SEMINARIO DE CRITICA – AÑO 2019

N°229

"Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay. El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930"

Autor: Arq. Carlos Baldoira.

Comentaristas: Iliana Mignaqui (Programa Urbanismo y Ciudad, FADU-UBA) y Guillermina Zanzottera (IAA)

Viernes 31 de mayo de 2019 - 12:30 hs

Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay
El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930

Abstract

El trabajo aborda un aspecto poco explorado de la historia del urbanismo en Uruguay, el de la influencia del urbanismo alemán de comienzos del siglo XX en la primera generación de urbanistas modernos nacionales, particularmente en Mauricio Cravotto y el Anteproyecto del Plan Regulador. Se desarrolla en el marco de la Tesis Doctoral -aún en curso- “El pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto”, que se propone ubicar la acción urbanística de Cravotto en relación al complejo universo de ideas del que formó parte Mauricio Cravotto, en el que realizó múltiples selecciones, traducciones y reinterpretaciones sobre las que construyó su pensamiento disciplinar. El artículo se centra en los pasos de dos urbanistas europeos de primer orden que posaron su mirada sobre Montevideo en dos momentos diferentes: el alemán Joseph Brix y el francés León Jaussely. El primero, presente en Montevideo a través del proyecto que en 1911 presentara al Concurso Internacional de proyectos para el Trazado de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos, el segundo, como profesor de arquitectura y de urbanismo de varios arquitectos uruguayos en la Escuela de Bellas Artes de París, y a través del ciclo de conferencias que dictara en el año 1926 en Montevideo. Dos miradas entrecruzadas, inmersas en un intenso intercambio con otras expresiones urbanísticas de su tiempo, que fueron contempladas por Mauricio Cravotto durante la elaboración del Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo.

Carlos Baldoira

HUELLAS ALEMANAS EN EL URBANISMO EN URUGUAY

El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930

Arq. Carlos Baldoira

Mayo 2019

Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay

El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930

El trabajo aborda un aspecto poco explorado de la historia del urbanismo en Uruguay, el de la influencia del urbanismo alemán de comienzos del siglo XX en la primera generación de urbanistas modernos nacionales, particularmente en Mauricio Cravotto y el Anteproyecto del Plan Regulador. Se desarrolla en el marco de la Tesis Doctoral -aún en curso- “El pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto”, que se propone ubicar la acción urbanística de Cravotto en relación al complejo universo de ideas del que formó parte Mauricio Cravotto, en el que realizó múltiples selecciones, traducciones y reinterpretaciones sobre las que construyó su pensamiento disciplinar. El artículo se centra en los pasos de dos urbanistas europeos de primer orden que posaron su mirada sobre Montevideo en dos momentos diferentes: el alemán Joseph Brix y el francés León Jaussely. El primero, presente en Montevideo a través del proyecto que en 1911 presentara al Concurso Internacional de proyectos para el Trazado de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos, el segundo, como profesor de arquitectura y de urbanismo de varios arquitectos uruguayos en la Escuela de Bellas Artes de París, y a través del ciclo de conferencias que dictara en el año 1926 en Montevideo. Dos miradas entrecruzadas, inmersas en un intenso intercambio con otras expresiones urbanísticas de su tiempo, que fueron contempladas por Mauricio Cravotto durante la elaboración del Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo.

ALEMANIA

En el año 1908 Joseph Brix y León Jaussely participaron -por separado- en el concurso para el Gran Berlín, una competencia a dos vueltas para la reestructuración de las áreas centrales de Berlín y sus conexiones con las áreas periféricas. Entre los problemas que buscaban resolver los organizadores figuraban los de las condiciones de vida de la clase obrera, la vivienda, el crecimiento de la población, la extensión de la ciudad y el caótico desarrollo de las redes de transporte. Este último fue el de mayor importancia política, debido a la presión ejercida por las empresas de tranvías, unas de las principales promotoras de la realización de un plan para Berlín y su región. Estas empresas poseían un inmenso poder económico y técnico y se encontraban en pleno proceso de expansión; en Montevideo, cuando en 1906 se inauguró el sistema eléctrico de tranvías, una de las dos empresas que se repartieron el mercado, *La Transatlántica*, era de capitales alemanes, instalando su usina eléctrica en la zona de Arroyo Seco, junto a la bahía. A estas

preocupaciones se sumaron otras de carácter simbólico, relativas al aspecto de la ciudad como capital europea de primer orden. Rápidamente el debate se polarizó entre los ingenieros -alineados con las empresas tranviarias- y los arquitectos.

Para ese entonces, Alemania contaba ya con una valiosa experiencia urbanística acumulada a lo largo de varias décadas. El debate sobre la cuestión urbana se planteó allí en forma temprana, cobrando mayor intensidad durante la discusión del Plan Regulador de Berlín realizado por Hobercht entre 1858 y 1862. Tras la unificación de Alemania en 1871 -dividida hasta entonces en treinta y nueve estados- el ordenamiento de las ciudades fue asumido por el Estado como un asunto prioritario. Bajo la ley de planificación de 1875, vieron la luz numerosos planes urbanos, dando lugar paulatinamente a la formación de un basto entramado institucional para el abordaje de los problemas de la ciudad y a un amplio *staff* técnico compuesto por funcionarios, profesionales, inversores, filántropos, críticos y practicantes del más variado origen. Apenas un año después de aprobada dicha ley, en 1876 Reinhard Baumeister publicó Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung[1] considerado uno de los primeros manuales de urbanismo.

Hacia finales del siglo XIX y comienzos del XX se destacó la figura de Joseph Stübben, que en 1890 publicó *Der Städtebau*, un manual de urbanismo de gran difusión en las décadas siguientes. En él abordó los principales problemas de las ciudades europeas, ofreciendo una amplia gama de soluciones técnicas y estéticas a situaciones concretas, las que fueron asumidas como modelos por urbanistas y funcionarios municipales de todo el mundo. Entre las recomendaciones de orden funcional figuraban, en primer lugar, la diferenciación jerárquica y funcional de las avenidas, ubicación de equipamientos en sus intersecciones y la fijación de estándares para las pendientes de las calles. En segundo lugar, la zonificación o especialización de funciones de las distintas áreas de la ciudad, con especial cuidado por la localización las industrias. En tercer lugar, las recomendaciones higienistas, que incluián aspectos tales como la plantación de árboles, las obras de saneamiento y el cuidado de las condiciones de asoleamiento y aireación de las viviendas a partir de la relación entre el ancho de la calle y la altura de las edificaciones. Entre las recomendaciones estéticas recomendaba realizar un trazado elegante de las calles, combinando las calles rectas con las curvas, cuidar la proporción entre el ancho de la calle y la altura de los edificios, y tratar adecuadamente los espacios libres frente a edificios importantes.[2] Esta última referencia no es banal, sino que respondía a la polémica instalada dentro de la disciplina entre quienes defendían la apertura de vías rectas sobre el antiguo tejido de la ciudad, al estilo de las

[1] Una posible traducción del título sería “Extensión de la ciudad: sus vínculos con las preocupaciones técnicas y económicas y con las normas de construcción”.

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

intervenciones realizadas por Haussmann en París, y aquellos que promovían trazados curvilíneos más acordes a las trazas medievales, en sintonía con las teorías de Camilo Sitte; de un lado, un ala racionalista, promoviendo un urbanismo de “sangre y fuego”, del otro, un ala orgánica a la que las propuestas inspiradas en el urbanismo parisino deciminónico les resultaban “brutales”.[3] Los conceptos definidos por Stübben constituyeron la base sobre la cual se erigió la escuela alemana de urbanismo, y sirvieron de cimiento para la construcción del urbanismo moderno. Además de publicar su manual, intervino en la elaboración de numerosos planes para ciudades alemanas y asesoró a importantes ciudades como Colonia, Amberes, Lyon, Luxemburgo, Madrid y Roma. Las soluciones que aporta en cada caso se rápidamente se convertían en objeto de consulta obligada para urbanistas y técnicos municipales en todo el mundo. Consagrado uno de los principales referentes nivel internacional, tuvo una activa participación en los principales congresos internacionales sobre *city planning* realizados en los primeros años del siglo XX en distintas ciudades de Europa en momentos en que el centro de gravedad del urbanismo comenzaba a desplazarse de la esfera del arte a la de la ciencia.

Berlín, 1908 - 1910

El jurado del concurso del Gran Berlín falló en marzo de 1910. Entre los proyectos premiados figuraban el del arquitecto Hermannn Jansen, que obtuvo la mitad del primer premio y la mitad del segundo premio, al igual que el presentado por el equipo conformado por los arquitectos Joseph Brix y Félix Genzmer y seis expertos del metro de Berlín. El tercer premio correspondió al equipo del economista Rudolf Eberstatd, el arquitecto Möbring y el ingeniero en transporte Richard Petersen. Disímil resultado obtuvo León Jaussely, que no pasó a la segunda rueda.

