



*3.200 - 1.000
4. pde. alle
8. 1.000 - 1.000*

Instituto de Urbanismo

S U M A R I O ACTUACIONES DEL I. DE U. EN 1939

	Pág.
● VIDA INTERNA DEL INSTITUTO EN 1939	2
● NOTAS, PEDIDOS DE ASESORAMIENTO, CONSULTAS, SUGESTIONES E INFORMES	
● Pedido de Asesoramiento de la Dirección de Avalúos y nota enviada	3
● Proyecto de Nuevo Presupuesto del I. U.	4
● Exposición de motivos al Ministerio de Inst. Pública sobre el presupuesto elevado	9
● Nota al Presidente de la Cámara de Representantes y memorando elevado a los Sres. Legisladores sobre el proyecto de Formación de Núcleos Poblados	12
● Nota de la Junta Departamental y nombramiento de Delegado a la Comisión Asesora de la entrada de la línea eléctrica A. T. en Montevideo. - Informe del I. U.	16
● Nota al M. O. P. y nombramiento de Delegado a la Comisión Asesora de la Zona Costera Platense y Atlántica	20
● Nota enviada a las Instituciones Técnicas Sudamericanas sobre estudio de la vivienda y la manzana americana	21
● TEMA DESARROLLADO EN EL CURSO PRACTICO DE URBANISTICA, AÑO 1937-38	23
● SUGESTIONES URBANAS	47
● Estudio de un centro caracterizado cultural y del puente Sarmiento	
● LA VIVIENDA Y EL VERDE EN MONTEVIDEO ...	52
● CRITICA URBANA	73
● PUBLICACIONES EFECTUADAS, 1, 2/3 y 4	77

Diciembre
1 9 3 9
Publicación
Oficial N.º

5

PUBLICACION OFICIAL

N.º 5

DICIEMBRE DE 1939

Cerrito No. 73 3.er piso

Director Responsable:

Arq. MAURICIO CRAVOTTO, Cerrito 73, 3.er piso

Compilador:

Arq. MARIO PAYSSE REYES



UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
INSTITUTO DE URBANISMO

MONTEVIDEO - URUGUAY

MIEMBROS DEL CONSEJO DIRECTIVO HONORARIO

Presidente: El Decano de la F. de Arquitectura, Arq. Armando Acosta y Lara

Vice presidente:

" Mauricio Cravotto, Director del Instituto.

" Eugenio P. Baroffio, Vocal

" Carlos Gómez Gavazzo, "

" Raúl Lerena Acevedo, "

" Américo Ricaldoni, Secretario del Consejo.

" Juan A. Scasso, Vocal

" Julio Vilamajó, "

" Octavio De los Campos, "

Delegado del Consejo de la F. de A.,

Vida interna del Instituto

1 9 3 9

- M A R Z O** —El Consejo Directivo aprueba el Plan de Divulgación del Instituto
- A B R I L** —Se aprueba el nuevo proyecto de Presupuesto del Instituto que será elevado al Consejo de la Facultad.
- A G O S T O** —Se aprueba el Memorando a elevarse a la Comisión Legislativa de la Cámara de Diputados sobre el proyecto-ley de Formación de Núcleos Poblados de que es autor el senador Dr. M. Echegoyen.
—Los arqtos. Cravotto y Scasso pronuncian conferencias en el seno de las diversas agrupaciones que tienen representación en el Cuerpo Legislativo, sobre las ventajas de la promulgación de la Ley Echegoyen sobre Núcleos Poblados.
- O C T U B R E** —El arq. J. A. Scasso se encarga en forma transitoria de la dirección de la labor interna del Instituto.
—Se designa al Sr. Director arq. M. Cravotto como delegado a la Comisión Asesora que ha de informar sobre la entrada en Montevideo de la línea eléctrica de alta tensión de la Usina Hidroeléctrica del R'ío Negro.
—Se crea una Comisión Especial con el cometido de considerar las conclusiones del Primer Congreso Panamericano de Vivienda Popular a celebrarse en Buenos Aires, designándose con este fin a los arqs. C. Pérez Montero, J. A. Scasso, O. De los Campos y D. Rocco.
—Se designa al arq. O. De los Campos para sustituir al Director como delegado del Instituto ante la Comisión Asesora de la entrada de la línea eléctrica de alta tensión en Montevideo.
- D I C I E M B R E** —Se nombra al Sr. Director, delegado del Consejo del Instituto ante la Comisión nombrada por el M. O. Públicas que ha de informar sobre las Zonas Costeras Platenses y Oceánicas. (El Director ha comenzado su labor visitando personalmente La Paloma, P. del Este, San Rafael, Solís, Floresta, Atlántida y Rincón de Pando).

En el próximo N.º 6 será publicada una lista completa bibliográfica de Urbanismo.

Consulta de la Oficina de Avalúos

DIRECCION GENERAL DE AVALUOS Y ADMINISTRACION DE BIENES DEL ESTADO

S/O. N.º 186

Montevideo, Febrero 28 de 1939

Señor Director del Instituto Urbanístico,
Arqto. don Mauricio Cravotto.

El Estado posee en "La Paloma", vecino al Puerto del mismo nombre, un vasto predio que está llamado a gran porvenir como zona balnearia. Actualmente se alzan allí modestísimas construcciones, ranchos y galpones, que dan feo y pobrísimo aspecto al paraje, viviendas o lugares de esparcimiento que esta Dirección de Avalúos, como administradora de los Bienes del Estado que es, arrienda a particulares mediante un modesto derecho de piso.

Bien. Es propósito de esta Dirección formular un plan de urbanización de aquel paraje contemplando el futuro, a efecto de que con la continuación del actual orden de cosas no se convierta lo que puede ser un hermosísimo balneario (talvez uno de los mejores del país) en un poblado de casuchas sin orden ni concierto o en un hacinamiento de construcciones improvisadas que luego será difícil y costoso de desalojar. Previendo, desde ahora, el desenvolvimiento de tan pintoresca como valiosa zona, pueden trazarse calles, avenidas, plazas, jardines, etc., etc., que completarán los chalets y edificios que se construyan, sujetos también a un orden y disciplina realmente estéticos. Habrá que proceder a la expropiación del actual "Hotel Gamboa", pésimamente ubicado, destinando el terreno que ocupa a otra cosa, y habrá también que buscar mejor emplazamiento a la Estación terminal del Ferrocarril del Estado. Podrá igualmente proyectarse el futuro Hotel del paraje en la isla misma, lo que contribuiría mucho al embellecimiento del plan.

Respondiendo a tales propósitos, es que me dirijo al Instituto Urbanístico para que, por intermedio de sus técnicos, de sólida preparación y bien cimentada fama en materia estética, se sirva formular ese plan que nos es necesario a fin de convertir el predio del Estado en "La Paloma" en un verdadero centro de atracción para turistas y veraneantes. Antecedentes, planos y demás datos se hallan a disposición de ese Instituto en la Dirección General de Avalúos.

Me es muy grato saludar al Sr. Director con mi más alta consideración

Facundo P. Machado,
Director Gral. de Avalúos y Adm.
de Bienes del Estado

I. U.

Nota: 7/61

Montevideo, abril 12 de 1939.

Señor Director General de Avalúos y Administración de Bienes del Estado,
Agrimensor Don Facundo Machado.

Señor Director:

El Consejo Directivo del Instituto de Urbanismo, en sesión de fecha 15 de marzo 1939, enterado de su comunicación de fecha febrero 28, resolvió lo siguiente:

Manifiestar a Vd. la complacencia con que este organismo ha recibido su consulta.

Hacer saber a Vd. que este Instituto de Urbanismo, de acuerdo con sus propósitos formulados en la primera sesión inmediata a la de su fundación, no puede interferir

la labor profesional privada, como tampoco la de las Oficinas Públicas competentes. El Consejo Directivo de este Instituto por tanto lamenta no poder colaborar con Vd. — de acuerdo con su pedido — en lo que respecta a “formular un plan, que es necesario, para convertir el predio del Estado en “La Paloma” en un verdadero centro de atracción”; sin embargo, está dispuesto en todo momento de acuerdo con la misión que se ha prefijado, a asesorar a Vd. en los procedimientos a seguir para llevar a término trabajos de urbanización, entre ellos la promoción de concursos.

Saluda al señor Director con la mayor consideración,

Américo Ricaldoni,
Secretario.

Mauricio Cravotto,
Director.

Proyecto del Nuevo Presupuesto del I. U.

I. U.

Nota N.º 7/62

Montevideo, abril 17 de 1939.

Señor Decano de la Facultad de Arquitectura,
Arquitecto Don Armando Acosta y Lara.

Señor Decano:

Tengo el honor de elevar a su consideración el proyecto del Presupuesto del Instituto de Urbanismo, aprobado por el Consejo Directivo de este Instituto.

Saluda a Vd. muy atentamente,

Américo Ricaldoni,
Secretario.

Mauricio Cravotto,
Director.

I. U.

PROYECTO DE PLANILLA DE PRESUPUESTO

Docencia y estudios técnicos	{	Director del Instituto , Profesor Titular de Trazado de Ciudades y		
		Arquitectura Paisajista	\$ 400.—	\$ 4.800.—
		Para conferencias e investigaciones (Servicios por dietas)	—	" 2.400.—
		1 Jefe de Departamento	" 200.—	" 2.400.—
				\$ 9.600.—
Contratación de servicios	{	1 Secretario de Actas (hasta 4 sesiones) a \$ 6.— c/u.	\$ 24.—	\$ 288.—
		Estudiante preparador de revista y gráficos, ordenador de archivo de revistas y libros	" 100.—	" 1.200.—
		1 Taquígrafo hasta	" 50.—	" 600.—
		1 Traductor y dactilógrafo hasta ..	" 80.—	" 960.—
				\$ 3.048.—

Gastos de funcionamiento	Gastos de representación, suscripciones a Congresos, viajes, propaganda, delegaciones estudiantiles	\$ 80.—	\$ 960.—
	Libros y Revista	" 40.—	" 480.—
	Impresión de revista	" 180.—	" 2.160.—
	Fotografías, diapositivos, copias ..	" 20.—	" 240.—
	Útiles de dibujo y escritorio	" 10.—	" 120.—
	Correo y útiles de limpieza	" 15.—	" 180.—
	Encargado de limpieza y mensajes	" 15.—	" 180.—
			\$ 4.320.—

RESUMEN

Docencia y estudios técnicos	\$ 9.600.—
Contratación de servicios	" 3.048.—
Gastos de funcionamiento	" 4.320.—
Total	\$ 16.968.—

Montevideo, abril 12 de 1939.

UNIVERSIDAD DE MONTEVIDEO FACULTAD DE ARQUITECTURA

Nota N.º 5383

Montevideo, Abril 20 de 1939.

Señor Director del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura,
Arquitecto Don Mauricio Cravotto.

Cúmpleme significar al Sr. Director, que el Consejo Directivo de la Facultad consideró en sesión del 18 del corriente, el proyecto de Presupuesto formulado en la sesión del 12 del corriente por el Consejo de su digna presidencia, no adoptando resolución por entender los integrantes de la Corporación, que antes de pronunciarse en definitiva, desean conocer en sus más diversos aspectos, la exposición de motivos que ha determinado la formulación del proyecto de que se trata.

Al mismo tiempo, y a simple título informativo, me hago un deber en significarle que el Consejo de la Facultad cree ver en el proyecto presentado, un cambio de orientación en las actividades cometidas al Instituto.

En la seguridad de que el Consejo que Ud. preside, tendrán a bien facilitar la exposición que se pide, aprovecho la oportunidad para reiterarle las expresiones de mi consideración más distinguida.

Armando Acosta y Lara,
Decano.

Arturo Carcavallo,
Secretario.

I. U.

Nota N.º 7|63
21.IV.39

Señor Decano de la Facultad de Arquitectura,
arquitecto don Armando Acosta y Lara.

Señor Decano:

En respuesta a su pedido contenido en la nota N.º 5383, me es grato elevar a la consideración del Consejo de su digna Presidencia, la opinión del Consejo del Instituto de Urbanismo, expresada en la sesión extraordinaria de hoy.

Los motivos que indujeron a este Consejo a formular el presupuesto último, aprobado por el mismo, que presenta algunas variantes respecto al anterior de julio de 1937, — y que fué reiterado en diciembre de 1938 junto con un memorandum y plan de trabajo, — son en síntesis los que expusiera el Director del Instituto en sesión de fecha 15 de marzo de 1939, y que serán comentados más adelante.

De la comparación del actual presupuesto con el de 1937, surge claramente la transformación del grupo "Contratación de Servicios" en lo relativo a las funciones que se expresan a continuación:

Presupuesto 1937 Servicios contrata- dos	a — Un Arquitecto encargado de los servicios contratados,
	b — Un Arquitecto de la Sección Divulgación,
	c — Asesores Técnicos,
	d — Dos Dibujantes (estudiantes),
	e — Compilador y encargado de la hemeroteca y archivo gráfico,
	f — Un Dactilógrafo-traductor.

Todas estas funciones y otras nuevas vuelven a aparecer, transformadas, para bien del Instituto, en el presupuesto actual; pero la transformación pretende dar mayor elasticidad a la acción del Instituto, basando esto en la experiencia de los primeros años transcurridos.

La función equivalente a la de arquitecto encargado de los servicios contratados (a), conviene sea desempeñado en adelante por un arquitecto, pagado por dietas, según la importancia del trabajo y el resultado obtenido, computándose ellas por el rubro "Conferencias e investigaciones" de la sección "Docencia y estudios técnicos", pudiéndose establecer hasta \$ 600.— anuales para 30 conferencias a \$ 20.— cada una, realizadas por intelectuales y profesores (excluidos los miembros rentados del Instituto) y hasta \$ 1.800.— anuales para cubrir las dietas del arquitecto dedicado a investigaciones de toda índole, pero de trascendencia urbanística.

El servicio contratado de arquitecto de la Sección Divulgación (b) se transforma en el cargo de Jefe de Departamento con una asignación de \$ 2.400.— anuales, con misión de divulgación, de investigación y de colaboración docente como también bibliográfica. (Véase Reglamento General del Instituto de Urbanismo).

El servicio contratado de los asesores técnicos (c) se suprime. Los conferencistas pueden suplir a estos asesores.

El servicio contratado de dos dibujantes (d) y el compilador, etc., (e) quedan sustituidos por el "Estudiante preparador de revistas y gráficos, ordenador de archivo de revistas y libros", de acuerdo con la función preferentemente docente que conviene al Instituto y con el fin de que sean muchos los estudiantes que paulatinamente tengan contacto con el Instituto.

El dactilógrafo-traductor (f) queda en las mismas condiciones.

La inclusión de un secretario de actas en el nuevo presupuesto sólo es la confirmación de la realidad presente y de ser posible debería aumentarse esa retribución dada la responsabilidad del cargo.

La inclusión de un servicio contratado de taquígrafo responde a lo que se explicará

más adelante y sustituye parte de la labor del "Encargado de compilaciones, resúmenes y conferencias" del presupuesto de 1937.

El aumento de asignación al Director se explica por cuanto en el presente presupuesto — y no así en el anterior — se engloba la asignación de catedrático como en muchos de los Institutos similares del país.

De lo antedicho debe destacarse que es importante para el Instituto de Urbanismo la inclusión de un estudiante, en la función de preparador de revistas y gráficos, pudiéndose con ello pulsar nuevas aptitudes de los mejores alumnos del curso, y evitando como podría suceder, con el arquitecto encargado de los servicios contratados y como sucede actualmente, que no se pueden utilizar las mejores dotes de un profesional para los trabajos de más jerarquía, ya que la preparación de la revista — sin saber exactamente las causas — demanda mucho tiempo.

Paso, señor Decano, a referir con detalles los fundamentos de esta nueva manera de organizar el presupuesto últimamente elevado a su consideración.

En el "memorandum" y plan de trabajo que acompaña dicho presupuesto en diciembre 21 de 1938 (véase pág. 67 y siguientes de la revista adjunta) se subrayan las consideraciones más importantes que han influido en esa transformación.

Además en la sesión citada de fecha mayo 25 de 1939, el Director sometió a la consideración del Consejo, ideas sobre la posibilidad y conveniencia de acentuar la orientación docente y de divulgación del I. U., que ya estaban preestablecidas con ese carácter en el reglamento del mismo y que, con estas ideas, quedaban estructuradas dentro de un plan definido.

En efecto; el Director propuso al Consejo del Instituto de Urbanismo — pres-
tándole éste atención y decidiéndose estudiar a fondo el problema — un plan de trabajo docente, de cultura y divulgación, sobre la base de conferencias de varios profesores e intelectuales cuyos nombres citó y de algunos de ellos obtuvo la promesa de apoyo, empeñándose para realizar esa idea, aun dentro del estado actual del Instituto de Urbanismo.

Por este plan que mereció el apoyo decidido de los Consejeros, el Instituto llegaría a realizar una de las obras más trascendentes y constructivas en el medio universitario americano, a la manera de los cursos de las mejores escuelas extranjeras, es decir, haciendo llegar a intelectuales, hombres de gobierno, funcionarios, técnicos, estudiantes y público el fecundo saber de muchos hombres de elevada jerarquía intelectual y de conocimientos particularizados, orientados hacia la ciencia-arte del Urbanismo. Esta sería la mejor colaboración del Instituto de Urbanismo en la labor de las entidades ejecutivas de carácter urbanístico, (Municipio, Ministerio de Obras Públicas, Instituto Nacional de Viviendas Económicas, Oficina de Turismo, Ministerio de Salud Pública, etc.).

Formar la conciencia urbanística, y preparar la comprensión de hombres que tienen que ver con la acción urbanística municipal y estatal. Se estaba pues en una etapa de estudio de un plan de trabajo, cuando llegó con carácter urgente la comunicación de la Secretaría de la Facultad de Arquitectura, solicitando la formulación de la planilla de presupuesto. En la última sesión ordinaria verificada, se dió forma a esa planilla y se encontró que la fórmula aprobada permite una elasticidad de actuación suficiente como para poder abocarse a la labor que mejor conviene a los intereses del Instituto de Urbanismo. Esto es lo que queda evidenciado en el rubro:

Conferencias, estudios técnicos. (Al final de la sesión se dispuso que la primera sección se denominara "Docencia y estudios técnicos e investigación").

Jefe de Departamento (investigación, enseñanza, divulgación) y es también la intención de dirigir los esfuerzos preferentemente a la divulgación de la cultura lo que ha hecho necesaria la creación del servicio de taquígrafo.

Tal es, señor Decano, lo que el Consejo Directivo del Instituto de Urbanismo considera como motivos fundamentales para determinar un perfeccionamiento, y acentuación de su orientación docente y de divulgación — ya preestablecida en el Reglamento, — y no, — "cambio de orientación", — que repercute en su organización interna de muy particular contextura, dadas las dificultades de nuestro medio, las que se

traducen en el proyecto de presupuesto que hemos elevado a la consideración del Consejo Directivo de la Facultad de Arquitectura a solicitud urgente del mismo.

Saluda al señor Decano de la Facultad de Arquitectura con la mayor consideración,

Américo Ricaldoni,
Secretario.

Mauricio Cravotto,
Director.

UNIVERSIDAD DE MONTEVIDEO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Nota N.º 5392

Montevideo, Abril 27 de 1939

Sr. Director del Instituto de Urbanismo de la
Facultad de Arquitectura,
Profesor Arquitecto D. Mauricio Cravotto.

Me es grato significar a Ud. que el Consejo Directivo de la Facultad en sesión de ayer después de considerar en todos sus aspectos la exposición de motivos que acompaña al proyecto de planilla de presupuesto del Organismo de su digna dirección, acordó aceptarla, mediante la creación en la Sección **Docencia, Estudios Técnicos e Investigación** de un cargo de Arquitecto con una asignación anual de \$ 1.800.

Este agregado, se hace por cuanto el Consejo Directivo desea acentuar el carácter de estudios de investigación de ese Instituto, dotándolo a ese fin de mayores recursos para abordarlos.

Saluda al Sr. Director muy atte.

Armando Acosta y Lara,
Decano.

Arturo Carcavallo,
Secretario.

I. U.

PROYECTO DEFINITIVO DE PLANILLA DE PRESUPUESTO

		Mensual	Annual
Docencia y estudios técnicos	—Director del Instituto, Profesor Titular de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista	\$ 400.—	\$ 4.800.—
	—Para conferencias e investigaciones (Servicio por dietas)	—	" 2.400.—
	—1 Jefe de Departamento	" 200.—	" 2.400.—
	—1 Arquitecto	" 150.—	" 1.800.—
			\$ 11.400.—
Contratación de servicios	—1 Secretario de Actas (hasta 4 sesiones a \$ 6.— c u.)	\$ 24.—	\$ 288.—
	—Estudiante preparador de revista y gráficos, ordenador de archivo de revistas y libros ..	" 100.—	" 1.200.—
	—1 Taquígrafo hasta	" 50.—	" 600.—
	—1 Traductor y Dactilógrafo hasta	" 80.—	" 960.—
			\$ 3.048.—

Gastos de funcionamiento	—Gastos de representación, suscripciones a Congresos, viajes, propaganda, delegaciones estudiantiles	\$ 80.—	\$ 960.—
	—Libros y revistas	" 40.—	" 480.—
	—Impresión de revista	" 180.—	" 2.160.—
	—Fotografías, diapositivos, copias	" 20.—	" 240.—
	—Útiles de dibujo y escritorio	" 10.—	" 120.—
	—Correo y útiles de limpieza	" 15.—	" 180.—
	—Encargado de limpieza y mensajes	" 15.—	" 180.—
			\$ 4.320.—

R E S U M E N

DOCENCIA Y ESTUDIOS TECNICOS	\$ 11.400.00
CONTRATACION DE SERVICIOS	" 3.048.00
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	" 4.320.00
TOTAL	\$ 18.768.00

Montevideo, julio 4 de 1939.

●

EXPOSICION DE MOTIVOS PARA FUNDAR EL PEDIDO DE INCLUSION DE LA PARTIDA DE \$ 18.768.00 ANUALES DEL PRESUPUESTO UNIVERSITARIO, PARA EL INSTITUTO DE URBANISMO DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, APROBADO POR EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA EL 26 DE ABRIL 1939, DE ACUERDO CON LA PLANILLA ELEVADA A LA UNIVERSIDAD EN MAYO DE 1939.

I. U.

Nota N.º 7/65 — 2674613

Montevideo, julio 5 de 1939.

Señor Ministro de Instrucción Pública y Previsión Social,
Doctor D. Toribio Olaso.

Señor Ministro:

Además de los antecedentes, organización y propósitos del Instituto de Urbanismo, que se expresan en la publicación Rro. adjunta, y de las actividades ya desarrolladas en la cátedra y en dicho Instituto, que se resumen en las publicaciones Nros. 2/3 y 4, también adjuntas, el Consejo Directivo del Instituto de Urbanismo cree necesario formular algunas consideraciones más, incluir otros antecedentes y definir sus conclusiones.

Desde fines del siglo pasado, se comenzó a trabajar en el mundo con las grandes colectividades humanas tratándose de resolver los problemas urbanísticos derivados de las necesidades de aquellas colectividades.

Hubieron muchos intentos aislados en diversos países para resolver el problema. Algunos hombres, visionarios, y otros, realizadores, cumplieron esfuerzos gigantescos, pudiéndose destacar desde entonces algunas personalidades, especialmente artistas y

técnicos, que ampliaron sus conocimientos, orientados hacia un nuevo arte-ciencia, que más tarde se expresó con el nombre de Urbanismo.

Por la característica del arte y técnica de la composición, surgieron en el panorama mundial muchos arquitectos versados en esa disciplina.

Entre los años 1915 y 1920, comenzó a incluir en las actividades docentes, en Francia, Alemania, Norte América y otros países, los estudios de urbanología, urbanística y urbanismo.

Pero, el problema de la vivienda, elemento primordial de la urbe, uno de los más difíciles problemas de arquitectura en todos los tiempos; el problema de los espacios plantados y libres, para el pueblo, fueron sólo abordados por especialistas hasta que, en estos últimos veinte años, esos dos grandes problemas, vivienda y espacios plantados y libres para el pueblo, conjuntamente con el de organización social y económica de los conglomerados, se codificaron en un arte-ciencia (urbanística, urbanismo).

Desde ese entonces, en el mundo, en su casi total mayoría, la urbanística, como arte-ciencia de componer y remodelar el instrumento fundamental, para el vivir de los conglomerados humanos, entra en una gran parte en el dominio de la Arquitectura.

Nuestra Facultad de Arquitectura, nacida en 1915, incorporó definitivamente en su plan de estudios aprobado en 1918, el Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, cuyos estudios fueron comenzados por los alumnos de 5.º año, en 1922; siendo, pues, de las primeras Facultades del mundo en impartir enseñanza de ese género.

Lleva, así, la cátedra de Urbanismo, 17 años de trabajo. Ha instruido a centenares de alumnos.

Por el incremento mundial que se operó en estos estudios y por las realizaciones cada vez más importantes, por la natural relación entre dato y solución, hubo de efectuarse simultáneamente en la cátedra en forma sintética la enseñanza del fenómeno urbanístico, sobre los más generales conceptos de geografía humana y sociología, encontrándose hoy el curso de la Facultad de Arquitectura (dentro de los límites del año escolar), totalmente dentro de las directivas de los más modernos Institutos del género, habiéndose podido complementar desde hace ya muchos años, el estudio teórico con los trabajos prácticos de composición de conglomerados y los de Arquitectura paisajista ya perfectamente definidos desde 1933.

Rebasando por tanto los límites del contenido de los cursos normales de la Facultad, — por la misma índole de la materia —, hubo el señor Decano de la Facultad de Arquitectura, en 1936, de proponer la creación del Instituto de Urbanismo.

Funciona desde esa fecha el Instituto, con el limitado aporte de \$ 180.00 mensuales, destinados a la remuneración de dos funcionarios y a pequeños gastos.

Es muy difícil, con sólo estos recursos, llegar a cumplir la obra trascendente que podría desarrollarse y que reclama el país, especialmente para la formación de hombres de pensamiento en nuestros egresados.

Antes de la creación del Instituto y hasta hace poco tiempo, se efectuaron exposiciones públicas en el país, en la Argentina y en el Brasil, de los trabajos prácticos que se realizan en los cursos, con la dedicación preponderante del Profesor adjunto de la materia. Arquitectos argentinos, en el año 1935, siguieron un cursillo sintético, dictado por el Profesor titular.

