcción de un imaginario alternativo de uso del suelo a escala de todo el territorio nacional y la colectivización del recurso parque asociado a las vías de circulación, incluso

2. *Ibidem*.

pensado por el propio Cravotto como anticipo a la apropiación privada de los suelos más valorizados.

Bastante más adelante, en 1948, cuando una comisión asesora integrada por el propio Cravotto junto con Hareau, Lombardi, Menchaca, Rivero y Gómez Gavazzo presentó un informe sobre la construcción de una carretera a Punta del Este el discurso se transparentó por completo:

Una carretera no es un mecanismo o instrumento que se deba adornar o embellecer ulteriormente, después de trazado como línea inicial, sino todo lo contrario, un ejemplo nacido, concebido, con armonía tectónica y espacial. Una carretera puede y debe utilizar y al mismo tiempo exaltar el modelado inviolable y los valores esenciales del paraje por el cual transcurre, convirtiéndose así en una verdadera obra de arte, la más expresiva de la era dinámica que estamos viviendo (...) El automovilista actual necesita sedantes amenos y amplios panoramas para su nueva velocidad de percepción.<sup>3</sup>

---

3. Sociedad de Arquitectos del Uruguay, *Carretera a Punta del Este* Montevideo, 1948.

# 10.

## EL PLAN EN LA PRENSA DE LA ÉPOCA

En este apartado se presentan artículos publicados en la prensa montevideana así como intervenciones en el Concejo Departamental durante el desarrollo y la presentación del Plan Regulador.

Con relación a los artículos de prensa, sorprende el poco interés que se constata por la propuesta desarrollada por Cravotto y su equipo. Artículos muy breves, con poca o casi ninguna descripción del plan o elogios superficiales y genéricos nos hablan de una mirada relativamente desinteresada hacia la propuesta. Esta constatación se vuelve particularmente significativa si tomamos en cuenta la estrecha relación entre Baltasar Brum, miembro de la Comisión Prestigiadora<sup>1</sup> y la prensa de la época.

1. Baltasar Brum había sido copresidente junto con César Battie del diario *El Día*.



En referencia a las intervenciones en el Concejo de Administración local, si bien se destaca un incipiente interés por «los asuntos que plantea el progreso de nuestra capital»,<sup>2</sup> como se lee en las felicitaciones a la Facultad de Arquitectura por «la labor desarrollada en el curso de urbanismo»<sup>3</sup> (curso del que Cravotto era profesor titular), es evidente cierta indiferencia frente al desarrollo y la presentación de la propuesta. De hecho, es significativo que durante el período en el que el Plan Regulador estuvo desarrollado por Cravotto y su equipo y estando la administración local al tanto de dichos trabajos, el concejal Feliciano J. Presno propuso la realización de un concurso internacional para «un plan general de urbanización del departamento de Montevideo».<sup>4</sup>

fig01. Proyecto de decreto para la realización de un «Concurso internacional para un plan general de urbanización del departamento de Montevideo». *Boletín Municipal de Montevideo*, n.º 152, p. 90, 1930.

2. *Boletín Municipal de Montevideo*, n.º 329-352, 1931, Tomo 16

3. Ídem.

4. *Boletín Municipal de Montevideo*, n.º 152, p. 90, 1930.

fig02. Serrato, en nombre de la Comisión Prestigiadora, invita al Concejo Municipal a la exposición del «Anteproyecto de plano regulador de la Ciudad». *Boletín Municipal de Montevideo*, n.º 337, p. 3438, 1931.

página siguiente:

fig03.04.05.06. La Comisión Prestigiadora hace entrega del Anteproyecto del Plan Regulador al Concejo Municipal. *Boletín Municipal de Montevideo*, n.º 340, p. 3527, 1931.

Breve artículo sobre la entrega del Plan Regulador por la Comisión Prestigiadora en *El Día*, 18 de marzo de 1931, p. 10.

Breve invitación a la exhibición del Plan Regulador en *El País*, 20 de marzo de 1931, p. 15.

Artículo sobre el Plan Regulador en *El Día*, 21 de marzo de 1931, p. 8.

— A CONTINUACION DIO CUENTA EL SEÑOR BATLLE PACHECO QUE HABIA RECIBIDO LA VISITA DEL INGENIERO SERRATO, QUIEN A NOMBRE DE LA COMISION DE CIUDADANOS que donará al Municipio un anteproyecto de plano regulador de la Ciudad, invita al Concejo a visitar los trabajos y planos realizados, para el viernes próximo 27, a las 17 horas, en el local de la calle Río Negro número 1462, entre Mercedes y Uruguay.  
*Quedaron invitados los señores concejales.*  
El ingeniero Fabini expresó que había

BOLETIN MUNICIPAL

er- apreciado, entre esos trabajos, varios inte- c  
ec- resantes, entre ellos el del arquitecto Cra- e  
to - votto, que constituye un estudio muy des-  
Se - tacado.  
ra,  
en — EL INGENIERO FABINI RECOR- s  
un DO QUE SE HABIA ELEVADO A LA - l  
la ASAMBLEA REPRESENTATIVA EL t  
en PEDIDO DE REMUNERACION EX-



# 11. EL DEBATE VILAMAJÓ- DE LOS CAMPOS

VISIONES ENFRENTADAS ACERCA  
DEL DESPLAZAMIENTO DEL CENTRO CÍVICO

El viernes 27 de marzo de 1931, apenas un mes después de que el Plan Regulador fuera presentado al Consejo Departamental de Montevideo, apareció publicada una nota del arquitecto Julio Vilamajó en el diario *El Día* titulada «Sobre el Plano Regulador de Montevideo». Pocos días después, el 1.º de abril, se publicaba en el mismo periódico una respuesta del arquitecto Octavio de los Campos titulada «Sobre el Plan Regulador de Montevideo». Finalmente, el 7 de abril de ese año, Vilamajó volvía a publicar una respuesta final ahora titulada «Sobre el Plan Regulador de

Montevideo». En estas tres instancias de ida y vuelta se planteó un debate en torno a la problemática del centro de la ciudad y a la propuesta del equipo de Cravotto de desplazarlo a la zona aproximada de Tres Cruces.