Hermannn Jansen (1869-1945) fue un arquitecto, urbanista y profesor alemán egresado de la *Rheinisch-Westfalische Technische Hochschule* de la Universidad de Aachen en 1893. Radicado luego en Berlín, a partir de 1903 fue redactor de la revista *Der Baumeister*, nacida en Munich un año antes. Tras el concurso del Gran Berlín, adquirió gran prestigio como urbanista, siendo reconocido por la la Universidad Técnica de Stuttgart en 1919, como fundador y líder del arte urbano moderno. Hacia 1920 se desempeñó como adjunto del curso de urbanismo en la Escuela Técnica de Charlottenburg, y como profesor de urbanismo de la Universidad de Artes de Berlín en 1930. Tuvo una activa participación en la

[3] Las expresiones entrecomilladas fueron tomada del trabajo de Markus Tubbesing "Le projet de Jaussely et Nicod pour le Concurs du Gran-Berlin 1910", *Inventer le Grand Paris. Relectures des trabaux de la Comission d'extension de Paris. Rapport et concurs 1911-1919, http://www.inventerlegrandparis.fr/article/le-rapport-de-la-commission-dextension-de-paris-un-ecrit-inaugural/.*

elaboración de planes urbanos tanto en Alemania como en el extranjero, entre los que destacan los de Riga, Lods, Bratislavia, Mersin, Ankara y Madrid.[4]

En lo que refiere a este último, el Concurso para la Ordenación del Extrarradio de Madrid, de 1929, cabe destacar que la participación de Jansen se debió a la intermediación del español Fernando García Mercadal, por cuyo consejo conformó un equipo con Secundino Zuazo, resultando a la postre los ganadores del concurso. Mauricio Cravotto mantuvo una fluida relación con García Mercadal, siendo además pleno conocedor de los trabajos vinculados al plan para Madrid, a tal punto de señalar en el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo "como ejemplo de perfección, en lo que se refiere a formulación de datos útiles para la confección de planos de urbanización, el libro *Información sobre la ciudad de Madrid,*raro ejemplo de precisión, orden, método y visión estadística".[5] Años más tarde Cravotto señalará a Hermann Jansen como uno de los "urbanistas precursores", junto a León Jaussely, Ebeneezer Howard, Henri Prost y Toni Garnier.[6]

Como señala Katharina Borsi,[7] en su proyecto para Berlín Jansen concibió a la ciudad como una estructura social, económica y espacialmente conectada. Basándose en los preceptos de Stübben, propuso la zonificación de los barrios a partir de su diferenciación funcional, social y espacial; una red de comunicaciones multimodal con una estructura jerárquicamente diferenciada, y una amplia dotación de espacios verdes. Planteó una estructura radial-concéntrica -una característica común a la inmensa mayoría de los proyectos presentados-, en la que cinturones verdes y anillos de carreteras ordenaban el crecimiento de la ciudad y una combinación de avenidas y fajas verdes radiales de avenidas articulaban los distintos sectores de la ciudad entre sí y los comunicaban con la región. La red vial y los espacios verdes constituían dos tramas en diálogo entre sí y con las áreas funcionales de la ciudad. La propuesta de Jansen incluía además, una serie de proyectos de mediana y pequeña escala, como el del barrio residencial de clase alta *Tempelhofer Feld,* en el que pudo desarrollar con mayor detalle su propuesta para un barrio residencial de clase alta. Allí la novedad no radicó en la masa construida sino en el vacío, tanto al interior de las manzanas, donde la densa y compacta configuración del siglo XIX era remplazada por tiras perimetrales de edificios, liberando amplios patios de carácter comunitario destinados al esparcimiento, comunicados con la calle a través de grandes pórticos. Un amplio cinturón verde -que en su tramo más ancho tenía 180 metros- atravesaba el barrio, opacando la

---

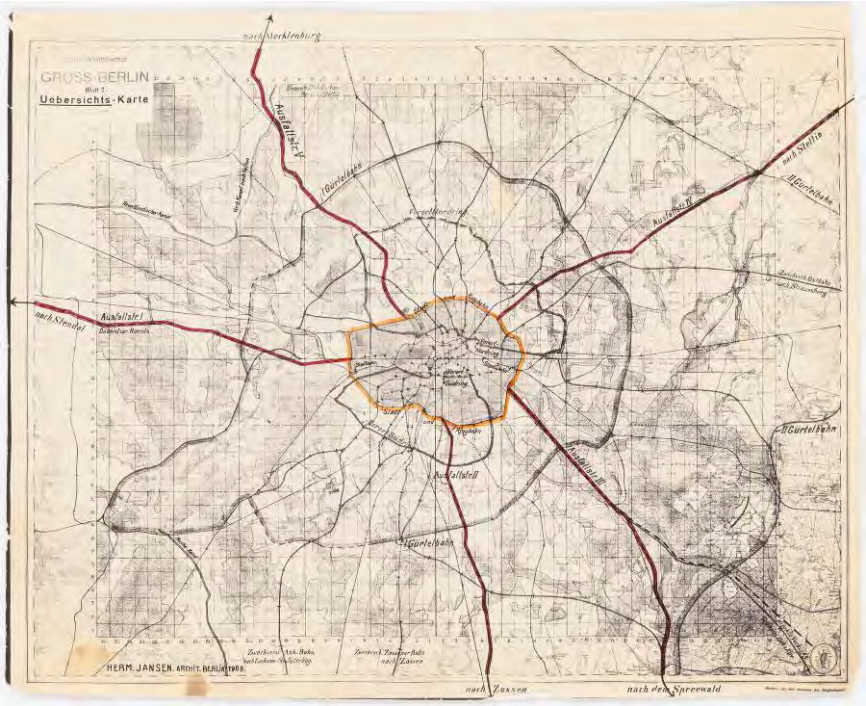
4 Www.archinform.net/arch/60612.htm

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

6 *Anales de la Facultad*, 4 (1942).

7 Katharina Borsi, "Drawing the region: Hermannn Jansen's vision of Greater Berlin in 1910", *The Journal of Architecture,* (2015): 59.

presencia de la plaza seca tradicional de claras reminiscencias medievales. Para la clase trabajadora propuso un tipo de barrios con casas de menor altura agrupadas de modo bastante similar al anterior, dotadas de amplios jardines para solaz y para que las familias pudieran practicar una agricultura doméstica, ofreciendo una imagen más rural que la del ejemplo anterior.



Hermannn Jansen. Propuesta para el Gran Berlín. *Uebersichts-karte*

Hermann Jansen. Proyecto para el Gran Berlín. Propuesta para *Tempelhofer* Feld. Cruzando en diagonal, un gran espacio público, atraviesa el barrio como un río verde.

La red vial respondía a una estructura jerárquica, con una serie de arterias principales que conectaban a la ciudad con la región y vías secundarias que unían a los distintos barrios entre sí, en tanto que dos anillos viales concéntricos encauzaban el tránsito proveniente de fuera de la ciudad y lo distribuían hacia todos los barrios. A su vez, esta red vial se articulaba con las diferentes líneas de transporte tranviario, ferroviario y fluvial y con los espacios verdes que articularían distintos sectores de la ciudad. La columna vertebral de la propuesta sobre espacios libres quedó plasmada en el proyecto “Bosques y cinturón verde del Gran Berlín con conexiones radiales”, que creaba dos cinturones verdes -uno interior y otro exterior- con bosques y praderas, respetando la topografía del lugar así y los bosques existentes. Las grandes áreas verdes no deberían distar más de 500 metros de las viviendas. Si bien no se puede hablar aún de un “sistema” de espacios verdes, estos conformaban una malla que articulaba los distintos sectores o barrios de la ciudad, ofreciendo condiciones de higiene, espacios de recreación y esparcimiento, al mismo tiempo que interponían una barrera entre áreas urbanas incompatibles o integraban barrios próximos. [8]

El otro proyecto premiado fue el de Brix y Genzmer. Joseph Brix (1859-1943) fue arquitecto, urbanista y profesor universitario. Hacia 1897 se desempeñó como jefe interino del Departamento de Arquitectura de la ciudad de Altona, y como tal estuvo involucrado en la elaboración del plan de expansión urbana de la ciudad, a cargo de Joseph Stübben. En 1904 fue nombrado profesor de planificación urbana en la Escuela Técnica de Charlottenburg, una de las primeras cátedras de este tipo en Alemania. Félix Genzmer fue también arquitecto, urbanista y profesor universitario. Su actividad se desarrolló principalmente en Wiesbaden y en Berlín. Como Maestro de Obras de Wiesbaden fue responsable de la planificación de la ciudad entre 1893 y 1903. En 1903 asumió la cátedra de Diseño Urbano del Departamento de Arquitectura de la Escuela Técnica de Charlottenburg. Junto con Joseph Brix, en 1907 desarrollaron el Seminario de Planificación Urbana de la Escuela Técnica de Berlín, que contó con profesores invitados a varios de los principales urbanistas de Alemania, entre los que figuraron Joseph Stübben, Reinhard Baumeister y Rudolf Eberstadt. Las conferencias dictadas en este seminario fueron publicadas en la revista *Städtebauliche Vortrage* (Conferencias urbanas). Ese mismo año, juntos ganaron el concurso para la ciudad jardín de Frohnau, cuya construcción se concretó entre 1908 y 1910.

Su propuesta para el Gran Berlín respondía a un esquema concéntrico sobre el cual se definió la sectorización de la ciudad en base a tres categorías: residencia, industria y

[8] Katharina Borsi, "Drawing the region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910", *The Journal of Architecture,* 2015, 47-72.

espacios verdes; a su vez, las áreas residenciales se dividían en cinco subcategorías según el grado de apertura y densidad de las manzanas, según un gradiente decreciente de densidad. Sobre este esquema se superponía la estructura vial radio-concéntrico que conectaría las distintas zonas de la ciudad entre sí y con el resto del territorio; el estudio de las infraestructuras de tránsito constituyó uno de los puntos fuertes del plan, siendo valorado muy por encima del de la propuesta de Jansen. Un cinturón verde atravesaría la periferia de la ciudad, en forma independiente de la estructura vial, no como un límite al crecimiento de la ciudad sino como reserva de espacios libres para el crecimiento de la ciudad. En el centro, en tanto, la dotación de espacios verdes se lograba mediante la preservación o la ampliación de los bosques existentes y, eventualmente, la creación de nuevos bosques, aprovechando la topografía del lugar. En ambos casos, la creación de las áreas verdes se realizaba a partir del suelo vacante disponible y de las condiciones topográficas.

Joseph Brix y Féliz Genzmer. Proyecto para el Gran Berlín. Propuesta de espacios verdes; el cinturón verde coincide en su trazado con los espacios libres de los asentamientos de la periferia.

La propuesta incluía una serie de proyectos de pequeña escala para la resolución de problemas puntuales -cruces de avenidas, red de saneamiento, plazas, nudos del ferrocarril- en modo similar a como lo hacían los manuales de urbanismo de la época, acompañados de datos comparativos con otras ciudades del mundo como respaldo “científico”. Dentro de los proyectos de escala arquitectónica destacan los distintos tipos de vivienda y sus posibles agrupamientos, claramente diferenciados según los estratos sociales de la población. Para los sectores populares proponía un tipo de casa de apartamentos para cuatro familias, dotadas de pequeñas huertas familiares, con una imagen que recuerda a las viviendas

rurales alemanas. Finalmente, entre los proyectos de detalle el plan prestó especial atención a los edificios y plazas monumentales, buscando dar a Berlín el carácter propio de una gran capital europea. A modo de ejemplo puede señalarse la creación de un foro imperial, el cual estaría ubicado en el remate de una avenida monumental, así como otros agrupamientos de edificios públicos que contribuían a jerarquizar los puntos más relevantes de la ciudad.