La Facultad de Arquitectura imparte enseñanza en sus cursos regulares y en el curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, de acuerdo con el rol que le corresponde desarrollar al arquitecto en urbanística y Arquitectura paisajista. Pero el ejemplo de todos los países del mundo nos demuestra que la preocupación funda-

mental político-social-económica, lleva a los gobiernos a orientarse ampliamente en el problema de crear el instrumento adecuado para bien alojar a los habitantes, instruirlos, educarlos moralmente, procurándoles una ocupación honesta y estímulos para su perfeccionamiento ulterior, en suma, para lograr su bienestar social sobre el planeta. Muchas técnicas superiores aparte de la urbanística participan de ese magno problema.

Cuando todos los procesos correspondientes al fenómeno de conglomeración, migración o afincamiento de gentes, son conocidos (y éstos son estudios de Urbanismo), se hace imprescindible la técnica y arte de componer ese instrumento adecuado para resolverlo, y como primariamente los procesos citados comportan la armonización de las funciones vitales en alojamientos, que hacen necesaria la presencia del espacio correspondiente, el problema se torna de alta Arquitectura. La modelación, proporción, distribución, del espacio, urbano o paisajista, es tan compleja, como la de los interiores de las viviendas y de los edificios. Se necesita por lo menos la larga ejercitación, que por sus disciplinas efectúa el Arquitecto, para poder entrar con habilidad en la modelación de un espacio urbano y paisajista. Es tan difícil, tan complejo y tan sutil, como cualquier arte o cualquier técnica. Es precisamente contando con las disciplinas que se imparten en la Facultad de Arquitectura, repetimos, que es posible encontrarse con aptitudes para abordar el proceso de composición que se ha venido mencionando hasta ahora, el cual, cuando resuelve la armonización con el espacio geográfico de implantación del conglomerado, permite que el resultado de todas otras técnicas imprescindibles en la resolución del problema, que se estudian unas con antelación, otras simultáneamente, tengan cabida en forma armónica en el conglomerado y determinen la integración del conjunto.

Con estos antecedentes, con los ejemplos de trabajos realizados hasta ahora en el curso de la Facultad de Arquitectura y los que emprende el Instituto de Urbanismo, se es consciente de que, año a año, se ha podido modelar, en cada uno de los alumnos, un concepto vital que lo habilitará como hombre, para abordar, dentro de su dirección profesional, problemas trascendentes de su país. Pero todas las otras posibilidades, la de provocar superaciones de los más dotados, la de divulgación pública, la de formación de la conciencia urbanística y social, la del perfeccionamiento de los funcionarios que intervienen en los destinos del país y de la ciudad, y la más trascendente, la de formar gentes de vasta preparación urbanística, no pueden caber en el curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista; es esta la razón de la creación del Instituto de Urbanismo, donde las puertas están abiertas para todos los estudiosos, investigadores de todas las disciplinas.

Pero un Instituto al que deseamos hacer cumplir una misión importante, docente, de divulgación, de orientación y de consulta, para todos los ciudadanos, especialmente para ayudar a los hombres que se tomen la enorme responsabilidad de propender al bienestar de la nación, tendrá, que tener en permanente trabajo a un plantel de hombres de estudio y hombres creadores, que necesitan un centro dotado de los recursos mínimos que se reclaman en el presupuesto mencionado.

La historia del Urbanismo y de la Urbanística se refleja en la composición de las ciudades, aldeas, aglomeraciones y paisajes creados por el hombre. Los ejemplos en el mundo de obras realizadas y en proyecto, emanadas de la aplicación de directivas urbanísticas, conjuntamente con la ya larga lista de concursos realizados, realizaciones arquitectónicas de:

- colonias de vivienda, ciudades obreras;
- centros institucionales; centros cívicos;
- ciudades universitarias;
- ciudades-jardín;
- ciudades industriales;
- exposiciones;
- sistemas de parque, etc.

como también la existencia de centros docentes en función, Institutos en los cuales la composición y remodelación de conglomerados son efectuados con la influencia pre-

ponderante de hombres de disciplina arquitectónica, dan fundamento para solicitar la atención del señor Ministro de Instrucción Pública, respecto a la justicia de nuestro petitorio.

Con la sanción de la partida solicitada, y que figura en el proyecto de Presupuesto de la Facultad de Arquitectura, se podría lograr la superación que anhelamos, y que tendería a mantener el prestigio que nuestra Casa de Estudios, según opinión de otros centros docentes, ha logrado hasta el presente.

Saludan al señor Ministro con la mayor consideración,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

Nota al Presidente de la Cámara de Representantes y Memorando elevado a los Sres. Legisladores sobre el Proyecto de Formación de Núcleos Poblados

I. U.

Nota N.º 7/66 — 2674620

Montevideo, julio 19 de 1939.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,
Doctor D. Cyro Giambruno.

Señor Presidente:

Enterado el Instituto de Urbanismo de la labor que está desarrollando la Comisión que estudia el proyecto para la formulación de la ley sobre "Núcleos Poblados", me permito manifestar al señor Presidente el deseo de que el Instituto de Urbanismo pueda ser escuchado, para lograr en lo posible la mayor precisión al definirse el alcance de actividades urbanísticas, que deben regir el planeamiento y remodelación de núcleos poblados, dentro de los cometidos que la Carta Fundamental del Instituto le asigna, en el apartado (d) del Art. 2.º aprobado por el Consejo Directivo de la Facultad de Arquitectura, en sesión del 24 de julio de 1936, por el que se comete al Instituto "el estudio de proyectos de legislación y reglamentos básicos referentes al Urbanismo, para someterlos a la consideración de los Poderes Públicos".

Fué teniendo en cuenta ese importante cometido que el legislador, al sancionar la Ley 9641 del 31 de Diciembre de 1936, determinó que: "previamente a la aprobación de los proyectos a que se refiere el Art. 6.º, deberá oírse al Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura."

Saluda al señor Presidente muy atentamente,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

I. U.

MEMORANDUM PARA LOS SEÑORES LEGISLADORES

El Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura eleva a la consideración de los señores diputados nacionales el presente Memorándum, con el fin de demostrar que la ley en estudio sobre formación y remodelación de núcleos poblados, una vez sancionada, determinará la iniciación de una forma económica y armónica de implantación y desarrollo de conglomerados humanos y al mismo tiempo permitirá al Instituto de Urbanismo, realizar la labor más trascendente que está llamado a desarrollar, dados sus antecedentes y los objetivos que integran su plan de acción.

1.º Los hechos actuales en el país

Los núcleos poblados del Interior, los pequeños conglomerados en nuestra campaña, o bien tienen el carácter de imitación de Montevideo, o bien son simplemente una agrupación de manzanas, indiferenciadas, que no resuelven el problema del alojamiento, ni económicamente, ni higiénicamente, ni estéticamente.

Son conocidos los gastos cuantiosos que en ciertas ocasiones han debido hacerse, como consecuencia de una mala implantación. La uniformidad del trazado y las pocas características de la mayoría de los pueblos de campaña, guardan relación con la falta de personalidad de los mismos y con el tedio de sus moradores, que no están definidos ni como habitantes rurales ni como incipientes hombres de ciudad. En estos grupos poblados cunde la contaminación de las exageraciones, desarmonías, penurias y vicios, de la gran ciudad.

La ciudad no es necesaria durante toda la vida humana, ni es necesaria para todos los hombres.

La ciudad atrae exageradamente porque el campo es todavía improductivo, porque el campo da pocas satisfacciones, porque al campo no han llegado los dones esenciales, pocos por cierto, de la civilización. La ciudad absorbente, y en nuestro caso la única del país, empobrece al mismo.

Los núcleos poblados del Interior se asemejan entre sí y siguen el planteo de origen que, sintetizado, no es más que un conjunto de calles que dejan entre ellas un amanzanamiento monótono, con un parcelamiento sin particularidades, donde están instaladas casas mal orientadas, y que usan mal, el excesivo y oneroso espacio indiferenciado, que es la calle. No hay localización de los diferentes órganos del poblado, no está pensado ese conjunto para la vida del hombre, en el sentido de vida, que tiene relación con el campo circundante o mejor, con la producción del campo circundante.

Están en cualquier parte esos conglomerados, sea o no apto el sitio de implantación. Muchas veces, para mejorar la vida física de los habitantes, se necesita cuantioso dispendio para resolver problemas de aprovisionamiento de agua potable, de saneamiento, de aprovisionamiento de alimentos, de combustibles o de energías. Son algo así como aparatos o instrumentos algo primitivos y muy onerosos. No son organizados, y al crecer aumentan la desarmonía original.

Están ocupando una posición en el agro sin relación ni proporción con las actividades fundamentales circundantes. Son a veces casualidades urbanas o resultados de especulación.

El contingente humano de muchos de esos conjuntos de casas cabría en un solo gran edificio, con la consiguiente economía de suelo y de funcionamiento; pero bien sabemos que no es éste un ideal para alojar conjuntos humanos pequeños, ni siquiera en la ciudad y menos en el agro. Aparecería otra clase de promiscuidad y de tedio. Tampoco puede llegarse a un ideal con la base de la implantación y estructuración que esos pueblos tienen. Cualquiera de las calles de esos pueblos, generalmente de igual amplitud, sólo sirve para acceder a las casas y ventilan e iluminan pocas habitaciones del frente, en muchos casos las peor ubicadas en cada residencia.

Con el ancho corriente de las calles de los pueblos de campaña, se forma una superficie vial que insume un 32 % aproximadamente sobre el espacio amanzanado, dentro de la teoría del damero tradicional. El mismo contenido de casas y de habitantes (y a modo de ejemplo), estructurado en forma lineal, para cien hectáreas, como aldea lineal, comportaría dos fajas de 50 cuadras, con un espacio principal viario y de organización del conjunto, insumiendo un porcentaje tres veces menor.

2.º Consideraciones

La población repartida en el territorio es la reserva de material humano más fuerte, más noble y más incontaminado de un país.

La acción mundial tiende a llevar los pocos valederos y esenciales dones de la civilización actual, en procura del mejoramiento o perfeccionamiento de esa ruda vida campesina, para evitar la carga de seres humanos, al principio, inadaptados a las ciudades, las cuales, debiendo albergar estos contingentes, día a día crecientes, y disminuyendo la producción agraria (base económica de la nutrición del país), tiende a empobrecer la economía, la moral, el sentido de fijeza en el suelo, creando nómades, aventureros y más tarde ociosos.

No estando por ahora resuelto el problema nacional de forestación, el de uso de la red fluvial, ni tampoco la zonificación de industrias múltiples, derivadas de la producción característica de cada lugar, — no estando estudiado, socialmente, económicamente, jurídicamente la socialización de la tierra de habitar, — como primer paso sería conveniente aprovechar de la efectividad de la ley de formación de núcleos poblados, como experiencia inicial del problema de urbanización.

3.º Cómo debe encararse el problema

Los centros poblados, como una de las múltiples y variadas formas de distribución de la población en el territorio, comportan la consideración de diferentes factores, a saber: generales, económicos e higiénicos.

Factores generales, cuyos capítulos son:

- A — Ubicación en el territorio.
- B — Implantación en el sitio.
- C — Clasificación de los factores determinantes de la fijeza del núcleo.
- D — Clasificación y apreciación de los elementos componentes del núcleo.
- E — La población a alojar, tamaño del instrumento para contener los habitantes.
- F — Carácter propio del conglomerado y su expresión plástica, relacionado con el sitio y con las actividades a desarrollar.

Factores económicos:

- A — Uso adecuado de la tierra y subsuelo de implantación y elementos primordiales, agua, árboles, de las superficies viales, de las superficies para alojamiento, de servicios públicos, de previsión social; determinación precisa de los recursos permanentes para la subsistencia de los habitantes, teniendo en cuenta características de los conglomerados y zonas aptas para centros de transformación, centros de producción, centros de expendio, centros de turismo, y otros más.

Factores higiénicos:

Estos factores deben considerarse fundamentalmente a partir de la ubicación, altitud, escurrimiento de precipitaciones, asoleamiento, ventilación, particularidades del subsuelo, luego, como saneamiento general, artificial, aprovisionamiento de agua potable, acondicionamiento de los alojamientos, y también como dependiente de los dones naturales, paisaje, espacios libres, espacios plantados, esparcimiento, perfectamente relacionados con la población infantil y escolar, y también con las facilidades necesarias para que pueda actuar el educador físico, moral, mental y para la previsión médica.

4.º ¿Quién debe preocuparse de diagnosticar sobre estos problemas y quién debe componer los diversos y variados elementos, con una clara visión de economía, de bienestar, de poética y de plástica?

El hombre debe luchar contra la naturaleza para el aseguramiento de sus necesidades vitales. No debe luchar contra otros hombres. El Estado debe tutelar su derecho a existir, a nutrirse, a alojarse, a circular, a distraerse, a cultivarse, a perpetuarse.

Se admite que el acondicionamiento, ordenación funcional y armonización o composición de edificios para vivienda — para necesidades públicas — para centros cívicos — para centros universitarios — para centros industriales — para centros médicos y de previsión social — para exposiciones universales — para barriadas o colonias obreras — o para organización del paisaje, — se admite, repetimos, que ellos sean resueltos por las personas de disciplina arquitectónica, y para el caso de grandes conjuntos, por personas de disciplina arquitectónica habituadas a la pulsación de los problemas de la colectividad.

El arte y técnica de componer un organismo, en el cual el mayor porcentaje son viviendas, edificios públicos, edificios de utilidad pública, y vegetación, espacios libres y de recreación, es privativo del hombre de disciplinas arquitectónicas, quien también puede, en parte, intervenir en las directivas del planeamiento de la composición social-económica-jurídica del conglomerado, en este caso por su cultura y conocimientos de urbanismo derivados de su ejercitación en urbanística.

Hasta el presente, la única Facultad de Sud América que tiene desde hace años en marcha cursos de la "gran composición", cursos de "trazado de ciudades y arquitectura paisajista", es nuestra Facultad de Arquitectura de Montevideo. Los arquitectos que de ella egresan están en condiciones de enfocar los problemas de urbanística. Ahora bien: por los resultados de múltiples concursos en el mundo, en estos últimos treinta años, por los resultados de los encargos privados, hechos a hombres de disciplina arquitectónica; por una peculiar orientación panorámica de su cultura, por la reiterada ejercitación en el arte de componer todos los edificios que tienen relación con la vida colectiva y con la vida individual, el hecho concreto es que la mayor parte de las realizaciones urbanísticas en el mundo, son debidas a composiciones planeadas por arquitectos, que han orientado su labor con la visión de los altos problemas del vivir de los conjuntos humanos.

Todo cuanto tiene relación con la formación del arquitecto versado en urbanística, está disciplinado desde hace 17 años en la Facultad de Arquitectura, la cual, con el fin de permitir la eclosión de mentalidades superiores en las directivas de la urbanística, creó en 1936 el Instituto de Urbanismo, dentro del cual podrán trabajar intensamente y en beneficio del país, todos los que — movidos por un alto ideal — quieran dedicar sus energías y sus mejores dotes a tan apasionante problema. El Instituto de Urbanismo, en cuanto llegue a ser dotado de recursos propios como los demás institutos universitarios del país, y pueda en consecuencia, contar con la labor continuada de múltiples hombres de pensamiento, podrá llegar a ser el centro de fusión de todas las actividades que son imprescindibles para la realización del problema más angustioso y urgente que tiene el país. La armonización de su población en el territorio.

Es por estas consideraciones, que el Instituto de Urbanismo considera la ley de formación de pueblos, como un punto de partida para la iniciación de una labor, que conectará el estudio profundo y desinteresado de muchos, bajo la tutela de un Instituto docente, con las actividades ejecutivas de los hombres de gobierno.

5.º El proyecto de formación de núcleos poblados contiene el impulso para dos etapas netamente diferenciadas: la de prever la formación de núcleos nuevos, y la remodelación de los actuales.

Una vez surgidos los primeros núcleos, fácil es admitir que, planteados dentro de simples, sabias y no dogmáticas directivas, ellos se desarrollen económicamente y armónicamente.

Dando intervención al Instituto de Urbanismo, él mismo aprovechará primero, de

la experiencia mundial y luego, la propia, para dar las normas generales y de composición, evitando toda improvisación. El mismo dará las directivas para organizar consultas y asesoramientos.

La otra etapa contenida en el proyecto es la de extender el criterio formado, al problema de los núcleos existentes, para luego abocarse al estudio de la remodelación, y perfeccionamiento de los mismos. El contraste entre los resultados de la primera etapa y de las primeras remodelaciones de la segunda etapa, evidenciará el contraste con los núcleos poblados que no hayan planeado ni emprendido su transformación.

El Instituto de Urbanismo ha ido probando, por actividades en el país y fuera de él, que sólo pretende la superación de lo que ha ido realizando anteriormente, dentro de la misma orientación, la Facultad de Arquitectura, y por tanto, considera lógica su intervención inmediata, útil también, para estructurar la labor futura con todos los detalles y perfeccionamientos que serán necesarios ante los ejemplos concretos.

El Instituto de Urbanismo, por medio de este Memorándum, cumple con el pedido hecho a la Cámara de Diputados, en la persona de su Presidente, Doctor Cyro Giambruno, de ser oído, en ocasión del primer proyecto trascendental, en el terreno de la urbanística, — que está por sancionarse — y está dispuesto, dentro de su función técnica, a ofrecer el asesoramiento que la Honorable Cámara crea conveniente, por el aporte personal de sus miembros, su experiencia como entidad y por el aporte de la más moderna documentación mundial que posee.

Saludo al señor Presidente de la Cámara de Diputados, con la mayor consideración,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

Nota de la Junta Departamental y nombramiento de Delegado del I. U. a la Comisión Asesora de la Entrada de la Línea Eléctrica de A. T. en Montevideo

JUNTA DEPARTAMENTAL

Nota N.º 3308

Montevideo, setiembre 28 de 1939.

Señor Presidente del Instituto Nacional de Urbanismo.

Tengo el agrado de llevar a su conocimiento, que en la última sesión esta Junta acordó designar una Comisión Asesora, compuesta por técnicos, la que será integrada por un Delegado que se servirá nombrar ese Instituto, con el cometido de pronunciarse sobre el problema de la instalación aérea o subterránea de la línea de transporte de energía de la Central Hidroeléctrica del Río Negro, en su entrada a Montevideo, a cuyo efecto, se invita a ese Instituto Nacional a designar el técnico que lo representará ante esa Comisión.

En oportunidad, una vez obtenida la conformidad de ese Instituto, se le hará conocer la fecha de su instalación.

Esperando que ese Instituto prestará tan apreciable colaboración al propósito perseguido, me es grato saludar al Sr. Presidente con mi consideración más distinguida.

Benigno Paiva Irisarri,
Presidente.

Julio Bauzá Pouy,
Secretario General.

I. U.

Nota N.º 7/76.

Montevideo, octubre 24 de 1939.

Señor Presidente de la Junta Departamental,
doctor Benigno Paiva Irisarri.

Señor Presidente:

Cúpleme acusar recibo de su atenta nota N.º 3308, de fecha 28 de setiembre de 1939, siéndome grato comunicarle que, en atención a su contenido, el Consejo Directivo de este Instituto acordó designar, en su última sesión, al arquitecto don Octavio de los Campos, como su delegado en la Comisión Asesora que estudiará el problema de la entrada en Montevideo de la instalación de la línea transporte de energía de la Central Hidroeléctrica del Río Negro.

Saludo al señor Presidente muy atentamente,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

**INFORME DEL Sr. ARQUITECTO OCTAVIO DE LOS CAMPOS COMO DELEGADO
A LA COMISION ASESORA QUE INFORMA SOBRE LA ENTRADA DE LA LINEA
ELECTRICA A. T. EN MONTEVIDEO (1)**

Montevideo, Diciembre 15 de 1939.

Sr. Presidente de la Comisión Asesora,
Ingeniero Rodolfo Berta:

En mi calidad de Delegado del Instituto de Urbanismo, en la Comisión Asesora de la Junta Departamental encargada de estudiar el problema de la instalación de la línea de transporte de energía desde la Central del Río Negro, deseo destacar dos aspectos diferentes desde el punto de vista urbanístico de este mismo problema.

El primero, referente a la necesidad nacional de que pudiera utilizar la energía producida en el Río Negro, la zona más amplia posible del país, condición de primordial interés, que contribuirá a detener la marcha hacia Montevideo de todas las actividades industriales de la República, permitiendo por consiguiente la formación de ciertos centros caracterizados, de acuerdo con la producción regional, los que, alimentados por la energía del Río Negro, pudieran en el futuro, cumpliendo el paradójal principio de urbanismo (de urbanizar el campo y ruralizar la ciudad), hacer más feliz y natural la vida de los hombres, de ese hombre apegado a la tierra que encuentra a mano una fuente poderosa de energía que lo ayuda en su producción y en su bienestar.

Montevideo resulta desproporcionado en muchos aspectos, demográfico, social, cultural, con el resto de la República; su atracción poderosa como centro de trabajo y de cultura ha condenado a una vida casi vegetativa a los demás centros poblados del interior de la República; sin embargo, Montevideo debe su impulso vital, principalmente a las industrias agrícolas, ganaderas y derivadas del país, al punto que una crisis de las mismas repercute de inmediato en su ritmo vital: es por lo tanto justo que se busquen, para ese interior del país que en definitiva lo mantiene, las condiciones necesarias para que mejore la vida de sus habitantes y sus posibilidades de producción, diversificándose el campo de las mismas. Se cumpliría de esa manera el más amplio y más humano de los programas de la Doctrina Urbanística, que en síntesis es la ordenación de los elementos naturales y de las cosas por el hombre y para el hombre.

(1) El Consejero del I. U. Arq. Octavio de los Campos, leyó el presente informe en el Consejo del Instituto, prestándole éste su aprobación.

Dentro del programa de la distribución de la energía proveniente del Río Negro se contempla esa necesidad y puede considerarse, según ha explicado el Sr. Ingeniero Giorgi, como consta en el acta N.º 4, que las zonas intercaladas entre las dos usinas podrán considerarse en el futuro gozando íntegramente de los beneficios de la electrificación.

El segundo aspecto urbanístico se refiere a la entrada de los conductores de alta tensión a la ciudad de Montevideo; los técnicos especializados de la Sub-Comisión que se formara en el seno de esta Comisión, luego de un estudio detenido de las posibilidades de entrada de energía a la ciudad, es decir, línea aérea de alta tensión, línea subterránea y usina de transformación en la periferia de la ciudad, parece inclinarse apoyándose además en la opinión autorizadísima del Profesor Mathías hacia la primera de estas soluciones. No estoy capacitado, desde luego, para juzgar las ventajas electrotécnicas de estas soluciones ni de otras que pudieran aparecer, como ser: la instalación de líneas en zanja o trinchera, pero entiendo que desde el punto de vista de otros problemas, quizás sea la solución a la que técnicamente se inclina la Comisión, la que presente mayores dificultades en su coordinación con otros intereses de la capital; pero la tarea del urbanista ha de ser de composición y de coordinación de una serie de problemas, que se presentan en toda gran ciudad (tomada, si se quiere, como una fatal necesidad de la agrupación de los hombres), y será siempre posible, a condición únicamente de que cada uno de esos problemas, resueltos en sus detalles técnicos, admita la flexibilidad necesaria para no imposibilitar otros problemas, de otro orden y de igual importancia.

Si la depuración de la obra de arquitectura pasa por el crisol de los sacrificios de que habla Ruskin, tanto más esa compleja especulación intelectual, que es el urbanismo, ha de someterse a sacrificios de todo orden, aún aquéllos de estética que, rebasando el límite de lo concreto, entran en el terreno de lo imponderable.

Como surgieran en el seno de esta Comisión, expresadas por el Ingeniero Varela, las dudas referentes a si pudiera en nuestro caso especial adoptarse un sistema de conducción de energía semejante al de las ciudades de Boston, Washington, sin pensar, desde luego, que un asunto de esta naturaleza pudiera resolverse por simple analogía en su aspecto exterior con el de otras ciudades, pienso, claro está, que, sin pretender interferir con opiniones técnicas respetabilísimas y fuera de mi especialización, si no sería posible, ya que las condiciones actuales de bloqueo a Alemania pudieran dificultar la marcha normal de sus envíos y por consiguiente quitar importancia al factor de apremio al tiempo, recabar datos más precisos sobre los ejemplos citados por el Ingeniero Varela, tal vez a los mismos técnicos que en aquellas ciudades resolvieron el problema de usinas de transformación y con los datos que caracterizan el caso especial de Montevideo.

Creo que esto sería la última posibilidad a agotar en el estudio que hace esta Comisión, en su asesoramiento a la Junta Departamental, y que, si no hay una razón técnica en contrario, valdría la pena intentarla, por cuanto se obtendría entonces, si se pudiera realizar en Montevideo una solución similar a la de Boston o Washington, mayor libertad para el planteo de otros problemas que también preocupan a las autoridades, como la instalación del aeropuerto, etc., sin el peligro siempre latente de la línea aérea de alta tensión.

Si se descartase en esta Comisión, por razones de electrotécnica que no son, vuelvo a repetir, de mi competencia, la solución a que me refiero, en mi opinión el cometido de la misma de simple asesoramiento a la Junta Departamental estaría terminado, y sería del caso que los técnicos de la Rione, con el Municipio por intermedio de su Oficina de Plan Regulador, con el Ministerio de Obras Públicas y de Defensa, terminasen y ya, con carácter ejecutivo, los detalles del plan de realización, y que con las concesiones posibles de cada una de las partes interesadas en este asunto se pudiera obtener la mejor solución de conducción de energía para la Ciudad de Montevideo.

Como Delegado del Instituto Urbanístico, cuya función es principalmente docente y de consulta, no podría ir más allá en mis consideraciones, por cuanto, si buscase soluciones concretas al problema en su faz urbanística, invadiría el capo de ejercicio

profesional o interferiría con el cometido de oficinas municipales o dependientes de algún Ministerio y cuya función les reserva el derecho a ese estudio.

Por el momento es cuanto tengo que informar.

Arq. Octavio De los Campos.

CONCLUSIONES DE LA COMISION ASESORA (1)

ATENCIÓN: 1.º A las consideraciones expuestas en los antecedentes que se citan en este informe.

2.º Al apremio de los hechos sometidos como antecedentes a su examen, apremio que de no existir hubiera decidido a esta Comisión a realizar estudios y consultas que llevarían largo tiempo, sin que pueda asegurarse de antemano que ese estudio aconsejara otra solución que no sea la línea aérea.

