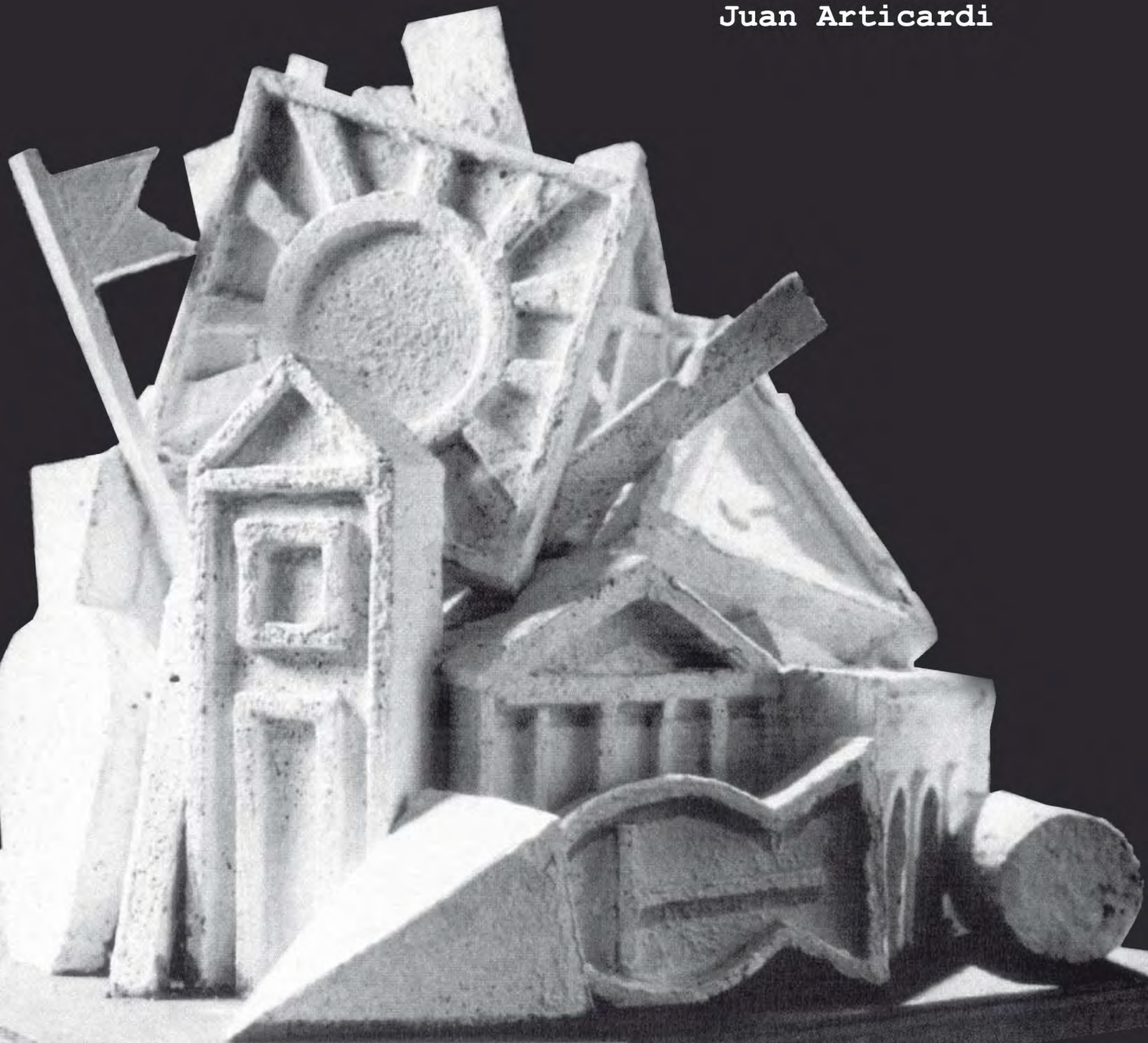


# DILEMAS MODERNOS

el proyecto  
urbano  
en Montevideo  
y la costa  
balnearia

Juan Articardi



# DILEMAS MODERNOS

el proyecto  
urbano  
en Montevideo  
y la costa  
balnearia

Juan Articardi



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 Alejandra López, Luis Bértola, Carlos Demasi, Fernando Miranda y Andrés Mazzini ha sido la encargada de recomendar los evaluadores para la convocatoria 2015.

Director: Dr. Arq. Bernardo Ynzenga Acha  
Tutor: Dr. Arq. Javier Frechilla Camoiras

© Juan Articardi, 2014  
© Universidad de la República, 2016

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  
Telefax: (+598) 2409 7720  
Correo electrónico: <infoed@edic.edu.uy>  
<[www.universidad.edu.uy/bibliotecas/dpto\\_publicaciones.htm](http://www.universidad.edu.uy/bibliotecas/dpto_publicaciones.htm)>

ISBN de la obra completa: 978-9974-0-1417-6

ISBN del tomo 1: 978-9974-0-1418-3

## Contenido

Agradecimientos	7
Presentación de la Colección Biblioteca Plural	9
Síntesis / Abstract	13
1_ Introducción / Introduction	19
Parte I_ En búsqueda de una imagen para Montevideo	37
2_ Trazos de capital y balneario	41
Pausada reflexión urbana 1887-1928	43
Plan Maillart, 1887-1889	47
Plan André, 1891	51
Concurso de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos, 1911-1912	59
Plan Regulador de Montevideo, 1912	71
Fragmentos de ciudad modélica	75
La urbanidad conquista las capitales	85
El balneario y la ciudad	91
Plan Moretti, 1914-1922	97
Una imagen para la capital	99
Plan Fabini, 1922-1928	101

Parte II_ Un paréntesis en el proceso urbano:	
«[la visita de Le Corbusier, 1929]»	111
3_ Le Corbusier:	
«Mirada moderna hacia las capitales del sur»	115
Proyecto urbano en el territorio	117
La serie/ sucesión divergente	123
Luminarias en el horizonte	125
Un hiato antes de la inflexión	131
La horizontal contra el cielo	135
Uniando colinas	143
Serpenteando entre morros	145
Patrones y parámetros de la sucesión	149
Cada capital una imagen	161
4_ Montevideo: El punto de Inflexión	165
LC 1929, Montevideo: contactos fugaces	167
Gestiones, resignación y beneplácito	169
El pasajero	173
Crónica de una visita	179
El huésped y sus anfitriones	191
Conversaciones de café	197
Dos conferencias	199
Alternativas y malentendidos de un plan	205
Revisión en un folio, 1938	227
El lugar de las utopías	231
La dimensión del Plan de Montevideo	235

Parte III_ Apuesta y debate:	
«Ciudad moderna en discusión»	239
5_ Plan del Centenario: «La ciudad futura»	243
La «Celebración del Futuro»	245
Anteproyecto de Plan Regulador del Centenario	249
23 láminas en sepia	257
Didáctica del plan	261
La idea eje	265
Densificar, no a la ciudad extensa	267
Multiplicación de centros	271
Zonificación y especialización	277
Racionalización en la circulación	281
Rascacielos en el <i>park way</i>	285
El tratamiento de la península	289
Apuntes de la visita lecorbusiana	293
6_ Debates y silencios	303
El Debate por el centro	305
Figura y contenido	309
El diálogo se establece	317
Esquemas como respuesta	325
Aportes del debate	331
Silencios significantes	333



---

Entre los múltiples agradecimientos que debo realizar se encuentra el particular reconocimiento a Bernardo Ynzenga el director de tesis, y a Javier Frechilla en su rol de tutor.

Agradecer... El invalorable aporte recibido de Ricardo y Mario Magnone para complementar el material sobre Mauricio Cravotto. Las respuestas de Marcelo Paysse en la entrevista sobre el croquis de LC que atesora. La disposición y dedicación de las bibliotecarias de Facultad de Arquitectura y la Sociedad de Arquitectos, así como las pesquisas de los docentes del Instituto de Historia de la Arquitectura, en particular, el agradecimiento a los docentes Jorge Sierra, Mary Méndez y Jorge Nudelman. El ofrecimiento de material de Diego Pérez y María Pía Barilari. El aporte bibliográfico de Walter y Rosario Domingo.

La colaboración continua de los asistentes del estudio, que apoyaron de todas formas mi tarea, Paula Magnone, Jorge Ramos, Agustina Sánchez y María Lores. A Nairí Aharonián por sus correcciones certeras...

A Noelia Carrancio por sus traducciones de textos a la lengua inglesa.

A los docentes y estudiantes del taller que apoyaron el proceso de investigación.

A toda la Comunera... por estar siempre. A quienes supieron comprender y apoyar, a veces sin saberlo,... a Gabriela, Guzmán, Bernardo y Santiago.

Y... al horizonte infinito de Playa Verde.





---

## **Presentación de la Colección Biblioteca Plural**

La Universidad de la República (Udelar) es una institución compleja, que ha tenido un gran crecimiento y cambios profundos en las últimas décadas. En su seno no hay asuntos aislados ni independientes: su rico entramado obliga a verla como un todo en equilibrio.

La necesidad de cambios que se reclaman y nos reclamamos permanentemente no puede negar ni puede prescindir de los muchos aspectos positivos que por su historia, su accionar y sus resultados, la Udelar tiene a nivel nacional, regional e internacional. Esos logros son de orden institucional, ético, compromiso social, académico y es, justamente a partir de ellos y de la inteligencia y voluntad de los universitarios que se debe impulsar la transformación.

La Udelar es hoy una institución de gran tamaño (presupuesto anual de más de cuatrocientos millones de dólares, cien mil estudiantes, cerca de diez mil puestos docentes, cerca de cinco mil egresados por año) y en extremo heterogénea. No es posible adjudicar debilidades y fortalezas a sus servicios académicos por igual.

En las últimas décadas se han dado cambios muy importantes: nuevas facultades y carreras, multiplicación de los posgrados y formaciones terciarias, un desarrollo im-

petuoso fuera del área metropolitana, un desarrollo importante de la investigación y de los vínculos de la extensión con la enseñanza, proyectos muy variados y exitosos con diversos organismos públicos, participación activa en las formas existentes de coordinación con el resto del sistema educativo. Es natural que en una institución tan grande y compleja se generen visiones contrapuestas y sea vista por muchos como una estructura que es renuente a los cambios y que, por tanto, cambia muy poco.

Por ello es necesario

- a. Generar condiciones para incrementar la confianza en la seriedad y las virtudes de la institución, en particular mediante el firme apoyo a la creación de conocimiento avanzado y la enseñanza de calidad y la plena autonomía de los poderes políticos.
- b. Tomar en cuenta las necesidades sociales y productivas al concebir las formaciones terciarias y superiores y buscar para ellas soluciones superadoras que reconozcan que la Udelar no es ni debe ser la única institución a cargo de ellas.
- c. Buscar nuevas formas de participación democrática, del irrestricto ejercicio de la crítica y la autocrítica y del libre funcionamiento gremial.

El anterior Rector, Rodrigo Arocena, en la presentación de esta colección, incluyó las siguientes palabras que comparto enteramente y que complementan adecuadamente esta presentación de la colección Biblioteca Plural de la Comisión Sectorial de Investigación Científica (csic), en

la que se publican trabajos de muy diversa índole y finalidades:

La Universidad de la República promueve la investigación en el conjunto de las tecnologías, las ciencias, las humanidades y las artes. Contribuye, así, a la creación de cultura; esta se manifiesta en la vocación por conocer, hacer y expresarse de maneras nuevas y variadas, cultivando a la vez la originalidad, la tenacidad y el respeto por la diversidad; ello caracteriza a la investigación —a la mejor investigación— que es, pues, una de las grandes manifestaciones de la creatividad humana.

Investigación de creciente calidad en todos los campos, ligada a la expansión de la cultura, la mejora de la enseñanza y el uso socialmente útil del conocimiento: todo ello exige pluralismo. Bien escogido está el título de la colección a la que este libro hace su aporte.

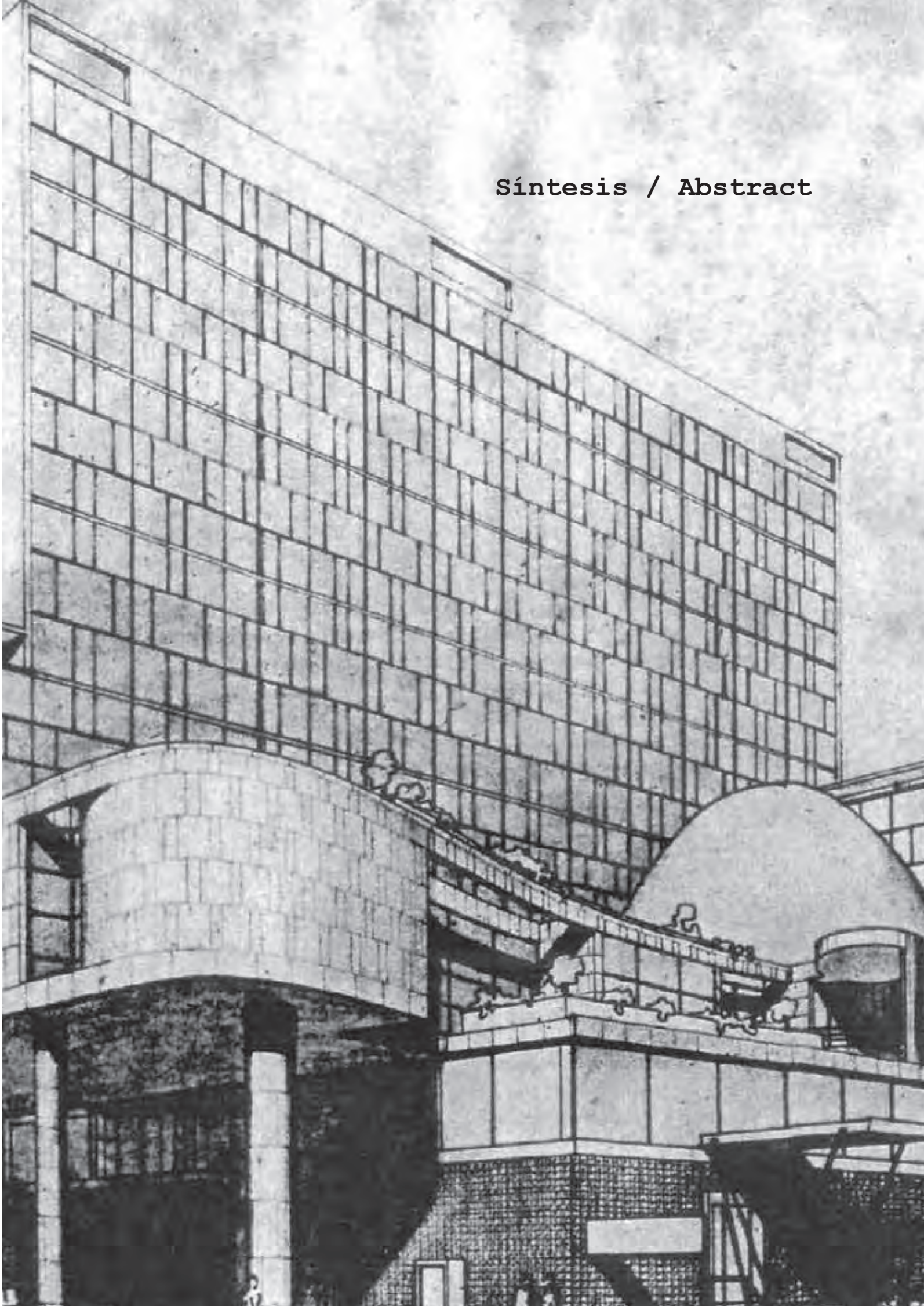
*Roberto Markarian*

Rector de la Universidad de la República

Mayo, 2015



Síntesis / Abstract



[00] Segundo premio Bolsa de Comercio, Montevideo, 1935. Gómez Gavazo.

Para analizar este complejo proceso se ha ensayado un recorrido que sigue los avatares y alternativas que se producen en la incorporación de las ideas que se gestaron en el urbanismo moderno en el Uruguay de la primera mitad del siglo XX. Ideas que se intensifican a partir de los años veinte.

En la primera parte se analizan las ideas que transitan los primeros años del urbanismo hasta los años treinta. Este es un período de preconstitución disciplinaria y búsqueda de imágenes urbanas análogas que por afinidad cultural, en general, recurren al repertorio europeo. Es un momento de constitución ciudadana y de su espacio cívico y, para ello, se responde al imaginario colectivo con propuestas urbanas que reflejan las ideas de ciudad presentes en el panorama internacional. Al aplicarse a un territorio sin tensiones sociales, las ideas y propuestas urbanas se presentan como una oportunidad de ensayo para los técnicos extranjeros y nacionales.

El mito de la oportunidad que ofrece el Nuevo Mundo hace que un personaje reconocido llegue, casi sin prefigurarle, a hacer una breve visita por Montevideo. La segunda parte describe al viajero Le Corbusier con sus ideas, sus propuestas sudamericanas y el Plan de Montevideo. La fugaz visita deja huellas indelebles, en el huésped y en sus anfitriones. Los caminos rápidamente se bifurcan pese a eventuales reencuentros. En Le Corbusier, Montevideo implica un punto de inflexión en la serie de planes que va a gestar. En los anfitriones abrazando aún más la bandera de la renovación desplegada antes de la visita, pese a no compartir



el plan lecorbusiano para Montevideo, los impulsa a seguir el proceso de construcción moderna.

A partir de la tercera parte se indaga en el impulso moderno dejado por Le Corbusier, junto a la casi coincidente «celebración del futuro» donde se propone el Plan del Centenario para Montevideo. A partir del plan y su debate, sus consiguientes marchas y contramarchas, se muestra que las ideas modernas al igual que en toda celebración tuvieron momentos de apoteosis y entusiasmo, quedando luego tan solo las cenizas y los resplandores de la celebración materializadas en algunos fragmentos de ideas urbanas.

En la cuarta parte se analizan las ideas y propuestas en torno al proyecto urbano de la centralidad capitalina. Marchas y contramarchas, protagonizadas por anfitriones e integrantes del auditorio de Le Corbusier muestran un devenir donde se entrecruza la ciudad moderna, el crecimiento real, con las ideas urbanas que el amplio espectro cultural arquitectónico uruguayo conserva desde su constitución.

La quinta parte desarrolla las propuestas estructuradas en torno a la expansión del balneario verificando las ideas de urbanismo que con naturalidad evaden la transposición literal o acrítica y se acondicionan y acomodan al territorio, conservando con intensidad, la esencia del pensamiento moderno. La relación entre la urbanidad y el horizonte marino permite el ensayo de una serie de estrategias proyectuales para la urbanización del borde costero que caracterizan y definen a la rambla montevideana y al conjunto de proyectos balnearios modernos.

In order to analyze this complex process, we have pursued a path that takes into consideration the vicissitudes and alternatives produced in the incorporation of the ideas conceived in modern urbanism in Uruguay in the first half of the twentieth century. These ideas have been intensified since the 1920s.

The first part of the thesis analyzes the ideas of the first years of urbanism until the 1930s. This was a period of disciplinary pre-constitution and search of analogous urban images which, due to their cultural affinity, in general, resorted to the European repertoire. It was a moment of citizen constitution and the establishment of its civic space, and for that the collective imagination was responded with urban designs that reflected the ideas of the city, which could also be found in the international scene. As they were applied to a territory without social tensions, the ideas and urban designs were presented as an opportunity for rehearsal to foreign and national technicians.

The myth of the opportunity offered by the New World caused the arrival of a well-known character that, almost without foreshadowing it, paid a short visit to Montevideo. The second part describes Le Corbusier, the traveler, with his ideas, his South American schemes and the *Plan for Montevideo*. His fleeting visit left a deep mark on the guest and on his hosts. The paths rapidly forked despite the sporadic reunions. For Le Corbusier, Montevideo marked a turning point in the series of plans that he would conceive. The hosts, who embraced the flag of renovation raised prior to his arrival, in spite of not sharing Le Corbusier's plan

for Montevideo, were encouraged to follow the process of modern construction.

The third part of the thesis explores the modern impulse left by Le Corbusier, as well as the almost coincidental "celebration of the future" in which the *Plan for the Centenary of Montevideo* was proposed. From the plan and its discussion, its consequent progress and obstacles, it was shown that the modern ideas, as in any other celebration, had its moments of apotheosis and enthusiasm, only remaining the ashes and the glow of the celebration, materialized in some fragments of the urban design ideas.

The fourth part discusses the ideas and schemes on the urban project of the centrality of the capital. Progress and obstacles, led by the hosts and the members of the auditorium of Le Corbusier, showed a development in which the modern city and the actual growth merged with the urban design ideas preserved, since its constitution, by the wide spectrum of the Uruguayan architectonic culture.

Finally, the fifth part develops the schemes formulated for the expansion of the resort and verifies the ideas of urbanism which naturally avoid the literal or uncritical transposition and adjust and accommodate to the territory, preserving with intensity the essence of modern thought. The relation between urbanity and the marine horizon allowed the rehearsal of a series of design strategies for the urbanization of coastal areas which characterize and define the promenade of Montevideo and the whole set of projects of modern resorts.



1 / Introducción  
Introduction

[1/00] Detalle de maqueta del Plan de Punta del Este.

En el período, la disciplina urbana se encuentra en un momento constituyente al enfrentarse, por una parte, con la concreción y difusión internacional de las ideas modernas y, por otra, con la consolidación de la técnica urbanística, su aplicación al territorio y el establecimiento de su enseñanza académica.

El crecimiento urbano se realiza con el aporte intelectual y material de técnicos, políticos, literatos, artistas, especuladores inmobiliarios y por la acción espontánea de miles de habitantes que conformaron y materializaron la ciudad y el territorio. Reconociendo esta construcción colectiva de lo urbano y la importancia, interrelación e influencias mutuas de los diferentes actores —a las que recurriremos en muchas etapas del estudio—, este análisis se ha enfocado en las propuestas proyectuales de los arquitectos que, por encima de su concreción material, contribuyeron a definir y sentar las bases del imaginario de la modernidad en Uruguay. Todo proceso proyectual es un sistema complejo de análisis y posicionamientos frente a una realidad, estudio de alternativas, estrategias de actuación que, en especial a escala urbana y territorial, recibe una serie de interacciones e influencias, que intervienen en su concreción para desencadenar la toma de decisiones proyectuales y determinar un producto transformador del espacio urbano y social. En este mecanismo procesual, el proyecto urbano está, más que ninguno, condicionado por el colectivo político, social y económico, al constituirse como un factor de crecimiento, cambio y transformación que habilita múltiples imbricaciones y proyecciones.

Las ideas, escritos, proyectos, planes urbanos y realizaciones de arquitectos uruguayos como Mauricio Cravotto, Eugenio Baroffio, Lerena Acevedo, Juan A. Scasso, Julio Vilamajó, Carlos Gómez Gavazzo, Román Fresnedo Siri, o las propuestas de Le Corbusier o Antonio Bonet, entre otros, alimentaron el debate sobre la ciudad contemporánea e influyeron, directa o indirectamente, en la materialidad de la dinámica urbana.

El contexto histórico y cultural de Uruguay ha generado que el desarrollo del proyecto urbano moderno oscilara entre la necesidad de construir la imagen del Estado y la práctica de la apropiación del territorio.

El Estado moderno proyectado por el batllismo triunfante combate las crisis económicas con políticas anticíclicas por medio de obras públicas que, a la vez, materializan la imagen del Estado de bienestar en la ciudad. La obra pública no se concentra exclusivamente en la construcción de la imagen del Estado a través de sus instituciones, sino que diseña una estructura urbana abierta a los ciudadanos naturales o adoptados donde la costa y el balneario juegan un papel dominante. En este panorama, la pulsión hacia la extensión urbana tiene como escenario privilegiado tanto en los planes como en el debate teórico, a la explosiva apreciación y consiguiente urbanización de la costa.

En este proceso la ciudad de Montevideo es la principal protagonista, construyéndose a sí misma como capital y balneario, entre la centralidad y la extensión, la urbanidad y la naturalidad, la política y el turismo, el espacio representativo y el espacio del ocio, la perspectiva acotada y el horizonte omnipresente... Entre el asfalto y la arena.

Primero dentro de los límites administrativos y luego a corta, mediana o larga distancia, el balneario condiciona el crecimiento urbano y le imprime a Montevideo y a la costa atlántica urbanizada una imagen característica, estructurando y ordenando el territorio. Tanto los proyectos que apuntan a materializar los centros como aquellos que se implantan fuera del área urbana extendiendo lo urbanizado, transforman la dinámica territorial. El debate urbano se constituye de esta manera a través del par dialéctico: capital-balneario, en tanto fuerzas o tensiones que ordenaron el espacio urbano de la ciudad de Montevideo y su territorio.

La capital y el balneario aparecen como figuras del imaginario que permiten, en su oposición, articulación y complementariedad caracterizar el proceso de desarrollo urbano en el Uruguay moderno. El recorrido que asume la disciplina urbana se reconstruye al contrastar la ideas de centralidad y expansión urbana implementadas en la ideas proyectuales defendidas y debatidas en la época. Los principales proyectos urbanos se configuran a través de la temática de la centralidad y la extensión, la construcción del centro y la conquista de las dunas.

En este desarrollo natural donde, por un lado, se constituye el proceso urbano y, por otro, se estaba consolidando la técnica urbanística desde su perfeccionamiento académico y disciplinario, un viajero reconocido entre la comunidad académica uruguaya, llega a la ciudad de Montevideo Le Corbusier.



La fugaz visita deja huellas indelebles en el huésped y en sus anfitriones. Los caminos se bifurcan rápidamente pese a eventuales reencuentros. En Le Corbusier, Montevideo implica un punto de inflexión en la serie de planes que gestará. A los anfitriones, abrazando aún más la bandera de la renovación desplegada antes de la visita —pese a no compartir el plan lecorbusiano para Montevideo—, los impulsa a seguir el proceso de construcción moderna de la capital y el balneario. Las historias paralelas que surgen tienen puntos de contacto, a veces sutiles, que imbrican y solapan el relato teórico de las ideas y la urbanización efectiva del territorio.

Al relato del devenir de las ideas de Le Corbusier se le superponen las historias paralelas que caracterizan el desarrollo de las ideas urbanas en la modernidad uruguaya, constituyéndose desde sus marchas y contramarchas, desde «el impulso y su freno».<sup>1</sup>

El conjunto de proyectos urbanos diseñados en el período que, representando a las ideas, propuestas y protagonistas del primer momento del urbanismo moderno en Uruguay, nos introducen por un lado en analizar cómo se fue gestando la urbanización de la ciudad y el territorio y, por otro, en el aporte de la modernidad y contemporaneidad en las ideas, proyectos y realizaciones.

Este proceso dialéctico, que transita desde los conceptos hasta objetivarse en las propuestas urbanas, y a la inversa, del paradigma al conjunto de los proyectos,

---

1 Tomo esta expresión del concepto acuñado por Carlos Real de Azúa (1964) que otorga el título a su libro. Real de Azúa (1964) *El impulso y su freno*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

nos permite indagar en las articulaciones, imbricaciones y enlaces que se dan entre las prácticas proyectuales y el conocimiento disciplinario del urbanismo.

El análisis de los proyectos urbanos realizados entre la llegada de Le Corbusier y los años cincuenta permite verificar el desarrollo de las ideas modernas, su dispersión, desarrollo, derivaciones, variantes y mutación, constatando la coexistencia de propuestas alternativas o contradictorias al proyecto moderno.

La particularidad de una construcción fuertemente condicionada por la apropiación de un territorio en transformación le aporta características particulares, al permitir la ideación sin el peso del pasado construido, pero enfrenta a la creación desde un vacío, resuelto en gran medida a través de la búsqueda de paradigmas reconocidos.

A su vez, el estudio de las propuestas urbanas, por encima de su materialización en el territorio, busca desentrañar las ideas proyectuales que guiaron su origen, desarrollo, su grado de ejecución y su fracaso.

Las ideas urbanas o territoriales en su dimensión proyectual se contaminan necesariamente del proyecto político que, consciente o inconscientemente, busca materializar un modelo de sociedad en la esfera del espacio público de la ciudad o del territorio. En muchas circunstancias, dado que define su razón de ser, la contaminación es de tal envergadura que, a la hora de hacer ciudad, define y condiciona al proyecto urbano. Si bien la tesis se enfoca y constituye desde la dimensión proyectual de la propuesta urbana o territorial, el análisis no puede desconocer el objetivo político y social de constituir el modelo que

las propuestas conllevan. Pero, los tiempos políticos y los técnicos no siempre coinciden. Escasas veces confluyen. Este desfase establece una distancia entre propuestas urbanas y su materialidad.

Por encima de la escala de las propuestas urbanas o territoriales desarrolladas en el período, la tesis busca analizar el proyecto urbano, que «define la forma y el contenido de un fragmento de ciudad desde el espacio público a la arquitectura»,<sup>2</sup> aportando una visión morfológica y espacial, funcional y simbólica a la urbe. A través del proyecto urbano se pueden incorporar modelos de ciudad que trasgreden y modifican su dimensión material, espacial y temporal en el territorio.

Si consideramos que «un plano de urbanismo reclama en primer lugar una idea clara»,<sup>3</sup> debemos concentrarnos en esas ideas proyectuales que, de forma independiente de su escala, al penetrar en la esencia del problema han generado una síntesis profunda y simple, formulando y construyendo, en parte, una forma de ciudad y una urbanidad. Las ideas capaces de desencadenar nuevas propuestas proyectuales, alimentando el proceso de hacer y pensar la ciudad, serán parte del conjunto de proyectos urbanos a estudiar y profundizar. La adaptación armoniosa de las propuestas

---

2 Bohigas (2004) al analizar la importancia del proyecto urbano frente al Plan urbano, agrega que el proyecto urbano «impone una predisposición morfológica y funcional decisiva, pero, al mismo tiempo, deja la puerta abierta a los proyectos sucesivos y sobrepuestos» En Bohigas (2004) *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.

3 Niemeyer (2010), refiriéndose a Brasilia, plantea: «um plano de urbanismo reclama em primeiro lugar uma idéia clara, humana e inteligente, pois sem este ponto de partida básico, a nada poderá conduzir seu desenvolvimento, por mais seguro e metucioso que seja». Braga (2010) *O concurso de Brasilia*. San Pablo: Governo do Estado de São Paulo.

modernas a lo local, su trazado urbano consecuente con el desarrollo del sitio, y la coherente articulación de las diversas escalas urbanas y del territorio es, por otra parte, una temática a desarrollar.

### **Hipótesis**

Las ideas proyectuales modernas se presentan condicionadas por la urbanidad a constituir, y se conjugan desde un sistema teórico complejo que demuestra más afinidad y compromiso con la construcción de la ciudad desde la actitud pragmática de hacer ciudad real que con la apropiación de paradigmas o modelos teóricos, sobre todo, cuando conllevan una componente utópica. En este proceso, la incorporación y ensayo proyectual de modelos modernos es más abierta, original y natural en el espacio del balneario que en la configuración urbana que busca consolidar la capital.



In this period, the urban discipline is at a moment of constitution as it is faced, on the one hand, with the international realization and promotion of modern ideas and, on the other hand, with the consolidation of the urban technique, its application to the territory and its establishment in academic education.

The urban growth is achieved with the intellectual and material contributions of technicians, politicians, authors, artists, real estate speculators and the spontaneous action of thousands of inhabitants who conformed and materialized the city and the territory. Without failing to recognize this collective construction of the urban and the importance, the interrelation and the mutual influence of the different agents –to which we will resort to in many stages of this study–, this analysis has focused on the design schemes of the architects who, above all of its material realization, have contributed to the definition and the establishment of the foundations of the idea of modernity in Uruguay. Every design process is a complex system of analysis and positioning in front of reality; a study of alternatives and performance strategies which, especially on urban and territorial scale, receives a series of interactions and influences, involved in its realization to trigger the decision-making of designs and to determine a transforming product of the urban and social areas. In this process-based mechanism, the urban project is, more than any other, conditioned by the political, social and economic collective, since it is constituted as a growth, change and transformation factor which enables multiple interconnections and projections.

The ideas, writings, projects, urban plans and realizations of architects such as Mauricio Cravotto, Eugenio Baroffio, Lerena Acevedo, Juan A. Scasso, Julio Vilamajó, Carlos Gómez Gavazzo, Román Fresnedo Siri, or Le Corbusier's or Antonio Bonet's schemes, among others, have nourished the debate about the contemporary city and have influenced, directly or indirectly, the materiality of urban dynamics.

The historical and cultural context of Uruguay has provoked the oscillation of the development of the modern urban project between the need for building up the image of the State and the practice of appropriation of land.

The modern State, projected by the triumphant *batllismo*, tackles the economic crisis with counter-cyclical policies through public works which, at the same time, materialize the image of the welfare State in the city. Social works do not focus exclusively on building up the image of the State through its institutions, but designs an urban structure open to natural or adopted citizens, in which the coast and the resort play a dominant role. Within this scenario, the impulse towards the urban extension has a privileged framework for the plans and the theoretical debate, the explosive appreciation and subsequent urbanization of the coast.

In this process, the city of Montevideo is the main protagonist, constructing itself as city and resort, between centrality and extension, urbanity and naturalness, politics and tourism, the representative space and the leisure space, the limited perspective and the omnipresent horizon...Between asphalt and sand.

First within the administrative limits and then within short, mid or long distance, the resort conditions the urban growth and leaves an imprint on Montevideo and the urbanized Atlantic coast, portraying a characteristic image, structuring and regulating the territory. The projects that aim at materializing the centers as well as those established outside the urban area that extend the urbanized, transform the territorial dynamics. The urban debate takes place, thus, through the dialectical pair capital-resort, in terms of forces or tensions which arranged the urban area of the city of Montevideo and its territory.

The capital and the resort come across as figures of the imaginary which allow, in its opposition, articulation and complementarity, to characterize the urban development process in modern Uruguay. The path which assumes the urban discipline reconstructs itself by the contrast of the ideas of centrality and urban expansion, implemented in the design ideas which are being defended and debated in this period. The main urban projects are configured through the topic of centrality and expansion, the construction of the center and the conquest of the dunes.

In this natural development in which, on the one hand, the urban project is constituted and, on the other hand, the urban technique is being consolidated from its academic and disciplinary perfection, a well-known traveler in the Uruguayan academic community arrives to the city of Montevideo: Le Corbusier.

His fleeting visit leaves a deep mark on the guest and on his hosts. The paths rapidly fork despite the sporadic



reunions. For Le Corbusier, Montevideo marks a turning point in the series of plans that he will conceive. The hosts, who embrace the flag of renovation raised prior to his arrival—in spite of not sharing Le Corbusier's plan for Montevideo—are encouraged to follow the process of modern construction of the capital and the resort. The parallel stories that have come up have contact points, subtle at times, which intertwine and overlap with the theoretical story of the ideas and the effective urbanization of the territory.

The story of the progression of Le Corbusier's ideas is overlapped with parallel stories that characterize the development of the urban ideas in Uruguayan modernity, composing itself from its progress and setbacks, from "impulse and its obstacle".<sup>4</sup>

The group of urban projects designed in this period, representing the ideas, the schemes and the protagonists of the first moment of modern urbanism in Uruguay, introduce us, on the one hand, to the analysis of the gestation process of the urbanization of the city and the territory and, on the other hand, to the contribution of modernity and contemporaneity to the ideas, projects and realizations.

This dialectical process, which flows from the concepts until becoming objective in the urban schemes, and vice versa, from the paradigm to the group of projects, allows us to inquire the articulations, overlaps and links that occur between the design practices and the disciplinary knowledge of urbanism.

---

4 I have taken this expression from the concept coined by Carlos Real de Azúa (1964), which titles his book Real de Azúa (1964), *El impulso y su freno*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

The analysis of the urban projects carried out between Le Corbusier's arrival and the fifties enables the verification of the development of modern ideas, their spread, development, derivations, variants and mutation, confirming the coexistence of alternative o contradictory schemes of the modern project.

The distinctive feature of a construction strongly conditioned by the appropriation of a transforming land provides it with unique characteristics, allowing the conceptualization without the burden of the constructed past, but at the same time, it is faced with the creation from the void, solved largely through the search of well-recognized paradigms.

Furthermore, the study of the urban schemes, beyond their materialization in the territory, seeks to unravel the design ideas that guided their origin, development, degree of execution and failure.

The urban or territorial ideas in their design dimensions have got necessarily contaminated by the political project which, consciously or unconsciously, seeks to materialize a model of society in the public areas of the city or territory. In many circumstances, as it is defined by its *raison d'être*, the contamination is so serious that, in the making of a city, it defines and conditions the urban project. Even though the thesis focuses and is conformed from the design dimension of the urban or territorial scheme, the analysis cannot ignore the political and social objective of conforming the model that the schemes entail. But political and technical times do not always coincide. Rarely do they converge. This gap establishes a distance between urban schemes and their materiality.

Above all the urban or territorial scheme scales developed in this period, the thesis seeks to analyze the urban project that "defines the form and the content of a fragment of city from the public space towards architecture",<sup>5</sup> contributing with a morphological and spatial vision, both functional and symbolic for the city. Through the urban project it is possible to incorporate models of the city that transgress and modify its material, spatial and temporal dimension in the territory.

If we take into consideration that "a plan of urbanism requires a clear idea in the first place"<sup>6</sup> we should focus on those design ideas which, independently of their scale, have generated a deep and simple synthesis when penetrating the essence of the problem, formulating and constructing, in part, a form of city and an urbanity. The ideas which are capable of triggering new design schemes and which nourish the planning of the city will be part of the group of urban projects to be studied in detail. The effective adaptation of the modern schemes to the local, its urban trace, consequent to the development of the site, and the coherent articulation of the various urban scales and the territory, is a topic for further development.

---

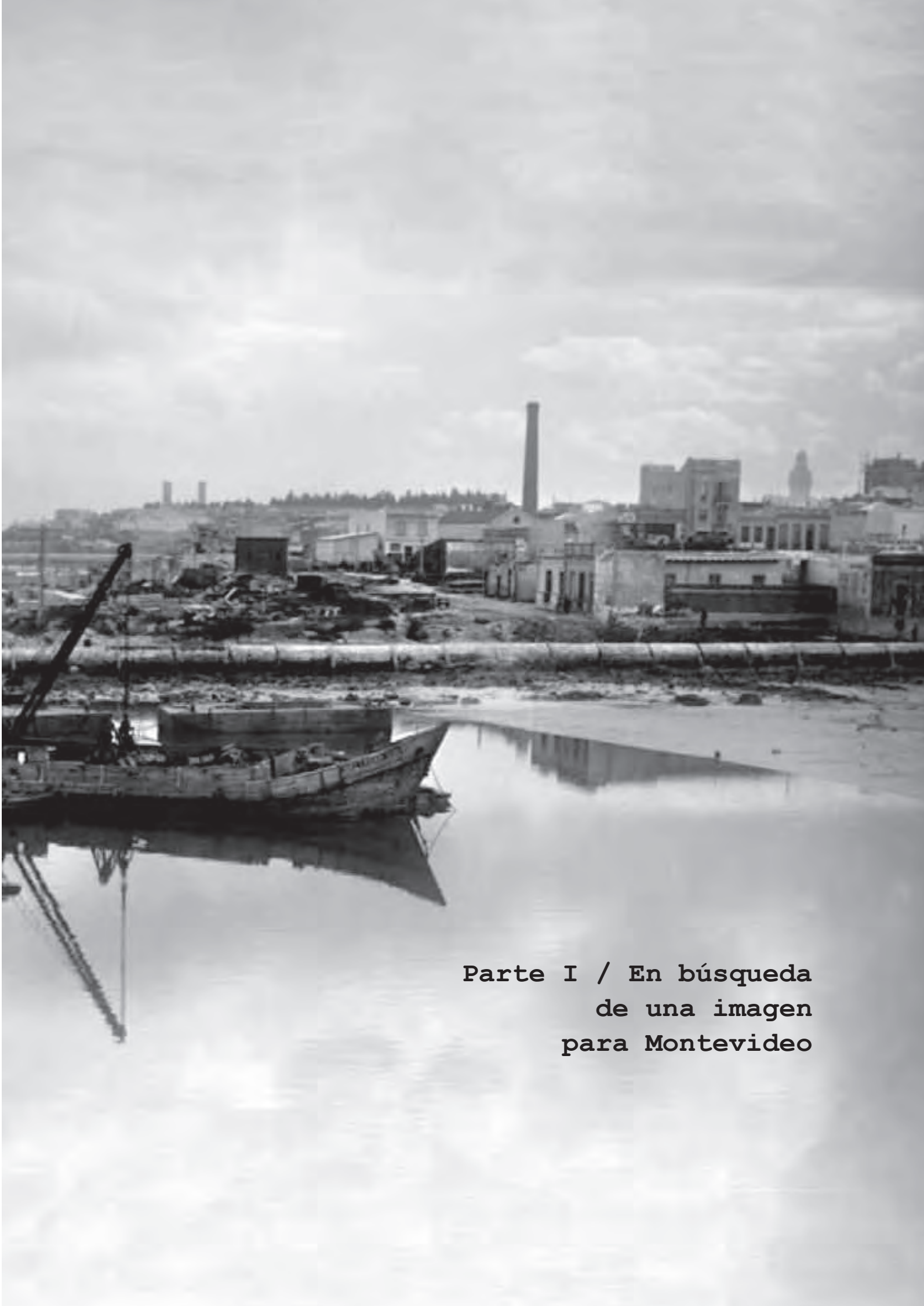
5 Bohigas (2004), when analyzing the importance of the urban project in contrast to the urban Plan, claims that the urban project "imposes a decisive morphological and functional predisposition, but, at the same time, leaves the door open for following and superimposed projects". Bohigas (2004) *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.

6 Niemeyer (2010), referring to Brasilia, claims: "um plano de urbanismo reclama em primeiro lugar uma idéia clara, humana e inteligente, pois sem este ponto de partida básico, a nada poderá conduzir seu desenvolvimento, por mais seguro e metuculoso que seja". Braga (2010) *O concurso de Brasilia*. San Pablo: Governo do Estado de São Paulo.

## **Hypothesis**

The modern design ideas are conditioned by the urban-ity still to be built, and are combined from a complex theoretical system that shows more affinity and commitment to the construction of the city from the pragmatic attitude of making a city real than to the appropriation of paradigms or theoretical models, especially, when they imply a utopian component. In this process, the incorporation and the design attempt of modern models is more open, original and natural in the resort space than in the urban configuration that seeks to consolidate the capital.





Parte I / En búsqueda  
de una imagen  
para Montevideo

[I/00] Rellenado de las playas durante las obras de construcción de la Rambla Sur,  
1928-1935.

La búsqueda de una imagen para Montevideo no es solamente el proceso de indagación realizado a través de los paradigmas presentes entre finales del siglo xix y los primeros años del xx. Es, a la vez, una introspección en el modelo de ciudad para una sociedad proyectada e incluso modélica en sí misma, ubicada en un territorio determinado y determinante. Necesariamente, el proyecto urbano es catalizador de todas estas tensiones que coexisten y se desarrollan en un mismo momento junto a la lenta construcción de la capital.

El momento donde más clara, consciente y explícitamente, el proyecto político busca materializarse en la capital es a partir de los planteos batllistas donde se privilegia la urbanidad sobre cualquier rastro de ruralidad dentro del territorio ciudadano. Según lo presenta Gerardo Caetano:

[...] El proyecto de la **ciudad batllista** resultó entonces un territorio abonado para explorar la difusión de ideas y valores, así como también un laboratorio donde corporizar sueños y deseos.

[...] la nueva Montevideo debía confirmar la centralidad de la política, expresar un nuevo civismo activo y participativo, integrar el hábitat de los ciudadanos desde el protagonismo y la simbolización protectora del Estado. Al mismo tiempo, debía traducir del modo más concluyente la noción genérica de predominio de lo público sobre lo privado y del Estado sobre el mercado, **monumentalizando** valores y virtudes cívicas, [...] (Caetano, 2012).




Las primeras décadas del siglo xx han estado marcadas por esta búsqueda de la concreción material de la imagen de ciudad modélica, que no ha podido configurarse debido «a que muchos de sus impulsos fueron luego moderados y hasta bloqueados, tanto dentro como fuera de su propio partido» (Caetano, 2012), unas veces por oposición conceptual y otras por incapacidad para materializar las ambiciosas transformaciones. De todas formas, el resultado de la operación política materializada en la capital a través del 'reformismo urbano' es la concreción de una sociedad democrática, abierta e integrada donde la interconexión entre la centralidad y los barrios juega un papel preponderante.

En la búsqueda de una imagen para Montevideo, un espacio público obtiene un consenso<sup>7</sup> particularmente amplio: la construcción de la Rambla. A partir de ese consenso Montevideo se define, identifica e individualiza en su rambla,<sup>8</sup> un espacio ciudadano abierto, convertido en balcón hacia el horizonte marítimo.

---

7 Es bien significativo el apoyo político y social que ha recibido la aprobación y construcción de la Rambla Sur. Basta citar el discurso de César Batlle Pacheco, vicepresidente del Concejo de Administración Departamental y miembro de la Comisión Financiera de las Obras de la Rambla Sur, con motivo de la instalación de la comisión el 8 de marzo de 1926: «Contará esta obra con el más amplio apoyo del Concejo y es de esperar también la misma cooperación de la Asamblea Representativa, dado que fue resuelta casi por unanimidad de pareceres de todas las tendencias políticas que integraban aquella corporación en el período anterior». Citado en *Construcción de la Rambla Sur y su incidencia en la ciudad*. (2012) Montevideo, CdF, IM.

8 Según la Academia Nacional de Letras de Uruguay, 'rambla' significa: «f. Avenida sobre la costa de un lago, un río o el mar». ANLU *1000 palabras del español de Uruguay*. Acceso en línea: <[http://www.mec.gub.uy/academiadeletras/Bpalabras/Pp\\_Palabras.htm](http://www.mec.gub.uy/academiadeletras/Bpalabras/Pp_Palabras.htm)> (último acceso: 11 de febrero de 2013).



2 / «Trazos de capital  
y balneario»

CALLE

1:5000

MERCADO

PUERTO

CALLE

Bay  
W. Ave



### **Pausada reflexión urbana 1887-1928**

La secuencia de planes que van desde la salida del militarismo (1885) hasta la celebración del Centenario,<sup>9</sup> demuestra la preocupación periódica por la definición del organismo urbano en forma ordenada. La mayor parte de los planes queda en el papel, pero generan una pausada reflexión sobre la ciudad, su viario, espacios públicos y parques, la ubicación de sus edificios significativos y paulatinamente con mayor intensidad, su relación hacia los bordes costeros. Sin embargo, el crecimiento real de la ciudad se realiza aceleradamente y sin reflexión alguna, a través del fraccionamiento especulativo de terrenos para venta a plazos.

Todos los planes urbanos tienen en común al modelo haussmaniano en el tratamiento de los viarios, ejes y edificios representativos, y se conforman a partir del desarrollo de las cualidades esteticistas del proyecto urbano. El Estado uruguayo para consolidar su imagen hacia el adentro y el afuera toma el paradigma de mayor prestigio que le proporciona el imaginario urbano de la época y pone su mirada en el París haussmaniano. Repite la actitud presentada por casi todos los gobiernos latinoamericanos de la época tomando el proyecto de transformación urbana como estrategia de

---

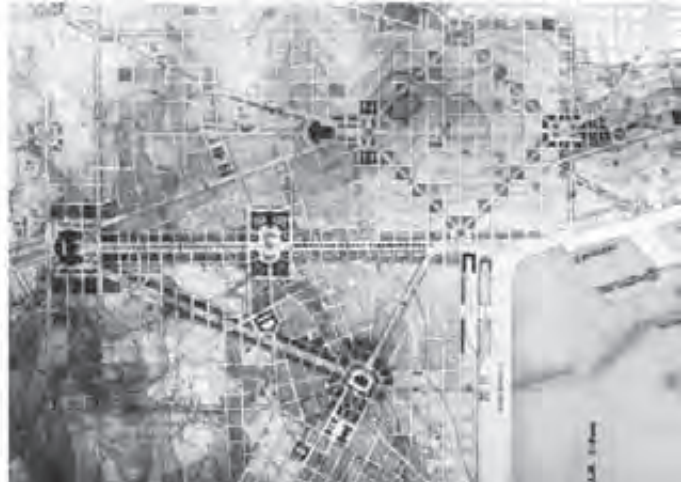
9 En 1930 se celebra el centenario de la jura de la primera constitución nacional.



[2/01] Plan Bouvard, Buenos Aires, 1909.

modernización de la ciudad en crecimiento, culturizando el espacio aún en estado originario [2/01]. El modelo aplicado a la construcción del territorio es el importado en forma inconsciente por la inmigración, generalmente europea, y por tanto, se va conformando paulatinamente un paisaje con un fuerte carácter europeo. Sin embargo, Ángel Rama (1995) desde *La ciudad letrada*, anuncia su voz de alerta:

Quizás debemos cautelarnos: la ciudad ideal de la época no era meramente París, aunque sus bulevares haussmanianos hayan producido estragos en los viejos cascos en damero de América Latina al ser traspuestos irreflexivamente, sino más bien la terca tradición de la metrópoli conservada en el espíritu de las excolonias, esa ciudad central que es posible soñar desde la periferia merced a la excitación promovida por las letras y las imágenes, pero que además resulta corroborada y ratificada por la estructura centralizada que lleva adelante la propia vida nacional a partir del *omphalos* de su capital dominadora. Vista la tenaz infiltración de nuestras experiencias cotidianas y



[2/02] Diagonales del plan Regulador de Montevideo, 1912.

del pasado que trasportamos secretamente en nosotros, dentro del tejido de nuestros sueños, es posible sospechar que la ciudad ideal no copiaba sobre la orilla oeste del Atlántico un preciso modelo europeo, como tantas veces se ha dicho en especial de las siempre imitativas clases superiores, sino que era también una invención con apreciable margen original, una hija del deseo que es más libre que todos los modelos reales y aún más desbocada, la que además, al intentar realizarse, entraría en una borrosa amalgama con la terca realidad circundante (Rama, 1995).

Estas propuestas parten a veces de la iniciativa privada y otras con fuerte preocupación desde el poder político, tienen el común denominador que sintetizan Carmona y Gómez (1997):

Independientemente de la diferencia de escala de las **propuestas**, estas presentan en común: la superposición al tejido de una trama vial jerarquizada con presencia de diagonales y avenidas parqueizadas, la



[2/03] Carteles de promoción de Remates.

[2/04] Remate de fraccionamiento de antigua quinta de Juanicó, en Paso de las Duranas.

regularización y ensanche de las vías existentes, la calificación de nodos con inserción de edificios públicos monumentales, creación de espacios públicos verdes concebidos con carácter sistémico, valoración del paisaje natural (la costa del Río de la Plata, los cursos de agua, los accidentes topográficos) [2/02].

Esta construcción, que busca repensar la ciudad junto con la materialización del crecimiento espontáneo generado por la especulación de los fraccionadores [2/03] de tierra,<sup>10</sup> constituye el paisaje montevideano que se quiere pensar como ciudad capital y que se expresa en la realidad en una ciudad que se extiende a través de sus vías de penetración en un modelo de crecimiento por partes que, hasta los años treinta, sigue dejando amplios vacíos entre sus incesantes fraccionamientos [2/04].

10 Arana plantea: «La acción del inversionista inmobiliario, a través de loteamientos y remates, impulsó en cambio la construcción apreciable de la 'nueva' y 'novísima' ciudad.

La racionalidad del inversionista se manifestó en su sagacidad para detectar la presencia de un importante mercado potencial, capaz de asegurarle muy redituables beneficios. La inteligente promoción a través de subastas de predios pagaderos en pequeñas mensualidades y 'sin interés' fue el novedoso sistema aplicado por los rematadores del momento, entre los que el legendario Francisco Piria descolló como el más dinámico y ocurrente» (1991).

### **Plan Maillart, 1887-1889**

En este contexto, en el cual la capital necesita reconocerse luego del ensanche de la ciudad novísima (1878) -que extiende el damero hasta el bulevar Artigas-, se presenta en 1887 la propuesta del arquitecto Norberto Maillart.<sup>11</sup> El Plan Maillart marca la necesidad de materializar en la estructura urbana un sistema espacial de carácter simbólico.

La experiencia de Haussmann citada explícitamente por Maillart no se restringe a una imaginaria urbana ampliamente reconocida, sino que, fundamentalmente, se basa en el rédito económico que el incremento del valor de los predios beneficiados por la apertura de nuevas avenidas y bulevares aportan a la financiación de las obras. La propuesta se establece y articula como mecánica financiera propuesta al Estado liberal para realizar la obra pública. En este punto radica la fortaleza del planteo de Maillart para su aceptación por parte del Estado. Por la expropiación de los predios adyacentes a las vías propuestas en beneficio de la compañía inversora, el estado recibe «sin otra erogación» los edificios y espacios públicos.

---

11 El arquitecto francés Norberto Maillart se forma en L'Ecole des Beaux Arts de París, obteniendo el premio de Roma y desarrollando su obra en Buenos Aires.





[2/05] Propuesta del arquitecto Norberto Maillart, 1887.

La propuesta de Maillart de 1887, se transforma, con la incorporación de algunos ajustes, en ley en 1889, hasta que se deroga en 1911 sin la menor concreción material desde el punto de vista urbano, pero quedando como antecedente y referente de todos los planes realizados hasta 1930.

La propuesta de 1887 [2/05] ubica el Palacio de los Altos Poderes del Estado en el predio del antiguo cementerio inglés, actual ubicación del edificio municipal. Desde este centro, propone la apertura de dos avenidas de 25 m: una perpendicular hacia el norte de 18 de Julio y otra diagonal hacia el sudeste. En la confluencia de la avenida perpendicular y del camino de la Agraciada se propone una plaza pública de 15.000 m<sup>2</sup>.

El ajuste que se incorpora en la ley consiste básicamente en la sugerencia de realizar tres edificios separados, uno para cada poder del Estado, ubicándose en la avenida 18 de Julio el Ejecutivo, en la plaza al norte junto a la avenida perpendicular el edificio para el Legislativo y, en la plaza conformada al final de la avenida diagonal hacia el sudeste, el Poder Judicial. Las avenidas que conectan los tres edificios pasan a tener un ancho de 30 m.

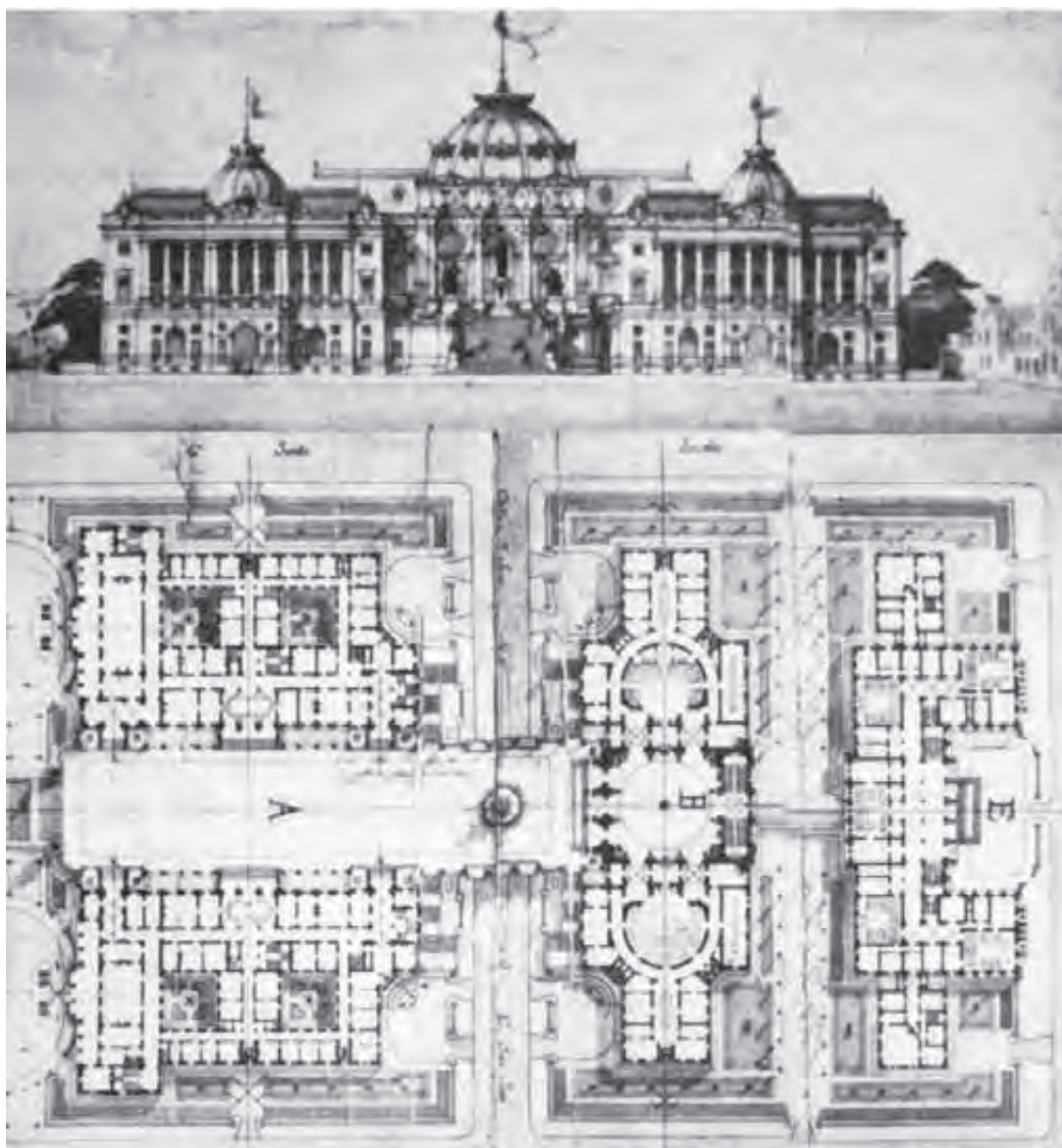
[2/05] Propuesta del arquitecto  
Norberto Maillart, 1889.