El detalle del título de las notas no es menor: el saber urbano, avanzando de manera incipiente hacia la cientificación, estaba comenzando a dejar de lado el término *plano regulador* para sustituirlo por el de *plan regulador*. Una pérdida de una sola letra que significaba mucho para quienes estaban al tanto de los avances disciplinarios.

Cravotto, formado en contacto con Jaussely, ya había notado esta diferencia y el plan de 1930 adscribía a estas tesis. Su maestro había dicho en las conferencias que dictó en 1926 en Montevideo:

... el urbanismo es una ciencia y un arte del cual se benefician sobre todo las grandes ciudades... es la ciencia de la construcción de las ciudades, el arte de edificar aglomeraciones (...) solo que hoy en día ello se hace siguiendo ciertos principios, ciertos datos científicos, que corresponden sin duda a las necesidades de la época actual.<sup>1</sup>

Este nuevo modo de hacer el urbanismo requería del estudio sistemático y científico metódicamente realizado y de la elaboración de un profundo expediente urbano que garantizara un diagnóstico exacto, y, posteriormente, de una serie de planos organizados también sistemáticamente para poder dar el sentido completo de las operaciones a desarrollar, algunas materiales y otras organizativas o de gestión, por lo cual, además, el plan debía estar acompañado de una memoria escrita.

1. *Revista Arquitectura de la SAU*, n.º 48, 1921

Por el contrario, Julio Vilamajó parecía manejar una visión disciplinaria anterior, en la que el plano regulador oficiaba de representación gráfica total de las transformaciones materiales a desarrollar, y como representación gráfica estaba limitado a esas modificaciones materiales representables que en general consistían en ensanches, aperturas de avenidas y ubicación de edificios públicos, algo similar al programa transformador que estaba presente en el Concurso de las Avenidas de 1911. Conviene recordar que mientras estuvo becado en Europa, solicitó permiso para hacer un plano regulador para Montevideo desde allí. Sin embargo, una comisión integrada por Baroffio, Agorio y Acosta y Lara le respondió que consideraba su propuesta

... inoportuna como elección de tema e inadecuada como trabajo para hacer lejos de Montevideo, sin los datos que se requieren como documentación básica de los estudios de urbanización... Ese tema preciso y de necesaria subordinación a las condiciones de hecho, exige ante todo una serie de datos... la faz práctica, legal, económica de las que dependen primordialmente las condiciones de realización de todo plano regulador (sic) que aspire a ser algo más que la exteriorización de hermosas ideas quiméricas.<sup>2</sup>

Y, finalmente, decidía:

... comunicar a dicho señor que (...) ya que demuestra una predilección por los estudios urbanistas, debería seguir un curso de esas disciplinas modernas.<sup>3</sup>

Pero, volviendo al debate, en su primera intervención desde la prensa Vilamajó fijó claramente su posición:

Montevideo tiene los caracteres de una planta silvestre nacida en tierra fértil a la cual desde hace poco se le

2. Extraído de Nudelman, J., o. cit.

3. Ídem.

MONTEVIDEO, VIERNES 27 DE MARZO DE 1931

## Del Arquitecto Julio Vilamajó

### Sobre el plano regulador de Montevideo

Siendo el plan para la orientación futura de nuestra ciudad un asunto que interesa a todos los componentes de su población, siento la necesidad de comentar el plan regulador expuesto en estos días y cuyos autores son los arquitectos Cravetto, de los Campos, Tournier, Ricalgoni, Fuentes y el ingeniero Michelini.

Antes de entrar en el comentario del plan propuesto por los autores citados, quiero condensar lo que sé acerca de Montevideo desde su iniciación hasta el momento actual.

Montevideo tiene los caracteres de una planta silvestre nacida en tierra fértil a la cual desde hace poco se le comienza a aplicar correctivos para encauzar la maraña que se ha invalidado. Y como toda planta dejada a la influencia de los elementos naturales está envuelta en malezas que le hacen perder la figura clara que tuviera en su origen. Desde su iniciación fué la semilla de un país y de una ciudad privilegiada que creció como la condensación de la forma y lineamiento general de todo el territorio.

Ese es el rasgo característico que le da personalidad a Montevideo como ciudad.

No hay más que dirigir una mirada al esquema constituido por las arterias principales que le dan estructura, para apreciar esa adaptación a la naturaleza del terreno sobre el cual se constituyó y la íntima conexión con el resto del país.

La planta de origen sobre la cual está construida la ciudad, es una trama llena de vida, llena de sugerencias que alientan a continuar la obra planteada naturalmente al desarrollarse el embrión sembrado en la península elegida por su fundador que por azar se encuentra en el eje del país.

Insisto en la forma armónica y bella de su trama; trama que es un trasunto del país y de la posición geográfica de la ciudad; ciudad de la costa nacida en una península de esa costa.

La red principal de vías tiene la forma lógica y adaptada a sus fines que tienen las obras creadas por la naturaleza o por la vida acumulada a través de los años, indestructible por obras sobrepuestas que no respondan al fin que ha creado la armadura principal.

Desde el nacimiento inicial se expanden las vías que llegan a los extremos del conjunto político actual.

Este fenómeno se debe a que la ciudad con sus construcciones invadió la red de caminos naturales que salían del embrión y que entraron a formar parte de la ciudad actual.