3.º A que la entrada con instalación subterránea en cualquiera de sus formas es la que mejor contempla las necesidades de la aviación y las exigencias urbanísticas, esta Comisión cree del caso aconsejar:

- a) Que se autorice la inmediata instalación de una línea aérea en el tramo urbano y suburbano.
- b) Que se designe una Comisión de técnicos de especial versación en la materia, integrada con representantes de los organismos vinculados al problema y con el encargo de reunir antecedentes, efectuar consultas y realizar estudios sobre la posibilidad de adoptar al caso presente alguna de las diversas soluciones empleadas en el extranjero, a fin de determinar concretamente las dificultades técnicas que será necesario vencer para que esa adopción sea posible.
- c) Que se deje desde ya establecido que la instalación subterránea de entrada en ambos tramos, deberá llevarse a cabo tan pronto como puedan considerarse eliminados los inconvenientes que actualmente impiden su adopción.

Carlos E. Berta.

Santiago Michelini.

Juan A. Stella.

Jacobo Varela.

Romeo Ottieri.

Luis Giorgi.

Octavio de los Campos.

Julio C. Poussin.

José Luis Baratini.

Los suscritos, en mayoría, declaran que suscriben el informe que antecede por estar de acuerdo en lo fundamental con los términos del mismo; pero para fundamentar debidamente su posición, se consideran en el deber de expresar:

Que la única razón que los mueve a aconsejar de inmediato la adopción de la línea aérea en los tramos urbanos y suburbanos, es el apremio de las circunstancias y las manifestaciones del Delegado de la RIONE, Ing. Giorgi, según los cuales "es absolutamente imposible pensar ahora en cambio por falta material de tiempo para efectuarlo y por la gran cantidad de elementos manufacturados en Alemania, hechos sobre los cuales entienden no debe existir de parte de la Comisión pronunciamiento alguno por escapar a sus cometidos. De lo contrario, si no existiera urgencia en el pronunciamiento, aconsejarían profundizar el estudio de la solución subterránea con transformación intermedia, antes de emitir la opinión definitiva, pues existen a su juicio, muchas posibilidades de que, de dicho estudio, resulte la conveniencia de adoptar esta solución que contempla los otros intereses de la ciudad en juego.

Jacobo Varela.

Romeo Ottieri.

Santiago Michelini.

Julio C. Poussin.

Octavio de los Campos.

El Arqto. Sr. De los Campos tuvo a bien transmitir al I. U., el contenido de las conclusiones de la Comisión Asesora.

Nota al M. O. P. y nombramiento de Delegado del I. U. a la Comisión Asesora de la Zona Costera Platense y Atlántica

I. U.

Nota N.º 7/75.

Montevideo, octubre 11 de 1939.

Señor Ministro de Obras Públicas,
Ing. Don Juan José de Arteaga.

Señor Ministro:

El Instituto de Urbanismo en su última sesión resolvió hacer saber al señor Ministro, que enterado de la constitución de una Comisión Asesora que estudiará el problema del acondicionamiento de las zonas balnearias ubicadas en los departamentos de Canelones, Maldonado y Rocha, sus enlaces y prolongaciones, y considerando que en los informes hasta ahora producidos se pone en evidencia entre otras cosas, la ventaja de estudiar criteriosamente el problema, este Instituto cree conveniente estar representado en esa Comisión, siempre que la idea de creación de la misma no haya sido la de limitarla solamente a funcionarios.

Saluda al señor Ministro muy atentamente,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

**MINISTERIO
DE
OBRAS PUBLICAS**

Montevideo, Diciembre 2 de 1939.

Sr. Presidente del Instituto de Urbanismo,
Arqto. D. Mauricio Cravotto.

Presente.

Señor Presidente:

Me es grato transcribir a Vd. a sus efctos la siguiente Resolución:

"Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Diciembre 2/1939.

"Visto que se considera ventajosa la cooperación ofrecida por el Instituto de Urbanismo, en el estudio que plantea el fraccionamiento arbitrario de las zonas del Este, al solicitar su representación en la Comisión Asesora creada a ese efecto. Considerando que el Instituto de Urbanismo es una institución oficial creada por la Universidad de la República para el estudio especializado de los problemas de que se trata. SE RESUELVE: Integrar con un Delegado del Instituto de Urbanismo de la Universidad de la República la Comisión Asesora para el estudio de las costas del Este creada por Resolución de este Ministerio en fecha 12 de Julio de 1939. - Comuníquese. — (Fdo.) Arteaga."

Por lo tanto ruego al Sr. Presidente quiera designar al Delegado de la institución de su digna Presidencia.

Saluda a Vd. con su consideración más distinguida.

Juan J. de Arteaga,
Ministro de Obras Públicas.

I. U.

Nota N.º 7/77.
Z674728

Montevideo, 10 diciembre de 1939.

Señor Ministro de Obras Públicas,
Ing. Arq. Juan José de Arteaga.

Señor Ministro:

Tengo el honor de expresarle que el Consejo Directivo del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, en sesión realizada ayer, después de considerar su atento oficio de diciembre 2, referente a la designación de un Delegado de esta Corporación para integrar la Comisión Asesora para el estudio de las costas del Este, acordó por unanimidad de los presentes designar al suscrito para desempeñar el cometido.

Saluda al señor Ministro con la mayor consideración.

Mauricio Cravotto,
Director.

Octavio de los Campos,
Secretario ad-hoc.

Nota-circular enviada a diversas Instituciones
Técnicas y personalidades especializadas en
asuntos urbanísticos en Sud - América
sobre un estudio de la vivienda

I. U.

Nota N.º 7/76.

Montevideo, 30 de octubre de 1939.

Sr.....

El Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de Montevideo (Uruguay) se propone estudiar "La Vivienda Americana" en la más amplia acepción de ese título.

Con tal objeto se ha programado el trabajo en la forma que indica el cuadro adjunto.

Pero para que este trabajo tenga real valor y la más amplia proyección, solicita de todos los estudiosos de este problema en América, su aporte usando vías similares, naciendo posible la obtención de resultados análogos y por tanto útiles para todos.

Esperamos de Vd. (s) su valiosa colaboración en este tema.

Saluda a Vd. (s) muy atentamente,

Mauricio Cravotto,
Director.

Américo Ricaldoni,
Secretario.

CUADRO I

LA VIVIENDA AMERICANA

Origen		
Influencias	Vivienda mediterránea, latina, española, italiana, portuguesa, francesa, en otros países. }	su repercusión en América Latina
Evolución		
Estado actual	(Comparación con otros países)	

CUADRO II

LA MANZANA EN LOS TRAZADOS URBANOS DE AMERICA

Vivienda y Parcelamiento

Tipos por densidad
 El espacio libre en la manzana
 Intento de formación de doble y cuádruple manzana
 Disminución del espacio viario
 Excesivas interferencias
 Mejor aprovechamiento del espacio libre
 Revalorización de parcelas
 Crítica gráfica al desorden urbano

CUADRO III

EL TRASPORTE EN AMERICA

Evolución cualitativa (tamaño y velocidad de las unidades) y cuantitativa. Su repercusión en el espacio viario antiguo y actual.

Los servicios públicos en América

Evolución de los mismos y su relación con la vivienda.

Han enviado acuse de recibo de esta nota proponiéndose cooperar con su trabajo las siguientes instituciones:
 Instituto de Urbanismo de Valparaíso.
 Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires.
 Ing. Fco. Bautista Oliveira, de Río de Janeiro.
 Prof. K. H. Brunner, de Chile.
 Ing. Urb. Carlos M. Della Paolera, Director del Plan de Urbanización de Buenos Aires.

Curso de trazado de ciudades y arquitectura paisajista

TEMA DEL TRABAJO PRACTICO DE 1937

Estudio por zonas de la organización de una ruta en cuyo punto medio se establece un núcleo de 1500 habitantes, dedicados a la cerámica y a la floricultura

Esta ruta se determinará, en su posición teórica definitiva, previo los asesoramiento convenientes, con el fin de dar mayor grado de precisión al trabajo escolar.

La ruta partirá del extremo N. Este del embalse futuro del Río Negro, cruzará zonas planas, accidentadas, de bosques, ríos o lagunas, zonas agrícolas, ganaderas, mineras, y tomará dirección hacia algún punto importante e interesante de la costa atlántica.

Desde el extremo N. Este del embalse hasta la ciudad del Rincón del Bonete, se supone se establezcan comunicaciones fluviales importantes. A partir de esta ciudad la ruta proseguirá hasta el Norte.

El tramo de ruta embalse-atlántico objeto del trabajo escolar tendrá finalidad económica y turística.

Será organizada de tal modo, que estas dos funciones se cumplan debidamente, debiéndose incluir en la composición todas las disposiciones, composiciones e implementos, características de las rutas modernas, embarcaderos, estaciones, paraderos, albergues, merenderos, pequeños pueblos, núcleos industriales, puestos de auxilios.

A mitad de camino, en una zona conveniente por la presencia de agua, tierras ricas para cultivo, arcillas, kaolín, y donde también puedan crearse bosques, se establecerá el núcleo poblado permanente de 1500 habitantes.

Esta población se dedicará a la floricultura e industrias derivadas y a la industria cerámica.

El núcleo tendrá todos los elementos para que en él se cumpla una vida armónica y constará de lo necesario para permitir la agradable permanencia de 500 turistas. Este núcleo se implantará en el valle y la falda de una zona accidentada.

Los elementos principales a componer son:

- La vivienda,
- las fábricas,
- la zona de depósitos y expendio,
- los edificios y disposiciones para — nutrición,
- enseñanza primaria-liceal e industrial,
- previsión social,
- esparcimiento,
- turismo y diversiones del turista

y finalmente el parque-jardín exposición de la floricultura nacional, cuyo detalle corresponde al curso de Composición Decorativa V - VI.

El grupo de alumnos de 1937 se dividirá en equipos, cada uno de los cuales estudiará una parte del proyecto e intervendrá en el estudio del conjunto, debiéndose presentar como mínimo:

Los planos generales, regionales y de detalle con los alzados, cortes, perspectivas, diagramas aclaratorios necesarios, detalles del núcleo poblado a las escalas que se fijarán oportunamente.

Setiembre de 1937.

Mauricio Cravotto,
Profesor.

El trabajo será desarrollado bajo la dirección del profesor adjunto Arq. J. A. Scasso.

A l u m n o s :

"E.P.Z.D.U.R.T."

(Estudio por zonas de
una ruta turística)

J. J. C a s t r o
O. S p e r a n z a
D. M e n d i v i l
L. T o r t o r e l l a
A. V e d a n i
J. A. L a s a
S. C á c e r e s
L. A. T e p e r i n o
F. P a r p a g n o l i
R. B i a g o n i
H. G u e r r a

"L. E. D. R. N."

(Localidad Embalse
del Río Negro)

P. V i ñ a
R. F e r n á n d e z
L. C a p d e p o n
A. G h i r i n g h e l l i
A. M a t o s
B. T r a v e r s o

"EL PUEBLO"

R. T i s c o r n i a
J. F a g e t F i g a r i
A. S o l a r i
J. L. B u t t i
M. P a s c u a l
O. R o d r í g u e z S u á r e z

Es la primera vez que en el curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista (urbanística) se aborda un tema de esta índole.

Es necesario que el estudiante de Arquitectura que cursa esta materia, se comprometa de la relación que existe entre las operaciones de carácter territorial y las otras, las de concepción, estudio y planeamiento de edificios, donde el hombre cumple gran parte de su vida.

Pero estos edificios, que agrupados forman caseríos, aldeas o ciudades, no podrían subsistir, sin una relación con el territorio circundante, sin una relación entre ellos mismos, sin una vinculación de hombres, materiales y productos, dada la diversidad de productividad del planeta y dada la diversidad de los seres humanos.

Una ruta, para un arquitecto paisajista es primariamente una **zona** del planeta, que ligando un origen y un destino, enhebra variadas y múltiples otras zonas, donde sería posible localizar grupos humanos que puedan afincarse y resolver su vida felizmente, durablemente; donde los elementos de naturaleza puedan abundar, por el trabajo humano, y donde pueda ser posible establecer también, **senda o camino** practicable, es decir, sin tropiezos, ni detenciones, ni peligros; donde pueda llegar auxilio de gentes, alimento primario.

Rutas hubieron en orillas de ríos mansos, fondos de valle, laderas de colinas, pampas abiertas y hasta en desiertos, ligando puntos de agua...

Pero no hubieron rutas por crestas de cordillera, ni por ciénagas, ni por orillas abruptas.

La inteligencia humana, por preciosos artificios y técnicas que asombran, sorteó muchos obstáculos; pero queda aun en pie el camino humilde, que no es otra cosa que una **consolidación del suelo** en la parte más favorable de una **ruta**, para hacer permanente la comunicación de hombres, ideas, productos y materias, y para hacer vital el territorio que ella atraviesa.

La ruta encuentra en su recorrido, suelos de configuración distinta; costas, ríos, arroyos, valles y colinas. Campos, árboles, bosques o eriales; encuentra en suma una estructura terrestre, y espacio. Encuentra un "habitat" determinado por formas particularísimas que constituyen el paraje, el paisaje; mejor, la arquitectura de un paisaje.

El paisaje es el elemento más ligado al ser humano desde su nacimiento. Es un **espacio** característico, con inconfundibles particularidades que tienen marcada relación con la situación geográfica general y local, en cuyo seno, trabajarán, vivirán, transitarán hombres. No es concebible ruta terrestre, sin gentes que la avencinen.

La ruta terrestre, pues, tiene una importante función urbanística. Es tronco distribuidor y colector de **actos** humanos sobre el planeta.

Es factor de "enurbamiento", de localizaciones humanas. Es mucho más eso, que vía especializada sin detenciones, entre origen y destino, como ocurre en la ruta aérea.

Por tanto, el tema propuesto, que fija un origen y un destino, (por simplicidad didáctica) deja la libertad al alumno de resolver, como aspirante a arquitecto paisajista y urbanista, las contingencias inherentes al problema, sin la preocupación de los difíciles problemas relativos al **camino**, a ese suelo consolidado y obras de arte necesarias que, sortearán los obstáculos que le opone la naturaleza y que sobre un planteo técnico y económico dependiente de otras disciplinas, se convertiría (con los perfeccionamientos y ajustes ulteriores) en línea de **perfecta** adecuación sobre un determinado **suelo**. Pero ella será, no tanto el recorrido más corto entre dos puntos, medido en metros o en tiempo, sino el más breve para el espíritu, por su sencillez, su seguridad, su amenidad, su belleza, y por su sinceridad topográfica; y sobre todo, será el recorrido más noble por su solución **social**, por estar al servicio de la masa trabajadora de los campos, que ella transpasa, sin cuya condición, la ruta, ya señalada para siempre por la cinta carretera o de autostrada, no será más que una canalización inanimada de cemento, apta para irreflexivos hombres-vehículo y no para seres humanos.

Arq. M. Cravotto,

[illegible]

FORM SPECIALLY FOR IN AUTO.

528485

[illegible]

ADDENDUM.

PALMER'S

ASSISTED

CERRO LARGO

DURAZNO

TREINTA Y TRES

FLORIDA

LAVALLEJA

ROCHA

E. P. Z. D. U. R. T.

PLANO GENERAL DE LA ZONA TERMINAL

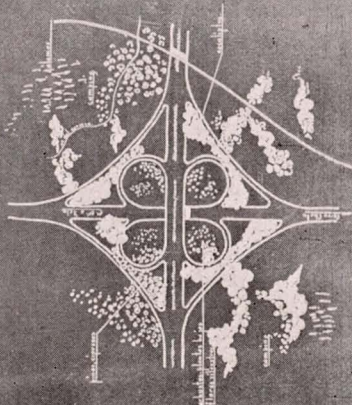
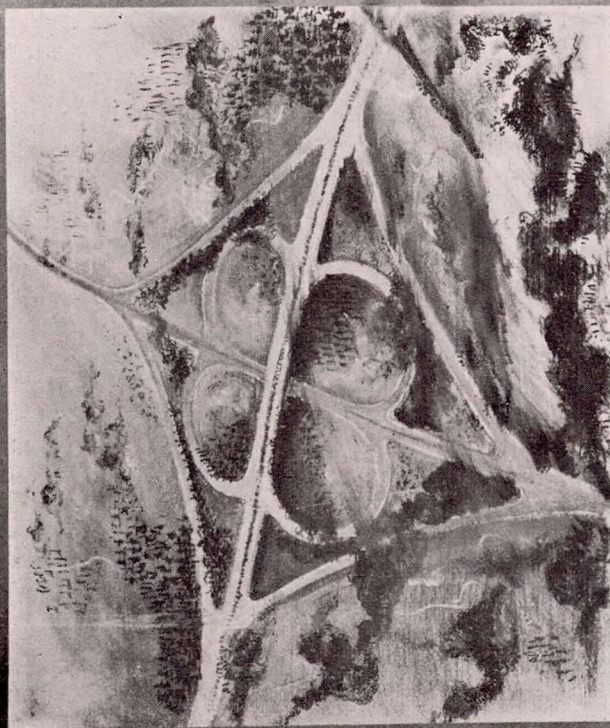


EP.Z.D.U.R.T.

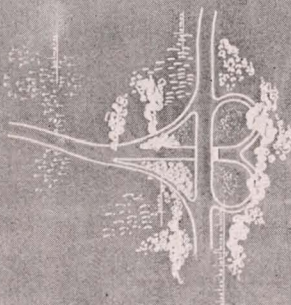
PARQUE DE SANTA TERESA

- 1 ZONA DE VIGILANCIA
- 2 TORREJÓN DE S. TERESA
- 3 FUENTES DE MANANTIALES
- 4 PUERTO FLORIDA
- 5 CAMINO DE MANANTIALES AL CERRO
- 6 LAGO ARTIFICIAL
- 7 PASEO DE MANANTIALES

EPZDURT

[illegible]

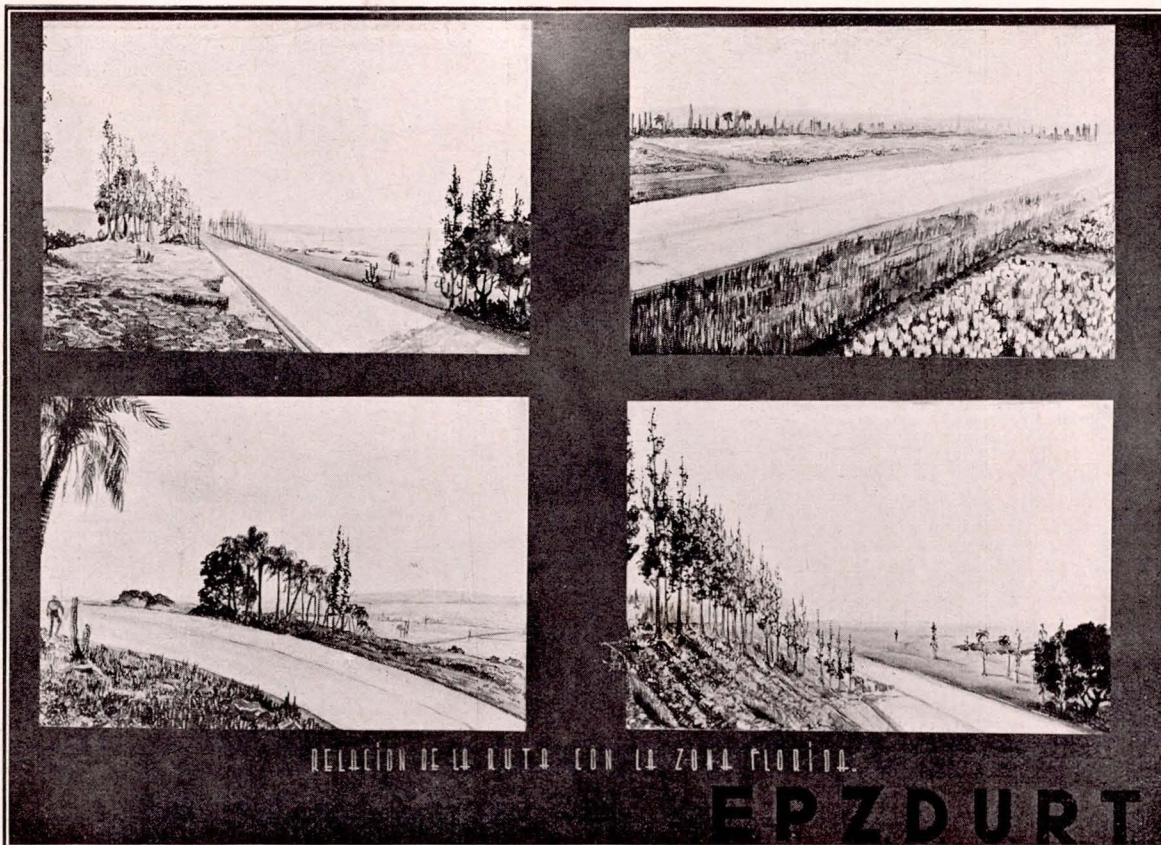
ENTIME (OPINIMINO NACIONALITATE) NELLO



1845
 1846
 1847
 1848
 1849
 1850
 1851
 1852
 1853
 1854
 1855
 1856
 1857
 1858
 1859
 1860
 1861
 1862
 1863
 1864
 1865
 1866
 1867
 1868
 1869
 1870
 1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900

OLIVIO TACCHICENDEOZIONALE

EPZDURT.





LA RUTA Y EL SOL

EL SOL EN NUESTRA LATITUD NO DA UNA ALTURA MÁXIMA SOBRE EL HORIZONTE DE

EN SOLSTICIO DE INVIERNO 13°21' EN SOLSTICIO DE VERANO 35°00' EN LOS DOS EQUINOCCIOS 25°

Como que los viajes de turismo se hacen principalmente en primavera, verano, otoño, tomaremos como altura del sol la más desfavorable de las correspondientes a estas tres estaciones, restandole además un grado.

VALORES USADOS EN NUESTRO ESTUDIO

LA ORIENTACION DE LA RUTA

CONDICIONES EN TERRENO LlANO

Cuando la altura del sol sobre el horizonte es mayor de 45° resulta mejor para el conductor.

Ruta dirigida hacia el NO-NE.

En esta dirección las rutas nunca enfrentan al sol, luego no hay direcciones indeseables.

Ruta dirigida hacia el SO-SE.

La dirección en estas rutas nunca enfrentan al sol, luego no hay direcciones indeseables.

Ruta dirigida hacia el E-O.

Siempre convenientemente por enfrentarse al sol desde el E de mañana y desde el O de tarde.

CONDICIONES EN TERRENO PENDIENTE

Cuando el perfil de la carretera influye al modo de 45° sobre la línea de pendiente, resultará que al sol incidirá cuando este una altura de sobre el horizonte, siendo 45° a 180° (E-O) o 135° a 315° (N-E).

Ruta dirigida hacia el NO-NE.

La pendiente en este caso no afecta las condiciones generales de este problema.

Ruta dirigida hacia el SO-SE.

La pendiente en este caso no afecta las condiciones generales de este problema.

Ruta dirigida hacia el E-O.

La pendiente en este caso no afecta las condiciones generales de este problema.

EL ELEMENTO QUE PRODUCE SOMBRA PUEDE SER: ARBOLES O UNA ELEVACION DEL TERRENO

D O S T R O C H A S

THEY TRAVELED BY MOTORBUS BEING
HARRIED FOR SEVERAL HOURS IN THE EVENING.

... 141347E LEEJANO... 3

Si no convenga var al objeto de cerca (cerro) solo cabe suspender la plantación de árboles en el trozo que impida la vista del objeto

PLANTAS BOMBAS

En todos los demas casos la dispersion podria ser como se indica en el croquis correspondiente a la zona de la laguna.

DR. TULLIO DI TULLIO ANTONIO RUI ZEMAN DE MONTEVIDEO

1. Tenda
2. Alberi
3. Semaia di via

19 DOS TROCAS JUNTAS

Dentro del espacio disponible para la ruta las dos rocas no tienen porque seguir el eje de este espacio.

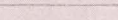
Cada ruta tendría su foro propio para su desarrollo. Si se disputara también de la cumbre, se dispondría al 50% de la estudiantina en entradas al mismo.

espacios laterales; vegetación baja
falta; los grupos de árboles que rodean
los o encierran un paisaje de
espacios; intente un al valle.

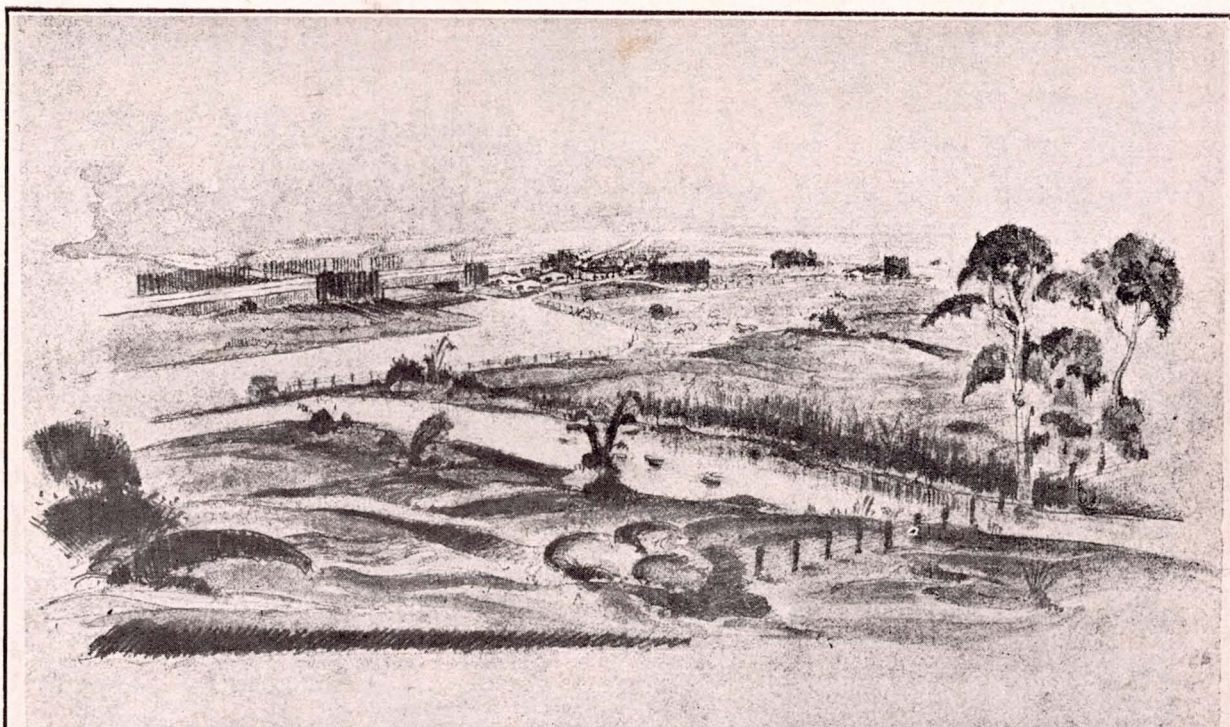
LA SAGA EL VALLE
Entre las dos truchas, puedes plantar
se árboles alto puesto que no impi-
dan la vista

las plantas bajas se disponen
según las posibilidades de
material el crujio ajuste.