La modificación que aparece en la ley frente al plan original aumenta el carácter simbólico de la propuesta urbana reubicando los poderes del Estado en distintos puntos de la ciudad. De todas formas, esta modificación es más una expresión de deseo que una imposición, dado que la ley acepta que: «No siendo posible, los tres edificios serán construidos en un solo grupo en los terrenos del antiguo Cementerio Inglés, de acuerdo con los planos y ante proyecto del señor Maillart» (Ley nacional 2038 de 1889)<sup>12</sup> [2/06, 07].

Este hecho marca claramente la debilidad financiera del Estado de la época dado que, para realizar la obra pública, depende exclusivamente de la inversión privada. Esta debilidad financiera es una característica que marcará la insuficiente materialización de las propuestas y planes hasta entrado el primer cuarto del siglo XX.

12 La ley es citada por Altezor et al., 1971.



[2/07] Palacio de gobierno según proyecto de Maillart.

### Plan André, 1891

Aun más comprensiva para la ciudad desde el punto de vista conceptual que el plan Maillart es el *Rapport* [2/08] realizado por el arquitecto paisajista Edouard André (1840-1911), quien visita Montevideo en 1889 y firma su informe en París en 1891.<sup>13</sup> André es colaborador directo de Adolphe Alphand (1818-1891) con quien trabaja bajo la Segunda República Francesa.

El plan que presenta André incluye al plan Maillart en el sector norte del Palacio de Gobierno realizando algunos ajustes en el sur, reubica el Palacio de Justicia en el eje de los otros poderes y separado del edificio del Poder Ejecutivo a través de una plaza pública. A partir del Palacio de Justicia diseña dos diagonales una hacia el sudeste girando levemente la diagonal de Maillart que termina en la plaza de la Escuela de Artes y Oficios, y otra nueva diagonal hacia el sudoeste que termina al borde marítimo en un nuevo barrio y explanada sobre terrenos ganados al mar.

---

13 André es contratado en París para la realización de su *Rapport*. La contratación es producto del objetivo de la clase política de transformación de la capital y posibilitada por un auge exportador que permite un ciclo de diez años de crecimiento económico (Bertino *et al.*, 2005). La crisis de 1890 impide que las ideas que estaban elaborándose puedan llegar a concretarse en la ciudad de Montevideo.



[2/08] Manuscrito de Edouard André.

[2/09] Propuesta urbana para Montevideo, Edouard André, 1891 (página siguiente).

Si bien André parte del plan Maillart, que cita en su informe, su propuesta es de un alcance y comprensión integral del problema urbano para el presente y futuro de la ciudad. proyecta una ciudad capaz de albergar 1.500.000 habitantes, y para ello considera al territorio de la ciudad y a lo construido como componentes a potenciar. Como propuesta deudora del haussmann alphanatismo se estructura sobre la base de un sistema vial en forma de red que une los principales puntos significativos y parques públicos, y un sistema de espacios verdes, parques, plazas y promenades que responden a las necesidades higienistas de la ciudad moderna. Arana remarca sobre el Plan André:

La estructura vial, la interconexión de los diversos sectores existentes y áreas a crearse, la previsión de futuras expansiones, la relación de la trama urbana con las características geomorfológicas, el mejoramiento de los aspectos higiénicos y recreativos aparecen como reiteradas preocupaciones de su propuesta (Arana, 1991).



Sobre todo por el reconocimiento del sitio y sus potencialidades, su propuesta se adelanta a proyectos realizados a posteriori. En particular su visión de la costa «admirablemente adaptada a la creación de un paseo marítimo de primer orden como existirían pocos en el mundo»<sup>14</sup> (André, 1891) [2/09], el valor que da al Gran Paseo Nacional, espacio público que se transforma en el protagonista urbano de la bahía, y el aprovechamiento de terrenos ganados al mar tanto en el Gran Paseo Nacional como en el sector del Parque del Sur cerca del Cementerio Central, son aspectos que marcaron la proyección futura de estos espacios urbanos de borde. Es perfectamente consciente que el paseo marítimo es una obra de futuro por la escala y consiguiente inversión que ella representa para la ciudad, pero no duda en marcar la importancia de su concreción para el desarrollo urbano de Montevideo. Montañez (2001) ha remarcado el hecho de esta manera:

14 El texto manuscrito de Edouard André dice: «admirablement adaptée à la création d'un boulevard maritime de premier ordre et tel qu'il en existenait peu au monde».



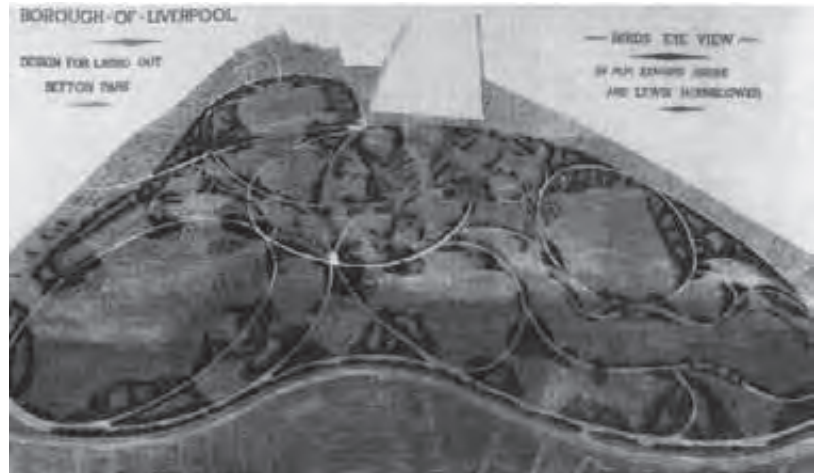
[2/10] Foto puerto en 1890.

En 1890, la bahía conservaba todo el encanto de su paisaje natural y de su puerto. Con la ciudad creciendo hacia el norte, puede considerarse aún, la bahía como espectáculo urbano y ponerse en valor la costa del Río de la Plata. Si André supo ver un atractivo pintoresco en los veinte kilómetros de costa, las playas balnearias de Ramírez y Pocitos, las dos instaladas después de 1873, no parecen interesarle, ya que no las juzga suficientemente atractivas para incluirlas en su plan [2/10].

Los baños de mar desarrollados en ambas playas no fueron considerados en su propuesta, apuntando a incluir el área balnearia a través de diseñar un puerto de regatas en playa Ramírez y revalorizando playa Pocitos al proponer la plantación de pinos marítimos en 67 ha de dunas,<sup>15</sup> donde prevé extender su paseo marítimo en el futuro.

---

15 En forma temprana, André establece la metodología de colonización y transformación del paisaje de dunas existente que, si bien no se realiza en Pocitos, termina siendo la estrategia desarrollada a lo largo de casi todo el borde costero, hacia el este de Montevideo.



[2/11] Sefton Park, Liverpool.

«Con relación a los espacios verdes, André propuso articular un sistema de parques y plazas manteniendo lo ya construido pero remodelando y construyendo nuevas unidades» (Berjman, 1998). De su planteo de cuatro parques distribuidos en los bordes de la propuesta urbana, desarrolló presentando diseños específicos los parques Miguelete y Central. El parque del Miguelete es la ampliación de un espacio parquizado existente (paseo del Prado), que incluye las plantaciones realizadas por Buschental, incorporando quintas contiguas. El parque Central se presenta como remate de la avenida 18 de Julio, y lo considera como área de esparcimiento popular con equipamientos deportivos, jardín zoológico, botánico y museo de historia natural, en un área de futuro desarrollo y crecimiento de la ciudad. No desarrolla los diseños del parque del Cerrito y del Sur, reconociendo en ambos el carácter pintoresco y subrayando las posibilidades de vistas que aporta la topografía elevada e irregular.

En todos los parques se prevé la urbanización de los bordes o áreas contiguas como forma de obtener recursos para la obras, cambiando el carácter urbano propuesto en cada caso. Este sistema de financiación propuesto se basa en





[2/12] Proyecto de transformación del Parque Municipal del Miguelete.

los emprendimientos parisinos en torno al Boi de Boulogne, o las experiencias propias de André en el Sefton Park de Liverpool [2/11] y el parque público en Luxemburgo que cita como antecedentes en su *Rapport*. Las propuestas de desarrollo urbano en torno a los parques que considera son: en el parque del Miguelete [2/12], propone predios frentistas amplios para implantar casas aisladas con amplios jardines; en el parque central [2/13] una zona del lado hacia 18 de Julio de predios amplios con mansiones aisladas en el jardín que se integran por los fondos al parque ampliando la superficie ajardinada, y hacia el sector en dirección a los Pocitos con «*Crescents* erigidos a la manera inglesa»; en el parque del Cerrito propone urbanizar «una quebrada profunda que se dirige hacia el nordeste»; y en el Parque del Sur prevé la revalorización de los predios ganados al mar hacia el este del cementerio (André, 1891).

Completan la propuesta la red viaria, un sistema jerarquizado de calles, avenidas y bulevares. Se destaca en la estructura, el espacio urbano de 45 ha ganadas a la bahía, donde propone su Gran Paseo Nacional, un gran eje simbólico rematado a cada lado por dos estaciones de trenes

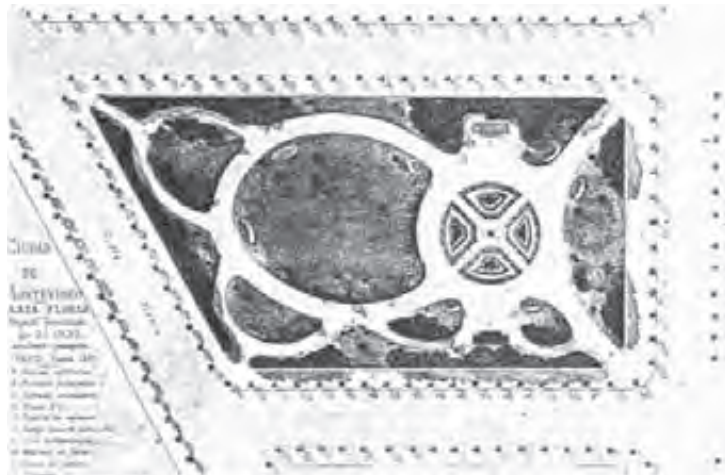


[2/13] Proyecto de creación del parque Central, 1891.

una de pasajeros y otra de mercancías. El Plan André le da un carácter de gran escenario representativo a la bahía de Montevideo implantando su Gran Paseo Nacional. Paseo y bahía adquieren una dimensión representativa de la capital y, por lo tanto, el paseo se diseña a la escala de la bahía y su paisaje. Los muelles del puerto se desarrollan más allá del paseo hacia La Teja. Reconoce y extiende hacia la bahía la depresión plana que se produce en la Aguada generando un balcón parquizado urbano en el centro de la bahía con la península a un lado, la extensión del puerto al otro lado, y el Cerro de Montevideo enfrente, constituyendo en su propuesta una gran plaza de agua como escenario de la vida social de la capital del Uruguay en desarrollo hacia fines del siglo XIX. La propuesta de Paseo de la Bahía si bien es retomada por algunos concursantes en 1911, con el crecimiento económico del país agroexportador y el consiguiente desarrollo del puerto, termina perdiendo en la práctica frente a la zonificación producida en torno al movimiento portuario.

Este Paseo de la Bahía de André se vincula con el Palacio Legislativo<sup>16</sup> a través de una faja enjardinada cons-

<sup>16</sup> El palacio se ubicaba desplazado de su posición actual, más cercano y enfrentando a la iglesia de la Aguada. La plaza Flores



[2/13] Plaza Flores, Edouard André, 1891.

tituida por una manzana libre continua con viviendas a los bordes de fachadas regulares, que termina conectándose con el Palacio Legislativo y finaliza en la plaza Flores<sup>17</sup> [2/14].

Este sistema de espacios representativos junto al sistema de parques y plazas propuestas, característicos de las concepciones del alphandismo, guían la praxis de Edouard André. La mirada formada en el espíritu pintoresco de André, permite reconocer componentes del «espíritu del lugar» que en algunas propuestas de ordenamiento sucesivas permanecen, y en otras, se van transformando e incluso perdiendo, por el crecimiento continuo y la expansión de la urbe y el cambio socioeconómico que experimenta la sociedad uruguaya.

---

se ubicaba en el sitio que hoy incluye al emplazamiento del Palacio Legislativo.

17 El diseño propuesto para la plaza Flores era considerado por André como una propuesta tipológica dado que se presenta como ejemplo de «Jardins Publics du Climat de l'Oranger» en la publicación *Plans des jardins et parcs paysagers* según la cita de Berjman (1998).

**Concurso de proyectos para el trazado general  
de avenidas y ubicación de edificios públicos, 1911-1912**

En febrero de 1911, José Batlle y Ordóñez retorna de su viaje a Europa<sup>18</sup> y asume en marzo su segunda presidencia. Batlle retorna decidido a cambiar la imagen de la capital. Al decir de Caetano: «se buscaba que la capital del 'país modelo' fuera ella misma 'modélica', en términos de expresión acabada de modernidad, belleza y hasta grandiosidad republicana, nunca imperial» Caetano *et al.* (2010). Las ciudades visitadas en Europa y las ideas de renovación urbana, sirven de inspiración para realizar el llamado a concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos de Montevideo. Si bien el llamado es abierto, se invita a un número restringido de arquitectos nacionales e internacionales que son subvencionados para asegurar su participación.

El objeto del concurso presentado en la crónica de la *Revista Arquitectura* (1920) prevé:

- a. Mejorar y ampliar la actual red de vialidad urbana, teniendo en vista el desenvolvimiento futuro,

---

18 José Batlle y Ordóñez permanece en Europa con su familia desde 1907 a 1911. En este período no solo visita las más importantes capitales europeas que aplican y debaten sus programas de transformación, sino que además, visita lugares balnearios y turísticos, y entra en contacto con las ideas de transformación urbana que se están gestando en Europa.



[2/15] Rambla Sud. Proyecto de los señores Sillard y Supervielle en representación del Banco Francés y empresas constructora del puerto de Montevideo, 1910.

la higiene, la economía en el costo, la facilidad de tráfico y la estética de la ciudad, [...]

- b. Unir por medio de vías apropiadas, los paseos públicos y playas balnearias entre sí y los principales barrios.
- c. Destacar los principales edificios públicos existentes y ubicar los enumerados [...].

El llamado a concurso prevé la ampliación de la ciudad con terrenos ganados al mar en la Rambla Sur. Ya existían al momento varias propuestas de ampliación del sector sur aún sin concreción: Dupart (1848), José María Vilaza (1887), Abel Fernández (1907), Lord Grinthorpe (1908) y Sillard (1910) [2/15], financiadas por la futura venta de terrenos en el área ganada al mar.

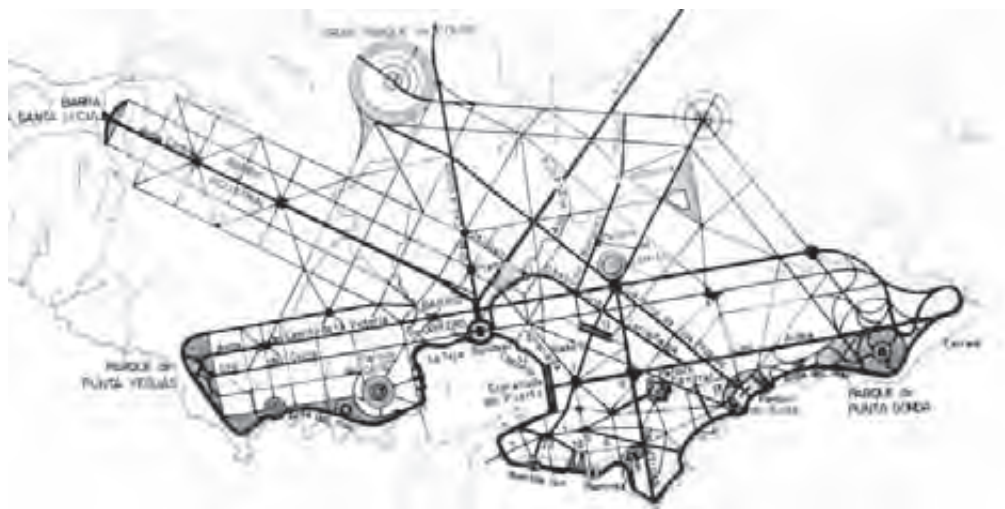
En 1912, se dan los fallos del concurso, sin lograr el jurado unanimidad en un resultado disputado, obtienen el primer premio el arquitecto italiano Augusto Guidini (1853-1928), el segundo premio el alemán Joseph Brix (1859-1943) y el tercer premio el uruguayo Eugenio P. Baroffio (1877-1956).



[2/16] Propuesta del concurso de Augusto Guidini para Montevideo, 1911.

El concurso significó, además de la reiterada utilización de la concepción haussmaniana como modelo de *forma urbis*, la aplicación de las ideas urbanas que contemporáneamente se presentaban al debate disciplinar. En los proyectos se destacan las concepciones higienistas, monumentalistas y pintoresquistas, con referencias implícitas a las propuestas de Ciudad Jardín de Ebenezer Howard, la idea de Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata, el movimiento de la City Beautiful e incluso los planteos de diseño urbano realizados por Camilo Sitte.

La propuesta de Augusto Guidini [2/16] aporta un estudio de gran parte del territorio de Montevideo desarrollándose sobre todo hacia el oeste del departamento, tendencia opuesta a la materializada por el crecimiento de la ciudad real. El sistema de crecimiento de la ciudad planteado por Guidini implica ordenar alrededor de la ciudad una serie de nodos o núcleos ubicados en Punta Gorda, Manga, Colón, y el Cerro con avenidas parquizadas que los unen entre sí y con otros puntos destacados de la ciudad. Cada punto nodal es un sistema que consta de núcleo y zona intermedia (citoplasma) alternativamente definidos como área urbanizada o parquizada. El otro sistema de cre-



[2/17] Planta General de la propuesta de Guidini para todo el Departamento.

cimiento sobre el territorio lo define a través de un eje industrial que partiendo del barrio obrero que ubica en Pueblo Victoria (La Teja) al borde central de la bahía, termina en Santiago Vázquez. El eje industrial se conforma con cuatro avenidas paralelas, transversales equidistantes y dos centros donde confluyen diagonales [2/17].

Desde el diario *El Día* (1912/5/22) se describen las características del proyecto:

Llama la atención [...], en esa red regular y armónica que comprende el trazado de avenidas, una muy larga que parece unir los límites extremos de Montevideo y que, saliendo de Punta Yeguas, detrás del Cerro, marcha en línea recta y paralela al segundo brazo de bulevar Artigas, hasta Punta Gorda: es la «Avenida del Cerrito de la Victoria». Otra característica saliente del proyecto es la ubicación del Palacio de Gobierno, que se elevaría en el bulevar Artigas, *vis-à-vis* del Palacio Legislativo desde donde se dominará la ciudad entera y la bahía. Uno y otro palacio estarán cobijados por una nueva y amplia avenida que saliendo desde



[2/18] Detalle del sector central de la propuesta de Guidini.

el medio de la explanada proyectada en el puerto (entre la estación de ferrocarril y Capurro) y pasando por la plaza circular del Palacio Legislativo, subirá normalmente hacia el bulevar Artigas, en muy propicias condiciones de trazado de subida. Esta arteria no terminará al llegar al Palacio de Gobierno, sino que llegará a Carrasco, absorbiendo y rectificando el Camino Aldea. En total será una Avenida de 15 kilómetros, que vendría a ser como el eje de la ciudad futura.

Al sistema vial de grandes avenidas rectilíneas paralelas y de diagonales le contrapone la Avenida del Mar que se presenta como un recorrido pintoresco el cual discurre desde Punta Yeguas a Punta Gorda. Con el gesto de desarrollar la ciudad hacia el oeste logra ubicar a la bahía en el centro del artefacto urbano [2/18].

El carácter simbólico monumental de la propuesta se destaca por el paseo en la bahía con su perpendicular que remata en el Palacio Legislativo, y desde allí surge el nuevo eje hacia la zona de Tres Cruces en bulevar Artigas donde se ubica el Palacio de Gobierno. Desde el Palacio





[2/19] Segundo premio del concurso, Joseph Brix, 1911.

[2/20] Tercer premio, Eugenio Baroffio, 1911 (página siguiente).

Legislativo salen varias avenidas como el camino de la Agraciada y el eje perpendicular a la avenida 18 de Julio que continúa hasta un nodo verde en la Rambla Sur.

Con centro en la plaza Independencia propone la apertura de cuatro diagonales: una hacia el puerto, otra al Palacio Legislativo, la tercera hacia el Cementerio Central y la última hacia la Rambla Sur. Se agrega para completar el rediseño de este centro la ubicación de un complejo edilicio entre las plazas Independencia y Constitución.

El proyecto de Joseph Brix [2/19] asume la topografía como constituyente básica de la propuesta. Incorpora una estructura vial de parques lineales que acompañan a algunos arroyos y cañadas, y establece una segunda red de avenidas rectificando o trasladando las existentes y abriendo otra cantidad de vías nuevas.

Este criterio de avenidas parque entra en colisión con la ciudad ya urbanizada en las áreas centrales.

En cuanto al centro de Gobierno lo ubica en el eje de 18 de Julio, creando un gran espacio para instalar el Palacio de Gobierno y los ministerios.



El trabajo presentado por Eugenio Baroffio, se destaca «por la utilización racional de las vías de tráfico existentes» (Fallo del Jurado, ingeniero Monteverde) [2/20]. Genera un buen acceso al puerto aunque es criticado por la explanada parquizada en la bahía<sup>19</sup> con el espacio para mítines que se vincula con el Palacio Legislativo.

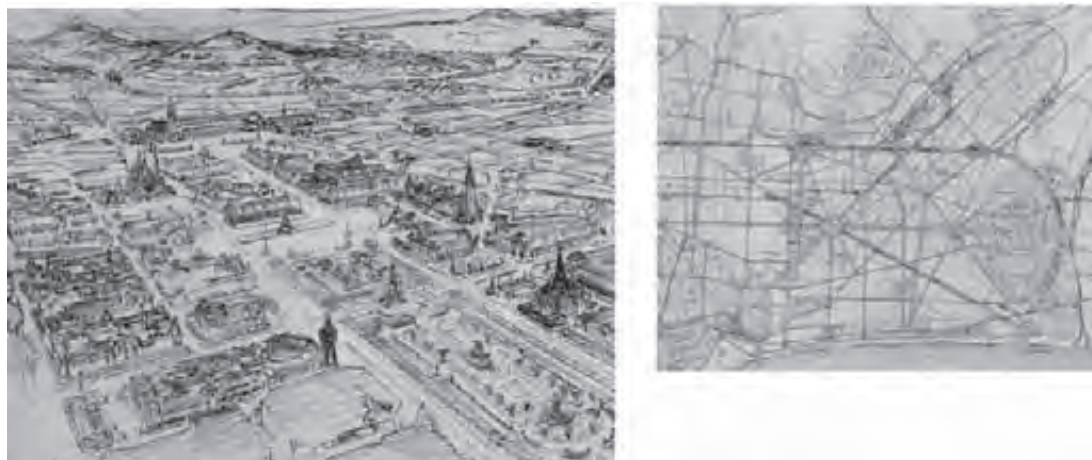
Al ubicar el Palacio de Gobierno en 18 de Julio y Fernández Crespo utiliza varias de las vías existentes, minimizando las aperturas para dar jerarquía el edificio público. Conforman un centro administrativo con los ministerios en 18 de Julio y Ejido, a ambos lados de la avenida.

Eugenio Baroffio, desde una realidad conocida, utiliza con racionalidad las conexiones viales, optimizando los recursos económicos.

Una de las primeras lecturas que se extrajo del Concurso de las Avenidas fue que los técnicos nacionales compiten al mismo nivel con los equipos de urbanistas extranjeros. Además, las propuestas presentadas eran acordes con

---

19 No podemos olvidar que uno de los temas fundamentales a definir a través del concurso es el rol que debía asignársele a la bahía de Montevideo, y la insistencia del grupo de ingenieros a dedicarla a la funcionalidad portuaria e industrial.



[2/21] Perspectiva y planta del Sector del Plan Jaussely de Barcelona, 1905.

los diseños de ciudad contemporáneos que se proponían en otros sitios.

La extensión de Barcelona realizada por León Jaussely (1903) [2/21], o el Plan de Burnham Bennett para Chicago (1909) [2/22] permiten la presencia de la cuadrícula seccionada por el viario diagonal que conecta los Centros Cívicos o edificios y espacios urbanos significativos. El viario diagonal, para el Movimiento *City Beautiful*, no solo acorta la distancia tiempo, permite «prevenir la congestión separando y segregando el tráfico»<sup>20</sup> y, además, aporta profundidad al espacio viario. Daniel Burnham (1909) asigna a esta cualidad espacial una dimensión estética [2/23] relacionada con la ciudad moderna al reconocer que «hay una verdadera gloria en la simple longitud, en vistas más largas de aquellas que el ojo puede alcanzar, en avenidas parecidas a una flecha que proponen una velocidad inquebrantable en su vuelo».<sup>21</sup>

20 Spiro Kostof (1991) en *The city shaped* cita a Daniel Burnham en el Plan de Chicago (1909), «prevent congestion by dividing and segregating traffic».

21 Tomo la cita de Kostof (1991): «there is a true glory in mere length, in vistas longer than the eye can reach, in roads of arrow-like purpose that speed unswerving in their flight».



[2/22] Plan de Chicago, de Burnham-Bennet, 1909.

[2/23] Plan de Chicago, eje representativo, de Burnham-Bennet, 1909 (página siguiente).

El sistema territorial planteado por Guidini impone una estructura geométrica de avenidas paralelas que terminan en los núcleos verdes o edificios significativos muestra una apropiación impositiva que para adaptarse a la geografía se deja deformar por el recorrido de la avenida costera que acompaña el borde de mar salvo en el ensanche de Rambla Sur. Si bien mantiene el eje de bulevar Artigas que en la dirección norte sur que remata en el Cerrito de la Victoria, agrega la avenida de la Aldea<sup>22</sup> que se desarrolla en dirección este y que termina en el Paseo de la Bahía con el Cerro de Montevideo como cierre visual. La imposición a la naturaleza de una estructura, que por momentos respeta el territorio y la topografía, llegando en alternativas a construir una geografía artificial, es una práctica usual del urbanismo de las primeras décadas del siglo XX. A modo de ejemplo se puede recordar el proyecto de concurso de Walter Griffin para Canberra (1912), Australia, de apenas un año después del Concurso de Avenidas de Montevideo. Griffin

---

22 La avenida se desarrolla recorriendo el Palacio Legislativo, el Palacio de Gobierno y luego de Bulevar Artigas sigue el Camino de la Aldea rectificado (actual avenida Italia), principal salida de la ciudad hacia el este.





[2/24] Plan para Cranberra, Australia, Walter Burley Griffin, 1912.

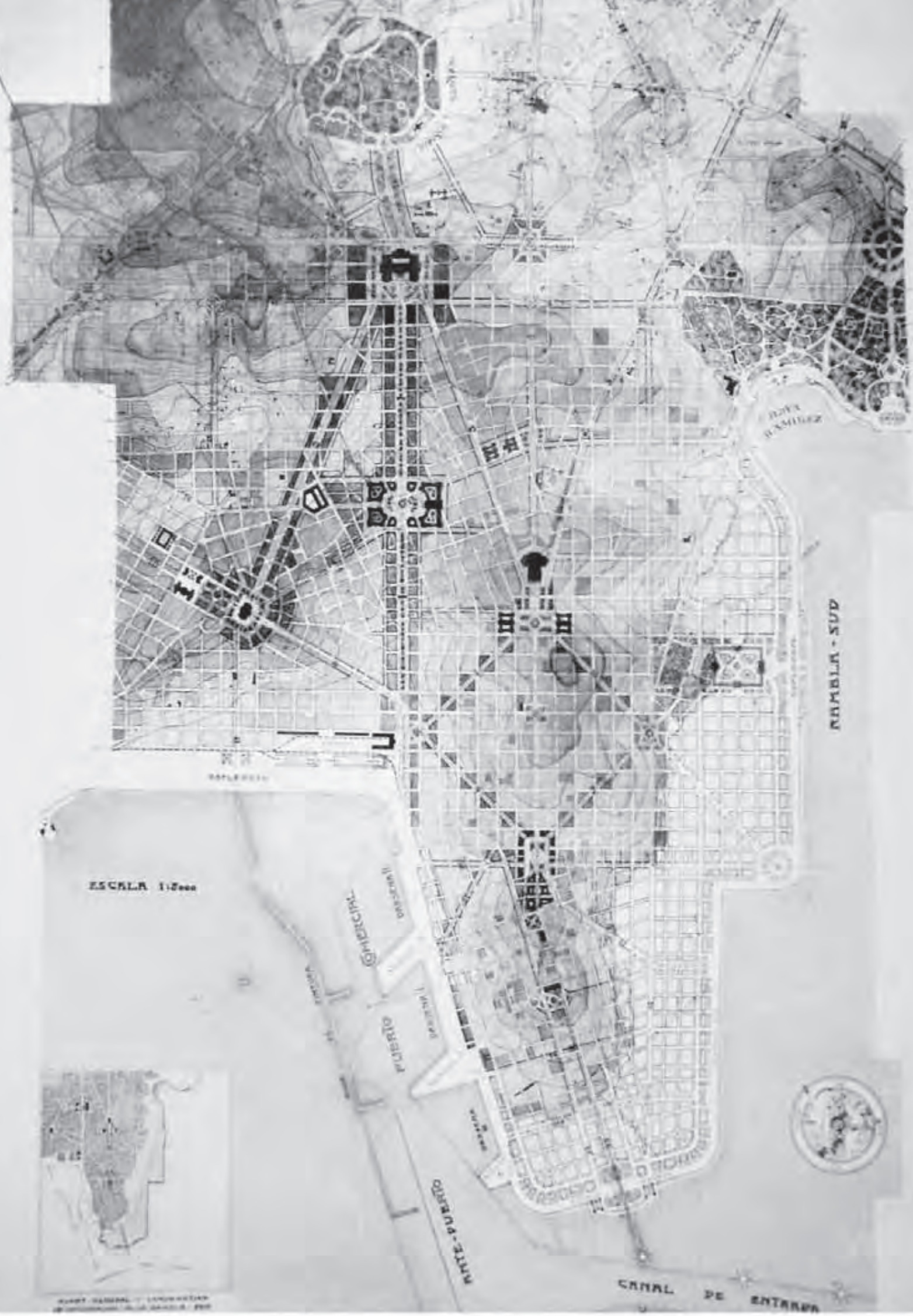
[2/25] Plan Regulador de Montevideo, 1912 (página siguiente).

establece un sistema de sucesivos centros interconectados por radiales donde los puntos focales marcan, de forma alternada, la elevación topográfica y los parques o edificios significativos, que constituyen los ejes representativos de gobierno (eje de la tierra), de borde de estanques artificiales (eje del agua) y el eje municipal (secundario).<sup>23</sup> La geometría a escala territorial [2/24] busca naturalizarse construyendo una nueva geografía artificial.

Existe entre los proyectos y extensiones de ciudades de la época un denominador común al verificarse la articulación de los centros cívicos o edificios representativos del estado y los espacios acuáticos o marítimos. Las propuestas del concurso de 1911 para Montevideo comparten en general esa característica. Si bien los edificios representativos se ubican hacia el interior de la urbe, se proponen diagonales o avenidas parqueizadas relacionadas con explanadas cívicas que adquieren en el caso de la bahía de Montevideo una escala acorde con el espacio geográfico en donde se implanta.

---

23 Cada eje tiene respectivamente como remate focal los montes Ainslie, Black y Pleasant.



RAMBLA - SUR

RIVER HAMILIZ

ESCALA 1:2000

ESCALA 1:2000



CANAL DE ENTRADA

ANTE-PUERTO

PUERTO  
Muelle  
Muelle  
Muelle

LA HABANA



MAPA GENERAL DE CUBA

### **Plan Regulador de Montevideo, 1912**

La reflexiones y discusiones posteriores al concurso llevan a la conformación de una Comisión técnica conformada por el ingeniero José P. Gianelli, jefe de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (y además, miembro del jurado), el arquitecto Eugenio Baroffio, jefe de la Sección Arquitectura de la Junta Económico Administrativa de la capital (a su vez, autor del tercer premio del concurso) y el arquitecto Augusto Guidini, ganador del concurso. La comisión asesora al Poder Ejecutivo presentando alternativas de «diversas soluciones a que arribó y los fundamentos que justifica cada una de ellas» (Decreto de aprobación del Plan Regulador, Batlle y Ordóñez, 1912). El Poder Ejecutivo comparte las argumentaciones que acompañan a la solución recomendada y el presidente Batlle y Ordóñez aprueba el *Plan Regulador de Montevideo* [2/25] comprendido entre la calle Ciudadela y el bulevar Artigas, el 12 de setiembre de 1912.

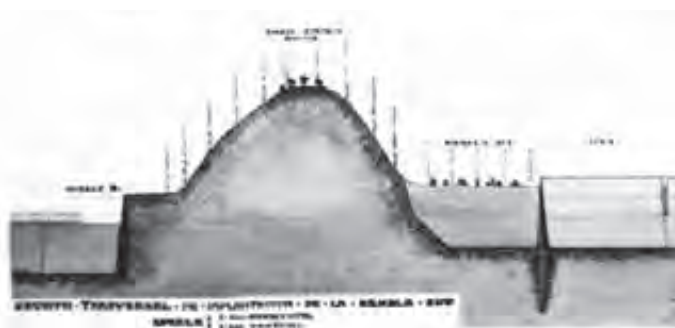
Este plan lauda, aunque no definitivamente, en varias de las discusiones existentes y que se objetivaron a partir del concurso: el área de la bahía hacia Arroyo Seco se convierte definitivamente en un sector de servicios del puerto; se racionaliza la circulación hacia el puerto; la





[2/26] Esquema de Plan Regulador, edificios públicos, avenidas y área ganada al mar en Rambla Sur y borde de la península.

[2/27] Corte de la península, a la izquierda el Puerto, a la derecha área ganada al mar, los murallones y rellenos proyectados. Horizontales esc. 1:5000, verticales esc. 1:200.



bahía adquiere un carácter de servicio a las infraestructuras portuarias sobre todo en el ángulo inferior derecho; se comunica el Palacio Legislativo a través de la diagonal Agraciada y la diagonal de la plaza Independencia con el inicio de 18 de Julio; aparece el eje vial de acceso al puerto que a su vez, es un eje simbólico representativo entre el Centro de Gobierno ubicado en bulevar Artigas y la estación de trenes pasando por un espacio público con edificios del Palacio de Justicia en el cruce con Fernández Crespo; se plantea una diagonal entre el Centro de Gobierno y el Palacio Legislativo; se coloca el teatro municipal en 18 de Julio y Constituyente; se mantiene y regulariza el área ganada al mar en la Rambla Sur; entre otros [2/26, 27].

El plan regulador no tiene una concreción significativa debido a dificultades económico-financieras, pero es un primer empuje político administrativo hacia la necesidad de regulación urbana y es el reconocimiento formal de la importancia de la disciplina en la conformación del territorio de la ciudad.

[2/28] Plano del Plan regulador de 1912, firmado por José Batlle y Ordóñez.



Todos los autores (Altezor y Barachini, 1971; Arana, 1991; Carmona y Gómez, 2002) reconocen el proceso del concurso y posterior aprobación del plan, como el antecedente directo del establecimiento de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades (1916) del Ministerio de Obras Públicas y de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista (creada en 1918 e instalada a partir de 1922) de la Facultad de Arquitectura.

Por sobre todas, el plan regulador de 1912 [2/28] se presenta como la materialización del proyecto de «Ciudad batllista» que «demuestra la centralidad de la política» y de lo público por encima de lo privado, disciplinando el territorio urbano de la capital. Como lo plantean Caetano *et al.* (2010):

En ese impulso reformista que tenía como lema el «embellecimiento» urbano, aquel primer batllismo buscó hacer converger varios proyectos: la «ciudad verde» e integrada de los grandes parques, de los «barrios jardín», y de las «viviendas económicas», de las plazas de deportes, la ciudad capital con sus grandes



[2/29] Plan Regulador de Montevideo, 1912.

Palacios públicos, comunicados por anchas avenidas que facilitarán el traslado fluido entre los puntos más diversos y alejados; la «ciudad balneario», construida para atraer turistas extranjeros y para afirmar el orgullo y solaz de los pobladores, entre otras.

Estas características conforman el código genético de la ciudad modélica del proyecto político y tiñen la ciudad ideal, y los fragmentos de ciudad proyectada o ciudad real que se van materializando. Capital y balneario se construyen desde un mismo impulso reformista que se presenta en una doble dimensión<sup>24</sup> desde su propia génesis [2/29].

---

24 A la conformación de la imaginería propia de una ciudad capital que concentró una importante población urbana por el proceso de inmigración se suma el atractivo turístico que adquiere Montevideo. Bertino et al. (2005) plantean: «las transformaciones urbanísticas tienen un aspecto bifaz: el desarrollo de servicios urbanos para una población que en pocos años se duplicó y el plan explícito de convertir a la ciudad en un centro turístico regional».

### **Fragmentos de ciudad modélica**

Los arquitectos vinculados al batllismo fueron parte del plan de realizaciones que José Batlle y Ordóñez realiza desde su prioridad en el desarrollo de la sociedad urbana y las obras que la materializan.

La ciudad de los parques se estructura en función del sistema de parques heredado del siglo XIX, que se reordena en el Plan Regulador de 1912 y al cual se incorpora conceptualmente el paseo costero desarrollado hacia el este. En este sentido la obra que conjuga el espíritu batllista es la construcción de la Rambla Sur que por su envergadura deberá esperar a los finales de los años veinte para su concreción.

Una obra interesante por la importancia que le asigna Batlle es el parque del Cerro [2/30]. En agosto de 1912, el Presidente Batlle y Ordóñez envía un mensaje a la Asamblea nacional<sup>25</sup> promoviendo la realización de un parque público en la cúspide y ladera del Cerro<sup>26</sup> de Montevideo. El proyecto se encarga al arquitecto Eugenio Baroffio quien en 1927 en declaraciones al diario *La Razón*<sup>27</sup> explica la preocupación del ejecutivo:

---

25 Citado por Caetano *et al.*, 2010.

26 El parque del Cerro pensado como paseo para aprovechar las vistas de Montevideo se asentaba además, en uno de los barrios obreros donde la industria frigorífica se desarrollará.

27 Citado por Caetano *et al.*, 2010.



[2/30] Parque del Cerro, arquitecto Eugenio Baroffio.

[...] convenía aprovechar esa posición principalmente para el fin que parece haberla destinado la naturaleza, como complemento y acentuación del admirable conjunto panorámico de Montevideo.

Paisajes de vistas magníficas, altura que domina un horizonte pintoresco y amplio, la ciudad a los pies, la bahía y las campiñas verdes, todo hace del cerro un paisaje excepcional para la formación de un soberbio paseo.

La propuesta de Baroffio tiene una planta proyectada<sup>28</sup> que se adapta a la ladera del cerro. El trazado principal en espiral, privilegia el recorrido por toda la falda para permitir las visuales hacia la bahía, y hacia la ladera verde del oeste mientras se sube a la fortaleza. La estructura de sendas secundarias unen los puntos de visuales de la costa y con vías elegidas del damero existente, con-

28 La planta proyectada por Baroffio se realiza con modificaciones sin llegar a perder sus características más importantes. Se modifica el acceso principal que se realiza desde la trama urbana del damero del Cerro (Villa Cosmópolis) a través de una diagonal que lo secciona.

[2/31] Proyecto de Barrio-Jardín, 1913  
Arquitecto Eugenio Baroffio.

[2/32] Planta general del Barrio Jardín  
en el Buceo, Montevideo, 1921.



tinuando con el desarrollo de las perspectivas y visuales del recorrido pintoresco.

Si bien recién en la década del veinte se concretan leyes referidas a la construcción de viviendas, de financiación para obreros y empleados (Ley Serrato, 1921) y de higiene (Ley de Higiene de la Vivienda, 1928), el primer batllismo ensaya algunas propuestas piloto que desarrolla para construir la ciudad de la vivienda higiénica. El modelo elegido es la ciudad jardín, diseñada desde las oficinas municipales por el arquitecto Baroffio.

En 1912 con la expropiación decretada por Batlle de terrenos del Parque del Pueblo se destinan un sector ubicado en el entorno de los bulevares Artigas y España, para subdividir en predios con destino a la venta. Eugenio Baroffio realiza en 1913 su proyecto de barrio jardín<sup>29</sup> [2/31] tratando de adaptar su trazado y disposición a la topografía natural del terreno, «propuso una división en treinta

---

29 Nuevamente la propuesta realizada inmediatamente por las autoridades municipales debe esperar a 1923 para que se realice efectivamente en forma parcial (Montoya, 2010).



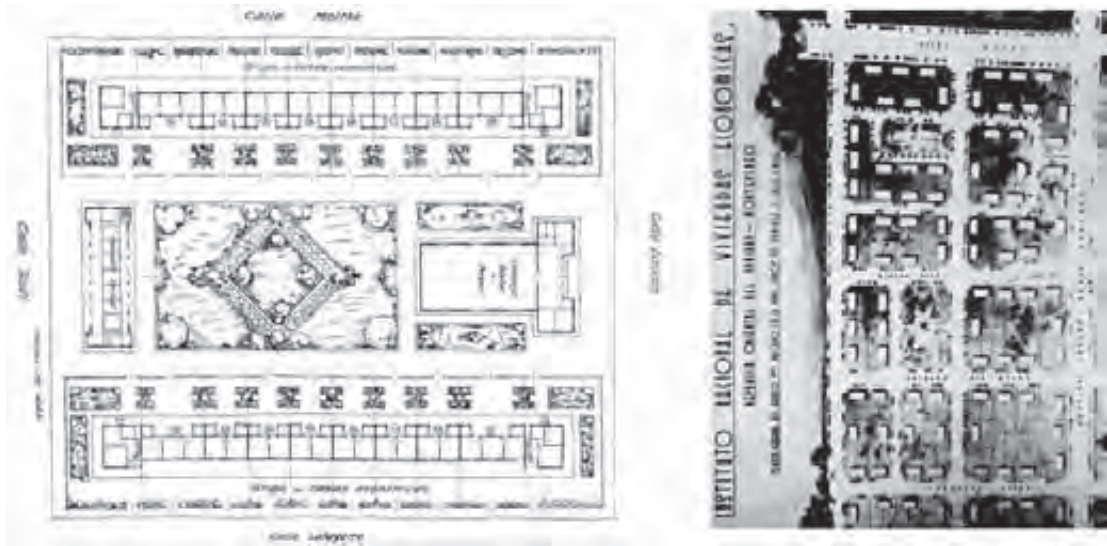
- [2/33] Detalle del barrio Jardín, Plano Regulador de la ciudad de San José, 1919.
- [2/34] Grupo de casas Económicas en Peñarol, Montevideo, Eugenio Baroffio, 1924 (página siguiente, izquierda).
- [2/35] Planta del Barrio económico, 1937 Instituto de Viviendas Económicas (página siguiente, derecha).

lotes con áreas entre 330 m<sup>2</sup> y 850 m<sup>2</sup>».<sup>30</sup> El modelo de ciudad jardín pintoresca es la imagen elegida a la hora de diseñar [2/32]. Con trazados viales curvos, restricción de ocupación del suelo y respeto a las condicionantes topográficas de los predios se condiciona a los propietarios que deberán realizar construcciones acordes al espacio público ajardinado que diseña y equipa la municipalidad.<sup>31</sup>

La primera experiencia de barrio jardín queda aislada en la estructura urbana de la ciudad. Cuando finalmente se logra concretar se promueven desde la municipalidad otras experiencias piloto pero ahora centradas en la vivienda obrera manteniendo el modelo de barrio jardín. En 1921, Eugenio Baroffio y Pedro Belloni proyectan un barrio jardín obrero en el Buceo, enfrenteado al cementerio. En 1924 se concretan 14 viviendas económicas de las 410 proyectadas

30 Citado por Montoya, 2010.

31 Altezor et al. (2010) destacan con respecto a la propuesta los criterios económicos, los «criterios higienistas y de calidad ambiental, que se traducen en límites a la ocupación del suelo por las construcciones, retiros obligatorios y exigencia de incorporación de especies vegetales en los espacios libres de los predios; criterio estético pintoresquista, apoyado en el trazado de vías curvas, en la adecuación del conjunto a la topografía original del lugar y en el aprovechamiento de puntos estratégicos en los que las diferencias de nivel permiten visuales privilegiadas, para la ubicación de escalinatas y otros elementos decorativos».



inicialmente. Ese mismo año Baroffio realiza el proyecto de veinte casas económicas de Peñarol. En una pequeña manzana se disponían «dos hileras de diez casas cada una y dos edificios comunitarios, un mercado municipal y un Consejo Auxiliar, que crearon un espacio central abierto y ajardinado» (Montoya, 2010).

A la labor de Eugenio Baroffio desde la municipalidad se agregan los proyectos de barrios jardín y barrios obreros realizados desde la Sección de embellecimiento de Pueblos y Ciudades que a partir de 1916 [2/33], es dirigida por Raúl Lerena Acevedo, y tiene una reducida producción en la temática<sup>32</sup> [2/34]. Como se ve la experiencia de la vivienda promovida desde los organismos del Estado fue en un primer momento un impulso más teórico que concreto en lo que a obras se refiere [2/35].

32 En la lista de trabajos en planes de extensión, parques, barrios jardín, barrios obreros y proyectos de acondicionamientos de espacios públicos que se cita en la contribución de la sección embellecimiento de pueblos y ciudades al primer Congreso Panamericano de arquitectos de 1920, se nombran el barrio Salto nuevo y el barrio-jardín anexo a la Cárcel Penitenciaria del año 1916, y el proyecto de barrio obrero en 1919. Citado por Altezor y Barachini (1971).





[2/36] Fraccionamiento del balneario de Carrasco, Solares entorno al Hotel.

[2/37] Vista Aérea del Balneario Carrasco en la que se aprecia el trazado de Carlos Thays.

La ciudad balnearia se comienza a gestar en el primer batllismo a través de la iniciativa privada en una primera instancia.<sup>33</sup> Obra significativa de la ciudad balnearia que comienza como iniciativa privada en 1912 y es adquirida por el Estado, es el barrio jardín y Hotel Carrasco.<sup>34</sup> La obras de infraestructura iniciadas se enlentecen debido a la Primera Guerra Mundial.<sup>35</sup> El Hotel Carrasco se inaugura<sup>36</sup> en 1921 por la municipalidad luego de su traspaso en 1915. El trazado del barrio de Carrasco es del paisajista

33 Bertino et al. (2005) han hecho notar que: «En la creación de espacios públicos de la capital, se pueden señalar dos etapas: la primera caracterizada por la iniciativa privada, la segunda de indudable protagonismo estatal».

34 Según plantea Caetano et al. (2010) en 1911 la sociedad del Balneario Carrasco solicita al Poder Ejecutivo la instalación de un Casino en el futuro hotel. Se autoriza la instalación y las obras de construcción se realizan hasta que se detienen en 1914. En 1915 el Hotel Carrasco pasa a la órbita de la municipalidad.

35 Torres Corral (2007) plantea: «[...] en 1914 las obras de infraestructura ya están terminadas —desección de bañados, desmonte de médanos, trazado y construcción de calles incluida la rambla de aproximadamente quinientos metros de largo—, el inicio de la Primera Guerra Mundial atrasó el desarrollo del balneario».

36 Su terminación fue dirigida desde las oficinas municipales por Eugenio Baroffio a partir de 1915. Baroffio se encarga de introducir una serie de modificaciones al proyecto original de los suizos residentes en argentina Jacques Duran y Gastón Mallet. Ver Daniela Tomeo (2010) «El arquitecto Baroffio y la construcción del Hotel Casino Carrasco: una construcción en silencio».



[2/38] Extensión de la Rambla, Malvin.



[2/39] Continuación hasta Carrasco.

Charles Thays<sup>37</sup> que introduce una serie de trazados curvos en la composición [2/36, 37].

La operación urbana realizada por el Estado hacia la constitución de la ciudad balnearia fue el proyecto y construcción de la rambla en su borde de desarrollo hacia el este [2/38]. Se unen de esta forma pequeños tramos de borde marítimo contruidos con áreas que permanecían en estado casi natural. Con el proyecto realizado por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas<sup>38</sup> se comienza a partir de 1917 la obra que concluirá la unión de la Rambla Sur hasta el arroyo Carrasco demorando unos cuantos años en construcción. Es interesante cómo el proyecto de rambla dirigido por Lerena Acevedo [2/39] respeta el paisaje natural, la topografía cambiante y el borde marino que conforman los arcos de playa cada vez más largos a medida que se discurre hacia el este. Esta actitud proyectual contrasta con la desarrollada pocos años después por el ingeniero Fabini en el proyecto de Rambla Sur, quien

---

37 La principal modificación que Thays introduce fue el trazado curvo de la avenida de ingreso al barrio y las calles elípticas y curvas en torno al hotel. Torres Corral (2007) plantea que este balneario es la introducción en el país de «líneas curvas en un trazado urbano».

38 El proyecto es realizado por la Sección Embellecimiento y Trazado de Ciudades dirigida por Raúl Lerena Acevedo.



[2/40] Postal realizada en oportunidad de la colocación de la piedra fundamental, 18 de Julio de 1910 bajo el gobierno de Williman.

elimina las pequeñas playas<sup>39</sup> al definir un borde con el río por medio de suaves curvaturas, alineando el frente urbano y generando un amplio espacio ajardinado. Como ha hecho notar A. Torres Corral (2007): «a pesar de esta asimetría en la morfología adoptada, ambos proyectos no hicieron más que explotar las oportunidades que ofrecía la geografía costera atendiendo al proyecto batllista de reforma urbana para la conformación de la ciudad turística».

La ciudad de los palacios públicos es la ciudad institucional del Estado que se construye desde el poder político que busca el reconocimiento desde una doble dimensión representativa de Estado y de la civilidad de la sociedad democrática.

Batlle en su primera presidencia se inclina por continuar con la ubicación sugerida por el Plan Maillart para la ubicación de los palacios Legislativo y de Gobierno, manteniendo la idea de una gran avenida central que una los

---

39 Fabini mantiene la conformación de la playa Ramírez, la primera de arco más extenso, donde se produce la articulación con la alineación de la Rambla Sur. Recordemos que los proyectos previos de alineación de la Rambla Sur de Abel Hernández (1907) y de Lord Grimthorpe (1908) siempre se articulaban finalizando en la playa Ramírez.



[2/41] Vista de fachada del proyecto de los arquitectos Nenot y Ebrard que obtuvieron el segundo premio.

[2/42] Plan Regulador de la Ciudad de Salto, 1916. Sección embellecimientos de pueblos ciudades, Ministerio de Obras Públicas, Arquitecto Lerena Acevedo (página siguiente).

dos edificios. El Palacio Legislativo se concursa en 1904,<sup>40</sup> y es reubicado en un predio cercano donde finalmente se termina construyendo e inaugurando en 1925. El Palacio de Gobierno ubicado en el excementerio inglés (ubicación dada por Maillart) se comienza a construir,<sup>41</sup> pero al retornar a la presidencia Batlle decide suspender la construcción [2/40]. Los argumentos planteados para la suspensión se relacionan con la necesidad de justificar su ubicación respecto a «un plan de vialidad» para la ciudad y sus edificios públicos. Se llama a un nuevo concurso para el Palacio de Gobierno pero sin predio dado que se estaba procesando el Concurso de las avenidas y edificios públicos. El proyecto de Palacio de Gobierno se desecha finalmente en 1916 luego de un nuevo intento de Batlle por promover su realización<sup>42</sup> [2/41]. La ciudad de los palacios aún debe esperar para acercarse a una débil imagen de lo imaginado por el estadista en sus recorridas europeas.

---

40 Obtiene el segundo premio Víctor Meano declarándose desierto el primer premio, Meano muere en Buenos Aires sin siquiera enterarse de su premiación. El proyecto es retomado por Gaetano Moretti a partir de la segunda presidencia de Batlle.

41 En 1910, el presidente Williman coloca la piedra fundamental del proyecto realizado por una comisión designada.

42 Para seguir este proceso ver González, N. y Gutiérrez R. (2010) «Eugenio Baroffio y los grandes palacios».

ESTUDIO DE TRANSFORMACION

DE LA PLANTA URBANA DE LA

# CIVIDAD DEL SALTO

SECCION DE ARQUITECTURA  
M.O.D.

1:5000



### **La urbanidad conquista las capitales**

Una de las consecuencias del Concurso de las Avenidas fue la creación en 1911 de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades que comienza a funcionar efectivamente en 1916 dependiendo del Ministerio de Obras Públicas. El disciplinamiento que la urbanidad conlleva dentro del proyecto batllista necesariamente se traslada a todas las ciudades del país promoviéndose los planes de ensanche y embellecimiento como forma de transmitir el crecimiento y desarrollo de lo urbano frente a lo rural.

En la misma se destaca la actuación del arquitecto Raúl Lerena Acevedo quien en 1922 se encarga de la cátedra de Trazado de Ciudades creada en la Facultad de Arquitectura.<sup>43</sup>

Desde la Sección Embellecimiento de Pueblos Y Ciudades, Raúl Lerena Acevedo realiza una labor de extensión de varias capitales departamentales y ciudades del país. Los planes elaborados tienen en común una filiación esteticista y pintoresquista, aun traduciendo la necesaria introducción de las propuestas higienistas de la época. El

---

43 La cátedra de Trazado de ciudades y arquitectura paisajista fue promovida desde el Poder Legislativo, que introduce en el plan de estudios de 1918 los estudios urbanísticos, hecho que demuestra que el poder político fue más consciente de la necesidad disciplinar que los propios medios académicos. Ver Mazzini, 2011.



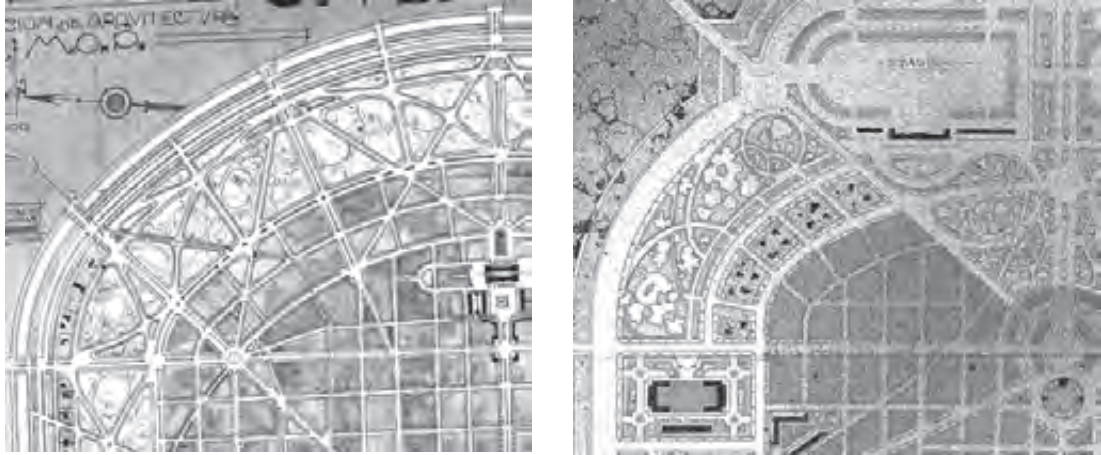
[2/43] Ampliación de Colonia, 1888, Joseph Stübben.

modelo urbano batllista se traslada a través de los planes de ensanche<sup>44</sup> y embellecimiento. Desde ellos, a una escala acotada se organiza la urbanidad incorporando trazados viarios que vinculan a los edificios públicos, ordenan la forma de la ciudad con parques, áreas deportivas, barrios jardín, y en algunos casos, barrios obreros.

