

ARQUITECTURA

Anteproyecto de plan regulador de Montevideo

ESTUDIO DE URBANIZACION CENTRAL Y REGIONAL

Comisión que ha prestigiado este trabajo y
lo dona al Concejo de Administración de
Montevideo, señores: _____

**José Serrato, Baltasar Brum,
Alejandro Gallinal, Numa
Pesquera y Horacio Mailhos**

REALIZARON: _____

Arquitecto, M. Cravotto.

Arquitectos colaboradores, O. de los Campos,
H. Tournier, A. Ricaldoni, E. M. Puente.

Ingeniero colaborador, S. Michelini.

Transcripción de la nota de Mayo de 1930, elevada al Concejo Departamental por la Comisión
prestigiadora.

Montevideo, Mayo de 1930.

Señor Presidente del Concejo Departamental de Montevideo.

Doctor FELIX POLLERI.

Señor Presidente:

Los que suscriben, constituidos al efecto, en comisión, se dirigen al Concejo de su presidencia, en
oportunidad del Centenario, para expresarle su propósito de obsequiarlo con un ante-proyecto de plan
regulador de extensión y regional de Montevideo.

Creemos que, con ello, aportaremos a la laboriosa y fecunda acción de la autoridad municipal un
conjunto de soluciones y planes, que, armonizando con las realizaciones actuales y los proyectos en
vías de ejecución del Concejo, — pueden representar lo conquistado desde el punto de vista edilicio
hasta 1930 y lo que podría ser nuestro Montevideo en un futuro próximo.

ARQUITECTURA

Pero antes de hacerlo deseamos saber si la autoridad pública a quien nos dirigimos, considera, como nosotros, que ese ante-proyecto puede serle de utilidad en la gestión que le ha confiado el pueblo de la capital de la República y si con tal motivo, ordenaría le sean facilitados a la Comisión, por las oficinas de su dependencia, los datos necesarios, sin los cuales sería irrealizable el estudio del plan regulador a que hemos hecho referencia.

Estamos en presencia, al cumplirse este año de 1950, de un progreso asombroso de la ciudad de Montevideo.

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

En esa época se podrán palpar en el país los resultados económico-industriales del embalse del Río Negro, la presencia de una colonización laboriosa diseminada por todo el país, el triunfo agrario, la renovación del vigor de la tierra por los superfosfatos y los elementos vitales abarataados: poseeremos una copiosa red de carreteras, de FF. CC. que habrán contribuido a transformar la economía pública y a aumentar considerablemente su riqueza.

El automovilismo habrá tomado un enorme incremento. La aviación, la radio y la televisión llevarán velozmente la cultura a todos lados. Se habrá multiplicado la explotación de piedras hermosas para la construcción. Se habrá magnificado el tráfico marítimo. Serán un hecho las carreteras internacionales: a Chile, a la Argentina, al Brasil...

Montevideo, creciendo, densificándose, extendiéndose y llegando a ser ciudad de turismo estival PREFERIDA, y ciudad de TRANSITO INTERNACIONAL, cobrará por esas causas, además de la que deriva de su propia vitalidad, mayor dinamismo y mayor atracción.

Cuanto más grande y más complejo sea el organismo ciudad, más difícil será encauzarlo, mejorarlo, disciplinarlo entonces.

No es exagerado creer que es éste un momento interesante para imaginar el próximo y el lejano futuro y decidir altruísticamente legar a los que vendrán, las BASES ORDENADAS de un desarrollo orgánicamente armónico, que si bien no puede en su totalidad definirse, puede en sus grandes líneas esbozarse, proporcionando a los habitantes del presente esa visión del futuro arraigada a la visión presente, por un progresivo y metódico desenvolvimiento que puede servir para nutrir el optimismo del ciudadano y estimularlo a la colaboración patriótica, con la mirada fija en un porvenir cierto y esplendoroso. Ver grande, sin temores, integralmente, y realizar grande y metódicamente, es labor encomiable.

Ver grande implica ver armónicamente de conjunto. Se hace imprescindible, pues, sentar las bases de esa amplia visión.

Por eso creemos que es conveniente establecer un plan general de urbanización para Montevideo actual y futuro.

Un plan general de urbanización puede comprender cuatro etapas:

1.ª — Bosquejo o ante-proyecto de lo que se podría hacer, de lo que se necesita hacer, de lo que se imagina en grandes líneas.

En dicho ante-proyecto, con la mayor precisión posible, se fijan las ideas directrices ya para lo que se relaciona con lo existente, ya para lo que se supone previsión para el futuro.

Es, en síntesis, una insinuación gráfica de posibilidades, contempla las actuales realizaciones urbanas: armoniza lo planeado y lo ejecutado con lo que podría surgir: sugiere un procedimiento de composición de conjunto y expresa un grado de exaltación imaginativa respecto a creaciones edilicias, apoyadas sobre algunos datos veraces y otros aproximados.

2.ª — Formación del expediente urbano, base del estudio analítico, sobre las directivas de un bosquejo o ante-proyecto en lo que se refiere a posibilidades y procedimientos.

Sirviendo ese bosquejo para orientarse sobre lo que se PIENSA HACER, se metodiza la recopi-

ARQUITECTURA

lación de datos, cuidando en su graficación de mantener, por medios convencionales, un paralelismo claro entre el plano representativo del organismo urbano actual y el dato de interés.