Joseph Brix y Féliz Genzmer. Proyecto para el Gran Berlín. Viviendas colectivas para las clases populares; el fondo de las parcelas se destinaba a huertas familiares.

Entre los proyectos no premiados figura el de los arquitectos Jaussely y Nicod, ambos franceses y egresados de la Escuela de Bellas Artes de París. Charles-Henri Nicod obtuvo el Gran Premio de Roma en 1907; fue Arquitecto de las construcciones y palacios nacionales y miembro de la Comisión de Planeamiento y Extensión de París, estando al frente de numerosos planes de reconstrucción urbana, entre ellos los de Blois, Toulouse y Bayona. León Jaussely, formado en la Escuela de Bellas Artes de Toulouse, continuó sus estudios en París, donde obtuvo el Gran Premio de Roma en 1903; diversos arquitectos uruguayos trabaron contacto en él en distintas oportunidades, como alumnos suyos en París y durante su visita a Montevideo. Durante su estadía en la Villa Médicis, León Jaussely se presentó a dos concursos internacionales de urbanismo: el del Plan de Enlace de Barcelona (1904-1905) -en el que resultó vencedor-, y el del Gran Berlín (1908). Fue parte de una generación de arquitectos formados en la Escuela de Bellas Artes de París, ganadores del Gran Premio de Roma, que durante su estadía en la capital italiana se interesaron por el

urbanismo, y desempeñaron en los años siguientes un importante papel en la construcción del urbanismo moderno francés. Tony Garnier (Gran Premio en 1901) comenzó a desarrollar su propuesta de Ciudad Industrial durante su beca en Roma; Henry Prost (Gran Premio en 1902) ganó el concurso de Anvers en 1910; Ernest Hébrard (Gran Premio en 1904) fue quizá el menos destacado en la disciplina, y Charles Nicod (Gran Premio en 1907) participó con Jaussely en el concurso del Gran Berlín, presentándose también al del Gran París en 1919. Prost, Hébrard y Jaussely, formaron parte del grupo fundador de la Sociedad Francesa de Urbanistas.

Al momento de ganar el concurso para Barcelona Jaussely carecía de formación en urbanismo. Durante la elaboración del plan de Barcelona -realizado entre Roma, París y la ciudad catalana-, Jaussley consultó diversos textos y manuales de urbanismo, particularmente los de Joseph Stübben, asistiendo especialmente a la Exposición de ciudades alemanas de Dresde, en 1905[9].

Partiendo de las categorías propuestas por Stübben, definió para Barcelona tres grandes sistemas: el vial, la zonificación de barrios y el de espacios libres. A medida que el plan avanzaba, Jaussely fue incorporando la lectura de distintos trabajos que en forma simultánea estaban viendo la luz en Francia, los que a su vez aludían a las experiencias de otros países. Entre estos figuraban los textos de Georges Benoit-Lévy sobre la ciudad jardín -además de los de Howard que Jaussely ya conocía y cuyos textos más tarde tradujo al francés-, los de Eugéne Hénard y los de Jean Claude Forestier, continuador de las experiencias de Edouard André.[10] De Hénard incorporó tres elementos: los diagramas de los flujos circulatorios y clasificación de las vías, el cálculo de los espacios libres necesarios, y el boulevard à redans;[11] del trabajo de Forestier "Grandes ciudades y sistemas de parques" (1906) -que introdujo en Francia los trabajos de Frederik Law Olmsted y los sistemas de parques americanos- Jaussely incorporó la concepción de los espacios verdes como una red sobre el tejido urbano. En el plan de Barcelona, a la isotropía del ensanche de Cerdá, Jaussely contrapuso la especialización y jerarquización de las vías de tránsito y la creación de tres bulevares de cintura. Este marco conceptual que Jaussely fue construyendo durante la elaboración del plan para Barcelona constituyó la columna vertebral

---

9 Laureant Delacourt, *León Jaussely un pionner solitaire* (París: Éditions du Patrimoine, 2017)

10 En 1890, André fue contratado por el municipio de Montevideo para estudiar la organización de los espacios verdes en la ciudad, presentando en 1891 su "Plan de embellecimiento y ensanche de Montevideo". En su "Tratado general de la composición de parques y jardines", publicado en 1879, Edouard André dio a conocer en Francia los *parkways* y los parques americanos. Markus Tubbesing, "Le projet de Jaussely et Nicod pour le Concurs du Gran-Berlin 1910", *Inventer le Grand Paris*, www.inventerlegrandparis.fr

11 Beatriz Fernández Águeda, "Les prémices d'un Grand Paris – Le concours pour le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919", *Inventer le Grand Paris*, www.inventerlegrandparis.fr

de su pensamiento urbanístico a lo largo de su carrera.

En su propuesta para el concurso del Gran Berlín, Jaussely y Nicod propusieron una relectura de los tres conceptos fundamentales señalados por Stübben: la zonificación, el sistema de espacios verdes y el sistema de tránsito y transportes. Para la zonificación de la ciudad propuso una serie de fajas concéntricas, donde en el centro se ubicaba el distrito comercial, seguido de los barrios residenciales del plan de Hobrecht. Conformando un gradiente de densidad decreciente del centro a la periferia, en la siguiente franja disponía un área residencial de menor densidad, bordeada de un bulevar que servía a la faja de las industrias y sus pequeños barrios obreros. Finalmente, un anillo de ciudades jardín rodeaba la aglomeración.[12]

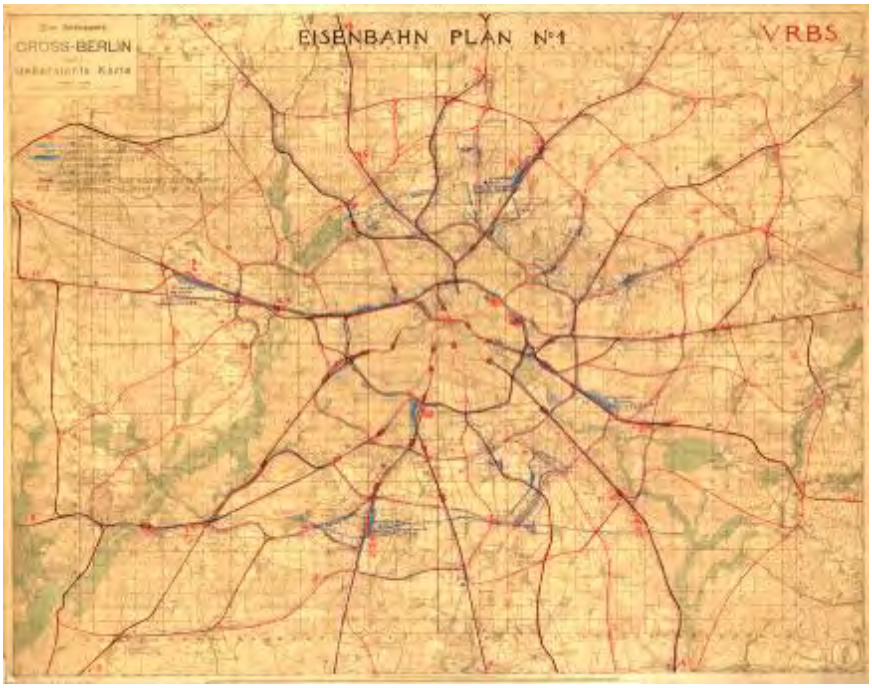
León Jaussely y Charles-Henri Nicod. Proyecto para el Gran Berlín.

Otro de los pilares de la propuesta fue la dotación de espacios verdes en base a la articulación de tres elementos: los bulevares circulares, los *parkways* y las infiltraciones verdes. Un amplio bulevar arbolado o *parkway*, de 75 metros de ancho sobre el que se erigirían diversos edificios monumentales, bordeaba el centro administrativo, comercial y cultural de la ciudad, y un segundo bulevar bordeaba el primer anillo residencial. El segundo anillo residencial, estaría delimitado exteriormente por un segundo *parkway* circular. Infiltraciones verdes atravesaban los dos anillos residenciales y la franja industrial, alcanzando a los pequeños barrios obreros. Un tercer *parkway*, más amplio que los

[12] Markus Tubbesing, "Le projet de Jaussely et Nicod pour le Concurs du Gran-Berlin 1910", *Inventer le Grand Paris*, www.inventerlegrandparis.fr

anteriores, rodearía toda la aglomeración, más allá del cual se distribuían las ciudades jardín.

El tercer pilar de la propuesta, fue el sistema de comunicaciones, conformado por bulevares circulares y avenidas radiales. Los bulevares delimitaban las distintas franjas funcionales, canalizando los flujos de tránsito dentro de la ciudad, en tanto que las grandes avenidas radiales conectaban el centro de la ciudad con las otras franjas y con el collar de ciudades jardín en las cercanías. Complementaban la propuesta una serie de proyectos de detalle para la resolución de nudos críticos, como los encuentros de avenidas o la ubicación de plazas y edificios monumentales. Por último, en la zona industrial se articulaban las redes de transporte de mercancías y de pasajeros de tranvías, ferrocarriles y canales fluviales. La mayoría de los principios teóricos y prácticos que Jaussely ensambló durante el concurso de Barcelona y que maduró en el de Berlín, estarán nuevamente presentes una década más tarde en su propuesta para el concurso de París, y serán la base de sus seminarios en la Escuela de Altos Estudios Urbanos y en la Universidad de París. En 1927 Jansen, Brix y Jaussely volverán a encontrarse en el concurso para el plan de Ankara, la nueva capital de Turquía, resultando vencedor nuevamente Hermann Jansen.



León Jaussely y Charles-Henri Nicod. Proyecto para el Gran Berlín. Estructura ferroviaria.