He hecho esta somera reseña de la significación de Montevideo como ciudad, nacimiento de un país y condensación de todo el territorio por su

forma, porque al encontrarme con el plan regulador propuesto la primera duda que acudió a mi mente, fué, si era juicioso echar por tierra toda esa elaboración natural tan arraigada al lugar que le ha dado origen, para sentar las bases de otra ciudad construida alrededor de un núcleo, similar de las capitales de tierra adentro.

Para plantear la ciudad con núcleo central los autores se valen de una limitación del número de habitantes para los cuales la ciudad será construida y poder así, encontrar el núcleo central y su posición con respecto a la costa dando esta manera de encarar el problema un carácter indeciso entre medieval y romano al encerrarlo entre murallas, por un lado la natural, el mar, y por otro el límite de la superficie necesaria para vivir el número de habitantes calculado.

Les era necesario establecer esos términos fijos para justificar la posición del núcleo central en una ciudad costera, tratando el tema como en las ciudades de interior y en las cuales el desarrollo está formado por anillos sin tener en cuenta nuestra realidad en la cual el desarrollo se efectúa por sectores.

De la superposición de lo proyectado con la planta existente es que nace la falta de claridad que se nota al apreciar las plantas de futuro propuestas.

Falta de claridad que no existe en la planta actual a pesar de los graves defectos de que ésta se encuentra llena.

Urbanizar en las condiciones actuales es exaltar la vida espontánea, empleando la disciplina para encauzar los distintos elementos de composición en forma tal que las actividades ciudadanas se desarrollen cómoda y agradablemente, cosa que todos deseamos.

Expongo estas generalidades sobre el problema en su realidad actual y sobre el plan propuesto, pues éste a mi manera de ver no plantea un futuro que sea continuación lógica del pasado.

No ha sido mi intención en esta breve exposición analizar la belleza innegable del conjunto propuesto, ni la justeza de los elementos individuales que constituyen el proyecto sino solamente, sobre qué bases sólidas sentir debe plantearse el eje-idea que diera nacimiento a un plano regulador particularizado con nuestro estado de cosas.

Plan continuador, plan excitador de la personalidad creada por el vivir, plan abierto siempre al porvenir.

Eso es lo que debe ser Montevideo tal cual lo han iniciado los pobladores de sus comienzos y que debemos nosotros mejorarlo para legarlo al futuro.

Julio Vilamajó

fig01. Primera nota de Vilamajó en el diario *El Día*, 27 de marzo de 1931.

comienza a aplicar correctivos para encauzar la maraña que la ha invadido.<sup>4</sup>

Esta metáfora de la *ciudad como planta* constituye el núcleo de la visión predominante de la época. Impulsada por Marcel Poëte, era una combinación de las visiones de la Geografía Humana de Vidal de La Blache —quien preconizaba la necesaria comprensión del hombre en relación con su región— y el espiritualismo y vitalismo de Henri Bergson —quien promovía una búsqueda interior en la conciencia como mecanismo para comprender el mundo y oponerse al mecanicismo que todo lo intenta explicar.

La manera de operar que definía Poëte en sus tesis venía fuertemente vinculada a su formación de historiador y a sus estudios sobre el nacimiento y la evolución de la ciudad de París. El urbanista debía ser capaz de tener *empatía* con la ciudad sobre la cual operaba. Debía tener una visión historicista y científica a la vez. Desde el punto de vista histórico, debía ser un experto en la evolución que la ciudad había tenido para llegar a su estado actual; desde el punto de vista científico, debía fundarse en el conocimiento aceptando a la vez cualidades como la intuición. El conocimiento «*empatético*», surgía mediante el contacto directo inmediato con el objeto que se quería entender, penetrando dentro de este.

Sin embargo, Cravotto estaba también muy influenciado por Poëte. Había tomado sus cursos en el *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, y en particular también había asistido a unas conferencias de verano en *l'École de Beaux Arts* en 1920. Esas conferencias versaban justamente sobre la evolución de la ciudad de París. No en vano, las

4. Vitamajó, julio «Sobre el Plano Regulador de Montevideo», *Diario El Día*, 27 de marzo de 1931.

coincidencias entre sus discursos son varias y recurrentes. Poète dice en su libro *Introducción al urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la antigüedad*:

La ciudad es un ser humano colectivo que evoluciona a lo largo del tiempo, modificándose, desarrollándose o decayendo hasta morir.<sup>5</sup>

Y, mientras tanto, Cravotto asiente desde la memoria del Plan Regulador:

La ciudad, organismo colectivo, al crecer desmesuradamente, puede modificar ese funcionalismo, por obra colectiva, empobreciendo su propia vitalidad.<sup>6</sup>

Es decir que nociones como la empatía y la importancia de lo histórico les eran comunes.

Quizá esto puede explicar por qué la respuesta a las observaciones de Vilamajó fue de Octavio de los Campos. Se ha hecho corriente la interpretación que manifiesta un cierto desdén de Cravotto hacia Vilamajó, razón por la cual enviaría a su colega —bastante menor en años— a responderle las observaciones mencionadas. Esta explicación no parece ser otra cosa que un mito alimentado en varias anécdotas nunca probadas sobre una supuesta rivalidad entre ambos vecinos por Bulevar Artigas. Analizando sus posiciones, sería sin embargo más justo asumir que Cravotto no contestó porque se sentía aludido en sus creencias por las observaciones que le hacían. Es decir que, de alguna manera, compartía la visión *poëtiana* postulada por Vilamajó y que De los Campos no era un enviado de nadie sino que expresaba su propia visión mucho más moderna y radical, algo que dejó en evidencia en algunos artículos escritos en la *Revista Arquitectura* de la SAU durante 1932.

5. Poète, Marcel. *Introduction à l'Urbanisme, L'évolution des villes la leçon de l'Antiquité*. Paris: Ed. Boivin. 1929

6. *Memoria del Plan Regulador*.