Cuando se analiza el estudio para la transformación de la planta urbana de Salto (1916) [2/42] destaca su «green belt» definiendo el borde, las diagonales que unen los grandes edificios públicos, incluyendo el 'disciplinamiento' de arroyos<sup>45</sup> y del borde del río. El espacio verde exterior, con circulaciones diagonales o curvas [2/43], unen y articulan las trazas del viario en dirección hacia edificios significativos de la urbe. Recuerda de alguna ma-

44 Según la lista de trabajos en planes de extensión, parques, barrios jardín, barrios obreros y proyectos de acondicionamientos de espacios públicos que se cita en la contribución de la sección embellecimiento de pueblos y ciudades al primer Congreso Panamericano de arquitectos de 1920, se nombran los planes de reguladores de Mercedes, Paysandú, Salto y Melo del año 1916, anteproyecto de plan regulador de Artigas en 1917, plano regulador de la ciudad de Colonia y proyecto de extensión y embellecimiento de la ciudad de Florida en 1918, anteproyecto ampliando la planta urbana de la ciudad de Rocha en 1919. Citado por Altegor y Barachini (1971).

45 En los arroyos se opera con la idea de parque lineal de borde o canalizando a cielo abierto, en apariencia olvidando o minimizando el régimen de crecidas.



[2/44] imagen izquierda: Detalle Plan Regulador para la ciudad de Salto, 1916.

[2/45] imagen derecha: Detalle Plan para Paysandú, 1916.

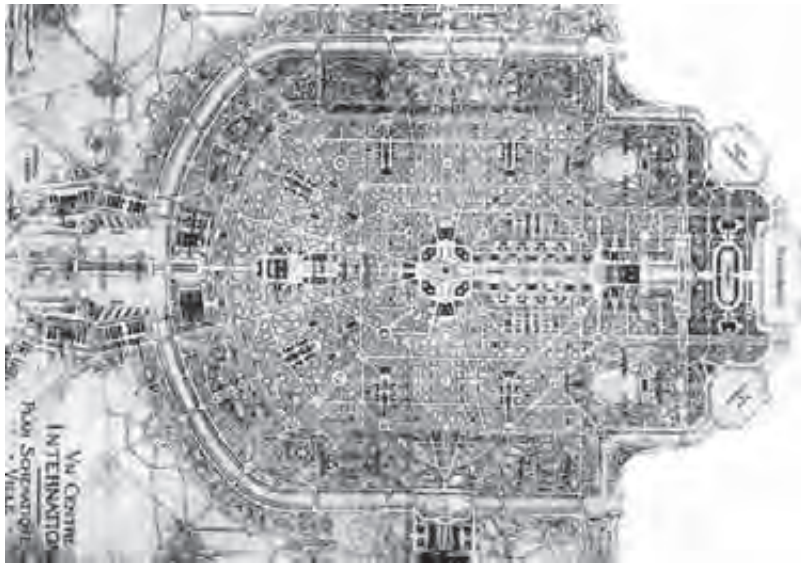
nera a la ampliación de Colonia (1888) [2/44] realizada por Joseph Stübben al demoler las murallas.<sup>46</sup> La transformación de la planta urbana de Paysandú (1916) [2/45, 47] sigue la concepción planteada en Salto con el anillo definiendo el límite urbano. Las propuestas traducen una confianza en los avances positivistas propio de los trazados del ochocientos. Si bien se leen ideas urbanas planteadas en el debate urbano internacional [2/46] en años previos a la Gran Guerra.<sup>47</sup>

El proyecto de extensión y embellecimiento de la ciudad de Mercedes (1916) [2/48] donde se estructura la circulación nuevamente a través de trazados diagonales por encima del damero que unen espacios públicos representativos ajardinados. Hacia el borde del río Uruguay se establece una gran explanada verde, la planta se limita a través de una zona de villas y una rambla parque que reconoce la conformación geográfica del borde.

46 En el caso de la ampliación de Stübben, las vías rectas o diagonales dentro del sector verde resultante de la demolición de las murallas, siguen recorridos y visuales definidos por las puertas de la ciudad histórica.

47 Si colocamos la forma planteada por H. C. Andersen y E. Hébrard en 1913 para la creación del World Center of Communications, queda evidenciada la similitud de la forma urbana utilizada en ambos modelos de ciudad.





[2/46] Propuesta para centro mundial de comunicaciones. Andersen, 1913.



[2/47] Plan para Paysandú, 1916.

[2/48] Proyecto de extensión y embellecimiento de la ciudad de Mercedes, 1916.



[2/49] Plano de extensión y embellecimiento de la ciudad de Florida, 1918.

[2/50] Plan Regulador de la ciudad de San José, 1919 (página siguiente).



Cuando se analizan las plantas de capitales mediterráneas, la topografía condiciona la geometría de la forma urbana, alejándose aun más de la simetría formal. El plano de extensión y embellecimiento de la ciudad de Florida (1918) [2/49] tiene una avenida de circunvalación donde se realiza la trasposición del damero a una estructura que reconoce la presencia del río Santa Lucía Chico y adopta la geometría de las curvas de nivel. A partir de allí se estructuran por sectores nuevas áreas verdes, barrios jardín o trazados urbanos de manzanas de mayores dimensiones a las del damero central con formas trapezoidales.

En la planta del plan regulador de la ciudad de San José (1919) [2/50] en uno de los bordes del casco urbano un *parkway* o bulevar curvo desemboca en el eje central del damero que lleva directo a la plaza central. A ambos lados del boulevard se organiza una manzana amplia para conformar un barrio jardín. La ciudad se extiende en forma diferenciada hacia cada borde respetando los componentes geográficos y la topografía adaptando los trazados a esta. Entre la zona de barrio jardín de la extensión y el damero aparece una amplia faja verde que se presenta como espacio libre.



Del análisis realizado hacia las extensiones y planes reguladores propuestos, en pocos años, por la Sección de Embellecimiento de Ciudades y Pueblos, queda marcado cómo las estructuras urbanas proyectadas dejan de tener formas simétricas, las diagonales seccionando el damero desaparecen, los límites parquizados de borde continuos se limitan a sectores, los accidentes geográficos se incorporan sin disciplinarlos geoméricamente, sino en su forma natural, los trazados se articulan con la topografía y aparecen sectores de barrios jardín con otros sectores que presentan manzanas de diferentes formas y dimensiones. La propia praxis de la sucesión de planes incorpora componentes del sitio, sin perder el objetivo de aplicar a través del disciplinamiento y la regulación, la transformación de la estructura urbana y, por tanto, la conformación de un nuevo escenario urbano donde se desarrolla la vida pública de los ciudadanos.

## El balneario y la ciudad

La aparición del balneario en la ciudad de Montevideo se comienza a gestar previa a la importancia dada a la ciudad balnearia en los ámbitos dirigentes del batllismo. Se establece a partir cambio cultural por el cual, el habitante de Montevideo se ve atraído por el baño de mar a fines del siglo XIX.<sup>48</sup> Este proceso lleva a la construcción en la ciudad de Montevideo de los primeros complejos para baños de mar apareciendo en la playa Ramírez en 1871 y en playa de los Pocitos en 1875 y en el parque Capurro dentro de la Bahía en 1900.<sup>49</sup> Las operaciones de construcción de las instalaciones para baños se vinculan con compañías de tranvías y posteriores fraccionamientos de las tierras aledañas. Por otra parte, la atracción traspasa fronteras generando la seducción incluso al otro lado del Plata, entre la enriquecida clase alta porteña.<sup>50</sup> Aparece inmediatamente la necesidad de la asociación con servicios hoteleros.<sup>51</sup>

---

48 Este proceso se relaciona con la búsqueda de los beneficios saludables que aporta la naturaleza. Entre otras causas que aceleraron el acercamiento a los baños de mar, se encuentra la huida «de las aglomeraciones urbanas que traían las epidemias de cólera o de fiebre amarilla» (Vallejo, 2009). El abandono de Buenos Aires sumado al atractivo de las propiedades curativas del agua, hace que los argentinos pongan su mirada en la costa oriental.

49 La playa Capurro concita la atención de bañista por sus condiciones naturales, desde 1870 se intensifica su popularidad con la llegada del tranvía de caballitos, según Torres Corral (2007).

50 En el Río de la Plata, 'porteño' es el habitante de la ciudad puerto de Buenos Aires.

51 La fastuosa Casa de Baños de Emilio Reus ubicada en la calle



[2/51] Instalaciones para baños, Pocitos.

En el proceso de fraccionamiento de Montevideo, las compañías de tranvías aparecen asociadas en múltiples situaciones, en especial, con el desarrollo de fraccionamientos de tierras y, en el caso de la costa, se agrega la posibilidad de asociación con las instalaciones para baños. En Montevideo la atracción por el baño de mar construye urbanidad [2/51].

Este factor hace que Montevideo se constituya por la participación de los empresarios que elaboran la ciudad desde la idea de balneario. Esta pulsión latente en la sociedad, es reconocida por el batllismo y, a veces, integrada al discurso oficial y en otras, de forma velada pasa a ser uno de los objetivos de la construcción de lo urbano [2/52].

La apropiación del borde costero se hace, en principio, con la concepción de ganar terreno al mar para la especulación inmobiliaria y para disciplinar el territorio cercano a la ciudad. Por lo tanto, el primer impulso hacia el mar

---

Piedras y Patagones, se vincula más a los servicios hoteleros que a los fraccionamientos. Destacable por su lujo y dimensión la Casa de Baños de Montevideo funcionaba a manera de un club social atrayendo a la alta sociedad de ambas orillas del Plata (Vallejo, 2009).



[2/52] Vista aérea Pocitos, 1930.

en la estructura urbana de Montevideo se apoya en la especulación inmobiliaria para obtener tierras por expansión hacia el Río de la Plata. Las propuestas realizadas por las compañías privadas que se suceden desde el siglo XIX y se intensifican en los primeros años del siglo XX,<sup>52</sup> se traslada a los proyectos del Concurso de Edificios Públicos y Avenidas llamado en 1911. Las variantes geométricas resultantes difieren en la formalización del orden impuesto a la geografía. Una nueva naturaleza artificial realiza la interface entre la novel trama urbana de la extensión y el geométrico borde marino. El espacio resultante es un gran aterrazado que se enfrenta al horizonte marino [2/54].

La expansión parte de la concepción positivista de la ciencia [2/53], sin considerar la fuerza del Río de la Plata actuando para recuperar su espacio perdido. Ni siquiera el proyecto del segundo premio de Joseph Brix tan cuidadoso de los bordes naturales de pequeños arroyos y cañadas, escapa a la tentación impuesta a los concursantes en 1911.

---

52 Las propuestas de ganar terrenos al mar han sido citadas en el capítulo dos y son: Dupart (1848), José María Vilaza (1887), Abel Fernández (1907), Lord Grinhorpe (1908) y Sillard (1910).



[2/53] Planta del proyecto «Avenida sobre la Costa Sur».

Las operaciones resultantes del concurso se materializan en la síntesis del Plan Regulador de 1912: son inmensas áreas de tierras ganadas al mar que se constituyen en un disciplinado paseo marítimo financiado por la venta de los solares resultantes de la expansión. El mar es un territorio a conquistar, ordenar y disciplinar.

Al definirse la bahía como el área de intercambio mercantil se deja de lado el espacio cívico articulador proyectado entre el eje representativo del Estado (Palacio Legislativo) y la bahía como espacio central ciudadano de la capital. Este acto no es solamente una transformación funcional sino un definitivo cambio en las relaciones espaciales de la relación ciudad-agua. El traslado del espacio marítimo de la ciudad enfrentando al Río de la Plata en la Rambla Sur implica la pérdida del carácter cívico del paseo marítimo en favor de su revalorización como balcón urbano que se proyecta hacia el horizonte marino. Sin edificios representativos del Estado, la Rambla Sur adquiere un carácter de vínculo articulador entre la ciudad y su horizonte, y a la vez, actúa como comienzo y fin de un recorrido de relaciones cambiantes entre la urbe y el mar.

1911

Concurso de Avenida y edificios públicos *Plan Guidini*



Concurso de Avenida y edificios públicos *Plan Baroffio*



1912

*Plan Regulador de Montevideo*



[2/54] Extensión del damero en planes 1911-1912.



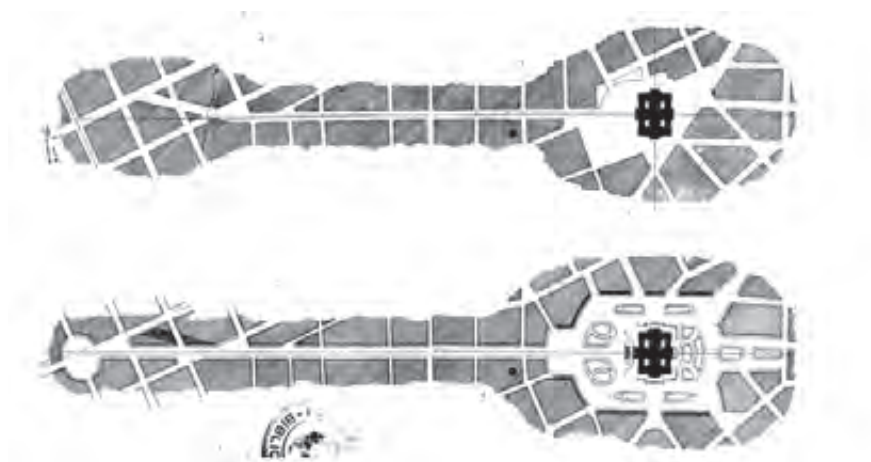


### **Plan Moretti, 1914-1922**

A partir de 1913, el arquitecto milanés Giacomo Moretti se encarga de las obras del Palacio Legislativo realizadas a partir del anteproyecto de concurso internacional ganado en 1904 por el arquitecto Víctor Meano, que fuera ajustado, a raíz de su muerte, por el arquitecto uruguayo J. Vázquez Varela en colaboración con Antonio Banchini. Desde que se encarga de dar mayor realce al monumento Moretti se plantea la necesidad de conformar un espacio representativo de mayores proporciones que mejore la circulación vehicular y la percepción a distancia del palacio presentando su argumentación en 1914. En ausencia de Moretti del país se amplía el espacio de la plaza en torno al Palacio Legislativo [2/55], por ley de 1915.

La ampliación no resuelve la afluencia de las calles circundantes, por lo cual en 1920 realiza un plan que busca, respecto a la ley aprobada en 1915:

- 1.º) Poner en relación armónica las relaciones del largo y ancho de la plaza;
- 2.º) establecer racional y estéticamente la afluencia de las calles a la plaza, tratando de mantener una necesaria euritmia entre las masas edificadas;
- y 3.º) idear esquemáticamente las líneas generales de los edificios que rodeando a la



[2/56] Ordenamiento de la Plaza del Palacio Legislativo y Avenida Agraciada, G. Moretti.

[2/55] Foto aérea del Palacio Legislativo (página anterior, izquierda).

plaza, habían de construir el marco proporcionado del nuevo palacio (*Revista Arquitectura*, 1921) [2/56].

La edificación en tres de los lados del espacio público deberá presentar pórticos de 6 a 7 m de altura, terminados con terrazas. Por encima prevé la construcción de dos niveles terminando en una altura total «hasta el coronamiento de unos 17 a 20 m» (*Revista Arquitectura*, 1921).

Propone en el tramo de la avenida Agraciada que llega hasta la avenida Rondeau realizar un ensanche a treinta metros, rectificación de algunos puntos y ajustar la cota rasante para permitir la visión a distancia del Palacio Legislativo. Agrega en la confluencia de las avenidas Rondeau y Agraciada la realización de un espacio público que articula la confluencia de las diferentes calles.

## Una imagen para la capital

En 1928 se aprueba el Plan Fabini con el trazado de avenidas y rectificaciones, en especial el de la avenida Agraciada, que logra concretar la diagonal de conexión visual y de circulación vehicular entre el Palacio Legislativo y 18 de Julio en el centro de Montevideo. Los desniveles existentes permiten imaginar una visión perspectiva comprehensiva del espacio representativo de la capital. La imagen propuesta para comunicar como será la futura avenida hace evidente la urbe ideal buscada. Una ciudad de tela muestra a los ciudadanos la ciudad imaginada desde donde el Estado representa su fachada. Imaginar esta avenida urbana hacia el Palacio del Pueblo dignifica al ciudadano, que se siente viviendo ese futuro. La pantalla separa a los espectadores del orden urbano donde el Estado y su institución se materializan en la fuga, con el fin como objetivo. Del otro lado del bastidor, la realidad donde la ciudad sigue existiendo en sus contradicciones, complejidades y desarticulaciones. La pantalla constituye el límite entre el futuro deseado y la ciudad real. Se prefigura, desde el anuncio, el espacio representacional que oculta la verdadera realidad y existencia detrás de su máscara. El propio espacio imaginado es una máscara.<sup>53</sup> Los

---

53 Colomina (2010) ha planteado que: «La modernidad está estrechamente



[2/57] Detalle anuncio de la futura Avenida Agraciada.

imaginarios colectivos hacen que los límites físicos se desfiguren y mediaticen.

Si analizamos la imagen proyectada, no aporta al modelo de avenida representativa decimonónica más que una imagen apenas actualizada del entorno prefigurado [2/57]. No es necesario más. El imaginario colectivo no tiene más pretensiones que tener los objetos representativos de las instituciones visibles para el conjunto social. Por otra parte, desde lo político, sin demasiadas tensiones sociales, se está construyendo y haciendo palpable un Estado de bienestar que colma cualquier expectativa del colectivo. Con solo adaptar la imagen de ciudad europea heredada, es suficiente. La vida moderna incorpora únicamente el mito de la circulación mecánica automotriz con el ideario asociado de velocidad. Al frenesí de la circulación mecánica se lo mitiga con la perfecta alineación del arbolado público. El resultado visible se resuelve con la aplicación del bisturí de la cirugía urbana. La ciudad veloz no requiere superestructuras que resuelvan los conflictos. No existen grandes conflictos. En Montevideo no hay lugar para utopías futuristas.

---

ligada a la cuestión de la máscara».

### Plan Fabini, 1922-1928

El Plan Fabini, aprobado en 1928, con el trazado de avenidas y rectificaciones no se restringe a la avenida Agraciada o a los trazados interiores a la trama urbana de Montevideo. El plan incorpora, además, las leyes aprobadas desde 1922, a propuesta del ingeniero Fabini, para la realización de la Rambla Sur. El orden temporal dado en las leyes Fabini implica que el espacio urbano hacia el afuera fue priorizado frente al espacio y fachada institucional hacia el adentro.

Inevitablemente, esta tensión priorizada hacia la expansión y regularización del borde marino llevada a su mínima expresión, se traslada al Plan Fabini de 1928. Si bien los terrenos ganados al mar son de menor superficie, la operación del Plan Fabini, desde el punto de vista conceptual y financiero, sigue los mismos criterios que los antecedentes<sup>54</sup> que la originan. La imposición al mar eliminando pequeñas playas será un territorio en disputa con las fuerzas de la naturaleza. La construcción del nuevo frente marino se vincula, al igual que las aperturas haussmanianas, con el saneamiento de las áreas del 'bajo' montevideano [2/58]. La Rambla Sur es una nueva fachada urbana

---

54 Previamente se ha analizado la larga lista de expansiones hacia el mar que se han propuesto para adquirir nuevo territorio disponible para que a través de negocios inmobiliarios se financien las obras.



[2/58] Zona del«Bajo».

hacia el borde costero. La ciudad balnearia se construye saneando su fachada hacia el mar, desde donde la perciben en primera instancia los viajeros e inmigrantes.<sup>55</sup> A partir de esta reconfiguración de la costa, la pulsión hacia la extensión de la ciudad en busca del mar se realiza recorriendo el borde de la geografía hacia el este. Sin necesidad de conquistar terreno al mar. Sin conflictos a gran escala. De todas formas, no se pueden evitar las disputas puntuales cuando lo urbano entra en oposición y conflicto con la constitución del territorio natural.

Como plantean Carmona y Gómez (2002), «la valoración del principio de eficiencia, confiado a la circulación, anuncia la incidencia del urbanismo moderno en el planeamiento montevideano».

Caetano *et al.* (2010) han centrado la propuesta de la Rambla Sur dentro de las transformaciones pensadas para dotar a la ciudad de una nueva estructura de espacios pú-

---

55 Es importante recordar que los inmigrantes serán rápidamente incorporados entre los ciudadanos. La Nación se construye desde la inmigración como componente fundamental. La frase acuñada con motivo del Centenario, «nuestros antepasados descienden de los barcos», demuestra la conciencia que existe en la sociedad uruguaya sobre este aspecto.



[2/59] Frente Costero Sur a la altura de la calle Paraguay, inicio de la realización de la Rambla sur.

blicos pero que en su preocupación reformista operaba en varios planos a la vez:

En ese afán de disciplinar la ciudad, el batllismo buscó disciplinar las costumbres y ganarle tierra al mar al mismo tiempo, como lo prueba el proyecto de la Rambla Sur, que en la misma operación buscó crear un «balcón» público dirigido al mar que no había sido heredado de la naturaleza, desplazar a los prostíbulos del viejo «Barrio Sur» y terminar el trazado sinuoso de varias playas, que juzgó casi como un estorbo.

La exposición de motivos de 1925, desarrollada al presentar el informe sobre la Rambla Sur para su aprobación, marca claramente las ventajas planteadas con la reorganización urbana de borde costero [2/59], al «transformar la fisonomía de Montevideo»:<sup>56</sup>

---

56 La transformación física plantea algunos elementos bien definidos de circulación, higiene de la vivienda, reordenamiento catastral y urbano, creación de espacios públicos para el ciudadano, erradicación de áreas degradadas al plantear: «Una avenida de la importancia que tendría la Rambla Sur, no podría estar bordeada por viejas casas de aspecto ruin y desagradable. [...] Desaparecerán pues las viejas construcciones sin valor para dejar lugar a la vivienda sana, higiénica





[2/60] Vista desde el Parque Hotel hacia el Sur antes del relleno sobre las playas a raíz de la obra de la rambla sur, 1928-1935 aproximadamente.

En su dimensión económica, al aumentar el valor de la propiedad «y, por consiguiente, el incremento de las rentas nacionales y departamentales».<sup>57</sup> Al potenciar el espacio urbano, obteniendo un paseo público ubicado en el área central que permite «disfrutar de las bellezas de nuestra hermosa costa y de nuestro mar azul» (Mauri, 1925). Hacia la conectividad urbana, dado que «el barrio comercial ban-

---

y agradable levantada en terrenos bien proporcionados, cuyo conjunto ha de constituir un digno marco limitativo de la gran avenida.

Se proyecta también una gran explanada [...] estableciendo allí un anfiteatro, aprovechando el declive natural del suelo, cuyos grados miren hacia el mar [...] cuyo eje lo constituye la calle Brecha, transformada en decorosa avenida, se habrá dotado a Montevideo del lugar apropiado que hoy le falta facilitándose allí la concentración de las muchedumbres que se organiza en los *meetings*, en las grandes fiestas de verano, en los actos en que intervienen los alumnos de las escuelas, etc., etc. [...]

En el noble propósito de desalojar a la prostitución de la zona, donde se encuentra atrincherada desde tantos años atrás, se incluye entre las expropiaciones inmediatas a las manzanas señaladas en el plano con los números 115, 116, 184 y 185.

Con todas estas modificaciones, V. C. afirma que una vez construida su rambla la costa sur de la vieja zona urbana será la continuación natural del centro de la ciudad, del cual solo dista 300 m. aproximadamente». Exposición del miembro informante Santiago E. Mauri realizada en la Sala de Sesiones de la Comisión de Obras y Servicios el 14 de octubre de 1925.

57 Las comillas son citas tomadas de la exposición del miembro informante Santiago E. Mauri realizada en la Sala de Sesiones de la Comisión de Obras y Servicios el 14 de octubre de 1925 (Mauri, 1925).



[2/61] Vista desde el Parque Hotel hacia el Sur con la obra de la Rambla Sur terminada y su enjardinado posterior, 1935.

cario portuario y los barrios nuevos del Parque Rodó y Pocitos estarán servidos espléndidamente por una arteria directa, amplia y bien pavimentada que permitirá la entrada o salida de la ciudad en condiciones inmejorables de comodidad y rapidez» (Mauri, 1925). Intensifica el «carácter de Ciudad de Turismo» al ofrecer un itinerario que al desembarcar le permita contornear «toda nuestra costa llena de encantos y maravillas -brindándole así la grata impresión de la perspectiva que ofrecen generalmente nuestros paisajes llenos de color- para dejarlo luego junto a la puerta del hotel balneario» (Mauri, 1925). En la oportunidad temporal del emprendimiento incluye la dimensión social, al reconocer «la conveniencia del momento para iniciar de inmediato la construcción» al reconocer una coyuntura donde «escasea el trabajo y hay exceso de oferta». <sup>58</sup>

---

58 Nuevamente, desde el poder político se utilizan el instrumento de la inversión pública para la distribución social en forma consciente. El texto plantea: «Y he aquí la fórmula clásica se presenta una vez más como fórmula salvadora: atacar las grandes obras públicas para permitir que en ellas los hombres de trabajo puedan ganarse honrosamente el pan. No debemos descuidar en lo más mínimo este importante aspecto social» (Mauri, 1925).



[2/62] Rambla sur. Operaciones de relleno en las playas de Santa Ana y de Patricio.

Las obras implican el disciplinamiento del territorio [2/60, 61] que adquiere una dimensión inusitada. Obliga a la realización de muros para evitar el embate del Río de la Plata y rellenos con modificaciones en los niveles de amplias áreas del borde costero.<sup>59</sup> Implica la expropiación de 959 inmuebles<sup>60</sup> y la desaparición de pequeñas playas que existían en cortos arcos entre puntos rocosos. Sin embargo, el proyecto no incluye un estudio de nuevas fachadas o volumetrías. La propuesta se preocupa del espacio viario y cuida el diseño del borde con el equipamiento de granito rosado [2/62], proponiendo una serie alternada de explanadas bajas, que adoptan una geometría [2/63] deudora de proyectos de embellecimiento desarrollados en otras capitales de Sudamérica.<sup>61</sup>

59 De todas formas, el proyecto de la Rambla Sur ocupa menos superficie ganada al mar que sus precedentes. En la exposición de la Comisión (1925) para su aprobación se compara con los proyectos de Grinhorpe y del ingeniero Abel Fernández. En el caso del «sindicato capitalista extranjero» representado por Grinhorpe: «Era tan atrevido el trazado que en algunos lugares se apartaba hasta 900 metros de la costa natural». El trazado del ingeniero Abel Fernández estaba «concebido bajo el mismo principio pero ya bastante replegado sobre la costa» (Mauri, 1925).

60 El dato lo proporcionan Carmona y Gómez (2002).

61 Se pueden poner como ejemplo los proyectos desarrollados por



[2/63] Terraza Balcón hacia el mar.

Hoy, aunque aún inconclusa, la obra de la Rambla Sur ha transformado definitivamente el carácter del borde costero de la ciudad de Montevideo. Entre el plan regulador de 1912, que asigna la bahía definitivamente al puerto y sus servicios, y la Rambla Sur planteada por Fabini, se establece definitivamente la idea de borde costero a disciplinar con diferentes estrategias, que se extenderá hacia el este de la urbanización de Montevideo.

Los trazados de la avenida Agraciada y de vías de circulación complementarias materializan a escala menor las ideas que desde el plan Maillart se vinieron exponiendo para complementar viario con edificios públicos de significación [2/64]. Son la materialización de una paulatina y pausada reflexión urbana que se desarrolla a lo largo de más de cuarenta años donde se consolidan a la vez, las instituciones republicanas, el crecimiento urbano, la disciplina arquitectónica a nivel nacional, y la disciplina urbanística a escala internacional y por reflejo a escala de la región.

---

Bouvard (1909) o Forestier (1925) para Buenos Aires o Agache (1928) para Río de Janeiro.



[2/64] Trazado de la Avenida Agraciada  
y vía de circulación complementarias.

El plan Fabini está en ejecución al momento de la visita de Le Corbusier a Montevideo, y por lo tanto, es parte del debate urbano que está instalado a la hora observar las actuaciones urbanas en la ciudad. El ingeniero Federico Capurro en su conferencia transcripta por la *Revista de Ingeniería* asociaba a Le Corbusier con las obras montevidéanas antes de pensar que unos meses luego estaría visitando Montevideo:

La cirugía es una necesidad en la hora presente, nos dice Le Corbusier, y nosotros lo comprendemos.

Buena cirugía es la rambla portuaria, la rambla sud, la avenida Agraciada, y buena medicina, las ramblas exteriores [2/65] y la adquisición de terrenos en los alrededores de la ciudad, destinados a formar la cintura de expansión a que nos hemos referido, donde todas las clases sociales puedan encontrar en el football, en el golf, en el tenis, en el polo, en los ejercicios atléticos y en los alegres paisajes que nos ofrecen las arboledas y parques, la restauración del desgaste físico y el descanso espiritual que re-

clama la vida agitada de la ciudad.

[...] Y seguramente habrá que cortar más. Y no será un atentado; será un deber. Cortar significa movimiento, comercio, salud, bienestar, deleite espiritual, altruismo; cortar razonablemente, entendemos, con arreglo a normas definidas; cortar prudentemente, digamos, contemplando la potencialidad económica de la ciudad, pero, agreguemos también, cortar resueltamente. Y con más razón por las menores dificultades de realización, y como parte integrante del trazado, se irá imponiendo la apertura o el ensanche de las grandes vías suburbanas y el complemento de aquella cintura de expansión, factor regulador y tonificante de las más esenciales y altas funciones vitales.

Cirugía en el centro y medicina afuera. Operar en el núcleo y preparar el porvenir en las zonas circundantes. (Capurro, 1929)

Como lo plantea el texto de Federico Capurro, buena parte de la cultura arquitectónica y urbana de Montevideo tenía una serie de antecedentes que la llevan a atender y entender al Le Corbusier que los visitará en pocos meses, pero, difícilmente estarán preparados en esa urbe de escala casi aldeana, para comprender las superestructuras urbanas que nacerán en Montevideo: los 'rascamares'.



Parte II /  
Un paréntesis en el proceso urbano:  
«[la visita de Le Corbusier, 1929]»





[II/00] Le Corbusier en el camerino del barco, 1929.

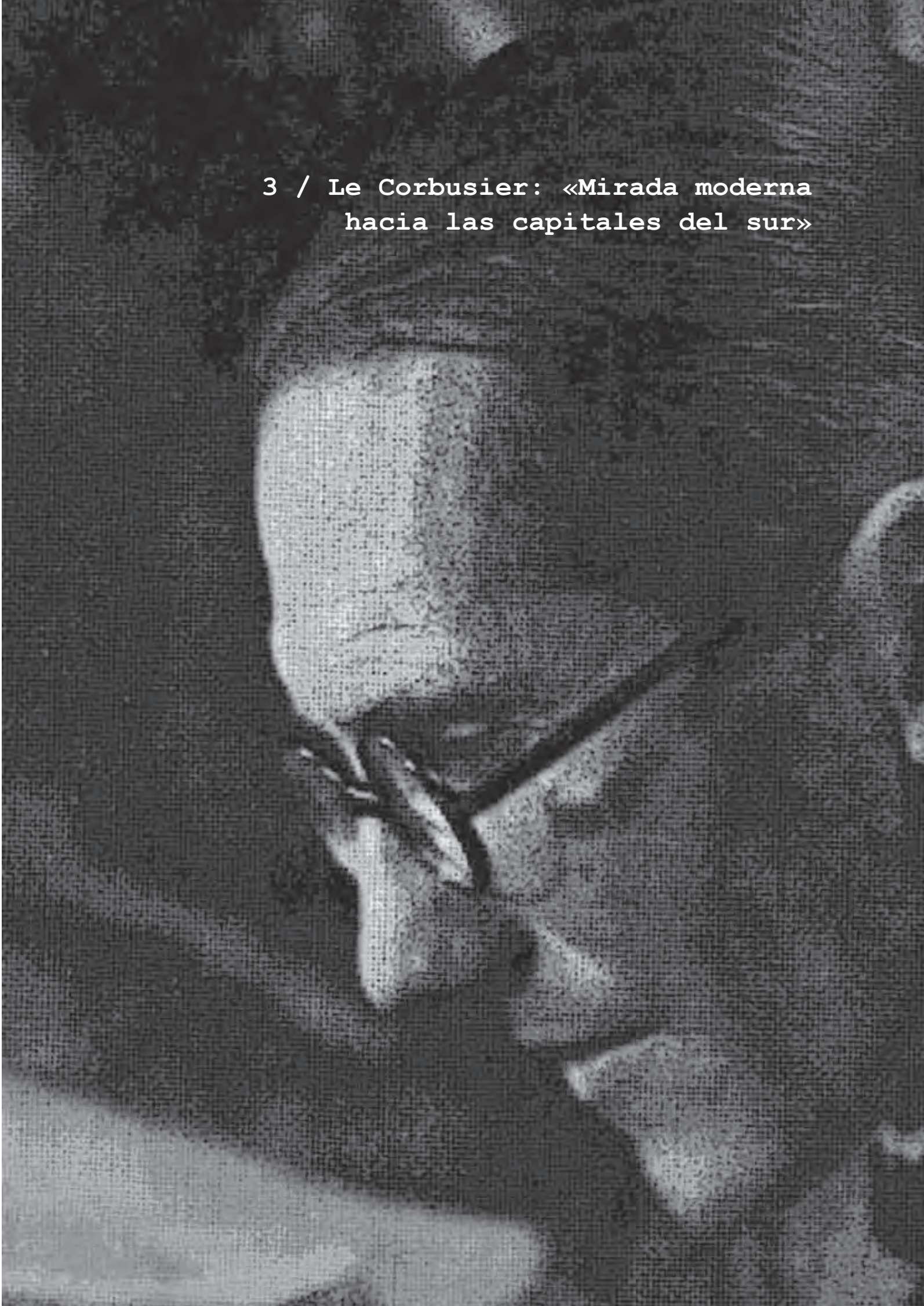
Para el proceso de construcción de la ciudad de Montevideo la presencia de Le Corbusier en 1929 es una historia paralela superpuesta al desarrollo de las ideas que se materializan en las propuestas y planes para la ciudad. Desde el proceso proyectual local, el Plan de Montevideo de Le Corbusier significa un **paréntesis** que aporta una mirada vanguardista y utópica hacia la ciudad, pero que, en su materialidad, no obtiene repercusiones concretas.

El plan de Le Corbusier, al ser una 'visión externa' sobre la ciudad de Montevideo, sigue las lógicas proyectuales desarrolladas en sus sucesivas propuestas para las capitales del sur. El estudio de los planes seriales permite entender el proceso de conceptualización y la metodología aplicada de reutilización y adaptación de las ideas a los diferentes paisajes, donde el cambio formal y la innovación en las propuestas es resultado de las complejas alternativas e implicancias del proyecto urbano. La lógica serial del pensamiento proyectual es más sustancial que el caso o evento individual y, por lo tanto, se aleja de la mirada local. Si observamos su imagen utópica y la adicional incomprensión de los uruguayos a partir de las imprecisiones manifestadas por el maestro a la hora de exponer sus planteos, es comprensible la ajenidad manifiesta de la cultura arquitectónica uruguaya frente al plan de Montevideo.

Por otra parte, el análisis de la serie sudamericana de planes de Le Corbusier, y el cambio producido en sus propuestas, arroja luces sobre la implicancia y el alcance del Plan de Montevideo para la cultura urbanística internacional.

Redimensionar el valor del plan de Montevideo desde la concepción proyectual lecorbusiana —y calibradas las digresiones que el plan tuvo para el ámbito local— nos permite verificar las efectivas influencias e implicancias que la visita de Le Corbusier y su propuesta para Montevideo derrama hacia las ideas planteadas por la cultura urbanística en los planes y proyectos urbanos sucesivos. En este sentido, interesa no solamente el Plan de Montevideo en sí mismo, sino el diagnóstico que construye con sus anfitriones y, en especial, la estrategia proyectual desarrollada por Le Corbusier.

3 / Le Corbusier: «Mirada moderna  
hacia las capitales del sur»



[3/00] Detalle foto de Le Corbusier.

## Proyecto urbano en el territorio

A finales de 1929, Le Corbusier inicia un viaje que transforma su estrategia de abordaje de sus propuestas urbanas, cataliza una serie de tensiones conceptuales que se manifestaron a lo largo de años precedentes en pinturas y proyectos, y lo presenta como el arquitecto moderno que difunde su postura a través de escritos y conferencias.

En octubre, mientras le Corbusier viaja hacia Sudamérica, Pierre Jeanneret presenta en el II Congreso CIAM de Fráncfort<sup>62</sup> la ponencia «Analyse des éléments fondamentaux du problème de la maison minimum». Frente al tema del Existenzminimum del Congreso, Le Corbusier apuesta a la gran escala, planteando: «¡La vivienda se construye al kilómetro!».<sup>63</sup> Tanto la gran escala de los proyectos constructivistas [3/01] que constata en Moscú en 1928 como su visión territorial lo llevan a marcar su posición en el

---

62 En un contexto europeo poco favorable para asistir al Congreso, el viaje es para Le Corbusier una buena excusa para no asistir a una reunión donde seguramente la posición del maestro iba a quedar debilitada frente a los arquitectos del bloque germano, como había quedado en evidencia en la reunión preparatoria de Basilea y en los altercados ocurridos en torno a los debates con Karel Teige a raíz de sus ataques al proyecto de *Mundaneum*. Le Corbusier busca en Sudamérica nuevos integrantes para el Congreso con el objetivo de conformar un grupo más amplio que le permita contrarrestar al bloque funcionalista germano, hecho que concreta con su amplia red de alianzas e interrelaciones a partir del cuarto congreso.

63 «*La maison se construit au kilomètre!*» es citada por Jean-Pierre Giordani en *Territoire, Le Corbusier une encyclopédie*.



[3/01] Rascacielos para Moscú,  
El Lissitzky, 1924-1925.

congreso que en pocos días aplicará en las propuestas sudamericanas.

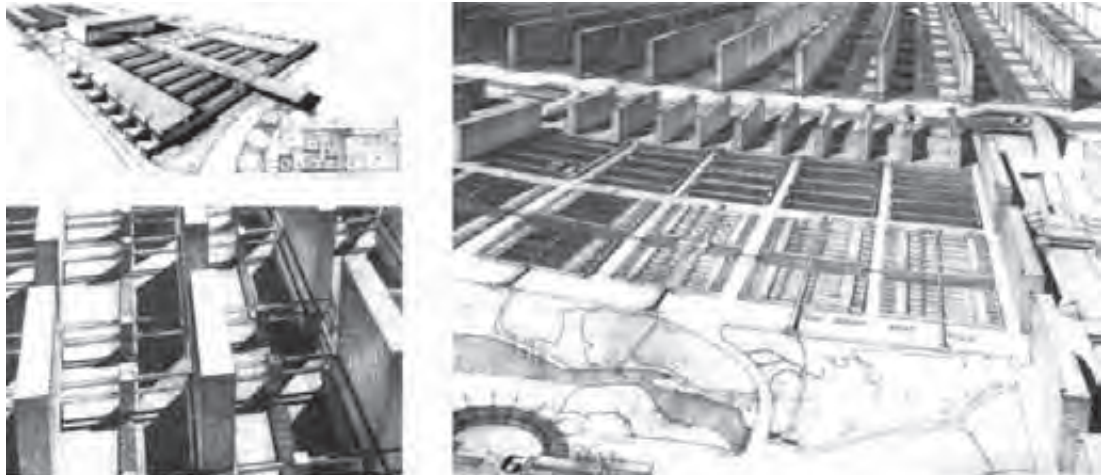
Si bien los sucesivos viajes de Le Corbusier le permiten construir una teoría, el viaje a Sudamérica transforma su abordaje del proyecto urbano.

Por una parte, el proyecto urbano develándose a partir de la relación con el territorio y el paisaje, y, por otra, definiendo el plan con un gesto de síntesis donde la arquitectura y la infraestructura se conjugan.

El proyecto moderno de ciudad presenta, de esta manera, un giro hacia la estereometría arquitectónica urbana en su articulación con el territorio. Existen varios antecedentes de esta actitud proyectual de resolver los problemas de la ciudad a través de la impresión de una escala territorial al artefacto arquitectónico [3/02],<sup>64</sup> pero es el encuentro lecorbusiano con la geografía sudamericana el que incorpora la íntima relación de la dimensión tectónica a la idea proyectual de ciudad embozándose a partir de su

---

64 Entre otras se pueden citar las propuestas de Henard para París (1903-1908), los proyectos de los futuristas italianos (1914), el proyecto de «Rush City Reformed» (1925) de Richard Neutra y, en el mismo año 1929, el plan de carretera edificio para Chicago publicada en la revista dirigida por Hegemann, Der Stadtebau y el concurso de puentes rascacielos para Manhattan.



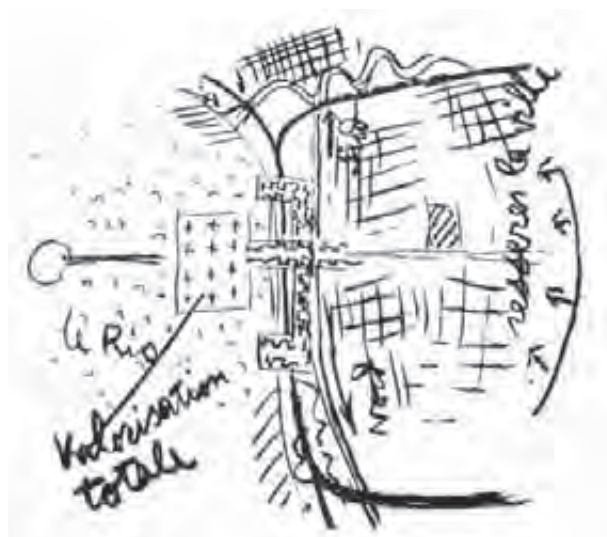
[3/02] "Rush City Reformed", 1925, Richard Neutra.

adecuación e integración con la topografía del sitio. Esta mutación se desarrolla a través de la serie sudamericana de proyectos urbanos y se extiende hasta el Plan Obus para Argel. Tafuri (1976), lo plantea en los siguientes términos:

A partir de 1929-1931, con los planes de Montevideo, Buenos Aires, San Pablo, Río de Janeiro, y finalmente con el Plan Obus para Argel, Le Corbusier formuló la hipótesis teórica más elevada del urbanismo moderno. Es, de hecho, todavía insuperado desde el punto de vista tanto de la ideología como de la forma. En contraste con Taut, May o Gropius, Le Corbusier rompe la secuencia continua de arquitectura-barrio-ciudad. La estructura urbana, ya que se trata de una unidad física y funcional, es el depósito de una nueva escala de valores, es una declaración cuyo significado debe buscarse en su configuración total, en el paisaje íntegro.

J-P. Giordani (1987) plantea que la transformación se puede seguir claramente a través de los esquicios de los sucesivos planes sudamericanos [3/03, 04, 05, 06]:



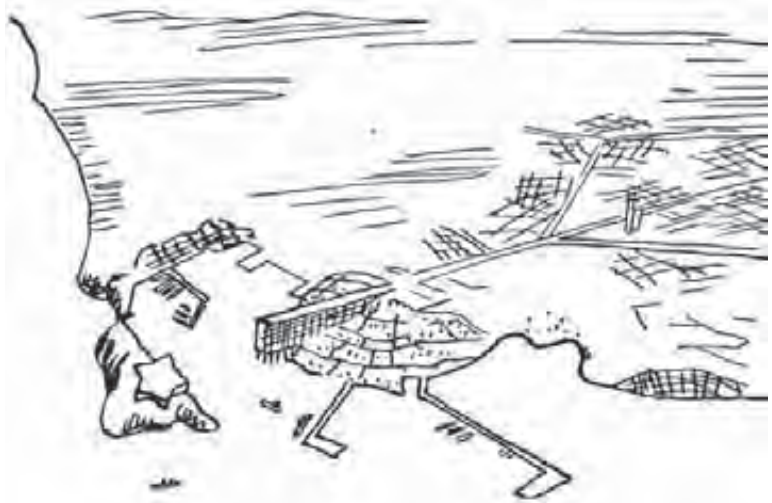


[3/03] Planta, Proyecto de Le Corbusier para Buenos Aires.

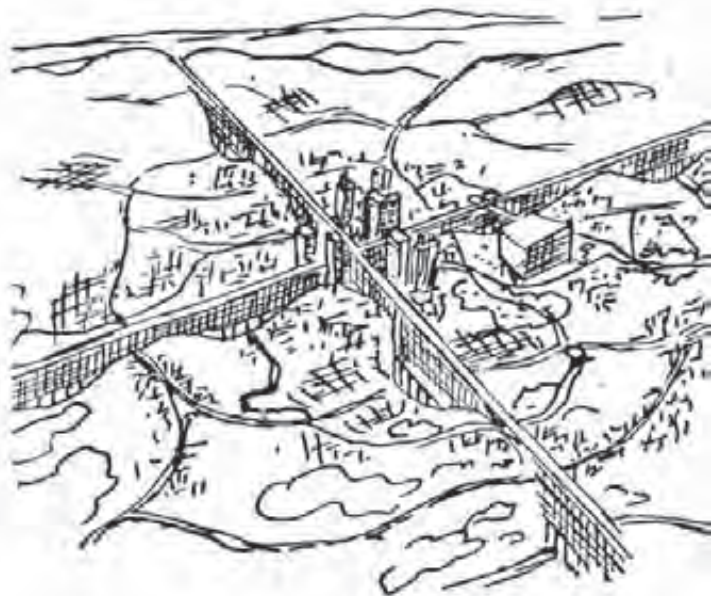
[...]se asiste poco a poco a la mutación del ángulo recto del rascacielos cartesiano de Buenos Aires en un sistema territorial de viaductos-vivienda que se despliegan a los límites del horizonte según las coordenadas ortogonales en Montevideo luego en San Pablo, que asume finalmente la forma curva de un único edificio horizontal que abarca toda la bahía en Río. «La razón fría» y «el lirismo» concluyeron una nueva alianza, donde la dimensión del paisaje se convierte en la referencia esencial por cuál la ciudad se reconcilia con su territorio natural y encuentra la solución a las contradicciones de su desarrollo.<sup>65</sup>

65 Jean-Pierre Giordani, *Territoire*, o. cit.: «[...] on assiste peu à peu à la mutation de l'angle droit des Gratte-ciel cartésiens de Buenos Aires en un système territorial de viaducs-habitations se déployant aux limites de l'horizon selon les coordonnées orthogonales à Montevideo puis Sao Pablo, qui assume finalement la forme courbe d'un unique bâtiment horizontal embrassant toute la baie à Río. " Raison froide " et " lyrisme " ont conclu une nouvelle alliance, où la dimension du paysage devient la référence essentielle par laquelle la ville se réconcilie avec son territoire naturel et trouve la solution aux contradictions de son développement».

[3/04] Proyecto  
de Le Corbusier  
para Montevideo.

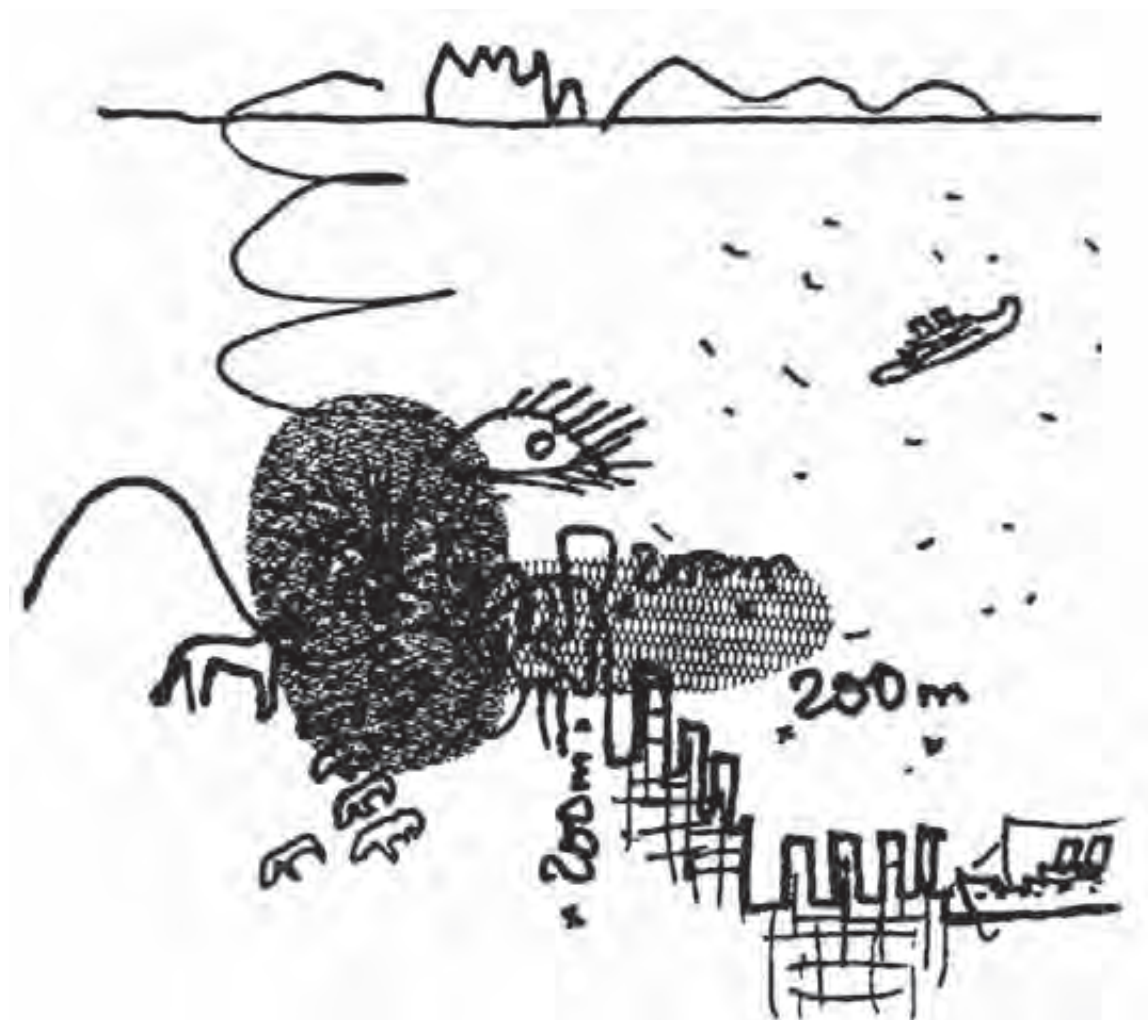


[3/05] Proyecto  
de Le Corbusier  
para San Pablo.



[3/06] Proyecto  
de Le Corbusier  
para Río de Janeiro.





[3/07] Corte esquemático de Argel.

### La serie/ sucesión divergente

Los planes de 1929 se presentan como una serie<sup>66</sup> de propuestas donde la paulatina transformación a partir de preocupaciones y objetivos constantes se concreta en una progresión<sup>67</sup> que modifica la forma de resolver el proyecto urbano. La serie o sucesión<sup>68</sup> no es solamente una secuencia<sup>69</sup> temporal de eventos unidos por el autor y su itinerario: cada plan o evento urbano se ha desarrollado aplicando una estrategia de aproximación al territorio, paisaje, escala, dimensión y estructura urbana existente, que actúan como variables para implantar la constante del programa urbano moderno: la *cit  d'affaires*. En su constitución serial la sucesión es divergente respecto al modelo inicial, ya que, entre el primer plan y el final de la serie, los eventos urbanos no se reconocen como pertenecientes a la misma sucesión. No parecen relacionarse la propuesta del Plan Obus

---

66 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, 'serie' es: «f. Conjunto de cosas que se suceden unas a otras y que están relacionadas entre sí».

67 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, 'progresión' es: «f. Mat. Sucesión de números o términos algebraicos entre los cuales hay una ley de formación constante».

68 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, 'sucesión' es: «Mat. Conjunto ordenado de términos, que cumplen una ley determinada».

69 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, 'secuencia' es: «f. Serie o sucesión de cosas que guardan entre sí cierta relación. [...] Mat. Conjunto de cantidades u operaciones ordenadas de tal modo que cada una está determinada por las anteriores».



[3/08] Argel proyecto «A», planta de techos.

de Argel [3/07, 08] o el Plan de Río con el Plan de Buenos Aires y aun menos con su antecedente inmediato el Plan Voisin. Sin embargo, la serie sudamericana y su evento culmen o clímax,<sup>70</sup> el plan «A» para Argel, se manifiesta con una lógica en la que cada plan conserva elementos del anterior y, a su vez, abre nuevas alternativas a ser desarrolladas por el plan o evento secuencial siguiente. De esta forma se desarrolla la progresión. Si analizamos la sucesión de propuestas, existen dos puntos de inflexión en la serie: Montevideo donde deja de lado los rascacielos para constituir el plan a través de placas horizontales unidireccionales en primera instancia ('rascamares'), y Río con la aparición de la placa curva y serpenteante.

---

70 Según el *Diccionario de ecología, evolución y taxonomía*. R. J. Lincoln et al. (2009), 'sucesión' progresiva es: «Sucesión ecológica que se dirige a un clímax».

## Luminarias en el horizonte

La serie de planteos urbanos se inicia con la *cité d'affaires* de Buenos Aires, ubicada en el vacío frontal a la ciudad sobre el río. Las propuestas de *tabula rasa* de los años precedentes son utilizadas por Le Corbusier para readaptarlas a la ciudad real utilizando el río como área de crecimiento. La imagen lecorbusiana de Buenos Aires se presenta, en términos generales, emparentada con el Plan Voisin, desde el momento en que se plantea con la introducción y explicación previa del Plan para París. La asociación es más que discursiva: es una verdadera adaptación del Plan Voisin para resolver la operación urbana y, a partir de la utilización del esquema de la *cité contemporaine*, fraccionarlo a la mitad para ajustarse a la situación urbana de Buenos Aires.<sup>71</sup> Este hecho se verifica con el perfil urbano de las propuestas, con el planteo de rascacielos sobre plataformas y con los sistemas de transportes vinculados directamente con el centro de negocios.

La propuesta para Buenos Aires se manifiesta con la racionalidad ideal de los trabajos urbanísticos precedentes, pero reconociendo la necesidad de adaptarlos a situaciones particulares. El clima de debate sobre la ciudad existente

---

71 Para seguir en profundidad este análisis ver Liernur *et al.*, 2008.



[3/09] Plan Voisin.



[3/10] Ciudad Contemporánea.

en Buenos Aires incorporó la necesidad de reformular la idea de ciudad moderna defendida por Le Corbusier sin perder su frescura teórica. Los esquemas de ciudad concéntrica realizada en la *Cité Contemporaine* [3/09] (1922) y en el Plan Voisin [3/10] para París (1925) se sustituyen por un esquema de sectores alineados en forma sucesiva. En este aspecto, de la propuesta de Buenos Aires es la inflexión y el antecedente inmediato de la *Ville Radieuse* (1930) y la *Response a Moscou* (1930).

Le Corbusier (1929) plantea en las conferencias de Buenos Aires, su sorpresa por el encuentro con «la horizontal insigne» de la pampa [3/11]. Este hecho geográfico se encuentra en la base de la síntesis que encuentra para visualizar, desde afuera de la ciudad, lo que se desdibuja desde adentro del casco urbano.<sup>72</sup> En *Precisiones* (1930), donde recopila las conferencias de Buenos Aires, plantea:

72 En *Precisiones* (1930) plantea la experiencia de la visita a la ciudad después de su llegada: «Me he despertado al día siguiente en el corazón de la ciudad. He vagabundado durante ocho días con mis ocupaciones. He sufrido en vuestra ciudad como nunca. Un día, exploté. Sin embargo, ¡aquí había un mar cuando yo llegué! ¡Donde está el mar? Ya no vi el cielo tampoco, desde que estoy con vosotros, [...]».



[3/11] «la horizontal insigne» de la pampa.

Buenos Aires no tiene nada de pintoresco, ni variedad. Simple encuentro de la Pampa y del océano, en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo [...].