1910. Berlín, Nueva York, Londres

1910 fue un año clave en la historia del urbanismo moderno, marcando un punto álgido en

su consolidación disciplinar. Ese año se intensificó el intercambio internacional de experiencias y reflexiones en torno a la ciudad, a sus problemas y a las herramientas para abordarlos. Poco a poco fue consolidándose un cuerpo doctrinario amplio, relativamente consensuado -aunque no exento de contradicciones- que sentó las bases de la disciplina de las siguientes décadas. En el año 1910 se celebraron tres importantes encuentros sobre urbanismo: la *Internationale Stadtebau Ausstellungen*, en Berlín y en Düsseldorf, la *Second National Conference of City Planning*, en Nueva York, y la *Town Planning Conference*, en Londres, buscando consolidar al interior de cada nación anfitriona un corpus teórico y práctico que sirviera de base al trabajo de los profesionales y técnicos de la ciudad y, al mismo tiempo, convalidar ese corpus a nivel internacional.

La exposición de Berlín tuvo como eje central los proyectos premiados en el Concurso para el Gran Berlín, exhibiéndose además planes de ciudades de todo el mundo, entre los que figuraban los de Munich, Colonia, París, Viena, Londres, Budapest, Estocolmo, Chicago y Boston, realizados por urbanistas de primer nivel como Stübben, Hénard, Unwin, Burnham, Olmsted y Nolen. La escuela sitteana estuvo representada a través de los proyectos de Fischer, Göecke, Henrici, Puetzer y Siefred Sitte.[13] Entre los organizadores del evento figuraban Otto March y Werner Hegemann, tío y sobrino.[14] Los proyectos exhibidos permitieron mostrar algunos conceptos de la escuela alemana de urbanismo de comienzos de siglo como la zonificación o especialización funcional de los barrios, los cinturones e infiltraciones verdes, o las vías radiales de comunicación centro-periferia-región, así como el rigor técnico en el abordaje de los problemas de infraestructura.

La *Second National Conference of City Planning* congregó en Nueva York a técnicos y funcionarios municipales estadounidenses. Si bien la atención principal estuvo puesta en los problemas del congestionamiento y la concentración, abordó también la gestión eficiente de la ciudad, la zonificación de usos, las áreas verdes y los aspectos estéticos. Entre los participantes más destacados figuraron Charles Mulford Robinson, Frederich Olmsted, Nelson Lewis, John Colen, Sylbestr Baxter y George Ford.

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

[13] José Geraldo Simoes Junior. "Internacionalizaçao do urbanismo e a relevancia dos eventos de 1910: os congresos e exposiçoes de urbanismo de Berlin, Londres e Nova Iorque". 2013

[14] Werner Hegemann visitará Montevideo en 1931 invitado por la Facultad de Arquitectura.

había participado en la exposición de Berlín de ese año, mostrándose impresionado por los resultados. Ambos casos constituyen una muestra de los permanentes intercambios entre los urbanistas alemanes y los británicos a comienzos de siglo. Merece destacarse también la participación de Patric Geddes presentando su trabajo sobre las encuestas sociales como herramienta útil para la planificación urbana.

Entre las conferencias extranjeras toda la atención se la llevó Alemania. Estuvieron presentes Joseph Stübben, considerado entonces como el mayor urbanista del mundo, Rudolf Eberstadt, tercer premio en el concurso del Gran Berlín, y Werner Hegemann, que además envió a Londres gran parte de la exposición de Berlín y Düsseldorf. Curiosamente, la presentación del proyecto ganador del concurso para el Gran Berlín no estuvo a cargo de Hermann Jansen -que no participó del evento- sino de Eberstadt, quien resaltó las virtudes del proyecto ganador, destacando cinco aspectos relevantes: el abordaje de la problemática del hacinamiento en las áreas centrales, el sistema de transporte que integraba el centro con las periferias, la distribución de parques y espacios libres en el área urbana, el desarrollo artístico de sectores de la ciudad y edificios monumentales, y la subdivisión de las áreas de expansión, con creación de vivienda social.[15] De Estados Unidos se exhibieron los planes de Burnham para Chicago y Washington, y de Francia algunos proyectos de Hénard para París y la Ciudad del Futuro.

Gracias a tal pluralidad de experiencias, las diferencias entre los distintos abordajes de la cuestión urbana quedaron expuestas con meridiana claridad. De una parte, las experiencias francesa y estadounidense, que aún mantenían el vínculo con la tradición *beaux arts* y el urbanismo *haussmanniano;* de la otra parte, las experiencias alemana y británica promovían el reconocimiento de las características del sitio, su historia y especificidades económicas, sociales y demográficas, promoviendo un trazados menos rígido de la ciudad. En los Estados Unidos había comenzado ya el lento declive del *City Beautiful*. A nivel internacional, el centro de gravedad del urbanismo dio un salto desde la esfera de la estética (orden y belleza) a la esfera de un urbanismo ciencia y arte a la vez, sin que ello represente la muerte de uno ni la hegemonía del otro.

MONTEVIDEO 1911

En 1911, apenas un año después del fallo del concurso del Gran Berlín y de las grandes exposiciones-conferencias internacionales de urbanismo señaladas, el gobierno uruguayo

[15] Simões, José Geraldo. "The town planning conference (London 1910). International exchanges in the beginning of the modern urbanism." *Proceedings of the 15th International Planning History Society Conference*. (2014): 7.

convocó a un “Concurso Internacional de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos”. Se trató, en realidad de dos concursos enlazados, cada uno con su propio jurado: uno para el trazado de avenidas y otro para el palacio de gobierno. El objetivo del llamado -claramente imbuido de los preceptos del urbanismo esteticista- era transformar a la modesta Montevideo en una moderna capital, planteándose tres objetivos específicos: a) mejorar y ampliar la red de vialidad urbana, teniendo en vista la higiene, la facilidad de tráfico y la estética de la ciudad; b) unir por medio de vías apropiadas los paseos públicos y las playas balnearias entre sí y los principales barrios y c) destacar los principales edificios públicos existentes y ubicar una serie de edificios a crear, entre estos el Palacio de Gobierno, los ministerios, el Palacio Municipal, el Palacio de Justicia y el Hospital General de Clínicas. Estos criterios fueron plenamente compartidos por los arquitectos e ingenieros del medio, habiendo participado en la elaboración de las bases del llamado la asociación profesional que los nucleaba entonces.

Buscando alcanzar altos estándares de calidad en la propuesta, y un seguro reconocimiento a nivel internacional, el gobierno cursó invitación a los arquitectos Hermannn Jansen y Joseph Brix -premiados el concurso del Gran Berlín-, Joseph Antoine Bouvard -autor de un Plan de la ciudad de Buenos Aires entre 1907 y 1909- y Augusto Guidini, por entonces radicado en Montevideo. De Uruguay se invitó a los ingenieros Abel Fernández y Luis P. Ponce y a los arquitectos Eugenio Baroffio y Alfredo Jones Brown.

La expectativa que el llamado generó en la opinión pública fue muy grande. La prensa de la época siguió atentamente las distintas instancias del concurso. “El Día” (el diario impulsado por José Batlle y Ordoñez, Presidente de la República en ese momento), una vez cerrado el plazo de entrega, durante el mes de febrero de 1912 publicó varios de los proyectos presentados, tanto para el Palacio de Gobierno como para el Trazado de Avenidas. En total se presentaron ocho proyectos al concurso de avenidas, cuatro de ellos de un mismo concursante, correspondiendo el primer premio a Augusto Guidini, el segundo a Joseph Brix y el tercer premio al arquitecto local Eugenio Baroffio. El jurado destacó además el proyecto del arquitecto Alfredo Jones Brown.

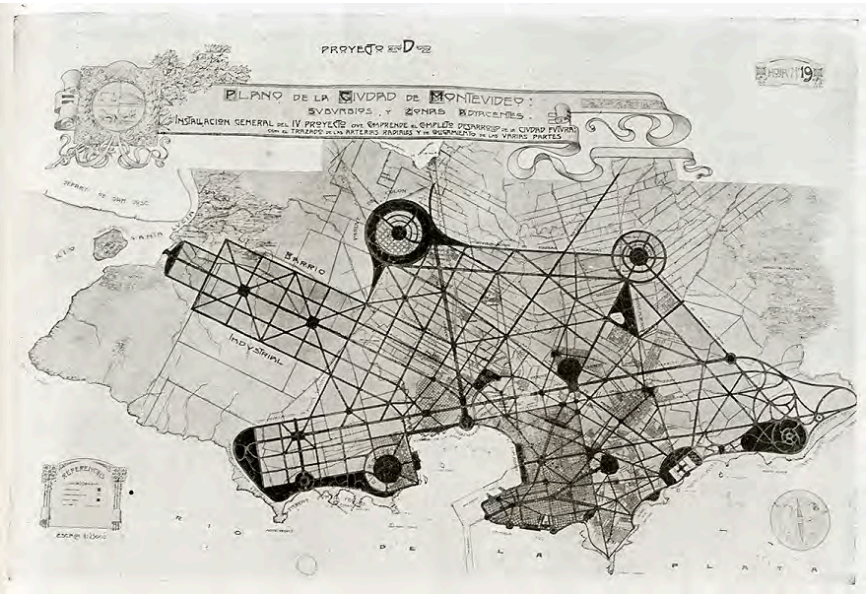
Augusto Guidini nacido en el cantón suizo del Ticino, desarrolló su actividad profesional en Italia. En Milán fue colaborador del ingeniero G. Mengoni en la construcción de la Galería Vittorio Emanuele II; integró la Comisión conservadora de los monumentos de Milán y de la provincia, interviniendo en numerosas restauraciones edilicias. Fue además miembro de la Academia de Bellas Artes de Brera, de la Comisión de Bellas Artes y de la Comisión Federal de Artes de Suiza. Como arquitecto, proyectó numerosas villas para los sectores más encumbrados de la región de los lagos de Lombardía. Si bien no puede decirse que fuera un

urbanista consagrado, durante la primera década del siglo XX propuso algunos planes parciales para el centro de Milán y para la reconstrucción de Messina. En el relativamente corto tiempo que llevaba Guidini residiendo en Montevideo había desarrollado una intensa actividad, habiendo alcanzado a presentar un anteproyecto para una galería que uniría las Plazas Independencia y Matriz.