**Del arquitecto**  
**Octavio de los Campos**  
**SOBRE EL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO**

Hemos leído con gran interés, el comentario de nuestro distinguido colega Arq. Julio Vilamajó, sobre el anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, de que somos autores, así como su idea sobre la urbanización de nuestra ciudad. Idea que cuya realización contribuiría a afirmar aquello en que están concordes todos los arquitectos: la ejecución del Plan Regulador de Montevideo.

Constituye para nosotros, aunque difiramos fundamentalmente en ideas, un verdadero halago, que un técnico de la capacidad de Vilamajó, se ocupe de nuestro trabajo.

Nuestras imaginaciones, cuando estudiamos el anteproyecto, que muestra solución fuera definitiva. Creemos, eso sí, que el sistema viario inicial que sugiere el interés del país con un Montevideo de Egipto afuera es insuficientemente para un Montevideo que se extiende hasta Propio, y que lo adapta. Al ver de este sistema a la topografía, no está desvirtuada por un ligero trazo en dándose.

La planta es obra de la naturaleza y responde a su subsidiaria: la ciudad es obra del hombre colectivamente y responde a las razones variadas de conquista, de defensa, etc., y que no siempre han de ser fundamentales.

Nuestro edificio central de Gobierno, en base de una idea caprichosa y sentimental de apartarnos de la península basando el centro de gravedad de la masa urbana, sino además de otras razones: de la imposibilidad absoluta de hacer dentro de la península, en sus 125 hectáreas, todos los organismos que dan vida a nuestro centro y que para su funcionamiento necesitan mayor espacio.

Además hay una razón auténtica poderosa que ordena la ubicación a gran distancia del resto de la ciudad, de un centro formado por organismos comunes para toda la ciudad, organismo administrativo y de gobierno, organismo médico, organismo cultural, organismo de alimentación, organismo deportivo, organismo estético, organismo de pasaje, etc.

El urbanismo y la arquitectura son funcionales, y las funciones hacen las formas y los días forma. Un centro cívico potencial no se ubica, se forma y si se demuestra que no hay una razón para que todos esos organismos equidistantes del resto de la ciudad, se nos convencerá de que estamos equivocados.

fig02. Respuesta de Octavio de los Campos en *El Día*, 1.º de abril de 1931

Hemos limitado el número de habitantes de la ciudad a 2 millones, no para justificar la ubicación de nuestro centro sino por la constatación del hecho universalmente aceptado de que las ciudades tentaculares que sobrepasan ese número de habitantes, encuentran conglomerados de ciudades, p. g. Londres y Nueva York. Para el futuro, cuando se sobrepase ese límite, habría que crear ciudades satélite, de número también limitado de habitantes, evitando de este modo a saturar el organismo e hipertrofiar el crecimiento del hombre a la naturaleza, reduciendo que se les plantea a la ciudad el crecimiento desmedido.

La Gila de vía de interconexión de zonas, determina una apropiada solución: Montevideo no vive por los sectores como características espaciales sino por accidentes, por error en el trazado viario que se presenta como barreras. El ómnibus de Larraldeja (vía

concentricas) determina un crecimiento nuevo.

Nuestra ciudad no tiene un pasado arquitectónico que defender. Montevideo no es París ni Roma; pocos son sus edificios de significación. Nuestro alto más que por respeto, es conservador por economía. Construímos allí donde no hay nada, donde los errores nunca hacen posible la ciudad de futuro más grandiosa y bella.

La construcción de la vía de interconexión de zonas, determina una apropiada solución: Montevideo no vive por los sectores como características espaciales sino por accidentes, por error en el trazado viario que se presenta como barreras. El ómnibus de Larraldeja (vía

El día 25 de Mayo 1931.  
 Octavio de los Campos

Pero volvamos a la posición de Vilamajó: su crítica pone en cuestión la intención de forzar a la ciudad de Montevideo —originada como ciudad costera— a asemejarse a una ciudad *hinterland* con el centro en el baricentro de su forma. La prueba estaba en que, para conciliar su expansión gradual concéntrica con su condición ribereña, los autores del Plan Regulador debían realizar otras dos operaciones igualmente artificiales a la manera de ver de Vilamajó: limitar el crecimiento de la población a tres millones de habitantes y establecer límites al crecimiento en el territorio

mediante un *parkway* de cintura que oficiara de *muralla*. Todo esto no resistía la visión empática con Montevideo y así lo manifiesta claramente en su nota: «Urbanizar (...) es exaltar la vida espontánea»<sup>7</sup>. Culminaba resumiendo con gran claridad su tesis:

Expongo estas generalidades sobre el problema en su realidad actual y sobre el plan propuesto, pues este a mi manera de ver no plantea un futuro que sea continuación lógica del pasado.<sup>8</sup>

Lo que preocupaba a Vilamajó del Plan Regulador era su aparente incapacidad para comprender el modo en que la ciudad había evolucionado como punto de partida para planear su futuro: la falta de *empatía* por parte de los autores.

La respuesta de De los Campos revelaba su ubicación en una posición claramente opuesta:

La planta es obra de la naturaleza y responde a su sabiduría; la ciudad es obra del hombre colectivamente y responde a las razones más variadas.<sup>9</sup>

Y, en este caso, la razón fundamental tiene que ver con las dificultades de ubicar dentro de la península —sitio donde nace Montevideo— todos los equipamientos que la ciudad moderna requería. Para De los Campos la visión seguía siendo la que entendía a la ciudad como un organismo, solamente que ahora el urbanista —el hombre— debía tomar el control de la ciudad y su evolución para satisfacer las razones necesarias: «razón económica (...) que ordena la ubicación a igual distancia del resto de la ciudad, de ese centro formado por organismos comunes».<sup>10</sup> Es decir que para De los Campos la *ciudad organismo* no requería una visión exclusivamente *empática* o que, al menos al momento de operar, debía primar la razón —que

7. Vilamajó, Julio «Sobre el Plano Regulador de Montevideo», Diario *El Día*, 27 de marzo de 1931.

8. Ídem.