El expediente urbano puede reducirse al siguiente índice:

- Estado pasado, presente y porvenir probable de Montevideo y la región circundante.
- Censo, estadísticas diversas.
- Densidad de población por zonas y por unidad de superficie.
- Número de habitantes a prever, crecimiento vegetativo y migratorio.
- Zonas y barrios insalubres, no desarrollados.
- Red de vaguadas, sistema sanitario, higiene general.
- Aprovechamiento de energías, agua, luz, etc.
- Servicios municipales actuales y a prever.
- Sistema geológico y topográfico. Movimientos topográficos artificiales.
- Valor de la tierra y de la edificación. Parcelamiento.
- Zonas de posible incremento del valor de la propiedad.
- Ordenanzas y leyes vigentes referentes a vialidad, construcción y parcelamiento. Sistema de ventas o alquiler de predios y edificios.
- Regímenes de comunicación y transporte de toda índole.
- Afluencia y direcciones en las diversas zonas, densidad del tráfico y del estacionamiento.
- Industrias, Comercio.
- Edificios públicos existentes y a preverse.
- Edificios de utilidad pública.
- Edificios privados por zona.
- Recursos de la ciudad y del país. Mano de obra (régimen obrero), materiales de construcción. Días laborables.
- Variaciones del clima. Régimen meteorológico.
- Gráficas y asoleamiento para calles y casas.
- Conglomerados regionales, vecinos a Montevideo. Vías de intercomunicación.
- Parques, espacios plantados, espacios libres, (con estadísticas de frecuentación), proporción de espacios libres por hectárea y por habitante.
- Relaciones de la geografía, geología, etnografía, arquitectura y arte en general con la masa urbana existente.
- Cultura, población escolar y universitaria, analfabetismo, desocupación.
- Aerofotografía y sus derivados, de Montevideo y sus alrededores.
- 3.ª — Formulación de un proyecto general de plan de urbanización, con la base del expediente urbano.
- 4.ª — Estudio definitivo integral y parcial del plan regulador y de extensión para Montevideo con todos los detalles técnico-artísticos necesarios para programar la ejecución.

Es evidente que para la formación del "Bosquejo o ante-proyecto" (1.ª etapa) se sigue procedimiento semejante al de formulación del proyecto general (3.ª etapa), sin el apoyo del exacto expediente urbano, pero sí, con el apoyo de datos suficientemente aproximados, que pueden influir en todo caso, sólo en algunas de las soluciones parciales, teniendo en cuenta que esta primer etapa representa, sobre todo el trabajo de imaginación y planteamiento de numerosas directivas, las cuales, fácil es comprender, no pueden ser únicas soluciones, sino algunas de las múltiples que pueden deducirse de la aplicación de una serie de premisas al estudio del organismo urbano en crecimiento.

Cualesquiera sean las soluciones halladas, ellas pueden ser, o buenas en sí, o sugerir otras mejores, o por contraste, hacer nacer la más adecuada, o servir para evidenciar la vinculación entre cualquier otra mejora parcial, con el resto urbano y en todos los casos para poner de manifiesto que la multiplicación o frecuencia de las mejores ideas lleva a hacer imprescindible el estudiarlas en sus relaciones funcionales urbanas.

Es precisamente lo indicado en la 1.ª etapa o sea la del "Bosquejo o ante-proyecto" de lo que se podría hacer, de lo que se necesita hacer, de lo que se imagina en grandes líneas como plan de

ARQUITECTURA

urbanización de Montevideo", lo que, los que suscriben, tendrán el placer de ofrecer al Concejo Departamental en ocasión del Centenario que, como hemos dicho, señala en forma evidente una etapa gloriosa de mejoramiento edilicio y de progreso general.

La idea de ese ofrecimiento, fué desde un principio, tomada con todo entusiasmo por los firmantes.

Sin embargo, eso no hubiera sido bastante. Para que el ofrecimiento tuviera un alcance práctico y útil hemos aprovechado del entusiasmo y preparación excepcional del arquitecto Don Mauricio Cravotto, catedrático de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura, quien ha elegido para la realización del trabajo y colaboradores a los arquitectos De Los Campos, Puente, Tournier y Ricaldoni. A ellos corresponderá, pues, el honor y el reconocimiento de la comuna, si como lo creemos vivamente, sin vacilación, el Bosquejo o ante-proyecto ofrecido, responde a nuestro pensamiento y a las aspiraciones del Concejo y del pueblo de Montevideo.

Confiamos en la posibilidad de ofrecer al Concejo de su presidencia, dentro de algunos meses, un trabajo en el cual, esos profesionales, honestamente expondrán algunas de las posibles soluciones que sobre urbanización general de Montevideo es dable concebir.

En la seguridad de que el Concejo apreciará debidamente el ofrecimiento que tenemos el honor de hacerle, y que, en consecuencia, impartirá las órdenes del caso para que las oficinas de su dependencia, faciliten sin demora algunos datos a los fines indicados, saludamos al Sr. Presidente y demás miembros del Concejo.

José Serrato, Baltasar Brum, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera, Horacio Mailhos.

Señores Miembros de la Comisión que ha prestigiado este trabajo y lo dona al Concejo de Administración de Montevideo.

Señores:

Posteriormente a la aceptación por parte del Municipio del ofrecimiento que la Comisión efectuó, nos dedicamos a un análisis, investigación y síntesis del proceso a seguir, para formular las primeras directivas que debían guiarnos en la realización del plan. Convinimos, entre los arquitectos que hacíamos este trabajo, en recabar la colaboración de un ingeniero, necesaria para plantear varias premisas del plan imaginado, para estudiar las consecuencias de la aplicación de la técnica del ingeniero y de las matemáticas, a los problemas de ingeniería edilicia tan importantes en los estudios de urbanización. Dicha colaboración fué aceptada por el ingeniero Santiago Michelini. Este inteligente y laborioso técnico, compenetrado de inmediato con el problema a resolver, ha realizado una labor de alto valor intelectual.