El tipo comprendido entre las dos trochas
saturalmente decaído por H_2SO_4 - NaOH .
Se aprovechaban estos elementos y se
simularon la presencia de cloruro de
aluminio y cloruro de sodio, también de
lugar. Para el mayor H_2SO_4 - NaOH de
estos tipos elementos se les daba valor
antipresión de H_2SO_4 - NaOH y H_2SO_4 - NaOH .
 H_2SO_4 - NaOH de la serie de H_2SO_4 - NaOH .

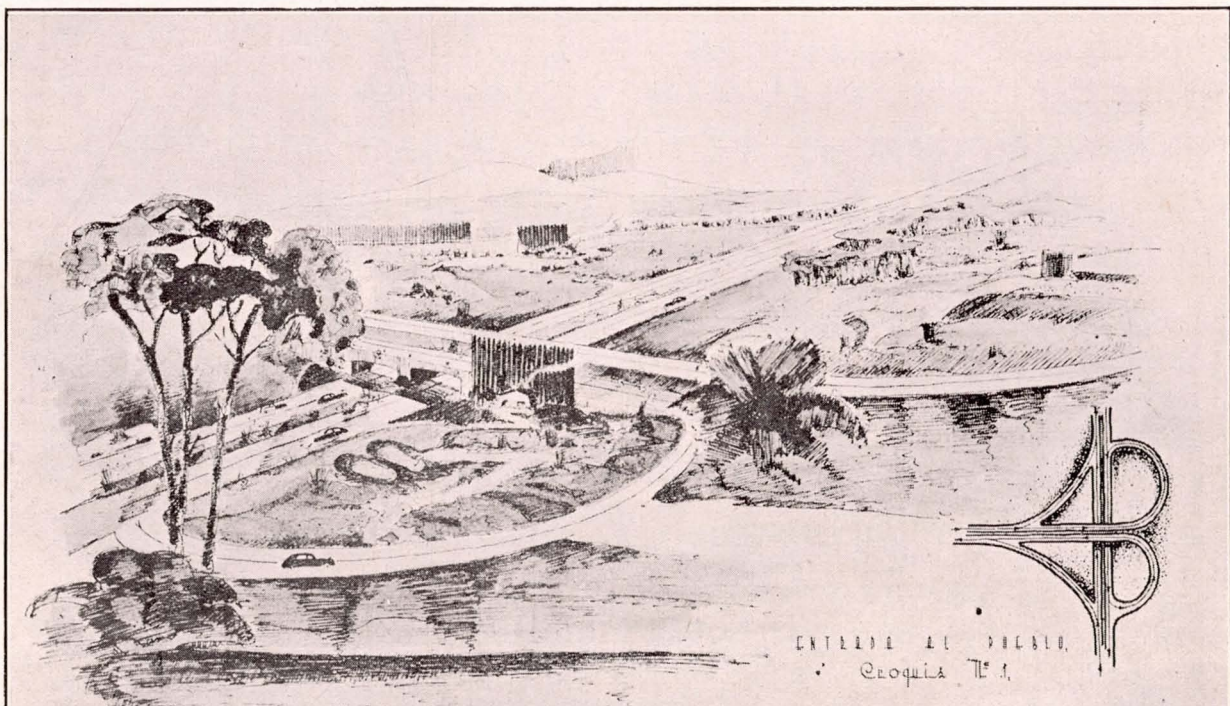


El nivel de las frentes
y nivel del punto de inundación.



Camino de tropas.

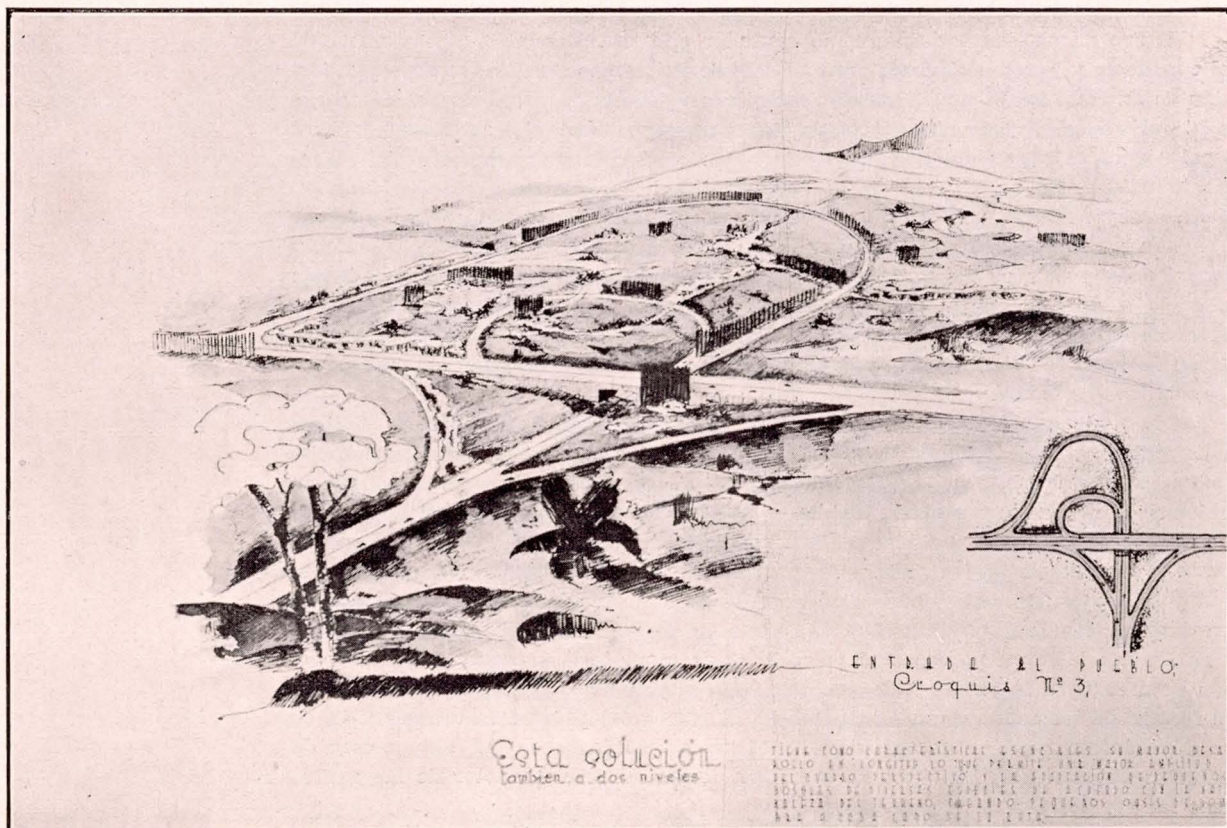
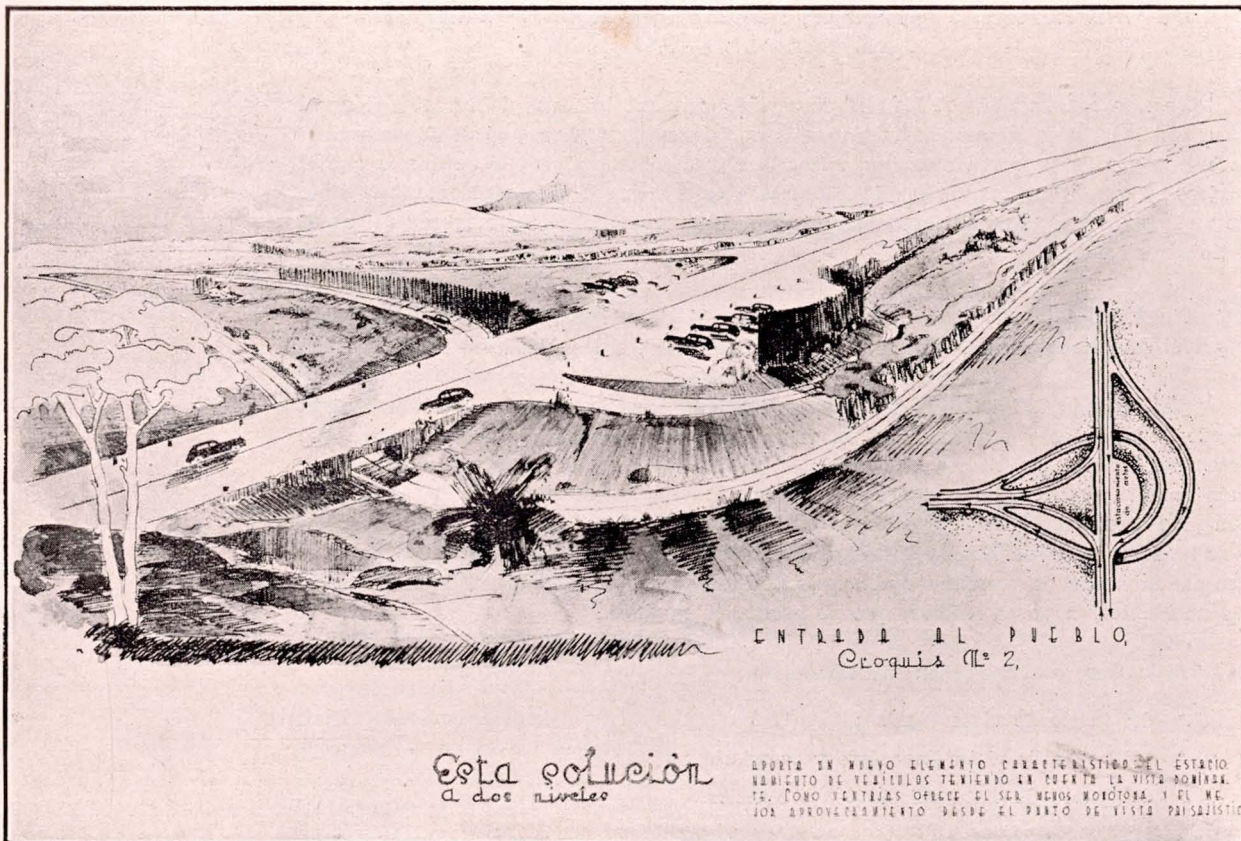
EN ESTE PROBLEMA SE HA TRATADO DE DELEGAR EL CAMINO DE LA CARRETERA HACIENDO PASAR LOS ANIMALES POR DEBAJO DE ÉSTA, DEBIDO A RAZONES DE SEGURIDAD. LAS ADITACIONES PARA LOS TROPEROS: LOS POTEROS PARA EL GANADO; LOS SITIOS DE AGUA, DE SOMBRAS, CONTEMPLAN ESTE YEMA TAN IMPORTANTE EN NUESTRO PAÍS.



ENTRADA AL PUEBLO.
Cecilia T. J.

Una solución. Medio técnico a 2 niveles

SE HA ESTUDIADO EL CRUCE EN LA PARTE MÁS ALTA DEL TERRENO DESDE DONDE SE DOMINA EL PAISAJE EN SU AMPLIAZGA LO QUE PERMITE UNA GRAN VARIACIÓN DE ELEMENTOS REQUERIDOS POR EL LOS GRANDES INDICADORES COMO NO DISPARIDAD A LA TRIVIALIDAD, PORQUE, DESDE EL PUNTO DE VISTA, LOS DOS DISTINTOS TONOS DE SUS ROJAS Y FORMA DE PALLAS CONTRIBUYEN PODEROSAMENTE A QUITAR LA MONOTONIA TAN COMÚN EN PUENTES TRANSITORIOS.



DE "DIE REICHAUTOBAHNEN", BASES SOBRE LA FORMA Y LA
CONSTRUCCION. — 1936

"Para la construcción de las nuevas carreteras y autobahnen, el Inspector General para las Carreteras Alemanas ha ordenado que de ninguna manera han de perjudicar la hermosura de la tierra alemana, antes bien aumentarla. Con ello se quiere que el viajero no sólo utilice los medios de locomoción para llegar lo más rápidamente posible de un lugar a otro, sino que más bien goce durante su viaje las hermosuras del territorio atravesado."

DE "LOS CAMINOS, LA NATURALEZA Y LA PSICOLOGIA HUMANA",
por el Arquitecto Francisco Holoubek. — "Caminos", Marzo 1937. — Buenos Aires.

"¿El trazado de los caminos debe ser estudiado solamente desde el punto de vista técnico, económico y práctico? La unión de los centros poblados o de los puntos que deben ser unidos por medio de carreteras ¿Debe ser la más corta, quiere decir, la más recta? ¿Debe incluirse entre los estudios previos el del escenario, del paisaje y, con más atención, el de la psicología de aquellos que lo utilizarán? ¿Se ha pensado o se ha tomado en consideración, que los hombres que proyectan, estudian y construyen caminos nuevos o reconstruyen los existentes, son y en qué grado responsables de los accidentes, a veces fatales, que se producen en ellos?"

"Todos los caminos deben ser estudiados:

- 1.º del punto de vista técnico;
- 2.º del punto de vista financiero y económico;
- 3.º del punto de vista psicológico y estético.

Lógicamente, para conseguir que los caminos sean perfectos del punto de vista psicológico y estético, deben ser tratados de acuerdo a las reglas del urbanismo."

"El que un camino sea seguro, no cansador para la vista, el cuerpo y la mente del conductor y por consiguiente para su sentido de reacción, depende en primer término de su trazado. El es un nuevo elemento que debe ser incorporado en el cuerpo de la naturaleza a veces como principal señal de la presencia del ser humano. Dará al paisaje nueva expresión, y si su derrotero está perfectamente asimilado al delineamiento natural de aquél, será un complemento natural que enriquecerá el cuadro, dándole mayor movimiento y vida. El sentido intuitivo del proyectista debe conservar y realzar las características y bellezas de la naturaleza. El asimilamiento orgánico y armónico del recorrido de la nueva carretera, ajustándola a las líneas y ondulación del suelo, suavizará la impresión de lo nuevo y extraño. Siendo asimismo de suma importancia las condiciones técnicas de las carreteras, se hace indispensable la coordinación de todos los elementos, procurando que predomine en lo posible las características de los alrededores.

Si la naturaleza, como en nuestras llanuras, es monótona y pobre en motivos bellos, entonces debe completarse y dotarla de elementos que quiebren esa monotonía, que es de consecuencias nocivas, lo mismo para los conductores de cualquier clase de vehículos, que para los paseantes. Uno de los mejores elementos para el enriquecimiento del paisaje es sin duda el árbol, ya sea en forma solitaria o en grupos, ya que su forma y colorido da mayor vista y alegría. En resumen, coordinando y completando aquí y allí, encontraremos que lo que es bello es también útil porque está hecho de conformidad con la naturaleza. Sabido es que las distintas formaciones y formas de la naturaleza influyen poderosamente en la modelación de los caracteres de los pueblos, en su manera de ser, de vivir y pensar. Lógicamente debemos suponer que también las formas de los caminos, su configuración, el marco del paisaje, la urbanización de las adyacencias, será un factor importante en la psicología de los conductores de vehículos automotores. Influirán en la misma forma sobre el carácter de las gentes como las condiciones de sus viviendas."

"Del punto de vista estético, con los recorridos bien asimilados en el marco del paisaje, no se destruirán las bellezas naturales — donde las haya — y los lugares pobres de motivos serán enriquecidos y embellecidos con un buen y razonable tratamiento de las banquetas y adyacencias del camino, que no consistirán por cierto únicamente en dos filas de árboles raquíticos y mal cuidados. En esta forma se conseguirá paulatinamente la urbanización de los campos, cuyo hermoejamento forzosamente influirá en la urbanización de los pueblos y en el mejoramiento de la vivienda. No debe olvidarse que las carreteras como vía de comunicación entre los centros poblados, son la base de todo urbanismo.

Planteado el estudio de los caminos en esta forma, se unirá lo útil con lo bello, y andando el tiempo tendremos campiñas tan bellas como en cualquier parte de Europa, que gozosamente serán recorridas por los que están obligados a vivir y trabajar en las ciudades, y lo que es más importante: los accidentes disminuirán considerablemente y no tendremos que lamentar la muerte de tantos hombres útiles para el trabajo en bien de la Nación."

DE "ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTA Y ORGANIZACION URBANISTICA DE LOS CAMINOS". Arquitecto Ernesto E. Vautier. — "Caminos", Mayo-Junio 1938. Buenos Aires.

"Se admite como un axioma, que en el estudio de los caminos, lo primordial es la función económica de las rutas, y que el factor estético sólo constituye un aspecto complementario y accesorio del mismo, aspecto que, de ningún modo, puede aceptarse como preponderante. Es indudable que tal afirmación no tiene fundamentos documentados en los hechos de nuestro país y sólo está basada en impresiones incontroladas. En efecto, no sabemos si en nuestros caminos es más importante la circulación comercial que la turística o viceversa, y por consiguiente no sabemos qué clase de usuarios es lo que debemos satisfacer. Por otra parte la consideración estética no constituye forzosamente un factor de mayor costo del camino ni de su explotación, sino sólo un criterio de selección. Economía y estética no son forzosamente opuestos."

"El acondicionamiento paisajista de las obras viales se propone la creación de un espectáculo, la protección de los paisajes existentes y la defensa de las obras contra los agentes naturales. Tiene, pues, una doble finalidad estética y práctica.

La conducción del camino hacia los escenarios naturales más interesantes, la adaptación de las obras al movimiento natural del terreno, la identificación de éstas con el paisaje natural, la defensa contra la erosión mediante formas adaptadas a esa finalidad, la consolidación del terreno con plantaciones, la puesta en evidencia del paisaje natural mediante la depuración de los elementos extraños, y, como hilo conductor de la emoción del turista, la composición paisajista permitirá transformar la apariencia, de cruda obra material, que hoy tienen los caminos, en una obra de cultura.

La organización urbanística de los espacios afectados por el camino se propone situar y preparar los espacios necesarios a la actividad vial o que derive de ella, en forma de obtener una óptima utilización de esos espacios, sin interferencias entre las superficies de circulación y los espacios de estacionamiento, detención, servicio automovilístico, servicio turístico, camping, servicio de conservación caminera y vivienda del personal de conservación. Más especialmente en las zonas pobladas se propone el "zoning highway", es decir, la urbanización controlada, formando una zona reglamentada especialmente a los efectos de que las construcciones privadas y sus accesos no interfieran con la circulación del camino en forma de afectar a su seguridad, a su rendimiento o a su aspecto."

"Creo que la forma más lógica de plantear la actuación en un proyecto de acondicionamiento paisajista de un camino es análoga a lo que se presenta al ingeniero que se propone trazar un camino, y explicaremos entonces las operaciones que cronológicamente debe realizar un arquitecto paisajista. En los dos casos las anotaciones de los hechos existentes en el terreno constituyen el primero e indispensable paso.

Todo paisaje es producido por fuerzas naturales que actúan sobre los materiales y vegetales que componen y tapizan el suelo. La mayor o menor permanencia de esas fuerzas en una relación constante, con su efecto con un determinado suelo, determinan un equilibrio armónico y resultados definidos que son percibidos por el observador y constituyen el "carácter del paisaje". El análisis paisajista y fislográfico en el terreno, el conocimiento y definición general del carácter del paisaje existente en las diversas regiones del país, donde el acondicionamiento paisajista sea necesario, permitirán proponer proyectos realizables con la seguridad que autoriza el conocimiento de los hechos reales. Con ese previo conocimiento general de un paisaje, de carácter definido, cabe ya la anotación de los hechos singulares que afecten a la traza o al aspecto de un camino proyectado."

"La composición paisajista comienza por la interpretación del paisaje natural, esto es: la conservación del carácter existente, su depuración de los elementos extraños y la puesta en evidencia del carácter latente.

Cada espacio deberá ser tratado como una visual separada diferenciando su carácter dentro del conjunto y conduciendo al espectador por efectos sucesivos. No debe olvidarse la traslación como uno de los medios de evidenciar composiciones por oposición o por transición, ni tampoco debe olvidarse la velocidad de esa traslación y tener en cuenta que sólo los efectos de masas homogéneas y extensas son apreciables al circular en automóvil. El paisajista busca armonías de carácter, de forma, de color o de textura. Recurre a la repetición, la serie y el equilibrio, a la similaridad de carácter entre las partes y a la proporción en las relaciones entre los espacios y los objetos. Tiene en cuenta la fuerza relativa con que los objetos atraen la atención y la duración de esa atención. Respeta el ángulo de vista en que se aprecia una composición. Procura concentrar la atención del espectador cerrando el espacio pictóricamente y librándolo de intrusiones perturbadoras."

"La aplicación de la técnica paisajista no debe provocar una desnaturalización de la función propia del camino, que es la de constituir una superficie de circulación, ni tampoco es forzoso que constituya una solución antieconómica del problema vial. La incorporación de la técnica paisajista constituye un factor de selección entre varios trazados de igual costo, una identificación con las circunstancias existentes en el relieve del terreno y, en muchos casos, una disminución del costo de conservación del camino por su previsión contra la erosión.

Todo eso no significa de ningún modo hacer desaparecer la importancia de la función del camino frente a la función del espectáculo paisajista, sino que, por el contrario, se trata de realizar una obra de armonización estética y funcional. La traza de camino debe conservar las características que exigen la velocidad y la seguridad de la circulación y, especialmente, en la disposición de la vegetación, deberá conservarse la zona de visualidad, necesaria a la seguridad de la circulación, libre de todo obstáculo."

DE, DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD DE LA REPUBLICA ARGENTINA: "LA AVENIDA GENERAL PAZ".

"Con la Avenida Gral. Paz, la Dirección Nacional de Vialidad, ateniéndose a las más modernas modalidades en materia vial, inicia una obra en la cual el factor artístico es considerado como un elemento de primordial importancia, realizando así no sólo una labor de índole práctica, sino también de alcances culturales.

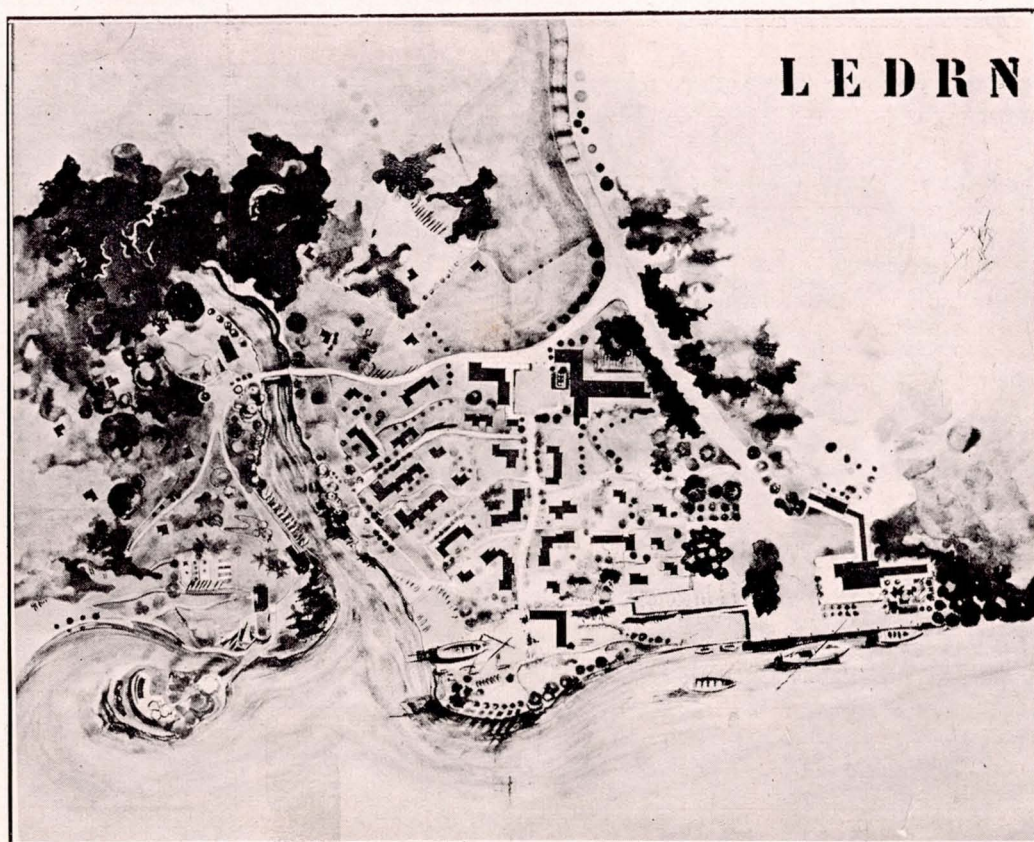
La función del camino así entendida, no culmina con su utilización como superficie de circulación, sino que se prolonga en consecuencias espirituales creando lugares de bienestar.

Con motivo de esta preocupación estética y su carácter urbanístico, la Avenida General Paz ha proporcionado la ocasión — talvez por primera vez entre nosotros — para que el Ingeniero Vial y el Arquitecto Paisajista, realizaran un trabajo de colaboración en el trazado de un camino y en el tratamiento de sus zonas marginales.