De los participantes extranjeros en el concurso era sin duda el que mejor conocía la ciudad y los proyectos que de sus principales actores, incluido el Presidente de la República. A su vez, él también era conocido por los montevideanos, en quienes despertaba una notoria simpatía. Algunos autores lo señalan como uno de los promotores de la realización del concurso, debido a una serie de notas suyas publicadas en el periódico *La Razón* en las que señalaba la falta de un plan regulador; en cierto sentido, Guidini jugaba con las cartas marcadas y no estaba dispuesto a dejar pasar la oportunidad, presentando al concurso cuatro proyectos distintos, cada uno a su vez con dos variantes, totalizando cuarenta y seis láminas.

El proyecto ganador respondía a tres conceptos básicos: belleza, higiene y futuro. Las preocupaciones de orden funcional están apenas implícitas en la propuesta y supeditadas a los tres conceptos señalados. No mostró tampoco un gran diseño, exhibiendo en su lugar cierta megalomanía, proyectando una Montevideo grande, más que una gran Montevideo. Transgrediendo los límites de la ciudad definidos en las bases del concurso, y movido por el afán especulativo, la propuesta de Guidini duplicaba la superficie de la ciudad, extendiéndose más allá del Bulevar Artigas hasta los límites del departamento, para lo que proponía un sistema de grandes avenidas rectas, la mayor de las cuales uniría Punta Yeguas con Punta Gorda. Grandes parques combinados con zonas de vivienda cerraban los extremos de estas avenidas.

El plan reubicaba el centro de gravedad de la ciudad en torno al Palacio Legislativo en construcción en ese momento -símbolo de la democracia batllista-, y creaba un nuevo centro para el Poder Ejecutivo sobre el lado este del Bulevar Artigas, próximo al cruce con la actual calle Hocquart, donde se ubicarían el Palacio de Gobierno y los ministerios. Es prácticamente de la misma ubicación que casi veinte años más tarde propondrá Mauricio Cravotto para el Centro de Gobierno en el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Como era esperable, en la Plaza Independencia propuso una Gran Galería que la uniría con la plaza Matriz, con características similares a la que había propuesto al municipio poco tiempo atrás.



Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, 1911. Primer premio. Augusto Guidini.

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

El proyecto de Brix constituyó una excepción dentro del universo de los proyectos presentados al concurso, siendo el único que no respondía al urbanismo esteticista en su sentido más amplio. En lugar de promover la apertura de nuevas avenidas rectilíneas sobre el tejido urbano preexistente, Brix proponía una centralidad difusa extendida a lo largo del área central de la ciudad, donde una adecuada jerarquización de las calles encauzaba el tráfico dentro de la ciudad, y hacia sus alrededores mediante la consolidación de los caminos radiales de salida de la ciudad. Una serie de soluciones de detalle muy superiores a la del resto de las propuestas, tanto en lo estético como en lo técnico complementaban la propuesta.[16] El centro de gravedad se desplazaba desde la Ciudad Vieja hacia la plaza Cagancha, donde se ubicarían los principales edificios públicos. Un gran eje norte-sur, uniría al centro de gobierno con el Río de la Plata al sur -creando una suerte de balcón al mar de la capital-, y con la estación del ferrocarril al norte. Mauricio Cravotto retomará esta idea en

[16] "Urbanización. El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas en la ciudad de Montevideo". *Arquitectura* 35 (1920): 3-13.

dos oportunidades: en el concurso del Palacio Municipal, donde propuso una gran avenida que uniría al municipio con el mar y se prolongaría hacia el norte favoreciendo las visuales del edificio, -retomada luego en la propuesta para el Centro Cívico Municipal en el Anteproyecto del Plan Regulador-; retomará también la idea de vincular directamente el Centro Cívico de Gobierno con la estación del ferrocarril, reubicada a tales efectos. Los miembros del jurado afines al proyecto de Brix, sin embargo, cuestionaron esta parte de la propuesta por entender que obstaculizaría las perspectivas de la avenida 18 de Julio, sugiriendo cambiar su ubicación por la del malogrado Palacio de Gobierno, en la actual ubicación del Palacio Municipal.

Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, 1911. Segundo Premio. Joseph Brix.

No obstante, uno de los aspectos más interesantes de la propuesta de Brix, el sistema de espacios verdes, parece haber pasado inadvertido incluso para los defensores del proyecto. Estaba constituido por una serie de infiltraciones y cinturones verdes que, sacando partido de la topografía, seguían los cauces de los cursos de agua que alguna vez surcaron la ciudad. El primer cinturón verde seguía el curso de la calle Yaro sobre una antigua cañada; la segunda infiltración verde nacía junto al Parque Hotel y, siguiendo el curso de un antiguo arroyo, describía una trayectoria curva hacia el norte, donde entroncaba con el cauce del Arroyo Seco hasta la bahía. En la intersección con la actual avenida General Flores, partía una nueva infiltración hacia el este sobre el cauce de un afluente del Arroyo Seco, hasta el Bulevar Artigas; por fuera de este un gran cinturón verde bordeaba el área central de la ciudad que, partiendo de la playa Pocitos, subía por los arroyos Pocitos y de la Buena Moza hasta el Camino Aldea (Avenida Italia), desde allí por la actual avenida Luis Alberto de Herrera hasta el arroyo Quitacalzones y por este hasta su desembocadura en el Miguelete; un cuarto anillo más al norte seguía el cauce del arroyo del Cerrito desde sus nacientes,

próximo a la intersección de las actuales avenidas José Pedro Varela y Centenario, hasta su desembocadura en el Miguelete. Dos décadas más tarde, tomando como base el sistema de espacios verdes de Brix, Mauricio Cravotto proyectará el sistema de *parkways* del Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo.

Un intenso debate se despertó en la opinión pública en torno a los proyectos premiados, incluido el de Guidini, sin lograr convencer al público general, al sistema político ni al estamento técnico. Por tal razón, el Poder Ejecutivo decidió conformar una comisión técnica para formular un Plano Regulador de Montevideo, integrada por Augusto Guidini, Eugenio Baroffio y Juan P. Gianelli. Del trabajo de esta comisión surgió un nuevo proyecto, distinto de los premiados en el concurso, el cual fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 12 de diciembre de 1912, con el nombre de Plano Regulador de Montevideo.

PARÍS

El fin de la Primera Guerra Mundial marcó un punto de inflexión para el urbanismo francés. Diversos procesos que se habían estado gestando durante los primeros quince años del siglo XX eclosionaron en el año 1919, redefiniendo el campo disciplinar en Francia. Se trató de un cambio conceptualmente importante, ya que representó el abandono del urbanismo academicista haussmanniano en favor de un urbanismo con pretensiones científicas. La acción reformista del Museo Social desempeñó un rol de primer orden en esa transformación, donde Eugène Hénard tuvo una destacada actuación, al encabezar desde 1908 el Comité de higiene urbana y rural, secundado luego por Henri Prost y por Marcel Poëte. En 1911 se fundó la Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas, que desde 1914 funcionó bajo el patronazgo del Museo Social -constituida en 1919 en Sociedad Francesa de Urbanistas-; también en 1911, se creó la Comisión de Extensión de París, donde Marcel Poëte y Louis Bonnier redactaron en 1913 el Rapport, el cual tuvo una influencia muy grande en el urbanismo francés de los siguientes años. En 1914 Marcel Poëte inauguró la Cátedra de Historia de París, de la Biblioteca de la ciudad de París, transformada dos años más tarde en Instituto de Historia, Geografía y Economía Urbanos. Dos años más tarde, Jaussely logró transformar en curso de “Historia y teoría del urbanismo o construcción de ciudades antiguas y modernas” al anterior curso de historia general de la arquitectura en la Escuela de Bellas Artes de París[17]. En 1917, se fundó la Escuela de Arte Público, para formar técnicos para la reconstrucción las ciudades francesas.
Apenas terminada la guerra, en 1919 se aprobó la llamada Ley Cornudet, que exigía la formulación de planes de ordenación, embellecimiento y ampliación en todas las localidades

[17] Delacourt, Laurent, León Jaussely. Un pionnier solitaire (París: Éditions du Patrimoine, 2017): 38.

de más de 10.000 habitantes, en cuya redacción colaboró León Jaussely[18]. Si bien el grado de concreción que alcanzó esta ley fue apenas incipiente, constituyó un estímulo muy importante para la formación de oficinas técnicas -nacionales y municipales-, y para el desarrollo de los estudios disciplinares. Sobre la base de la Cátedra de Historia de París, Marcel Poëte y Henri Sellier crearon ese año la Escuela de Altos Estudios Urbanos, de la que Jaussely fue uno de sus promotores.[19] Ese mismo año, Poëte y Bonnier lanzaron la revista *La vie urbaine*, en la que difundieron los contenidos de los seminarios de la Escuela. En este entorno de agitación desembarcó en París en 1920 Mauricio Cravotto, donde asistió a los cursos de Poëte y de Jaussely.

Diversos autores coinciden en señalar los intensos vínculos e intercambios que en la década de 1910 tuvieron lugar entre los urbanistas franceses y los alemanes. Ya fue señalado cómo León Jaussely incorporó elementos conceptuales y prácticos de Joseph Stübben en sus planes para Barcelon y para Berlín. En 1910, las propuestas que Eugène Hénard formuló para Paris en el Museo Social -que prácticamente no tuvieron difusión en Francia- fueron publicadas por Stübben en Der Stadtebau y por Hegemann en el catálogo de la Exposición sobre el concurso del Gran Berlín; por su parte el Rapport de la Comisión de Extensión de París concluía que Berlín podía ser considerada una ciudad modelo en cuanto a higiene y áreas verdes. En 1914 en Francia Joseph Stübben fue galardonado con la Medalla de Oro del Museo Social.[20]

En este escenario, la Prefectura del Sena convocó en 1919 a un concurso internacional para el *Plan d'amenagement, d'embellissement et d'extension de Paris,* al que paradojalmente no pudieron presentarse los urbanistas alemanes ni los de los países aliados de Alemania durante la guerra. El certamen fue concebido como un concurso de ideas que orientarían la elaboración del proyecto definitivo por parte de la Prefectura del Sena, cuyas oficinas técnicas estaban siendo formadas al mismo tiempo que se desarrollaba el concurso. La integración del jurado fue multitudinaria, setenta y seis miembros, reflejo de la fragmentación del territorio y de la diversidad de actores que intervenían sobre el Gran París, y al mismo tiempo, de los intentos de la Prefectura del Sena por construir amplios consensos en torno al nuevo paradigma urbanístico, en plena cuna del urbanismo *haussmanniano*.
Las bases establecieron cuatro secciones temáticas correspondientes a distintas escalas de ordenamiento: I) plan general para la aglomeración, II) proyectos de ordenamiento y

---

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

[19] Luego arduo proceso, en 1924 la Escuela abandonó la órbita municipal para incorporarse a la Universidad de París, ya bajo el nombre de Instituto de Urbanismo de París.