Cravotto, De Los Campos, Tournier, Ricaldoni, Puente.

BREVE COMENTARIO

A continuación voy a expresar algunas ideas complementarias de las que figuran en la nota de la Comisión que se transcribe más arriba, y a historiar el proceso de gestación de este plan, en lo que me es personal, y en lo que concierne a mis colegas, dejando para el final, la descripción y análisis de dicho plan, que efectuaré en colaboración con mis compañeros de labor.

Un gran amor por mi ciudad natal.

Un absoluto convencimiento de que arquitectura y urbanismo tienen una misma raíz.

Una constatación universal de este hecho.

Una observación directa del problema de urbanismo realizada en prolongados viajes y estadas por las ciudades del mundo.

ARQUITECTURA

Una primera constatación de que en todas las cosas, las soluciones armónicas, respondiendo al valor "sensibilidad humana", valor incommovible, fueron y son las que dan resultados claros para los planes de urbanización, me llevaron a imaginar, dentro de un estado permanente de fervor urbanístico para Montevideo, conceptos básicos simples.

En el ejercicio de la Cátedra que tuve el honor de iniciar en la Facultad de Arquitectura, pude obtener en forma concreta, la colaboración de los alumnos, inteligencias claras, mentes modernas, espíritus unas veces analíticos, otras sintéticos, pero siempre espíritus ejercitados durante la carrera, en la composición arquitectónica funcional o sea urbanización, aplicada a temas escolásticos grandes o pequeños.

Esa colaboración de que hablo, se operó, por las múltiples y variadas soluciones que los alumnos aportaban a los temas que sobre urbanización de Montevideo, tuve ocasión de proponer tantas veces. En muchísimas ocasiones, fueron esas soluciones, distintas a las imaginadas por mí, siendo por tanto la docencia un campo de aprendizaje ilimitado para el profesor. En esta situación, los elementos de juicio respecto a un plan de urbanización de Montevideo, se vieron ampliados; todo este proceso realizado en la Facultad fué analizado, compartido, meditado y en parte resuelto por los colegas que hoy me honran con su colaboración.

Ellos, por su parte, han cobijado un idéntico ferbor urbanístico, estudiando, meditando y solucionando problemas que más tarde han tenido forma tangible en el plan que acabamos de formular.

Como en dicho plan existen soluciones imaginadas, proyectadas y realizadas por personas y técnicos que en forma directa o indirecta han contribuido a la depuración del análisis, es honesto expresar un agradecimiento a alumnos, colegas, ingenieros o amigos del bien de la ciudad.

Este agradecimiento en lo que se refiere a las posibilidades de realización incluye lógicamente a la Comisión que prestigia este trabajo, especialmente al Sr. Horacio Mailhos, su principal animador, y al Concejo Departamental que ha aceptado en principio con simpatía la idea de la Comisión donante

Arquitecto *M. Cravotto*

MEMORIA DESCRIPTIVA

Al iniciar la explicación del plan regulador de Montevideo, que acabamos de realizar, creemos necesario hacer resaltar después de lo dicho anteriormente, que nos son personales, el procedimiento de estudio, la armonización integral, las creaciones de conjunto y la mayoría de las de detalle que fácilmente pueden leerse en el plan general N.º 15.

Otras soluciones coinciden con las formuladas en otras épocas por otras personas, y algunas son las que ya están incorporadas al plan de la ciudad y han sido ideadas por distinguidos técnicos o personas vinculadas al Municipio.

Nuestra República, desde el punto de vista físico, social, económico, cultural y artístico, presenta características variables.

EL ESTADO DE ADELANTO PRESENTE PERMITE ASEGURAR UN PORVENIR GRANDIOSO.

Montevideo actual, capital tal vez desmesurada para nuestra República, y empujada en el mar, no puede tener el mismo destino que otras ciudades de "Interland".

Nuestra República, en esta época de veloces comunicaciones, puede considerarse vinculada al resto del mundo.

Por lo que respecta a su posición en el continente, se pueden admitir como ciertas y actuales, las máximas vinculaciones con los demás países.

ARQUITECTURA

Podemos creer, sin exageración, que el próximo futuro pondrá en evidencia múltiples características, entre ellas las siguientes: NUESTRA REPUBLICA, MAS ARMONICAMENTE POBLADA, MAS INSTRUIDA, MAS CULTA, MAS LIBRE AUN, EL LATIFUNDIO DISMINUIDO, LA NACION PROPIETARIA EN MAYOR GRADO DE LA TIERRA, EL CONJUNTO MAS INDUSTRIALIZADO, LA RED DE COMUNICACIONES MAS NUTRIDA, MAS PERFECTA.

LA CAMPAÑA MAS POBLADA, AGLOMERACIONES NUEVAS, (pueblos, colonias, núcleos industriales).

EL EMBALSE DEL RIO NEGRO, PRODUCIENDO ENERGIA Y ESTA, NUTRIENDO TODO EL PAIS.

EL RIO NEGRO CANALIZADO.

LA EXPLOTACION DE CITRUS Y OTRAS INDUSTRIAS AGRICOLAS LLEVADA AL MAXIMO.

EL SEMILLERO DE LA ESTANZUELA EN SU MAXIMA POTENCIALIDAD.

LAS CANTERAS DE MATERIALES DE CONSTRUCCION, LIGADAS AL RESTO DE LA REPUBLICA Y AL MAR.

EL ESTUDIO GEOLOGICO PERFECCIONADO.

LA RED FERROCARRILERA Y EL MATERIAL RODANTE PERFECCIONADOS RESPECTO A LO ACTUAL, COMO SE HAN PERFECCIONADO LAS CARRETERAS MODERNAS, RESPECTO AL CAMINO ANTIGUO.