9. De los campos Octavio «Sobre el Plan Regulador de Montevideo», Diario *El Día*, 1.º de abril de 1931

10. Ídem.

impone modificaciones— sobre la intuición y la evolución natural del organismo.

No hay que olvidar que en el discurso de los urbanistas alemanes de la época (que Cravotto también conocía y tomaba como referentes) el objetivo de las operaciones de transformación guardaba relación con conseguir la constitución de una ciudad armónica y que esto estaba asociado a la forma concéntrica. De esa manera, el valor del suelo se organizaba decrecientemente en la medida en que avanzaba hacia los bordes de la ciudad, y esa era la principal preocupación de personajes como Baumeister y Stübben que estaban en el origen de la construcción de la urbanística alemana. Al decir de Giorgio Piccinato,

El desmembramiento de la ciudad en una suma de propiedades individuales (...) reclama la instauración de una coherente y homogénea política de gestión (...). Es necesario tener bien claro este punto porque en la literatura tardía siempre se ha insistido en las motivaciones sociales de la planificación (...) el objetivo de fondo, que condiciona y justifica a todos los demás, es el de maximizar y distribuir homogéneamente la riqueza derivada del aumento de valor de los suelos.<sup>11</sup>

Finalmente, De los Campos buscaba exponer a Vilamajó como un conservador preocupado por el mantenimiento de los edificios históricos de la Ciudad Vieja, lo que ha dado lugar a equívocos persistentes sobre las visiones de ambos.

Nuestra ciudad no tiene un pasado arquitectónico que defender. Montevideo no es París ni Roma; pocos son sus edificios de significación. Nuestro plan más que por respeto, es conservador por economía. Construimos allí donde no hay nada.<sup>12</sup>

11. Piccinato, G., o. cit.

12. De los Campos, O., o. cit.

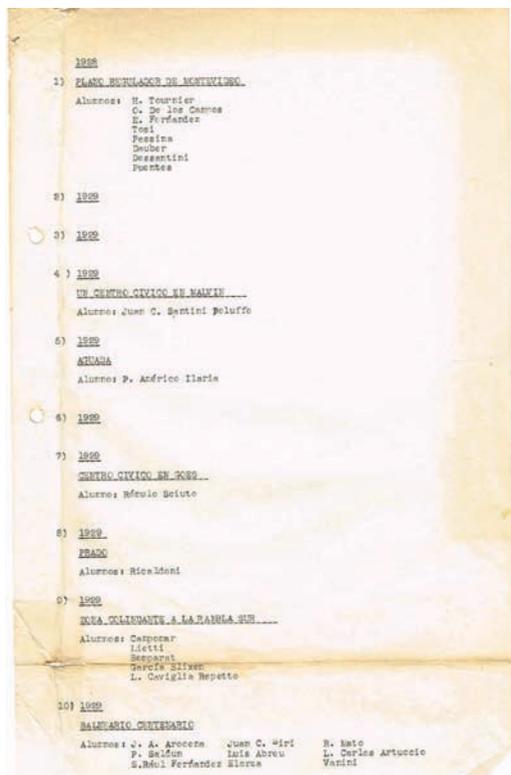


fig03. Listado de estudiantes del curso de Urbanismo donde figuran los estudiantes De los Campos, Puente, Tournier y Ricaldoni

Resulta obvio que los asociados a Cravotto en la realización del Plan Regulador de 1930 pertenecían a una generación más joven. De hecho, entre los documentos de la época que aún se conservan en el ITU en una carpeta titulada «Trabajos de alumnos» es posible encontrar material administrativo donde figuran todos ellos: Ricaldoni, realizando como ejercicio un trabajo sobre el Prado en 1929 y De los Campos, Puente y Tournier, un Plano regulador de Montevideo en 1928.



Evidentemente Cravotto reunió en su equipo de trabajo al grupo de jóvenes estudiantes más aventajados. Es así que la palabra y las propuestas de estos jóvenes estaban comenzando a escucharse. No en vano De los Campos cerraba su nota presentando una visión más rupturista y arriesgada sobre lo que significaba la disciplina: «urbanizar es mirar hacia adelante».<sup>13</sup>

En la última de sus notas, Vilamajó hacía un curioso esfuerzo por conciliar con De los Campos:

Contesto con mucho agrado al amable colega O. De los Campos, continuando la somera exposición de los hechos y sus posibilidades futuras de acuerdo con las normas establecidas que constituyen la fuerza histórica, si así puede llamársele, por ser esta el impulso que debe llevarle hacia delante.<sup>14</sup>

Es decir que, a la manera de ver de Vilamajó, sería posible urbanizar exaltando la vida espontánea y, a su vez, de esa manera, mirar hacia adelante. Este planteo tiene su base en la evolución que la orientación de la ciudad tenía y frente a la cual las tensiones provocadas por el nuevo Centro Cívico irradiarían en sentido opuesto.

Vilamajó volvía a la carga —incluso armado de gráficos— con su preocupación por el valor de la evolución histórica de Montevideo como ciudad que se extendía desde la península hacia el este. Esta misma evolución era la que debía contemplarse si se quería mirar hacia adelante. De paso, aclaraba con ímpetu que no era por los monumentos que estaba preocupado sino por la razón histórica de la evolución natural de la ciudad, «pues ella representa el trabajo

13. De los Campos, O., o. cit.

14. Vilamajó Julio: «Sobre el Plan Regulador de Montevideo», *Diario El Día*, 7 de abril de 1931.

acumulado de los hombres, representado por sus obras»<sup>15</sup>. Nuevamente aparece la ciudad como organismo colectivo.