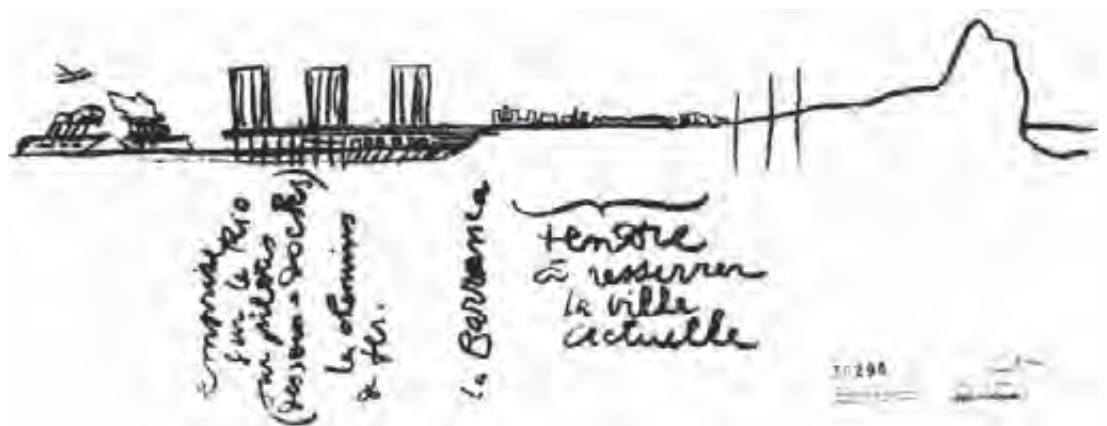
Esta visión se me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¿qué línea tan fuerte y majestuosa!

Avanzando en el texto previo a la descripción de la propuesta para Buenos Aires, reitera:

[...] y llegamos con nuestros barcos a la vista de la ciudad de los tiempos modernos. La ciudad de los tiempos modernos, donde la naturaleza no ha llevado nada. Es el vacío. Pero no, la naturaleza ha aportado este encuentro de la Pampa y del océano, en una línea infinita y llana. El hombre está aquí para accionar, para manifestarse.

Le Corbusier manifiesta su visión y acción poética sobre esta geografía [3/12]. Cielo, río y horizonte se intensifican con la presencia artificial y geométrica de



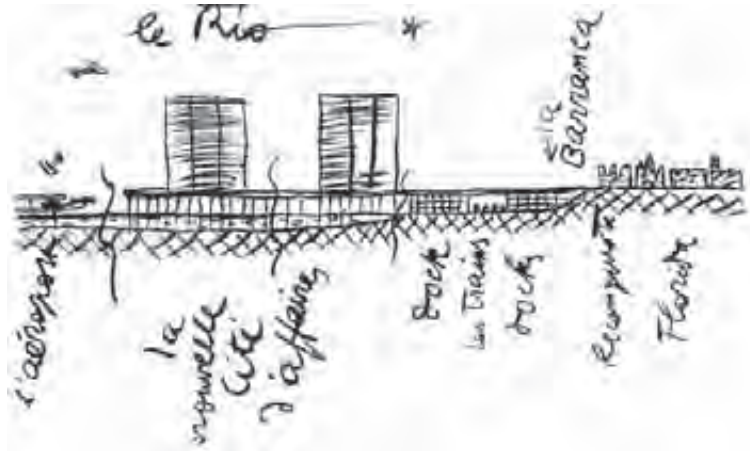


[3/12] Corte Continental, Buenos Aires, 1929.

los rascacielos hacia el frente marítimo de la ciudad. El resplandor percibido en su llegada por mar se transforma en imponentes artefactos luminosos que jalonan, pautan y modulan el horizonte. «Frente a un espacio urbano, caótico e indiferenciado, el trabajo de cualificación urbanística solo puede realizarse a escala territorial para restablecer una presencia de orden frente al paisaje» (Silvestri y Alliata, 2001). De esta forma resuelve «la ausencia de límites que impone 'la gran dimensión' de la geografía americana» (Silvestri y Alliata, 2001).

Le Corbusier asume la lesión aprendida de Peter Behrens quien, en 1912, plantea ante el debate sobre rascacielos en Berlín: «Una ciudad desarrollada horizontalmente requiere *corporeidad*, y esta solamente puede ser obtenida a través de masas verticales compactas». <sup>73</sup> Los rascacielos iluminando el río le otorgan cuerpo a la ciudad moderna anclada en el encuentro de tierra y agua.

73 El texto publicado en el diario *Berliner Morgenpost* es citado por Francesco Passanti en *The Skycrapers of the Ville Contemporaine*: «A horizontally developed city requires *corporeality* and this can only be obtained through compact vertical masses». Según Passanti luego de este texto Behrens reitera su argumento en artículos publicados en 1914, 1920 y 1922, seguramente conocidos tanto por Le Corbusier como en Mies van der Rohe, considerando que ha influido en las 'masas verticales' de ambos arquitectos.



[3/13] Corte Plan de Buenos Aires.

La mirada geográfica no se circunscribe a la intuición recibida en el arribo al puerto de Buenos Aires. Esta se refuerza con la lectura en corte de la ciudad; corte geográfico del continente americano que utiliza en su novena conferencia para promover la extensión artificial de La Pampa a través de la plataforma delineada en el nivel superior de la depresión conformada por la barranca [3/13] existente al borde de la trama urbana de Buenos Aires.

El suelo de La Pampa y de la ciudad no está al mismo nivel que el río; cae casi a pico por lo que ustedes llaman «la barranca», declive muy pronunciado, tan pronunciado que la ciudad primitiva se quedó detrás. Así, con nuestro hormigón armado, vamos a llevar a nivel, el suelo de la ciudad, *por encima del río*, hacia delante, sobre unos pilotes que tomarán sus cimientos en la arcilla compacta del fondo del estuario, suelo excelente para levantar rascacielos.



[3/14] Croquis de Le Corbusier Aircraft.

### Un hiato antes de la inflexión

Luego de varios días en Buenos Aires bajo la sugerencia de González Garaño, surge el viaje de Le Corbusier con destino a Asunción.<sup>74</sup> La inauguración de la línea aérea le permite ser incluido entre los pasajeros invitados. La novedad del viaje en avión se intensifica con el vuelo sobre la inmensidad del paisaje natural que se despliega en la intensa red hidrográfica de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay. En el vuelo se formula la «ley del meandro».

A su llegada a Asunción [3/14], «[...] una pequeña ciudad hundida en medio de una vegetación admirable» (Le Corbusier, 1930), y ante la demanda de las autoridades el urbanista francés se declara no tener nada para hacer en esa ciudad: «los paraguayos no precisan cambiar nada en materia de urbanismo» (Guillot, 1930). Simplemente, ante la sorpresa del

---

74 Si verificamos los datos demográficos Asunción es una capital de una escala menor en referencia a las otras ciudades donde realiza planes urbanos. Si tomamos los datos comparativos, Asunción en 1928 tiene 128.000 habitantes, Buenos Aires en 1928 2:079.000 hab. y en 1930-1931 2:195.000 hab., Montevideo en 1928 459.000 hab. en 1930 482.000 hab., San Pablo en 1929 880.000 hab., y Río de Janeiro en 1929 1:469.000 hab. Si miramos a Argel en 1931 cuenta con 257.000 hab. (datos tomados de <<http://www.populstat.info/Americas/>>. Último acceso: 14/10/2011).

Según Leopoldo Artucio (1971), Montevideo contaba en 1930 con unos 600.000 hab. Según Adela Pellegrino (2003) en su estudio Caracterización demográfica del Uruguay la población estimada de Montevideo en 1930 ascendía a 655.389 hab. (<[http://www.anep.edu.uy/historia/clases/clase20/cuadros/15\\_Pellegrino-Demo.pdf](http://www.anep.edu.uy/historia/clases/clase20/cuadros/15_Pellegrino-Demo.pdf)>. Último acceso: 14/10/2011)



[3/15] Asunción, Carnet B4, *Amérique du sud* 6/9.

interlocutor, expresa: «la ciudad que responde a las exigencias de su propia actividad, es decir, que cumple normalmente sus funciones vitales, es una ciudad que no precisa nada porque ya lo tiene todo» (Guillot, 1930).

Sus croquis muestran una ciudad que se expresa por sus habitantes y por la simplicidad de la arquitectura.<sup>75</sup> Se vuelve a verificar el interés de Le Corbusier en las viviendas «populares, simples y puras»<sup>76</sup> [3/15, 16] y su colorido ambiente constituido por la vegetación, la tierra rojiza y la sistemática presencia de sus habitantes.

El planteo lecorbusiano de no tener nada por hacer en Asunción es el reconocimiento del rol que el proyecto moderno tiene en cada urbe en función de su problemática propia. G. y A. Guillot (1930) plantean:

De lo que dijo de la Asunción se desprende que Le Corbusier no quiere un solo tipo de ciudad, una urbe

75 Como ocurrió en 1911 en Estambul, y en la atención que presta a las viviendas de populares de La Plata, «Le Corbusier siempre está fascinado por las infinitas profundidades de lo común» («Le Corbusier always being facinated by the infinite depths of the ordinary»). Baker G. (1996), *The creative search...*

76 Tomo las palabras de Prebisch (1931) «Precisiones de Le Corbusier» en *Sur*.



[3/16] Croquis de Le Corbusier de la periferia de Asunción.

uniforme para todas las latitudes. En ningún instante se le ocurrió echar abajo toda la capital paraguaya para fundar en lugar de ella una ciudad al estilo de su «ville contemporaine», que fue concebida por Le Corbusier para responder a otro ritmo de actividad, a otra magnitud de energética urbana.<sup>77</sup>

El proyecto moderno de ciudad es más que la imagen del rascacielos a ser repetida en forma sistemática. El hiato que se produce en Asunción al no realizar propuesta urbana es un silencio que se prepara para el cambio de escala e imagen con el cual realizará su plan para Montevideo.

---

77 Inmediatamente a este texto del artículo de *La Cruz del Sur* se comienza a hablar de Montevideo y los arquitectos que ha conocido, para explicar finalmente la propuesta para Montevideo.



[3/17] Vista de 18 de Julio, Facultad de Derecho, 1930.

## La horizontal contra el cielo

El croquis de Montevideo existente en el MoMA de Nueva York muestra la invención del 'rascamar' a través de la prolongación de la circulación que en el plano superior se mantiene horizontal, frente al desnivel que presenta la península a medida que se acerca al mar. En este croquis, el 'rascamar' solo se materializa en el eje Sarandí-18 de Julio (cumbre de la cuchilla<sup>78</sup> o colina) [3/17]. Es el primer gesto. La actitud de dar espesor variable a la vía de comunicación y acceso a la ciudad, en su discurrir hacia el mar. Es, simplemente, «tomar la espina dorsal de la ciudad que está conformada por 18 de Julio y Sarandí y avanzar a ese nivel hacia el mar con edificios que se irían transformando en 'rascamares'». <sup>79</sup> Este primer gesto no distorsiona la estructura urbana, se implanta en el eje de la 'colline'<sup>80</sup> y da densidad a la ciudad en una línea de la trama.

---

78 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, 'cuchilla': «f. Arg., Cuba, Ur. y Ven. Eminencia muy prolongada, cuyas pendientes se extienden hasta la tierra llana».

79 El arquitecto Beltrán Arbeleche atribuye a Le Corbusier estas palabras frente a la pregunta acerca de sus ideas para Montevideo, realizada por el grupo de arquitectos que acompañó a Le Corbusier. De la entrevista realizada por Arana, Garabelli y Livni el 11/9/1973.

80 Palabra utilizada por Le Corbusier según cita realizada por los hermanos Guillot. Le Corbusier usa el término francés 'colline' en lugar de 'cuchilla', este hecho llevó a que la prensa de la época tergiversara la propuesta para Montevideo. De hecho el croquis del maestro exagera la pendiente alimentando la incompreensión de la propuesta.





[3/18] Tercera página de notas preparatorias para la conferencia «Arquitectura en todo, urbanismo en todo».

La estructura circulatoria devela, al adquirir espesor estereométrico, la vertical contrastada con el eje horizontal existente. Le Corbusier utiliza la poética de la horizontal y vertical [3/18] que pone de manifiesto en *Precisiones* cuando cita la percepción ocurrida en una caminata por una playa de Bretaña en la conferencia titulada «Arquitectura en todo, urbanismo en todo»:

Entre el horizonte y mis ojos, se ha producido un hecho sensacional: una roca vertical, una piedra de granito está ahí, enhiesta, como un menhir; su vertical, forma, con el horizonte del mar, un ángulo recto. Cristalización, fijación del lugar. Esto es un lugar donde el hombre se detiene, porque hay sinfonía total, magnificencia de afinidades, nobleza. Lo vertical fija el sentido de lo horizontal. Lo uno vive a causa de lo otro. [...]

Entonces, dibujo con dos trazos solamente este «lugar de todas las proporciones» y, habiendo comparado en mi espíritu gran número de obras humanas, digo: «¡Aquí está, esto basta!».



[3/19] Detalle de dibujo preparatorio para *La pêcheuse d'huitres d'Arcachon*, 1928.

¡Qué pobreza! ¡qué miseria, qué límites sublimes! Todo está ahí, clave de los poemas de la arquitectura. Extensión, altura. Esto basta,

¿He sabido hacerme comprender?

¡Extensión, altura! He salido a la búsqueda de verdades arquitecturales más vastas. Me doy cuenta de que la obra que levantamos no es ni única, ni aislada; que la atmósfera que la rodea constituye otras paredes, otros suelos, otros techos; que la armonía que me ha detenido de repente frente a la roca de Bretaña, existe, puede existir siempre, en todas partes y lugares. La obra ya no está hecha solamente de por sí misma: el exterior existe. El exterior me encierra en su todo, que es como un aposento. La armonía toma su origen a lo lejos, en cualquier parte, en todo. ¡Qué lejos estamos de los «estilos» y del bonito dibujo sobre el papel! [3/19].

La misma poética con la que finaliza en 1955, el «Poema del Ángulo Recto»<sup>81</sup> [3/20]:

---

81 En el anexo se analiza el significado e importancia que asigna Le Corbusier a este libro.



[3/20] G.3/ Herramienta.

«Con un carbón  
se ha trazado  
el ángulo recto  
el signo  
Es la respuesta y la guía  
el hecho  
una respuesta  
una elección  
Es simple y desnudo  
Pero comprensible  
Los sabios discutirán  
de la relatividad de su rigor  
Pero la consciencia  
ha hecho de él un signo  
Es respuesta y guía  
el hecho  
mi respuesta  
mi elección».



[3/21] Croquis de Montevideo.

El signo trazado en vertical se repite en horizontal. Tal como el centurión romano al marcar el *cardo* y *decumanus*<sup>82</sup> en la fundación de una nueva ciudad, Le Corbusier realiza un simple acto de refundación moderna de Montevideo implantando los ejes de la *Cité d'Affaires* y dejando intacto el resto de la ciudad. Este brazo perpendicular que aparece en el croquis publicado en *Precisiones* [3/21], actúa como unión de los dos bordes costeros, el portuario de la bahía con el frente marítimo donde se realizarían en los años siguientes las obras de la Rambla Sur definidas en el Plan Fabini. Anclada en el eje de acceso, reforzando un centro existente (la plaza Independencia), la visión moderna que aporta Le Corbusier se materializa al crear un artefacto urbano arquitectónico: la *Cité d'Affaires* configurada en el espesor resultante al prolongar la horizontal. La «horizontal insigne» que reconoció en La Pampa, y que en Montevideo es trasladada del plano base y ubicada «contra el cielo» [3/22].

De nuevo la visión geográfica de la ciudad de Montevideo y su diagnóstico son contundentes al describir su pro-

---

82 Pérez Oyarzún (2005) hace la referencia a las trazas romanas para los planes de Montevideo y San Pablo.



[3/22] Fotos aéreas de Montevideo, 1930.

puesta en el *Corolario brasileño*... que también es uruguayo de *Precisiones* (1930):

[...] El centro de la ciudad se encuentra sobre un promontorio con pendientes bastante pronunciadas, enlazado a unas planicies lisas de l'hinterland. El puerto está abajo, contorneando el promontorio; las casas se extienden a lo lejos, en el campo, en medio de los verdores y de las calles sinuosas.

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

La respuesta a esta pregunta sigue la tesis presentada por Le Corbusier en la conferencia sobre el Plan Voisin de París: «La ciudad de negocios estará en el lugar más



[3/23] Contraste entre la urbanización de París, ciudad de negocios y los barrios adyacentes.

próximo a todos los puntos de aglomeración urbana: este lugar es el *centro*» [3/23]. Ubica su propuesta de Montevideo en el área central<sup>83</sup> de la ciudad.

Si bien corrobora las diferencias que tiene con Buenos Aires, tanto topográficas como de escala, teme un futuro similar dado el previsible congestionamiento de la península. Frente a esta situación, actúa de manera diferente a la esbozada para Buenos Aires: ya no repite su plataforma con rascacielos cruciformes ubicada en terreno vacío del río frente a la ciudad. Prefiere el «edificio singular de escala territorial»<sup>84</sup> que se puede leer como una torre cruciforme amplificada hasta una dimensión ciclópea.

---

83 A diferencia de lo planteado un año después por sus anfitriones en el Plan del Centenario quienes eligen el baricentro para ubicar el Centro Cívico de Gobierno dejando un centro de negocios de menor envergadura en el puerto.

84 Tentori (1979, 2007) en su análisis propone: «Pero en Montevideo y en San Pablo, su geometría cruciforme se 'desgrana' de edificio individual a sistema territorial, con evidente secuencialidad entre el primer proyecto, en el cual el edificio individual, la torre cruciforme ('rascamar' como lo denomina LC), pese a convertirse en enorme, todavía es reconocible, y el segundo, en el cual el edificio ha desaparecido [...]» («Ma a Montevideo e a São Paulo, già la sua geometria cruciforme si 'sgrana' da edificio singolo a sistema territoriale, com evidente consequenzialità tra Il primo progetto, in cui l'edificio singolo, la torre cruciforme ('gratta maré' lo chiama L-C), per quanto divenuta enorme, è ancora riconoscibile, e il secondo, in cui l'edificio è scomparso [...]»).



[3/24] Vista aérea de Montevideo en 1930.

En estas circunstancias, Le Corbusier sorprende a los montevideanos con otra de sus «impracticables utopías»,<sup>85</sup> reiterando la estrategia proyectual de utilizar la geografía como elemento desencadenante. La metodología de acercamiento a la ciudad a diferentes velocidades (distancia-tiempo) y perspectivas según el medio de transporte utilizado, desde el barco, el avión y el peatón, que permiten la «mirada secuenciada» verificada una vez más, en el acercamiento realizado por Le Corbusier a Montevideo. Luego del primer croquis de la bahía, el arribo por avión, la recorrida por la ciudad, la constatación peatonal de la realidad topográfica de la Cuchilla Grande abrigando la bahía, y el eje de crecimiento de la ciudad posado en la divisoria de aguas generado por la cumbre de la cuchilla, y con la vista casi aérea desde el Cerro, Le Corbusier esboza su propuesta para Montevideo. Según lo presentan los hermanos Guillot (1930), «esta idea le fue sugerida a Le Corbusier por la vista panorámica de la ciudad desde el cerro o desde el puerto» [3/24].

---

85 Referencia realizada por Gravagnuolo (1991) al artículo de Manfredo Tafuri (Casabella 502-503, 1984) titulado «Machine et memoire: la citta nell'opera di Le Corbusier».

## Uniando colinas

Inevitablemente asociada a la idea de Montevideo se encuentra el Plan de San Pablo. Desde la forma en que se presentan juntas en *Precisiones* y en las *Obras Completas*. Hasta la propia formalización de *cardo* y *decumanus* de la ciudad moderna superpuesta a la existente. Su génesis es para solucionar la circulación de una ciudad de 45 km de diámetro. La previsión en Montevideo es una necesidad urgente en San Pablo. Le Corbusier propone: «poner de colina a colina, de cumbre a cumbre, una regla horizontal de cuarenta y cinco kilómetros, luego, una segunda regla, aproximadamente en ángulo recto para poder recorrer los puntos cardinales» (Le Corbusier, 1930). Estas reglas son las autopistas de alta velocidad para ingreso a la ciudad. Estas circulaciones vehiculares no se apoyan en viaductos sino en una estructura de hormigón armado que a su vez contiene oficinas en el centro y viviendas en la periferia. La imagen de referencia es el acueducto de Segovia con imponentes proporciones. Le Corbusier termina dejándonos una pregunta: «¿Hay nada más elegante que la línea pura de un viaducto en un lugar de movimiento y, además, variado, que sus subestructuras hundiéndose en las ondulaciones al encuentro del suelo?» (Le Corbusier, 1930).





[3/25] Croquis de Le Corbusier, San Pablo, 1929.

Si observamos los croquis realizados para mostrar la propuesta encontramos algunas diferencias con la de Montevideo además, de la relacionada con la escala del plan y de la urbe. En primer lugar, lo que en Montevideo es Cité d’Affaires se complementa con vivienda pero, sobre todo, frente al volumen macizo de Montevideo aparece el vacío del viaducto que se separa del espacio a ser completado según los sectores. Aparecen además, asociados a la estructura circulatoria en cruz otros volúmenes vinculados en la misma cota, que incorporan otros programas como el aeropuerto. Todo sobrepuesto a la trama urbana existente permitiendo la emergencia de los volúmenes verticales de rascacielos.

Desde *La Ciudad Radiante* (1935), hablándole a los paulistas, anuncia la esencia de la propuesta: «¡Drenen su tráfico! Pero, háganlo desde arriba, desde lo alto, en el aire sobre vuestra ciudad, ¡donde ustedes son libres!».<sup>86</sup> Al llenar el vacío que se produce por encima de la ciudad aparece la solución a la circulación moderna.

<sup>86</sup> «Drain off your traffic! But do it from above, from up high, in the air above your city, where you’re free!» (Le Corbusier, 1935).

### **Serpenteando entre morros**

El principio establecido para San Pablo [3/25] se traslada a Río de Janeiro. Allí se produce un nuevo punto de inflexión en la serie. Nuevamente, el factor desencadenante es la naturaleza, la geografía y el paisaje. La autopista en Río de Janeiro necesariamente se tiene que curvar para interactuar con la topografía de los morros. El resultado es un sistema continuo de placas curvas que admite los inmuebles villas con innumerables ramificaciones posibles. Por otra parte, aparecen placas ortogonales a la cinta continua para ubicar la ciudad de los negocios. Una nueva circulación rápida a cien metros sobre el nivel del mar se constituye en una horizontal artificial que cose el territorio.

Los croquis realizados desde el avión [3/26] y el barco son elocuentes de la operación territorial. El propio Le Corbusier explica cómo al llegar por primera vez a la bahía de Río en su viaje hacia Buenos Aires pensó que al urbanizar allí, «todo sería absorbido por este paisaje violento y sublime» (Le Corbusier, 1930). Sin embargo, la sucesión de planes le otorga una estrategia proyectual que le permite dialogar y articularse con el paisaje más sucinto como con el más exuberante.



[3/26] Imagen Izquierda:  
Vista aérea de Río  
a 500 metros de altitud.



[3/27] Imagen Derecha:  
Dibujo preparatorio de  
conferencia de Río 1929.

El paisaje 'violento' es domesticado utilizando la regla deducida de su propia esencia, la línea curva. Los obstáculos topográficos al interponerse lo obligan a liberarse de la línea recta. Una sinfonía de curvas surge en Río para dialogar con el imponente paisaje de morros [3/27]. La horizontal que une, permanece de todas formas. Desde la distancia que otorga la bahía la horizontal se impone. Al finalizar *Precisiones*, Le Corbusier explica la experiencia de su croquis desde la bahía:

Pero, en el mar, frente a Río, he vuelto a coger mi cuaderno de dibujo; he dibujado los montes y, por entre los montes, la futura autopista y el gran cinturón arquitectural que la soporta; y vuestros picos, vuestro Pão de Açúcar, vuestro Corcovado, vuestro Gaveña y vuestro Gigante Tendido, quedaban exaltados por esta impecable horizontal. [...] Todo el lugar se ponía a hablar, sobre el agua, en la tierra y en el aire; hablaba de arquitectura. Este discurso era un poema de geometría humana y de inmensa fantasía natural. El ojo veía algo, dos cosas: la naturaleza y el producto



[3/28] Primeros esquicios para Río de Janeiro, 1929.

[3/29] Croquis de Le Corbusier, Río de Janeiro (página siguiente).

del trabajo del hombre. La Ciudad se anunciaba por una línea, la cual, ella sola, es capaz de cantar con el capricho vehemente de los montes: la horizontal (Le Corbusier, 1930).<sup>87</sup>

Sobre el vasto horizonte de Río, Le Corbusier coloca su horizontal [3/28], que podrá extender por todo el territorio, más allá de los montes o morros [3/29]. La insinuación del crecimiento posible signada en la explicación del Plan de Montevideo se amplifica en la extensión al territorio que proyecta para los sinuosos inmuebles villa-carreteras de Río de Janeiro.

El realce del rol de la orografía en las ciudades de Sudamérica le obliga a objetivar su mirada en los vacíos o en los intersticios del territorio, y «le lleva a trabajar por primera vez abandonando el deseo de dominio total sobre el suelo, para hacerlo 'añadiendo' o 'dejando ser' [...]» (Herreros 2004), renunciando así a la *tabula rasa* de los proyectos urbanos de los años veinte. El acto de agregar permitiendo lo existente lo acerca al proyecto urbano que permite múltiples ramificaciones y desarrollos en el tiempo.

---

87 «Corolario brasileño...» en *Precisiones*.



Bor

16 heures

des fêtes

ayant po

de partic

M

### Patrones y parámetros de la sucesión

La sucesión de planes mantiene un conjunto de estrategias proyectuales que se presenta en forma constante o persistente. Sin embargo, Le Corbusier enfrenta cada plan adaptando su propuesta al sitio, reconociendo y asumiendo sus variables topográficas y geográficas, y ajustándose a las características de la urbe, considerando su forma, perfil y escala.<sup>88</sup>

Analizando la sucesión encontramos un conjunto de patrones que se repiten en cada plan:

**Llenando el vacío.** Le Corbusier maneja una estrategia de ubicar su intervención urbana en espacios alternativos a las áreas de aplicación de los planes urbanos preexistentes, realizando propuestas que se pueden articular con ellos. Llega incluso a actuar en forma complementaria con las propuestas que le preceden. Ocupa espacios que otros han dejado y, de esta forma, se opone, de alguna manera, a las propuestas existentes generando alternativas, pero sin necesidad del debate directo que implica actuar en un mismo espacio.

---

88 Le Corbusier plantea en el Corolario brasileño [...] que también es uruguayo, *Precisiones*: «Llevaré la misma consecuencia a Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río. El mismo principio, pero profunda diversidad en la aplicación del principio».



[3/30] Proyecto de remodelación de la Plaza de Mayo, 1909 (izquierda).

[3/31] Comisión de Estética Edilicia, 1925 (derecha).

En Buenos Aires ocupa el frente costero sobre el río y evita de esta forma el debate sobre la estructura urbana existente motivo de las propuestas de los años previos. Los planos de Bouvard (1909), de Benito Carrasco (1912) y el anteproyecto de avenidas y parques de Forestier (1925) se ocupan de la trama urbana y sus espacios públicos. Sin embargo, existía un consenso técnico,<sup>89</sup> que aparece reconocido en propuestas como el proyecto de remodelación de Plaza de Mayo (1909) [3/30], de Joseph-Antoine Bouvard a través de los que se intenta abrir la ciudad al río. La propuesta de apertura de la Plaza de Mayo hacia el río se reitera en la propuesta de la Comisión de Estética Edilicia de 1925 [3/31] (Liernur *et al.*, 2008).

El Plan de Montevideo de 1929 se articula sin problemas con el Plan Fabini aprobado en 1928. Aplicando su estructura en cruz por encima de la trama urbana, permite una convivencia de los dos sistemas circulatorios sin interferencia sino, por el contrario, actuando en forma complementaria. En San Pablo actúa en forma similar al usar el espacio vacío por encima de la trama urbana, introduciendo una circulación rápida.

89 Según Adrián Gorelik (1998) en «La grilla y el parque» la remodelación propuesta por Bouvard materializa «reformas en las que coincidía prácticamente todo el campo profesional de Buenos Aires».



[3/32] La Puerta de Brasil.

En Río de Janeiro se aleja de la zona donde Agache delinea la Porta do Brasil [3/32], el Centro de Negocios de Río de Janeiro, y se entremezcla con la naturaleza más que con la centralidad urbana.<sup>90</sup>

**Escala geográfica.** La reflexión sobre la escala geográfica parte de considerar las capacidades de Buenos Aires en su contexto territorial. Un planteo innovador para su época, se conjuga a través de la proyección del corte continental para utilizarlo a escala de la urbe, al continuar la horizontal de la pampa en la plataforma artificial sobre el río. Esta manera de utilizar la dimensión geográfica lo lleva a una síntesis conceptual que utiliza en los planes sucesivos, según lo plantea Pérez Oyarzun (2005), donde:

90 J. P. Giordani diferencia la estrategia proyectual de Agache y Le Corbusier: «Tal actitud se opone a la práctica teorizada por 'l'embellissement', en particular, la de Donato-Alfred Agache que, en su plan de remodelación de Río, no vacilaba en cortar y enmendar el tejido de la ciudad o en desbistar los morros para instalar los rascacielos de su centro de negocios. Contrariamente al 'aporte de equivalencia' entre la ciudad proyectada y el lugar subyacente a la intervención de Agache, Le Corbusier 'toma partido hacia la afirmación-hombre' contra o con 'presencia-naturaleza' que califica su intervención por un aporte 'de unidad en la autonomía' entre lugar y proyecto» («Un telle attitude s'oppose à la pratique théorisée de l'embellissement, notamment celle de Donat-Alfred Agache qui, dans son plan de remodelation de Rio, n'hésitait pas à tailler et amender le tissu de la ville ou à raser des collines pour installer les gratte-ciel de son centre d'affaires. Contrairement au "rapport d'équivalence" entre la ville projetée et son site sous-jacent à l'intervention d'Agache, Le Corbusier "joue une partie "affirmation-homme" contre ou avec "présence-nature"" qualifiant son intervention par un rapport "d'unité dans l'autonomie" entre site et projet»).





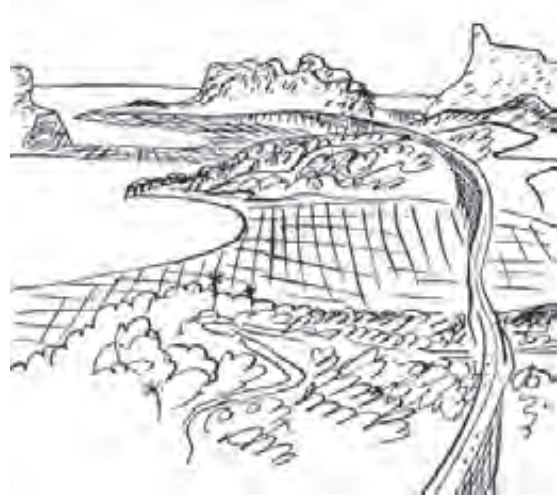
[3/33] Croquis de la conferencias, corte del continente Americano y la extensión de la pampa.

Los componentes fundamentales de estos esquemas son virtualmente iguales: el diagrama de una o dos avenidas imponentes que llevan, o se asocian directamente, con la construcción de grandes volúmenes lineales habitables. A medio camino entre el edificio y el plan urbano —absolutamente distante así del tradicional «*master-plan*» *Beaux-Arts*— esos esquicios que demostraban una combinación de bloques gigantescos y de autopistas suspendidas fueron considerados por Le Corbusier como una forma de domesticar el territorio latinoamericano imponiendo un orden arquitectónico en sus ciudades.<sup>91</sup>

La escala geográfica [3/33] actúa como catalizador del plan considerando las variaciones a partir de la particularidad territorial y topográfica de cada implantación.

91 «The basics components of these schemes are virtually the same: the diagram of one or two grand avenues leading to, or directly associated with, the construction of big, linearly built inhabitable volumes. Halfway between building and urban plan —thus quite distant from the traditional *Beaux-Arts* 'master plan'— those sketches showing a combination of gigantic blocks and suspended freeways were seen by Le Corbusier as a way of domesticating the Latin American territory and imposing architectural order on his cities.» Pérez Oyarzun (2005) en «Le Corbusier: Latin American traces».

[3/34] Croquis de Le Corbusier, 1936  
Infraestructura y paisaje.



**Infraestructura.** La infraestructura se define y proyecta a la escala del paisaje. La infraestructura construye paisaje [3/34]. Al realizar la unión de infraestructura y arquitectura, no solo le cambia la escala al objeto arquitectónico, sino que lo introduce en una dimensión que necesariamente interactúa con el paisaje. Al igual que cuando en su pintura utiliza la técnica de la unión de los contornos, «*mariage des contours*», el nuevo objeto adquiere cualidades plásticas que lo hacen diferente a los componentes originarios pero manteniendo caracteres de ambos. Con una estrategia similar, lo urbano adquiere una configuración única desde la cual, ciudad, territorio y paisaje se imbrican y solapan configurando una nueva totalidad.

Las piezas de infraestructura arquitectónica introducidas actúan como catalizadores que permiten conciliar y articular, en un proceso dialéctico, la artificialidad de lo urbano con la naturalidad del paisaje.

**Ecos de la pampa.** Luego de un recorrido donde, desde el barco, fue registrando los accidentes topográficos que la geografía sudamericana le ofrecía, el encuentro con la inmensidad de la línea horizontal de la pampa lo impacta.



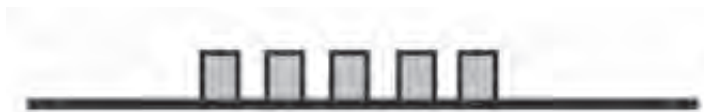
[3/35] Propuesta para Río de Janeiro desde el mar.

En Buenos Aires actúa por oposición, imponiendo los objetos que se sobresalen frente a la horizontal del territorio. Cuando en las topografías sucesivas, el nivel cero constante desaparece, recupera la horizontal en el perfil de la urbe, oponiéndose nuevamente a la topografía del sitio. En Montevideo, prolonga la cumbre de la cuchilla en una horizontal que cae a pico en el puerto. En San Pablo, las horizontales del viaducto unen las cumbres. En Río de Janeiro [3/35] una horizontal a cien metros del nivel del mar serpentea entre los morros. Los planes se reconocen por la presencia de «la horizontal».

La aparición de la placa con remate horizontal [3/36], recta o curva, introduce en el territorio una estructura urbano-arquitectural que se conjuga con lo natural y se constituye en un nuevo horizonte artificial.

**A la conquista del suelo.** Le Corbusier, en Latinoamérica, se preocupa por inventar el suelo artificial partiendo de áreas que aparecen disponibles por pertenecer al dominio público. En Buenos Aires, actuando sobre el río, en Montevideo, San Pablo o Río de Janeiro, apoyándose en la estructura circulatoria existente [3/37]. Esta actitud inicial, que parte del suelo potencialmente disponible, se incrementa a partir de la incorporación del suelo artificial de las superestructuras como un nuevo componente disponible para la reorganización de la ciudad. El sistema urbano

[A] Buenos Aires



[B] Montevideo



[C] San Pablo



[D] Río de Janeiro



[3/36] Síntesis de la horizontal en la serie Sudamericana.



[3/37] Croquis de viaducto residencial de Río de Janeiro y su relación con la ciudad existente.

se enriquece con la disponibilidad de suelos superpuestos con la incorporación de las sucesivas plataformas dentro de los volúmenes que completan las placas de infraestructuras elevadas. En la *Ville Radieuse* (1935) al referirse al Plan de Montevideo, Le Corbusier pregunta: «¿por qué no construir sitios artificiales?<sup>92</sup> [...], presentan su gran bulevar horizontal en la cumbre de sus sitios artificiales». El nuevo sistema urbano propuesto por Le Corbusier en la sucesión sudamericana queda especialmente puesto en evidencia en el Plan Obus para Argel. Según lo analizado por Tafuri (1976), «[...] esta concepción de la ciudad involucra la distinción de dos escalas de intervención, dos ciclos de producción y consumo».<sup>93</sup> Por una parte, la definición del componente infraestructural que aporta el suelo artificial, y en una segunda, instancia el proceso de colmado o llenado del espacio creado. La estrategia de separación en las

92 El párrafo completo propone: «En Montevideo: '¿Vuestra topografía está contra ustedes? ¿Vuestra ciudad vieja se desliza hacia abajo abruptamente al puerto? ¿No hay ningún espacio? Entonces, ¿por qué no construir sitios artificiales? Y que la cuesta laberíntica, traidora de calles no hechas para automóviles -se deshacen de ello, presentan su gran bulevar horizontal en la cumbre de sus sitios artificiales'» («In Montevideo: 'Your topography is against you? Your old town slides down steeply to the port? There's no room? Then why not build artificial sites? And that labyrinthine, treacherous slope of streets not made for automobiles -get rid of it, lay out your great horizontal boulevard at the summit of your artificial sites'.»).

93 «[...] this conception of the city involves the distinction of two scales of intervention, two cycles of production and consumption».



[3/38] Etapa 1:  
Infraestructura / Bandejas.



[3/39] Etapa 2:  
Construcción de viviendas.

dos escalas le permite apostar a la obtención del suelo artificial, e independiza y libera el proceso de colmatado de la infraestructura [3/38, 39].

**Artefactos sublimes.** Para Le Corbusier la metrópolis misma era "demasiado sublime"<sup>94</sup> (Colomina, 2010). Este carácter propio de la metrópolis se amplifica a través de la conquista del «esplendor arquitectónico»<sup>95</sup> que se logra a través de artefactos sublimes que intervienen la geografía. Faros que iluminan el Río de la Plata, acantilados artificiales, acueductos que unen serranías, o placas sinuosas de 100 metros de altura son las *fabriques*<sup>96</sup> a escala territorial diseñadas para interactuar con el paisaje.

---

94 Colomina lo plantea a partir de las propias palabras de Le Corbusier en *Urbanisme* (1925).

95 Le Corbusier utiliza esta expresión refiriéndose desde la *Ville Radieuse* (1935) al Plan de Montevideo.

96 El término *fabriques* hace referencia a las construcciones que aparecen en el jardín *picturesque*. Estas arquitecturas a la escala del jardín actúan como construcciones «que mejor concuerdan con el paisaje del cual serán parte» (Jean-Marie Morel, 1776) («which best accords with the landscape of which it will be part»). Monique Mosser (1991) en «Paradox in the garden: a brief account of *Fabriques*», reconoce la doble dimensión poética y cultural, su rol en la creatividad e innovación, «al encontrarse a medio camino entre idea y realidad, aportan la oportunidad a experimentar con formas» (standing half-way between idea and reality, provided the opportunity to experiment with shapes). En algunos jardines o parques estas *fabriques* han planteado el cambio de escala en el paisaje, este es el caso de la «columna rota» de Désert de Retz, que al aplicar las proporciones del dórico llevarían a que la columna completa tendría una altura de 120 m.



[3/40] Croquis de Río de Janeiro, 1929.

Estos artefactos tienen una dimensión que necesariamente le adjudica un carácter sublime a su interrelación con el paisaje. El gesto proyectual que otorgan estos artefactos que operan a medio camino entre infraestructura y arquitectura, le permite a Le Corbusier interactuar frente a la gran dimensión que descubre en Sudamérica.<sup>97</sup> El propio Le Corbusier desde *Precisiones* manifiesta «en Río [3/40], que todo es tan sublime y magnífico [...] os asaltan las ideas» (Le Corbusier, 1930). Ante un paisaje sublime, surgen ideas en consonancia.

**Variables.** De la misma manera que aparecen patrones que se repiten, en la sucesión existe una serie de parámetros variables que aparecen con un carácter incremental a medida que se sucede cada plan. Esta situación lleva a que la serie de propuestas tenga una lectura divergente de la idea del plan inicial.

---

97 Silvestri y Alliaia (2001) plantean: «Su estrategia solo puede ser gestual; es decir, una operación arbitraria que desde fuera de la racionalidad organice las cosas mediante un golpe de efecto. La necesidad de dar soluciones claras que coronen sus conferencias, el desconocimiento en profundidad —no privado de geniales intuiciones— de las características de las ciudades tratadas, allanan el camino hacia este tipo de estrategia de diseño 'gestual'».



[3/41] Vista desde el río, Buenos Aires, 1938.



[3/42] Croquis de la Conferencia de Río de Janeiro de 1929.

**Del objeto al sujeto de paisaje.** Desde el Plan de Buenos Aires, donde los rascacielos de la ciudad de negocios aparecen como imponentes objetos sobre una plataforma, cada plan sin perder totalmente su carácter objetual, se va incorporando al territorio como un componente artificial del paisaje [3/41]. Sin llegar nunca a la mimesis los objetos urbano-arquitectónicos se constituyen en sujetos de paisaje. Al perder en Río de Janeiro [3/42] la oposición que le otorgaba la geometría de las ortogonales, las placas curvas de los viaductos-residenciales se adaptan a la topografía sorteando los imponentes moles de piedra de los *morros*.

**Recorrido cinético.** La circulación del automóvil ha sido una de las constantes en las propuestas urbanas desde los años veinte [3/43]. La ciudad moderna se construye a escala del automóvil. A partir del Plan de Montevideo la circulación vehicular se fusiona con las azoteas de la *cit  d'affaires* de la misma forma que en la pista de pruebas de la Fiat de Matte Truco. El automóvil circulando por encima de la ciudad no solo resuelve la circulación a una velocidad que permite acortar la distancia tiempo de llegada al centro de negocios. Permite una apertura visual y un disfrute del paisaje desde visuales impensadas en la





[3/43] Vista de la autopista del proyecto "B", Alger, 1933.



[3/44] Río de Janeiro, el Recorrido Cinético.

ciudad tradicional. Las perspectivas sobre el horizonte del Río de la Plata en Montevideo o sobre las sierras de San Pablo, se incrementa cuando en Río de Janeiro [3/44] se convierte en un verdadero recorrido cinético donde las visuales se suceden y alternan con perspectivas profundas hacia la bahía de Guanabara, con cerros de laderas plenos de vegetación que enmarcan el océano, las playas o la ciudad en medio de la naturaleza.

### **Cada capital una imagen**

En las conferencias de Río, Le Corbusier cuenta con un conjunto de planes para las capitales que ha visitado que le permite presentar propuestas diferenciadas para caracterizar cada ciudad en función de la adaptación de un sistema aplicado a cada situación. En *Precisiones* Le Corbusier lo llama «unidad de sistema». Al verificar el resultado en cada sitio, se comprueba «una profunda diversidad en la aplicación del principio» (Le Corbusier, 1930).<sup>98</sup> Los componentes básicos de la unidad de sistema son un conjunto restringido de elementos. Básicamente como componentes primarios: los rascacielos y las estructuras lineales (rectas o curvas) que actúan como espina circulatoria y, a la vez, como volúmenes a ser completados por diferentes funciones según las circunstancias.

Según los planes aparecen los rascacielos o las estructuras lineales, y al hacerse más complejos, aparecen ambos componentes caracterizando sectores del plan. Por otra parte, aparece una serie de componentes secundarios que funcionan como elementos que se articulan, adicionan o conectan a las estructuras primarias.

---

98 «Corolario brasileño que también es uruguayo» en *Precisiones*.



3/45] Croquis preparatorio de conferencias del MoMA, Nueva York 1935.

[3/46] Detalle del croquis preparatorio de conferencias del MoMA, 1935 (página siguiente).

Estas estructuras lineales primarias colonizan el paisaje apropiándose del sitio a escala territorial, pero dejándose contaminar y deformar por cada situación geográfica específica. De esta forma se asegura la unicidad y caracterización de la imagen resultante y «la diversidad» a partir de la «unidad de sistema». De esta forma, cada capital aparece con un carácter individualizado, sin dejar de pertenecer al sistema.<sup>99</sup>

En las conferencias de Río de Janeiro de 1936 reconoce que en Sudamérica nacen importantes ideas de urbanismo. A partir de *Precisiones* comienza a hablar de una 'doctrina' que, en los años siguientes, terminará asociando a un «cuerpo doctrinal»<sup>100</sup> materializado en la propuesta de la «*Ville Radieuse*».

En las tarjetas preparatorias de la conferencia del MoMA<sup>101</sup> (1935) aparece la frase:

99 Las «potencialidades del sistema» (Tzonis, 2002) son ampliamente desarrolladas en los sucesivos planes de Argel.

100 Boyer (2011) plantea como la 'doctrina' la presenta reiteradamente a través de siete libros: *Precisiones* (1930), *La casa del hombre* (1941), *Los tres establecimientos humanos* (1945), *Propuesta de Urbanismo* (1946), *Manera de pensar el Urbanismo* (1946), citados en 1948 por el propio Le Corbusier y, además, *Sur les quatres routes* y *Destin de Paris*, ambos de 1941.

101 La conferencia del Museum of Modern Art de Nueva York fue dictada el 24 de octubre de 1935.



«Hace falta un cuerpo de doctrina

= V. R

= combinaciones infinitas = Leyes naturales

variedad de culturas

climas

topografía

vientos

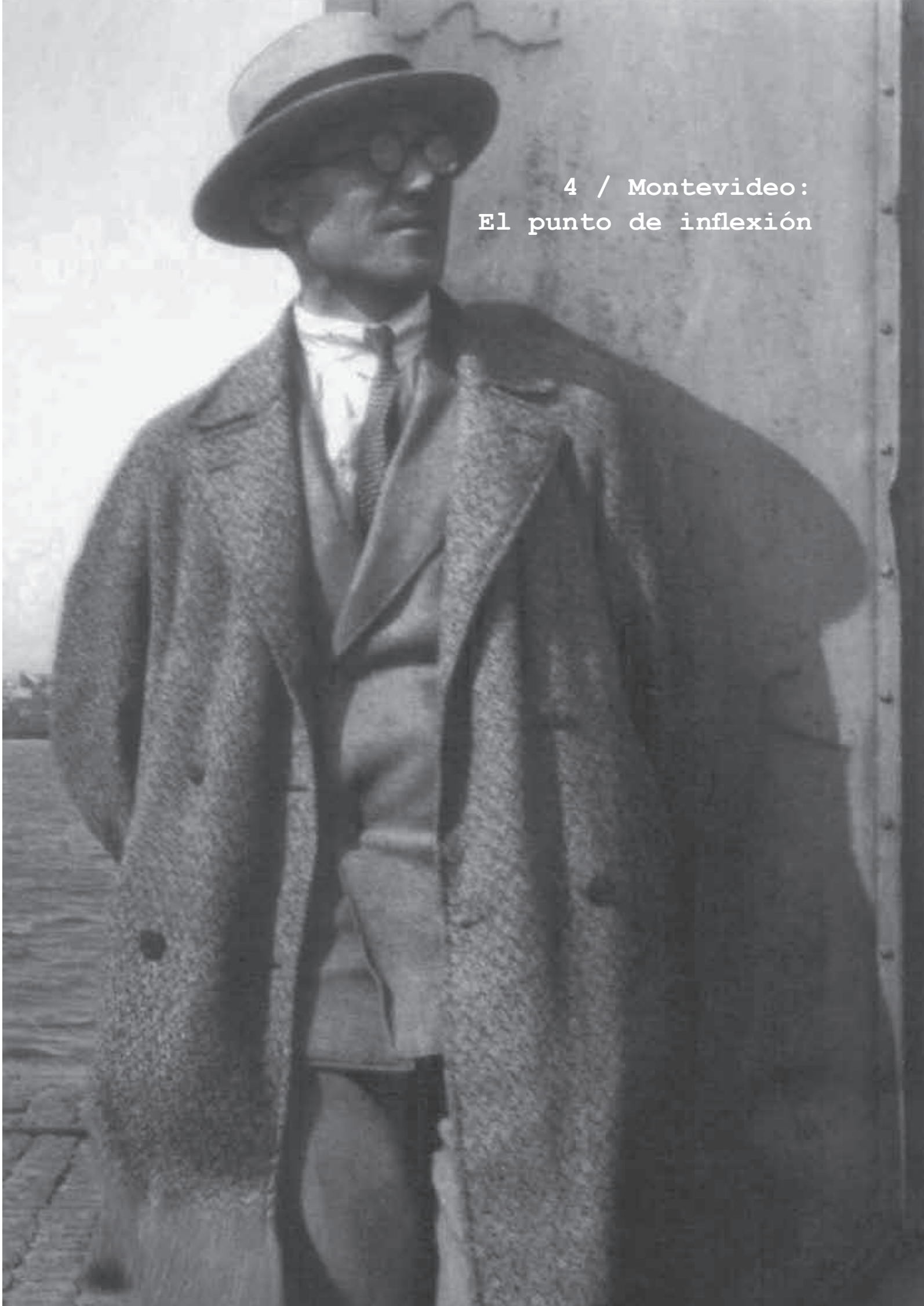
costumbres.»<sup>102</sup>

A partir de allí ilustra con algunas de sus propuestas eligiendo al esbozar los planes de París, San Pablo, Montevideo, Río, Amberes y Argel [3/45, 46]. Cada ciudad demuestra sus particularidades definiéndose desde una dimensión geográfica. La escala ensayada en Sudamérica. Desde su «Corolario brasileño...» propone, al concluir: «Cuando las soluciones son grandes y la naturaleza [...] viene a integrarse en ellas, es que, entonces, se está próximo a la *unidad*» (Le Corbusier, 1930).

---

102 «Il faut un corps de doctrine / = V. R / = infinies combinaisons = / Lois naturelles / variété de cultures / climats / topographie / vents / costumes». La reproducción es citada en Boyer, 2011.



A black and white photograph of a man standing outdoors. He is wearing a wide-brimmed hat, glasses, a light-colored shirt, a dark tie, a dark vest, and a long, heavy, textured overcoat. He is looking slightly to the right. The background shows a textured wall and a body of water in the distance. The text "4 / Montevideo: El punto de inflexión" is overlaid on the right side of the image.

4 / Montevideo:  
El punto de inflexión

[4/00] Le Corbusier en el puerto de Montevideo, 1929.

### LC 1929, Montevideo: contactos fugaces

El entorno cultural que encuentra Le Corbusier en Montevideo es diverso al verificado en Buenos Aires y Asunción, sus etapas previas. Inundado por la euforia moderna de los preparativos del Centenario, sin academicismo al que vencer, con una ciudad abierta culturalmente, una sociedad aún sin problemas económicos ni desequilibrios, una ciudad que observa con optimismo su futuro y que se preocupa por ordenarlo. Le Corbusier percibe de inmediato la situación diversa a la verificada en Buenos Aires. En Montevideo existe la misma preocupación por la transformación de la ciudad pero sin disputas entre grupos intelectuales o profesionales,<sup>103</sup> ni la mediación de propuestas a defender o atacar. Este hecho hace que la fugaz visita lecorbusiana sea distendida y le permita una evasión al clima de oposición y conflictos que verificó en su estadía porteña, y sobre todo, una salida a la sensación opresiva que le generó la ciudad de Buenos Aires.

Este estado de situación le permite realizar un hallazgo tipológico en Montevideo [4/01] que le permitirá sucesivos desarrollos. La asociación de edificio e infraestructura configura un tipo arquitectónico alternativo al

---

103 Para seguir el debate entre grupos en Buenos Aires se puede referir a Liernur *et al.* (2008) y Gutiérrez *et al.* (2010).





[4/01] Vista de la ciudad desde el Cerro, sin fecha.

rascacielos cruciforme y al inmueble-villa utilizados por Le Corbusier hasta el momento. Si lo comparamos con los rascacielos además de sustituir la tensión vertical por la predominancia de la horizontal, genera un organismo que se relaciona con la geografía y la evidencia a través de un borde de disyunción o separación. Desde Montevideo «toda la vida y el movimiento se generan desde lo alto, casi sin contacto con el suelo».<sup>104</sup> ¿Es la geografía, escala urbana y sociedad abierta que encuentra la que le permite generar un cambio tipológico clave en el desarrollo de la serie?, o simplemente su estrategia de oposición a la tendencia que encuentra, ¿es lo que lo lleva a preferir la horizontal del territorio frente a la vertical de los rascacielos que empezaban a aparecer en el perfil urbano?

---

104 Tentori (1979, 2007) ha notado el cambio realizado a partir de Montevideo: «[...] permite comprender que aquí [en Río] como en Montevideo (y como luego en Argel), toda la vida y el movimiento se generan desde lo alto, casi sin contacto con el suelo, donde la ciudad existente puede continuar desarrollando su vida, independiente de la nueva ciudad». («[...] fa capire che qui come a Montevideo (e come più tardi ad Algeri), tutta la vita e il movimento si generano dall'alto, senza quasi contatto con il suolo, dove la città esistente può continuare a vivere la sua vita, indipendente da quella della nuova città».)

### **Gestiones, resignación y beneplácito**

Las gestiones para la llegada de Le Corbusier a Montevideo se realizaron a través del arquitecto Coni Molina, uno de los encargados de acompañar al visitante en Buenos Aires. Al recibirse la comunicación telegráfica de la presidenta de la Sociedad de Amigos del Arte con la cifra<sup>105</sup> solicitada por las conferencias rápidamente el Consejo Directivo de la facultad desestima la contratación del maestro. La extensa estadía de Le Corbusier en Buenos Aires permitió que la situación cambiara. Le Corbusier viaja a Paraguay en aéreo por la gestión realizada por González Garaño. El viaje fue toda una contribución para Le Corbusier tanto la descripción del vuelo como la visita a Asunción demuestra que lo sorprendieron e impactaron. Por otra parte, con el correr del tiempo la relación con sus anfitriones porteños se presenta sin demasiados resultados.

El arquitecto Herrera Mac Lean es quien realiza los contactos en forma directa para que Le Corbusier visite Montevideo. Carlos Herrera Mac Lean vivía en Buenos Aires y estaba vinculado al círculo de González Garaño. Le Corbusier seguramente leyó o tuvo referencias del artículo de Herrera

---

105 La Sociedad de Amigos del Arte solicita \$ 800 m/n por cada conferencia, cita tomada del artículo Le Corbusier en Montevideo de Nery González (2009).



[4/02] Libro de Pedro Figari  
«El Arquitecto», 1928.

Mac Lean del domingo 6 de octubre de 1929 publicado en el Magazine del diario *La Nación* de la ciudad de Buenos Aires.

El propio Le Corbusier conoce la obra de Pedro Figari previamente o a través de Alfredo González Garaño. Se puede agregar que Herrera Mac Lean en 1941 escribe el primer análisis de la obra de Figari. Todavía no se tienen datos para verificar si Le Corbusier conoció a Figari en París,<sup>106</sup> cuando el pintor uruguayo se estableció en la ciudad luz entre los años 1925 y 1933. Tampoco existen referencias sobre la posibilidad de que Le Corbusier haya leído los libros de Pedro Figari, *Essai de philosophie biologique* (1926),<sup>107</sup> original en francés, y *El Arquitecto* (1928) [4/02] dedicado a su hijo<sup>108</sup> fallecido en ese mismo año, ambos publicados en la ciudad de París.

106 El encuentro con Pedro Figari se produce con seguridad a posteriori dado que existe en el museo Figari un ejemplar de *Precisiones* dedicado al pintor uruguayo por Le Corbusier.

107 En *Le Corbusier en tiempos de renovación arquitectónica* (2009), William Rey Ashfield plantea que estos libros aparecen en la biblioteca de Le Corbusier existente en la Fundación LC. No es seguro que los haya adquirido previo al viaje.

108 El arquitecto y pintor Juan Carlos Figari Castro era compañero de generación de Herrera Mac Lean, trabajó junto a su padre Pedro Figari. Se conservan varias cartas de Juan Carlos donde cita encuentros parisinos con los González Garaño. Ver catálogo de la exposición *El otro Figari: el arquitecto*. Museo Figari, junio-agosto de 2011.

[4/03] Le Corbusier en Montevideo, 1929.



Toda esta trama de relaciones debe de haber ayudado a que Le Corbusier sin otra intermediación que la gestión de Herrera Mac Lean aceptara cruzar el Río de la Plata [4/03]. La noticia sobre la posibilidad de llegada del maestro se recibió con beneplácito e implicó acciones expeditivas<sup>109</sup> para su concreción.

---

109 Se debe citar al Consejo Directivo Extraordinario del 5 de noviembre de 1929, para tratar el tema y realizar la contratación «en las mismas condiciones [en] que lo hicieron en diversas oportunidades otros profesores extranjeros».



[4/04] El Giulio Cesare en el puerto de Montevideo (Diario *Imparcial*, 15 de noviembre de 1929), viaje de retorno hacia San Pablo (de izquierda, a derecha: decano de la Facultad de Arquitectura Leopoldo Agorio, Le Corbusier, Josephine Baker, Gervasio Guillot Muñoz, Giuseppe Abatino).