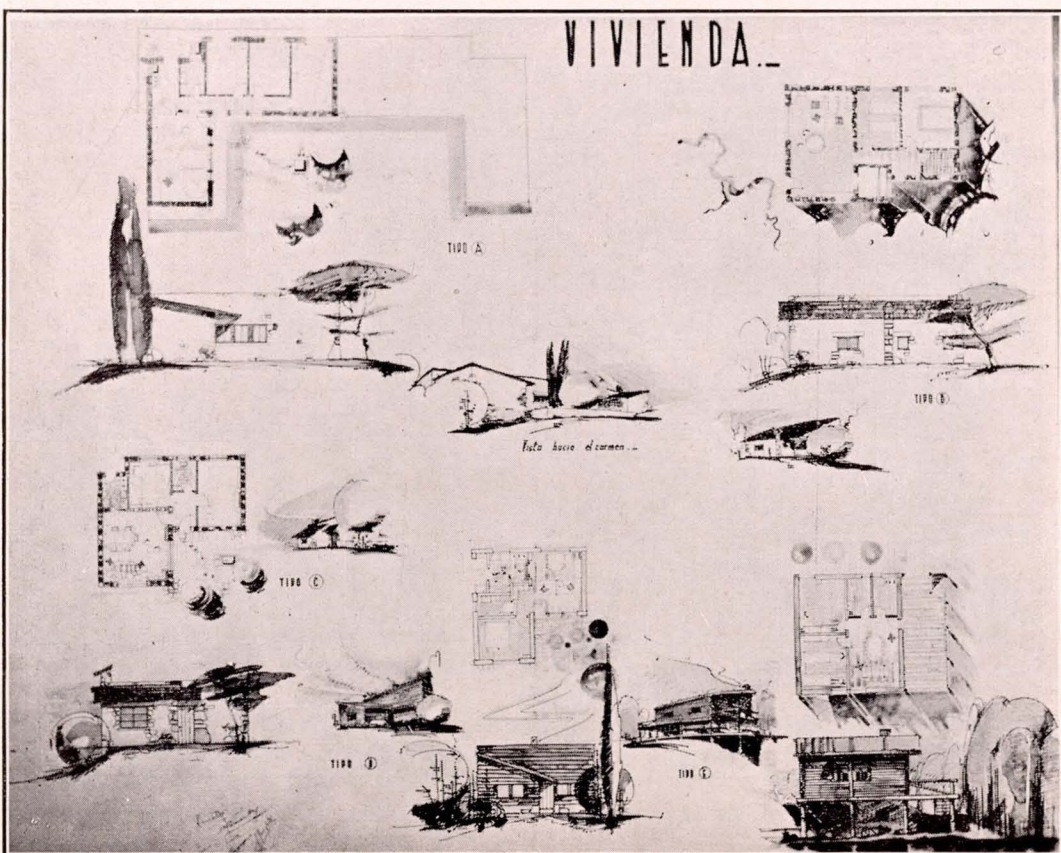
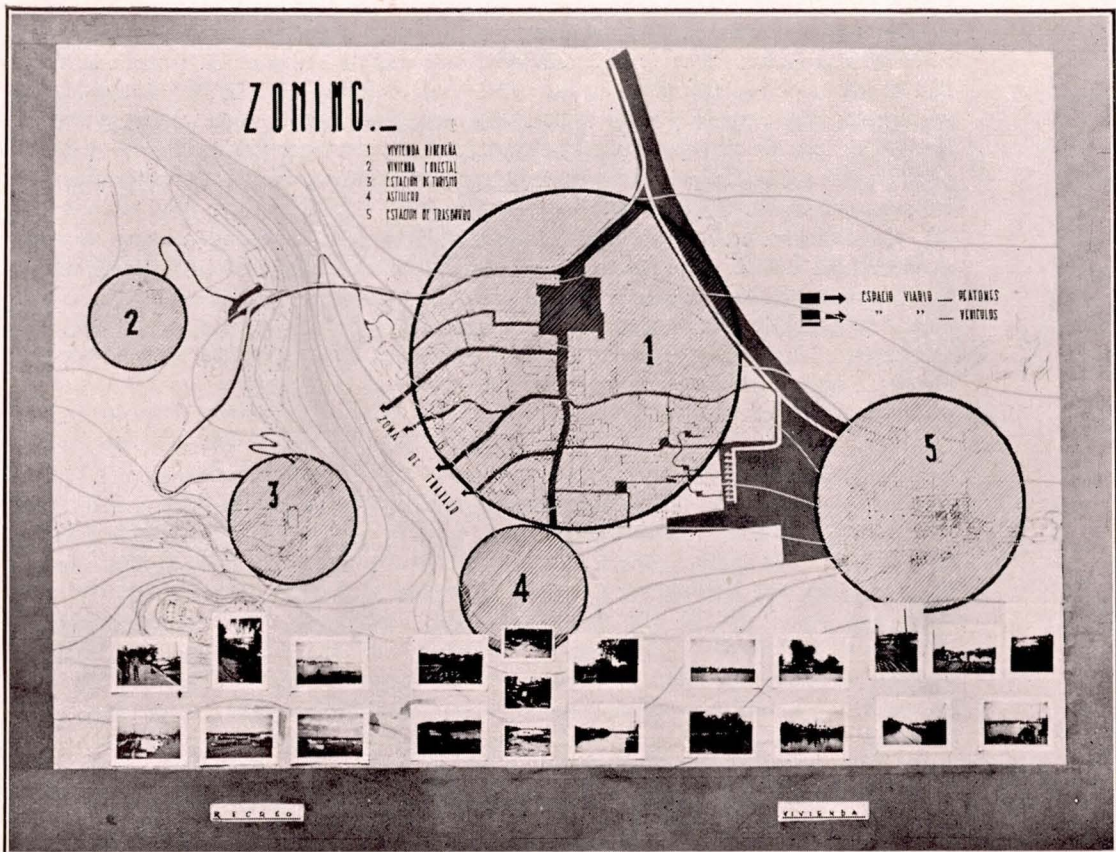
La contribución a la obra estética no se limita a una simple cuestión de arbolado, ni al estudio de las obras de arte, tratando de hacerlas bellas en sí. Abarca la totalidad de los hechos relacionados con el camino, coordinando, orientando y seleccionando, los estudios de técnicas diversas dentro de un conjunto, en forma tal, que los trabajos que se realicen, se traduzcan por la organización de los espacios, volúmenes, materias y colores en un efecto paisajista cuya percepción produzca en el observador una reacción emocional.

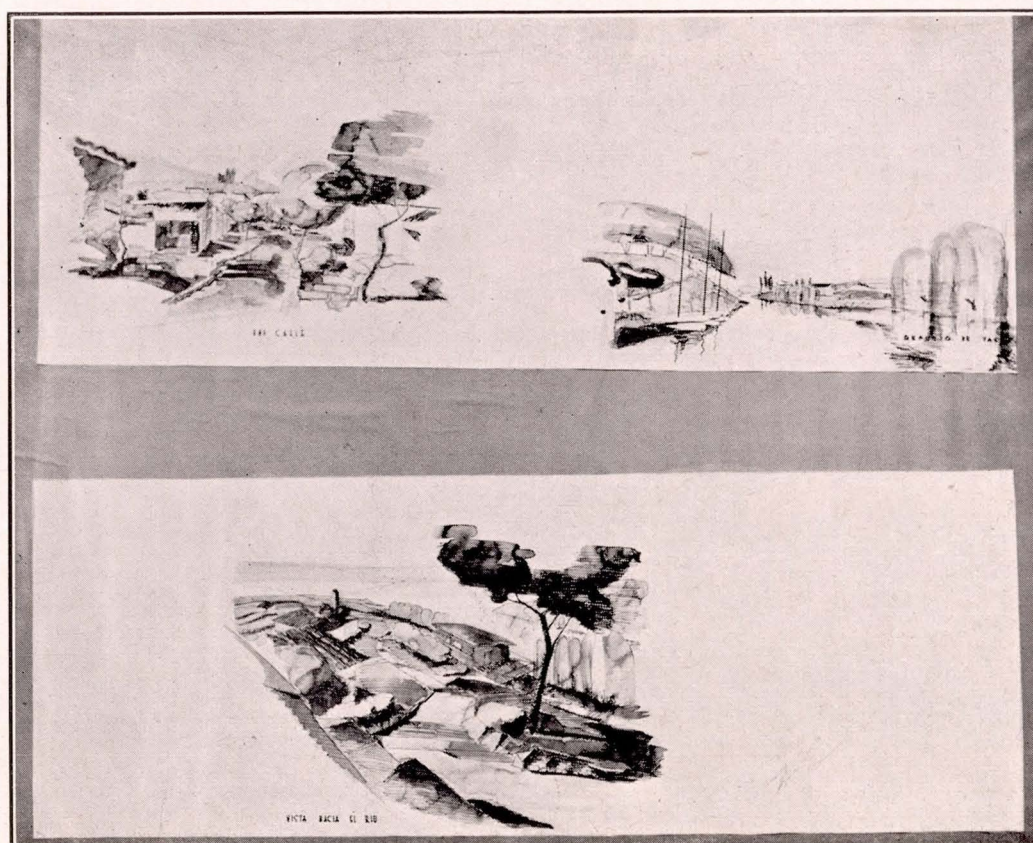
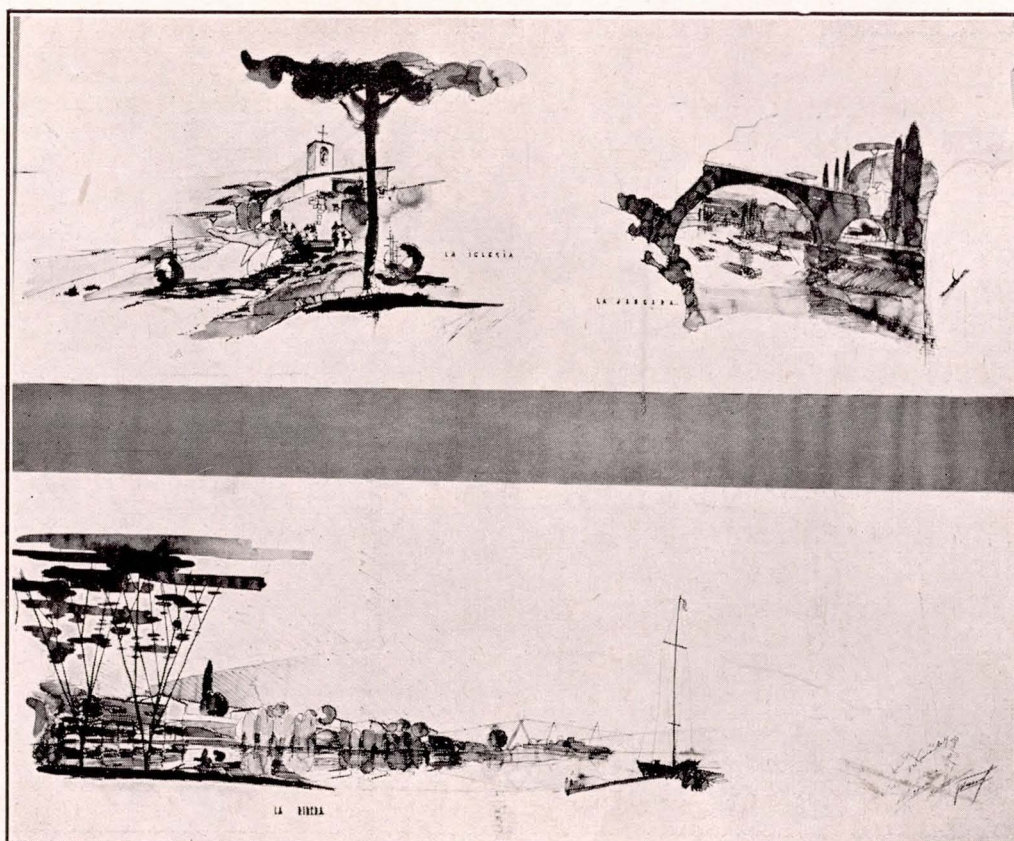
El problema era, pues, delicado, tanto más si se tiene en cuenta que el factor funcional ha debido ser respetado en todos los detalles del camino, de acuerdo con las exigencias de la técnica vial. Este principio directivo de adaptación plástico-funcional del paisaje, no ha constituido en realidad una limitación sino, por el contrario, una fuente de recursos para "definir" las soluciones dirigidas hacia este sentido funcional de adaptación al paisaje caminero."

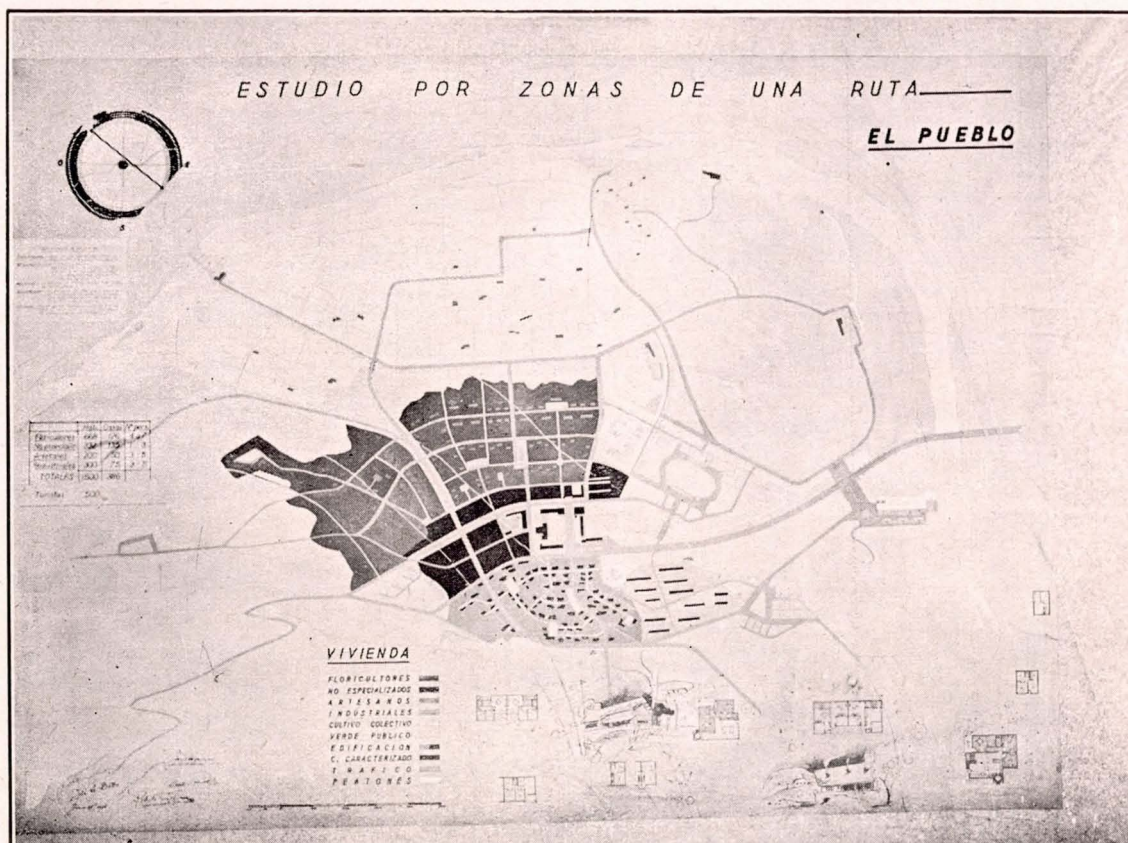
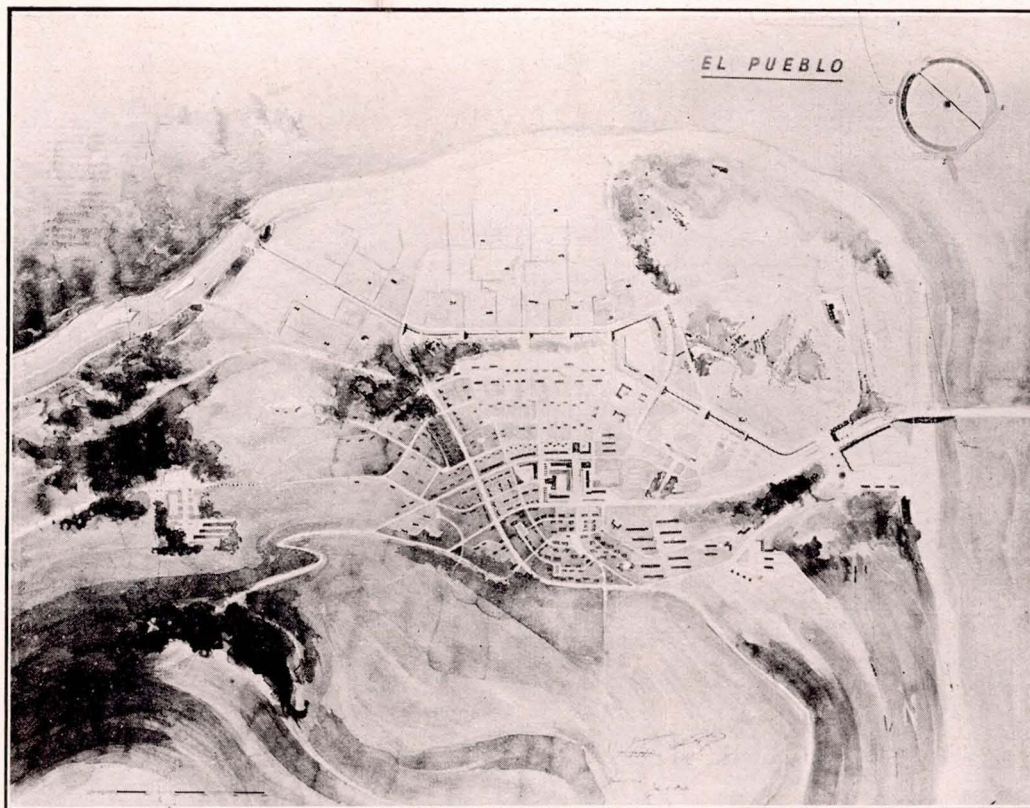
LOCALIDAD EMBALSE DEL RIO NEGRO



Planta general.







Así como toda obra de arquitectura significa una alteración del paisaje urbano o natural en que se emplaza, toda obra de ingeniería constituye, a su vez, una alteración del paraje en que se sitúa y erige.

Por lo tanto, no basta que un edificio satisfaga un programa arquitectónico, que tenga los valores esenciales de una adecuación funcional y que cumpla una idea plástica, sino que es preciso también, que armonice dentro de un conjunto urbano o en medio de un paisaje natural para establecer un equilibrio, un orden, una concordancia total; toda obra de ingeniería, puente, carretera, represa, debe contribuir análogamente, en el sitio, a mantener el orden, la armonía, la belleza natural preexistente.

En virtud de estas consideraciones básicas se trata, en el ciclo de estudios de la Facultad, que el alumno adquiera una conciencia, un sentido urbanístico, que lo capacite para alcanzar, junto con otras disciplinas escolásticas, no sólo la adecuación funcional del edificio en estudio, sino también su armonización con el marco espacial en que se enclava. Pero, considerando que más allá de los temas y programas que la profesión ha de presentarle en el futuro, están aquellos otros de otras técnicas para cuya resolución fatalmente ha de requerirse la colaboración del arquitecto, es que en el trabajo práctico del Curso del año 1937, se formuló por primera vez un programa que, perteneciendo, en general, en su estudio y resolución a otra carrera universitaria, tiene características y problemas que encuadran dentro de las preocupaciones estéticas y urbanísticas del Arquitecto y, por lo tanto, para el cual su intervención puede ser no sólo útil sino hasta considerada necesaria e imprescindible.

En el desarrollo de este estudio de clase, se le planteó al alumno, el significado de la obra en sí, cuyas características formales y constructivas desde luego no se entró a definir en ningún momento; lo que ella era en la sucesión de paisajes naturales que la ruta atravesaba para que, apreciando los problemas de adecuación de la misma a esos paisajes y de armonización y conformación de estos a la obra creada, pudiera lograrse despertar el interés y, por lo tanto, marcar un método para encarar el estudio de los problemas planteados, crear una capacitación comprensiva, eficiente y valiosa, a la vez que estimular el espíritu de colaboración.

En los problemas técnicos que tienen proyecciones regionales y nacionales, se ve cada día, que no puede esperarse las soluciones más lógicas, acertadas y convenientes del ejercicio, intervención y actividad de una sola técnica, sino por el contrario de una armónica y coincidente contribución de distintas especialidades para que, no vengan a sumarse los esfuerzos a posteriori o consecutivamente unos a los otros, sino, desde el momento inicial de los primeros tanteos y mucho antes de que se definan los problemas en forma de dar soluciones únicas y forzadas.

Se ha tratado de hacer comprender al alumno la intervención del arquitecto paisajista y, como consecuencia del estudio realizado, de hacer ver luego, al estadista, al técnico de otras disciplinas universitarias y al profano, que ella no debe tener el carácter de complemento estético secundario y a posteriori, sino por el contrario, la primacía y la jerarquía de un enfoque esencial, fundamental y de primer término para que las sugerencias de trascendencia para la propia obra puedan aprovecharse y para que las consecuencias que de su construcción deriven, puedan alcanzar la plenitud de su valor arquitectónico y urbanístico.

De esta manera fué puesto el alumno — futuro arquitecto — frente a los problemas plásticos y técnicos que el acondicionamiento paisajista y el tratamiento urbanístico que las modernas rutas plantean a los organismos administrativamente constituidos para estudiarlas, resolverlas y construirlas, organismos que, no ha de tardar mucho en ser integrados con profesionales arquitectos a semejanza de lo acaecido en otros países.

Arq. J. A. Scasso
Profesor Adjunto

Dos sugerencias de técnica urbanística

Por el Prof. Arq. M. CRAVOTTO

Ensayo de unificación de dos manzanas.

Un puente en Sarmiento y Bulevar Artigas.

El amanzanamiento de Montevideo está constituido en su mayor parte por cuadrados que se espacian cada 100 metros entre ejes de calle.

Fueron creadas calles rectas, hiriendo las graciosas ondulaciones del paraje.

Fueron implantadas con anchos bastante considerables; anchos más que suficientes para la época actual, desde el punto de vista circulatorio.

(El ancho del pavimento de hormigón sustitutivo del viejo empedrado se disminuyó en muchísimas calles a pesar del aumento en cantidad y movilidad del conjunto vehicular presente).

Nos encontramos con la herencia de calles **ondulatorias**, interferidas cada 100 metros por otras de la misma especie.

Nos encontramos con que la edificación aumenta en altura, sin que varíen las proporciones del parcelamiento heredado, y creado sin mayores esfuerzos mentales, puesto que ni siquiera medió, hasta hace muy poco tiempo, un discreto sentido de imitación de distribuciones extranjeras sabias, ejemplares; nos encontramos también ante una casi absoluta **indiferenciación** de las circulaciones que han ido recibiendo el incremento del flujo vehicular moderno.

Considero fundamental destacar que los habitantes de Montevideo cuando guían vehículos no mantienen ese tácito convenio, que sería tan natural entre gentes, que conviven en un lugar, de respetar ciertas prioridades circulatorias, que a todos beneficiaría. Falta cultura urbana en absoluto. Pero una cultura urbana se puede **orientar** por medio de adecuadas realizaciones persuasivas.

Consistiría una de éstas en ejecutar algunas simples operaciones urbanas tendientes a establecer esa prioridad para ciertas circulaciones.

Sostengo que Montevideo tiene espacio viario **excesivo**. Creo que no deba ensancharse la pista de circulación de las calles por mucho tiempo, aún cuando la ciudad alcanzara en su edificación una altura media de 3 pisos, con el consiguiente aumento de población alojada y el aumento proporcional de cantidad y frecuencia vehicular.

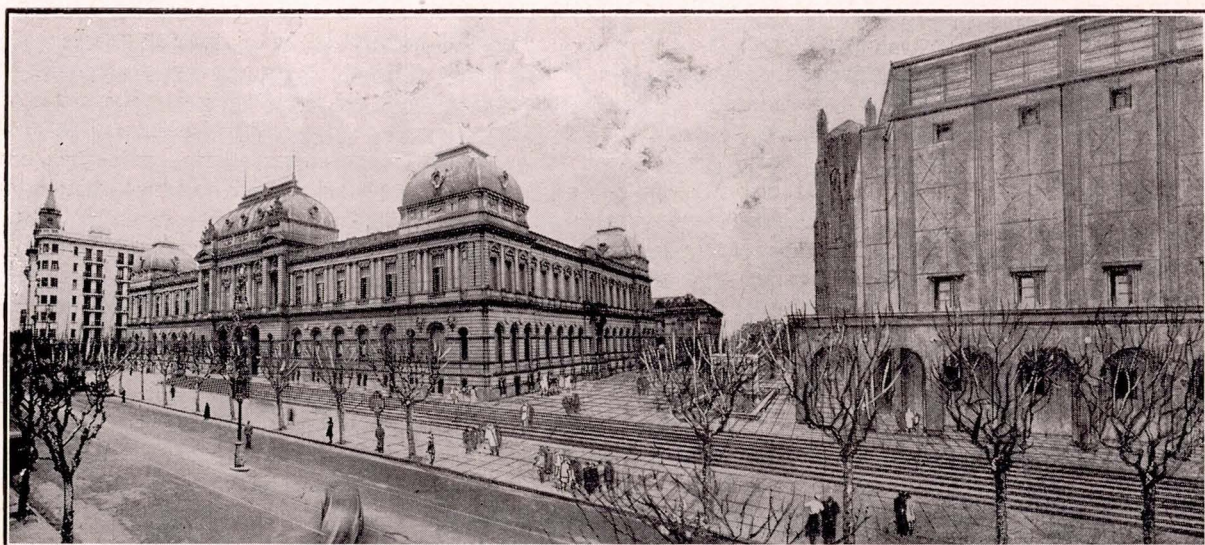
Sostengo en cambio que sea ampliamente suficiente para resolver parte importante del problema circulatorio urbano, el convertir un reducido número de calles y avenidas troncales de la ciudad, en sus direcciones fundamentales, en **cauces** de circulación **preferencial**, es decir, en pistas con el menor número de interferencias; en pistas con una evidente **continuidad**, y en fin, en pistas con un claro señalamiento, inteligente custodia, mínimo estacionamiento, presencia de refugios, correcta iluminación; y en los casos de ser algunas de ellas recorridas por tranvías, buscar la sustitución de éstos por trolley-buses.

La obtención de la prioridad de circulación debe ser el resultado de obras reales, físicas, de persuasión.

Cuando la convicción del guiador de vehículos sea absoluta respecto a su mayor seguridad y velocidad por obra de las realizaciones que apunto, fácilmente nacerá esa idea de convenio tácito para generalizar las direcciones preferenciales.

La disminución de interferencias, primer problema a resolver, puede obtenerse por el cerramiento físico de boca-calles, por medio de refugios provisionales, postes de hormigón o árboles; pero puede ser de más trascendencia el buscar una remodelación de las divisiones parcelarias de los espacios que quedan en el interior de las manzanas (1) o bien el buscar la formación de unidades de dos manzanas, creando en algunos

(1) De esto nos ocuparemos en otro artículo.