[20] Jean-Louis Cohen. "Le grand París, une questión allemande?" *Inventer le Grand Paris.* www.inventerlegrandparis.fr

embellecimiento interior de París, III) propuestas específicas para el desarrollo de los recintos fortificados y el área *non edificandi,* y IV) proyectos parciales dentro o fuera de los muros. La vocación metropolitana del concurso fue puesta de manifiesto por las bases, que instaban a abordar el plan sin tener en cuenta los distritos administrativos e incluir en sus planes a las comunas del "gran" París. El primer premio de la seción I fue otorgado por unanimidad al equipo conformado por León Jaussely, Roger-Henri Expert y Louis Sollier. El segundo premio correspondió a Agache, Auburtin, Perenty y Redont, y el tercer premio a Molinie, Nicod y Pouthier.

La propuesta del equipo de Jaussely para el plan de París se erigió sobre los tres ejes stubbenianos de zonificación o especialización de funciones en las distintas áreas de la ciudad (presente en todos los concursantes), racionalización del sistema de transportes y definición de un sistema de espacios verdes. Siguiendo la estructura radio-concéntrica de la ciudad, dividió la aglomeración en tres anillos concéntricos: la ciudad antigua, la aglomeración moderna y las reservas de tierra del "Gran París". El centro de la ciudad estaba destinado al comercio, y el anillo intermedio o periferias a las pequeñas industrias y viviendas. El anillo exterior se subdividía a su vez en subzonas: grandes industrias y comercios; barrios residenciales y ciudades jardín, y viviendas suntuosas, grandes instalaciones deportivas y predios para las grandes exposiciones universales, una zonificación que reafirmaba la diferenciación social de los distintos sectores de la ciudad. [21] Basándose en las normativas municipales alemanas, el proyecto estableció las características morfológicas de cada sector y sus densidades en base a un gradiente decreciente desde el centro a la periferia. Para el anillo exterior propuso la creación de ciudades jardín, que permitirían mantener bajas densidades de población y un contacto cercano con la naturaleza.

Partiendo de la consideración de la aglomeración como un organismo de orden económico, Jaussely plantea la analogía con un taller o fábrica, siendo el objeto del plan asegurar su funcionamiento racional y eficiente, y al mismo tiempo contribuir a la mejora social y de las condiciones de vida de los habitantes. Aplicando criterios fordistas buscó minimizar los tiempos de desplazamiento entre los distintos puntos de la ciudad, para lo cual propuso un sistema especializado y jerarquizado de vías de tránsito en función del tipo de carga. Al igual que en Berlín, las avenidas circulares además de conectar los barrios entre sí, canalizaban el tráfico proveniente de las afueras de la ciudad; el mismo criterio que aplicó en el diseño de la red ferroviaria, donde propuso la especialización funcional de las estaciones y la creación de un cinturón ferroviario. Las redes vial y ferroviaria se complementaban con la

[21] Beatriz Fernández Águeda. "Les prémices d'un Grand Paris – Le concours pour le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919", *Inventer le Grand Paris.* www.inventerlegrandparis.fr

creación de nuevos canales fluviales, definiendo un sistema intermodal.

Concurso de ideas para el *Plan d'amenagement, d'embellissement et d'extension de Paris,* 1919. Primer premio. León Jaussely, Roger-Henri Expert y Louis Sollier

El tercer pilar sobre el que se sostuvo el plan fue el sistema de espacios verdes. Este consistía en una red de espacios entrelazados, una idea original dentro del concurso, pero que Jaussely había ensayado ya en Barcelona y en Berlín. En su diseño confluyeron las tres grandes vertientes en las que abrevó Jaussely en materia de espacios verdes: la americana, a través de los trabajos de Frederick Law Olmsted y los sistemas de parques -en los que participaban también arquitectos franceses-; la francesa -particularmente la obra de Jean-Claude Nicolas Forestier-, y la alemana, con la que tomó contacto de primera mano durante el concurso del Gran Berlín en 1910. El sistema de espacios verdes respondía una estructura especializada y jerárquica, en la que los *parkways* o "carreteras turísticas" estaban separados de otras vías de tránsito, conectando entre sí los espacios libres, clasificados de acuerdo a los criterios de Forestier. La propuesta se acompañaba de un estudio de evaluación económica y de viabilidad de los espacios libres proyectados. [22]

MONTEVIDEO

En 1926 León Jaussely arriba a Montevideo, gracias a las gestiones conjuntas de la Facultad de Arquitectura, el Consejo Nacional de Administración y el Concejo Departamental

[22] Beatriz Fernández Águeda. "Les prémices d'un Grand Paris – Le concours pour le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919", *Inventer le Grand Paris.* www.inventerlegrandparis.fr

de Montevideo. Su presencia en la ciudad despertó el más vivo interés del medio académico y las oficinas técnicas municipales y nacionales. Entre las figuras locales que trabaron contacto con el visitante figuraban el arquitecto Jacobo Vázquez Varela, Decano de la Facultad de Arquitectura, el ingeniero Juan P. Fabini, Presidente del Concejo de Administración Departamental, los arquitectos Emilio Conforte y Felisberto Gómez Ferrer, Director y Subdirector respectivamente de la Sección de Arquitectura del Ministerio de Obras Púbicas, el arquitecto Eugenio Baroffio, profesor de la Facultad de Arquitectura y técnico municipal, y el ingeniero Juan Álvarez Cortés, Ministro de Obras Públicas.

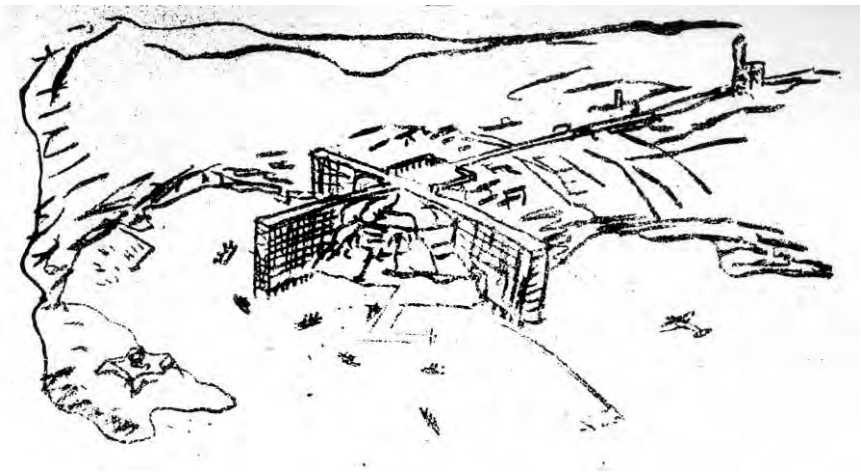
Para ese entonces Jaussely era un viejo conocido de los uruguayos, gozando de gran prestigio entre los docentes de la Facultad y en el estamento técnico municipal y nacional. Los arquitectos Leopoldo Carlos Agorio, Mauricio Cravotto, Pedro Belloni Gadea y Jorge Beltrán Hardoy[23] -egresado de la Escuela de Bellas Artes de París- habían asistido en París a los cursos de urbanismo de Jaussely. Exceptuando a Agorio, todos concursaron por la cátedra de Trazado de ciudades de la Facultad de Arquitectura, en 1924, la cual finalmente obtuvo Cravotto.

Jaussely dictó once conferencias en el Paraninfo de la Universidad, las cuales constituían un extracto de los seminarios que dictaba en París, y reflejaban la estructura medular su pensamiento urbanístico. Los títulos de las conferencias fueron: Urbanismo; Curso de construcción de ciudades; Principios directores del urbanismo moderno; Calles; Plazas; Agrupación de viviendas y manzanas; Plantaciones, parques; Ciudades jardín; Conjuntos Urbanos. A estas su agregó, a pedido expreso del Ministro de Obras Públicas una sobre Reformas y embellecimiento de Montevideo. El ciclo alcanzó una difusión importante en el medio. Una extensa crónica de las conferencias fue publicada en la revista *Arquitectura* y en *El Imparcial*, así como una nota en *La Cruz del Sur,* y tuvo un impacto significativo entre los profesores de la Facultad de Arquitectura, particularmente en Mauricio Cravotto, quien desde hacía dos años era profesor titular de la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. Pocos años más tarde, cuando en 1930 Cravotto esté al frente de la elaboración del anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo, tomará como base para desarrollar su propuesta buena parte del marco conceptual de Jaussely.

Tres años más tarde, en1929, visita Montevideo Le Corbusier, a instancias de Mauricio Cravotto que enterado de su presencia en Buenos Aires solicitó a la Facultad que realizara las gestiones pertinentes para traerlo al Uruguay. Durante su breve estadía brindó dos conferencias en el Paraninfo de la Universidad: una sobre arquitectura y otra sobre urbanismo. Fue escaso el interés que su presencia despertó en políticos, oficinas técnicas y

[23] Padre de Jorge Enrique Hardoy.

público en general, no así en los estudiantes de facultad que vivieron con entusiasmo su visita. La repercusión en la prensa fue mínima, ni siquiera la revista *Arquitectura* de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay publicó una crónica al respecto; la única excepción fue la revista *La Cruz del Sur,* que publicó una extensa crónica realizada por los hermanos Guillot Muñoz.[24] Le Corbusier realizó diversos paseos por la ciudad en compañía de docentes de la Facultad y visitó el estudio de los arquitectos Cravotto, Amargós y Rius, rechazando sin embargo una invitación de docentes y estudiantes para visitar la Facultad de Arquitectura.