LA RED DE CARRETERAS INTERDEPARTAMENTALES VINCULADA A LA RED INTERNACIONAL, (no es utópico pensar en Montevideo, ciudad de la ruta Chile-Río Janeiro).

NUMEROSOS AEROPUERTOS DISEMINADOS POR LA REPUBLICA.

UN CENTRO DE CULTURA CONTINENTAL PODRA SURGIR EN LA CAPITAL DEL PAIS QUE PROGRESA.

UNA EXPLOTACION RACIONAL E INTELIGENTE DEL TURISMO.

MONTEVIDEO, CRECERA, SE TRANSFORMARA EN LA GRAN CIUDAD DE UN PAIS QUE TENDRA OTRAS UNIDADES IMPORTANTES.

Cuando tenga todo lo que otras grandes ciudades poseen ¿que es lo que habrá en ella, para que se mantenga vigorosa y no decaiga ante la potencia de otras ciudades vecinas?

El BIENESTAR que ella pueda brindar a los habitantes, a los transeúntes, y nada más.

Fomentar el BIENESTAR, organizar el BIENESTAR, construir el BIENESTAR; componer, coordinar, los elementos que repercuten en la vida agradable, noble y honesta;arquitectar el BIENESTAR, eso es Urbanizar.

Construir el porvenir, perfeccionando el presente — URBANIZAR — ES ORGANIZAR Y PREVER, PERMITIENDO LA EXPANSION DE LA SENSIBILIDAD HUMANA.

ORGANIZAR EL PRESENTE QUE PALPAMOS, ES FACILMENTE PRACTICABLE.

ORGANIZAR EL FUTURO ANTE UN HECHO PRESENTE, CONCRETO Y EN EVOLUCION, ES DIFICIL.

El bienestar futuro, depende en parte de los HOMBRES del presente.

Por IDEALISMO, por ETICA, por PATRIOTISMO, miramos hacia el futuro. Es inherente al IDEALISMO el CONSTRUIR.

Deseamos siempre una vida mejor.

No nos alcanza la vida para realizar esa aspiración, pero imaginarla, preverla, organizarla, es ya en algo construirla.

Pero, ¿hasta qué punto tenemos derecho y hasta dónde podemos imaginar la vida colectiva del mañana? Hasta el límite que tenga relación con la calidad de la sensibilidad humana, cósmicamente inmutable.

Por eso, al planear para el futuro, realizando parte de él, en nuestro presente, tendremos que detenernos en muchos trechos del camino, planeando sólo directivas, que PUEDAN TENER solución, o dejar el camino preparado, amplio, claro y simple, para que OTROS planeen y resuelvan después.

En Urbanismo — coordinación de elementos en vista del bienestar social — se trabaja con varios elementos primarios.

Con el espacio urbano (viario, libre, plantado).

Con los edificios individuales, colectivos, públicos y de utilidad pública.

ARQUITECTURA

Con la dinámica urbana (movimiento de masas humanas).

Sobre la superficie donde se emplaza un conglomerado urbano, compuesto por espacio y edificios y en el cual se mueven masas humanas, pueden producirse naturalmente, expansiones, concentraciones, o transformaciones.

Dentro de este complejo que es la ciudad, el hombre vive dando expansión a la inteligencia y a la sensibilidad.

La sabiduría de la naturaleza es tal, que todas las armonías cósmicas tienen su razón de ser, para que el funcionalismo individual se ejerza en su mayor grado de perfección.

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

No olvidaremos, pues, la necesidad absoluta de mantener el ACERCAMIENTO DEL HOMBRE A LA NATURALEZA, dentro del conglomerado urbano, que, en general, tiende a alejarlo.

La ciudad es obra del hombre. Hay en general, espontaneidad en lo que se refiere a posición de la agrupación o preferencia geográfica, pero poco a poco la vida colectiva disciplina ciertas funciones.

Como toda la energía que aprovecha el hombre se debe a los esfuerzos por transformar o perfeccionar el medio, es inherente a la VIDA, la repercusión de dicha transformación. Y esa transformación se acusa en el crecimiento.

Ese crecimiento puede ser armónico o inarmónico. Cuando el conglomerado urbano es pequeño, fácil es disciplinarlo. Cuando es grande, el problema es complejo, y por consecuencia de mayor estudio. Prever la evolución está fuera del alcance de los hombres de hoy, en lo que se relaciona con la exactitud de la vida del mañana, por eso nos hemos propuesto, de acuerdo con los hechos urbanos presentes, plantear DIRECTIVAS AMPLIAS, SIMPLES, que no produzcan modificación demasiado exagerada, pero lo suficientemente relacionadas entre sí, PARA PERMITIR LA EXPANSION ESPONTÁNEA O MEDITADA DE LAS GENTES DEL MAÑANA.

VER GRANDE, PUES, Y ARMONICAMENTE.

Convencerse de que la inteligencia humana y el instinto, resuelven siempre bien los problemas urbanos, cuando hay a la vista grandes directivas, espacio y vitalidad.

EL PROBLEMA DE MONTEVIDEO

LA CIUDAD ACTUAL TIENE: Su centro en un EXTREMO, CONGESTIONAMIENTO Y DESCONCENTRACION. Se desarrolla a lo largo de tres direcciones que ALEJAN de ese centro; COSTOSAS Y ESCASAS POSIBILIDADES DE ENSANCHE DE ESE CENTRO ACTUAL. Las variaciones de la densificación demográfica y del valor de la tierra son INSUFICIENTES. LA GENTE VIVE MAL: escasez de parques, escasez de sitios de esparcimiento, imposibilidad de resolver buenas viviendas. LA GENTE SE COMUNICA MAL a pesar del excesivo, pero antieconómico espacio viario, falta de especialización de funciones. LA GENTE TRABAJA MAL: La industria, el comercio, el aprovisionamiento, caprichosos.