Fotomontajes del autor: La conformación arquitectónica del edificio para Biblioteca Nacional es de índole meramente ilustrativa.

sitios de la ciudad formas y espacios arquitectónico de que carecemos; me refiero a espacios para el peatón, espacios para la obra de arte, espacios para ordenar la masa edificada. Un ejemplo de unificación que presento fué esbozado en 1937 antes del llamado a concurso para la Biblioteca Nacional, a ubicarse en la esquina de Tristán Narvaja y 18 de Julio. Sigo creyendo que esta zona se preste muy especialmente para el ensayo aludido. Existe al este la Facultad de Derecho, con su fachada norte retirada de la línea de edificación actual, (5 metros más al sur de la primitiva).

Existe a mitad de cuadra hacia el oeste, el Lycée Français. Existe al sur el Instituto Alfredo Vásquez Acevedo y el Liceo N.º 5.

Estamos en presencia de una zona urbana de gran movimiento, contándose además el que se produce en época de cursos, por las frecuentes conferencias en el paraninfo de la Universidad.

Esta zona urbana no tiene arquitectónicamente el carácter de **zona cultural**. No se diferencia de otras zonas urbanas donde también hay edificios públicos.

Frente a la calle Tristán Narvaja no existen viviendas. Sólo tres edificios la avecinarían.

La Facultad de Derecho, la Biblioteca Nacional y la Iglesia, ésta de hermosa tonalidad roja. No habría complicaciones, si se formase un estacionamiento vehicular posterior a la facultad de Derecho en la calle Guayabo, que terminara en un ancho de calzada igual al ancho del frente de la iglesia.

En estas condiciones fácil es comprender con cuanta sencillez podría formarse una plazuela a nivel del primer replán de la escalinata de acceso a la Universidad; prolongando los escalones, hasta el Lycée Français, sin salir de la actual alineación de 18 de Julio. Figs. pág. 48, y A, plano pág. 50.

Esta plazuela contendría el monumento a Rodó, un estanque, y al fondo el árbol de Chioyenda..., algunos bancos, exedras, y toda la luz que requiere una vida nocturna de lectores, estudiantes, gentes que aman el ocio estético...

Pero por este cerramiento se forma una primera unidad de dos manzanas. Se quita una intersección vehicular, **se comienza la obra de persuasión**.

Sé que fué realizado el concurso para el edificio de la Biblioteca Nacional. Sé, que un distinguido colega obtuvo el premio. De esto hace tiempo. Pero no sé, si se entra en vías de realización de dicho edificio. Mientras esto no suceda y aunque sólo fuera para ensayar los efectos persuasivos de las unidades cívicas de mayor tamaño, valdría la pena tentar la formación de un centro caracterizado y la consecuente supresión de una intersección viaria. Montevideo necesita la remodelación de muchos puntos, para no caer en una total e ininterrumpida sucesión de variaciones arquitectónicas.

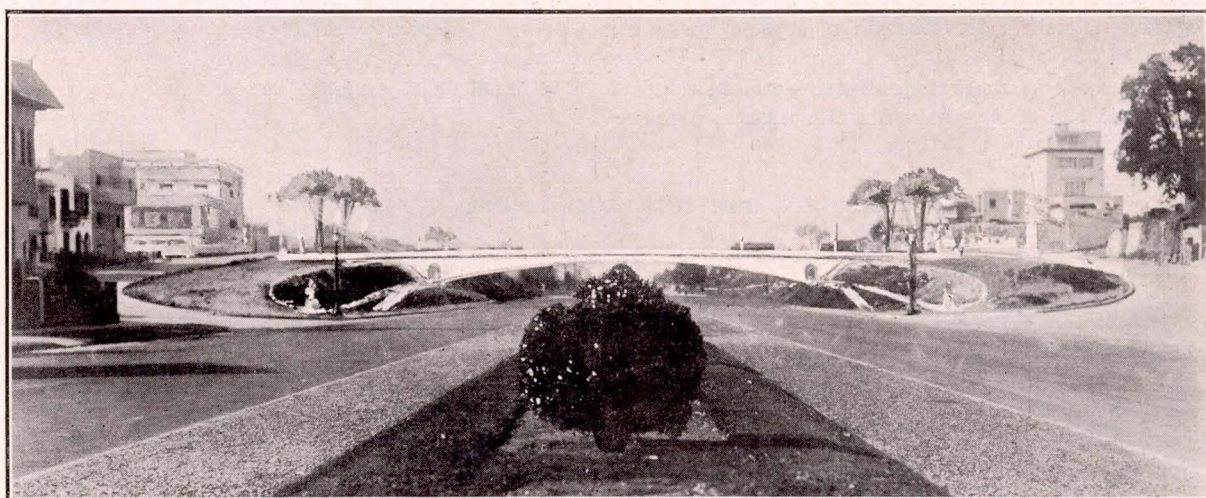
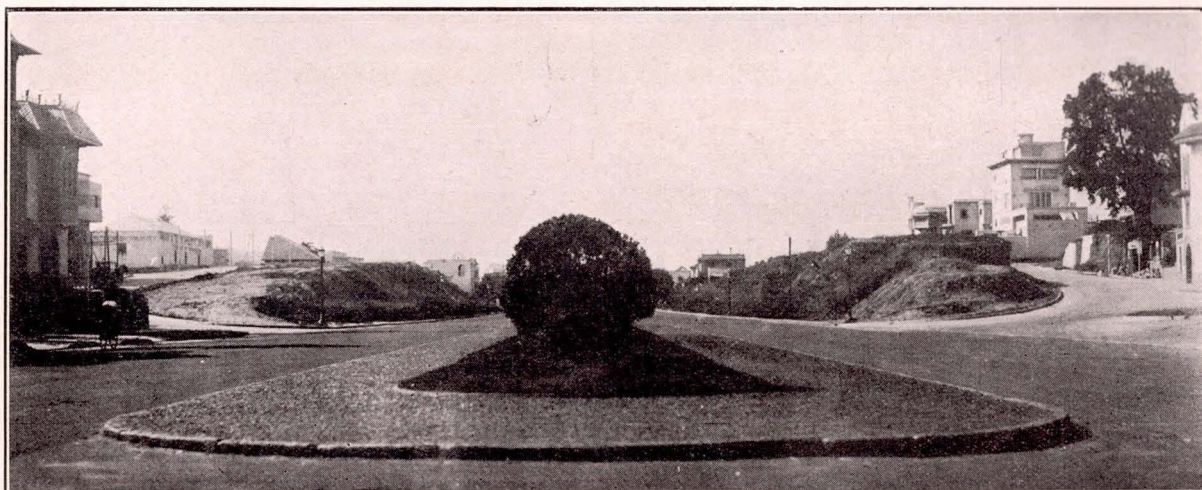
Mencioné anteriormente que las circulaciones troncales, fundamentales, deberían tener una evidente **continuidad**.

Nuestra Rambla Sur, pista vehicular de primer orden, al llegar al Parque Rodó no tiene continuidad clara con algunas arterias importantes que sirven la zona de Pocitos. Actualmente se realiza la unión por Giribaldi, 21 de Setiembre (con el engorroso nudo de Libertad y 21 de Setiembre) o por la rampa Este del Bulevar Artigas en busca de Sarmiento (avenida de 25 metros aunque de pista reducida).

Tiempo antes de la feliz contingencia de localizar mi residencia en Sarmiento y lateral Este, allá por los años 1931-1932, estudié el proyecto de puente, que hoy presento, como opuesto a la solución de escaleras planeada otrora en esa zona, y que resulta hoy de actualidad puesto que parece volverse a considerar el asunto.

El Puente Sarmiento, T, plano pág. 50 y figuras pág. 51, que la ingeniería podrá resolver con mejor y más adecuada forma, es, dentro de la más simple técnica urbanística, el medio de dar **continuidad** a la Rambla Sur, enhebrando, Av. Sarmiento, Bulev. España, Pocitos. De aquella época a hoy, en esa zona sólo se han perdido dos posibilidades. La de rectificar el nivel de Sarmiento entre la Lateral Oeste y J. Herrera y Reissig, y la de conservar un maravilloso ombú que muestra la fotografía! Es ocasión propicia para señalar que las imprevisiones nos harán perder otros árboles, verdaderos monumentos como el hermoso ejemplar de la calle Pereira y Santiago Vázquez, el





Ombú de Guayabo entre Gaboto y Magallanes, y los árboles de Constituyente entre las mismas calles, amén de muchos otros!

Esta presencia de dones vegetales *insustituibles*, en algunos predios cercanos a vías troncales, es también motivo de estudios de remodelación de manzanas, de reestructuración parcelaria y vial; y en consecuencia, base de estudios de disminución de interferencias circulatorias y de nueva plástica urbana. Voy llevando estos estudios adelante en la medida de mis fuerzas y tiempo, y de acuerdo con un plan general; plan general que poco a poco se irá ajustando a los requerimientos de una técnica urbanística local, que primariamente resuelva el problema de la *ciudad-morada*, y que responda fácilmente a la *doctrina* del urbanismo que debe regirlo.

Las soluciones de arquitectura edilicia que he apuntado, parte de un conjunto de soluciones del mismo tenor, van siendo estudiadas sin exagerada importancia, *simultáneamente* con las soluciones de remodelación del cuerpo de viviendas, que constituye la base de las aglomeraciones humanas afincadas a un lugar. El ser humano clama por la más armónica solución del instrumento que lo aloja — la ciudad — que al decir de Mumford “es simultáneamente una ventaja material para la vida en común y un símbolo de aquellos propósitos colectivos que brotan en circunstancias favorables. Sigue siendo junto con el idioma, la *obra de arte* más grande del hombre.”

En la precisión estructural de la *doctrina* del urbanismo, debe agotarse la vida de los que quieren trabajar en urbanística. Sin ella no hay plan regulador posible.

Febrero de 1940.

La vivienda y el verde en Montevideo

Estudio presentado por la Dirección de Paseos Públicos de la Intendencia Municipal de Montevideo al Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, realizado últimamente en Buenos Aires.

El trabajo presentado al Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, tiene por objeto demostrar que toda habitación del hombre y en especial la vivienda popular, no debe resolverse sin el espacio verde como elemento integral y complementario.

Esta tesis se sostiene partiendo de la base que toda vivienda es el conjunto de un edificio con el espacio verde circundante, o sea:

$$\text{ESPACIO VERDE} + \text{EDIFICIO} = \text{VIVIENDA}$$

Y, es así, porque la función del Verde, descompuesto en el binomio **Espacio Verde Colectivo y Espacio Verde Privado**, tiene una función que puede expresarse así:

a) El Verde Colectivo da:

- La ordenación de las viviendas;
- La humanización del ambiente;
- El empleo de las horas libres;
- La práctica de los juegos colectivos y de los deportes;
- La realización de las fiestas populares y ciudadanas;
- La obtención del espacio de uso general y libre.

b) El Verde Privado, da:

- El aislamiento para la vida familiar;
- La vida al aire libre;
- Las actividades a cielo abierto;
- Los juegos de los niños en familia;
- La plantación decorativa y utilitaria;
- La posibilidad de la cría de animales domésticos.

De esta premisa esencial, básica y evidente, surge este convencimiento: para que la vida del hombre sea digna, agradable y feliz, la vivienda debe estar resuelta con el criterio de aunar el Verde al edificio, el que, por sí sólo, no basta para el amplio y libre desenvolvimiento de la actividad vital del hombre en la Ciudad.

Si esto es cierto para toda vivienda en abstracto, para la vivienda popular, la más corriente, numerosa y extendida lo es más, siendo imprescindible la hermandad del Verde con la casa, para que las clases populares del conglomerado ciudadano hallen los halagos necesarios para un afincamiento aceptable, dotado de bienestar y permanente.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
 DIRECCION DE PASEOS PUBLICOS
 DISEÑO ARQUITECTONICO

VIVIENDA Y VERDE EN MONTEVIDEO
 VIVIENDA, VERDE PRIVADO Y VERDE PUBLICO

ESPACIO

EL ARN DEBERES

EDIFICIO = VIVIENDA

ES SIN ESPACIO VERDE

EL VERDE PRIVADO, DA :

LA VIDA AL AIRE LIBRE
 LA VIDA AL AIRE LIBRE
 LA VIDA AL AIRE LIBRE
 LOS JUEGOS DE LOS NIÑOS
 LOS JUEGOS DE LOS NIÑOS
 LOS JUEGOS DE LOS NIÑOS
 EL ESPACIO DE USO GENERAL Y LIBRE

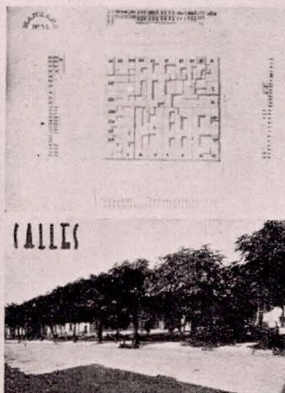
EL AISLAMIENTO PARA LA VIDA FAMILIAR
 LA VIDA AL AIRE LIBRE
 LAS ACTIVIDADES A CIELLO ABIERTO
 LOS JUEGOS DE LOS NIÑOS
 LA PLANTACION DECORATIVA Y UTILITARIA
 LA POSIBILIDAD DE LA CRIA DE ANIMALES DOMESTICOS

LA CIUDAD FUÉ ASÍ :

EN SU PLANTA



EN SUS MANZANAS



EN SUS CALLES



EN SUS PLAZAS



EN SU ARQUITECTURA PRIVADA



Esta Lámina y la siguiente, arrancando desde el punto de partida que significa la anterior, desarrolla la idea y los propósitos de la campaña en favor de la tentativa de aunar el Verde a la casa-habitación — cualquiera que ella sea — para que la Ciudad comience desde la célula a ser ordenada, bella y confortable.

Esa familiaridad del hombre con la naturaleza, existió en épocas pretéritas en Montevideo. La Ciudad fué así como lo muestra esta Lámina: en su planta, en sus manzanas, en sus calles, en sus plazas, en su arquitectura privada.

La Ciudad era poco extendida, poco densa en sus manzanas, con patios interiores plantados abundantemente; con calles tranquilas, amplias para las necesidades de entonces y abundantemente arboladas; con plazas proporcionadas al amanzanamiento y a la población de entonces y con una arquitectura de una o dos plantas, sencilla, casi uniforme y dentro de un estilo unitario y generalizado.

Los baldíos del interior del núcleo de la Ciudad, hacían las veces de espacio público, así como la campiña que estaba próxima.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTIVIVIO
DIRECCION DE PLANOS PUBLICOS
 DIRECTOR ARQUITECTO
 SANTIAGO 1930

LOS REMATES FORMAN LOS BARRIOS.

3 **VIVIENDA Y VIDA EN MONTIVIVIO**
(COMO SE FORMÓ LA CIUDAD)

27-3-27

50 HERM

41 ESPLENDIDOS SOLARES-41
 sobre la mejor altura del Camino Maldo
 y calles RAFAEL, VENECIA - hornigonadas - VICTOR MANUEL y OF
 Pasando el Instituto de Ciegos y frente a la Capilla de la Santísima Tr
 En mensualidades de \$ 8, 10, y 15

120 Hermosos Solares
 y una casa con comodidades para comercio

EL MEJOR REGALO de NAVIDAD!!
 Lo obtendrá Ud si concurre al remate que efectuaremos
Domingo 25 de Diciembre, a las 4 p.m.
 que se trata?
2 SOLARES + 42
 Jinda CASA Otro Edificio

Con esa base histórica, la Ciudad se desarrolló y extendió más allá del ejido primitivo, en la forma que expresa y documenta la Lámina con la base concreta del Plano de 1893.

Los frecuentes remates forman entonces en forma aislada y sin ninguna conexión prevista los nuevos barrios y es así que con la iniciativa particular de los parcelamientos arbitrarios y apenas controlados por el Municipio, cuyas exigencias en muchas ocasiones, no fueron más allá de cierta preocupación por las calles; nacen barriadas nuevas que extienden el conglomerado primitivo por manchas sueltas, dispersas y sin ningún pensamiento estructural de conjunto.

El auge y la influencia de los remates en esta acción edilicia, surge de la típica e incitante literatura de los propios avisos de esas operaciones, como puede apreciarse por los fragmentos que integran la composición de esta Lámina.

TRAMVIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
DIRECCION DE PASAJES PUBLICOS
 SEPTIEMBRE 1959.

LOS REMATES Y EL TRANVIA ELECTRICO EXT

En la mayor

50 PRECIOSAS QUINTITAS 50

Lo mejor del
NUEVO PARI 1910
 Limitación de plazo y sin comiso

60 VALIOSOS LOTES
A GRANDES PLAZOS!
EN COLON!
 Domingo 3 de Diciembre a las 3 p.m.
40 Solares Ideales
 Limitando con la HERMOSA GRANJA GIOT
AVENIDA LEZICA
 LUBICACION IDEAL

EXCEPCIONAL REMATAZO de
40 Espléndidos Solares

Colosal Rematazo
 da quinta del General
 Cándido Robido, subdividida en

96 Hermosos Solares.

SOBRE LAS CALLES
 Pintado, Cochabamba,
 Marcos Salcedo,
 y 12 de Setiembre
 A pagar:
\$4,5,6,8 y 10
00 ESTUPENDOS
OLARES QUINTIT
 are los caminos CUCHILLA GRANDE,
 REVADERO N.º 1 (ambos con hormigón
 jado), y calles BOVEDAS, CAMPAMENTO
 OFICIALES, resultantes del fraccionamiento
 la conocida Quinta BATILE y ORDONEZ.
 Remataré

n del Banco Popular del Uruguay
 PCIONAL REMATAZO
CARRASCO !!
 DE LLEGAR AL HOTEL
PRECIOSOS 105
 SOLARES
 ON GRAN ARBOLEDA

PLANO
 DE LA
 CIUDAD DE MONTEVIDEO
 1910

cubiertos de árboles frutales
 y villa en plena producción

Otra etapa en el desenvolvimiento, se cumple andando el tiempo; el tranvía eléctrico y los remates, afectando zonas más distantes de la Ciudad, continúan extendiéndola con nuevos barrios hacia Pueblo Victoria, Nuevo París, Sayago, Peñarol, Colón, Cuchilla Grande, Camino Maldonado, Malvin, Carrasco, etc.

Al mismo tiempo, otras operaciones similares de ventas a plazos traen como consecuencia que los amanzanamientos de núcleos primitivos se vayan soldando, haciendo continua y compacta la Ciudad con la desaparición de todos los baldíos.

En esta etapa del desarrollo urbano que muestra el Plano de 1910 queda documentado ese fenómeno, así como el de la desaparición de la campiña libre que antes tenía el núcleo poblado al alcance de un corto paseo.

Como consecuencia de lo uno y de lo otro, el Verde se aleja cada vez más de las zonas habitadas,

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
DIRECCION DE BIENESTAR PUBLICO
ESTIMABLE 1950.

LA CIUDAD SE HACE Densa



DESAPARECEN LOS PATIOS PLANTADOS.

5 VIVIENDA Y VIDA EN MONTEVIDEO
COMO SE FORMO LA CIUDAD

LA CIUDAD ABSORBE EL BALDÍO

VALIOSOS LOTES en la Av. 8 DE OCTUBRE

Fraccionamiento ex-Quinta Rubio
A 300 metros de plaza. Con remate de la cuenta mensual. Base de \$ 13.- a \$ 35.-

SE ELEVAN LAS QUINTAS.

LA CIUDAD

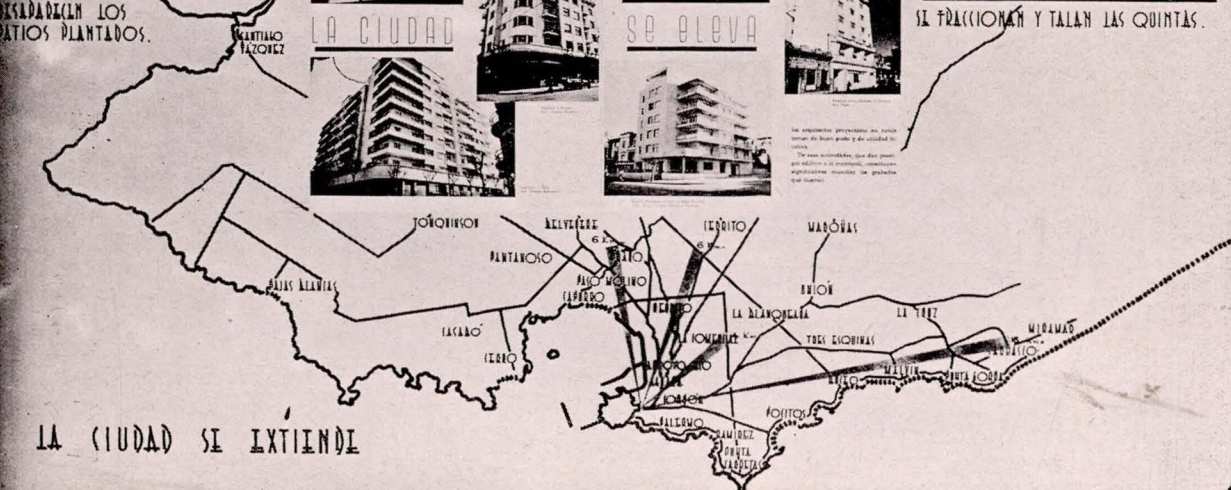


SE ELEVAN



LA CIUDAD





Esos mismos fenómenos aparecen señalados en forma clara en la Lámina N.º 5. La Ciudad se hace más densa en el interior del casco primitivo y dentro de los núcleos ya formados; desaparecen los amplios, asoleados y tranquilos patios plantados que antes complementaban la vivienda; la Ciudad se eleva en sus edificios a alturas inusitadas, sorprendentes e injustificadas; absorbe todo terreno baldío o edificio con poca altura.

La Ciudad se extiende cada vez más; núcleos situados a 6, 8, 10, 16 kilómetros, pertenecen a Montevideo, aun cuando su Municipio no pueda llevar hacia ellos todos los servicios públicos de primera necesidad.

En el extra-radio siguen desapareciendo muchas de las más importantes Quintas que tenían hasta entonces la función de darles a las familias montevideanas, la expansión, el descanso y el ambiente propicio para las temporadas de verano.



Y así resultó la Ciudad que muestra el plano de la Lámina N.º 6 donde aparecen aisladas, algunas zonas de las más pobladas para analizar el porcentaje de los espacios verdes públicos que ellas tienen al servicio de su población.

Estos índices son los siguientes: Zona A) Cordón: 0.45 %; Zona B) Villa Muñoz: 0.50 %; Zona C) Aguada y Reducto: 0.15 %; Zona D) Barrio Sur de la Ciudad: 0.95 %; Zona E) Pocitos al Norte: 0.50 %, y Zona F) Pocitos al Sur: 2.90 %.

La imprevisión en la política municipal, ha dejado que la Ciudad carezca ahora en su interior de espacios verdes públicos en forma aceptable y conveniente.

Los índices anotados son irrisorios frente al 20 % de Verde que la Urbanística reclama para barrios de vivienda en una armónica y plausible distribución del territorio urbano.

SOLO SE PENSÓ EN LA MASA EDIFICADA Y EN EL ESPACIO VIARIO



CIUDAD VIEJA Y NUEVA



ZONA SUR DE LA CIUDAD MODERNA



ZONA CENTAL DE LA CIUDAD



ZONA DE LA AGUADA



CIUDAD MARITIMA



ZONA DEL REDUCTO

Esa carencia de Verde interior, aparece en forma nítida en la visión aérea de Montevideo, cualquiera que sea la zona de la misma que se enfoque desde el ángulo visual de esa observación. La Ciudad vieja, la extensión nueva, la zona de la Aguada, de los barrios de la bahía, del Reducto, sólo muestran masa edificada, compacta, extendida y densa, sólo abierta por el hueco de las calles.

Es que solo se pensó entonces en la masa edificada y en el espacio viario y para la primera, sólo en lo que respecta a ocupación superficial del suelo y para el segundo, sin mucha largueza ni mayor previsión de futuro.

Las exigencias municipales sólo tenían ese doble interés. El espacio verde, la masa plantada, no era considerado de categoría esencial en la formación del conglomerado.

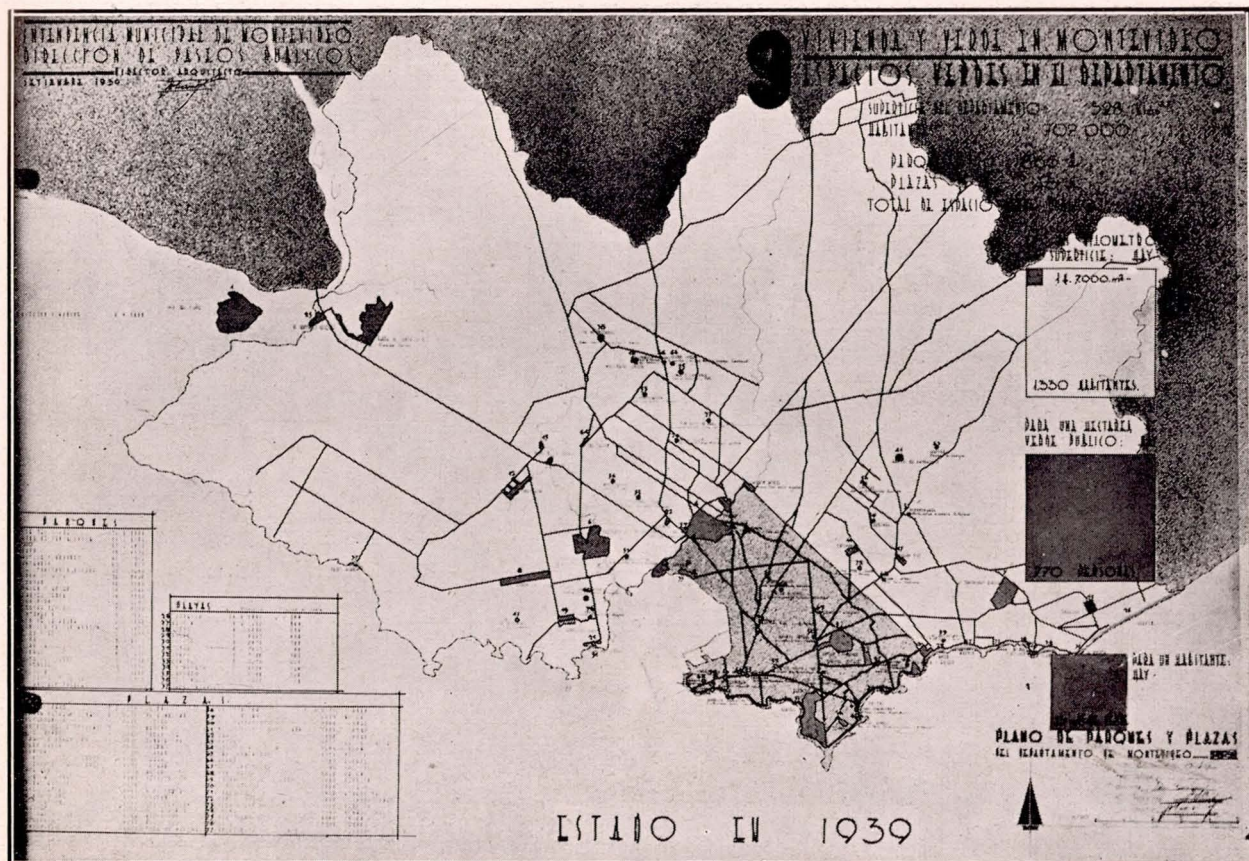
El árbol sólo aparece al borde de las aceras o en pequeñas manchas sin mayor significación.