## El pasajero

Al momento de subir al transatlántico *Massilia* [4/05] para dirigirse al Río de la Plata, Le Corbusier es reconocido en Sudamérica como escritor con su divulgada *Vers une Architecture*, y por su labor editorial desde *L'Esprit Nouveau*,<sup>110</sup> se han difundido sus proyectos urbanos de ciudades ideales desde las cuales ha fijado su posición frente a la ciudad a proyectar para el siglo XX, como arquitecto es reconocido el lenguaje despojadamente moderno de sus viviendas,<sup>111</sup> y se le ha prestado atención al reciente affaire del Concurso de la Sociedad de Naciones. Menos conocida es su labor pictórica solamente apreciada a través de *L'Esprit Nouveau*.

En el Río de la Plata, y en especial, en los ámbitos culturales montevideanos Le Corbusier [4/04] era un per-

---

110 S. Von Moos (2009) considera a la revista *L'Esprit Nouveau* «probablemente el más amplio proyecto de reconceptuación de la arquitectura y del estilo de vida nunca antes acometido en forma de operación mediática».

111 J. L. Cohen (1987) reconoce como: «La figura de LC se destaca claramente del grupo de 'nuevos pioneros' que menciona Henry-Russell Hitchcock en 1929 en *Modern Architecture*. Él no es solamente el joven panfletario de *Hacia una Arquitectura* o el pintor Jeanneret, sino un teórico y un arquitecto cuyo resplandor llega al otro lado de los mares». («La figure de LC se dégage désormais nettement du peloton des 'nouveaux pionniers' qu'évoque Henry-Russell Hitchcock en 1929 dans *Modern Architecture*. Il n'est plus seulement le jeune pamphletaire de *Vers une Architecture* ou le peintre Jeanneret, mais un theoricien et un architecte dont l'éclat parvient au-delà des mers»).



[4/05] Buque Massilia.

sonaje reconocido por sus escritos y obras. El ingeniero Federico E. Capurro dicta, a mediados de 1929, una conferencia titulada «El urbanismo de Le Corbusier» que fuera publicada en la Revista de Ingeniería donde analiza en especial el libro *Urbanismo* y hace alusión a obras y escritos, terminando con consideraciones sobre el urbanismo moderno para la ciudad de Montevideo.

Otro dato de interés para entender la atención que presta el ámbito cultural uruguayo y el prestigio con el cual contaba el maestro al llegar al Río de la Plata es la forma en la que en la prensa de la época se hace notar la presencia del pasajero Le Corbusier «arquitecto urbanista y distinguido literato» a bordo del Massilia anclado en el puerto de Montevideo [4/06] «con destino a la capital vecina». El texto del periódico anuncia: «El señor Le Corbusier dará en Buenos Aires varias conferencias sobre temas de ciencia urbanista».<sup>112</sup>

---

112 Diario *El Plata* (Montevideo), sábado 28 de setiembre de 1929, p. 12. En IHA: Transcrito en CD «Le Corbusier y el Río de la Plata».

[4/06] Identificación de equipaje del Massilia, Le Corbusier rumbo a Buenos Aires.



Si analizamos la presentación de Mauricio Cravotto (1929) a la primera conferencia de Le Corbusier en el paraninfo de la Universidad nos encontramos con un texto entusiasta que habla del maestro desde el conocimiento y para conocedores, independiente del grado.

Mauricio Cravotto presentaba a Le Corbusier en los siguientes términos:

[...] es paradójal que tengamos que presentar, a quien se nos ha anticipado con sus escritos, con sus libros, con sus obras, todos ellos, de tal potencia, y claridad, que hemos sentido, unas veces, subyugados, otras, entusiasmados, sostenidos o convencidos y siempre, maravillados por su lógica.-

Diré pues de Le Corbusier, lo que él -sin duda- no os querrá decir, por modestia [...].

-que él es, por sobre todas las cosas, UN ARQUITECTO, UN POETA Y UN PROFUNDO RAZONADOR

-es el apóstol de la verdad arquitectónica, que responde a la ideología de nuestra época.

-es el animador de los talentos tímidos, el censor de las falsas arquitecturas, y el REALIZADOR-ESTETA de la lógica.





[4/07] Mauricio Cravotto, Le Corbusier y Leopoldo Agorio en el Cerro de Montevideo.

—es creador de belleza, por medio de las formas enteras, nobles, límpidas, precisas

—es, en suma, un maestro del arte-ciencia de ordenar, de disponer, de C O M P O N E R, de urbanizar; de prever, lo que más tarde —construido— servirá para vivir, para trabajar, para soñar, hoy, y durante muchos años.

Y todo esto, con amplia visión, con un extraño pudor estético, con una pujanza ilimitada, con un extraordinario poder imaginativo, y con una asombrosa percepción de la realidad.<sup>113</sup>

Resaltándose la dimensión de realizador y creador contemporáneo se reconoce la faceta de difusor e impulsor de ideas nuevas. Continúa Mauricio Cravotto [4/07]:

[...] señoras y señores, estudiantes, --  
los que habéis leído sus libros o analizado sus obras, sentiréis ahora el contagio de su potencia: los que conocéis mas lejanamente al arquitecto Le Corbusier, sentiréis la inquietud que despiertan los talentos.  
Le Corbusier, propulsor de la arquitectura viviente.

113 Transcripción tomada del CD «Le Corbusier y el Río de la Plata».



[4/08] Revista «L'architecture vivante», 1927.



[4/09] Vers une Architecture.

Justamente termina Cravotto utilizando la traducción del título de la revista *L'architecture vivante* [4/08] editada por Jean Badovici,<sup>114</sup> desde donde, se ha difundido la arquitectura moderna y en varios números las obras de Le Corbusier y Pierre Jeanneret.

Más que a través de sus obras, es a través de sus publicaciones, y en especial, desde *Vers une Architecture* [4/09] que Le Corbusier en su dimensión de escritor es reconocido con un lenguaje «directo y sin complicaciones» que constantemente involucra al lector y a través de una «secuencia lógica constantemente interrumpida y rota de capítulo a capítulo hace de cada parte una escena brechtiana en sí misma» (Mazucci, 2010).

---

114 La revista aparece entre los años 1923 y 1932. Los docentes y estudiantes la conocen ya que se encuentra en la colección de la biblioteca de la Facultad de Arquitectura de Montevideo.



[4/10] La costa uruguaya a 1200m de altitud  
al fondo se indica Montevideo.

## Crónica de una visita

La descripción del primer encuentro transmitida por los Guillot (1930) es casi un guión cinematográfico:

En un auto que trae pasajeros desde el aeródromo de Melilla se detiene cerca de la plaza Constitución: las cuatro portezuelas se abren a un tiempo, el coche se vacía y vuelve a arrancar sin perder un instante.

En el grupo de los recién llegados está Le Corbusier. Es rubio, alto, erguido, rojo de cara, de silueta ágil y ojos gris celeste. Usa anteojos de carey, tiene hombros anchos, parece gran caminador. Habla con llaneza, voz opaca, tono flemático y una apariencia de lentitud. Todo lo que dice es claro, geométrico, sin ambages, con pocos gestos, usando imágenes cazadas al vuelo [4/10].

Según la cita del diario *Imparcial* del 7 de noviembre de 1929: «La primera caminata, se hizo por la avenida 18. Una docena de arquitectos, seguían los pasos del colega célebre».<sup>115</sup> Las crónicas, los artículos y entrevistas, relatan una densa agenda de recorridos por la ciudad, visitas a estudios y obras. En la entrevista de la Cruz

---

115 El artículo del diario *Imparcial* se transcribe en *Le Corbusier en el Río de la Plata*, 2009.



[4/11] Le Corbusier por las calles de Montevideo.

[4/12] Foto de 18 de Julio, 1930.



del Sur, se resalta que caminó la ciudad: «Le Corbusier, rodeado de arquitectos y amigos, recorría a pie las calles de Montevideo [4/11], observaba todos los detalles de la edificación y de la circulación y al mismo tiempo hablaba de la estructura que debe tener una urbe contemporánea». Leopoldo Artucio puso a disposición su coche para trasladar a Le Corbusier en las diversas visitas y recorridas por la ciudad<sup>116</sup> [4/12].

En los tres días de estadía, del 7 al 9 de noviembre, Le Corbusier construye en torno a Montevideo una imagen penetrante, intensa, y a la vez, cargada de una sucesión de imprecisiones. Fija en su memoria «ese rascacielos inconcebiblemente ridículo de Montevideo, pero mejor aún, esas playas modernas al infinito en las que se apoyan, en el Uruguay, encantadores barrios de residencia»<sup>117</sup> (Le Corbusier, 1935c).

---

116 En la entrevista realizada por Arana y Garabelli el día 8 de julio de 1975 y publicada en la revista *Arquitectura* n.º 254 de setiembre de 1985 a Leopoldo Artucio, relata: «Tuve la suerte de ser su acompañante, gracias a la benevolencia del arquitecto Agorio que aprovechó la circunstancia de que yo tenía un pequeño auto para ponerme a disposición de Le Corbusier».

117 Artículo de Le Corbusier publicado en la revista *Sur*, en 1935.

[4/13] Vivienda Sierra Morató, 1928.



Además de recorrer el centro de la ciudad a pie, visita la casa Sierra Morató [4/13] en Carrasco,<sup>118</sup> ve la vivienda diseñada por Gómez Gavazzo en bulevar Artigas, recorre algunos tramos de la Rambla, visita «el bajo» de la ciudad<sup>119</sup> y el Cerro de Montevideo.

El arquitecto Ernesto Leborgne (1981)<sup>120</sup> hace una referencia fugaz sobre la recorrida:<sup>121</sup> «Elogió, por ejemplo, la Cárcel de Punta Carretas que vio desde la Rambla; sus líneas

---

118 La visita a la vivienda es indicada por Artucio en *La arquitectura moderna en Uruguay* (1971): «En 1929 llegó Le Corbusier a Montevideo, elogió algunas 'medianeras', por su limpia superficie blanca y criticó con ironía al Palacio Salvo. Dio Conferencias apasionantes. En una recorrida por la ciudad se detuvo frente a la residencia de J. M. Pérez 6189, sorprendido por el espíritu nuevo que animaba sus formas. Era la vivienda del arquitecto Sierra Morató, proyectada en 1927».

119 La visita tiene una breve referencia relatada por Arbeleche en la entrevista realizada por Arana, Garabelli y Livni el día 11 de setiembre de 1973 y publicada en la revista *Arquitectura* n.º 263 de noviembre de 1993. En la entrevista Beltrán Arbeleche comenta: «Recuerdo la visita de Le Corbusier a quien llevamos a visitar los barrios de casas 'non sanctas'. Decía: 'Ça c'est extraordinaire; j'ai vu ça a Tokio et a Barcelone'» («Es extraordinario; he visto esto en Tokio y Barcelona») Le Corbusier si había visitado Barcelona pero, no Tokio. La cita puede tener una imprecisión más, o simplemente, la referencia realizada por Le Corbusier se relaciona a la imagen de síntesis entre Barcelona y Tokio que reconoce en las «casas non sanctas» de Montevideo.

120 En la entrevista realizada a Ernesto Leborgne por Mariano Arana en 1981 y publicada en *Talleres: Trazos y señas* de 2006.

121 Ernesto Leborgne reitera los elogios que escucha a terceros dado que de la entrevista se desprende que no participó de la recorrida.



[4/14] El volumen horizontal de la cárcel de Punta Carretas.

horizontales y su volumen simple le gustaron» [4/14]. Es posible que la visión del volumen horizontal desde la rambla un punto de vista con una cota menor le haya permitido imaginar a través de un cambio de escala, el volumen del «rascamar» extendiéndose sobre la ciudad de Montevideo. En Brasil, pone como ejemplo para su superestructura, los viaductos existentes en San Pablo y en Río de Janeiro, dibuja el viaducto de Santa Teresa,<sup>122</sup> además de utilizarlo como referente. Si bien, Le Corbusier, no cita en ningún momento la cárcel de Punta Carretas, es lógico que el volumen horizontal inserto en la trama urbana, haya acaparado su atención en la visión lejana desde la rambla de Punta Carretas.

La visita al Cerro se indica como uno de los sitios de posible inspiración de sus rascamares,<sup>123</sup> como uno de los posibles sitios desde donde imaginó la propuesta para Montevideo. Existe un testimonio filmado de la visita al Cerro de Montevideo, donde Le Corbusier junto a Mauricio Cravotto, Leopoldo Agorio y Juan Scasso [4/15, 16] recorren las laderas cercanas a la fortaleza. La filmación comienza

122 Croquis del Carnet, n.º 6, 5036.

123 A. y G. Guillot asignan al Cerro o al puerto como los puntos de observación probables para el diseño del Plan de Montevideo.

- [4/15] Cravotto, Le Corbusier y Agorio, Filmación de Le Corbusier en Montevideo.
- [4/16] Filmación de Le Corbusier en Montevideo, descendiendo el Cerro de Montevideo (página siguiente).



con Le Corbusier recogiendo objetos del suelo, seguramente una piedra o un elemento natural que probablemente pasó a ser un *object a réaction poetique*. En una mirada fugaz al paisaje de la ladera oeste los visitantes descienden por los caminos en pendiente. Le Corbusier enfrentado a la bahía encuentra un cañón de la fortaleza y se le ocurre apuntarle al Palacio Salvo [4/17], «una especie de joven rascacielos envuelto en pasamanería». Intenta disparar para eliminar del paisaje al criticado rascacielos. Luego la filmación se corta y se ve la excavación del estadio Centenario en construcción en esos momentos. Entre el movimiento frenético de la excavadora se ve un grupo importante de personas que observan la obra. En el grupo que esta a una distancia no se distingue la identidad de las personas.

Las crónicas comentan algunas de sus recorridas y la mirada que realiza a la arquitectura en realización en ese momento. «Al visitar el taller de Amargós y Rius, Le Corbusier elogió el boceto que estos arquitectos hicieron para el Instituto de Odontología y con el que han ganado el concurso de proyectos para ese edificio y admiró el trabajo para el H. de Clínicas» [4/18] (Guillot, 1930.





00:52/04:09



00:52/04:09



00:53/04:09



00:54/04:09

Descendiendo el Cerro de Montevideo Cravotto, Le Corbusier, Agorio

Fotogramas del Film tomado por Scasso en el Cerro de Montevideo, 1929



«Durante mis viajes desde Madrid hasta Moscú, desde Berlín hasta Sud América, no he visto ningún grupo de dirigentes, en materia arquitectónica, como el de la Facultad de Montevideo. El equipo de arquitectos de aquí tiene un espíritu, posee realmente dinamismo, educación en la libertad, juventud realizadora. Es reconfortante encontrar hombres jóvenes como el arquitecto Leopoldo Carlos Agorio, desempeñando tan dignamente el puesto de Decano y dedicado a un profesorado tan noble como fecundo; a Juan A. Scasso, tan firmemente orientado, que ocupa la Dirección de Paseos en medio de un parque encantador; al arquitecto Amargós, a quien conocí en París y del cual pude apreciar enseguida la seriedad intelectual. He visto también trabajos muy agudos e interesantes en el taller de Mauricio Cravotto, joven profesor de urbanismo que se entrena con éxito para un concurso monstruo.» (Guillot, 1930)



01:31/04:09



01:24/04:09



01:25/04:09



01:26/04:09



01:28/04:09



01:29/04:09



01:29/04:09

Disparo desde la Fortaleza del Cerro hacia el Palacio Salvo

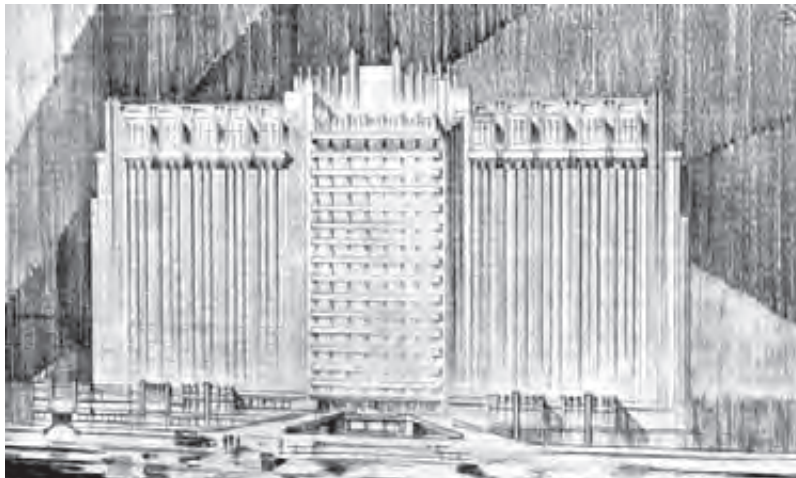
Fotogramas del Film tomado por Scasso en el Cerro de Montevideo, 1929

«En la Plaza Independencia pulverizó el mal gusto del arquitecto Palanti y dijo del Palacio Salvo: "Si no viniera de ver el insoportable bodrio que se llama Palacio Barolo, fealdad máxima de la avenida de Mayo y de Buenos Aires, me hubiera sorprendido más aún todo lo que exhibe de abyecto este increíble mamarracho que ustedes tienen que aguantar como irremediable calamidad pública"». (G. y A. Guillot, 1930)

«Critizó con ironía el Palacio Salvo». (Artucio, 1971)

«Desde el puente del transatlántico [Giulio Cesare] domina la ciudad montevideana sobre la cuchilla y dice lleno de convicción: "Realmente, esta capital es tan simpática y me encuentro tan bien bañado en su luz que hasta me reconcilio con el impresionante bodrio del Palacio Salvo. Desde aquí no distingo la salchichería que lo adorna, o mejor dicho lo aplasta, de manera que el coloso no me lastima la vista"». (Guillot, 1930)





[4/18] Hospital de Clínicas, 1930, Carlos Surraco.

[4/17] Filmación de Le Corbusier en Montevideo, Disparo desde la Fortaleza del Cerro de Montevideo (página anterior).

Por falta de tiempo no asiste a la Facultad de Arquitectura donde lo esperaban estudiantes y profesores que le habían preparado una recepción. A través de la entrevista que le realizan los hermanos Guillot<sup>124</sup> se excusa y plantea la buena imagen que se lleva del ámbito universitario de la facultad y su «método de enseñanza».

Sin lugar a dudas la visita es intensa, y prueba de ello es la ausencia de croquis en la ciudad. Los únicos croquis conocidos se realizan desde el Massilia<sup>125</sup> hacia el Cerro y hacia la ciudad a su llegada al Río de la Plata y antes de llegar a Buenos Aires. Hecho que contrasta con lo ocurrido en otras ciudades. Sin embargo, la impresión que le deja su estadía, genera un sin número de elogios hacia los uruguayos y su ciudad.

---

124 *La Cruz del Sur*, 1930.

125 Los dos croquis aparecen en el carnet B4 en la secuencia de vistas de la costa realizados desde el buque. El croquis hacia el Cerro de Montevideo está fechado el 27 de setiembre, sin embargo, el Massilia llega a puerto el sábado 28, llegando a Buenos Aires la misma noche como relata Le Corbusier en *Precisiones*. González (2009) *Le Corbusier en Montevideo* ha observado la diferencia en la fecha a partir de las notas de prensa de la presencia del Massilia en el puerto de Montevideo.



[4/19] Avenida 18 de Julio y Paraguay, 1930.

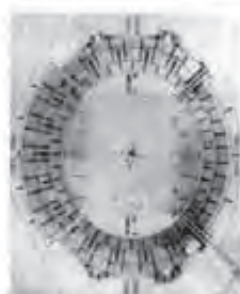
El arquitecto Amargós en la entrevista que le hacen en su estudio aparecida el viernes 29 de noviembre en el diario *Crónica*, nos plantea:

Una naturaleza admirable [4/19], confesó Le Corbusier al descender del avión en una mañana de sol radiante: el verde se mezcla a la edificación hasta en el corazón de la misma ciudad, el mar la rodea y le presta horizontes abiertos.

Después, habiendo recorrido intensamente la ciudad, declaraba en su primera conferencia: «He confirmado mi primera impresión de que Montevideo es una ciudad privilegiada, donde la naturaleza reina aún soberana y donde se siente una impresión de holgura y desahogo que desgraciadamente no conocen las grandes ciudades europeas, que agonizan año tras año asfixiadas por la congestión de un tráfico cada vez mayor; fenómeno que ya se manifiesta también intensamente en Buenos Aires».<sup>126</sup>

---

126 El artículo del diario *Crónica* se transcribe en *Le Corbusier en el Río de la Plata* (2009).



[1] Mauricio Cravotto/ (1) Hospital Central, segundo premio 1928 / (2) Avenida Juan Bivarés 1828 - 1930 Concurso  
 [2] Juan Scasso/ (3) Escuela Experimental de Música, 1928-1929  
 [4] Proyecto Estadio Centenario  
 [3,4] Rodolfo Amargós/ Juan Antonio Rius/ (5) Facultad de Odontología, 1929 (proyecto)  
 [5,6,7] De los Campos/ Puento / Tournier/ (6) Plano de Zentata sobre calle 25 de mayo, 1929 (proyecto)  
 [8] Carlos Gómez Gavazzo/ (7) Divisoria Nueva, 1928  
 [8] Proyecto de escuela, 1928  
 [9] Artucio



[1] Mauricio Cravotto  
 [2] Juan Scasso  
 [3,4] Rodolfo Amargós / Juan Antonio Rius  
 [5,6,7] De los Campos / Puento / Tournier  
 [8] Carlos Gómez Gavazzo  
 [9] Artucio

### El huésped y sus anfitriones

El huésped atesora un reconocimiento previo por parte de sus interlocutores [4/20]. A través del trato directo, en seguida atrapa a los uruguayos que estaban preparados para escucharlo. Nuevamente, los hermanos Guillot (1930), ofrecen desde el comienzo un juicio categórico:

[...] Todo lo que dice es claro, geométrico, sin ambages, con pocos gestos, usando imágenes cazadas al vuelo.

Su argumentación es de una acuidad y solidez capaces de hacer rebotar cualquier especie de objeción. Su dialéctica, penetrante e irresistible. No teme la polémica y sabe preparar el debate alejando toda posibilidad de mal entendido, haciendo un ajustado y esquemático planteo de la cuestión.<sup>127</sup>

Le Corbusier retribuye a sus anfitriones [4/21, 22], tanto en *Precisiones* (1930) como a través de las citas que realizan los hermanos Guillot anotadas en la entrevista al visitante publicada en *La Cruz del Sur*:

---

127 *La Cruz del Sur*, 1930.





- [4/21] Grupo de arquitectos que acompaña a Le Corbusier. Entre otros, el Decano Agorio, Muccinelli, Rius, De los Campos y Tournier.
- [4/20] El grupo de arquitectos que recibe a Le Corbusier y sus obras anteriores a su visita, 1929 (página anterior, izquierda).

En el Uruguay veo que se vive bien; que la vida es un deleite; aquí se percibe un espíritu deportivo,<sup>128</sup> un no sé qué ágil y robusto, una actitud afirmativa, un empuje consciente y de buena ley. [...]

La libertad bien templada del pueblo montevideano es de una calidad tan superior que serviría de ejemplo a los leaders avancistas más auténticos de Europa. Hay una serie de hechos —que son más que meros indicios— que me hacen creer que la orientación política y tarea gubernativa de este país han aportado el civismo y han podido poner un dique a las fastidiosas y ridículas pretensiones de los pelucones.

Durante mis viajes desde Madrid hasta Moscú, desde Berlín hasta Sud América, no he visto ningún grupo de dirigentes, en materia arquitectónica, como el de la Facultad de Montevideo. El equipo de arquitectos

---

128 En *Precisiones* habla también del espíritu deportivo de los uruguayos, citando que les gusta jugar al básquetbol. Esta puede ser otra de las imprecisiones de la visita o simplemente encontró algunos sitios con actividad deportiva en su recorrida, y sobre todo, debe haber quedado impresionado por la imponente obra del Estadio Centenario construido a un ritmo vertiginoso para llegar a su inauguración en el primer mundial de fútbol de 1930.



[4/22] Visita de Le Corbusier a Montevideo con el decano de la «vanguardia renovadora».

[4/23] Filmación de Le Corbusier en Montevideo, recorriendo el Cerro de Montevideo (página siguiente).

de aquí tiene un espíritu, posee realmente dinamismo, educación en la libertad, juventud realizadora. Es reconfortante encontrar hombres jóvenes como el arquitecto Leopoldo Carlos Agorio, desempeñando tan dignamente el puesto de decano y dedicado a un profesorado tan noble como fecundo; a Juan A. Scasso, tan firmemente orientado, que ocupa la Dirección de Paseos en medio de un parque encantador; al arquitecto Amargós, a quien conocí en París y del cual pude apreciar enseguida la seriedad intelectual. He visto también trabajos muy agudos e interesantes en el taller de Mauricio Cravotto, joven profesor de urbanismo que se entrena con éxito para un concurso monstruo<sup>129</sup> [4/23, 24].

En la cita se sigue hablando de Daniel Rocco, Ciurich y Herrera Mac Lean y vuelve a resaltar la enseñanza que se imparte en la facultad, que reconoce a través de lo transmitido por el decano Agorio.

---

129 *La Cruz del Sur* (1930).



00:55/04:09



00:56/04:09



00:57/04:09



00:58/04:09



00:58/04:09



00:58/04:09



00:59/04:09



01:00/04:09



01:00/04:09



01:01/04:09

Recorriendo el Cerro de Montevideo Cravotto, Le Corbusier, Scasso

*Fotogramas del Film tomado por Scasso en el Cerro de Montevideo, 1929*



[1] Mauricio Cravotto



[2] Juan Scasso



[3,4] Rodolfo Amargós/  
Juan Antonio Rius



[5,6,7] De los Campos/  
Ponte y Tournier



[8] Carlos Gómez Gavazzo



[9] Artucio



- [1] Mauricio Cravotto/11Vivienda Cravotto, 1932 / 12)Rambis Hotel, 1931 (proyecto)  
 [2] Juan Scasso/ 13)Torre Estadio Centenario, 1929 - 1930/ 14)Hotel Miramar, 1932  
 [3,4] Rodolfo Amargós/ Juan Antonio Rius/ 15)Escuela de Orientación  
 [5,6,7] De los Campos/ Ponte / Tournier/16)Edificio Centenario, 1930/ 17)Instituto Bataie y Gordon, 1937  
 [8] Carlos Gómez Gavazzo/18)Plan para Foz de Azeite, 1937 (9)Palacio Legislativo del Ecuador, 1943  
 [9] Artucio/10)Vivienda Artucio, 1931

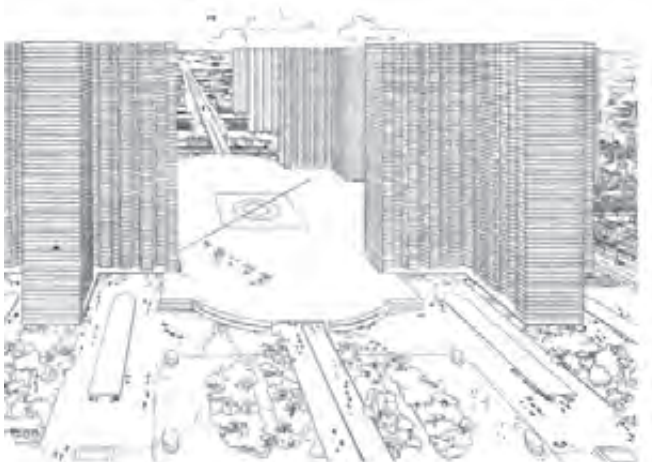
### Conversaciones de café

La relación desarrollada con sus anfitriones fue tan intensa que los jóvenes estudiantes y arquitectos utilizaron las conversaciones de café para intercambiar conceptos con Le Corbusier. Es claro que en este sentido, Le Corbusier prefirió estrechar lazos con los arquitectos y estudiantes uruguayos, apostando a presentar su teoría en vez de estrechar vínculos con la clase política en busca de encargos como realiza en otros sitios.<sup>130</sup> Por lo apretado del viaje, o por simple indiferencia de las autoridades políticas Le Corbusier parece haber preferido las conversaciones de café más que las entrevistas en despachos. El contenido de la charlas de café son de carácter esencialmente teórico:

La conversación sobre «la ciudad contemporánea» fue particularmente viva. Como en el correr de un *film* desfilaron los «lotissements á redents», la estructura del rascacielos, el examen de la capacidad cinemática de las grandes arterias, la explicación de

---

130 En el único sitio donde no se relata en *Precisiones* ningún encuentro con autoridades políticas o empresariales es en Montevideo. La regla general en Buenos Aires, San Pablo, Río de Janeiro e incluso en Asunción del Paraguay es el encuentro con los dirigentes políticos o económicos de la ciudad. Tampoco existen crónicas locales que anuncien estos encuentros en Montevideo.



[4/25] Vista aérea Ciudad Tres millones de habitantes.

[4/24] El grupo de arquitectos que recibe a Le Corbusier y sus obras posteriores a su visita, 1929 (página anterior, izquierda).

cómo de los ferrocarriles nació la gran ciudad, la ubicación de la estación con plataforma de aterrizaje para aviones-taxis, del aeropuerto para aerotaxis, del autódromo. Para aclarar las explicaciones dibujaba a toda velocidad en las servilletas de papel sobre la mesa del bar, siluetas de edificios, planos de barrios, cortes longitudinales de una gran arteria, esquemas de ciudades-jardines. Hizo un elogio del dinamismo desde el punto de vista de la técnica, del trabajo y del rendimiento y confirmó el principio que postula en su libro:

«Las ciudades que no se adapten rápidamente a las condiciones nuevas de la vida moderna serán ahogadas»<sup>131</sup> (Guillot, 1930) [4/25].

Por otra parte, esta cita permite entrever que en Montevideo, las servilletas del café sustituyeron al carné de viaje, teniendo los bocetos un carácter conceptual, más que registral y reflexivo como ocurre con el carné.

---

131 *La Cruz del Sur*, 1930.

## Dos conferencias

Le Corbusier aplica en Montevideo el esquema de conferencias que había desarrollado previamente<sup>132</sup> en España, o la Unión Soviética y que se repite en San Pablo y Río de Janeiro. Básicamente, el esquema contempla dos conferencias una dedicada a arquitectura y la segunda a urbanismo. En los tres pares de conferencias sudamericanas los temas son casi los mismos con escasas variantes introducidas por la animosidad o preocupaciones que Le Corbusier detecta en sus interlocutores y público asistente. Siempre se presenta en la última conferencia la variante de explicar brevemente los planes de las ciudades visitadas precedentemente, y en forma un poco más extensa, el plan de la ciudad donde se realiza la conferencia.

En la segunda conferencia montevideana el plan para la ciudad se presenta con una serie de imprecisiones y confusiones que hicieron compleja su lectura por la prensa y el público asistente. Leopoldo Artucio quien acompañara en todo momento a Le Corbusier conduciendo su auto para llevarlo por la ciudad, en 1971 no menciona el plan en su libro *Arquitectura moderna*. Sin embargo, acota: «Dio dos

---

132 En *Precisiones* (1930) comenta: «Hasta ahora, en las capitales de Europa, había procurado limitar mi tema en dos conferencias: una, 'Arquitectura', la otra, 'Urbanismo' [...]».





[4/26] Le Corbusier en el Paraninfo de la Universidad de la República.

conferencias apasionantes». En 1965 el mismo Artucio<sup>133</sup> escribía: «En 1929, cuando Le Corbusier pasó unos días en Montevideo, en su largo viaje sudamericano, el Paraninfo de la Universidad le acogió vibrante de curiosidad y de simpatía». Nuevamente, sin nombrar al plan [4/26].

Tim Benton (2009) al analizar el desarrollo de las conferencias de urbanismo plantea que a partir de las conferencias de Buenos Aires concluye su discurso de urbanismo «con un gesto, dibujando un “plan rector” para Buenos Aires que propone a la población» (Benton, 2009). Es este esquema de cierre el implementado y sucesivamente utilizado en las conferencias sobre urbanismo de los años treinta.<sup>134</sup>

133 El texto es una reseña de la vida de Le Corbusier con motivo del conocimiento de su reciente fallecimiento.

134 Sigue Benton (2009), refiriéndose a este cambio: «Haría lo mismo en Río de Janeiro, Amberes, Argel, Estocolmo y Roma. Es por la vía de estas conferencias que, comenzando en 1929, Le Corbusier modifica radicalmente su aproximación al urbanismo. Sobre el curso de sus conferencias, la celebración del plan Voisin, el tablero de damas rígido, toma formas más sutiles, adaptadas al terreno» («He would do the same in Río de Janeiro, Antwerp, Algiers, Stockholm and Rome. It is by the bias of these lectures that, starting in 1929, Le Corbusier radically modifies his approach to urbanism. Over the course of his lectures, the celebration of Voisin Plan, the rigid checkerboard, takes more subtle forms, adapted to terrain»).



- [4/27] Tercera página de las notas de la conferencia «El plan de la casa moderna».
- [4/28] Dibujo preparatorio, la exploración de la imagen de los órganos humanos y mecánicos como la metáfora del diseño orgánico.

El análisis realizado por Benton, cotejando esquemas preparatorios, croquis sobre grandes hojas de papel y textos posteriores, le da a las conferencias sobre urbanismo, además de la dimensión discursiva, un carácter propositivo al trasladar en forma inmediata un pensamiento proyectual en proceso y a ser desarrollado [4/27, 28]. Al presentar ideas urbanas para las ciudades que visita de manera inesperada para quien lo escucha, hace participe al auditorio de sus planteos<sup>135</sup> que se leen como reflexiones proyectuales sobre el sitio. Tim Benton (2009) verifica que:

[...] en general, las notas de las conferencias, preparadas como avance durante el viaje, no demuestran la evidencia de los planes concebidos para las ciudades que él estaba visitando, porque era solamente una vez arribado, y quizás durante la conferencia en sí misma, que Le Corbusier realizaba sus bosquejos<sup>136</sup> [4/29].

---

135 Maximilien Gauthier (1944) en *Le Corbusier ou l'architecture au service de l'homme*, plantea refiriéndose a las conferencias: «Presenciamos la eclosión real de su pensamiento: un espectáculo extraordinario y cambiante, en el cual uno parece ser implicado en una forma personal» («We are present at the real sprouting [éclosion] of his thought: an extraordinary and very moving spectacle, into which one appears to be implicated in a personal way»). Citado por Benton, 2009.

136 Benton cita conferencias con esquemas previos sin embargo,



[4/29] Página de notas de la conferencia en Argel que muestra las primeras ideas para el Plan Obus.

A la luz de las notas de prensa sobre lo presentado en la segunda conferencia, se desprende que en el caso montevideano se dio un proceso similar al planteado por Benton (2009). Sin embargo, el Plan de Montevideo se presenta como una reflexión proyectual, que se hace difícil de leer para el auditorio debido a algunas imprecisiones que permanecen incluso luego de la visita, y por la sorpresa que implica recibir una propuesta para la ciudad, claramente utópica, como remate de la conferencia.

Para disminuir por una parte, este carácter utópico y además, para apoyar sus ideas Le Corbusier utiliza desde *Precisiones* (1930) imágenes análogas de arquitecturas

---

considera que no es lo usual: «En las notas para la conferencia en urbanismo en Argel en marzo de 1931 encontramos indicaciones apreciables de las primeras ideas para el plan de Obus para Argelia. Con todo, en general, las notas de las conferencias, preparadas como avance durante el viaje, no demuestran la evidencia de los planes concebidos para las ciudades que él estaba visitando, porque era solamente una vez arribado, y quizás durante la conferencia en sí misma, que Le Corbusier realizaba sus bosquejos» («In the notes for the lecture on urbanism in Algiers in March 1931 we find precious indications of the first ideas for the Obus Plan for Argiers. Yet for the most part, the lectures notes, prepared in advanced during the trip, do not show evidence of the plans conceived for the cities that he was visiting, because it was only once arrived, and perhaps during the lecture itself, that Le Corbusier realized his sketches»).

[4/30] Antibes Monet, 1888.



históricas<sup>137</sup> que le permiten asociar sus propuestas con imágenes reconocidas. Estas analogías fueron ensayadas en las conferencias sudamericanas. Las imágenes no tienen la escala de las propuestas, pero permiten asociar el planteo y alimentar el imaginario con arquitectura construida que, mantiene su carácter sublime frente al paisaje [4/30], frente a un público que visualiza rápidamente la analogía.

---

137 En el caso de Montevideo Le Vieux Fort de Marsella, Antibes y Villa Tívoli. Para el Plan de San Pablo cita los acueductos de Segovia.



[4/31] Vista Aérea de Montevideo, sector Rambla Sur, plaza Independencia y puerto, 1930.

### **Alternativas y malentendidos de un plan**

Como se procesa el Plan de Montevideo puede generar una serie de especulaciones que es necesario analizar para llegar al valor que este aporta. La primera procede del examen de los dos esquicios aéreos del plan. En ambos el dibujo presenta algunas imprecisiones con el sitio que hacen pensar que ambos son una síntesis posterior realizada de memoria, más que un croquis rápido realizado dentro del avión a la ida a Montevideo [4/31], o en el hidroavión, de retorno a Buenos Aires. Se deben considerar además, los errores que persisten en *Precisiones*, respecto al sitio. En primer lugar, la avenida principal se extiende hacia el oeste y no en dirección norte-sur como aparece en el texto. En segunda instancia, la avenida no está en la cota de 80 metros como se indica, va bajando suavemente a medida que llega a la península.<sup>138</sup> El tercer desajuste con la realidad aparece en la ubicación del rascacielos.

Pero, los errores no se restringen a imprecisiones de una mirada fugaz del maestro. La prensa local, registra la propuesta para Montevideo, realizada en la segunda conferencia pero ubicada en el Cerro de Montevideo, al otro lado de la bahía [4/32].

---

138 En la plaza Independencia la cota es 20 m, en la intendencia 32 m, en el encuentro de 18 de Julio con bulevar Artigas se llega a 44 m.



[4/32] Foto desde el Cerro de Montevideo con la Península y la bahía de fondo, 1928.

El diario *Imparcial* del sábado 9 de noviembre al comentar la segunda conferencia plantea:

Cree perjudicial, además, la extensión excesiva de la ciudad, entendiéndolo que el congestionamiento podría solucionarse construyendo grandes edificios en el Cerro, teniendo en cuenta siempre que el habitante de la ciudad necesita luz, aire, sol y color de naturaleza a la vista. A su juicio, la renovación es preferible en el «centro geométrico» que comprende la situación geográfica, topográfica y económica de la ciudad, antes que ir a soluciones de extensión, como la avenida de 25 km proyectada en París, que citó como ejemplo.<sup>139</sup>

Este texto es claramente contradictorio, no puede plantear la ciudad en el Cerro cuando «el centro geométrico» se encuentra del otro lado de la bahía. El párrafo contiene, sin lugar a dudas, una interpretación errónea de la ubicación de la propuesta.

---

139 El artículo del diario *Imparcial* se transcribe en *Le Corbusier en el Río de la Plata*, 2009.



[4/33] Portada e índice de la revista Cruz del Sur, 1930.

Sin embargo es seguro que Le Corbusier manejó la propuesta entre los montevideanos, hecho que se constata en las referencias de la prensa y en la entrevista publicada por los hermanos Guillot (1930) en el número de enero-febrero de *La Cruz del Sur* [4/33] quienes enmiendan la confusión y la explican por un problema de traducción:

Nuestra ciudad, [en cambio,] no debe urbanizarse por medio de rascacielos sino por una edificación lógicamente escalonada que vaya bajando desde lo alto de la cuchilla grande hasta las orillas norte y sur de la península. De tal manera todos los habitantes pueden, desde cualquier punto de la ciudad, tener vista hacia el mar y hacia las lejanías.

Con esta disposición urbana nadie se asfixiaría con la presencia de edificios ilógicos y atentatorios. Le Corbusier se pronuncia contra los inmuebles que sin guardar una moderada altura se levantan en el sitio menos apropiado quitando vista y limitando el paisaje. Para Montevideo, Le Corbusier encuentra como solución urbana la construcción de edificios que llegarían has-





[4/34] Proyecto de Inmueble escalonado frente al Sena, Henri Sauvage, 1928.

ta el mar (edificios ideados por él y que llama 'rascamares'), los cuales se ubicarían en la zona contigua a la bahía y en la que da a la Rambla Sur. Esto sería la solución racional y al mismo tiempo pintoresca e individualizadora de la urbanización de Montevideo.

Aparece en este texto una referencia confusa al usar la palabra escalonados<sup>140</sup> al referirse a la edificación [4/34] y en la persistencia del bloque en sentido norte sur. Frente a esto Liernur (2008) ha marcado la serie de imprecisiones para sostener:

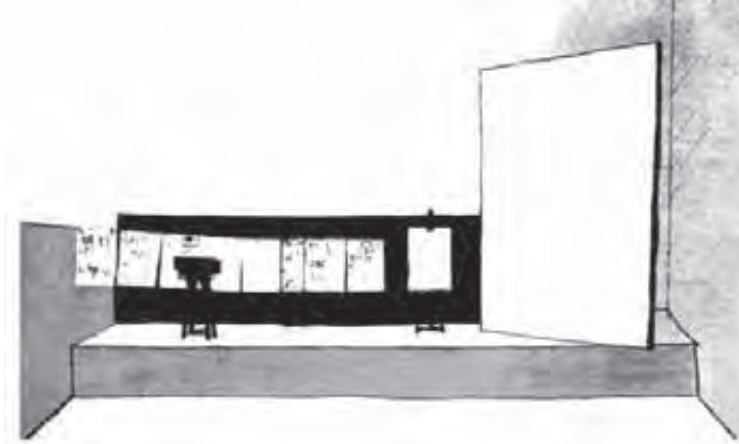
140 Sobre la confusión establecida por la utilización del término 'escalonado' en la entrevista, en todo momento, Le Corbusier ha manejado la llegada a pico de los 'rascamares' sobre el agua. Cabe plantearse que es un mal entendido, o que el escalonado, planteado se desarrolla en sentido transversal. Este corte se puede asemejar al estudiado por Le Corbusier en las viviendas desarrolladas para Durand, en L'Oued-Ouchaia, Argelia en 1933-1934. El malentendido difícilmente se presente por una confusión idiomática dado que los Guillot hablaban francés y poseían una amplia cultura francesa, que entre otros le permitió ser los autores del ensayo *Lautreamont y Laforgue* (1925), con amplísima información sobre el montevideano Isidore Ducasse, autor de los *Cantos de Maldoror*. Si aceptamos la tesis del mal entendido, este se puede haber dado por el uso de un término técnico dado que los Guillot no son arquitectos, si bien, Gervasio Guillot estudió derecho y arquitectura y, además, se les reconoce a ambos una amplia cultura artística y literaria. Por otra parte, en principio, no existen elementos para afirmar la posibilidad de la segunda hipótesis planteada del escalonado transversal.

[4/35] Le Corbusier en Montevideo caminando junto a sus acompañantes.



La confusión que registra la prensa, el error en el texto de *Precisiones* y su simultáneamente precisa descripción del lugar hacen pensar que la primera versión de la propuesta de Montevideo debió limitarse a un comentario genérico, que Le Corbusier plasmó en un dibujo solo a posteriori, durante el proceso del libro. Es más, la descripción de Guillot Muñoz no coincide con los dibujos (Liernur, 2008).

Si bien del texto de los Guillot el concepto de bloques escalonados es confuso frente a la propuesta de los croquis, el plan fue mencionado en la conferencia y en la entrevista por más que fuera «camino al puerto» [4/35]. Que los croquis aéreos nos induzcan a creer que son una elaboración sin la bahía a la vista no nos asegura que no haya sido dibujada de alguna forma la propuesta para Montevideo, en Montevideo. Si la propuesta fue presentada en la conferencia, porque no pensar que fue dibujada en la misma. Era una estrategia usual de las conferencias terminar con sus propuestas dibujadas como forma de seducir al público. Le Corbusier plantea en *Precisiones* (1930), la técnica de conferencia que desarrolla en los siguientes términos:



[4/36] El escenario de las Conferencias de Buenos Aires según lo dibuja Le Corbusier en su libro.

Acabé por descubrir un gran consuelo en la profesión de conferenciante ambulante improvisado; hela aquí: he vivido durante su celebración momentos agudos de lucidez, de cristalización del pensamiento. Ante ustedes tienen un auditorio numeroso y *hostil*. Al decir *hostil* quiero decir que está colocado en la desagradable situación de un comensal a quien se le quiere hacer comer un pollo sin masticar. Novedades y más novedades caen sobre él; su utillaje de receptividad se desborda. Entonces es necesario darle alimento comestible, es decir, hay que exponerle unos sistemas claros, indiscutibles, incluso fulminantes. Cuando os estáis en vuestro trabajo cotidiano, nada os obliga a esas cristalizaciones instantáneas. Cuando os encontráis ante un auditorio al cual habéis atraído, poco a poco, a las regiones tácitas que delimita vuestro lápiz, hay que «expresar», «iluminar», «formular».

¿Por qué iba a ser diferente en Montevideo? Sobre todo, si entre su llegada y la conferencia de urbanismo mediaron dos días parece que pudo concretar o realizar «cristalizaciones instantáneas» y presentar un esbozo de



[4/37] Dibujos de Conferencias  
en el camarote del Giulio Cesare.

la idea para Montevideo en las conferencias. Nuevamente, los Guillot nos aclaran que en Montevideo la metodología de las conferencias repite la de otros sitios donde dicta sus conferencias:

Con pocos gestos, explica prolijamente los enunciados de sus principios, la génesis y aplicación de sus soluciones urbanas o arquitectónicas. Lápiz en mano dibuja y habla al mismo tiempo. Traza esquemas y gráficas con carbonilla y tizas de diversos colores: rojo, azul, verde, amarillo. Cuando termina un dibujo lo cuelga en una cuerda que atraviesa el estrado de un extremo al otro. Sus dibujos tienen soltura de rasgos y firmeza constructiva [4/36].

Según el relato de Leopoldo Artucio<sup>141</sup> la metodología para la conferencia confirma la utilizada en otros sitios.

---

141 En la entrevista realizada por Arana y Garabelli el día 8 de julio de 1975 y publicada en la revista *Arquitectura* n.º 254 de setiembre de 1985 a Leopoldo Artucio, relata la forma que realiza la exposición en la conferencia: «Dibujaba con tizas de colores en hojas de 70 cm x 1 m, colgadas de un alambre que atravesaba la sala y sujetaba con palillos de ropa». Si bien Artucio hace el relato con pleno conocimiento del texto de *Precisiones* es difícil pensar que el texto influya en su propia experiencia directa de acompañante y ayudante de Le Corbusier en las Conferencias de Montevideo.



[4/38] Paraninfo de la Universidad, 1929. Fotografías del diario *Imparcial*.

Artucio proporciona las hojas para las conferencias, que tenían 100 por 70 cm, dimensión menor a las aparentemente utilizadas en otras conferencias [4/37].<sup>142</sup> Estos dibujos, más manuable, al colgarlos en las conferencias le permiten transmitir rápidamente sus ideas al auditorio Montevideano [4/38], pero su tamaño menor puede haber dificultado la visualización de los croquis en la sala del Paraninfo de la Universidad.<sup>143</sup> Los dibujos de las conferencias que perduran<sup>144</sup> son insumos para que redibujados o con transcripción directa sean publicados [4/39] en los libros. En la entrevista a Leopoldo Artucio refiriéndose a las conferencias del Paraninfo, comenta: «Una avalancha de estudiantes de

142 El propio Le Corbusier en *Precisiones* habla de «grandes hojas de papel». Las dimensiones de las hojas son mayores que las Montevideanas. Según Tim Benton (2009), a posteriori llega a utilizar hojas de gran tamaño, 150 cm de alto por 200 cm de ancho aproximadamente, (conferencia de Columbia University del 28 de abril de 1961) e incluso rollos de papel de 100 por más de 4 m de largo (conferencia de Columbia University del 19 de noviembre de 1935).

143 En el caso de Montevideo la dificultad de lectura a distancia, puede haber alimentado los equívocos relacionados con la traducción del francés.

144 Tim Benton (2009), refiriéndose a Sudamérica, maneja que: «Setenta y siete de los cerca de cien dibujos que produjo en este viaje se han conservado en la Fundación Le Corbusier en París» («Seventy-seven of the 100 or so lecture drawings he made on this trip have been conserved at the Foundation Le Corbusier in Paris»). En la fotografía de Le Corbusier en el camarote del *Lutetia* aparecen la pila de las hojas de conferencias plegadas y una de ellas semidesplegada.



[4/39] Dibujos de Conferencias de Buenos Aires:  
 Imagen Izquierda: Detalle croquis de la octava Conferencia, Ciudad Mundial.  
 Imagen Derecha: Croquis de la quinta Conferencia, Plano de la casa moderna.

arquitectura se disputaban luego esos dibujos, que desaparecían inmediatamente de terminada la conferencia».<sup>145</sup> No todos los dibujos de las conferencias han perdurado, si damos crédito al acompañante de Le Corbusier, en Montevideo las láminas no habrían persistido<sup>146</sup> a la «avalancha».

Del texto de los Guillot se desprende que Le Corbusier manejó la propuesta de rascamares<sup>147</sup> e incluso la argumentación sobre su ubicación en Montevideo [4/40]. La confusión se puede aclarar si leemos el primer párrafo como una referencia genérica a la construcción de la ciudad donde Le Corbusier se opone a la construcción en vertical, y el segundo párrafo, como la efectiva presentación de su plan. En este caso, lo confuso es la dirección. Si volvemos al texto, los rascamares «se ubicarían en la zona contigua a la bahía y en la que da a la Rambla Sur», o sea, en dirección norte-sur [4/41].

145 Entrevista realizada por Arana y Garabelli (1975).

146 R. Gutiérrez (2009) habla de testimonios según los cuales los estudiantes se disputaban los dibujos al final de la conferencia. Salvo que lo planteado por Artucio se refiera a una de las dos conferencias y no a ambas, es probable que no queden dibujos del Paraninfo de la Universidad. En la disputa por los dibujos, puede haberse traspapelado un probable 'eslabón perdido' que muestre una propuesta del plan dibujada en Montevideo durante la conferencia.

147 No se puede inferir del texto que la propuesta haya sido efectivamente dibujada en la conferencia.



[4/40] Bahía de Montevideo, 1937.



[4/41] Detalle de proyecto de Le Corbusier para Montevideo.

Si miramos los croquis y las referencias a la dirección todas parecen partir de un Le Corbusier convencido sobre asignar la dirección norte sur a la avenida 18 de Julio que se posa sobre la *colline* [4/42]. Si observamos los croquis aéreos, en ambos, los muelles del puerto y la escollera Sarandí deberían dibujarse girados noventa grados. De esta forma, el puerto queda hacia el interior de la bahía y la escollera vuelve a su sitio como extensión del eje de 18 de Julio. Es lógico que en su discurso Le Corbusier mantuviera su insistencia en extender sus rascamares en sentido norte-sur, dado que seguramente consideraba que esa era la dirección de la avenida, y así lo anotan los Guillot que al conocer el sitio explican la propuesta desarrollándose entre la bahía y la Rambla Sur.<sup>148</sup>

Esto lleva a pensar que el esquema conceptual inicial es la idea de extensión de la avenida sobre la cuchilla o *colline* en una sola dirección<sup>149</sup> como aparece en el croquis<sup>150</sup> del MoMA. Todas las explicaciones del plan apuntan

148 No podemos olvidar que los Guillot hablan de edificios descendiendo de la cuchilla sabiendo que la dirección norte-sur une la bahía con la Rambla Sur.

149 Años después Le Corbusier vuelve al esquema de un solo bloque, cuando redibuja la propuesta a Mario Paysée.

150 El croquis es publicado en *La maison des Hommes* (1942) por Le



[4/42] Detalle de proyecto  
de Le Corbusier  
para Montevideo.

hacia ese concepto. La misma confusión de las direcciones puede haber incorporado a través de la explicación e intercambio con sus interlocutores la idea de las otras orientaciones.<sup>151</sup>

De todas formas, la propuesta que Le Corbusier publica en los años siguientes es la que extiende la Cité d'Affaires en tres direcciones ortogonales articuladas por la plaza Independencia. En *Precisiones*, como en las obras completas, el croquis de Montevideo aparece junto a los viaductos ortogonales de San Pablo. Sin embargo, en la *Ville Radieuse* (1935), publica el croquis que extiende el rascamar en un solo sentido, de la misma forma que utiliza la imagen del rascamar unitario en las notas preparatorias de la conferencia del MoMA realizada el mismo año 1935.

Sorprende, sin embargo, la explicación de la propuesta en el texto de *Precisiones* donde propone: «[...] La calle principal viene del norte,<sup>152</sup> viene del campo. Prosigámosla de nivel, haciendo que se ramifique en dos, tres, cuatro o cinco brazos (o dedos) que irán siguiendo frente a ellos,

---

Corbusier y Pierrefeu.

151 La insistencia en la unión de bahía con Rambla Sur con edificios «que vayan bajando desde lo alto de la cuchilla grande hasta las orillas norte y sur de la península».

152 Ya se ha comentado este error en párrafos precedentes.





[4/43] Dibujo de carretera-edificio Leblon, el texto superior dice: «El baño de mar por la autoestrada a Leblon».

hasta [...] por encima del puerto». Esta imagen de varios «brazos o dedos», presentada en el texto de *Corolario Brasileño... que también es uruguayo*, nunca se ha reconocido en un dibujo, salvo la variante de uno o tres rascamares, y por lo tanto, se ha prestado poca atención al texto. La primera lectura del planteo de un esquema «ramificado» puede dirigirse a proponer en el plan de Montevideo una capacidad de admitir un «crecimiento vegetativo».<sup>153</sup> Esta imagen de crecimiento del plan no es única en la serie sudamericana, en San Pablo se produce al completar con oficinas o viviendas la estructura del viaducto, y en el caso de Río de Janeiro llega a convertirse en desarrollo casi «ilimitado» [4/43] al extenderse al territorio.<sup>154</sup> La

153 Esta idea se presenta como antecedente de las utopías orgánicas de los años sesenta, donde las posibilidades de cambio y crecimiento son componentes teóricos primarios de la propuesta.

154 En *Precisiones* al describir el recorrido de la carretera-habitación plantea: «Un brazo de esta autopista puede llegar hasta el 'Pão de Açúcar'; en seguida se desarrolla en una curva ancha, majestuosa, elegante, por encima de la bahía Vermelha, de la bahía de Botafogo; toca la colina donde se detiene la playa de Gloria, domina, al fondo, aquel centro de la ciudad activa, se abre, inclinando un brazo hacia el golfo y el puerto mercante y termina sobre el tejado de los rascacielos de la ciudad comercial. El otro brazo se dirige, por encima de esta extensión de la ciudad, que se hunde en el estuario de las tierras y podría proseguir a lo lejos su curso en dirección



[4/44] Museo de Arte Contemporáneo de París, 1931.

preocupación lecorbusiana por el crecimiento se desarrolla a través del estudio tipológico del museo originado en el Mundaneum (1928), y llega a su clímax en el proyecto del hospital de Venecia (1965),<sup>155</sup> tiene como proyectos próximos en tiempo a los planes sudamericanos, el museo de arte contemporáneo de París [4/44] y el museo de crecimiento ilimitado (1935).

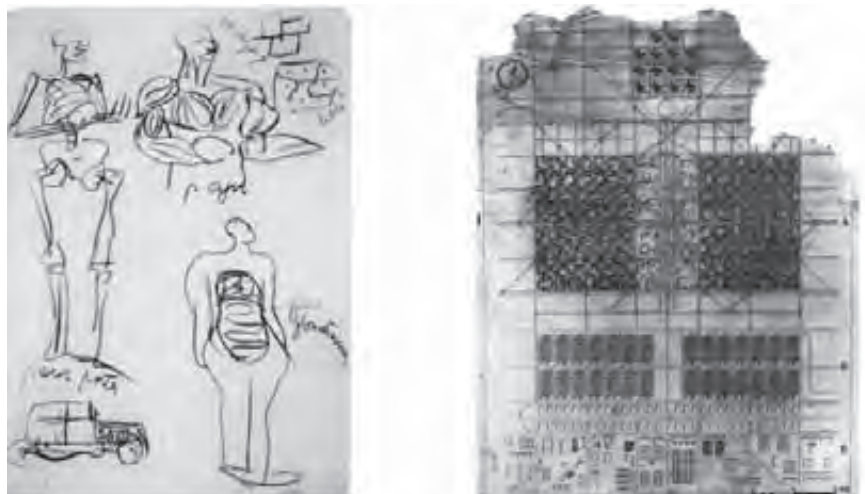
Los dedos, la mano o el brazo son algunas de las imágenes biológicas que Le Corbusier aplica a la ciudad, y no son las primeras ni las únicas que se en las conferencias sudamericanas [4/45] presentadas en *Precisiones*. En Montevideo, la relación biología y ciudad se reitera, y así lo consignan los hermanos Guillot:

Cuando dice que de la vida «medimos el resplandor por un descendimiento profundo a la esencia de las cosas» se ve al urbanista que pasa de lo técnico a lo ecuménico, y que a fuerza de encontrar soluciones con

---

a la carretera que sube hacia São Paulo. Si se creyese conveniente, nada impediría que, desde el tejado de los rascacielos de la ciudad comercial, la autopista continuase por encima del golfo, por una pasarela ancha, pero ligera, y terminaría en las colinas de Niteroi, frente a Río».