Se ha formado por el agrupamiento inarmónico de células (casas). Es la expresión de soluciones fragmentarias, (influencia de la especulación sobre todo). No hay equilibrio entre el problema SOCIAL actual y futuro, el problema HIGIENICO, el problema MECANICO y el problema ESTETICO-ARQUITECTONICO.

LA CONSECUENCIA PLASTICA ES MEZQUINA, PORQUE PROVIENE DE UNA YUXTAPOSICION DE PEQUEÑAS COSAS Y NO DE UNA COMPOSICION INTEGRAL ARTISTICA Y TECNICA DE TODAS LAS COSAS QUE CONSTITUYEN EL ORGANISMO "CIUDAD".

LA CIUDAD FUTURA QUE PROFONEMOS, tiene:

Su centro en el CENTRO DE GRAVEDAD; CONCENTRACION Y DESCONGESTIONAMIENTO POSIBLES: VALORIZACION Y FUENTE DE RECURSOS MILLONARIA. Se desarrolla alrededor de

ARQUITECTURA

ese centro al cual llegan las grandes arterias que absorben el movimiento de las vías radiales que penetran rítmicamente en la ciudad, uniéndola con el interior y exterior del país y que se conectan a su vez con un sistema de arterias concéntricas — límites de las áreas de distinta densificación demográfica. — Contienen park-ways agradables para ser recorridos en los que, inmuebles — torre (rascacielos) reditúan con creces el valor de la tierra; las conexiones son suficientes y previstas para el futuro, sobre todo en su carácter de espacio viario, acceso a la vivienda y mínimo camino entre zonas, cualquiera que sea el adelanto de la ciencia.

SUS FUNCIONES ESTAN ESPECIALIZADAS. LA GENTE VIVE BIEN, abundan los espacios libres, los deportes cerca o al pie de la vivienda.

LA GENTE SE COMUNICA BIEN. Vías especializadas, perfiles transversales, características para cada función, pocas interferencias.

LA GENTE TRABAJA BIEN. Zonas especializadas. Aprovisionamiento y alejamiento rápido y eficiente (metabolismo perfecto).

Se compone de células CARACTERIZADAS para cada función. Su agrupamiento es una consecuencia de un orden, una especialización, una previsión integral de futuro.

LA CONSECUENCIA PLÁSTICA ES GRANDIOSA PORQUE ES EL RESULTADO DE LA COMPOSICIÓN DE GRANDES ELEMENTOS ARMONIZADOS.

En el PLANO N.º 1 (parte inferior), notamos la forma de desarrollo de la planta urbana de Montevideo, efectuada en tres direcciones, sobre dos de las rutas de penetración y una de expansión, (playas).

Analizando los datos escritos en el mismo plano, relacionando las áreas con la población que ellas contienen, CONSTATAMOS UN ERROR DE DESARROLLO desde el punto de vista económico y de la armonización del bienestar.

Comprendemos, fijándonos a la vez en el plano histórico N.º 2, que ese desarrollo natural, puede empezar a corregirse ya, por el establecimiento de las rutas pavimentadas de enlace, pero creemos que ACTUALMENTE LA CIUDAD ESTA EXAGERADAMENTE EXTENDIDA.

Al mismo tiempo, constatamos la contradicción de tener las mayores afluencias, el mayor tráfico y el mayor congestionamiento, DONDE LOS ESPACIOS VIARIOS SON MAS PEQUEÑOS.

Sabemos por otra parte, que la densificación demográfica es completamente caprichosa.

Relacionando el PLANO N.º 1 (parte inferior) con el PLANO N.º 3 (Montevideo actual), notamos que, si bien todo el espacio de mar puede considerarse como espacio para la ciudad, hace falta multiplicar en su interior los espacios libres y plantados, en previsión de la densificación demográfica futura, ya que por razones económicas nuestra ciudad no se extenderá únicamente sobre la costa.

Para poder plantear un problema de urbanización considerando la ciudad como un ORGANISMO VIVIENTE, tenemos que tener en cuenta la CONSTITUCIÓN, la DIMENSIÓN, el EMPLAZAMIENTO, la ANATOMÍA y la FISIOLÓGICA ACTUAL Y FUTURA de dicho organismo, y su relación con los organismos de la región y con el país.

Como todo desarrollo de ciudad se hace evolutivamente, hemos imaginado al plantear el problema, la posibilidad de etapas armónicas; y necesitando concretar zonas y funciones, hemos empezado, de acuerdo con la ciudad existente, por clasificar dentro de un espacio geográfico de 13.640 hectáreas, tres grandes áreas: central, exterior y extra-urbana con las características que se expresan en el PLANO N.º 1, (parte superior).

Estas tres áreas urbanas, presentan características especiales. Tienen cada una de ellas, un LIMITE constituido por un park-way. Una red viaria existente y futura que las nutre, — siendo la red de arterias, de esta red viaria, un SISTEMA coordinado vial que se diferencia muy poco del existente, pero sí claramente clasificado y especializado y en relación con las rutas regionales.

Hemos fijado una superficie para la ciudad de 13.640 hectáreas capaz de contener tres millones de habitantes, y a partir de este conglomerado hemos supuesto un plantel de ciudades — jardín, armónicamente distribuido con relación a la ciudad, llevándonos a esta disposición, la constatación de que en las ciudades actuales extraordinariamente pobladas, se busca por todos los medios, la especialización dentro del núcleo urbano, formando ciudades orgánicamente constituidas DENTRO DE LA GRAN CIUDAD, para poder resolver los dos problemas primarios en la época moderna, que son: EL ACERCAMIENTO DEL HOMBRE A LA NATURALEZA y la SOLUCIÓN DEL BIENESTAR ECONOMICO Y SOCIAL DE LA COLECTIVIDAD.