Puede decirse además, que como consecuencia de ese desarrollo desordenado y sin previsión, la Ciudad llega, en muchas ocasiones, a absorber también algunos de los espacios públicos que tenía, para levantar en ellos edificios monumentales de utilidad general, al mismo tiempo que por necesidades de tránsito, otras plazas eran cortadas, reduciendo la función de espacio verde para atender a la circulación vehicular.

Por consecuencia de esa misma densificación, el arbolado de la Ciudad sufre y llega hasta perecer en los barrios centrales, salvándose sólo en las avenidas y suburbios donde encuentran el aire, el sol, la humedad, el espacio.

Por falta de lugares arbolados, muchas instalaciones para juegos y baños infantiles se hacen en reducidas plazuelas de los barrios marginadas por calles y sin amparo de ninguna vegetación. Paralelamente, algunos parques reciben mutilaciones en sus superficies por edificios que son construídos en los mismos; así por ejemplo: el viejo Prado, el único parque en determinado momento, es también reducido con la construcción de edificios para Cuartel, Exposiciones Ganaderas, etc.

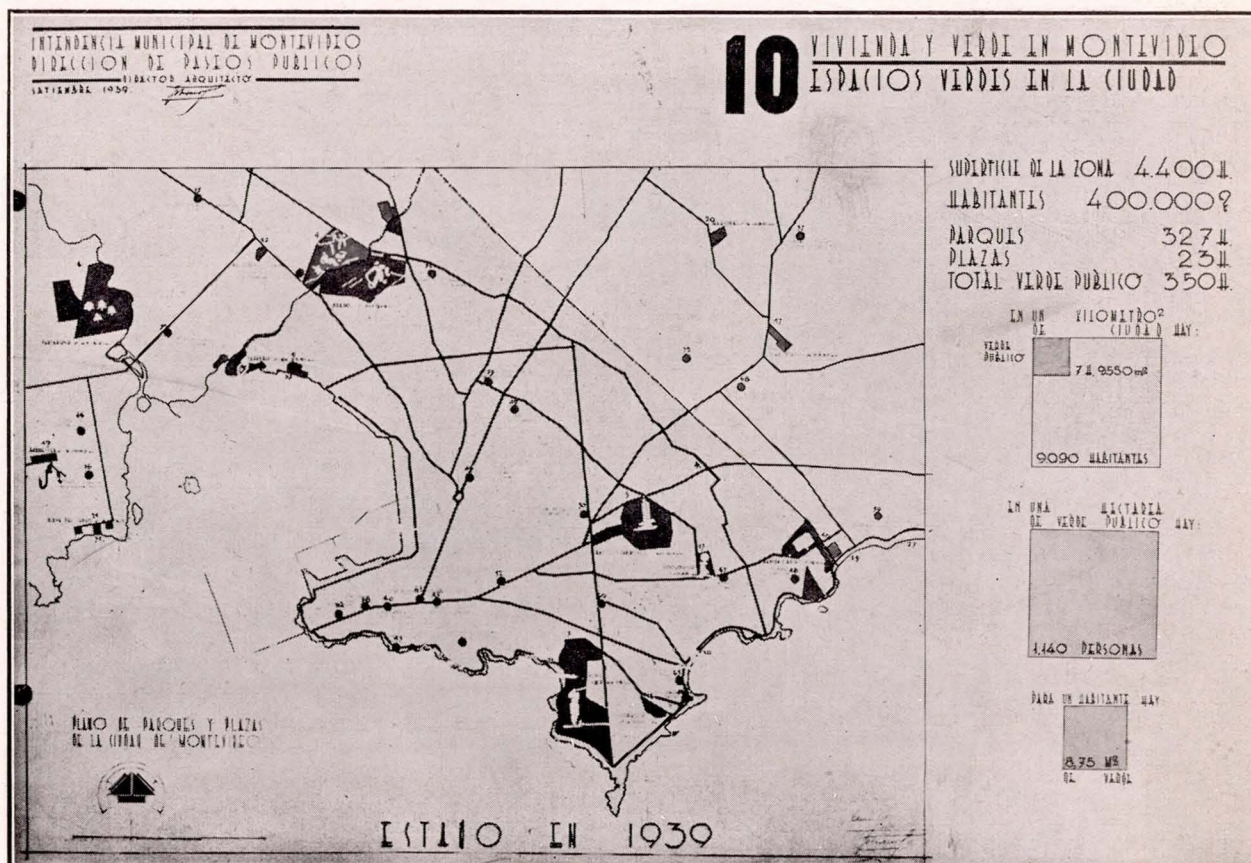


En estas condiciones, el Departamento de Montevideo, con una superficie de 528 kilómetros cuadrados y una población que se estima en 702.000 habitantes, tiene en 1931, 911 hectáreas de espacio verde público entre Parques, Plazas y Plazuelas.

De acuerdo con estos números, en un kilómetro de superficie hay 14.7000 mts.² de Verde para 1330 habitantes; para una hectárea de verde público, hay 730 personas; para un habitante, hay 13 mts.² de Verde.

Todos estos datos así como la enumeración de los Parques, Plazas y Playas y su situación en el territorio departamental, queda señalada en el plano de esta Lámina. Puede verse en la misma que no hay ningún plan orgánico y básico de emplazamiento, ninguna idea de conexión mutua ni ninguna previsión de futuro que ordene la acción municipal en ese sentido.

La evidencia de que es preciso reaccionar y fijarse una política del espacio verde, surge de esta Lámina en primer término y después de lo que indican las siguientes.



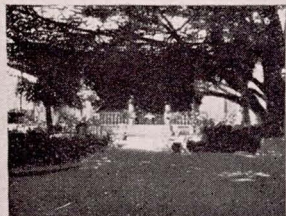
La situación con respecto a la Ciudad de Montevideo, es decir, dentro de los límites del Arroyo Miguelite y el Camino Propios, también en el año 1939, es la que muestra este plano.

Para una superficie de 4.400 hectáreas, con un número de habitantes que se estima en 400.000, por no tener dato oficial preciso, hay 350 hectáreas de verde público.

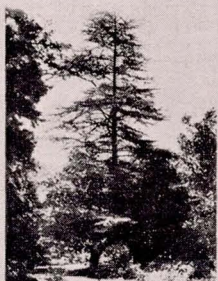
Estos datos quieren decir: en un kilómetro cuadrado de superficie, hay 74.9550 mts.² de verde público para 9.090 habitantes; en una hectárea de verde público, hay 1140 personas; para cada habitante, hay 8.75 mts.² de Verde.

La comparación de los datos de ambos gráficos, permiten llegar a la conclusión de que no hubo un pensamiento de resolver el problema del Verde en lo que a porcentaje se refiere, ni frente a la población, ni frente a la extensión de la Ciudad y el Departamento, así como tampoco, hubo un criterio en cuanto a su emplazamiento adecuado para que la función del espacio verde público fuera eficaz, fácil y permanente.

ADQUISICIONES PARA PARQUES Y ESPACIOS VERDES PUBLICOS



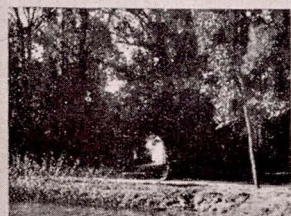
QUINTA STORACE



ARBOLES EN LAS QUINTAS



QUINTA STORACE



PARQUE RIVERA

- 1907 — PARQUE BATLE Y ORDÓÑEZ 1ra Adq.
- 1912 — QUINTA MIGUEL A. SIERRA
- 1912 — QUINTA AGUSTIN DE CASTRO
- 1914 — PARQUE ROJO - CANCHA GOLF
- 1916 — QUINTA HUGUES Y HUGUES DE AROZENA
- 1922 — QUINTA NICOLAS STORACE
- 1922 — QUINTA CARLOS DE CASTRO
- 1923 — QUINTA C. DE CASTRO - AMPLIACION
- 1929 — PARQUE RIVERA - EX DURANDEAU
- 1929 — QUINTA L. Y M. A. MORALES



PARQUE RIVERA

No obstante, es preciso señalar como reacción plausible y como indicio de buena política municipal, las adquisiciones hechas para aumentar los parques de Montevideo por las autoridades comunales en distintas épocas y que se iniciaron casi en 1907, con las compras de terreno para la formación del que es hoy Parque José Batlle y Ordóñez.

La adquisición de muchas quintas en los alrededores del Prado, permitió no sólo aumentar el espacio verde para la población, sino también, significó la salvación de esos jardines privados trazados con reconocido buen gusto artístico y plantados con hermosos y curiosos árboles que de otra manera, sin aquella buena política municipal, habrían desaparecido.

Una de las últimas adquisiciones efectuadas en 1929, le dió a la Ciudad, con la base del predio Durandeanu, el hoy Parque General Fructuoso Rivera, que le permite al público montevideano el goce de muchos aspectos de la campaña distante.

SE SALVAN ARBOLEDAS NATURALES. LA VIVIENDA QUEDA EN EL SITIO CONVENIENTE

Barrio Antico

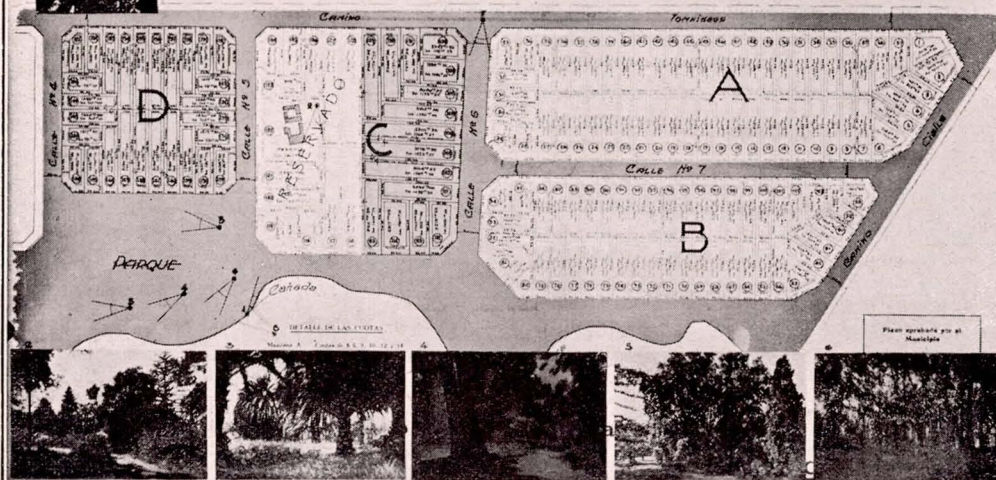
La antigua quinta de Tomkinson

En cuotas de
\$ 5, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 y 20

250,000 m. c. en **150** fracciones

Con magnificas arboledas - Frente a Tomkinson, a Cibils y a un gran Parque Municipal

A 300 metros de la Avenida Simón Martínez



EL PARQUE PUBLICO
QUIERA YA FORMADO.

Esa acción municipal que, como se ve, tuvo en el aspecto ya analizado una evidente influencia para mejorar las condiciones generales de la Ciudad, fué completada con otras iniciativas llevadas a cabo, de loteos estudiados e impuestos que han permitido salvar también arboledas de considerable desarrollo, dejando ya el parque público formado y pronto para ser aprovechado por la población.

Es el caso del fraccionamiento de la antigua Quinta de Tomkinson, donde fué reservado un amplio espacio en la zona baja del terreno para parque, llevando las fracciones para recibir viviendas a las zonas altas, más próximas a las calles y en medio de espléndida arboleda ya añosa, bien formada y de interesante diversidad.

Se documenta así que el gobierno municipal puede ejercer saludable acción cuando tiene intervención resuelta y bien orientada.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTIVIDEO
DIRECCION DE BIENES PUBLICOS
ESTADISTICA 1939

LO QUE IBA A SER ESTE NUEVO BARRIO

LA BIARRITZ

13 VIVIENDA Y VIROL EN MONTIVIDEO
BUENA POLITICA MUNICIPAL

306 VALIOSOS LOTES
de 200 a 450 m², en zonas mensuales de 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30 y 32 pesos. Con saneamiento, pavimento de hormigón, vereda, luz eléctrica y agua corriente, pague. Limitados por las calles: José Ellauri, José Vázquez Ledesma, José M. Montero, Rambla Wilson, TROUVILLE.

VISTAS QUE DESAPARECIAN

ARBOLIZAS QUE DESAPARECIAN

EN 12 HICEDAS:

NINGUN VIROL PUBLICO
TRACCIONAMIENTO TOTAL
306 SOLARES A IDENTIFICAR
PREVISION DE ESPACIO VIARIO, SOLO
SE REACCIONO A TIEMPO

Ministerio de Salud Pública
Calle del Centro del
Banco El del Uruguay

Un caso más reciente permite apreciar los buenos frutos que puede tenerse de una gestión municipal que esté alerta a los problemas de la Ciudad y bien dispuesto para encararlos y resolverlos en esta materia de los parques públicos.

Es el caso de Villa Biarritz o sea el barrio que con la venta de los terrenos de la ex Colonia de Vacaciones, el Ministerio de Salud Pública iba a formar en la parte sur de Pocitos, entre la Rambla Presidente Wilson, la calle José Vázquez Ledesma, José Ellauri y José María Montero.

El proyecto de parcelamiento que indica la Lámina N.º 13, formaba 306 lotes para vender de 200 a 400 metros sin ningún espacio verde público en toda la extensión del terreno parcelado y previendo sólo el espacio para las calles, si se quiere, en un porcentaje demasiado excesivo.

Pero, felizmente, las autoridades municipales reaccionaron a tiempo y procediendo en la forma que documenta la Lámina siguiente, dieron a esa zona de la Ciudad un hermoso Parque que la pone en condiciones privilegiadas en lo que a porcentaje de verde público se refiere: 2.90 %.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
DIRECCION DE PASAJOS PUBLICOS
DIRECTOR ARQUITECTO
FATIANEZA 1959.

LO QUE SE HIZO:
EL MUNICIPIO ADQUIRIÓ EL PREDIO, FORMÓ UN PARQUE
Y VENDIÓ EL SOBRIANTE. CONSECUENCIA: UN BARRIO MODERNO.

En Trouville
frente al

PARQUE DR. JUAN ZORRILLA DE SAN MARTIN
A LA RAMBLA PRESIDENTE WILSON Y A LAS CALLES EL LAURI, J. VAZQUEZ LEDESMA, J. N. MONTERO

14 VIVIENDA Y VÍDOL EN MONTEVIDEO
BUNA POLITICA MUNICIPAL

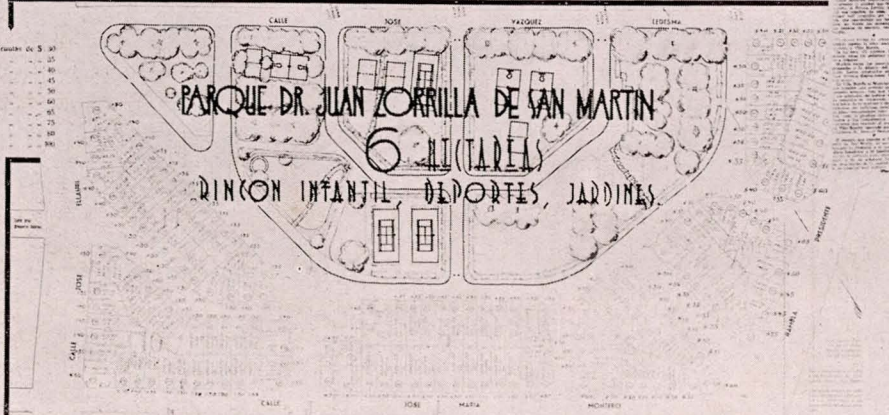
NIÑOS SALVADOS

ARBOLIS SALVADOS

LA ALEGRIA DE PATINAR EN EL PARQUE DR. JUAN ZORRILLA DE SAN MARTIN

157 VALIOSOS LOTES
de 800 a 450 m², en zonas muy
sanas. Con agua corriente, pavimento
de hormigón, veredas, luz eléctrica y
agua corriente. pagas.

el domingo 28 de Abril
a las 14 y 30
en el Centro



El Municipio adquirió el predio en su totalidad, separó una extensión de 6 hectáreas para formar un parque y vendió el sobrante en 157 lotes, dando ese hecho, como consecuencia, un barrio moderno, el Parque Dr. Juan Zorrilla de San Martín, con jardines, plazas de deportes, rincón infantil, grandes masas de árboles muy desarrollados algunos de ellos, mantenidos como base de ese Parque, conservación de hermosas vistas sobre la Rambla y el mar.

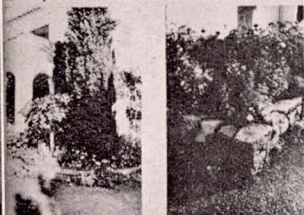
El uso que la población de Montevideo hace de ese Parque, puede apreciarse fácilmente a diario, así como hallar con ello justificación para otras operaciones similares de urbanización, tendientes a pensar en el contenido humano de la ciudad y especialmente en los niños.

Esa operación permitió llevar a esa zona de la ciudad a un porcentaje de 2.90 %, es decir, ponerlo en condiciones excepcionales con respecto a otras barriadas, como lo indica la Lámina N.º 6.

EL MUNICIPIO ESTIMULA CON CONCURSOS ANUALES Y ENTREGA DE PLANTAS, EL AMOR AL JARDIN.

SEIS NOTAS SOBRE *Jardines*

ARQUITECTURA Y VERDE



EJEMPLOS ARTISTICOS



JARDINES MODERNOS: SIN PREJUDIO DE ESTILOS



EL AMOR A LA FLOR EN MONTEVIDEO

Por la enumeración de otras iniciativas municipales, puede ponerse también en evidencia el interés del gobierno Comunal de cooperar con la acción privada en la obra de asociar la vegetación a la Arquitectura.

A veces, es la realización de concursos anuales de jardines; otras, las exposiciones de flores y, con carácter permanente y sostenido, la entrega anual de plantas y árboles para la formación de jardines que se hace todos los años por la Dirección de Paseos Públicos.

Puede decirse que el amor a la flor en Montevideo se va arraigando y extendiendo y que para la vivienda de cierta categoría, es un hecho cierto y general la hermandad de la Arquitectura con el Verde.

Pero, es preciso desarrollar una política criteriosa, sostenida y amplia, para que eso se generalice y sobre todo, se haga efectivo en la vivienda popular, o sea, la que corresponde a la mayor masa de población, la que vive en peores condiciones y la que tiene menos posibilidades de solaz y bienestar.

LO QUE HAY QUE HACER :

PENSAR EN EL VERDE COMO ELEMENTO
ESENCIAL EN LA COMPOSICION URBANA.



Pensar en él a igual título que el espacio
edificado y el espacio viario.

ASOCIAR EL VERDE A LA VIVIENDA PARA
QUE SU USO SEA FACIL Y CONSTANTE.



Larrazco, lugar de residencia estival
para familias pudientes. Ya lo tiene.

ABRIR LA MASA EDIFICADA PARA INTRODUCIR
EL ESPACIO VERDE ALLI DONDE NO EXISTE.



Expropiación. - Cuanto antes mejor ya
que cada día será más caro y más difícil.

CONQUISTAR CON EL VERDE, ESPACIOS
PERDIDOS EN LA CIUDAD.



Vías ferreas, ubinas, talleres, cárceles,
hospitales, manicomios.

POSICIONAR EL VERDE CON RELACION A LA
DENSIDAD DE POBLACION ES DECIR DE SUPER-
FICIE EDIFICADA EN PLANTAS SUPERPUESTAS.



A mayor altura, mayor coeficiente.
Alota, es lo contrario.

ZONIZAR LA CIUDAD Y ZONIZAR LA
VIVIENDA.



La vivienda en lugar agradable y ada-
cuado. En la vivienda edificios de dife-
rentes uso y forma.

NO EMPLAZAR MAS EDIFICIOS EN LOS PAR-
QUES, SALVO AQUELLOS QUE PUEDAN
HABER INTERES Y FUNCION.



Pedro, Exposiciones ganaderas -
A recuperar para espacio colectivo.

EXIGIR EL ESPACIO LIBRE EN LOS
FRACCIONAMIENTOS NUEVOS.



Pero que el espacio libre sea para el
hombre y no para el vehiculo.

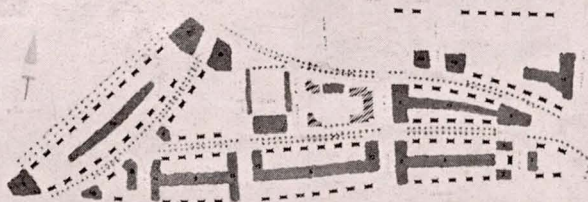
Pueden esbozarse las directivas de un plan a desarrollar para corregir y subsanar pasadas imprevisiones y preparar el advenimiento de la futura Ciudad, en mejores condiciones urbanísticas. Lo que hay que hacer, queda expresado en forma general, en el comentario de los 8 grabados de la Lámina N.º 16.

Pensar en el Verde como elemento esencial en la composición urbana; asociar el Verde a la vivienda para que su uso sea fácil y constante; abrir la masa edificada para introducir el espacio verde allí donde no existe; conquistar con el verde, espacios perdidos en la Ciudad; dosificar el Verde con relación a la densidad de la población, es decir, de superficie edificada con plantas superpuestas; zonizar la Ciudad y zonizar la vivienda; no emplazar más edificios en los parques, salvo aquellos que pueden darle interés y función; exigir los espacios libres en los fraccionamientos nuevos; deben ser puntos de esa política.

Un estudio más concreto y minucioso, podría agrupar esas directivas en planes inmediatos y factibles en las condiciones actuales y otras de futuro y dentro de una gestión más larga y menos fácil.

COMPONER LA CIUDAD CON CONGLOMERADOS UNITARIOS (RELACIONES CON CONCEPTO URBANÍSTICO)

BARRIO OBRERO MUNICIPAL



EN LA COMPOSICIÓN :

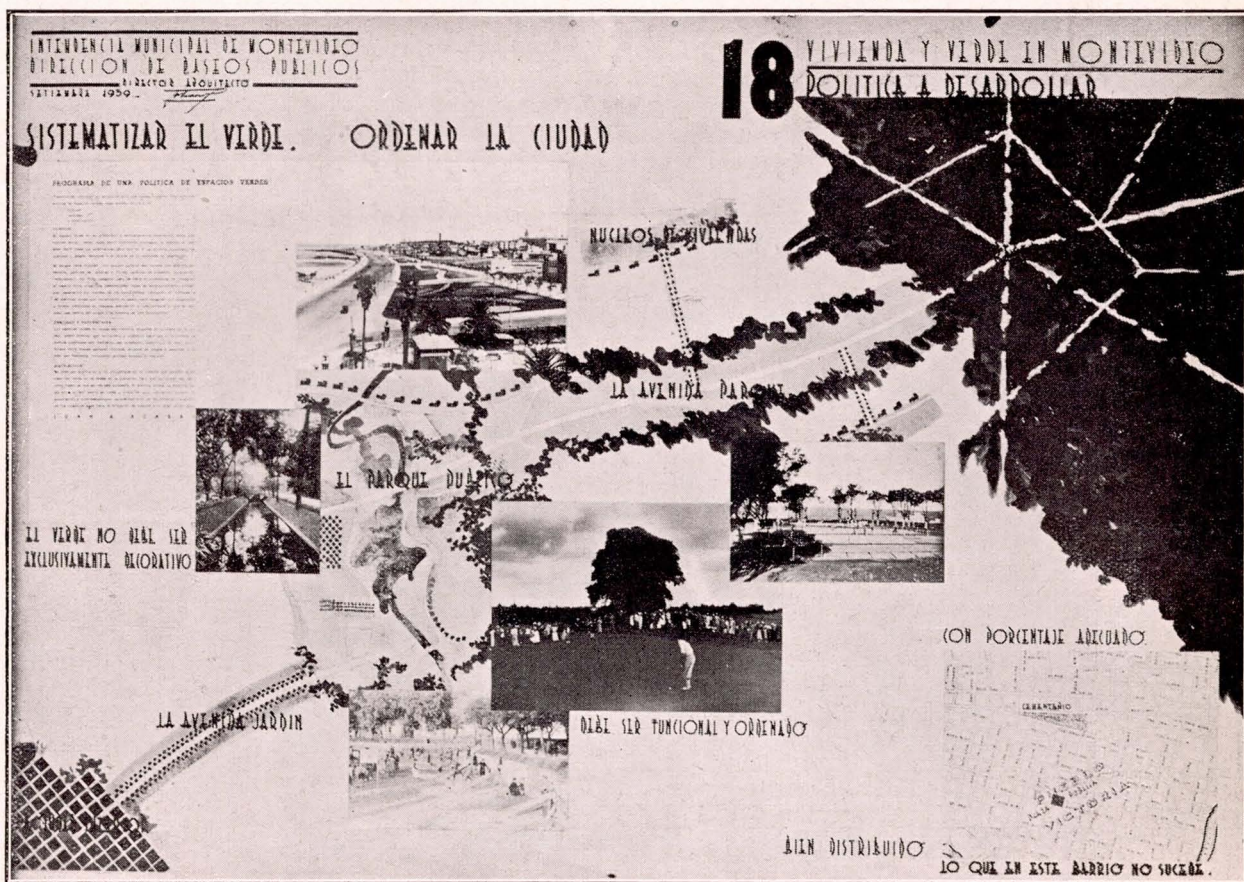
EDIFICIOS, CALLES Y ESPACIOS VERDES



Pero con respecto a la extensión de la Ciudad, a la formación de núcleos habitados nuevos, la buena política aconseja componer la Ciudad con conglomerados unitarios, creados con concepto urbanístico, es decir, agrupar la vivienda y el trabajo, de ser posible, lejos de la Ciudad y en lugar propicio, teniendo presente en la composición el terreno a cubrir con edificios, la superficie a dejar libre para calles y los espacios verdes privados y de uso público, que deben figurar a igual título de atención.