155 Este proceso ha sido estudiado por O'Byrne «El museo del Mundaneum: génesis de un prototipo» (2004) y «Las tres unidades del hospital de Venecia» (2003) del *Annuaire Massilia*, y en su tesis doctoral «El proyecto para el hospital de Venecia de Le Corbusier».



[4/45] Croquis de la quinta Conferencia, Plano de la casa moderna.

[4/46] La Ville Radieuse, 1933.

cemento y geometría, se eleva hasta pensar en la base del urbanismo, en el hecho biológico, en una especie de «ímpetu vital», punto de partida para comprender todo acto humano, toda norma directriz que se proponga ordenar el espacio.<sup>156</sup>

A partir de la propuesta de la *Ville Radieuse* (1933) donde la planta de la ciudad [4/46] se compara y dibuja junto a la figura humana, su estructura ósea, circulatoria, respiratoria y digestiva, la imagen humana en la ciudad se repite sistemáticamente.

Si atendemos a la imagen de los dedos en Montevideo, la referencia a la mano [4/47] sobre la península, presentaría al eje de la avenida como el brazo, y orientado hacia el resto del territorio, «en las planicies lisas de l'hinterland» (Le Corbusier, 1930), parece presagiar y permitir imaginar la presencia del hombre con la mano levantada recostado sobre la ciudad de Montevideo [4/48] y apoyado en la *colline*.

156 *La Cruz del Sur*, 1930.



[4/47] *La main ouverte*, 1963.

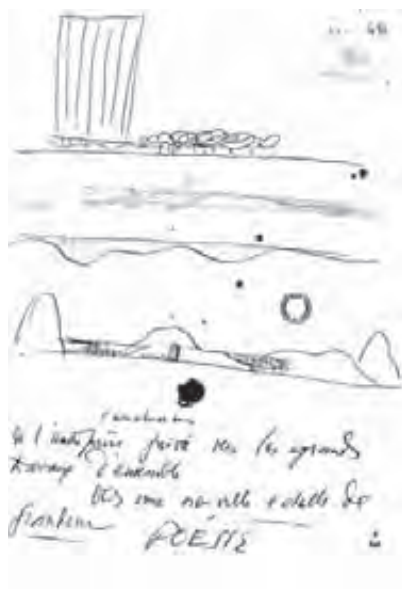


[4/48] *Hombre de la mano levantada sobre Montevideo*.

Otra particularidad del texto donde se refiere a varios dedos o brazos (rascamares) es que no considera el brazo único que fuera efectivamente dibujado tanto en el croquis del MoMA al igual que en la reformulación del año 1938. El texto subraya de esta forma el acto de *proseguir a nivel y ramificar* la avenida.<sup>157</sup> El planteo de varios rascamares no es solamente producto de la búsqueda proyectual, el texto donde se toma la ramificación como operación urbana lleva a pensar que la idea de crecimiento estaba implícita en el desarrollo propuesto para una ciudad de escala menor que se va construyendo previendo los problemas de congestión circulatoria profetizados por el visitante ilustre para un futuro cercano, pero no inmediato. Le Corbusier reconoce que en una ciudad de la escala de Montevideo, no hay grandes

---

157 Esto coincide con la explicación de la propuesta realizada por los hermanos Guillot realizada en el primer número de 1930 de la revista *La Cruz del Sur*: «Para Montevideo, Le Corbusier encuentra como solución urbana la construcción de edificios que llegarían hasta el mar (edificios ideados por él y que llama 'rascamares'), los cuales se ubicarían en la zona contigua a la bahía y en la que da a la Rambla Sur». Sin embargo, ya se ha planteado que dada la confusión dada por la orientación no queda claro cuál fue la idea desarrollada por Le Corbusier en su estadía en Montevideo.



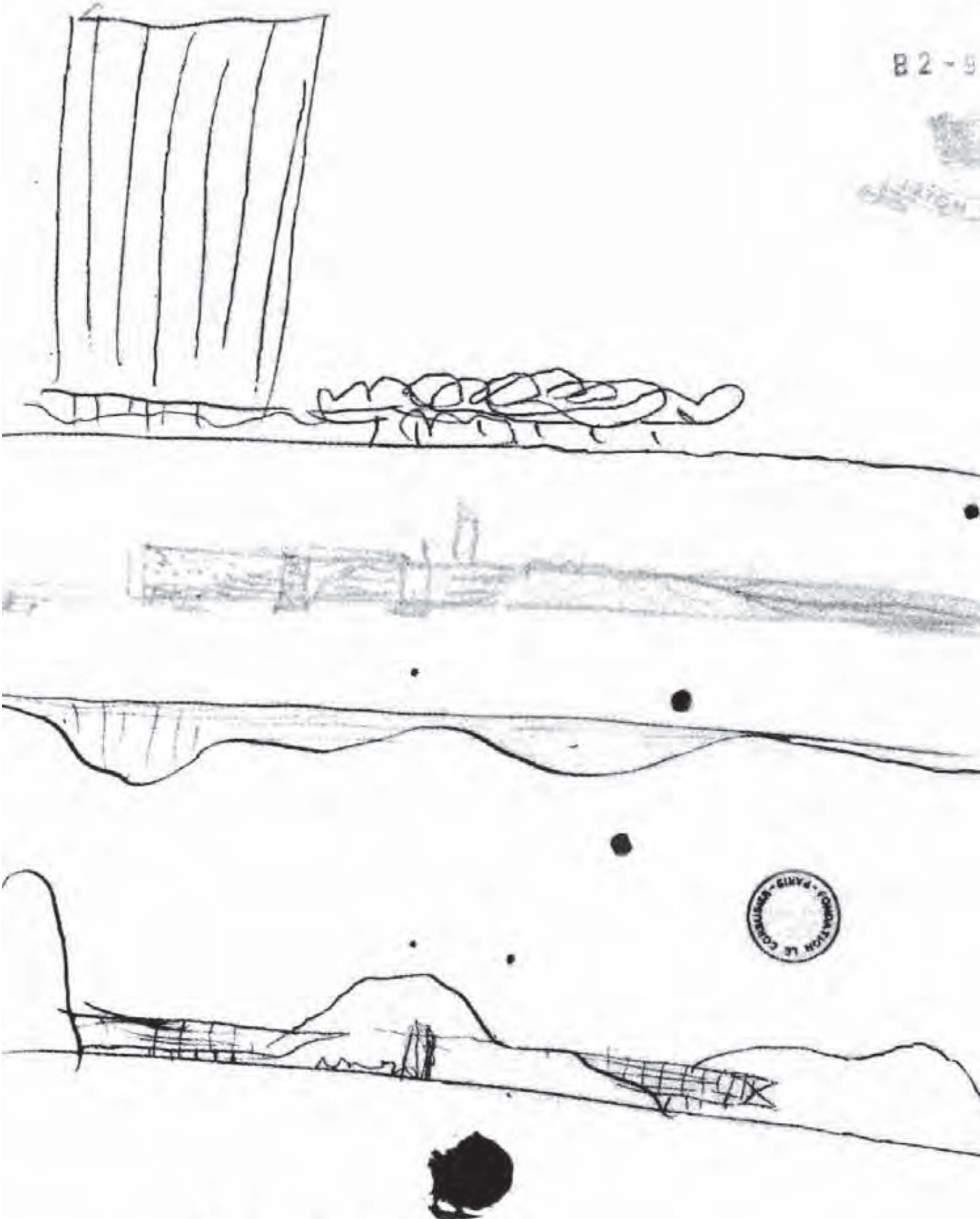
[4/49] Hoja preparatoria de la conferencia de Río de Janeiro.

[4/50] Detalle de hoja preparatoria de la conferencia de Río de Janeiro (página siguiente).

problemas urbanos, pero el crecimiento los traerá, y por tanto, prevé un organismo que tiene capacidad de crecer y «ramificarse». La imagen que se publica en *Precisiones* para acompañar el texto es la perspectiva aérea de tres brazos ortogonales. El texto de Corolario brasileño que también es uruguayo, aparece publicado en *Precisiones*, presentado como la conferencia de Río de Janeiro del 8 de diciembre de 1929. En el capítulo del *Corolario*,<sup>158</sup> se describe sucesivamente los planes de Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro. En las notas preparatorias de las conferencias de Río, en el reverso de una hoja donde se ve el logo del Hotel Gloria<sup>159</sup> [4/49, 50], en forma sucesiva, uno debajo del otro, aparecen dibujados: un rascacielo con vegetación, un perfil de ciudad, un corte-fachada de una sierra con un viaducto horizontal, y la fachada de la propuesta de Río. Sigue el texto:

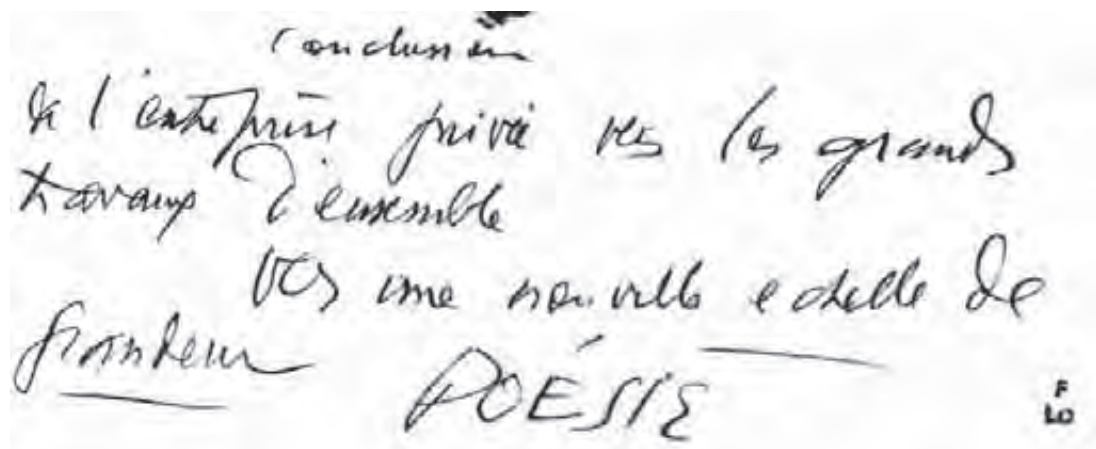
158 Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, el término corolario refiere a una «proposición que no necesita prueba particular, sino que se deduce fácilmente de lo demostrado antes».

159 La hoja aparece publicada en «Le Corbusier e o Brasil» (1987), indicándose con el número B2.9.681 de la Fundación Le Corbusier.



Conclusion

l'entreprise privée des les années



[4/51] Conclusión de la conferencia de Río de Janeiro.

«Conclusión

desde la empresa privada

hacia los grandes trabajos de conjunto

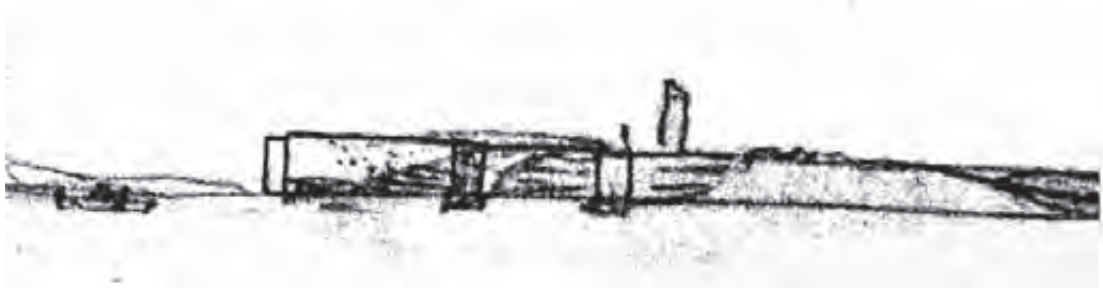
En dirección a una nueva escala de grandeza

POESÍA» [4/51].

Si se presta atención a las fachadas de ciudad donde se repite la tensión horizontal de las construcciones, se reconoce siguiendo el orden desde abajo hacia arriba, además de los morros de Río, la sierra con el viaducto-habitación de San Pablo y una península con un rascacielo por encima de la horizontal y varios edificios cayendo a pico sobre el mar, o sea, varios rascamares. Este boceto de la preparación de la conferencia<sup>160</sup> para Río de Janeiro es una visión desde el agua del plan de Montevideo [4/52]. Al observar el croquis, se reconocen tres rascamares que aparecen en perspectiva, e inclinados con respecto al eje principal. Si esta fachada se repite desde el puerto este croquis prefigura los cinco dedos o cinco posibles rascamares sobre la ciudad histórica de Montevideo. El texto de

---

160 Recordemos que la secuencia de los esquemas preparatorios siguen en forma consecutiva el texto presentado en *Precisiones*.



[4/52] Detalle de la hoja preparatoria de la conferencia de Río.  
Vista de 'rascamares' desde el mar.

Corolario, que llega a plantear hasta cinco rascamares, coincide con el planteo del croquis.

Es probable que tanto en Montevideo como en la hoja preparatoria de Río de Janeiro, la explicación del Plan para Montevideo se haya realizado a través de una fachada desde el agua, y no de la vista aérea publicada.<sup>161</sup> La fachada no tiene referencias al Cerro de Montevideo y hace posible la confusión sobre la ubicación levantada por la prensa local. Además, la fachada permite que se mantenga el equívoco sobre la orientación de la avenida y por su escala no aporta demasiados datos sobre la cota de la península. A posteriori, Le Corbusier prefirió el croquis aéreo más explícito,<sup>162</sup> seguramente influenciado por los croquis aéreos realizados para Río.

De todas formas, los cinco rascamares han aparecido como una breve referencia de *Precisiones* que asigna una

---

161 Ya se ha planteado que los croquis aéreos tienen una serie de desajustes con la realidad que nos lleva a reforzar la idea de su elaboración posterior y no en vuelo sobre Montevideo. Por otra parte, si bien Le Corbusier se refiere al vuelo sobre San Pablo, solo cita un esquicio desde el avión en el caso de Río. Recordemos que los croquis de Montevideo y San Pablo se publican juntos.

162 La sucesión de croquis aéreos de planes urbanos le permite mostrar una síntesis de la ciudad que indudablemente el croquis desde el mar no le otorga.





[4/53] Los estudios de Hénard: vista del Carrefour 'à girations'.

posibilidad de flexibilidad y crecimiento al plan de Montevideo, que no trasmite el croquis aéreo publicado. Esta referencia de los dedos se presenta en la dimensión conceptual del plan de Montevideo vinculada a las conferencias, pasando desapercibida, al no ser desarrollada dado el impacto que trasmite el croquis aéreo de tres dedos o brazos en su difusión desde las publicaciones.

La idea de varios posibles dedos traslada el problema circulatorio al nudo que se produce en el encuentro de la avenida con los dedos. Le Corbusier desde sus visitas de 1915 a la Bibliothèque Nationale tiene claro la implicancia de los nudos circulatorios prefigurados en los estudios de Hénard<sup>163</sup> [4/53]. En el croquis aéreo, los tres dedos o brazos se articulan a través de la plaza Independencia. A través del croquis oficial Le Corbusier prefiere la ortogonalidad de los rascamares utilizando el nudo circulatorio que le brinda la plaza<sup>164</sup> existente.

El croquis desde el agua y la relación con la topografía refuerza la imagen sublime que Le Corbusier utiliza en los planes sudamericanos. Al verificar las analogías utilizadas para referirse al plan se confirma la potencia

163 En sus estudios de 1915, el joven Jeanneret presta especial atención a las propuestas de Hénard para París.

164 La plaza Independencia se reconoce al expresarse con sus pasivas en el croquis.



[4/54] Villa Adriana muro del Pecile, Le Corbusier.

de la imagen utilizada para convencer a sus interlocutores o al auditorio. En *Precisiones* (1930) las analogías son utilizadas para potenciar y explicitar la idea que quiere transmitir con cada plan:

Y si, de un simple gesto, habiendo creado en el lugar apropiado los órganos específicos de la ciudad de negocios, pensamos por un instante en el orgullo que podrían tener sus habitantes, veremos alzarse al ras del agua, como una prolongación del promontorio, uno de esos espectáculos arquitectónicos magníficos, que, en forma más reducida conocemos ya en Marsella (le Vieux Fort), en Antibes, el fuerte, en la villa «Adriana» de Tívoli [4/54] (la gran plataforma a pico sobre la llanura de Roma), etc. Pero, en este caso, mucho más majestuoso! (Le Corbusier, 1930)

Años más tarde, en el libro *Propos d'Urbanisme* (1946) [4/55], a partir de Villa d'Este, Tívoli<sup>165</sup> analiza el proyecto de la villa en relación con la topografía y concluye

165 Si bien en *Precisiones* cita a la Villa Adriana, las relaciones topográficas presentes en Tívoli que comenta, permiten trasladarlo a Villa d'Este.



[4/55] Villa d'Este, 1946.

con una frase aplicable a Montevideo: «La composición se termina (en fachada) por la línea pura del techo».<sup>166</sup> La horizontal contra el cielo es la señal que deja en Montevideo y esta imagen queda graficada en el croquis fachada dibujado en el folio donde prepara la conferencia de Río.

Insistiendo en el «esplendor arquitectónico» desde la *Ville Radieuse* (1935) lanza un llamado a los montevideanos, junto al croquis del rascamar [4/56, 57] unitario:

«Montevideo:

¡Será tan simple!

¡Valorización,

eficacia,

esplendor arquitectónico!»<sup>167</sup>

---

166 «La composition se termine (de face) par la ligne de la toiture» LC, *Propos d'Urbanisme*, 1946.

167 «Montevideo: It will be so simple! Valorization, efficiency, architectural splendor!» LC, *Ville Radieuse*, 1935.

### Revisión en un folio, 1938

En el año 1938, el arquitecto Mario Payssé Reyes realiza su viaje<sup>168</sup> de egreso y visita a Le Corbusier en París.<sup>169</sup>

En el encuentro con el maestro, departen sobre arquitectura y seguramente aparece el plan de Montevideo. A través de Payssé o de otro uruguayo, se le presenta a Le Corbusier el tema de la falsa apreciación de la cota de la avenida principal, 18 de Julio. La respuesta dibujada por Le Corbusier no se hace esperar. El croquis que recibe Payssé Reyes<sup>170</sup> [4/58] muestra el corte de la península con un único rascamar que es la extensión horizontal de la avenida hasta el agua. La avenida queda ahora en un plano intermedio de la altura del volumen, adoptando un esquema ensayado en Argel, y el rascamar se eleva en forma notable por encima de la bahía.

---

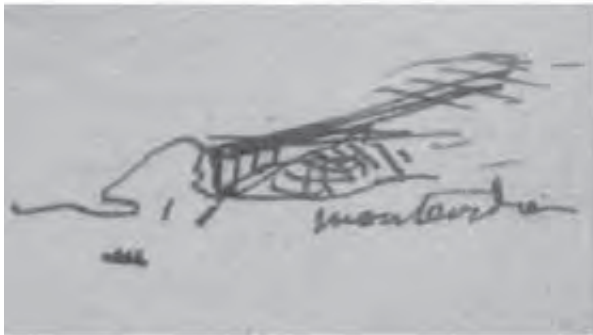
168 Payssé viaja en el buque Neptunia rumbo a Marruecos y visita: Argelia, Túnez, Italia, Francia, Suiza y Alemania.

169 La visita al estudio de la Rue Sevres ha sido confirmada por el arquitecto Marcelo Payssé, hijo de Mario Payssé Reyes y propietario del croquis del 38, en la entrevista realizada en febrero de 2012.

170 Es muy probable que Mario Payssé Reyes haya recibido de manos de Le Corbusier el croquis en la visita al estudio, sin embargo, no se ha podido confirmar. Otra hipótesis posible, pero menos probable, es que el croquis haya llegado a manos de Payssé como regalo de otro uruguayo más vinculado al estudio de la Rue Sevres. La hipótesis inicial sigue teniendo más sentido, aunque no ha podido ser confirmada. El croquis esta firmado pero no fechado.

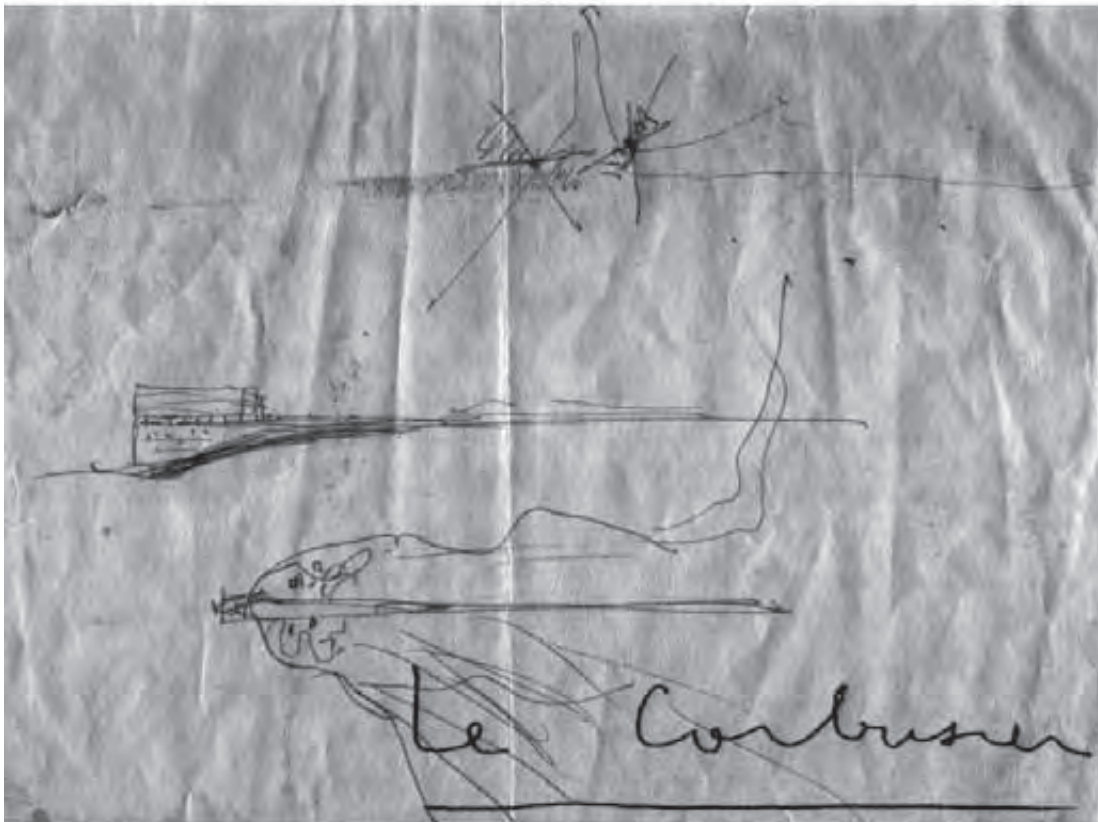


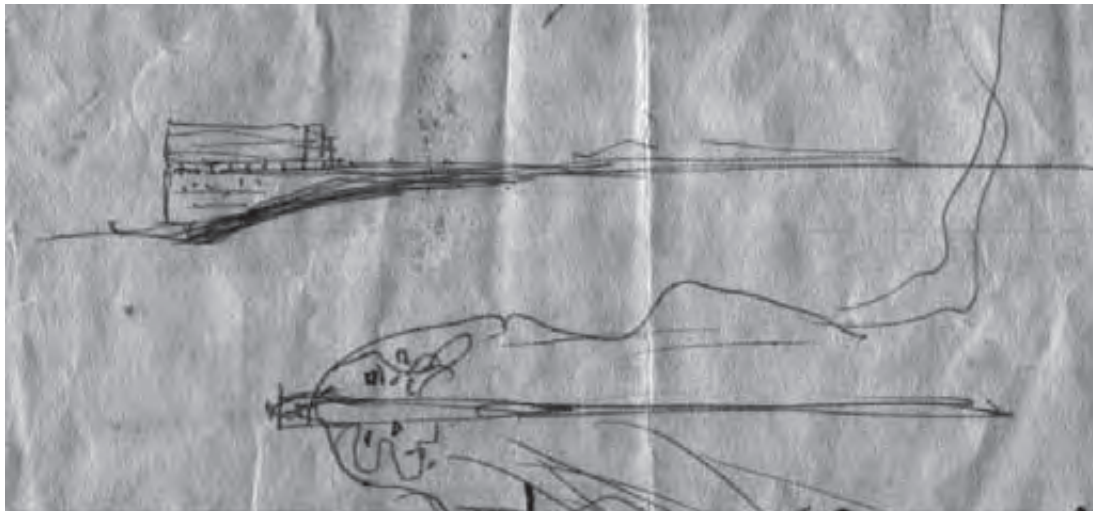
[4/56] Croquis de Montevideo publicado en la Ville Radieuse.



[4/57] Croquis de Le Corbusier de Montevideo en la hoja preparatoria de la conferencia del MoMA, 1935.

[4/58] Dibujo de Le Corbusier que obtiene el arquitecto Mario Payssé Reyes.





[4/59] Detalle dibujo de Le Corbusier que obtiene el arquitecto Mario Payssé Reyes.

El volumen, al ser único, recupera nuevamente su potencia original. En el nuevo dibujo se obvian los rascacielos existentes que comienzan a interferir con la presencia de la placa horizontal del perfil urbano propuesto. Solo aparece un trazo que permite imaginar la masa edificada de un perfil urbano que se desarrolla en el sector superior de la cuchilla [4/59].

En planta, el rascamar se ensancha con respecto a la dimensión de la avenida permitiendo una más fluida circulación y resolviendo el giro en el borde de la bahía. Termina el volumen con un espacio que remata sobre el agua. En los laterales del rascamar, se dibujan volúmenes desordenados que recuerdan a los monumentos aislados del Plan Voisin.

En un pequeño croquis parece recordar la situación geográfica del Río de la Plata con rayos que salen de Buenos Aires y Montevideo.<sup>171</sup> Nuevamente, reitera la visión geográfica para ajustar su propuesta. Una línea muestra como

---

171 Cuando Payssé visita el estudio de Le Corbusier, Bonet, Ferrari Hardoy y Kurchan, fundadores del grupo Austral, ya debían haber dejado el estudio y haber llegado a Buenos Aires.



[4/60] Volúmenes de Fort-L'Empereur, Le Corbusier.

el rascamar es la proyección y prolongación del territorio hacia el Río de la Plata.

Le Corbusier en una fugaz revisión del plan de Montevideo aplica los análisis realizados en los años sucesivos y vuelve a enlazar al plan de Montevideo con el plan de Argel [4/60]. En un ciclo circular, luego de la experiencia transitada en la sucesión de placas teóricas, vuelve al origen de estas y utiliza la experiencia que le deja su desarrollo tipológico.

La nueva instantánea del Plan Montevideo se queda con la esencia de la concepción original: la placa única que cae a pico sobre el mar con una dimensión que le devuelve el carácter sublime que la realidad de la cota le había quitado.

## El lugar de las utopías

Le Corbusier presenta a los uruguayos una de sus sucesivas «utopías impracticables»<sup>172</sup> desarrolladas en los años veinte y treinta. Montevideo, en menor escala, manifiesta el «conflicto entre las promesas liberadoras de la tecnología moderna y la intemporalidad del mundo preindustrial».<sup>173</sup> Este conflicto es percibido por los uruguayos que al referirse al plan lo reconocen como «impracticable» debido parcialmente al desliz topográfico<sup>174</sup> o a su exploración poética.<sup>175</sup> Frente al entusiasmo que presenta en los jóve-

---

172 La secuencia de «utopías impracticables» ha sido planteada por Manfredo Tafuri en 1983 en *The Le Corbusier Archive*, vol. X, Nueva York-Londres-París: Garland Publishing Co.-Foundation Le Corbusier. Estudio reimpresso en varias oportunidades: Casabella n.º 502-503, Milan 1984; «Machine et mémoire: la ville dans l'oeuvre de Le Corbusier» (1987) *Le Corbusier une Encyclopédie*. Dir. Jacques Lacan. París: Éditions du Centre Pompidou/CCI; *Oppositions...*

173 Kenneth Frampton (2000), realiza este análisis a partir de los planteos de Tafuri quien marca que este conflicto adquiere su máxima expresión en la oposición materialmente explícita entre el Plan Obus y la Casbah de Argel. Es a través de los sucesivos planes de Argel que el propio Le Corbusier intentará disminuir el abismo entre la tecnología moderna y la persistencia temporal de lo preindustrial particularmente en el mundo en desarrollo. Para seguir el caso de los planes de Argel y su distanciamiento del carácter utópico, ver Mary MacLeod (1987).

174 En este grupo se encuentra Ernesto Leborgne que frente al impacto que recuerda de oírlo y verlo croquizar plantea: «Aunque estuviera completamente equivocado con sus "rascamares", porque la Cuchilla Alta dentro de la Ciudad Vieja no daba para tanto». En entrevista a Ernesto Leborgne (1987) *Revista Arquitectura*.

175 Haciendo referencia a «sus deslumbrantes dibujos para la ciudad nueva y sus croquis inspirados desde la visión aérea», Mariano Arana (2009), plantea: «En ellos incorpora las singulares —aunque algo delirantes— propuestas de 'rascasuelos y rascamares', tan atrayentes por su plasticidad y por el vuelo estético de su imaginación creadora





[4/61] Entrevista al arquitecto Amargós en diario *Crónicas*.

[4/62] Vista de la rambla, 1930 (página siguiente).

nes que estuvieron presentes en la visita y conferencias de Le Corbusier, el plan de Montevideo, se manifiesta con el común denominador de la indiferencia o la cita llena de extrañamiento y otredad que impone una rareza imaginada por el maestro para Montevideo.

Parece prender más la idea de transformación de la arquitectura más que la urgencia en urbanismo como en la entrevista<sup>176</sup> realizada en el estudio de Amargós [4/61] y Rius, se cita palabras de Le Corbusier en la reciente visita:

En Montevideo en cambio, no es así el problema del urbanismo el que se presenta más apremiante, sino el de la arquitectura —el de la adaptación al espíritu moderno—, problema también relativamente simplificado por no existir en estas ciudades nuevas ese arrai-

---

y tan distantes, sin embargo, de sus reiteradas invocaciones al rigor científico y las condicionantes técnicas de la época. Me aventuro a afirmar que Le Corbusier no solo se consideraba un 'poeta', sino también, en tanto arquitecto y urbanista, un profeta y aun, un redentor de su contexto histórico social».

176 Entrevista realizada al arquitecto Amargós, publicada en el diario *Crónica* del 29 de noviembre de 1929.



go de la tradición que obstaculiza toda evolución y todo progreso, y ser en cambio particularmente propicio para ello, el clima templado y la situación de la ciudad frente al mar, edificada ante él en una gran extensión [4/62].

Frente a esta cita, inmediatamente el propio Amargós<sup>177</sup> bajo el título *Adaptación de la arquitectura al ambiente*, agrega:

Amplios horizontes, aire puro, luz intensa, he aquí pues la pródiga condición que nuestra situación geográfica nos depara, y de la que los arquitectos debemos obtener las mayores ventajas para nuestras casas, asociándolas a la naturaleza por medio de formas simples, líneas serenas, tranquilas, como las de ese horizonte de mar que nos rodea y nos domina.

Contradictoriamente a lo que se podía esperar del 'vanguardismo', tantas veces expresado por Le Corbusier hacia los técnicos y jóvenes estudiantes, durante y des-

---

177 Ídem.



[4/63] Vista hacia el Río de la Plata, 1916.

pués de la visita, en la ciudad que vivía la euforia de la preparación de «la celebración del futuro»,<sup>178</sup> no prendió su utópico planteo. En la sociedad montevideana que se construye sin grandes tensiones, mirando y consumando su futuro con optimismo, no puede prender y prosperar una «utopía impracticable» como la planteada por Le Corbusier.

Es probable que Le Corbusier lo intuyera o vislumbra-  
ra, y por eso nunca insistió en demasía <sup>179</sup> con su plan de Montevideo: los uruguayos no necesitaban un horizonte artificial. Eran conscientes que debían adaptar su arquitectura y urbanismo, según las enseñanzas del maestro, para el disfrute del horizonte natural que poseían [4/63].

---

178 Ver *Los uruguayos del Centenario*, Caetano et al. (2000). Se refiere al Centenario de la Jura de la Constitución celebrado en 1930. Entre otros festejos se realiza la construcción e inauguración del estadio Centenario de Juan Scasso con motivo del primer mundial de fútbol. En urbanismo se destaca el anteproyecto de plan regulador del Centenario efectivamente presentado en 1931.

179 Le Corbusier, cuando publica el 'rascamar' único en *La ville radieuse*, apela a los uruguayos para que se decidan por su propuesta.

### La dimensión del Plan de Montevideo

Visto en Uruguay desde el extrañamiento y la ajenidad es lógico que no haya sido analizado y evaluado en su real aporte y dimensión. Sin embargo, desde la crítica internacional los planes sudamericanos fueron sistemáticamente publicados y reproducidos por los críticos. El Plan de Montevideo fue especialmente reproducido pese a la importancia que indudablemente adquiere en el desarrollo de la serie el plan para Río de Janeiro.

Si bien Le Corbusier solo desarrolla los planes de Buenos Aires y Río de Janeiro atraído por la escala y la fascinación que le produjo el paisaje de Río. Cuando tiene oportunidades de publicarlo vuelve a repetir el Plan de Montevideo en su versión «oficial» de tres brazos. La poesía del ángulo recto lecorbusiana [4/64] le otorga al Plan de Montevideo, una dimensión conceptual que transgrede su materialidad. Sin embargo, a partir de 1935, Le Corbusier prefiere difundir y publicar su 'rascamar' en su primera fase de crecimiento.

Desde el desarrollo de las ideas urbanísticas que propone en los proyectos sucesivos, el Plan de Montevideo adquiere un significado particular para Le Corbusier. En primer lugar, frente a las propuestas para ciudades reales



[4/64] Detalle del Poema del ángulo recto.

[4/65] Plan Obus, Argel (página siguiente).

inaugurada en 1929 es la primera vez que aborda una escala de ciudad menor. En segundo término y quizás, debido a la situación precedente realiza una elección proyectual que lo aleja de los rascacielos ensayados en las propuestas previas iniciando el desarrollo de las placas vinculadas a la circulación. Montevideo es corte y primer punto de inflexión en la serie sudamericana a través del inicio del análisis tipológico de la placa. Donde no solo comienza a reflexionar sobre el componente longitudinal básico, sino que además, se enfrenta al problema de la articulación y unión entre placas. En tercera instancia, la unión entre infraestructura, arquitectura y ciudad pasa a ser un componente único que se materializa en Montevideo. Establece así, una dimensión que le va a permitir dialogar a escala del paisaje. En cuarto lugar, al plantear alternativas, la ramificación de las placas, lo enfrenta y lo obliga a ensayar una serie de variantes que se pueden elegir o desarrollar, en función de las capacidades de implementación del plan y de las necesidades de crecimiento urbano.

En todos estos puntos el plan de Montevideo actúa catalizando tensiones presentes en la obra lecorbusiana, confrontando con una escala de ciudad no ensayada, mar-



cando nuevos hallazgos y sendas que serán desarrolladas en los trabajos futuros. El verdadero valor de Montevideo radica en constituirse en el inicio de las propuestas que serán desarrolladas en los planteos que se suceden inmediatamente en el viaje por Brasil, y a mediano plazo, desembocan en los proyectos de Argel [4/65].





Parte III / Apuesta y debate:  
«Ciudad moderna en discusión»





El Plan de Montevideo de Le Corbusier no entendido por el auditorio uruguayo deja secuelas diversas en la cercana apoteosis de la «celebración del futuro».<sup>180</sup> La inmediata es el «Anteproyecto del Plan del Centenario», una reformulación y readaptación del proyecto de ciudad moderna desde una lectura propia que permite construir la urbe futura utilizando la imaginería moderna sin recurrir a la *tabula rasa* ni a la implantación de imponentes superestructuras.

El equipo realizador del Plan de Centenario realiza una redoblada apuesta hacia la ciudad moderna y su inserción en el territorio. La escala del plan, y la amplia y completa temática analizada y desarrollada en su presentación, permite encuadrar los proyectos sectoriales planteados en el propio plan y en aquellos proyectos urbanos que se seguirán desarrollando, con diferentes recorridos y resultados, en los años siguientes.

Los posteriores debates a la presentación del plan para la «Ciudad Futura»<sup>181</sup> y sus implicancias sobre el pensamiento urbano, muestran un nuevo síntoma del «impulso y su freno» (Real de Azúa, 1964) que caracteriza a la historia nacional.

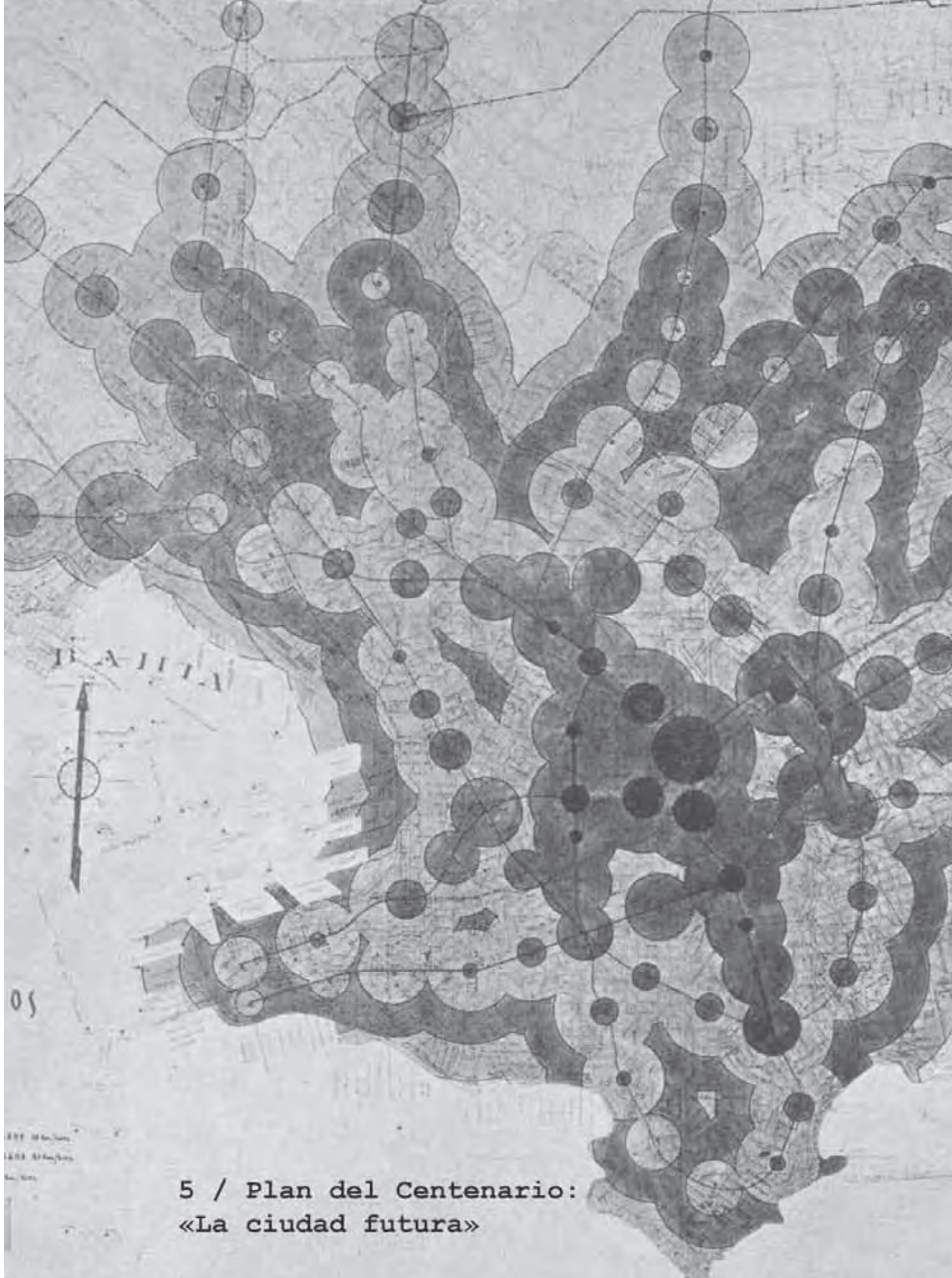
La proyección urbana de la capital y su desarrollo es motivo de discusión disciplinar con escasos consensos. El dilema del centro, la circulación, el crecimiento de la ciudad, la tradición e innovación, entre otros, se mani-

---

180 De esta forma ha designado la historiografía a los festejos por el centenario de la primera constitución nacional.

181 Así designan los autores a la propuesta desarrollada para la ciudad de Montevideo de tres millones de habitantes prevista para los cincuenta años siguientes al Centenario de 1930.

fiestan como los temas centrales del desarrollo del debate. Los dilemas planteados en esta parte permanecen como el telón de fondo de la escena en la cual se presentarán los desarrollos proyectuales e ideas modernas que se sucedan hacia la transformación de la ciudad de Montevideo.



BAHIA



5 / Plan del Centenario:  
«La ciudad futura»

[5/00] Diagrama de recorridos isocronos del centro a la periferia en metropolitano y a pie, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, plano 12, 1931.

### La «Celebración del Futuro»

La «celebración del futuro» en torno al Centenario de 1930 amplía y consolida la apertura intelectual, social y política existente en la sociedad uruguaya, para incluir definitivamente el proyecto moderno como uno de los elementos fundamentales en la construcción de la ciudad y el territorio. El momento de la celebración conjuga e incorpora los aportes y avances desarrollados hasta el momento por el colectivo social en la ciudad [5/01], con la necesidad complementaria de hacer visible a los nuevos ciudadanos, criollos o inmigrantes, el Estado de Bienestar triunfante [5/02].

Este imaginario integrador que, según Caetano (2000), adquiere su máximo desarrollo y expresión en las décadas del Centenario, se caracteriza entre sus principales aspectos por:

[...] cierta estatización de la idea de «lo público» y el establecimiento de una relación de primacía de «lo público» sobre «lo privado»; una matriz democrático-pluralista de base estatista y partidocéntrica; una reivindicación del camino reformista, que se sobreponía a la antinomia conservación-revolución; la primacía del «mundo urbano», con todas sus múltiples



[5/01] Tribuna del estadio Centenario en el campeonato mundial de fútbol de 1930.

implicaciones; el cosmopolitismo de perfil eurocéntrico; el culto a la *excepcionalidad uruguaya* en el concierto internacional y fundamentalmente dentro de América Latina; la exaltación del legalismo, entendido como el respeto irrestricto a las reglas de juego (contenido y forma del consenso ciudadano); el tono optimista de la convivencia; el destaque de los valores de la seguridad y de la integración social, cimentados en una fuerte propensión a la idea de *fusión de culturas y sentimientos*; entre otros.<sup>182</sup>

Esta sociedad 'hiperintegrada'<sup>183</sup> que reformula la idea de sociedad modélica del batllismo<sup>184</sup> y tiene su desarrollo en la celebración del Centenario tiñe con las características marcadas por Gerardo Caetano al Plan Regulador del Centenario. En particular, se puede reconocer en el plan: la primacía de lo público, el pluralismo, el reformismo y la integración social, objetivados en una propuesta opti-

---

182 Los subrayados y cursivas aparecen en el texto original.

183 Caetano cita a Germán Rama en su rótulo de «sociedad hiperintegrada».

184 Ver Caetano, 2000.

[5/02] Portada de mundo Uruguayo dedicada a la obtención de la medalla de oro en fútbol en las olimpiadas de Colombes, 1924.

Debajo de la imagen aparece el texto «por el prestigio de la Patria y el porvenir de la Raza».



mista hacia el futuro del desarrollo urbano. El Plan del Centenario sin ser un plan rupturista con el pasado plantea su propuesta de cara al futuro. Al decir de Ántola y Ponte (2000):

Este plan regulador de iniciativa privada es uno de los ejemplos más contundentes de la síntesis compleja de concepciones sobre el pasado y sobre el futuro que caracterizó al Centenario como momento de «balance y prospecto».

Frente a las consiguientes crisis económicas<sup>185</sup> y los sucesivos cambios políticos, este espíritu se mantiene pero atenuado, cobrando un nuevo impulso en la década de los cincuenta. De la misma manera, las ideas del Plan del Centenario se mantienen en forma latente apareciendo esporádicamente en debates y propuestas urbanas de escala acotada en los años siguientes.

---

185 La crisis de 1929 de la bolsa de Nueva York se manifiesta en Uruguay en 1931.





**PROYECTO REGIONAL**  
MONTEVIDEO

**CIUDAD FUTURA**

Superficie	430	1.120.000	ha	1970
Población	428.500	300	457.000	1970
Población	598.500	300	598.500	1970
Población	1.136.400	300	1.136.400	1970

DE INICIARSE  
CONSTRUCCION DE LOS  
INDICADOS EN TORO EL PAIS

INDICADOS POR METROS

NOE	504	60
DESA	874	-
LUJAN	153	-
ALBA	110	-

El presente proyecto de plan de la ciudad tiene por objeto definir el desarrollo urbano de Montevideo para el período 1970-1980, considerando las necesidades de vivienda, equipamiento urbano, infraestructura y servicios públicos. El plan se basa en el estudio de las tendencias de crecimiento urbano y en la necesidad de ordenar el desarrollo de la ciudad, evitando la expansión descontrolada y promoviendo la integración de las zonas urbanas con el entorno natural y agrícola. El plan establece una estructura urbana basada en ejes de desarrollo y zonas de desarrollo, con el fin de garantizar un crecimiento ordenado y sostenible de la ciudad.

El presente proyecto de plan de la ciudad tiene por objeto definir el desarrollo urbano de Montevideo para el período 1970-1980, considerando las necesidades de vivienda, equipamiento urbano, infraestructura y servicios públicos. El plan se basa en el estudio de las tendencias de crecimiento urbano y en la necesidad de ordenar el desarrollo de la ciudad, evitando la expansión descontrolada y promoviendo la integración de las zonas urbanas con el entorno natural y agrícola. El plan establece una estructura urbana basada en ejes de desarrollo y zonas de desarrollo, con el fin de garantizar un crecimiento ordenado y sostenible de la ciudad.

**MONTEVIDEO**  
(ACTUAL)

**CIUDAD ACTUAL**

Superficie	442.562	ha
Población	442.562	1970

ISLA DE FLORIAN



### **Anteproyecto de Plan Regulador del Centenario**

La propuesta<sup>186</sup> del Plan Regulador del Centenario [5/03], donada por un grupo de notables de la política y el empresariado nacional,<sup>187</sup> e implementada por un grupo de arquitectos jóvenes<sup>188</sup> dirigidos por Mauricio Cravotto, catedrático de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, es la incorporación definitiva de las ideas modernas, sin resabio decimonónico como ocurre con el Plan Fabini basado básicamente en la cirugía urbana de conexiones viales que estructuran la circulación en función de los monumentos o el paseo, y la vez, la erradicación y transformación de áreas marginales en la zona central de la ciudad.

---

186 El ofrecimiento al Concejo Departamental de Montevideo se realiza en mayo de 1930 y a partir de su aceptación el equipo proyectista realiza la propuesta de «bosquejo o anteproyecto» para finalmente presentarla al Concejo en febrero de 1931.

187 La comisión que apoya y dona el trabajo está integrada por José Serrato, ingeniero y político, presidente de la República de 1923 a 1927; Baltasar Brum, abogado y político, presidente de la República desde 1919 a 1923; Alejandro Gallinal, político, empresario, productor rural y banquero, senador desde 1915 a 1929; Numa Pesquera, empresario, connotado y comprometido dirigente deportivo; y Horacio Mailhos, industrial tabacalero. Mazzini (2011) ha planteado: «representantes de los sectores más lúcidos de la burguesía nacional asumieron la importancia de colaborar con la regulación del crecimiento de la ciudad en coincidencia con los objetivos de desarrollo económico privilegiando la eficiencia y productividad y quizás la posible amortiguación de los conflictos sociales, sin duda importantes».

188 El equipo de arquitectos colaboradores está integrado por Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Américo Ricaldoni y Milton Puente junto al ingeniero colaborador Santiago Michelini.



[5/04] Plan Voisin para París, 1925.

[5/03] Plano Regional de Montevideo, Ciudad Futura, Plan Regulador del Centenario, plano 1, 1931 (página anterior, izquierda).

Leopoldo Agorio en la introducción al Plan realizada para la *Revista Arquitectura*, lo plantea con precisión:

La urbanización de Montevideo se presenta así bajo la faz que ya no es la del espacio viario, espacio este que si bien es importante no es exclusivo. Junto a él, los problemas de zonificación, de centralización de funciones, de tráfico, de higiene, de estética, etc., reciben igual cuidado y vigilancia.

El plan es el lógico resultado del espíritu eufórico y optimista del Centenario de 1930 que instala por un breve lapso la «celebración del futuro» en la sociedad uruguaya, transformando en natural la visión incremental proyectada de la sociedad y la ciudad.

La filiación moderna del plan se encuentra en la búsqueda de la racionalidad, la zonificación, la jerarquía de los centros proyectados, la diferenciación de velocidades en la red vial de comunicaciones, la importancia dada a la higiene en las edificaciones y los espacios urbanos, la densidad habitacional, la incorporación de la tipología del edificio en altura inmerso en el verde; más que en la búsqueda de la innovación radical a través de la negación



[5/05] Ville Contemporaine para París, 1922.

de lo existente. Los «rascacielos en el verde» no necesitan vaciar el centro histórico para ser presentados como la alternativa moderna de la ciudad futura. Este hecho lo separa del Plan Voisin de Le Corbusier para París (1925) [5/04], como proyectar una ciudad de tres millones de habitantes, tal cual, lo planeado unos años antes por Le Corbusier para su propuesta teórica de Un Ville Contemporaine (1922) [5/05] lo acerca.

La presencia de Le Corbusier en Montevideo (1929), apenas un tiempo antes del inicio y la presentación del plan, impacta en la comunidad profesional y académica, y nos lleva a buscar su influencia y la de la ideología de los CIAM en la construcción teórica del planteo.

Sin embargo, el anteproyecto del Centenario se aleja de la actitud lecorbusiana de exhibir ciudades utópicas [5/06]. Sin dejar el plano de lo ideal, el anteproyecto parte de un análisis de la realidad para presentarse como una *utopía de lo posible*. Agorio (1931), se preocupa en marcar la diferencia:

En el espíritu elemental, lo ideal se confunde con lo utópico, [...] si el estudio sistemático y meditado de



[5/06] Ville Contemporaine para París, 1922.

las realidades, si las deducciones lógicas, rigurosas, que la inteligencia saca de los hechos, si las generalizaciones que la intuición científica arranca de los datos de la experiencia guían a la razón, fuerza nos es reconocer que el edificio levantado, no por no ser actual deja de ser posible.

Desde una mirada actual, Schelotto (1995) ha sido cuidadoso en encuadrar la idealidad del anteproyecto:

La propuesta de Cravotto en modo alguno puede catalogarse de utópica. Mientras la condición de idealidad, modélica, del anteproyecto es innegable, no es tan evidente, sin embargo, su afirmación, como punto de partida, en las condiciones concretas del Montevideo de 1930. [...]

El anteproyecto se sitúa en un territorio intermedio entre la propuesta ideal y la prefiguración de una operación urbanística concreta. Es en este sentido que opta por un difícil término intermedio. Ni olímpico ni dionisiaco. Ni tributario de una visión vanguardista y dogmática del racionalismo [...], ni adepto



[5/07] Imagen izquierda: Mauricio Cravotto.  
Imagen derecha: Arquitectos Eduardo Puente, Octavio De los Campos  
e Hipólito Tournier.

a un pintoresquismo característico de las diversas alternativas que la arquitectura y el urbanismo de entreguerras presentaban en aquellos años.

Para que este equilibrio se produjera, el liderazgo que Mauricio Cravotto ejerce sobre el equipo de «jóvenes vanguardistas»<sup>189</sup> [5/07] se apoya en toda su experiencia acumulada en sus estudios de urbanismo y en la praxis de docencia académica de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. El liderazgo de Cravotto tiñe al plan de un procedimiento que incluye «la predisposición mental de volver a tejer los hilos de la memoria, revitalizándolos con nuevas pulsiones proyectuales, se plasma en un método de proyectación urbana conscientemente fundado sobre un procedimiento 'autoanalítico'». <sup>190</sup> El mismo Mauricio Cravotto (1931) lo reconoce en su breve comentario al expresar:

---

189 Este apelativo fue varias veces usado por Le Corbusier en referencia a los jóvenes arquitectos uruguayos tanto en entrevistas como en su libro *Precisiones...*

190 Este texto pertenece a Benedetto Gravagnuolo (1998) en su capítulo La tradición como principio de progreso expresa el espíritu de innovación a partir de la memoria histórica no como un anclaje sino en sentido crítico de lo propuesto para desde allí desarrollar la metodología que permite la construcción de la ciudad futura.



[5/08] Zonificación actual con la red de arterias principales que sirven las diversas zonas, Anteproyecto Plan Regulador del Centenario, Plano 4, 1931.

Como en dicho plan existen soluciones imaginadas, proyectadas y realizadas por personas y técnicos que en 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>191</sup>

El Anteproyecto de Plan del Centenario es la irrupción en la sociedad montevideana de una nueva actitud frente al crecimiento de la ciudad [5/08]. Esta postura se basa en la necesidad de partir del conocimiento completo e integral del organismo urbano para arriesgar propuestas que siguen un razonamiento metódico. Por esta razón se presenta al expediente urbano como un instrumento imprescindible en el desarrollo del plan.

Este espíritu de cambio a partir de bases conceptuales reconocidas es propio del espíritu reformista<sup>192</sup> que

---

191 En todo momento Mauricio Cravotto reconoce propuestas técnicas que lo anteceden y reflexiones desarrolladas por estudiantes dentro de ejercicios de la cátedra.

192 Este reformismo que ha sido marcado por Caetano (2000) ha sido acompañado por un fuerte optimismo en el futuro.



[5/09] Zonificación futura con la red de arterias principales de intercomunicación sin las arterias de los sistemas de parques, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 5, 1931.

busca el progreso a través del cambio sin traumas o rupturas, sociales o espaciales.