La función colectiva de los habitantes de una ciudad, gira en torno del trabajo, del descanso y del esparcimiento: TRABAJAR MEJOR, DESCANSAR MEJOR y OBTENER EL MAXIMO DE ESPAR-

ARQUITECTURA

CIMIENTO, RACIONALMENTE. Constituir el bienestar social, regirlo por leyes sociales y económicas implica la materialización concomitante en el espacio urbano.

En el park-way que constituye el límite de la primera área, hemos proyectado hasta el número máximo de 50 rascacielos, destinados a habitación colectiva, de modo que, concentrando la edificación se mantiene casi en toda su amplitud el park-way, fomentándose así la construcción en elevación en los sitios donde PUEDA MANTENERSE EL MAXIMO DE HIGIENE y de ESPARCIMIENTO.

Estos 50 rascacielos podrían contener 250.000 habitantes, de modo que, la población se densificaría en la primera área, hasta 1.502.500 habitantes en el año 1968, y antes de entrar a densificar la segunda área, cabría todavía el recurso de aumentar la población hasta 1.552.500 en el año 1978, en la zona de rascacielos. Todo esto, con la intención de no DILATAR la superficie urbana, contemplando la higiene, la economía y la comodidad.

Este mismo proceso puede aplicarse en las épocas correspondientes, para la segunda y la tercera área. Como puede leerse en el mismo PLANO N.º 1, el número de habitantes por hectárea, para las diferentes áreas, es consecuencia de la intensidad de densificación en las diferentes partes de la ciudad, — habiendo conseguido un coeficiente de 220 habitantes por hectárea, término medio, bastante inferior al de Berlín actual.

Nos interesa destacar que, el park-way del primer límite situado entre Larrañaga y Propios, está constituido en su mayor parte por los fondos de quintas o huertas existentes.

Insistimos en la cantidad de 3.000.000 como límite de la población urbana, porque se ha demostrado que el APROVISIONAMIENTO necesario para la nutrición de una gran ciudad, se torna completamente dificultoso y las materias necesarias para la alimentación del pueblo, dejan de tener sus propiedades vitales, cuando la aglomeración siendo excesiva, hace que ningún procedimiento mecánico o humano, pueda ser eficaz, para proporcionar esos elementos vitales, dentro de las condiciones de higiene y de economía.

Siendo nuestro trabajo un ANTEPROYECTO, debe admitirse también como un anteproyecto o una síntesis, la presente memoria; y es con el fin de llegar por los medios más sintéticos, a explicar las directivas que nos han llevado a la formulación del mismo, que omitimos una innumerable cantidad de consideraciones, que serían fácilmente expresables en una prolongada serie de conferencias.

El PLANO N.º 3, de Montevideo (1930), compilado sobre la base del plano publicado por el Concejo de Administración de Montevideo, 1928, y del plano militar, escala 1:50.000, edición 1930, expresa el estado actual de la ciudad.

Hemos transportado de un plano a escala 1:5.000 las curvas de nivel de 5 en 5 metros, hasta el camino Propios, habiendo obtenido las restantes, del plano militar escala 1:50.000. Hemos controlado los trazados planimétricos, con el plano aero-fotográfico, últimamente publicado.

Debemos aclarar que de los cotejos hechos entre diferentes planos, se deducen falta de exactitud angular, planimétricas y altimétricas que no tienen repercusión importante para un anteproyecto, pero que harían sumamente dificultosa la tarea si se tratase de un proyecto definitivo. Ponemos como ejemplo de perfección, en lo que se refiere a formulación de datos útiles para la confección de planos de urbanización, el libro "Información sobre la ciudad de Madrid", raro ejemplo de precisión, orden, método y visión estadística.

El PLANO N.º 3 expresa por sus espacios blancos, la cantidad de zonas despobladas que aún se encuentran en las vecindades del núcleo urbano, y nuestro plan aprovecha esos espacios al máximo, teniendo en cuenta además como lo expresa el PLANO N.º 13, que dichos espacios tienen evidentemente poco valor monetario.

El PLANO N.º 4 representa la zonización, por así decir intuitiva, actual, y el PLANO N.º 5, la zonización racional futura.

Del PLANO N.º 4, deducimos que, fuera de las zonas de habitación corriente, las demás zonas son del TIPO LINEAL, formadas al borde de calles, o en la intersección de las mismas, con raras y pequeñas expansiones laterales; si bien ellas se dilatarán al aumentar la población, pueden sin embargo tomar rumbos caprichosos con respecto al resto de la ciudad.

Debemos aclarar que los círculos marcados en violeta (plano 4) representan MUY APROXIMADAMENTE, los emplazamientos de industrias, dada la exigüidad de los datos obtenidos.

ARQUITECTURA

Por lo que respecta a la expresión del PLANO N.º 5, debemos, recordando el PLANO 4, destacar la característica de la infiltración y extensión de la zona comercial en la zona habitación, a lo largo de 18 de Julio, 8 de Octubre y General Flores, hacia el Noroeste.

El PLANO N.º 5, expresa como dijimos la zonización racional de la ciudad futura.

PREMISAS TENIDAS EN CUENTA

El "hecho urbano" actual de la instalación de la zona del frigorífico y de inflamables en la boca del Pantanoso.

El "hecho urbano" actual del desplazamiento de la habitación de la zona correspondiente al "centro" actual, dentro de la península.