No conforme con estas argumentaciones, Vilamajó intentaba demostrar el error del traslado del centro cívico con argumentos económicos:

... puede suceder que el crecimiento natural por su derecho a existir adquirido, subsista y entonces el núcleo propuesto tenga una vida poco intensa (...) y no adquiera la importancia necesaria para tener el nombre de tal o que el núcleo se desarrolle y entonces vaya en contra de lo creado, cumpliéndose un fenómeno retardatario al hacer indecisas las posibilidades y traer como consecuencia el retraimiento de los capitales necesarios para ejecutar las obras...<sup>16</sup>

Es decir que el centro propuesto podía tener, de realizarse, dos consecuencias graves: o bien podía no desarrollarse demasiado —hay que recordar que era una zona bastante vacía de la ciudad en 1930— o bien ejercer de competencia para el centro histórico y, al generar incertidumbre sobre el futuro desarrollo de la ciudad, detener su evolución y dar lugar a la especulación.

El razonamiento de Vilamajó resulta muy interesante, pues su principal preocupación parece estar relacionada con el rol del urbanista como impulsor del desarrollo y con la necesidad de ubicar las propuestas en relación con las capacidades de evolución que el propio organismo urbano tiene. Nuevamente, la noción de empatía, pero aplicada al avance y al progreso.

Este debate quedaría cerrado en estos términos de no ser por un par de detalles más: por un lado, una suerte de

15. Vilamajó Julio: «Sobre el Plan Regulador de Montevideo», o. cit.

16. Ídem.



actualización que Cravotto presentó del Plan Regulador en 1937 y, por otro, una entrevista a Vilamajó del diario argentino *La Nación* publicada el 28 de junio de 1931.

fig05. Plano de desarrollo de propuestas relacionado al Plan Regulador, año 1937

En un plano realizado por Cravotto titulado *1932-1937. Desarrollo de algunas ideas del Plan Regulador publicado en 1930* apareció una versión revisada del centro cívico. De hecho, en las referencias aparece una denominación diferente: «centros caracterizados, centros cívicos y vías troncales más importantes de Montevideo». <sup>17</sup> Con ese apelativo aparecen en el plano 18 centros cívicos que caracterizarían diferentes sectores de la ciudad, todos ellos con una cierta escala equivalente. Es decir que el *partido* del plan evoluciona desde aquel gran centro de la ciudad

17. Archivo Fundación Cravotto.

**FORMAS DE VILAMAJÓ**

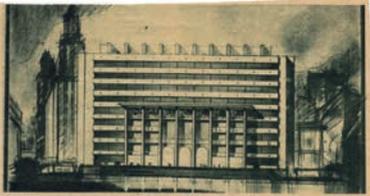
El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.

**VENTAJAS DEL PLAN**

El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.

**CONCLUSIONES**

El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.



Propuesta del arquitecto Vilamajó para el futuro edificio de la Bolsa de Montevideo

## REPORTAJES URUGUAYOS EL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO POR BOY

Por la ciudad "MONTEVIDEO" junio de 1931 - "La Nación"

Una vez más, el plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.

El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.

**LA VOCACION DE MONTEVIDEO**

El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo. El plan de Vilamajó, que se propone en el presente artículo, es un plan de urbanización que se propone en el presente artículo.

fig06. Entrevista a Vilamajó en La Nación, Buenos Aires, 28 de junio de 1931.

propuesto en 1930 a esta suma de pequeños centros cívicos caracterizados de 1937. En dicho plano, la propuesta para la zona aproximada de Tres Cruces contiene solamente un edificio para Presidencia y sus ministerios y se ubica de Bulevar Artigas hacia el oeste, *metido* en la trama urbana de la zona. Además, está asociado a un *parkway* urbano propuesto sobre la avenida La Paz que conecta con el puerto de Montevideo.

Los otros 17 centros contienen operaciones urbanas y edilicias de similar escala y magnitud. Podría decirse que, con el paso del tiempo, aquella propuesta radical del Plan Regulador de 1930 dejó en evidencia su carácter comunicativo y pedagógico, abandonando el peso de las operaciones

propuestas y repartiendo las transformaciones de manera equitativa en la mayor parte de la ciudad. Todas ellas parecen dotar en conjunto a Montevideo de un sistema de operaciones de plazas y espacios públicos muy en línea con la crítica que Sitte había hecho a la ciudad moderna a partir de la *Ringstrasse* de Viena, y de todas ellas podría decirse que impulsan y continúan la evolución desde la península donde la ciudad tiene su *élan vital*. Parecería ser, como ya se ha mencionado, que algunas de las observaciones de Vilamajó sí eran compartidas por Cravotto.

Mientras tanto, Vilamajó volvía a la carga, ahora desde las páginas de *La Nación*, en una entrevista titulada «Reportajes uruguayos. El Plan Regulador de Montevideo», en la que volvía a centrar el tema de la discusión en el traslado del centro cívico pero con un giro singular: definía la visión de Cravotto y su equipo como una teoría de desplazamiento horizontal dado que el crecimiento que proponían se basaba en una expansión impulsada por la reubicación hacia el este del centro cívico. Frente a esto, postulaba su teoría del desplazamiento vertical, basada en la evolución tradicional de la ciudad y respetuosa de las líneas de su fuerza expansiva.

Lo sorprendente es que dicha teoría supone necesariamente la sustitución de gran parte de la masa urbana edificada por construcciones elevadas, empezando por la Ciudad Vieja. La lógica operativa consiste en la habilitación de mayor altura de edificación en los predios a cambio de un retraso en la línea edificatoria. Vilamajó hablaba de la gran oportunidad que el «momento actual» significaba dado el avance en las tecnologías de

la construcción y el impulso a las inversiones que significaría para quienes dispusieran de suelo en el área. Estos serían quienes se interesarían en valorizar más la zona de la Ciudad Vieja, privilegiada y limitada en cantidad de lotes. Con el espacio ganado se podrían resolver así los problemas de movilidad del tráfico, que ya eran notables en la época.