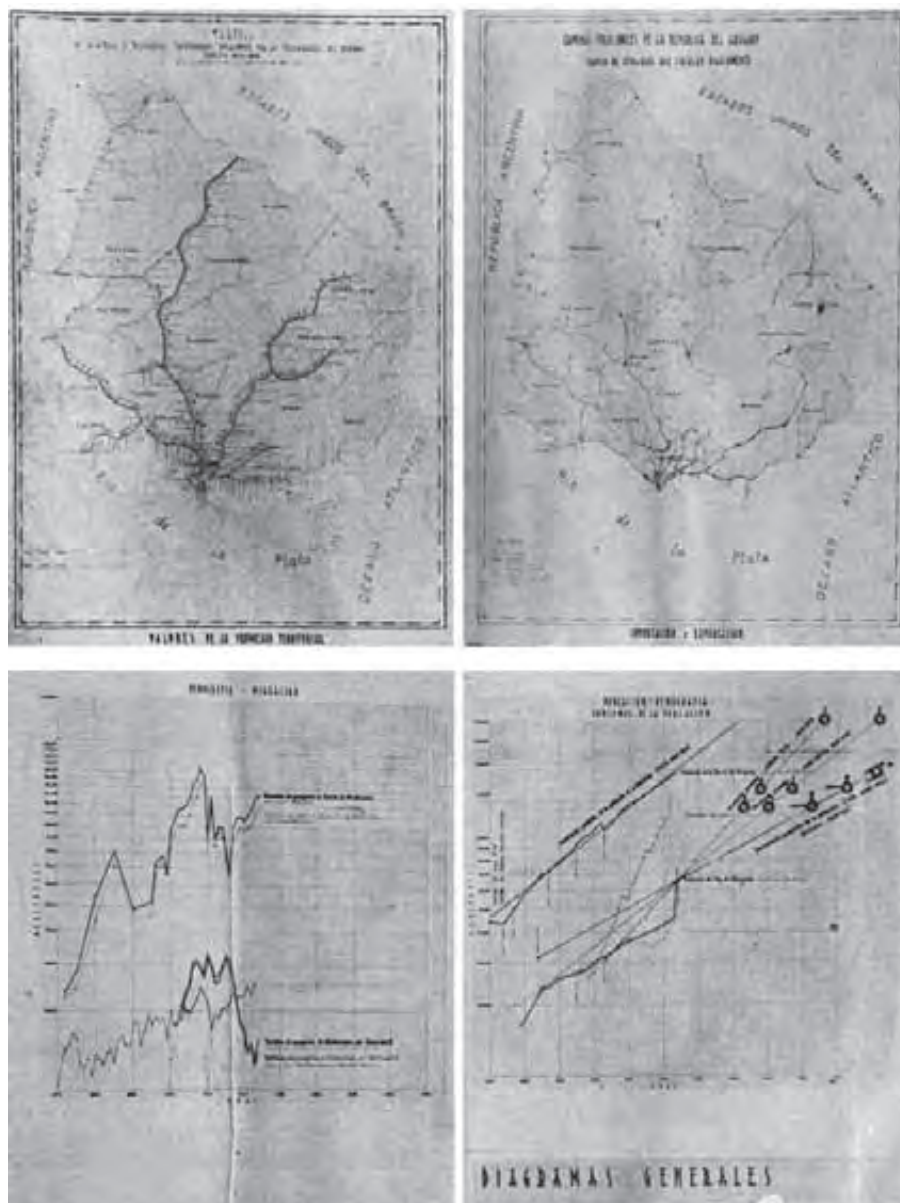
Según reconocen los autores (Cravotto *et al.*, 1931), «[...] nos hemos propuesto, de acuerdo con los hechos urbanos presentes, plantear DIRECTIVAS AMPLIAS, SIMPLES, que no produzcan modificación demasiado exagerada, pero lo suficientemente relacionadas entre sí, PARA PERMITIR LA EXPANSIÓN ESPONTÁNEA O MEDITADA DE LAS GENTES DEL MAÑANA»<sup>193</sup> [5/09].

---

193 Las mayúsculas son las originales del texto citado.



[5/10] Diagramas de la Plancha 23, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, 1931.



## 23 láminas en sepia

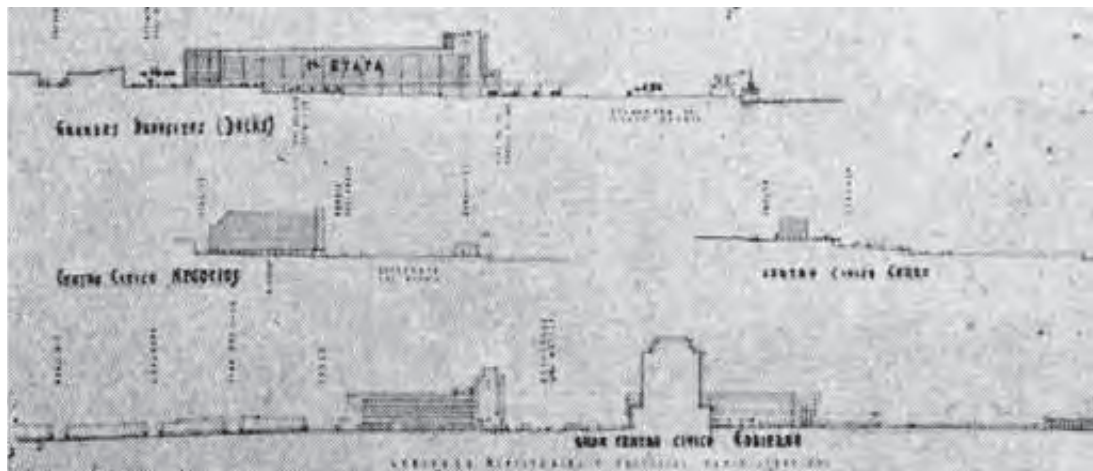
A través de 23 láminas se analiza el territorio, la ciudad actual y la futura. Las 23 páginas publicadas en sepia<sup>194</sup> contienen planos y esquemas de la ciudad donde se describe el plan en todas las temáticas planteadas. Con escasos alzados. Solamente el plano 6 contiene cortes de algunos de los centros proyectados, el plano once presenta los perfiles longitudinales de líneas de ferrocarril y metro planteadas, y en el plano 18, cortes esquemáticos del viario propuesto [5/11]. El plan se soporta con una serie de datos estadísticos que se expresan en los planos o en los esquemas y diagramas finales [5/10]. Los planos son precedidos por un texto explicativo con la autoría de Cravotto y De los Campos.<sup>195</sup>

El subtítulo que le otorgan al anteproyecto: «estudio de urbanización central y regional» signa la estrategia de la propuesta. Para analizar la centralidad, parten de y llegan a la región. Así queda expresado en las láminas, inicial y final.

---

194 Continuamente el texto se refiere a los colores de los planos originales de la exposición que lamentablemente se han perdido en la publicación.

195 El texto finaliza planteando como relatores a Cravotto y De los Campos.



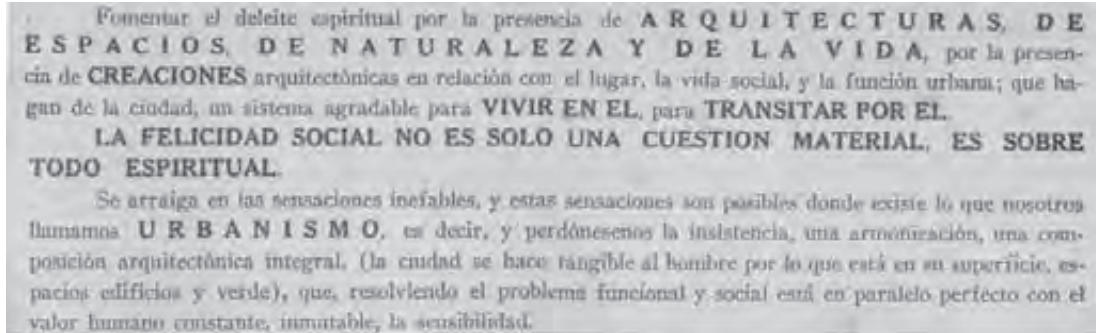
[5/11] Cortes de los centros proyectados, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 6, 1931.

Se destaca la divulgación realizada a través de una «publicación de diseño gráfico esencialmente moderno»<sup>196</sup> con páginas apaisadas que acompañan la proporción de las láminas y un texto explicativo con una tipografía [5/12] que enfatiza los conceptos fundamentales de la propuesta. El plan se transcribe además, en la *Revista Arquitectura* de la Sociedad de Arquitectos y en la *Revista del Colegio de Arquitectos de Madrid*, hecho que amplificó su divulgación a nivel internacional.

Si bien el anteproyecto es dibujado en dos dimensiones, la propuesta está apoyada en un conocimiento explícito de la topografía, con soluciones que basándose en esta, demuestran una profunda concepción tridimensional del problema urbano.

Se puede plantear que si bien el anteproyecto no maneja imágenes tridimensionales, el urbanismo conceptualmente es tridimensional y alejado de una postura de urbanismo 'de planta'. Si bien se cuida de no plantear imágenes de ciudad, toma un partido claro hacia una ciudad densa, concentrada, zonificada, de centros especializados, de cir-

196 Tomo la frase de Ántola y Ponte (2000).



[5/12] Tipografía de la memoria descriptiva del Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, 1931.

[5/13] Evolución Histórica de la Ciudad de Montevideo desde 1724 a 1930, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 2, 1931 (página siguiente).

culaciones diferenciadas y de rascacielos en el verde. Se preocupan además, de marcar el rol consolidado en el futuro, de urbe como centro regional, de servicios y estival.<sup>197</sup> En síntesis, por sus características y definición conceptual, se prefigura a la ciudad futura desde una «imagen metropolitana».<sup>198</sup>

---

197 En el texto (Cravotto *et al.*, 1931) del plan se expresa: «Montevideo, creciendo, densificándose, extendiéndose y llegando a ser ciudad de turismo estival *preferida*, y ciudad de *tránsito internacional*, cobrará por esas causas, además de las que deriva de su propia vitalidad, mayor dinamismo y mayor atracción».

198 Schelotto (1995) lo ha planteado en estos términos: «Otro aspecto destacable y de innegable actualidad consiste en lo que se podría denominar "imagen metropolitana", dada por innumerables aspectos particulares como los cincuenta rascacielos que podrían albergar 250.000 personas, o las densidades del orden de los 3000 habitantes por hectárea proyectadas para las zonas más densas del área central. Esa "imagen metropolitana" está compuesta también por la condensación en un distrito central, de un cúmulo de funciones y actividades propias de una gran ciudad, en una expansión relevante de las infraestructuras (en particular del puerto, mercados, centro de exposiciones, etc.) y los servicios [...]».



### VOLUCION DE LA CIUDAD ESDE 1724, HASTA 1930.

#### OBSERVACIONES

1. A PARTIR DEL SIGLO XVIII SE COMIENZA LA  
EXPANSION DE LA CIUDAD HACIA EL SUR Y  
HACIA EL OESTE, DESARROLLANDOSE UN  
PATRÓN DE CALLES Y CALLES EN LA  
ZONA Y TRANSFORMANDO EL TERRITORIO EN UN  
URBANO.

2. LA CIUDAD SE DESARROLLA EN LA ZONA SUR Y  
OCCUPANDO LA ZONA SUR Y OCCIDENTAL.

3. LA CIUDAD SE DESARROLLA EN LA ZONA SUR Y  
OCCIDENTAL, DESARROLLANDOSE UN PATRÓN DE  
CALLES Y CALLES EN LA ZONA SUR Y OCCIDENTAL.

## Didáctica del plan

El texto del plan tiene una dimensión didáctica hacia la cultura arquitectónica y, muy especialmente, hacia la clase dirigente y hacia el ciudadano común. Es por ello que en innumerables oportunidades trata de encuadrar conceptualmente la necesidad de la técnica urbanística a la hora de analizar la ciudad futura [5/13]. Se construye, por lo tanto, desde una vocación de síntesis del pasado para proyectarse al futuro [5/14, 15].

Se utilizan una serie de definiciones que pretenden centrar la concepción urbanística de los autores como forma de convencer principalmente a la clase dirigente.<sup>199</sup> Entre ellas se destaca:

«el problema de urbanización es un problema de arquitectura a gran escala [...]».

«Sustituir esos [edificios pretenciosos], por la infame armonía de los NÚCLEOS VIVIENTES donde la vida se desenvuelva con fineza, democráticamente, CON SIMPLICIDAD, SIN 'POSE' .»

---

199 No se puede olvidar que el batllismo basa su accionar apoyado por los técnicos, especialmente con principal destaque de los ingenieros y, en segundo término, por los arquitectos.



[5/14] Diagrama de recorridos isócronos por medio de los tranvías actuales, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 8, 1931.

«URBANIZAR NO ES EMBELLECCER LA APARIENCIA EXTERIOR, SINO EMBELLECCER LOS ÓRGANOS, LAS FUNCIONES, LA MENTE, LA SENSIBILIDAD, LA VIDA, EL PUEBLO».<sup>200</sup>

Sin embargo, pese a la buscada repercusión en la opinión pública según Mazzini (2011): «en lo inmediato, curiosamente fueron escasas».<sup>201</sup> Es probable que el grado de síntesis y abstracción del plan así, como los medios gráficos utilizados, de indudable carácter técnico-profesional hacia la construcción de una cultura urbanística, «resultara demasiado técnico y difícil de visualizar para los políticos, los periodistas y el público en general» (Mazzini, 2011) y, por lo tanto, demasiado hermético a la hora de transmitir las propuestas.

Uno de los argumentos esgrimidos por Octavio de los Campos en la respuesta a Julio Vilamajó es no pensar el an-

---

200 Las mayúsculas son originales en el texto.

201 Agrega Elena Mazzini (2011): «La prensa, que con frecuencia manejaba temas vinculados a la arquitectura o a la ciudad, a pesar del prestigio de quienes realizaron la propuesta, otorgó a esta iniciativa un espacio marginal, mínimo en el contexto general de las noticias».

[5/15] Diagrama de recorridos isócronos por medio de los autobuses y a pie, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 9, 1931.



[5/16] Propuesta de emplazamiento y conexión de los centros cívicos, núcleos o Centros caracterizados, en la ciudad futura, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 6, 1931 (página siguiente).

teproyecto como solución «definitiva».<sup>202</sup> Unos párrafos previos dice considerarse autores de una «idea eje cuya graficación contribuiría a afirmar aquello en que están contestes todos los arquitectos: la ejecución de un plan regulador de Montevideo».<sup>203</sup> Sin embargo, la búsqueda de poner el tema en la opinión ciudadana, el afán «propagandístico»<sup>204</sup> del plan, no logra interesar a la opinión pública y el mismo permanece en un ámbito estrictamente disciplinar.

---

202 Palabra utilizada en la respuesta de De los Campos del 1.º de abril de 1931 en el diario *El Día*, la frase completa dice: «Nunca imaginamos, cuando estudiamos el anteproyecto, que nuestra solución fuera definitiva».

203 Ídem.

204 Se toma esta palabra de Mazzini, 2011.



*Nucleo  
Espero*



## La idea eje

El debate posterior a la presentación del plan ha centrado la discusión en la idea eje planteada por Vilamajó al verificar y debatir el traslado de la centralidad de Montevideo contradiciendo la tendencia natural.<sup>205</sup> Este hecho ha sobredimensionado el punto debatido y no ha permitido avanzar en el análisis de los planteos y propuesta, generales o sectoriales, que el anteproyecto desarrolla con una inusitada modernidad y profesionalidad para el momento histórico en el cual se plantea. Sin dejar de lado la importancia del tema estructurado en el intercambio de Vilamajó y De los Campos debemos partir del análisis comprensivo de la propuesta para descentrar el estudio del plan exclusivamente en el punto de la discusión e intercambio específico en torno a la centralidad [5/16].

---

205 Julio Vilamajó (artículo del 7 de abril de 1931) cree «que la solución urbanística sea buscada dentro de las normas ya planteadas muy próximas al orden natural».



### **Densificar, no a la ciudad extensa**

La «exagerada extensión» del amanzanamiento de la ciudad ya había sido planteada críticamente en 1926 por León Jaussely en su última conferencia donde habló sobre su visión acerca de los problemas de Montevideo. La extensión tiene según el urbanista francés, como consecuencia, no contener la planta urbana de la urbe, y a mantener «siempre una ciudad por así decir en formación, sin carácter de gran ciudad».<sup>206</sup>

El desarrollo histórico de Montevideo permite identificar el crecimiento de la ciudad a través de «tres direcciones, sobre dos de las rutas de penetración y una de expansión, (playas)».<sup>207</sup> Frente a esta circunstancia el equipo diagnóstica «un error de desarrollo», dado que se genera una ciudad demasiado extendida. El centro en la península presenta «la contradicción» de presentar la mayor afluencia y congestiónamiento «donde los espacios viarios son más pequeños»<sup>208</sup> [5/18].

206 Los entrecomillados se han tomado de la síntesis de las conferencias del arquitecto León Jaussely publicadas en la *Revista Arquitectura*.

207 *Memoria descriptiva de anteproyecto del Plan del Centenario* (1931). Se acompaña con el plano 2, Evolución de la Ciudad desde 1724 hasta 1930.

208 Ídem. En el texto original este entrecomillado aparece en mayúsculas. Debemos recordar que este tema de la circulación fue planteado por Le Corbusier para defender sus rascamares y seguramente fue un tema conversado en las recorridas con los autores de Plan del



[5/18] Zonificación en tres Sectores de diversas densidades.

[5/17] Montevideo futuro, plano de la ciudad de tres millones de habitantes, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, APRC, Plano 15, 1931 (página anterior, izquierda).

Frente a la extensión actual, el modelo elegido por el plan es una ciudad con el centro desplazado hacia el interior y con una serie de tres anillos materializados a través de *park ways*<sup>209</sup> perimetrales, que ordenan y limitan su crecimiento. Se acota el espacio geográfico de la ciudad a 13.640 ha donde se prevé una población que alcanzaría los tres millones de habitantes en el entorno del año 2015<sup>210</sup> [5/17]. En la séptima conferencia, Jausseley (1926) planteaba que el «sistema radio-anular, conviene a las grandes ciudades y forma los conjuntos o composiciones particulares interesantes para el paseo continuo y cuyo principio

---

Centenario y en la segunda conferencia montevideana. En *Precisiones* (1930), dice Le Corbusier, refiriéndose a la ubicación de las oficinas en el puerto: «Calles 'a la española' y atropellamiento de coches prometiendo, para muy pronto, la fatal aventura del actual Buenos Aires».

209 El *park way* americano ha sido un concepto ampliamente referenciado en la cultura urbanística uruguaya.

210 Schelotto (1995) ha comparado la realidad en esa fecha con la proyección realizada por Cravotto *et al.* en los siguientes términos: «La propuesta de urbanización, crecimiento y expansión territorial controlada de la zona amanzanada alcanza, en su expresión última, una superficie de 13.640 ha, algo menos de las 16.000 ha que insume hoy la mancha urbana de Montevideo, ciudad de aproximadamente 1:300.000 personas hoy. Cifra que contrasta notoriamente con los 3:000.000 fijados como capacidad máxima de alojamiento de la población en ese territorio previsto».

[5/19] Gross Berlín, propuesta anular del plan de Jansen Hermann, 1909.



de aplicación se halla en el sistema de parques de grandes ciudades»<sup>211</sup> [5/19].

«Con la intensión de no dilatar el área urbana» se propone densificar la zona central y el primer anillo perimetral, a través de edificación en altura. Se procura llevar la densidad promedio a 220 hab./ha. La propuesta de densidades para cada anillo llevaría al anillo central a 450 hab./ha, al intermedio a 200 hab./ha y al exterior a 100 hab./ha. A través de un cuidado análisis del crecimiento posible se preocupan de realizar un planteo equilibrado en el territorio integrando al plan concepciones higienistas de inclusión de la naturaleza en la ciudad:

No necesitaremos, pues, extender desmesuradamente el núcleo urbano, facilitando así la vida social y el uso de servicios públicos. Fuera de todo esto podremos crear verdadera arquitectura monumental, dentro de una urbanización a base de espacios amplísimos.

---

211 La conferencia tiene como título «Las plantaciones urbanas» e inmediatamente al texto citado se ponen como ejemplos: Boston, Gross[,] Berlín y Grand Paris.



[5/20] Gross Berlin, propuesta anular del plan de 1929.

No hay estética urbana, si no hay PERFECCIÓN FISIO-  
LÓGICA URBANA.

Simultáneamente con las consecuencias de la aplica-  
ción del proceso enunciado, será necesaria la INFIL-  
TRACIÓN DE LA NATURALEZA EN LA CIUDAD DENSIFICADA<sup>212</sup>

[5/20].

---

212 Las mayúsculas aparecen en el texto original.

## Multiplicación de centros

Al implantar el Centro Cívico de Gobierno en la zona de Tres Cruces se especializa la península para Centro de Negocios. Frente a la *Cité d'Affaires* de Le Corbusier el nuevo Centro Cívico de los Negocios es una serie de edificios vinculados al puerto que se adaptan al amanzanamiento de la Ciudad Vieja pero rompiendo la continuidad de la calle corredor al presentarse como una secuencia de rascacielos en el verde. La circulación se asegura mediante la apertura de vías rápidas entre el puerto-Ciudad de Negocios y el nuevo Centro Cívico de Gobierno ubicado en el baricentro de la planta urbana.

El anteproyecto plantea la multiplicación de centros jerarquizados, caracterizados y especializados. A los planteados se suman el centro cultural,<sup>213</sup> el de exposiciones<sup>214</sup> y de una serie de centros balnearios y hoteleros

---

213 En el entorno del parque de los Aliados (hoy parque José Batlle y Ordóñez) el centro cultural «tendría en su vecindad edificios para habitación destinado a estudiantes, sitios para deportes, salas de reunión, salas de conferencias, exposiciones, etc.» (Cravotto *et al.*, 1931). Utilizando la instalación del centro médico y del Estadio Centenario lo complementan con otras instalaciones de facultades constituyendo de alguna forma un campus universitario. Pese a que unos años antes una de las críticas a la ubicación del estadio fue su proximidad al Hospital de Clínicas.

214 En el exhospital Fermín Ferreira (hoy Montevideo World Trade Center).





[5/21] Centro Cívico de San Francisco citado por Cravotto, publicado en Revista de Arquitectura, 1921.

junto al centro de exposiciones,<sup>215</sup> en el Parque Hotel y más allá del Hotel Carrasco.<sup>216</sup>

Mauricio Cravotto, en 1921, desde su artículo «Centros cívicos en Estados Unidos» [5/21], escrito de retorno de su viaje plantea:

[...] una ciudad moderna debe tratar de realizar los grupos urbanos que tienen relación con las funciones *administrativas, públicas y educacionales*, y entre otros, ellas pueden comprender:

Los servicios administrativos.

Los servicios públicos con sus centros de reunión.

Los centros de deportes.

Los centros culturales, artísticos, científicos, escolares.

Los establecimientos sanitarios.

Además como consecuencia natural de toda agrupación urbana, quedan de por sí reunidas las habitaciones

---

215 Plantean en el anteproyecto que «este núcleo de hoteles es uno de los tantos que deben formarse en las costas, hasta los confines con el Brasil».

216 En concreto plantea un centro hotelero en la ciudad balnearia de Carrasco, entre el hotel y el parque nacional de Carrasco (hoy parque F. D. Roosevelt).



[5/22] Imagen Izquierda: Evolución en el baricentro de la ciudad hasta 1930, zonas claras sin ocupar, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 2, 1931.

Imagen Derecha: Plano de valor del suelo en 1930, sectores claros menos valor, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 13, 1931.

colectivas, obreras, los hoteles (en general en la proximidad de puertos, estaciones o lugares de esparcimiento), etc.<sup>217</sup>

Se agregan en la propuesta los centros barriales que en un proceso natural se fueron desarrollando. El plan regulador los reconoce y asume como centros zonales.

Si bien la articulación y multiplicación de centros caracterizados y especializados es la característica más destacable del plan, producto del debate posterior entre Julio Vilamajó y Alfredo De los Campos a través de la prensa, el tema que ha marcado al plan de Centenario es la ubicación del Centro Cívico de Gobierno en la zona de Tres Cruces [5/22].

Si analizamos la propuesta del Centro de Gobierno parte del análisis de lo acotada que es el crecimiento de la centralidad en la Ciudad Vieja dado que «la península no cambiará de CONTEXTURA GEOGRÁFICA» previendo el cre-

217 El artículo está publicado en la *Revista Arquitectura* y lleva la indicación: «Montevideo, noviembre de 1921» y el nombre de Mauricio Cravotto.



[5/23] Emplazamiento y conexión de los centros cívicos. Núcleos o centros caracterizados en la ciudad futura, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 6, 1931.

cimiento en altura, proponen especializar la zona y propiciar el desplazamiento futuro de viviendas y edificios administrativos.

El desplazamiento previsto se dará en torno a la constitución del Centro Cívico de Gobierno y dadas las acciones vinculadas a la racionalización del viario y el traslado del sistema de transportes vinculándolo con la nueva estación de pasajeros en la zona de Garibaldi y bulevar Artigas. Los proyectistas plantean: «Este gran centro de la ciudad futura, que puede admitir más de 3000 habitantes por hectárea permite en la zona en que está emplazado, establecer los espacios viarios en proporción a una máxima densificación demográfica».

El Centro de Gobierno en la zona de Tres Cruces no es novedoso dado que el plan regulador de 1912 prevé que se implante el Palacio de Gobierno.<sup>218</sup> Lo innovador en la propuesta del plan es por un lado identificar terrenos aún

---

218 Ver «Análisis de indicadores históricos de la planificación, concreciones e ideas heredadas» Carmona y Gómez (1997), trabajo realizado para integrar al *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo*, IHA n.º 1818.

[5/24] Montevideo futuro plano general para la ciudad de tres millones de habitantes, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 15, 1931.



libres para utilizar en el desarrollo del centro [5/23] que, por otra parte, es posible prever se desarrollaría de mantenerse la propuesta de 1912, y unirlo al problema de congestión futuro de la Ciudad Vieja [5/25], que prefiguró Le Corbusier. Es indudable que el acto de trasladar la principal centralidad de la ciudad al bari-centro puede mejorar las comunicaciones en áreas donde en ese momento aún era posible intervenir en la vialidad sin demasiados obstáculos. El procedimiento racionalista de los autores de la propuesta es contundente en su planteamiento. Sin embargo, el impulso renovador rápidamente se encontró con su freno, en primera instancia a través del debate planteado por Vilamajó y, en segundo término, pero con un carácter más profundo, en las crisis económica e institucional.

Es interesante la profundidad con la cual se aborda el proyecto de Centro Cívico de Negocios estudiado a otra escala y con un lenguaje de edificios altos en el verde con el estudio de Centro Cívico de Gobierno que queda en el planteo a la escala de la gran ciudad. En su lenguaje se acerca a esquemas más cercanos a los centros cívicos ame-



[5/25] Transporte colectivo urbano prefigura la congestión futura de la Ciudad Vieja, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 7, 1931.

ricos [5/24]. A modo de ejemplo, el libro de Hegemann<sup>219</sup> (*Civic art, an American Vitruvius*, 1922) traslada la concepción americana del *civic center*.<sup>220</sup> Si miramos los esquemas del Centro Cívico de Gobierno y de la centralidad propuesta en su entorno están absolutamente condicionados por la estructura del viario y su posición baricéntrica. Lógicamente, en este caso y a esta escala, los esquemas se acercan a los centros cívicos planteados por Hegemann.<sup>221</sup>

219 Werner Hegemann (1881-1936) es citado por Jaussely en 1926, y es nombrado por los autores Guillot (1930), como uno de los nombres al cual se refirieron en la entrevista con Le Corbusier. Hegemann dirige *Der Städtebau* publicación que se recibe en Montevideo y visita el Río de la Plata en el mismo año de 1931, apenas unos meses después de haber sido publicado el Plan del Centenario.

220 Al referirse al concepto de 'civic center' manejado por Hegemann, Ignasi Solá Morales plantea: «Un centro cívico en una nueva ciudad americana, un campus universitario, un hospital, un cementerio y, por supuesto, bloques residenciales, son ejemplos de agrupaciones de edificios por los cuales la estricta geometría Beaux Arts actúa como fuerza de ensamble» («A civic centre in a new American city, a university campus, a hospital, a cemetery and, of course, residential blocks are examples of the grouping of buildings for which the strict geometry of Beaux Arts compositions acts as a binding force»).

221 Donatella Calabi (1977) ha hecho un interesante aporte sobre la particular visión de Werner Hegemann como interfase entre la cultura urbanística europea y la americana, y su concepción alternativa entre la vanguardia de la *tabula rasa* y las concepciones historicistas de las Beaux Arts, su posición de difusor internacional de los problemas urbanos y en especial, de la vivienda en la ciudad. En cuanto al análisis urbano Calabi nos plantea: «Muchos de los proyectos de Hegemann apuntan al diseño de calles, plazas y la localización óptima

## Zonificación y especialización

El anteproyecto se alinea con la concepción de la época donde la zonificación clara de funciones pretende ordenar el complejo urbano. En este sentido aparecen áreas especializadas (frigorífica, manufacturera, mercado de abastos, etc.) vinculadas con barrios obreros contiguos.

Los autores del plan se preocupan de explicitar la idea que tienen al respecto:

Es imprescindible recordar que la zonificación no implica una DEMARCACIÓN DEFINIDA DE LAS ZONAS DE USO de

---

de edificios monumentales o representativos —edificios de uso público— en los cuales es cuidado la articulación con el ambiente circundante por razones de funcionalidad, de uso general, de flujo del tráfico, de 'estética urbana'. Son particularmente significativos de tal sector de su actividad (más significativos que muchos proyectos con situaciones específicas; en base a encargos precisos) los seis proyectos teóricos para 'grupos de edificios públicos en un centro con ángulos rectos de un plano urbano': en ellos la preocupación de Hegemann es bien diversa de aquella de las vanguardias históricas con su lucha intestina a los parámetros formales tradicionales. Él también se opone al caos, al desorden de la metrópoli, a la inevitable necesidad que conlleva el aumento de población o del tráfico, los principios de la forma, aceptando en cierta forma que los 'valores' de la nueva ciudad capitalista son caos y orden, que 'el caos es un dato y el orden un objetivo' (Tafuri 1973, *Progetto e utopia*, Bari: Laterza, según cita de Calabi). Pero su 'orden' no se busca al interior del caos: el mismo debe sobretodo responder a códigos formales laudados previamente (simplicidad, regularidad, simetría, rigor geométrico, unidad, control de los puntos de vista respecto al diseño integral), códigos que se explican sobre la base de la unidad y de la complejidad de su concepto de arte, de la acepción de su 'Kultur'».



[5/26] Zonificación actual con la red de arterias principales, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 4, 1931.

una ciudad, sino una especialización; y que, existe entre las zonas, una INFILTRACIÓN evidente, pero, de cualquier manera conviene expresarlas claramente por cuanto ello acarrea en los valores de masa edificada y espacio viario (circulaciones), una verdadera caracterización [5/26, 27].

Con este espíritu, plantean hacia el norte del eje del Centro Cívico de Gobierno la ubicación del barrio obrero central en el Cerrito de la Victoria con una disposición en barras paralelas perpendiculares a las curvas de nivel. Se defiende su ubicación por la fácil accesibilidad al resto del conurbano, planteando:

LOS BARRIOS OBREROS están emplazados en relación con las zonas industriales a excepción hecha del barrio obrero del Cerrito de la Victoria, el cual lo hemos destinado a viviendas de obreros que trabajan en cualquier otra zona de la ciudad —de ahí su posición central respecto al plano futuro.

Fácil es captar la expresión monumental de este barrio situado en colina, en medio de parques con todas

[5/27] Zonificación futura con la red de arterias principales que sirven las diversas zonas, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 5, 1931.



las comodidades y elementos de esparcimiento y cultura que necesita el hombre que trabaja.

Al crear el barrio obrero del Cerrito, hemos planteado el trazado que puede modificar radicalmente el ilógico trazado de la cuadrícula, colocando los bloques de habitación en buena situación y orientación.

Un caso particular en la actuación es precisamente el barrio del Cerrito donde los proyectistas no dudan en ir en contra del damero establecido y sustituirlo por viviendas implantadas en sentido perpendicular a la pendiente y dirección sudoeste-noreste.





### **Racionalización en la circulación**

La búsqueda de racionalización de velocidades del viario es una de las proposiciones explícitas del plan. Sin embargo, se actúa con un profundo conocimiento de la estructura urbana y sin ningún tipo de preconceptos geométricos a la hora de unir puntos de la estructura urbana. «Creemos en la posibilidad de obtener mínimos caminos (en unidad velocidad) entre zonas o centros, por medio de arterias rectas o curvas, POR CUANTO EL MÍNIMO CAMINO ES LA MÁS BREVE COMUNICACIÓN MEDIDA EN TIEMPO y no en distancia (niveles, interferencia, congestión)». <sup>222</sup>

El tema del viario, la circulación, la velocidad y su relación con la urbe estaba largamente instalado en el debate urbano sobre Montevideo. Lo demuestran el plan Fabini en ejecución y los planes previos no ejecutados. La visita de Jaussely en 1926, sirve para replantear el tema en el ámbito disciplinar. Le Corbusier si bien plantea que en el caso de Montevideo no es un problema de urgencia, es una actitud de previsible necesidad considerar el tema para el futuro. Sobre todo, con su propuesta, reinstala el problema circulatorio de la península montevideana. La actitud del equipo frente al tema, fue un profundo análi-

---

222 Memoria del Anteproyecto de Plan Regulador del Centenario, 1931.



[5/29] Área central del sistema viario integral, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 17, 1931.

[5/28] Plano de la Densidad de tráfico de los transportes colectivos urbanos, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 7, 1931 (página anterior, izquierda).

sis del problema su diagnóstico actual y su análisis hacia el crecimiento futuro de la ciudad.<sup>223</sup> La propuesta de traslado de la centralidad y su etapabilidad, es respuesta directa a este tema.

El análisis profundo de la circulación en relación a la distancia tiempo y velocidad es particularmente interesante por la modernidad del planteo [5/28].

Para la resolución de conflictos circulatorios detectados, se ensaya el uso de niveles y circulaciones diferenciadas [5/29], tema nuevamente planteado por el urbanismo<sup>224</sup> racionalista y, por tanto, punto desarrollado por las propuestas renovadoras. El equipo, haciendo nuevamente un análisis particularizado, lo resuelve utilizando la topografía como un dato a favor de Montevideo. Se aplica a modo de ejemplo, en un estudiado sistema de acceso a nivel del puerto para la carga y descarga de mercancías. Si bien

223 Nueve planos se dedican al análisis actual y futuro de la circulación.

224 Las circulaciones de vías y velocidades diferenciadas se puede rastrear en algunos antecedentes del siglo XIX, pero es particularmente desarrollado por F. Law Olmsted en Central Park.

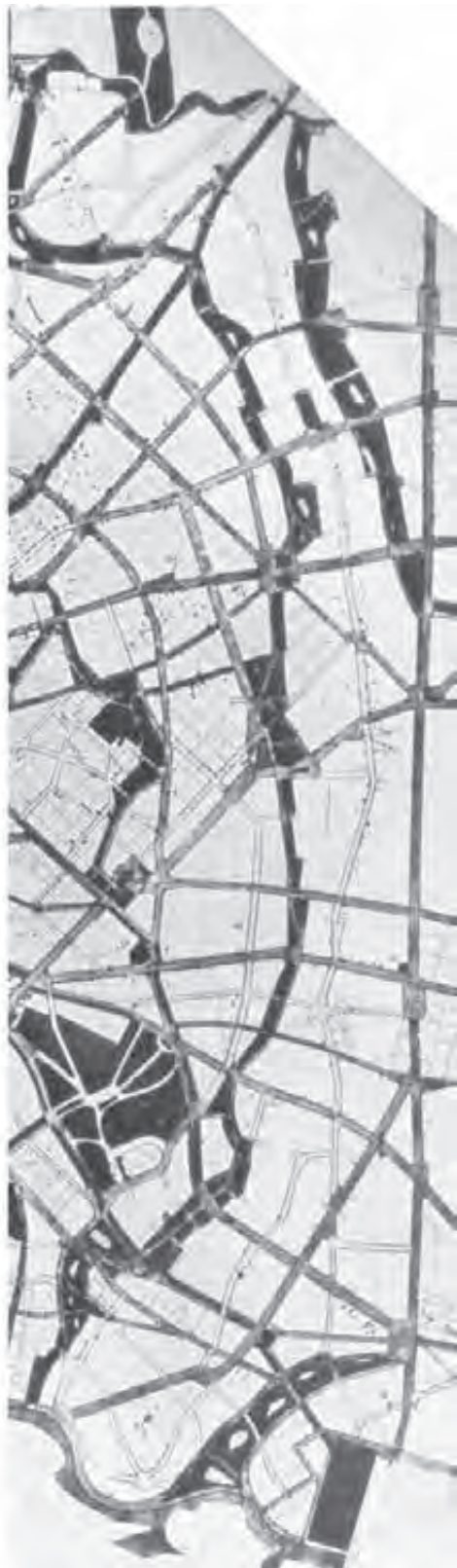


[5/30] Sistema viario integral con indicación de los edificios importantes existentes y de los núcleos caracterizados proyectados, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 17, 1931.

la accesibilidad de mercancías y su resolución a niveles utilizando el amplio estudio que el equipo realiza de la topografía,<sup>225</sup> es el más importante, no es el único. Otro caso de resolución circulatoria a diferentes niveles se plantea en el Centro Cívico Municipal y de Justicia [5/30].

---

225 El equipo se preocupa de explicitar la metodología y origen de los datos haciendo una crítica a la información existente «de los cotejos de diferentes planos, se deduce falta de exactitud angular, planimétricas y altimétricas que no tienen repercusión importante en un anteproyecto». Ponen el antecedente referente «a la formulación de planos de urbanización, el libro *Información sobre ciudad de Madrid*, raro ejemplo de precisión, orden, método y visión estadística».



Sector del Parque Lineal de Joseph Brix entre la Costa y el arroyo Miguelete, 1911.



Sector del Parque Lineal del Plan del Centenario entre la Costa y el arroyo Miguelete, 1930.

### **Rascacielos en el *park way***

Una de las propuestas que sorprende por su contemporaneidad sin llegar a planteos de tabula rasa son los cincuenta rascacielos que se dispondrían en el primer anillo del *park way* que se desarrolla en la zona de quintas existente entre la avenida Larrañaga y el camino de los Propios. Utilizando este espacio de grandes predios que vincula el puerto del Buceo con el paseo del Prado al norte. Este continuo parque lineal vincula y se estructura con una serie de pequeños cursos de agua que sistematizan el escurrimiento superficial del área. Este planteo se vincula directamente con las superficies verdes libres que se presentaban en el segundo premio del concurso de Trazado de Avenidas y Edificios Públicos de 1911 del arquitecto alemán Joseph Brix a lo largo del intrincado sistema de arroyos, cañadones y pequeños cursos de agua que se conforman con la estructura topográfica de la geografía montevideana.

En 1936, Mauricio Cravotto en un artículo a ser publicado en Europa sigue insistiendo<sup>226</sup> en las virtudes de la

---

226 Archivo Cravotto «Montevideo arquitectónico y urbanístico en el Uruguay de los últimos 25 años (1910-1935)», texto realizado para Wasmuths Lexicon für Baukunst para ser publicada, aparece nota donde se plantea que «en el correo francés de mañana sale una copia para Suiza y he anunciado las fotografías con el correo próximo de la Cándor», fechado 13 de marzo de 1936 del estudio de los doctores Max Guyer y Dardo Regules Abogados.



[5/32] Propuesta de Joseph Brix, 1911.

[5/33] Frederick Law Olmsted,  
plan del sistema de parques  
de Boston publicado  
en *Der Stadtebau* 1905  
(página siguiente).

propuesta del segundo premio al plantear: «puede decirse que el plano de Brix contenía creaciones capaces de ser consideradas hoy en día» [5/31].

Si bien en Montevideo aparece el antecedente directo del segundo premio de Brix [5/32], la denominación empleada de *park ways* nos lleva directamente a la urbanística americana. Unos años antes, en 1926, Jaussely refiriéndose a Montevideo «hizo notar la falta absoluta de 'sistemas' de parques y *park ways*». En la séptima conferencia del 2 de octubre había explicado como:

[...] uno de los principios más notables de la composición de plantaciones en las ciudades es el sistema de parques inventados por los americanos en Boston, que buscan desde un principio el enlace continuo de los parques entre ellos y como formando paseos generales continuos por medio de avenida de enlace o parque alargados (*park ways*).

El sistema de parques unidos por *park ways* de Boston (1894) realizada por Frederick Law Olmsted [5/33] es un mo-



delo conocido a través de Jaussely y, además, por la literatura técnica recibida desde Estados Unidos. Werner Hegemann, especialmente desarrolla el concepto de *park way* como conector de un sistema estructurado de parques.<sup>227</sup> El propio Mauricio Cravotto se mostró tempranamente interesado en la urbanística y arquitectura norteamericana al elegir Estados Unidos como el comienzo de su viaje de estudios<sup>228</sup> cuando obtiene el «Gran Premio» de la Facultad de Arquitectura.

El *park way* como concepto es «un sistema continuo de espacios naturales asociado a la movilidad que interpretará la necesidad de comunicación como una oportunidad de

---

227 Según Christiane Crasemann Collins (1995), Werner Hegemann «consideraba los sistemas de parque como 'una de las contribuciones importantes de Norteamérica', reconociéndolas como la estructura básica del plan urbano». Fue uno de los difusores del sistema de parques de Boston («Emerald Necklace» o «Collar de Esmeraldas») de F. Law Olmsted en la exposición de Planificación Urbana de Berlín de 1910.

228 Antonio Cravotto (1995) ha planteado sobre el viaje de Mauricio Cravotto: «[...] tres años completos de viajes y estudios en un periplo que comenzó en agosto de 1918 en Buenos Aires, prosiguió —transandino mediante— hasta Valparaíso y en barco, por el Pacífico y el Caribe, hasta Nueva Orleans; de ahí a Nueva York, donde permanece más de tres meses, emprendiendo a continuación, en un viejo auto y con dos amigos uruguayos, el recorrido Nueva York-San Francisco-Nueva York, de 15.000 kilómetros [sic] y cinco meses de duración, dos de los cuales de estadía y gira por California. Un mes más tarde, sobreviviente de la 'gripe española', Mauricio Cravotto parte para Inglaterra. La experiencia estadounidense fue importante para el joven arquitecto».





[5/34] Plano de mínimas operaciones urbanísticas a efectuarse en una primera etapa para encauzar el desarrollo de la ciudad dentro de las directivas del Plan de Futuro. Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 21, 1931.

extender y ampliar la concepción cinestésica pintoresca a la escala de la metrópoli moderna» (Abalos, 2008). Al cambio de escala y velocidad del paseo pintoresco se agrega la sucesión de los cincuenta rascacielos en el recorrido desde la costa de Pocitos al paseo del Miguelete en el Prado van marcando el recorrido. La «urbanización concentrada» continúa más allá del Miguelete. Si analizamos el planteo desde una perspectiva actual agregando el valor que el espacio propuesto adquiere como corredor ecológico dentro de la estructura urbana la propuesta se ve amplificada.

En definitiva el planteo realizado es reunir la concepción concéntrica de ciudad, materializando la división de las áreas a partir del concepto de Olmsted de un sistema de parques donde la circulación es un paseo en el verde (*park way*) y sumando los rascacielos que de esta forma aparecen alineados en forma aleatoria en un verde continuo. Tres paradigmas integrados en una propuesta innovadora que no necesita construirse desde la *tabula rasa* sino que se define a partir del análisis de la ciudad y el reconocimiento de sus potencialidades [5/34].

## El tratamiento de la península

Para resolver «el difícil problema de la urbanización de la península de Montevideo»<sup>229</sup> se realiza una propuesta particular<sup>230</sup> a partir de tres zonas: «el centro cívico MUNICIPAL Y DE JUSTICIA, las agrupaciones de viviendas colectivas a lo largo de la Rambla Sur y el CENTRO CÍVICO DE LOS NEGOCIOS, entre el BANCO DE LA REPÚBLICA y la BOLSA DE COMERCIO».

Además de plantear la estructuración del sistema viario se reconoce la preocupación desarrollada hacia «la solución técnica y plástica» por la confluencia de avenida Agraciada y 18 de Julio, y hacia el Centro Cívico de Negocios constituido por «cinco rascacielos de escritorios» que se desarrollan en dirección norte-sur toman dos manzanas del damero que enfrenta al puerto, en las cinco manzanas entre el edificio existente del Banco y el edificio de la Bolsa, «permite una concentración enorme de personas, dejando a su pie un enorme espacio para estacionamiento y superficie plantada». El área parquizada se desarrolla en las siete manzanas contiguas a la rambla portuaria, cinco de los rascacielos de oficinas y dos manzanas de los espacios

---

229 *Anteproyecto del Plan regulador del Centenario*, 1931.

230 La propuesta de esta zona se realiza en el plano 22 que es el único que se estudia a escala 1:2000.



[5/35] 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. Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 22, 1931.

libres que enfrentan a los edificios financieros, expresando un espacio verde continuo paralelo al puerto. Desde el espacio verde parte una avenida diagonal levemente curva, que confluye en 18 de Julio junto a la avenida Agraciada. Este punto se resuelve con un tridente que dejan dos edificios casi simétricos entre las tres vías.

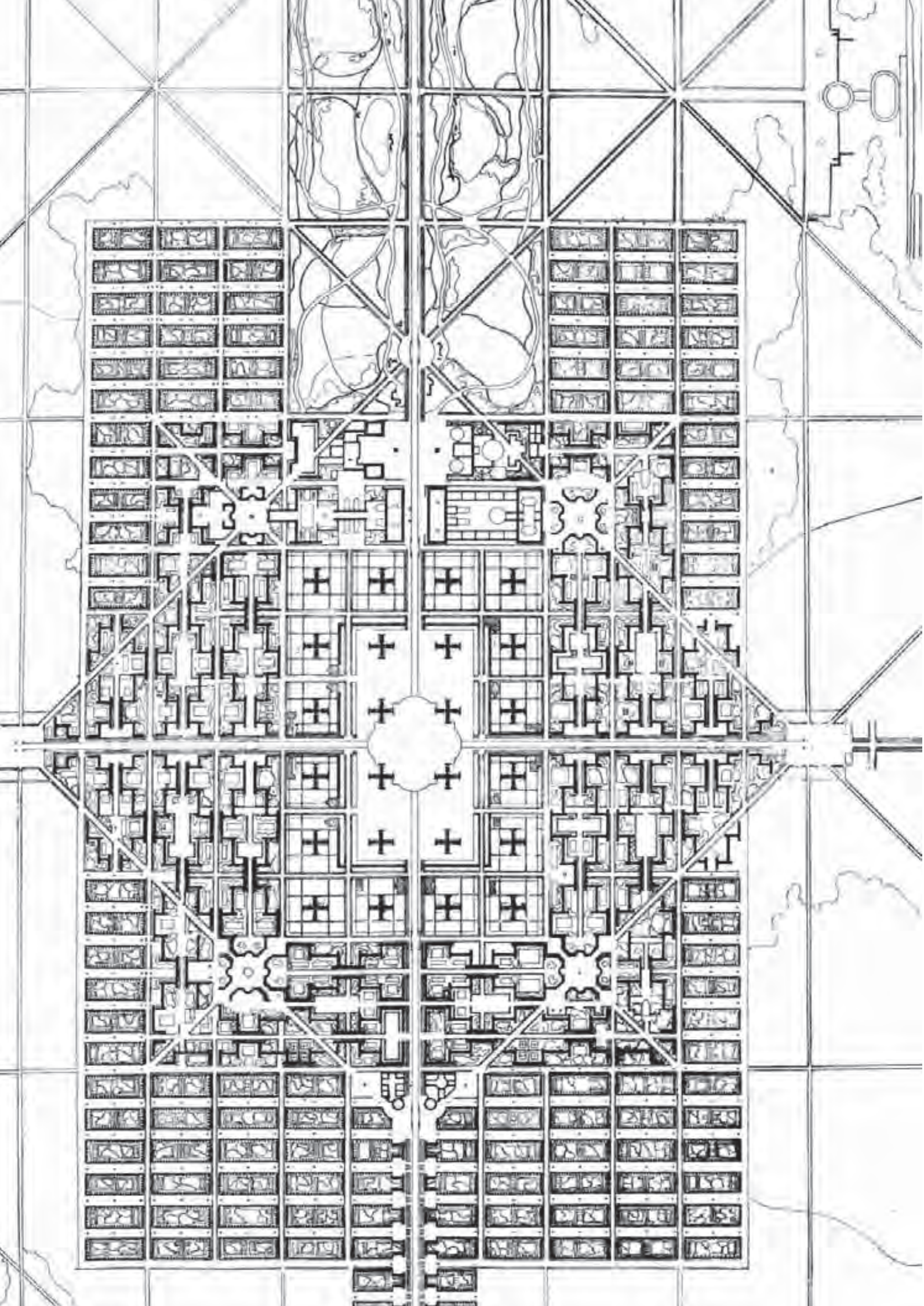
A la «monumentalización de la rambla portuaria» [5/36] se corresponde en la Rambla Sur un «espacio plantado» que [5/35] junto a los edificios residenciales que se desarrollan en la media manzana del borde sur de la península modifican el perfil urbano. Nuevamente, el área verde, más angosta y más alargada del borde sur, se expresa como un espacio continuo con escasas interrupciones del viario. De esta forma se reformulan fachadas urbanas, al norte con los grandes rascacielos de oficinas y al sur con los edificios residenciales.

Un punto escasamente explicado pero desarrollado en planta es el llamado Centro Municipal y de Justicia. En el eje que une Uruguay con 18 de Julio, frente al palacio municipal se propone la «horizontalización del nivel via-



[5/36] Foto aérea de rambla portuaria, 1930.

rio» de forma que con un plano artificial se une a nivel el espacio del Centro Cívico Municipal con el edificio Público propuesto, una nueva y corta diagonal une el viario con 18 de Julio en la plaza Ártola (hoy de los Treinta y Tres Orientales).



### Apuntes de la visita lecorbusiana

Si bien los autores acompañaron al maestro en todo momento de la visita a Montevideo en el plan solo aparecen algunos *flashes* de las conferencias que no llegan a deslumbrar dentro del plan del Centenario.

Aparecen casi como retazos teóricos donde se reconoce una clara filiación con las ideas del maestro. En algunos casos, los textos explicativos del plan tienen algún texto que parecería leerse como la transcripción de un apunte rápido de las conferencias de 1929.

Cuando se refieren a la aplicación al urbanismo de la técnica parece un relato sintético la defensa a valorización de la tierra:

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 [5/37].

Le Corbusier lo plantea en estos términos en *Precisiones*: «Pero desde el momento en que las técnicas permiten construir, [...] unos inmuebles de 200 a 250 metros de altura. [...] Conduce a unas operaciones de valorización del suelo de las ciudades».



[5/38] Análisis del valor del suelo en 1930.

[5/37] Le Corbusier, ciudad de los tres millones de habitantes, 1922 (página anterior, izquierda).

El Plan del Centenario se basa en el uso de los vacíos disponibles para realizar su propuesta. Explícitamente se plantea como un factor económico estudiado en la propuesta, el implantar su Centro Cívico en sitios donde los valores de la tierra [5/38] son menores.<sup>231</sup> La sola consideración de los valores de la tierra a la hora de realizar el plan muestra la integralidad y racionalidad del anteproyecto. Tanto el centro cívico como los rascacielos en el *park way* parten de un análisis y relevamiento de las áreas no construidas de la ciudad pero, que de todas formas se encuentran en el ámbito de la propiedad privada [5/39]. Frente a esto el papel de lo público frente a lo privado es preeminente, y su actuación se encuadra en el papel que se le reconoce al estado reformista en la construcción de la ciudad. El excesivo optimismo del momento junto a la praxis previa a la crisis en la cual el Estado es factor esencial

---

231 El plano 13 se titula «Plano de curvas de igual valor de la propiedad territorial en el año 1930, en pesos por metro cuadrado (de terreno) sin tener en cuenta las construcciones». En el mismo aparece una nota bajo el título de «Importante»: «Las grandes expropiaciones para la ciudad futura se efectúan en los mejores sitios de mínimo precio».



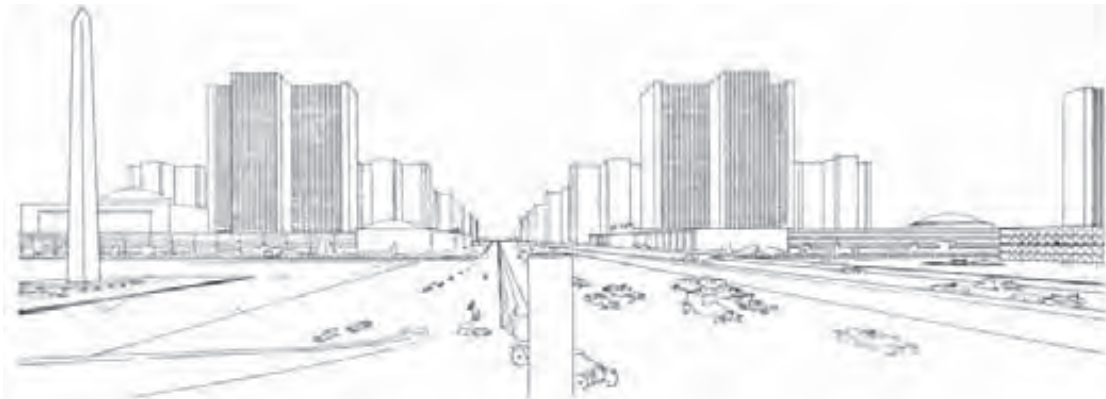
[5/39] Expropiaciones y grandes construcciones proyectadas, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 16, 1931.

para la inversión pública en el área de la construcción<sup>232</sup> fueron factores determinantes para el impulso de esta postura. Frente a esta propuesta la crítica de Vilamajó se estructura sobre la concepción de la iniciativa privada en la construcción edilicia de la ciudad y de la intervención pública en la definición del viario para resolver los problemas de circulación. La propuesta de Le Corbusier dista de ambas cuando se estructura desde la concepción de definir un suelo artificial a partir de la propiedad pública.

Cuando comparamos la propuesta de Le Corbusier de recorrido cinemático sobre los edificios carretera que nacen en Montevideo y adquieren su máximo nivel en Río de Janeiro, aparece bastante alejado del planteo registrado por los Guillot (1930) en Montevideo:

232 Según Bertino *et al.* (2005), en las primeras décadas la inversión pública con obras de infraestructura (puerto, vialidad y servicios urbanos) actúan con efecto anticíclico en la industria de la construcción durante la depresión causada por la guerra, siendo la inversión pública la que definió el crecimiento continuo, dado que la construcción privada y en particular de viviendas manifestó un estancamiento a partir de 1923. El crecimiento de la construcción en los últimos años veinte se explica a través de la obra pública vinculada con la transformación de la ciudad, en particular, las ramblas, obras de vialidad, el estadio Centenario y el centro médico.





[5/40] Capacidad cinemática de las grandes arterias en la ciudad de tres millones de habitantes de Le Corbusier.

La conversación sobre «la ciudad contemporánea» fue particularmente viva. Como en el correr de un film desfilaron los «lotissements á redents», la estructura del rascacielos, el examen de la capacidad cinemática de las grandes arterias [...] [5/40].

Indudablemente, la idea en Le Corbusier se fue gestando a medida que avanza el viaje. La idea manejada con el grupo de uruguayos, sin embargo, se mantuvo llegando a materializarse «la capacidad cinemática» en el recorrido del *park way* con los rascacielos emergiendo en el verde. Mientras Le Corbusier llega en Río de Janeiro a un recorrido cinético donde busca los paisajes lejanos que le da la carretera habitación a cien metros sobre el nivel natural, con morros como estructuras rocosas verticales que emergen, los uruguayos se quedan con los paisajes acotados o cerrados que el discurrir del *park way* les otorga, al construirse en los puntos bajos de la topografía que permiten los escurrimientos de los arroyos y cañadas, siendo los rascacielos los elementos verticales artificiales que emergen en el verde. Ambas ideas tienen un desarrollo o recorrido que hace que se materialicen en forma diferen-



[5/41] Rascacielos en el Verde, Le Corbusier, 1929.

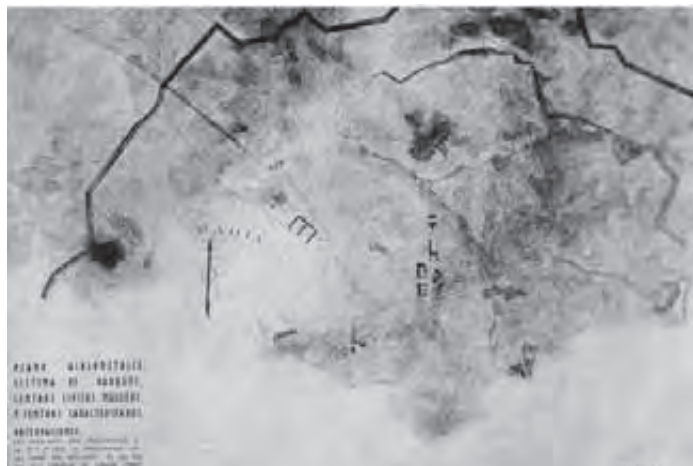
cial, Le Corbusier desde su «utopía impracticable» y los uruguayos buscando la utopía viable o de lo posible.

Es interesante la forma en la cual se desarrolla uno de los puntos más defendidos por Le Corbusier en sus conferencias sudamericanas, *La Ciudad en el verde*. En *Precisiones* (1930) Le Corbusier culmina su conferencia *Un hombre = una célula, unas células = la ciudad*:

[...] para demostrar lo mucho que juzgo indispensable, para nuestro cuerpo y para nuestros corazones, la naturaleza, de la cual ya no podemos prescindir —la naturaleza en el corazón de nuestras ciudades inhumanas [5/41].

Los proyectistas del Plan de Centenario lo plantean en términos más concluyentes, dado el desarrollo habitual de las urbes:

No olvidemos, pues, la necesidad absoluta de mantener el ACERCAMIENTO DEL HOMBRE A LA NATURALEZA, dentro del conglomerado urbano, que, en general, tiende a alejarlo.



[5/42] Sistemas de parques, centros cívicos, núcleos y centros Caracterizados. Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, Plano 6, 1931.