El "hecho urbano" actual de la pavimentación de las redes, radial y de enlace, (ésta en ejecución).

El "hecho urbano actual" citado anteriormente, de la extensión del comercio por 18 de Julio, 8 de Octubre, General Flores, como también Sierra y otras calles y los "hechos urbanos actuales" legibles claramente en los PLANOS 3 y 4.

Admitimos para la ciudad futura, un DESARROLLO INTEGRAL DEL PUERTO desde la zona actual hasta la Teja. Este fenómeno acarreará el desarrollo de la zona industrial, en paralelo a ella.

Otra zona industrial podrá quedar arraigada en la zona de tierras arcillosas al Noroeste de la ciudad. Entre estas dos manchas (color violeta en el plano), el mar, y la zona comercial de la península, desarrollándose hacia el Noreste, quedará un espacio destinado a habitación, que incrementando las actuales zonas de la misma índole, determina casi naturalmente el emplazamiento del GRAN CENTRO de la ciudad.

En el PLANO N.º 21 (plano de mínima) vemos que la presencia de la gran estación Central de Ferrocarril para pasajeros, situadas en las vecindades del Boulevard y Garibaldi, obrará como factor de atracción, acostumbrando a la población a SENTIR la necesidad de un movimiento colectivo hacia esa zona, arrastrando el comercio y la habitación paralelamente a la importancia de su desenvolvimiento.

Es imprescindible recordar que la zonización no implica una DEMARCACION DEFINIDA DE LAS ZONAS DE USO de una ciudad, sino una especialización; y que, existe entre las zonas, una INFILTRACION evidente, pero, de cualquier manera, conviene expresarlas claramente por cuanto ello acarrea en los valores de masa edificada y espacio viario (circulaciones), una verdadera caracterización.

Las zonas señaladas en el PLANO N.º 5, son servidas por las arterias de intercomunicación indicadas en negro en el plano, pero debemos tener presente también que la red viaria indicada en el PLANO 17, existente y futura, tiene también relación con las mismas.

Es en los espacios comprendidos ENTRE LAS ARTERIAS de ESTA RED VIARIA del PLANO N.º 17, donde MAS TARDE se dispondrán los amanzanamientos, trazando o regularizando las calles en relación, con la zona a que pertenece, con la topografía, con el régimen climático, con el asoleamiento, con la higiene superficial y subterránea, y con respecto al rendimiento económico. Bien entendido que estos amanzanamientos y sistemas de calles, deben considerarse en relación con las construcciones que están o que irán en ellos.

Debemos todavía destacar que todos los problemas urbanos que hemos tratado de representar en los 23 planos de nuestro trabajo, están relacionados entre sí, y primordialmente con la zonización futura.

El PLANO N.º 6 representa la síntesis de los núcleos, centros caracterizados y centros cívicos, centros escolares, que, complementados con los barrios, "unidades cívicas", y ANIMADOS POR LA DINAMICA URBANA, expresan la fisonomía y el carácter de las ciudades (la ciudad sin gente, no es ciudad).

Aprovechamos de estas consideraciones, para aclarar nuestro concepto de que el problema de urbanización es un problema de arquitectura a gran escala; por cuanto, admitiendo que el problema

ARQUITECTURA

máximo de las colectividades es el del trabajo, descanso y esparcimiento, y realizando este postulado la casa habitación en sí, es presumible que la casa donde el hombre trabaja, descansa o se divierte, considerada en su VALOR COLECTIVO, emane de un proceso de composición arquitectónica IDENTICO al que se opera para la composición de la casa individual. Pero, no tiene esto una intención absorbente, todo lo contrario; la ingeniería, la higiene, las ciencias económicas, las ciencias sociales, las matemáticas aplicadas a la economía, etc., son fundamentales e imprescindibles en los problemas de urbanización y es precisamente por COLABORACION, que se puede llegar a una armonización integral, no olvidando que todo proceso de composición es un ARTE.

El PLANO 6 del cual hablábamos, dada su expresión sintética, no necesita mayores comentarios; con todo, aclararemos.

En la actualidad, la zona de negocios está todavía MEZCLADA con la zona de comercio y de habitación en el extremo de la península. Se nota el mayor movimiento de la ciudad, precisamente donde el espacio viario es mínimo. Dicho centro se densifica día a día. La rambla Sur, lógicamente, permitirá un descongestionamiento, pero podrá resultar insuficiente, si no se especializa dicha zona.

La circulación vehicular aumentará paralelamente al aumento de población y al mejoramiento social, pero la península no cambiará de CONTEXTURA GEOGRAFICA. El puerto será cada vez más frecuentado. Especializando la península para zona de negocios exclusivamente, y resueltos los problemas indicados en los planos 22 y 10, ella quedará habilitada para que una gran cantidad de población, pueda TRABAJAR en ella, buscando la habitación y el esparcimiento en otras zonas.

Esta zona de negocios seguirá extendiéndose hacia el Noreste y hacia el Este, pero antes crecerá en altura, multiplicándose los pisos de los edificios hoy, de una y dos plantas. Podrá llegar a tener hasta una densidad de 3.000 habitantes por hectárea. Con el trazado viario actual de la península, no sólo no se llegaría a esa densificación, sino que, no alcanzaría dicho espacio viario, para la descarga de la gente que trabaja en los edificios y menos para el estacionamiento y tránsito vehicular.

Soluciones que pueden operarse por etapas con el fin de resolver la vitalidad del núcleo de negocios, son: supresión del mayor número de líneas de tranvías y autobuses que llenan las calles del centro, especializando el tráfico, y creando zonas de estacionamiento desde el espacio viario actual y por debajo de los 5 rascacielos destinados a escritorios. (Centro cívico de Negocios).