Tal vez lo más asombroso de la propuesta sea la singular amalgama que Vilamajó encontró entre ese proceso de sustitución y la conformación del carácter del que Montevideo carecía. Hay que recordar que la discusión sobre el carácter era típica de la época y había impulsado planos y planes reguladores variados, así como proyectos específicos en torno a los edificios públicos. Aquí el carácter para la ciudad también estaría promovido por la acción privada: la afirmación del valor del suelo y la sustitución completa de la historia como métodos podrían hacer emerger una ciudad simbólicamente adecuada y con sus rasgos identificatorios propios. Vilamajó se mostraba aquí como un heraldo de la modernización. Parecería que ahora realmente las cosas podían interpretarse al revés: el «verdadero moderno» sería Julio Vilamajó y el «auténtico conservador», Octavio de los Campos.

Pero aún queda una derivación más. En el n.º 4 de la *Revista del Instituto de Urbanismo* de 1938 Cravotto publicó un artículo con el título «Contribución al estudio del descongestionamiento del centro extremo de la península de Montevideo (zona bancaria) y formación de un “centro cultural” retrospectivo» en el que describía este estudio de detalle como parte de un «plan general de la península» que aparecía publicado en páginas siguientes y que no era

otro que el plano antes mencionado — 1932-1937. *Desarrollo de algunas ideas del Plan Regulador publicado en 1930*—.

Cravotto describía con precisión la teoría que gobernaba estas operaciones y la técnica precisa para su aplicación:

Como ya en otras ocasiones he expresado, las transformaciones urbanas de nuestra ciudad en sus zonas centrales, considerando el amanzanamiento heredado, solo pueden efectuarse con poco dispendio creando «huecos» en la edificación y en las calles, capaces de permitir un reordenamiento de la masa edificada.<sup>18</sup>

Es decir, un tipo de operación muy similar a la propuesta por Vilamajó en la entrevista citada a la que sumó una serie de aperturas de huecos en la trama en torno a los edificios públicos que retomaban la «tradición itálica de las *piazzettas*», pero, además, asociando a esto el ensanchamiento de las calles mediante el retiro de la edificación, ya que «estas operaciones urbanas, pequeñas en sí, pueden resolver para siempre el problema del descongestionamiento del centro peninsular»,<sup>19</sup> ahora localizado en las calles Rincón, Pérez Castellano y Buenos Aires.

La sucesión de operaciones en la Ciudad Vieja estarían

... concebidas como espacio ordenador de la plástica colindante y como refugio del peatón, el cual tiene aún todo el derecho a un espacio —que le va robando la máquina— para abstraerse, para descansar, para soñar, para sentir, aunque sea por instantes, que su ser es parte de una armonía arquitectónica y espacial, tan difícil de obtener en las calles monótonas de nuestra ciudad.<sup>20</sup>

18. *Revista IU*, n.º 4, 1938

19. *Ídem*.

20. *Ídem*.

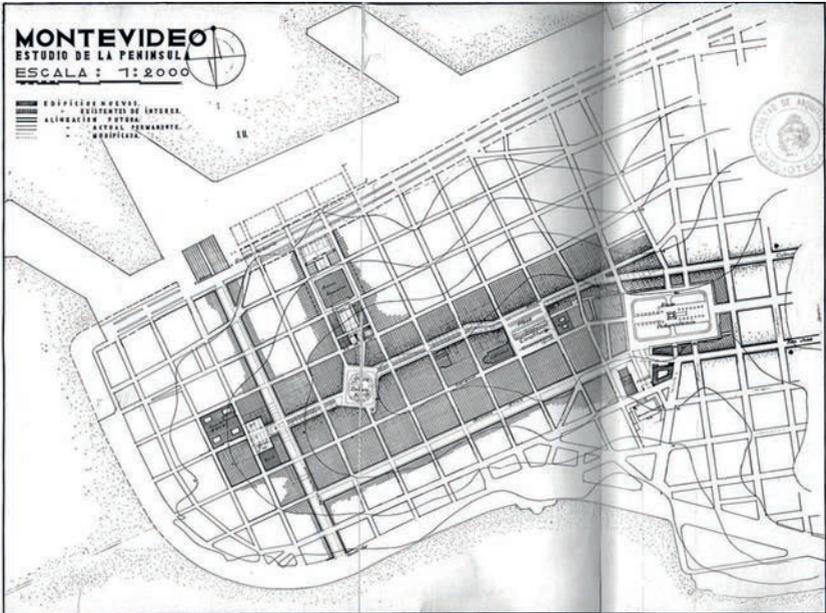


fig07. Propuesta de Cravotto para la Ciudad Vieja, 1938

Nuevamente, la búsqueda de la *empatía* entre el urbanista y su ciudad está presente en el discurso, así como dotar de carácter a una ciudad exasperantemente homogénea. Un discurso y una operativa que, como era habitual en la manera cravottiana de operar, conectaba claramente con las tesis de Sitte y con una técnica específica aplicada que se asemeja bastante a la prescrita por Vilamajó.

De hecho, fue este último, al realizar el edificio Juncal —que ocupa toda la cuadra de la calle Juncal entre Rincón y Paraná—, quien emplea un retiro voluntario para las plantas residenciales manteniendo la alineación del basamento comercial en un ejercicio que está a medio camino

de las reflexiones teóricas que se cruzaban en torno a este tema y de la propuesta específica que para esa manzana hacía Cravotto.