Le Corbusier, 1929-1930. Propuesta para Montevideo. Tomada de *Précisions.*

El encuentro con el continente americano le permitió a Le Corbusier entrever nuevas relaciones entre el territorio, el paisaje y la ciudad, pasar de la ciudad abstracta a la ciudad construida sobre el paisaje singular, desde la llanura casi infinita de Buenos Aires a la sinuosidad del relieve carioca, o el territorio aparentemente no tan suavemente ondulado de Montevideo. A través de las propuestas que Le Corbusier formulara *in situ* casi de manera improvisada para Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro sometió el Plan Voisin a la fuerza del paisaje, hasta transformarlo en algo distinto, en una nueva poesía de la forma urbana que pronto aplicará a su proyecto Obús para Argel.[25]

Durante su segunda conferencia en Montevideo, Le Corbusier habría delineado una propuesta para la ciudad, que luego reconstruyó en su libro *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme* publicado en 1930. En esa mutación del Plan Voisin uno de los cambios más visibles se produjo precisamente en Montevideo, con la desaparición de

---

[24] Gervasio y Álvaro Guillot Muñoz, "Le Corbusier en mvd", *La Cruz del Sur,* nº 27 (1930)

[25] En este sentido, Ramón Gutiérrez señala que las propuestas urbanísticas que Le Corbusier desarrolla durante su gira sudamericana están emparentadas al posterior Plan Obus de Argelia. *Le Corbusier en el Río de la Plata* (Montevideo: Cedodal - Facultad de Arquitectura, UdelaR, 2009): 51.

los rascacielos, que cedieron su lugar a una invención de Le Corbusier, los “rascamares” -grandes pantallas sobre pilotis que se adentraban en el mar- que con su cubierta-avenida a la altura de la cuchilla Grande (visualizada como una meseta) absorbía la diferencia de nivel con el mar, evitando al tránsito las pronunciadas pendientes del centro de Montevideo. La ciudad se condensaba en un gran centro neurálgico convertido en un nudo de circulaciones en el que confluían las avenidas-rascamares, el puerto y el aeropuerto en un frenesí de comunicaciones.

Es difícil establecer con precisión el impacto que esta breve estadía provocó en el medio local, incluso entre los estudiantes. Citando a Nudelman[26], el propio Le Corbusier “se fue convencido de haber estado en un país donde los alemanes tenían la iniciativa. (…). La raíz común era Alemania, donde los ingenieros encontraban precisión mítica y los arquitectos el principio de la ciencia urbanística, la urbanología y una arquitectura que comenzaba su reconversión ideológica”. Los croquis realizados por Le Corbusier durante sus conferencias no fueron fotografiados ni reproducidos por la prensa o la propia Facultad de Arquitectura, mientras que el libro *Précisions* tuvo una difusión casi nula en la región, por lo que la divulgación de esas imágenes -incluso entre los seguidores de Le Corbusier- fue muy posterior, un hallazgo arqueológico puesto al servicio de nuevas movidas culturales y políticas.

PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO, 1930

En 1930, en el marco de las celebraciones del primer centenario de la jura de la constitución, Mauricio Cravotto, al frente de un equipo de jóvenes profesionales, elaboró un Anteproyecto de Plan Regulador para la ciudad de Montevideo[27]. Si bien para ese entonces Cravotto llevaba cinco años al frente de la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística de la Facultad de Arquitectura, este anteproyecto marcó el inicio de su carrera como urbanista practicante. En este plan Cravottto articuló un amplio bagaje de conocimientos -heterogéneo, por momentos contradictorio- cosechado a lo largo de más de una década a través de viajes de estudio, la práctica docente, la lectura de publicaciones extranjeras y de una nutrida red de relaciones con técnicos de Europa, Estados Unidos y Sudamérica. De esta articulación de conceptos teóricos y prácticos, fue surgiendo un *corpus*

---

[26] *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier* (Montevideo: CSIC-UdelaR, 2016)

[27] Integraban el equipo los arquitectos -recién recibidos- Octavio De los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente y Américo Ricaldoni, y el ingeniero Santiago Michelini., El plan fue encargado por una comisión de notables integrada por Baltasar Brum, José Serrato, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos, (los dos primeros habían sido Presidente de la República de 1919 a 1923 y de 1923 a 1927 respectivamente) para obsequiárselo al Concejo Departamental de Montevideo.

doctrinario singular, que constituyó la base del pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto, un *continuum* que desarrollará a lo largo de su vida, incluso luego de retirado de la vida docente.

El plan buscó abordar cuatro grandes problemas: el congestionamiento del centro y su inadecuada ubicación -constreñido en una península-; el hábitat ("el vivir de la gente"); la movilidad ("comunicación"), y el trabajo -localización de las actividades productivas y comerciales-. La ciudad, se señalaba, debía encontrar un equilibrio entre cuatro componentes: social -actual y futuro-, el higiénico, el mecánico y el estético-arquitectónico. La respuesta a estos problemas se fundó en los mismos de corte *stübbeniano* ya vistos en Jaussely: separación y especialización de funciones; especialización y jerarquización de la red vial, e infiltración de espacios verdes en la ciudad. Sobre esta estructura básica, Cravotto hizo sus propias lecturas, ensayando una síntesis personal con ideas provenientes de otras vertientes urbanísticas, incluida la estadounidense.

Para solucionar el congestionamiento del centro el Plan propuso reubicar las funciones de gobierno hasta entonces en la Ciudad Vieja, creando un Centro de Gobierno sobre el Bulevar Artigas, en un sitio próximo al centro geométrico de la ciudad, en una ubicación similar a la propuesta por Guidini, un gesto valiente, teniendo en cuenta las críticas que recibió en su momento. En lo que refiere a la zonificación de la ciudad, combinaba la definición de grandes áreas relativamente uniformes -residencial, comercial e industrial-, con un sistema de centros especializados o "centros cívicos" dispersos en el tejido urbano, entre los que figuraban los centros de gobierno, residenciales obreros, portuario, de negocios, municipal, de justicia, cultural, de exposiciones y balnearios. Paralelamente, buscando encauzar el crecimiento demográfico de la ciudad sin extender sus límites, definió tres áreas para la densificación por etapas en base a un gradiente decreciente desde el centro a la periferia, hasta alcanzar un máximo de tres millones de habitantes. Rodeando la aglomeración el plan disponía un cinturón de ciudades jardín un recurso recurrente en los planes ya analizados.

La especialización y jerarquización de la red vial se planteó mayormente a partir del el entramado preexistente, aunque fueron propuestas algunas nuevas avenidas para favorecer la comunicación del nuevo Centro de Gobierno con el resto de la ciudad y la región. Para definir la especialización y la jerarquización de las vías de circulación se tuvo en cuenta el tipo de transporte al que estas debían servir. Además de mejorar la conectividad buscaba favorecer la velocidad de circulación mediante la disminución de las interferencias entre las distintas vías de circulación, el aumento del ancho de las avenidas, el trazado de calles con menores pendientes y la creación de un tren subterráneo.

Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Ubicación y conexiones de los centros cívicos.

Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Red de arterias de atravesamiento de alta velocidad. Las flechas indican los puntos de entrada a la ciudad: las rutas radiales, el puerto y la estación del ferrocarril.

La preocupación por asegurar el contacto entre el hombre y la naturaleza ocupó un lugar destacado dentro del Plan, y constituirá un eje central en el pensamiento urbanístico de Cravotto. El sistema de espacios verdes propuesto por el Plan Regulador se basó en el aprovechamiento de los parques ya existentes y en la creación de *park-ways.* Durante el

viaje del Gran Premio de la Facultad de Arquitectura, en el año 1918 Cravotto había tomado contacto de primera mano con los sistemas de parques de Estados Unidos, particularmente el de Filadelfia. Ya se ha señalado cómo, en los proyectos de Hansen, Brix y Jaussely para Berlín, se había producido el acercamiento entre el *park-way* y el cinturón verde para generar infiltraciones verdes en el tejido urbano; el propio Jaussely en su visita a Montevideo dedicó a este tema una de sus conferencias. En el Plan Regulador los *park-ways* se ubican en los límites de las grandes zonas de densificación, retomando en parte los cinturones verdes que en 1911 Joseph Brix había proyectado para Montevideo. No obstante, aquí el equipo propuso una reinterpretación del *park-way,* que no se trata ya de una simple infiltración verde ni de un avenida parquizada, sino que se han convertido en áreas de reserva de suelo para permitir absorber el crecimiento demográfico mediante la implantación de rascacielos inmersos en el verde. Cravotto continuará desarrollando el concepto de *park-way* en proyectos posteriores, dotándolo de mayor autonomía, hasta transformarlo en la columna vertebral de la Aldea Feliz, su gran proyecto de ordenamiento territorial.

Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Sistema de park-ways.

El Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo marcó un punto de inflexión en la práctica del urbanismo en Uruguay; con él se instaló el llamado urbanismo moderno. Al mismo tiempo significó el retorno del plan general como herramienta reguladora del desarrollo de la ciudad, luego de un quinquenio en el que había logrado imponerse la lógica de los planes parciales El cambio de paradigma supuso la ampliación del universo de problemas a enfrentar por el plan. El centro de gravedad se desplazó desde los aspectos estéticos y simbólicos hacia la búsqueda de equilibrio entre el crecimiento demográfico y la extensión de la ciudad, la eficiencia económica, el bienestar de la gente y el contacto del

hombre con la naturaleza, ampliando notablemente el campo de acción de la disciplina. Nuevas herramientas fueron incorporadas a la práctica urbanística: la recolección de información socio-demográfica, económica y urbana (base del expediente urbano), el estudio de líneas isócronas, además de las ya mencionadas de la zonificación, los centros cívicos, la especialización vial y la disposición de infiltraciones verdes. Entre las innovaciones de orden social que introdujo este plan respecto de sus antecesores merece destacarse la consideración de la vivienda obrera, quedando pendiente su resolución tipológica.