Lo que hacen los proyectistas es infiltrar la naturaleza<sup>233</sup> a través de las intervenciones que realizan en puntos estratégicos de la ciudad [5/42]. La naturaleza ingresa a la península tanto del lado del puerto como en el acondicionamiento de la Rambla Sur, rompe el damero del Cerro, o se mantiene y equipa en los bordes de los *park way*. Una serie de islas de verde urbano mantienen la relación del habitante con la naturaleza. No podemos olvidar que el mismo Le Corbusier reconoce a Montevideo como una ciudad verde, en la entrevista de los Guillot se plantea: «Le Corbusier hizo un elogio de todo lo que Montevideo tiene de luminoso en su cielo, sus playas, sus arboledas».

Es interesante cómo se ha reiterado que la propuesta que plantea el equipo de Cravotto en el anteproyecto de Plan del Centenario se aleja de la propuesta lecorbusiana de intensificar la península con su *Cité d’Affaires*, sin embargo, el Centro Cívico de Negocios se ubica enfrente al puerto. Lo diferente de la propuesta lecorbusiana es la escala geográfica de la intervención que los autores del

233 Los autores hablan que «será necesaria la INFILTRACIÓN DE LA NATURALEZA EN LA CIUDAD DENSIFICADA».

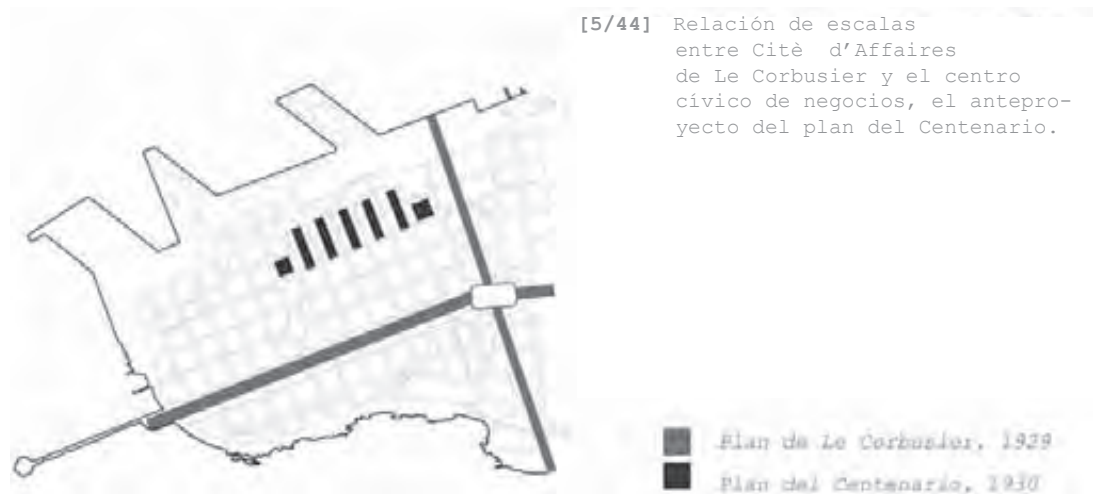


[5/43] Croquis de Rascamares desde el agua, Le Corbusier, 1929.

plan por su realismo no pueden acompañar. En realidad, Le Corbusier, habla en todo momento de la *Cité d’Affaires*, como centro administrativo y de negocios, vinculado con el puerto y aeropuerto, y conectada por una fluida y veloz circulación con el resto del territorio. Nunca se refiere a otros aspectos de la ciudad. Consideraciones como centro de gobierno o cultural no fueron preocupación del planteo de Le Corbusier. Si bien reconoce y admira el carácter balneario de Montevideo tampoco este valor se manifiesta en su propuesta. A lo sumo, se puede decir que al dar perfil propio a Montevideo le está generando una imagen icónica, caracterizada e identificable, y por lo tanto, atractiva desde el punto de vista turístico.

De todas formas, la sensación e imagen que deja, en los montevideanos, la propuesta de Le Corbusier en la Ciudad Vieja, por la escala geográfica que le imprime, va más allá de su funcional *Cité d’Affaires* [5/43].

Por otra parte, el propio Le Corbusier se ha presentado en Montevideo como partidario del traslado de centralidades en algunas ciudades. Así lo expresa para el caso de



Buenos Aires<sup>234</sup> donde plantea la posibilidad de trasladar el centro. En el reportaje de los hermanos Guillot (1930) se plantea:

Le Corbusier habló de la urbanización de Buenos Aires y de Montevideo. Las dos capitales del Plata deben modificar su eje central y desplazarse.

La primera hacia Avellaneda y hacia La Boca, transformando esos dos núcleos urbanos en bases y centro de la metrópoli argentina [De este problema algo expuso en la segunda conferencia].

El texto que refiere a «modificar su eje central y desplazarse» es en particular sorprendente. Al explicarse para el caso de Montevideo se refiere a no extenderse en vertical, al plantear: «Nuestra ciudad, en cambio, no debe urbanizarse por medio de rascacielos sino por una edificación lógicamente escalonada que vaya bajando desde lo alto de la cuchilla grande hasta las orillas norte y sur de la península»<sup>235</sup> [5/44].

234 En algún momento Le Corbusier manejó esta posibilidad aunque Liernur la presente como otra de las imprecisiones montevidéanas de la visita de Le Corbusier. Ver en este sentido Gutiérrez *et al.*, 2009.

235 Se ha planteado en el capítulo cuatro, lo confuso del término

[5/45] Número especial de la Revista Mundo Uruguayo dedicada al Bicentenario, 1930.



Más adelante, el texto de la revista *Sur* plantea como fortaleza de la propuesta: «Esto sería la solución racional y al mismo tiempo pintoresca e individualizadora de la urbanización de Montevideo».

Estos textos que se publican en Montevideo, antes que el texto de *Precisiones*, pueden haber hecho las veces de ayuda memoria para los jóvenes vanguardistas que acompañan la visita. Sin embargo, queda claro que los anfitriones de Le Corbusier no se convirtieron en un fiel espejo de sus planteos, sino que realizaron una propuesta innovadora desde una posición crítica [5/45].

---

«lógicamente escalonada». En este punto, se podría decir que Le Corbusier insiste en una solución topográfica, en este sentido, no debemos olvidar las imprecisiones que tuvo Le Corbusier al realizar su planteo. La precisión con la cual trabajan Cravotto y su equipo, los alejan de la escala geográfica de Le Corbusier, aunque se puedan reconocer reflejos proyectuales en el tratamiento de los volúmenes del barrio obrero del Cerrito en su implantación perpendicular respecto a la pendiente en la zona inferior de la colina. No olvidemos que la cumbre estaba ocupada por la Iglesia del Cerrito.





Estampa XXXIX. — VITULOPSIS TRIFURCATA Griseb.  
Del natural. en tamaño real aproximadamente.



[6/00] Planta silvestre, Estampa XXXIX, Arechavaleta.

### **El Debate por el centro**

La repercusión que el Plan del Centenario en la disciplina ha estado signada por el intercambio de artículos a través de diario *El Día* entre Julio Vilamajó y Alfredo De los Campos. El intercambio no fue extenso, dos artículos de Julio Vilamajó publicados el 27 de marzo y 7 de abril de 1931 y uno de Alfredo De los Campos aparecido el 1.º de abril. El mismo marca un episodio de la cultura arquitectónica urbanística de Uruguay. Siempre ha aparecido, en forma encubierta, como el debate Vilamajó-Cravotto aunque el segundo, docente de reconocido prestigio y trayectoria, no firma la respuesta del 1.º de abril. En su lugar, la respuesta es firmada por el joven arquitecto De los Campos, corredactor del plan junto a Mauricio Cravotto.

En la revisión bibliográfica encontramos que Lucchini (1970) plantea: «Vilamajó esboza la idea de lo que dio en llamar el urbanismo continuador. En esencia su pensamiento es eminentemente vital y natural». Por su parte, Altezor y Baracchini (1971) resaltan la postura de Vilamajó considerando que realiza «una crítica apasionada» y sintetizan su postura en: «la solución al caos urbano montevideano no debe suponer, como premisa racional necesaria, la eliminación de aquellos rasgos que la distinguen como ciudad



[6/01] Cravotto en Pompeya, 1920.

y le dan la razón de su autenticidad». Gutiérrez (1995) refiriéndose al anteproyecto de plan del Centenario plantea que Cravotto [6/01] «parte de la realidad urbana de Montevideo e intenta perfilar desde ella una visión proyectiva que, sin desconocer la importancia de ciertas operaciones de renovación, atiende a las condicionantes esenciales de la vida urbana, antes que a composiciones escenográficas». Arana (1991) luego de transcribir algunos argumentos de Vilamajó [6/02] plantea: «Los polos de ese debate quedaban definidos entre la apuesta por un desarrollo “arraigado” y natural de la ciudad, por un lado, y el esquema mental proclive a lo abstracto, por el otro».

Recientemente, Mazzini (2011) ha analizado este debate encuadrando el mismo en el contexto sociocultural y político, en los siguientes términos:

[...] esta confrontación puso en juego líneas de pensamiento similares a las que dividían a nivel político a quienes, condicionados por su aspiración de construir un país modelo, veían en lo limitado de las tradiciones una oportunidad para actuar con mayor li-

[6/02] Retrato de Julio Vilamajó.



bertad, mientras otros privilegiaban las raíces como base imprescindible de la conformación de la identidad nacional.

Al referirse al contenido disciplinar del debate planteado, Mazzini (2011) agrega:

El Plan Regulador encabezado por Cravotto, enmarcado en las tendencias racionalistas, priorizó la innovación. La postura que expuso Vilamajó priorizó la continuidad como plataforma de proyección hacia el futuro.

Vilamajó rechazó el urbanismo como herramienta que imponía una idea predeterminada a ser aplicada a la ciudad. [...] Se ubicó entonces en una postura que sin negar los cambios los insertaba en un proceso de construcción continua de la ciudad donde lo importante era la calidad.

[...] su propuesta apunta a renovar donde es necesario para mantener lo esencial.



[6/03] Origen del debate por el centro.

Al centrar el debate en el Centro, «idea fuerza» según Vilamajó, evita hablar de la totalidad, complejidad, e integralidad del plan, y fundamentalmente, de su carácter comprensivo, que incorpora dimensiones económicas, funcionales, culturales, sociales, temporales y espaciales.

Vilamajó no puede oponer un anteproyecto alternativo<sup>236</sup> pero, puede debatir a partir de la idea que define al plan y lo caracteriza: la apuesta al baricentro [6/03].

---

236 Mazzini (2011) lo ha presentado de la siguiente forma: «Vilamajó no estaba en condiciones de oponer otro plan alternativo sino de realizar consideraciones respecto a ideas básicas. Por eso la polémica se concentró en el tema central, la idea eje del plan: el desplazamiento del centro de la ciudad a una ubicación baricéntrica y la reestructura urbana consiguiente».

## Figura y contenido

Hemos visto cómo Vilamajó [6/05], al no poder competir con la propuesta presentada, recorta el problema al traslado del Centro. Para fortalecer su posición, establece un paradigma orgánico concluyente y fácilmente identificable por ciudadanos, políticos o conocedores de la disciplina arquitectónica, comparando Montevideo con «una planta silvestre nacida de la tierra fértil». [6/04] Al tomar un paradigma orgánico y asociarlo al crecimiento natural de la urbe,<sup>237</sup> realiza una acertada intuición que se sustenta en los planteos conceptuales realizados desde el inicio de la urbanística.<sup>238</sup> Utiliza un recurso semántico sostenido en la polisemia de palabra 'planta'.

237 Donatella Calabi (1977), al analizar las concepciones urbanísticas de Hegemann, marca como uno de los puntos, entre otros a «la naturalidad del desarrollo (el 'Natürlich Entwicklung' al cual la urbanística del ochocientos se refiere constantemente y que Hegemann reafirma como valor a perseguir)». («Si spiega così anche la rivendicazione dal punto di vista della naturalità dello sviluppo (il 'Natürlich Entwicklung' cui l'urbanística ottocentesca fa costante riferimento e che Hegemann riafferma come valore da perseguire), della autonomia degli enti comunali (in conflitto con gli organi di Stato) come garanti della libertà di crescita della città»).

238 Kostof (1991) ha planteado que el paralelismo realizado entre la ciudad y un organismo vivo es reciente, ubicándolo en paralelo con el desarrollo de las ciencias biológicas, a partir de mediados del siglo XVII. El propio Kostof cita a Francesco di Giorgio quien desde la tratadística realiza la defensa de la ciudad planeada asociando la ciudad a la fisiología humana. En su *Tratatto* (1478-1481) Francesco di Giorgio Martino dice «La relación de la ciudad con sus partes es similar a la relación del cuerpo humano con sus partes, las calles son las venas».



[6/04] Estampa XXXIX, tomado del libro Flora Uruguaya, Tomo III, José Archavaleta, 1906.

[6/05] Caricatura de Julio Vilamajó.



La asociación de la palabra en sus varias acepciones le permite la construcción de una dilogía<sup>239</sup> o silepsis<sup>240</sup> que usa alternativamente en el texto. La planta en su acepción de vegetal es definida por la Real Academia Española como: «ser orgánico que crece y vive, pero no muda de lugar por impulso voluntario». La planta, en otra acepción, se reconoce como el «diseño en que se da idea para la fábrica o formación de algo»<sup>241</sup> en este caso la ciudad.

Las analogías orgánicas se desarrollan e intensifican a lo largo del desarrollo disciplinar de la urbanística y en particular, en los primeros años del siglo XX.<sup>242</sup> Pero lo

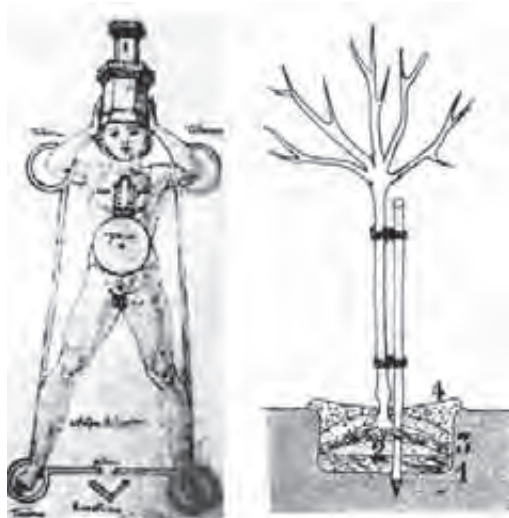
239 Según el *Diccionario de la Real Academia Española* 'dilogía' es el «Uso de una palabra con dos significados distintos dentro del mismo enunciado».

240 Según el *Diccionario de la Real Academia Española* 'silepsis' es: «Tropo que consiste en usar a la vez una misma palabra en sentido recto y figurado».

241 Quinta acepción del *Diccionario de la Real Academia Española*.

242 Donatella Calabi (1977) en el artículo citado refiriéndose a la importancia que adquieren los estudios históricos y su relación con otras disciplinas, para el desarrollo del urbanismo en principios de siglo plantea: «Este es el caso para el análisis histórico: lo cual es inevitable, sea por el análisis de las permanencias histórico-monumentales, sea, según una óptica típicamente determinística, con fuertes empréstitos no solo terminológicos de las ciencias naturales, análisis de las 'tendencias' de desarrollo urbano, de las 'directrices' naturales de crecimiento, del 'modelo tendencial' de desarrollo. La historia urbana, entendida como el intento de reconstruir los acontecimientos de una ciudad, adquiere, a partir de este período,





[6/06] Fortaleza del *Trattao di Architectura civile e mlitare*, Turín, Francesco di Giorgio.

[6/07] «Planeamiento urbano como arte de cultivo» *La Ville Radieuse*, 1935, Le Corbusier.

usual es la asociación con el cuerpo y la fisiología humana [6/06]. La analogía orgánica ha sido un lugar común de muchos arquitectos,<sup>243</sup> urbanistas y teóricos<sup>244</sup> de la ciudad [6/07].

---

enorme peso, y se presenta en los congresos, en las exposiciones internacionales, en las revistas especializadas con tratamientos sistemáticos, incluso como primer capítulo en los informes relativos a los planos reguladores: ella nace con referencia al aumento de las tasas de urbanización y este particular fenómeno de la ciudad y su crecimiento según un modelo radio céntrico, y conformándose totalmente. A partir de la matriz positivista que la connota —de modo análogo a otras disciplinas relacionadas con el estudio de la ciudad, las cuales van precisando su carácter disciplinar en los mismos años (sociología urbana, economía urbana, geografía urbana, higiene edilicia)— que tiene como premisa que la ciudad es un individuo perfectamente perfilable, un *organismo* que refiere a un patrón de crecimiento natural. La ciudad crece según determinadas *leyes* que la historia urbana estudia formulando hipótesis interpretativas, sin siquiera cuestionar la naturalidad de esas leyes».

243 El propio Le Corbusier es uno de los aficionados a la imagen orgánica aplicada a la arquitectura o la ciudad.

244 Gerard Chevalier (2000) plantea que «el urbanismo de posguerra aparece como la expresión de dos corrientes de pensamiento. Su concepción de la ciudad como totalidad dotada con una identidad histórica propia inscrita en la perspectiva culturalista [...] De un planteamiento de composición que asociaba el conocimiento de los principios estéticos a los datos topográficos y funcionales de Camillo Sitte, el culturalismo se expandió a un proyecto de estudio multifactorial apoyado por numerosos textos a partir de 1910. Las ideas de totalidad o entidad colectiva conectaban por otra parte este enfoque al modelo organicista. Para un exbiólogo darwiniano como el escocés Patrick Geddes o para el historiador de Paris M. Poëte, el urbanismo tenía por objeto las relaciones funcionales que vinculaban marco material y colectividad en un conjunto vivo» («L'urbanisme de l'après-guerre apparaît comme l'expression de deux courants de pensée. Sa conception de la ville comme totalité dotée d'une identité historique propre l'inscrivait dans la perspective culturaliste [...] D'une démarche de composition



[6/08] Festejo del Centenario de 1930.

Vilamajó alimenta con la imagen acuñada el espíritu aún presente en la sociedad que mantiene el optimismo posterior al Centenario [6/08] y la idea todavía intocada de 'la excepcionalidad uruguaya': la planta silvestre se enraíza en una 'tierra fértil' o geografía única y excepcional. Al presentarse como 'planta silvestre' se asocia al crecimiento natural: lo que crece naturalmente no requiere demasiados cuidados o correctivos. Además, no requiere límites, se desarrolla según sus propias necesidades. La pregunta que surge inmediata es: ¿Por qué poner un límite artificial a la 'planta silvestre'?

De esta forma, Vilamajó asocia al paradigma de la estructura de crecimiento con sus leyes naturales,<sup>245</sup> que

---

associant la connaissance des principes esthétiques traditionnels aux données topographiques et fonctionnelles chez Camillo Sitte, le culturalisme s'est élargi à un projet d'étude multifactorielle soutenu par de nombreux textes dès les années 1910. Les idées de totalité ou d'entité collective reliaient par ailleurs cette approche au modèle organiciste. Pour un ex-biologiste darwinien comme l'Écossais Patrick Geddes ou pour l'historien de Paris M. Poëte, l'urbanisme visait à retrouver les relations fonctionnelles liant cadre matériel et collectivité en un ensemble vivant»).

245 Hoy podríamos aplicar el término 'fractal', con el cual se puede caracterizar el crecimiento vegetativo de organismos vivos y en especial de los vegetales. El análisis fractal ha sido aplicado a algunos organismos urbanos entendiendo que algunos comportamientos del crecimiento de la mancha urbana tienen un «carácter fractal».



[6/09] Máquina de trasplante de Alphand.

pueden ser analizadas y aplicadas a una estructura vegetal o a una estructura urbana. Si bien, no está expresado en el debate, la «planta silvestre» es difícil de trasplantar [6/09], hecho que está en el imaginario de los lectores del artículo, máxime si pensamos que su semilla fue implantada «en tierra fértil».

Sin embargo, el diagnóstico no se presenta como absolutamente positivo. Los problemas no se deben al propio organismo vivo, sino que: «como toda planta dejada a la influencia de los elementos naturales está envuelta en malezas que la hacen perder la figura clara que tuviera en su origen» [6/10]. Nuevamente, la imagen es clara. El problema no está en la planta sino en las malezas que impiden su desarrollo natural, y por ello, óptimo. Posiciona, de alguna manera, al urbanista o al técnico municipal en una función de saber reconocer las malezas que desfiguran la estructura natural para retirarlas o controlarlas. Prefigura indirectamente el control del Estado,<sup>246</sup> actuando como

---

Pese a este desarrollo actual del análisis de fractales y su posible aplicación estamos lejos de la «intuición» planteada por Vilamajó de «planta silvestre».

246 De alguna manera se inscribe en los planteos pioneros de Baumeister, Stübgen y Eberstadt cuyas propuestas teóricas, según lo



[6/10] «...está envuelta en malezas que la hacen perder la figura clara que tuviera en su origen».

«jardinero», para asegurar el desarrollo natural del organismo urbano [6/11].

Sin embargo, el paradigma orgánico no logra reconocer y explicar la total complejidad del *organismo* urbano. Sobre todo, como lo demuestran los avances disciplinarios<sup>247</sup>

---

indica Gravagnuolo (1998), admiten «las llamadas leyes de la economía liberal, asumidas como “reglas de juego” indiscutidas o, por así decirlo, “naturales”, desde el respeto a la propiedad del suelo al principio de la expansión urbana continuada, impulsada por el mecanismo de la renta inmobiliaria». A continuación Gravagnuolo cita al propio Eberstadt (1909) quien en un sector del texto plantea: «subrayamos con la máxima insistencia posible el carácter indispensable de las iniciativas especulativas en el reparto de los terrenos y la actividad empresarial del sector constructivo. Perseguimos estimularlas con vigor. Combatimos solo una subida de los precios que se base en la explotación de un sistema edilicio dado; la formulación de valor contrapuesta a las leyes naturales de la economía, que nos impone un sistema erróneo de la construcción de la ciudad y de las vías de comunicación».

247 Gerard Chevalier (2000) ha analizado la incidencia y manera en la cual urbanistas como Marcel Poëte han manejado el tema de la siguiente forma: «todo lleva a creer que los límites cognitivos impuestos a la ciencia urbana por el modelo organicista como por todas las metáforas físicas, minaban las posibilidades de representación interactiva de la causalidad. Si M. Poëte escribía que ‘todo lleva a todo en la existencia de una ciudad’, la dificultad de pensar una causalidad circular con ayuda de categorías biológicas se solucionaba en una ocurrencia poco satisfactoria: ‘En la ciudad que se forma naturalmente [...] el órgano se consume al mismo tiempo que la función: una senda, que pasará a ser calle, se traza bajo los pasos de los hombres [...]’» («tout porte à croire que les limites cognitives imposées à la science urbaine par le modèle organiciste comme par toutes les métaphores physiques, sapient les possibilités de représentation interactive de la causalité. Si M. Poëte écrivait que « tout tient à tout dans l’existence d’une cité »,



[6/11] Jardineros trabajando.

de los años veinte, lo orgánico difícilmente logra explicar problemas de causa y efecto. Incluso considerando la relación planta maleza planteada por Julio Vilamajó el paradigma no es concluyente.

No obstante, en el caso del artículo de Vilamajó de 1931, la imagen orgánica ha sido clara y contundente, y efectiva para caracterizar y apoyar su planteo.

En el primer acto del debate la intuición parece imponerse a la razón.

---

la difficulté à penser une causalité circulaire à l'aide de catégories biologiques se résolvait dans une co-occurrence peu satisfaisante : « Dans la ville qui se forme naturellement [...] l'organe s'ébauche en même temps que la fonction : une piste, qui deviendra rue, se trace sous les pas des hommes...»).

## El diálogo se establece

La respuesta de De los Campos del 1.º de abril de 1931, luego de retribuir respetuosos reconocimientos, se ordena respondiendo<sup>248</sup> a cada aspecto del plan tocado por Vilamajó. Sin dejar de lado la imagen de síntesis planteada, vale la pena contrastar los párrafos de Vilamajó y De los Campos para analizar la respuesta ordenada que se realiza pocos días después de la publicación del primer artículo.

Al decir de Vilamajó, «no hay más que dirigir una mirada al esquema constituido por las arterias principales que le dan su estructura, para apreciar esa adaptación a la naturaleza», De los Campos responde: «el sistema viario inicial [...] es insuficiente [...], y que la adaptación de este sistema a la topografía, está desvirtuada por un

---

248 Hemos visto cómo el silencio de Mauricio Cravotto, de alguna manera, se hace oír. Sorprende que el líder del equipo que ha tenido más prestigio por sus antecedentes académicos y estudios urbanísticos deje en manos exclusiva de De los Campos la respuesta. No podemos obviar que ambos aparecen como co-redactores del texto del plan. Sin embargo, frente a la respuesta de De los Campos, la historiografía ha asignado en forma indirecta, la respuesta también a Cravotto, marcándose como otro episodio de la polarización de los dos personajes mentores de la arquitectura nacional. A modo de ejemplo podemos plantear la reciente postura de Mazzini (2011): «la polémica expuso la diferencia de opinión de quienes llegarían a ser dos de las personalidades más destacadas de la facultad y del medio arquitectónico nacional: Mauricio Cravotto (1893-1962), catedrático de urbanismo y cabeza del equipo autor del plan, y Julio Vilamajó (1894-1948) a quienes es posible considerar en realidad como los verdaderos protagonistas de la misma». Sin dudas, Mauricio Cravotto prefiere evitar el enfrentamiento directo que puede llegar a ser perjudicial para el futuro desarrollo del Plan. Su silencio se puede definir como un silencio activo y significativo.



# PLANO

DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO CAPITAL DE LA

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

El presente plano fue aprobado por el Poder Judicial de la Sala de lo Contencioso Administrativo el día 15 de Julio de 1905.

TERCERA EDICION

Revisado y publicado en 1905 por el Agente de la Oficina de Estadística Municipal.

En el taller de la Oficina de Estadística Municipal.

1905

Este plano fue aprobado por el Poder Judicial de la Sala de lo Contencioso Administrativo el día 15 de Julio de 1905.  
 Revisado y publicado en 1905 por el Agente de la Oficina de Estadística Municipal.  
 En el taller de la Oficina de Estadística Municipal.  
 1905



[6/13] Francesco Surroca, Plano topográfico de Montevideo con arreglo al proyecto de delineación de calles y amanzanamiento por el gobierno de la República, 1872.

[6/12] Planta Montevideo desarrollo vías en colores (página anterior).

ilógico trazado en damero». Cuando Vilamajó ensalza el esquema arterial adaptado a la naturaleza, el racionalista De los Campos le recuerda que un ilógico trazado en damero desvirtúa esa adaptación a la naturaleza. Ambos tienen argumentos al analizar la forma de la ciudad. En Montevideo el sistema viario adaptado a la geomorfología genera los caminos que convergen a la ciudad en la península, a esta estructura o *pattern* orgánico<sup>249</sup> se le sobrepone la estructura en damero, primero de la ciudad nueva y novísima y, luego, en los sucesivos fraccionamientos especulativos originados por las ventas de chacras. Se genera de esta forma una estructura o *pattern* dual.

249 Kostof (1991) ha indicado cómo la topografía es uno de los componentes que conforman el *pattern* orgánico en algunas ciudades. En particular, ha marcado que es una característica de algunas ciudades de Latinoamérica, poniendo como ejemplo a Río de Janeiro. Dice Kostof: «la ubicación y extensión de los asentamientos humanos responden tan factualmente a la escultura del terreno que es imposible aislar la experiencia urbana de los efectos inducidos por la tierra» («the siting and spread of human settlements respond so fatefully to the sculpture of the land that it is impossible to isolate the urban experience from earth-induced affects»).

En Montevideo, la topografía no es totalmente condicionante como en otros sitios de Latinoamérica, de todas formas, tanto los caminos sobre la cuchilla como los recorridos de los innumerables arroyos y cañadas dejan su marca a veces sutil, y otras, omnipresente en la trama urbana. El propio Le Corbusier considera la geografía como elemento condicionante al apoyar su propuesta sobre la avenida que se desarrolla sobre la cuchilla.



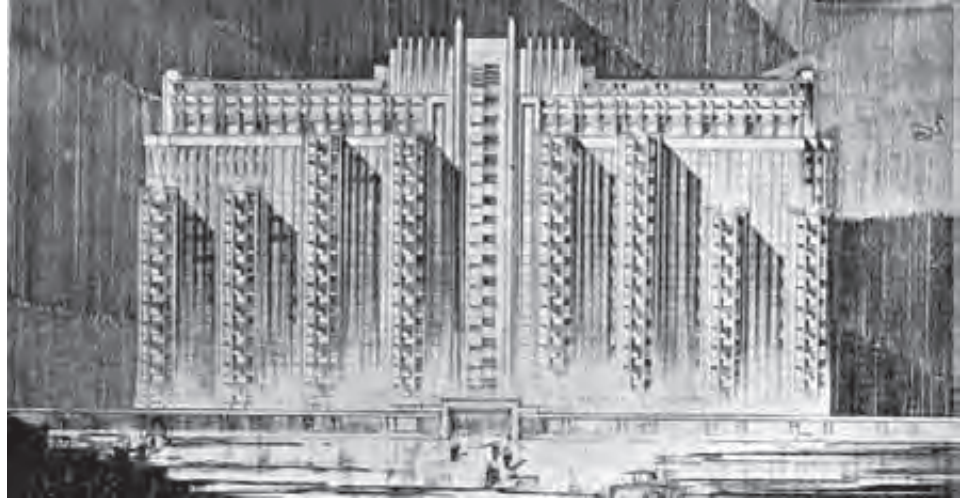


[6/14] Caricatura Julio Vilamajó.

[6/15] Fachada del concurso del Hospital de Clínicas, Carlos Surraco, 1930 (página siguiente).

En el párrafo siguiente Vilamajó defiende «la planta de origen [...], es una trama llena de vida». Sigue más adelante Vilamajó: «Insisto en la forma armónica y bella de su trama»; y luego: «La red principal de vías tiene una forma lógica y adaptada a sus fines» [6/12]. La respuesta del joven arquitecto es contundente: «La planta es obra de la naturaleza y responde a su sabiduría; la ciudad es obra del hombre colectivamente y responde a razones más variadas» [6/13]. Frente al anclaje de Vilamajó en el modelo de crecimiento natural, De los Campos se pone en la postura de no aceptar las leyes naturales, como obvias para una ciudad, dado que la urbe se transforma por infinidad de circunstancias, fuerzas y tensiones. Separa semánticamente a la planta (vegetal), de la (planta de) ciudad, como primer medida aclaratoria.

Ante el fundamental cuestionamiento de Vilamajó [6/14] sobre el plan regulador expresado en: «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 a las capitales de tierra adentro»; De los Campos responde: «Nuestro núcleo central de Gobierno, no nace de una idea caprichosa y



sistemática de apartarnos de la península buscando el centro de gravedad de la masa urbana» y allí comienza con la enumeración de sus «razones»: la imposibilidad de incluir todos los «organismos» requeridos por el centro en sus 135 ha, y agrega la razón «poderosa» de la economía al ordenar «la ubicación a igual distancia del resto de la ciudad, de ese centro formado por organismos comunes para toda la ciudad». La respuesta de De los Campos vuelve a replantear el traslado de la centralidad como un tema multifactorial donde el primer punto que toca es el traslado de Centro Cívico de Gobierno, idea de larga data (Plan Regulador de 1912),<sup>250</sup> pero que en el anteproyecto se asocia con la red de centralidades propuesta, en algunos casos, basadas en tendencias<sup>251</sup> existentes que han sido estudiadas en el plan [6/15].

Al analizar el traslado del centro, Vilamajó plantea que los autores «se valen de una limitación del número de habitantes [...] y poder así, encontrar el núcleo central».

250 El plan regulador de 1912 lo toma de la propuesta de Guidini ganadora del concurso para la apertura de avenidas y ubicación de edificios públicos de 1911.

251 A modo de ejemplo se puede citar el centro médico y educativo a realizarse a partir de los concursos del Hospital de Clínicas (hospital universitario) y la Facultad de Odontología, ambos de 1929.



[6/16] Planta ciudades satélite sector superior de conurbación 1930, detalle de Plano 1, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, 1931.

Para De los Campos la ciudad de tres millones se vincula con «la constatación del hecho universalmente aceptado de que las ciudades tentaculares, que sobrepasan ese número de habitantes, constituyen conglomerados de ciudades». Agrega inmediatamente la propuesta de «ciudades satélite» al superar ese número, para lograr «el acercamiento del hombre a la naturaleza» en tanto las proponen como ciudad jardín. En definitiva, frente a la limitación de la población Vilamajó lo lee como necesaria para definir el centro o sea, hacia la centralidad, y De los Campos en nombre del equipo, lo reconoce como un tema de territorialidad, y por tanto, resuelto por la extensión. La limitación del tamaño se produce por una concepción integral del territorio que se resuelve con las ciudades satélite [6/16]. Por otra parte, ya existen en 1930 en el territorio inmediato a la ciudad, ciudades o pueblos, que por cercanía tienen dependencia funcional de Montevideo.

En el párrafo siguiente, Vilamajó agrega: «tratando el tema como en las ciudades del *hinterland* en las cuales el desarrollo está formado por anillos sin tener en cuenta nuestra realidad en la cual el desarrollo se efectúa por

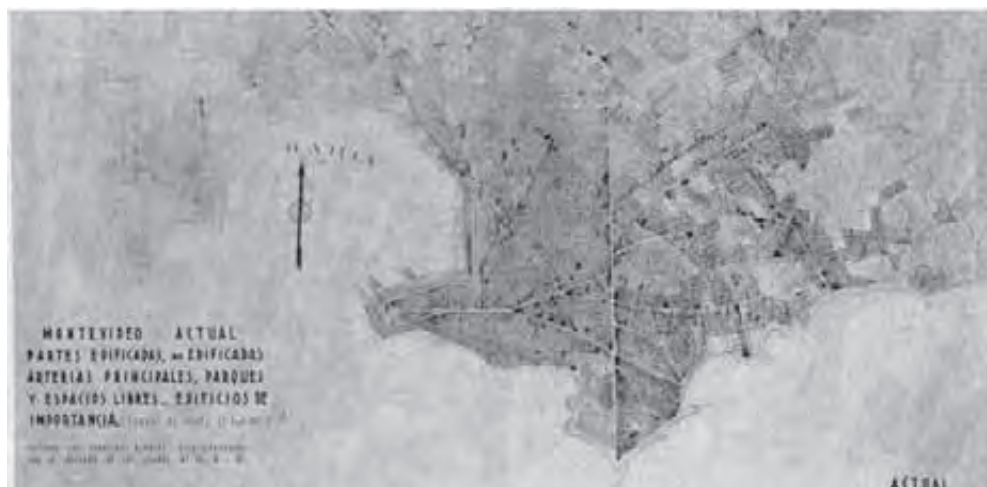


[6/17] Planta de crecimiento por sectores, sector inferior de conurbación 1930, detalle en plano 1.

sectores» [6/17]. Continúa atribuyendo falta de claridad a la planta futura al compararla con «la planta viviente».

A este planteo la respuesta vuelve al problema del viario: «La falta de vías de intercomunicación de zonas, determina una apreciación errónea: Montevideo no crece por sectores como característica especial sino por accidente, por error en el trazado viario que se preconiza como bueno» [6/18]. Volvemos a la defensa de la dirección actual como una estructura de crecimiento radial desde un centro en la península frente a la crítica a la estructura que empieza a mirar el viario como un sistema racional que reconoce otras conectividades, y por tanto, otros desarrollos posibles. De los campos empieza a resaltar la aparición de nuevas interconexiones urbanas<sup>252</sup> no radiales que comienzan a requerir vínculos que se propone resolver a través de los *park ways*.

252 De los Campos pone como ejemplo el nuevo recorrido de transporte urbano de avenida Larrañaga donde el anteproyecto prevé un *park way*. La atracción hacia la costa que se produce cada vez más fuertemente a partir de los años veinte e impulsada con la concreción de la Rambla montevideana, genera conexiones en sentido perpendicular a la costa. Este efecto no solo se reconoce dentro de la ciudad de Montevideo, sino que, a escala del territorio cada ciudad o pueblo de *hinterland* cercano a la costa, comienza a desarrollar su balneario en el borde costero y genera su conexión vial en sentido perpendicular.



[6/18] Montevideo actual, conurbación y edificios, Plano 3 del Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, 1931.

Casi al concluir Vilamajó ataca al plan porque considera que «no plantea un futuro que sea continuación del pasado». La respuesta de De los Campos es clara en una ciudad «sin pasado arquitectónico que defender» ellos son «conservadores por economía»; y agrega: «Construimos allí donde no hay nada, donde los espacios libres hacen posible la ciudad de futuro [...]». La continuación lógica del pasado nos interesa hasta donde no obstaculice los problemas del futuro, que urbanizar es mirar hacia delante». La visión sobre el pasado y el futuro los lleva a posiciones sin lugar a dudas enfrentadas. Mazzini (2011) ha hecho notar que «la última frase cuestionó a Vilamajó en un aspecto muy sensible: su adhesión a las posturas modernas y polarizó la discusión en una falsa disyuntiva», al asociar mirada al pasado con tradicionalismo y proyección al futuro con modernidad.

En el segundo acto la respuesta de la razón ha sido expresada de manera sintética y con amplitud temática, refiriéndose a la planta urbana, crecimiento y límites, a las centralidades, al territorio, las ciudades satélites, el viario, y la historia y futuro de la ciudad.

### Esquemas como respuesta

La respuesta de Vilamajó se produce a través de un nuevo artículo publicado el 7 de abril de 1931. La principal diferencia formal que se encuentra es la aparición de dibujos esquemáticos de plantas y gráficas, que acompañan el texto, para expresar visualmente la interferencia de ambos centros, el actual y el futuro.

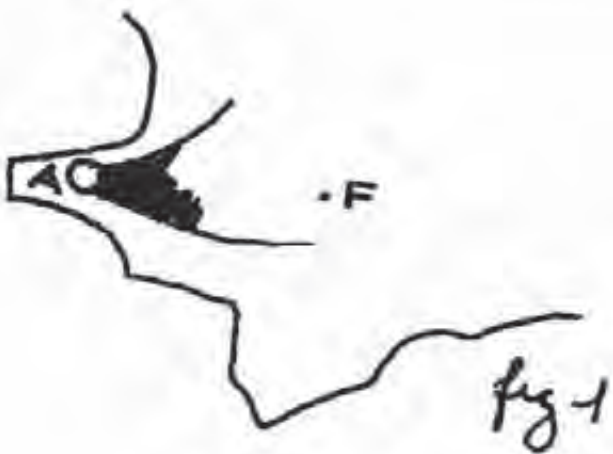
Al contestar Julio Vilamajó parte de la «adaptación al lugar» como premisa en su planteo, que lo lleva a buscar soluciones «muy próximas al orden natural». Asociando «la artificialidad» al traslado del centro. Se plantea un nuevo par de opuestos: natural-artificial.

Luego de insistir en la imposibilidad de «reconstruir la ciudad de un solo 'élan' [sic]»,<sup>253</sup> marca que «este es mi sentir, mayormente al notar esa tendencia al orden geométrico natural subsistente y afirmándose en detalles (avenida Agraciada)<sup>254</sup> a pesar de las normas cuadrículantes que imperaron durante muchos años». Prefiere la cirugía de diagonales a la cuadrícula sobre impuesta. De esta forma se manifiesta opuesto a la cuadrícula abstracta que no considera la topografía en su implantación.

---

253 El término 'élan', en francés, significa impulso (wordreference.com), Bergson (1907) ha usado el término «élan vital» que significa impulso vital o fuerza vital (Wikipedia.org)

254 Por la diagonal Agraciada ver *Plan Moretti* (1922) y *Plan Fabini* (1928).



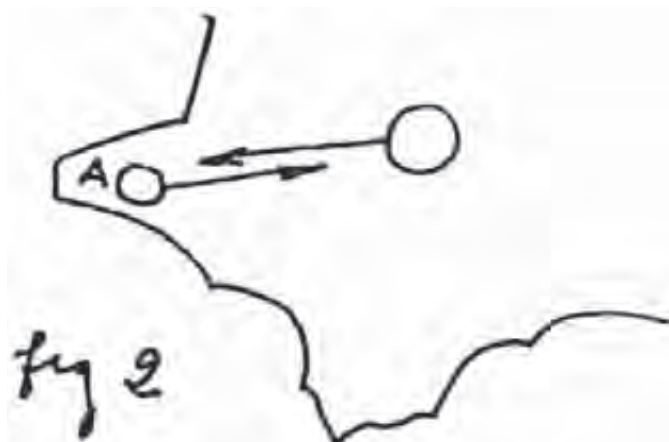
[6/19] Esquema planteado por Vilamajó para Montevideo, figura 1, en su artículo de 1931.

La esencia del planteo de Vilamajó, ahora se posiciona, apoyado por los esquemas, en la competencia creada entre centros [6/19, 20]. Los esquemas buscan graficar esa competencia desde las dimensiones espacial y temporal para apoyar su principal preocupación «el hecho negativo en la marcha hacia delante» que termina generando «un fenómeno retardatorio [...] y traer como consecuencia el retraimiento de los capitales necesarios para ejecutar las obras, dando lugar a la especulación». Frente a esta competencia negativa propone:

[...] el plan continuador en estos términos generales:  
 -Geometría natural (legado del pasado) con cuya base se proyectará la ciudad veloz y diferenciada.  
 -Legado del pasado -arraigo, contemplación de intereses, orden de crecimiento continuado, ciudad veloz y diferenciada-, obtenida en parte por medio de la «cirugía» (Le Corbusier), aproximación a lo práctico y bello.<sup>255</sup>

255 En esta cita a Le Corbusier por parte de Vilamajó, en el artículo del 7 de abril de 1931, es la única vez que lo nombra. Por otra parte, Scheps (2008) ha hecho notar remarcándolo en los siguientes términos: «(y la única vez que lo nombra lo pone entre paréntesis)». Por el otro lado, el equipo proyectista del anteproyecto de plan si bien fue parte de grupo que acompañó a Le Corbusier en su visita a Montevideo, no lo

[6/20] Esquema planteado por Vilamajó para Montevideo, en su artículo de 1931.



Quien cree en el crecimiento natural le recuerda al racionalista De los Campos, la forma de actuar de Le Corbusier, y además, aparentemente la suscribe. Indirectamente, recuerda dónde actuó el visitante ilustre de 1929, con toda su intensidad creativa. Sin embargo, la propuesta a la que se afilia es la cirugía del Plan Voisin, y no la idealidad de los rascamares montevideanos.

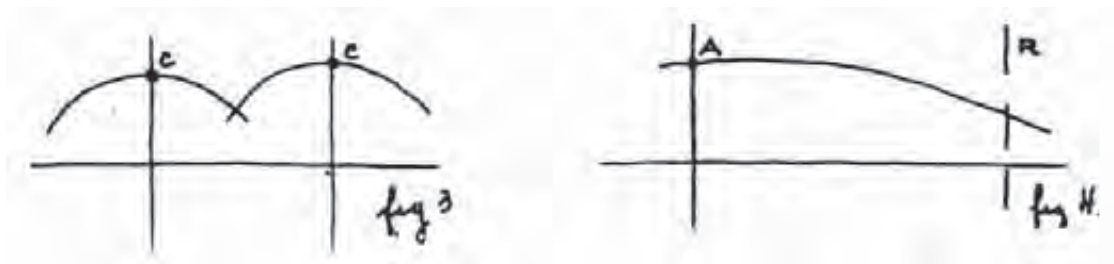
En la entrevista del diario *La Nación* de Buenos Aires Vilamajó es claro, frente al desplazamiento horizontal del Centro, «optamos por un desplazamiento vertical».<sup>256</sup> Para la circulación propone ensanchar las vías y generar «un sistema de perfiles diferenciales».<sup>257</sup> Planteando, por otra parte, que es innecesario las líneas metropolitanas en las circunstancias actuales.

Uno de los temas que utiliza para apoyar su teoría es continuar con la tendencia de construir donde los precios del suelo son altos. Se aleja de la propuesta de intervenir en valores de suelo intermedios como define el equipo de Cravotto [6/23]. En esta circunstancia, es Julio Vilamajó en forma explícita ni en el plan ni en las respuestas al planteo de Vilamajó.

256 Reportaje realizado a Julio Vilamajó aparecido en diario *La Nación* el 28 de junio de 1931. IHA Arch. Cp. CN. 516. Reproducido en Lucchini (1970) *Julio Vilamajó, su arquitectura*.

257 Ídem.





[6/21] Gráficos planteados por Vilamajó para Montevideo en su artículo de 1931, figura 3 y 4.

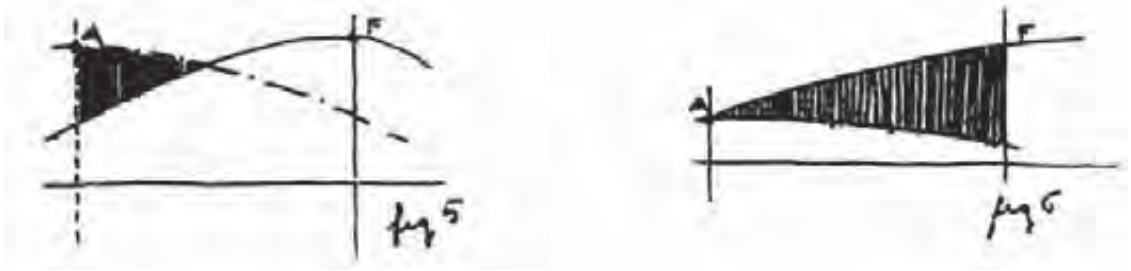
majó quien sigue las propuestas de Le Corbusier en torno a actuar en el área de mayores valores de la tierra, recordemos la máxima lecorbusiana «urbanizar es valorizar».<sup>258</sup> No podemos desconocer que Vilamajó asocia el crecimiento natural de la forma de la planta urbana y su correlato económico [6/21, 22]. Se preocupa por «la formación de valor contrapuesta a las leyes naturales de la economía, que nos impone un sistema erróneo de la construcción de la ciudad y de las vías de comunicación» (Eberstadt, 1922).<sup>259</sup>

En la nota del diario *Imparcial*<sup>260</sup> aparece el tema del centro refiriéndose a palabras de Le Corbusier: «A su juicio, la renovación es preferible en el 'centro geométrico' que comprende la situación geográfica, topográfica y económica de la ciudad, antes que ir a soluciones de extensión [...]». Nótese que cuando define el centro geométrico lo define como el punto de máxima concentración económica, vinculada a la geográfica y topográfica. Vilamajó lo sigue en este tema, a través de «la cirugía» y con una imagen de

258 Ver en *Precisiones* (1930) en *El Plan Voisin de París*, Le Corbusier se extiende conceptualmente sobre la valorización que implica la intervención urbana. Al referirse concretamente a su propuesta para Montevideo ubicada en la península, en el *Corolario brasileño que también es uruguayo* reitera lo planteado en los siguientes términos: «Recordar que se puede, por valorización y decreto de Estado... etc.». Hace referencia de esta forma al capítulo del Plan Voisin.

259 La cita aparece en Gravagnuolo (1998) y ha sido tomada de Eberstadt (1922) *Neue Studien über Stadtbau und Wohnungswesen*. Leipzig.

260 Publicado en el diario *Imparcial* de fecha 9 de noviembre de 1929 en Montevideo sobre la segunda conferencia de Le Corbusier.



[6/22] Gráficos planteados por Vilamajó para Montevideo en su artículo de 1931, figura 5 y 6.

rascacielos (por lo menos esto es lo que insinúa el paréntesis), que luego aclara con su concepto de «desplazamiento vertical».<sup>261</sup>

Sin embargo, la oposición a los rascacielos en el centro de Montevideo, por parte de Le Corbusier, fue explícita en los aspectos discursivos y proyectuales. Lo expresa en *Precisiones* (1930) al explicar su propuesta de rascamares de la siguiente forma: «[...] el rascacielos allá arriba no me dice nada tranquilizador; está demasiado lejos».<sup>262</sup>

Antes en Montevideo y a través de la entrevista publicada en *La Cruz del Sur*,<sup>263</sup> (Guillot A. y G., 1930) se anota: «Nuestra ciudad, [en cambio,] no debe urbanizarse por medio de rascacielos [...]».<sup>264</sup>

261 Reportaje realizado a Julio Vilamajó aparecido en diario *La Nación* el 28 de junio de 1931.

262 Ver en *Corolario brasileño que también es uruguayo*.

263 Si bien la cita de precisiones es publicada a posteriori de la entrevista a Julio Vilamajó y sus artículos, el texto de los hermanos Guillot fue publicado con más de un año de antelación.

264 La cita completa ha aparecido y analizada al estudiar el Plan de Montevideo y dice: «Nuestra ciudad, [en cambio,] no debe urbanizarse por medio de rascacielos sino por una edificación lógicamente escalonada que vaya bajando desde lo alto de la cuchilla grande hasta las orillas norte y sur de la península. De tal manera todos los habitantes pueden, desde cualquier punto de la ciudad, tener vista hacia el mar y hacia las lejanías.

Con esta disposición urbana nadie se asfixiaría con la presencia de edificios ilógicos y atentatorios. Le Corbusier se pronuncia contra los inmuebles que sin guardar una moderada altura se levantan en el sitio menos apropiado quitando vista y limitando el paisaje».



[6/23] Valores del suelo, Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario, plano 13, 1931.

Cuando Cravotto y su equipo utilizan la tipología de rascacielos en el verde dentro de la península lo hacen en la Rambla Sur con viviendas y en el centro de negocios caracterizando la rambla portuaria.

En definitiva tanto la posición de Vilamajó y la del equipo proyectista del anteproyecto de plan de 1930 se han separado y, a su vez, tomado algunos elementos de la propuesta conceptual que Le Corbusier realiza en Montevideo. Ambos concuerdan en la indiferencia y el silencio hacia la solución de los rascamares.

## **Aportes del debate**

Mazzini (2011) ha planteado una serie de coincidencias entre los contendientes: la reafirmación de la necesidad del plan regulador, con una ciudad futura moderna, circule a velocidad, densificada, y con especial atención en su dimensión económica. En particular, ha habido una reflexión crítica sobre los posibles modelos de crecimiento de la ciudad. Aunque con muchas discrepancias no solo en la forma de crecimiento, sino además, en la ubicación de los centros, formas de canalizar la circulación, tipologías y morfologías propuestas, entre otros.

Se puede marcar en el debate algunas ausencias debido al formato y seguramente a la asimetría en el desarrollo de las propuestas. Temas analizados en el Plan del Centenario ni siquiera fueron mencionados. Si bien se discute la ubicación del centro no se profundiza en la zonificación y su relación con las otras centralidades. No se toca prácticamente el tema del Centro de Gobierno. Vilamajó evita hablar de las funciones que incluye en su Ciudad Vieja densificada con la herramienta de la cirugía y los volúmenes en altura. Tampoco plantea su modelo de extensión en el territorio, salvo su crecimiento natural a través de las vías existentes.



[6/24] Vista hacia la ciudad desde el Parque Rodó.

Si bien la ciudad capital fue analizada desde el centro pero, no desde la zonificación funcional, la ciudad balnearia no estuvo en debate, seguramente, porque de ella no hay nada para debatir su existencia es tan natural como el paisaje que circunda a Montevideo [6/24].

Con una discrepancia fundamental como la ubicación del centro, que afecta de manera directa intereses públicos y privados, económicos, sociales y políticos, el debate significa el primer freno al impulso del Centenario a la construcción de la sociedad ideal que se refleja en su ciudad. No fue ni el más importante ni el más fuerte freno que recibe el plan. En 1931, llega la recesión económica reflejo de la gran crisis de la bolsa de 1929. En 1933, las instituciones son golpeadas por la dictadura de Terra. El plan regulador deberá seguir esperando.

Sin embargo, se fueron desarrollando algunas acciones que permitieron seguir la reflexión urbana, y continuar develando las tensiones que el debate deja en evidencia.

### Silencios significantes

En la entrevista de *La Nación* (1931) donde Julio Vilamajó termina de esbozar su propuesta de «urbanismo continuador»<sup>265</sup> para la ciudad de Montevideo, se completa así, la idea esquemática que tiene para la ciudad. A partir de allí, se introduce en un silencio en referencia al problema urbano de la ciudad de Montevideo, que solamente se interrumpe en 1933, con la reordenación de la zona del Templo Inglés, y en 1941, al participar del Concurso de la ordenación plástica y funcional de la conjunción de las avenidas Agraciada y 18 de Julio, donde obtiene una primera recompensa. Con estas excepciones,<sup>266</sup> tanto sus proyectos urbanos<sup>267</sup> como sus escritos<sup>268</sup> sobre urbanismo abandonan la capital [6/25]. El silencio de Vilamajó sobre el desarrollo urbano de Montevideo se extiende al resto de su vida.

---

265 Tomo este concepto de Lucchini, 1970.

266 Exceptuamos su obra arquitectónica, que actúa de alguna manera, como muestra paradigmática de su pensamiento a otra escala.

267 Además de los proyectos citados en el texto referidos a áreas acotadas de Montevideo, se puede mencionar entre sus proyectos urbanísticos: en 1941-1942 estudio de urbanización de Villa Salus en Lavalleja, en 1941 proyecto de urbanización de la zona de Real de San Carlos y reforma de accesos a Colonia, en 1944 zonificación de Rincón del Bonete, en 1945-1947 urbanización de Villa Serrana, Lavalleja y en 1947, actúa como asesor del plan regulador de Paysandú, los autores del plan lo llaman Plan Vilamajó dado que su presentación coincide con la desaparición física del maestro.

268 Se puede mencionar entre sus escritos de urbanismo: en 1943 la serie de artículos sobre Punta del Este, y en 1947, se publica su conferencia sobre ciudades del interior.



[6/25] Caricatura Julio Vilamajó.

Por otra parte, el silencio explícito de Mauricio Cravotto en el debate periodístico, y no necesariamente implícito,<sup>269</sup> pasa a tener una serie de intervenciones concretas durante la década del treinta y la siguiente, que expresan el desarrollo de las ideas del anteproyecto.<sup>270</sup> Actuando por sectores que analizan y profundizan los temas planteados en el anteproyecto del treinta hacen, en definitiva, que su silencio posterior al plan se convierta en una participación activa sobre la ciudad de Montevideo. Las respuestas al debate se traducen y procesan en nuevos proyectos y propuestas.

---

269 Se puede discutir el silencio implícito de Cravotto en el debate, dado que se desconoce su grado de participación en el debate y el apoyo que brindara a De los Campos. Si seguimos la revisión bibliográfica, los autores coinciden en plantear que las respuestas de De los Campos se deben leer como del equipo proyectista aunque sean firmadas exclusivamente por él.

270 Si analizamos el desarrollo profesional del resto del equipo es variado. De los Campos participa en 1933 de la comisión del Plan Regulador junto con Cravotto. De los Campos, Puente y Tournier, que se habían asociado previo al anteproyecto del plan culminan el edificio Centenario y su estudio realiza varias obras directas o por concurso que han sido catalogadas como arquitectura racionalista (Carmona y Gómez). Américo Ricaldoni trabaja desde la creación de la oficina del Plan Regulador (1939) en el desarrollo del plan como técnico municipal.







El contexto histórico y cultural de Uruguay ha generado que el desarrollo del proyecto urbano moderno oscilara entre la necesidad de construir la imagen del Estado y la práctica de la apropiación del territorio. La pulsión hacia la extensión urbana tiene como escenario privilegiado a la explosiva apreciación y consiguiente urbanización de la costa. En este proceso la ciudad de Montevideo es la principal protagonista, construyéndose a sí misma como capital y balneario, entre la centralidad y la extensión, la urbanidad y la naturalidad, la política y el turismo, el espacio representativo y el espacio del ocio, la perspectiva acotada y el horizonte omnipresente... Entre el asfalto y la arena.

Primero dentro de los límites administrativos y luego a corta, mediana o larga distancia, el balneario condiciona el crecimiento urbano y le imprime a Montevideo y a la costa atlántica urbanizada una imagen característica, estructurando y ordenando el territorio. El debate urbano se constituye de esta manera a través del par dialéctico: capital-balneario, en tanto fuerzas o tensiones que ordenaron el espacio urbano de la ciudad de Montevideo y su territorio. La construcción del centro y la conquista de las dunas.

Las ideas, escritos, proyectos, planes urbanos y realizaciones de arquitectos uruguayos como Mauricio Cravotto, Eugenio Baroffio, Lerena Acevedo, Juan A. Scasso, Julio Vilamajó, Carlos Gómez Gavazzo, Román Fresnedo Siri, o las propuestas de Le Corbusier o Antonio Bonet, entre otros, alimentaron el debate sobre la ciudad contemporánea e influyeron, directa o indirectamente, en la materialidad de la dinámica urbana.