Como se ha visto, el rastreo de este debate permite evidenciar algunos aspectos sustanciales de las reflexiones teóricas sobre la ciudad y conecta claramente con las técnicas del hacer. La consabida comprensión del urbanismo como ciencia y arte, que dominaba el pensamiento de la época, se hace visible en este episodio. Por un lado, el *saber científico* aplicado a la comprensión de la evolución histórica del organismo así como a sus problemas de tráfico, movilidad, etc., y, por el otro, el saber hacer artístico de quien, al conocer las reglas y técnicas de la disciplina puede, empáticamente, ajustar el comportamiento de ese organismo hacia el futuro.

Lo interesante es que los personajes que intervienen en este episodio dejan ver entre líneas algunas coincidencias mayores a las supuestas. Al parecer las posiciones de Cravotto y Vilamajó —como sus casas— no estaban tan alejadas.

---

## > REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alemán, Laura. *Hilos rotos*. Montevideo: Hum, 2012.
- Almandoz, Arturo. «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960». *Iberoamericana*, vol. VII, n.º 27, 2007.
- Ántola, Susana y Ponte, Cecilia. «La nación bronce, mármol y hormigón armado». En Caetano, Gerardo (coord.). *Los uruguayos del Centenario. Ciudadanía, nación, religión, educación*. Montevideo: Taurus, 2000.
- Barracchini, Hugo y Altezor, Carlos. *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo*. Montevideo: Ediciones Trilce, 2010.
- Barrán, José Pedro. *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1989.
- Berreta Curi, Alcides. *Inmigración europea e industria: Uruguay en la región (1870-1915)*. Montevideo: CSIC, Universidad de la República, 2012.
- Bouret, Daniela y Remedi, Gustavo. *Escenas de la vida cotidiana. El nacimiento de la sociedad de masas*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2009.
- Brum, Baltasar. *Los derechos de la mujer. Reforma a la legislación civil y política del Uruguay*. Montevideo: Editor José María Serrano, 1923.
- Caetano, Gerardo «Del primer batllismo al terrorismo: crisis simbólica y reconstrucción del imaginario colectivo». *Cuadernos del clae*, 49, 1989.
- Ciudadanía y nación en el Uruguay del Centenario (1910-1930). La forja de una cultura estatista*. Montevideo: Taurus, 2000.
- (coord.). *Los uruguayos del Centenario. Ciudadanía, nación, religión, educación*. Montevideo: Taurus, 2000.
- La República batllista*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2015.
- Carmona, Liliana y Gómez, María Julia. *Montevideo. Proceso planificador y crecimientos*. Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, 1999.
- Castoriadis, Cornelius. *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona, Tusquets Editores, 1975.
- Crasemann Collins, Christiane. *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. Nueva York: W.W. Norton & Company, 2005.
- Cravotto, Mauricio. *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, Estudio de Urbanización Central y Regional*. Montevideo: s/e, 1930.
- Gorelik, Adrián. «Ciudad, modernidad, modernización». *Revista Universitas Humanística*, n.º 56, julio-diciembre de 2003. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1992.

- Hegemann, Werner. *The American Vitruvius. An Architects Handbook of Civic Art*. Nueva York: The Architectural Book Publishing Co.-Paul Wenzel Maurice Krakow, 1922.
- Jacob, Raúl. *1915-1945, Las otras dinastías*. Montevideo: Editorial Proyección, 1991.  
*La quimera y el oro*. Montevideo: Arpoador, 2000.  
*Los grupos económicos en la industria cervecera uruguaya: una perspectiva histórica*. Montevideo: Programa de Investigación en Historia Económica y Social, FCS, Universidad de la República, 2012.
- Julio Vilamajó, *su arquitectura*. Montevideo: Universidad de la República, 1970.
- Le Corbusier. *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Ed. Infinito, 2006.
- Liernur, Francisco. «Werner Hegemann y Buenos Aires». En Borghini, Sandro, Salama, Hugo y Solsona, Justo. *1930-1950, arquitectura moderna en Buenos Aires*. Buenos Aires: FADU, UBA, 1987.
- López Campaña, Perfecto. Libro del Centenario del Uruguay, 1825-1925: condiciones y riquezas naturales: historia, demografía, finanzas y economía, navegación, puertos y comunicaciones, régimen político y social. Montevideo, Imprenta Latina, 1925.
- Méndez, Mery y Mazzini, Elena. *Polémicas de arquitectura en el Uruguay del siglo XX*. Montevideo: Universidad de la República, 2011.
- Nahum, Benjamin. *La época batllista: 1905-1930*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1987.
- Nisiovocchia, Emilio. «Viaje al occidente austral. Precisiones desde la carlinga de un avión [1929-1935]». En *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Montevideo: CEODAL, FADU, Universidad de la República, 2009.
- Nudelman, Jorge. *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier*. Montevideo: Universidad de la República, 2016.
- Piccinato, Giorgio. *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*. Barcelona: Oikos-TAU, 1993.
- Real de Azúa, Carlos. Los orígenes de la nacionalidad uruguaya. Montevideo: Arca, 1991.  
*El impulso y su freno*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 2009.
- Rey, William. «Le Corbusier en tiempos de la renovación arquitectónica». En *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Montevideo: CEODAL, FADU, Universidad de la República, 2009.
- Schelotto, Salvador. «El Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Una mirada desde los 90». En *Mauricio Cravotto 1893-1962*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1994.
- Sica, Paolo. *Historia del Urbanismo. Siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1980.
- Turcatti, Dante. *El equilibrio difícil*. Montevideo: Arca-CLAEH, 1981.
- Vaz Ferreira, Carlos. *Sobre la propiedad de la tierra*. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1953.

2015 CIUDAD FUTURA  
HORIZONTE DEL PLAN REGULADOR DE 1930