El marco conceptual bajo el cual fue realizado el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo -que marcó el desarrollo de la disciplina en nuestro país en los siguientes años- muestra una visible afinidad con las ideas del urbanismo alemán de las primeras décadas del siglo XX. Esta afinidad refiere tanto a los urbanistas alemanes (Stübben, Jansen, Brix), como a la vertiente francesa representada por Jaussely. No se trata, por cierto, de establecer relaciones lineales entre un modelo canónico y una copia local, sino de explorar uno de los múltiples senderos que formaron parte del complejo universo de ideas del que participó Mauricio Cravotto, dentro del cual formuló el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo.

Coincidimos con otros autores[28] en señalar que la historiografía nacional ha sobredimensionado la influencia de Le Corbusier y de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) en el Plan Regulador de Montevideo. Como se ha señalado, la presencia de Le Corbusier en Montevideo tuvo muy escasa repercusión en su momento, impactando más en los estudiantes que en el medio profesional y académico. No quedaron registros del contenido de sus conferencias, tan sólo la crónica de hermannos Guillot Muñoz, cargada de subjetividad, en la que se mezclan comentarios sobre las conferencias con lecturas previas y encuentros con Le Corbusier en Montevideo. Las imágenes de las propuestas que realizó para Montevideo durante su conferencia no alcanzaron a difundirse sino hasta la publicación de "*Précisions",* posterior al Plan Regulador. Coincidiendo con Nudelmann y De Souza, la influencia de los CIAM debe descartarse por anacrónica, ya que las principales definiciones en la materia, sintetizadas en la Carta de Atenas, tuvieron lugar recién en 1933.

Más allá del marco discursivo al que la historiografía forzó al Plan Regulador de Montevideo,

[28] Jorge Nudelman, *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier* (Montevideo: CSIC-UdelaR, 2016); Lucio De Souza "Revista al Plan Regulador para Montevideo de 1930: invenciones y reds en torno al advenimiento del urbanismo científico en Uruguay" *Registros* 13, nº2 (2017); William Rey "Le Corbusier en tiempos de renovación arquitectónica" en *Le Corbusier en el Río de la Plata,* (Montevideo: Cedodal-Facultad de Arquitectura, UdelaR, 2009).

las similitudes entre este y las propuestas de Le Corbusier -sea el plan Voisin o las de *Précisions*- son casi nulas. La ubicación propuesta para el nuevo Centro de Gobierno de la ciudad es radicalmente distinta de la propuesta por Le Corbusier para Montevideo y a la del Plan Voisin. Otra diferencia importante tiene que ver con el uso de los rascacielos, que en el plan Voisin ocupaban el centro político-administrativo de la ciudad mientras que en el Plan Regulador de Montevideo se ubican fuera del centro, destinándose a vivienda. Paradojalmente, en su propuesta para Montevideo Le Corbusier rechazó la figura del rascacielos, proponiendo en su lugar los “rascamares”. Tampoco encuentran andamiaje en el ideario corbusierano ni los *park-ways* ni las ciudades jardín, dos figuras importantes en el Plan Regulador.

En contraposición, son visibles las señas del urbanismo alemán de comienzos del siglo XX, que Cravotto conocía profundamente, y sobre las que realizó sus propias lecturas, combinándolas con conceptos provenientes de otras vertientes y con proyectos locales previos. Reconocido por Mauricio Cravotto como su gran maestro en la disciplina del urbanismo, cupo a Jaussely un papel relevante en la incorporación en nuestro medio de los lineamientos desarrollados por Joseph Stübben y la escuela alemana de urbanismo -incluido Hermann Jansen-, un aspecto aún poco valorado por la historiografía nacional.

Origen de las imágenes

1. Disponible en: https://www.europeana.eu/portal/de/search?page=2&q=Wettbewerb+Gro%C3%9F-Berlin+1910. Original en: Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek.
2. Disponible en: https://www.europeana.eu/portal/de/search?page=2&q=Wettbewerb+Gro%C3%9F-Berlin+1910. Original en: Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin in der Universitätsbibliothek.
3. Disponible en: https://www.europeana.eu/portal/de/search?page=2&q=Wettbewerb+Gro%C3%9F-Berlin+1910. Original en: Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Architekturmuseum.
4. Disponible en: https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/architectes_francais_a_berlin/01-PROJET-02-DOC-02.html. Original en: Fonds Léon Jaussely. Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX siècle.
5. *Arquitectura* 36 (1920).
6. IHA. Foto 15.385.
7. Fonds Léon Jaussely. Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle. 312 AA 51. Disponible en https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/vegetal/03-theme03-sstheme01-doc13bis.html
8. Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo* (Barcelona: Poseidon, 1978) 233.
9. Fundación Cravotto.
10. Fundación Cravotto.
11. Fundación Cravotto.

Bibliografía

Bernhardt, Crhistopher. "Urban planning for governing the metropolis. The case of Greater Berlin 1900-1920". *Inventer le Grand Paris. Relectures des trabaux de la Comission d'extension de Paris. Rapport et concurs 1911-1919. Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013*, (2016). Consultado diciembre 2018, www.inventerlegrandparis.fr

Borsi, Katharina. "Drawing the region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910", *The Journal of Architecture* (2015): 47-72.

Cohen, Jean-Louis. "Le grand París, une questión allemande?" *Inventer le Grand Paris. Relectures des trabaux de la Comission d'extension de Paris. Rapport et concurs 1911-1919. Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013*, (2016). Consultado diciembre 2018, www.inventerlegrandparis.fr

De Souza, Lucio. "Revista al Plan Regulador para Montevideo de 1930: invenciones y reds en torno al advenimiento del urbanismo científico en Uruguay" *Registros* 13, nº2 (2017): 63-82.

Fernández Águeda, Beatriz. "Les prémices d'un Grand Paris – Le concours pour le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919", *Inventer le Grand Paris. Relectures des trabaux de la Comission d'extension de Paris. Rapport et concurs 1911-1919. Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013*, (2016). Consultado diciembre 2018, www.inventerlegrandparis.fr

García Roig, José Manuel. "Berlín: Arquitectura y ciudad en los últimos cien años (1910-2009). Permanencias y transformaciones en el área central de la ciudad". *Cuadernos de notas,* 12 (2009): 95-118.

Guillot Muñoz, Gervasio y Álvaro Guillot Muñoz, "Le Corbusier en mvd", *La Cruz del Sur*, nº 27 (1930).

Gutiérrez, Ramón, ed. *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Montevideo: Cedodal-Facultad de Arquitectura, UdelaR, 2009.

"Las ideas del Profesor L. Juassely sobre la urbanización de Buenos Aires". *Arquitectura*. 110 (enero 1927): 6.

Le Corbusier, Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo. Barcelona: Poseidon, 1978.

Lemes de Oliveira, Fabiano. "The First Town Planning Conference Revisited (1910-2010)." *International Planning History Society Conference,* 15 (2012): 18.

Nudelman, Jorge. *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier*. Montevideo: CSIC-UdelaR, 2016.

Rey, William. "Le Corbusier en tiempos de renovación arquitectónica" en *Le Corbusier en el Río de la Plata*. Montevideo: Cedodal-Facultad de Arquitectura, UdelaR, 2009.

Sánchez Ruiz, Gerardo G. "La escuela alemana de planeación moderna de ciudades.

Principios e influencias en México". *Región y Sociedad,* XIX, 38 (2007): 77-104.

Sica, Paolo. *Historia del urbanismo*. El siglo XX. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.

Simões Junior, José Geraldo. “Internacionalização do urbanismo e a relevância dos eventos de 1910: os congressos e exposições de urbanismo de Berlim, Londres e Nova Iorque”. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR* vol. 15 (2015).

“Sobre urbanismo. Las conferencias del Arquitecto León Jaussely”. *Arquitectura*. 107 (octubre 1926): 219-221.

“Sobre urbanismo. Las conferencias del Arquitecto León Jaussely”. *Arquitectura*. 108 (noviembre 1926): 243-248.

“Sobre urbanismo. Las conferencias del Arquitecto León Jaussely”. *Arquitectura*. 109 (diciembre 1926): 266-268.

“Sobre urbanismo. Las conferencias del Arquitecto León Jaussely”. *Arquitectura*. 110 (enero 1927): 2-5.

Tubbesing, Markus. "Le projet de Jaussely et Nicod pour le Concurs du Gran-Berlin 1910", *Inventer le Grand Paris. Relectures des trabaux de la Comission d'extension de Paris. Rapport et concurs 1911-1919. Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013*, (2016). Consultado diciembre 2018, www.inventerlegrandparis.fr

“Urbanismo”. *Arquitectura*. 107 (octubre 1926).

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

El Día. 22 mayo 22 de 1912.

CV ABREVIADO

Arq. Carlos Baldoira

Arquitecto, egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, Uruguay.Magister en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, Uruguay.Doctorando en Arquitectura en la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Profesor Adjunto del Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, Uruguay. Docente del Curso Transversal de Obra en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, Uruguay.

Trabajos publicados:

“Arquitectura, arte y tisiología”. En: “Arte Torresgarciano en el Hospital Saint Bois: ayer hoy y manaña”. Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura, 2017.

“La arquitectura cotidiana en Montevideo en el año 1907 a través del Archivo de Permisos de Construcción en Custodia en el IHA”. Montevideo: CSIC, 2015.

“Apostadero Naval en Montevideo. Al rescate de una manzana histórica del Río de la Plata”,*Hábitat* nº 62 (2010).

“El Edificio de Apartamentos en Altura. Su producción en las décadas del 50 y 60”. Monteivdeo: Instituto de Historia de la Arquitectura, 2009. En coautoría con Yolanda Boronat.

“Apostadero Naval de Montevideo, Patagonia e Islas Malvinas”. En: Bases del Concurso Público de Anteproyectos Arquitectónicos para la Banco de la República Oriental del Uruguay. Montevideo: BROU, 2009.

“La sede central del Banco de la República. Breve reseña histórica”. En: Bases del Concurso Público de Anteproyectos Arquitectónicos para la Sede Central del Banco de la República Oriental del Uruguay. Montevideo: BROU, 2009.