El proyecto del Barrio Obrero Municipal de la Avenida de las Instrucciones, de realizarse en su totalidad, puede ser una solución y un ejemplo del problema.

Pero estos conglomerados unitarios, no deben ser soldados unos a los otros, de ser posible, y hay que esforzarse en que ello lo sea, deben quedar separados de otras aglomeraciones por la propicia masa arbolada de un parque público, ya que, el verde colectivo, tiene funciones a cumplir que no las llenan el espacio libre plantado que cada vivienda de esos conglomerados pueda tener para uso exclusivo de sus habitantes.



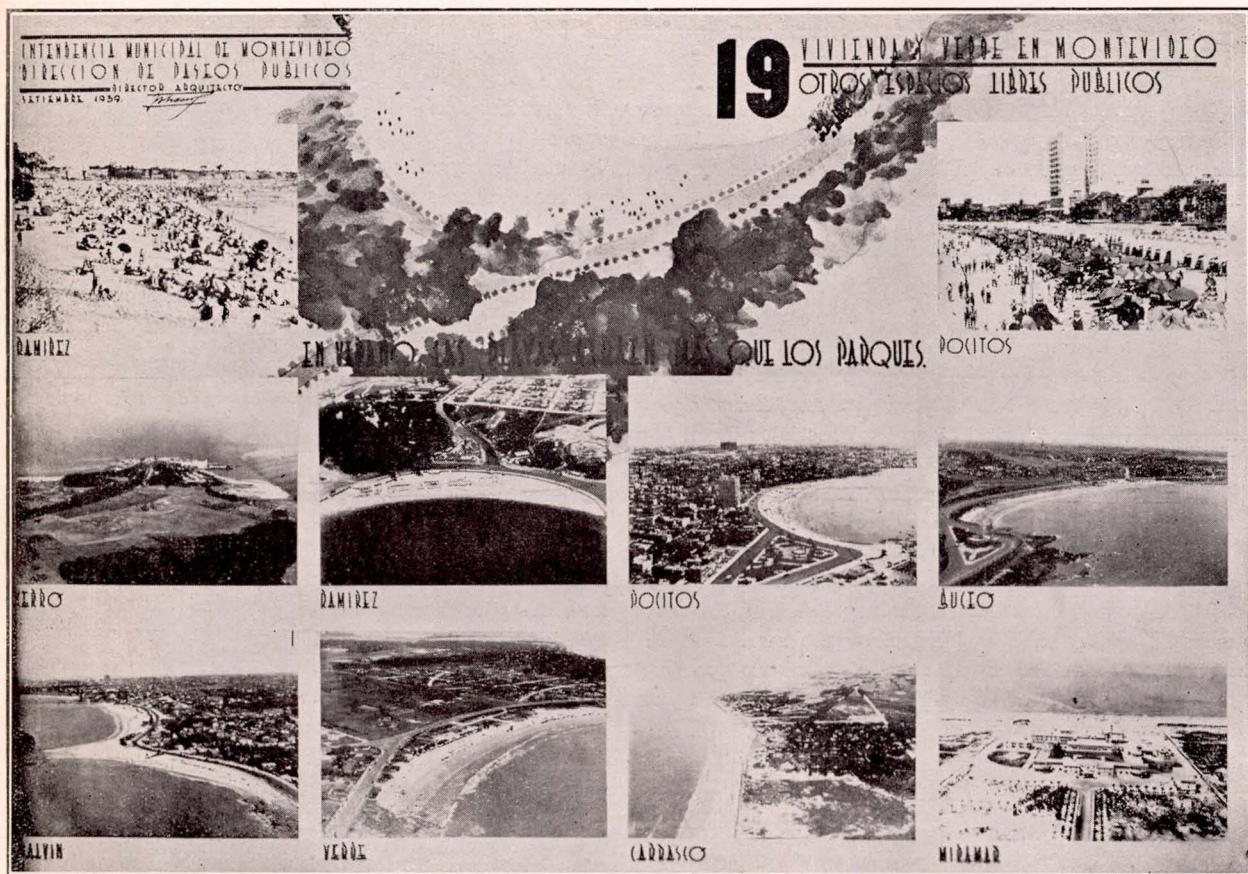
La tesis que se ha venido desarrollando, lleva a la conclusión de que es preciso sistematizar el Verde y ordenar la Ciudad.

Formarse un programa de una política de espacios verdes que, desde el casco interior con su verde nuclear, por la Avenida-Jardín lleve al Parque público y desde éste, por la Avenida-Parque, a las reservas exteriores, quedando los grupos de viviendas esparcidos en los lugares intermedios y dentro del Verde general.

El Verde no debe ser dentro de ese planeamiento, exclusivamente decorativo sino funcional y ordenado para un uso activo del mismo, sin interferencias molestas para las distintas exigencias de la población.

Además, el verde público, dentro de ese sistema debe estar bien distribuido y con porcentaje adecuado, todo lo contrario de lo que sucede, por ejemplo, en el Pueblo Victoria, que muestra esta lámina, donde los muertos tienen más espacio verde que la población.

Y, sobre todo, tener bien presente que es donde el hombre vive, donde el hombre está más tiempo, donde trabaja o descansa, donde está la familia, es que el Verde debe encontrarse para que pueda gozar del mismo fácilmente, con toda libertad y como ocupación diaria y a cualquier hora.



Termina el trabajo enviado al Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, con una Lámina destinada a las playas de Montevideo.

En verano, como es sabido, en nuestra Capital las playas atraen más que los Parques. Esto tiene un gran significado para Montevideo: porque por este hecho, la población queda mejor servida que si contara solamente con los espacios públicos plantados y, en segundo lugar, hace ver como en la composición del Parque, es preciso tener presente que la población usará de ellos en las otras estaciones del año, por lo que debe darse preferencia en su composición, a las superficies abiertas y asoleadas que dentro del clima de la Ciudad, permita una utilización amplia, saludable y agradable.

Cada Ciudad debe tener sus Parques estudiados con un criterio fundado en las características de su clima y en el servicio que ellos deben prestar a la población, de acuerdo con la idiosincrasia de sus componentes.

CONCLUSIONES

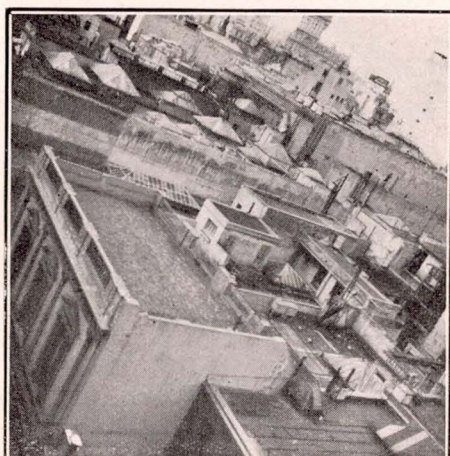
Este estudio analítico significa una primera etapa en la consideración del tema; ha de seguirle un esbozo de plan integral que defina y asegure la viabilidad de una política certera, que lleve a Montevideo a contar con un sistema de espacios verdes como corresponde a su jerarquía de ciudad capitalina y que reaccionando contra lo hecho hasta ahora, no sólo enfoque esta función de la Ciudad: Capital, centro de Gobierno, ciudad turística de primer orden, sino también, y en primer término, como la función de morada de un gran contingente humano que en ella se ha afincado para cumplir su destino. Bien está que se haya pensado en el aspecto monumental de Montevideo, para deleite y deslumbramiento de los que, accidental y esporádicamente la visiten y la habiten, pero mucho mejor será si la acción se endereza a pensar en los miles de ciudadanos que la habitan permanentemente y que ligados a ella para siempre, han de recibir de la Ciudad todos los beneficios de su constitución, de su mejoramiento y de su progreso.

La Dirección de Paseos Públicos estudia en estos momentos esta Segunda Etapa, pero, encuadrando su acción dentro de esas directivas desde largo tiempo atrás definidas y sostenidas, viene cumpliendo un programa de adaptación de los espacios verdes a la función moderna y social de los mismos. En los espacios libres puestos bajo su jurisdicción, esa política de espacios verdes va hallando paulatina y sostenida realización. Su acción para ampliar el acerbo municipal de Verde, no puede ir más allá que el de sugerir en un estudio complementario que ha de seguir al análisis que antecede, las directivas en las que debiera inspirarse la gestión de las autoridades jerárquicamente superiores.

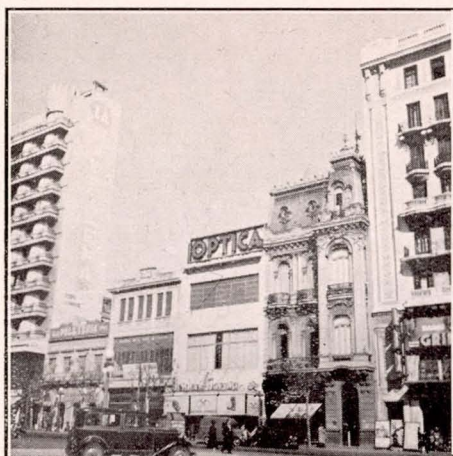
JUAN A. SCASSO
Director-Arquitecto.

Crítica Gráfica al Desorden Urbano

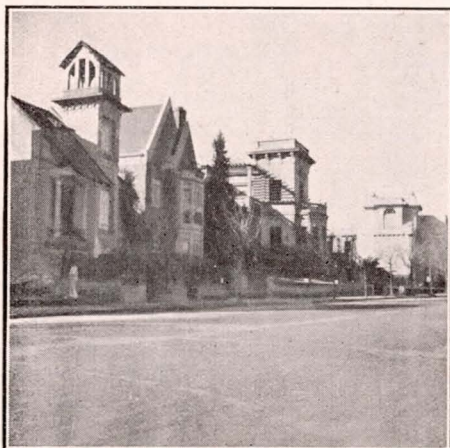
EL MAL EJEMPLO



En esta parte de la manzana 25 de Mayo - J. C. Gómez - Rincón - Ituzaingó, se pueden contar 30 claraboyas!



Desarmonía de edificios de diversas alturas. (18 de Julio entre Río Negro y J. Herrera y Obes.)

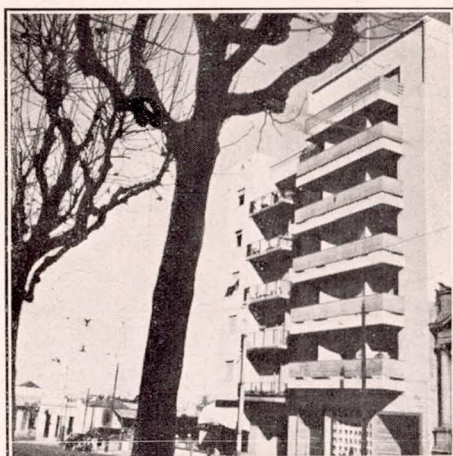


Desorden o falta de unidad se puede advertir en este conjunto de siete edificios de estilos diferentes. (Plaza J. P. Varela.)

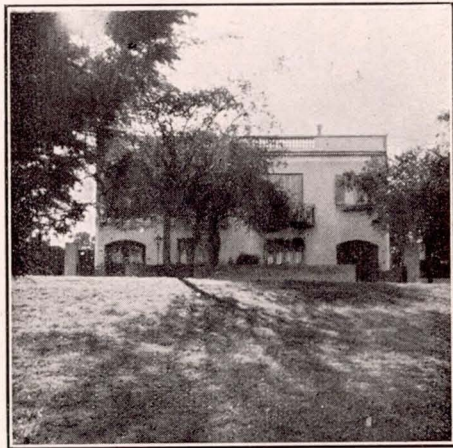
EL BUEN EJEMPLO



Espacios privados, formados por fondos de solares, de la manzana Martí - S. Vázquez - Masini - Izcua Barbat, constituyen un ejemplar jardín central.

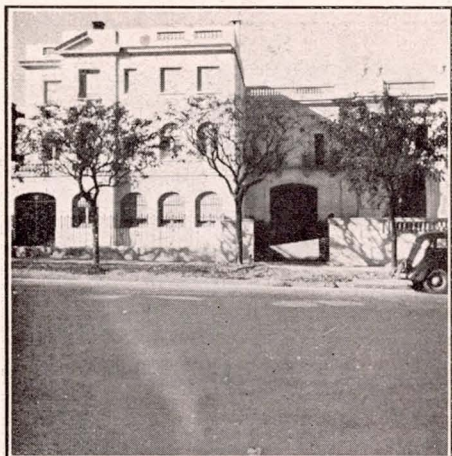


Pese a la pendiente de la calle, la continuidad de líneas horizontales favorece la unidad de la masa edificada. (Bd. España y J. de Salterain.)

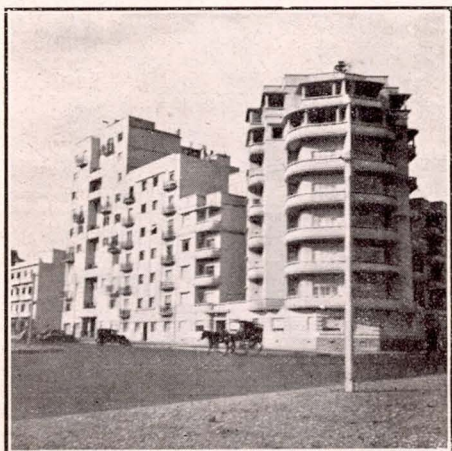


Mientras estas dos viviendas realizadas independientemente constituyen una unidad plástica. (Calle Canning, Parque de los Aliados.)

EL MAL EJEMPLO



La falta de unidad en los niveles y en las líneas de edificación, acusada por las sombras arrojadas, provoca esta desarmonía de fachadas. (Bd. Artigas)

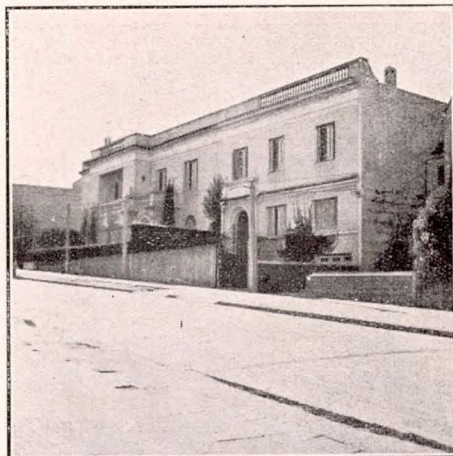


Estos nuevos edificios de la R. Sur y calle Ciudadela son, por su falta de unidad, causa de un nuevo desorden urbano.

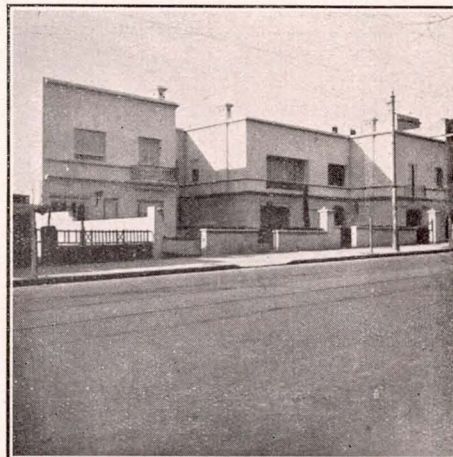


El desorden en los pequeños elementos. Cercos inarmónicos de Bd. Artigas y Rivera.

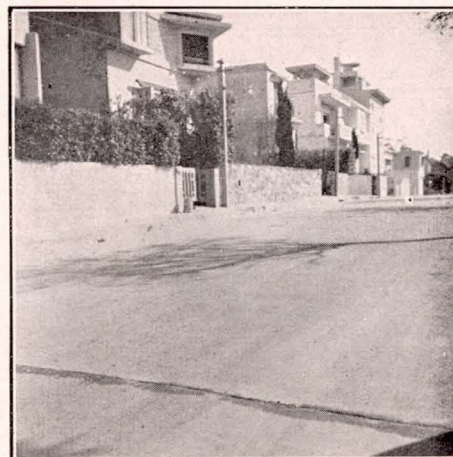
EL BUEN EJEMPLO



En tanto que con dos casas distintas se ha podido obtener esta unidad plástica de edificios y verjas. (Calle Cavia)

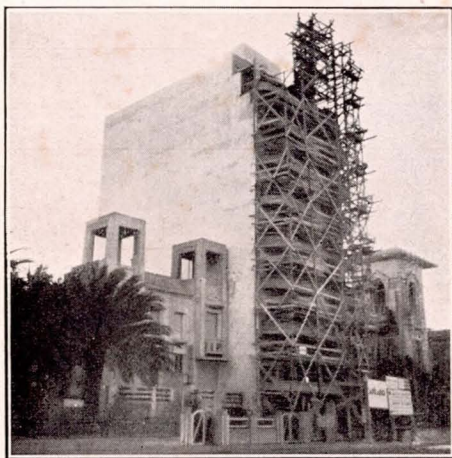


Que contrasta con estas tres viviendas que forman un solo conjunto armónico. (Bd. España)



Puede ser cambiado por el orden que producen estos cercos de una misma altura. (Lateral Norte de Bd. Artigas)

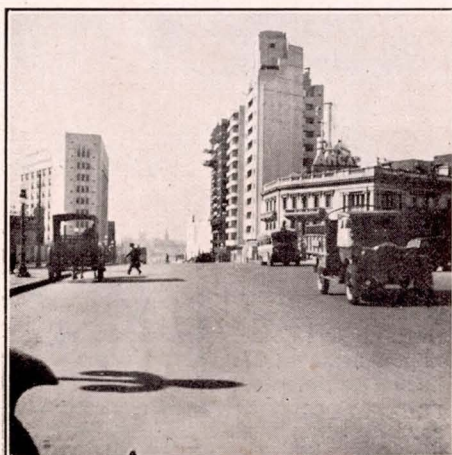
EL MAL EJEMPLO



Edificios de distinto carácter y diferentes alturas, no sólo están en desacuerdo con el "Zoning", sino que provocan estas enormes "medianeras" resultado del desorden urbano. (Rambla Wilson, Pocitos.)

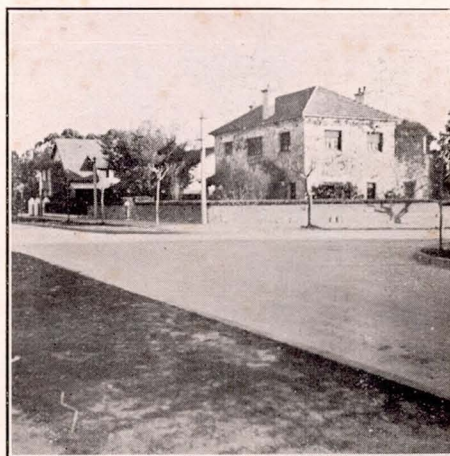


Planos de fachada a plomo con el cordón de una vereda de un metro tienen estos edificios de la calle S. Vázquez, entre Av. Brasil y Martí.

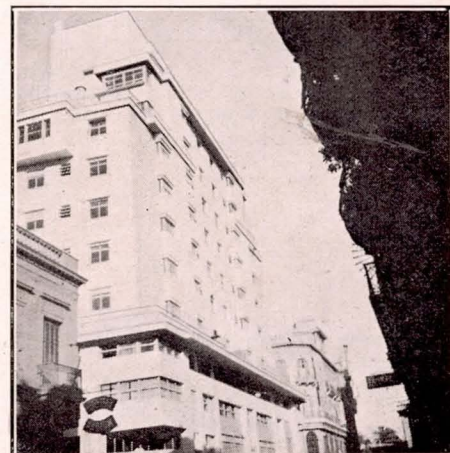


Los malos niveles a que dió lugar la prolongación de la Avda. Agraciada producen esta deplorable impresión de una "cuerda floja" con puntos de inflexión.

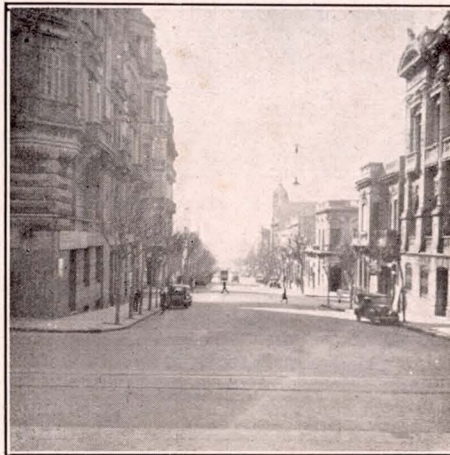
EL BUEN EJEMPLO



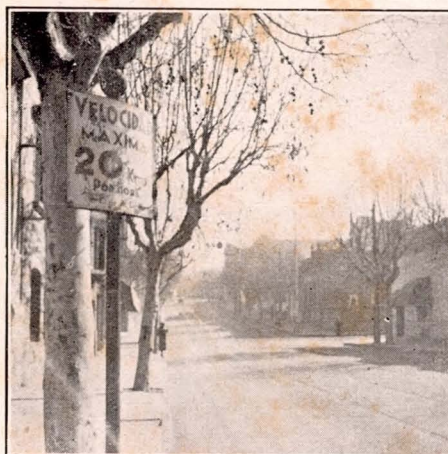
Tres viviendas con un espacio libre común. La obra de diversos arquitectos no es óbice para obtener una sola unidad plástica y espacial. (Estrázulas esq. Pilcomayo, Malvín.)



Mientras que concientes retiros voluntarios pueden favorecer la ciudad. (Calle Juncal, esq. Rincón y Paraná.)



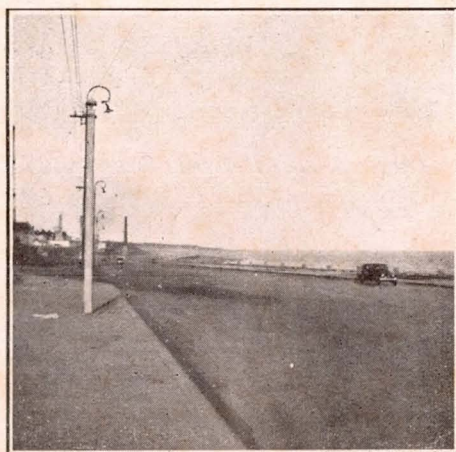
En tanto las buenas pendientes de la calle Rondeau produjeron esta catenaria perfecta.



Mientras los vehículos disminuyen su marcha frente a las escuelas, por lo general mal ubicadas en calles de importancia, los niños hacen la "coladera" en tranvías y ómnibus a la salida de clase.

No basta educar a los choférs y conductores haciéndoles reducir al mínimo la velocidad de sus vehículos; sería más útil educar a los peatones desde pequeños.

Canelones, una calle que podría ser de tráfico semi-veloz, está condenada a una velocidad de 20 k. p. h.! Cada vez más se hace necesario el tráfico caracterizado con las calles preferenciales.



Rambla Sur, 50 ms. de ancho, velocidad máxima: 40 K. p. h.! El estudio viario de Montevideo indica que la Rambla Sur puede y debe ser una vía de tráfico veloz y de descongestionamiento de la ciudad. Falta de criterio en su realización y en las ordenanzas posteriores anula nuestra única posibilidad, en el tráfico dentro de la península, de ahorrar tiempo y dinero.



Este rancho digno de un despoblado tiene por vía de acceso una calle de hormigón armado! No vale la pena gastar buenos pavimentos en vías de circulación para peatones y algún carro de panadero. Hay otros medios mejores de civilizar a la gente. ("Taipa" entre Punta Gorda y Carrasco)

Publicaciones efectuadas por el I. U.

Publicación Oficial N.º 1

Marzo 1937.

- Antecedentes, organización y propósitos del Instituto de Urbanismo.

Publicación Oficial N.º 2/3

Jun.-Dic. 1937.

- Temas desarrollados en el curso práctico de Urbanística, dentro del período 1923-1937.
- Historia gráfica y temas desarrollados en el curso de Arquitectura Paisajista, 1936-1937.
- Descripción de la evolución del curso de Composición Decorativa a Arquitectura Paisajista.
- Síntesis de los trabajos de Urbanística expuestos en Río de Janeiro en Agosto y Setiembre.
- Conferencia pronunciada en la E. N. B. A. de Río de Janeiro por el prof. arq. M. Cravotto.
- Comentario del viaje de estudios al Brasil.
- Meditaciones sobre el Brasil, por el director del I. de Urbanismo.

Publicación Oficial N.º 4

Abril-Dic. 1938.

Actuaciones del I. de U. en 1938

- VIDA INTERNA DEL INSTITUTO EN 1938.
- NOTAS, PEDIDOS DE ASESORAMIENTO, CONSULTAS, SUGESTIONES E INFORMES.
 - Pedido de la Intendencia de Salto. Informe del I. U.
 - Nota al Ministro de Obras Públicas.
 - Consulta de la Inspección Técnica de Colonia. Informe del I. U.
 - Consulta sobre Liceos de Campaña. Informe del I. U.
 - Nota al Ministro del Interior y sugestión de Concursos de Planos Reguladores.
 - Notas con el Centro Automovilista. Informe del Delegado del I. U.
 - Informe del Delegado del I. U. sobre el Aeropuerto Nacional.
 - Ponencias enviadas al Primer Congreso Panamericano de Municipios, en La Habana.
 - Consulta de la Inspección Técnica de Maldonado. Informe del I. U.
 - Proyecto del Dr. Echegoyen. Notas cambiadas.
 - Consulta del Inst. Nac. de Viv. Econ. Informe del I. U.
- SUGESTIONES URBANAS.
 - Estudio de la Península de Montevideo y Anteproyecto de "La Espina".
- PRESUPUESTO Y PLAN DE OBRAS DEL I. U.
- LIBROS Y REVISTAS RECIBIDOS.
- PUBLICACIONES EFECTUADAS, 1 y 2/3.