Instalación del metropolitano que absorba y derrame los flujos de población hacia el exterior, evitando el congestionamiento humano en las calles.

Preparar el DESPLAZAMIENTO futuro de la zona de negocios, quitando de la península la mayor parte de los edificios de habitación y los de índole administrativa, para trasladarlos a las vecindades del centro Cívico de Gobierno, dentro del gran centro de la ciudad futura.

Este gran centro de la ciudad futura, que puede admitir más de 3.000 habitantes por hectárea, permite en la zona en que está emplazado, establecer los espacios viarios en proporción a una máxima densificación demográfica.

Estas arterias del núcleo más denso, se subdividen y se afinan diluyéndose en todas las zonas de la ciudad, — y al acortar las distancias, al equilibrar la densidad del tráfico, al densificar, se realiza economía integral.

No necesitaremos, pues, extender desmesuradamente el núcleo urbano, facilitando así la vida social y el uso de los servicios públicos. Fuera de todo esto podremos crear verdadera arquitectura monumental, dentro de una urbanización a base de espacios amplísimos.

No hay estética urbana, si no hay PERFECCION FISIOLÓGICA URBANA.

Simultáneamente con las consecuencias de la aplicación del proceso enunciado, será necesaria la INFILTRACION DE LA NATURALEZA EN LA CIUDAD DENSIFICADA.

ESPACIO, ARBOLES, AGUA, SOL, NATURALEZA EN SUMA.

CONCENTRAR LA CIUDAD, pues, (restricción del núcleo primario, rascacielos, naturaleza); ACORTAR LAS DISTANCIAS y LAS VELOCIDADES, DENSIFICAR LOS CENTROS, AUMENTAR LOS VERDES, NUTRIR LA CIUDAD RAPIDAMENTE, SERVIR A LA COMUNIDAD RAPIDAMENTE, ECONOMIZAR, SIMPLIFICAR EN BENEFICIO DE TODOS.

LLEGAR A CREAR LA CIUDAD PODEROSA COMO UN SER ORGANIZADO PRONTA PARA FORMAR DESCENDENCIA ORGANIZADA, LLENANDO LA SUPERFICIE URBANA DE CLARIDAD, DE ESPACIOS EN RELACION CON UNA PLASTICA SEVERA, PREDISPONIENDO AL BIENESTAR ACTUAL Y FUTURO, EVITAR LA FASTUOSIDAD, LA AMPULOSIDAD, LA ESTETICA COSTOSA DE LOS EDIFICIOS PRETENCIOSOS QUE VIVEN SOLOS EN SU PRETENDIDA PEDANTE ARISTOCRACIA INANIMADA.

ARQUITECTURA

Sustituir esos, por la inefable armonía de los NUCLEOS VIVIENTES donde la vida se desenvuelva con fineza, democráticamente, CON SIMPLICIDAD, SIN "POSE".

Fomentar el deleite espiritual por la presencia de ARQUITECTURAS, DE ESPACIOS, DE NATURALEZA Y DE LA VIDA, por la presencia de CREACIONES arquitectónicas en relación con el lugar, la vida social, y la función urbana; que hagan de la ciudad, un sistema agradable para VIVIR EN EL, para TRANSITAR POR EL.

LA FELICIDAD SOCIAL NO ES SOLO UNA CUESTION MATERIAL, ES SOBRE TODO ESPIRITUAL.

Se arraiga en las sensaciones incalificables, y estas sensaciones son posibles donde existe lo que nosotros llamamos URBANISMO, es decir, y perdonémosen la insistencia, una armonización, una composición arquitectónica integral, (la ciudad se hace tangible al hombre por lo que está en su superficie, espacios, edificios y verde), que, resolviendo el problema funcional y social está en paralelo perfecto con el valor humano constante, inmutable, la sensibilidad.

SENSIBILIDAD PERFECCIONADA, AFINADA, EQUIVALENTE A, PUEBLO QUE CRECE EN CULTURA, PUEBLO FUERTE, BUENO.

URBANIZAR NO ES EMBELLECEER LA APARIENCIA EXTERIOR, SINO EMBELLECEER LOS ORGANOS, LAS FUNCIONES, LA MENTE, LA SENSIBILIDAD, LA VIDA, EL PUEBLO.

LOS PLANOS 7, 8, 9, 10, 11 y 12 representan el estudio de movimiento de masas humanas por medio de los transportes colectivos, en lo que se refiere a la ciudad actual y a la ciudad futura. Hay relación entre dichos planos y algunos diagramas del PLANO 25.

Analizando los PLANOS 7, 8 y 9, notaremos un estado de cosas tal, solo modificable por procedimientos radicales, por cuanto la relación de la superficie de la península (extremo, 155 hectáreas), con la superficie total de la ciudad futura, nos hace pensar que el gran centro de la ciudad que hemos proyectado aún, restringiéndolo, nunca hubiera podido caber en las vecindades del centro peninsular actual.

Los PLANOS 10, 11 y 12 expresan el estudio del transporte colectivo para la ciudad futura pudiéndose realizar la transformación por etapas, a medida que la ciudad crezca. Si además tenemos en cuenta que por sobre el espacio viario transitan los peatones, los vehículos particulares, los vehículos de carga y transportes semicolectivos, tendremos necesidad de hacer algunas consideraciones para sostener nuestro concepto de la red viaria tal como se expresa en los PLANOS 17, 18, 19 y 20.

EL AUTO ES VEHICULO MODERNO, UTIL CUANDO CORRE, LIMITAR LA VELOCIDAD ES ANTIECONOMICO, DEBE FOMENTARSE LA VELOCIDAD Y SOLO LIMITARLA CUANDO TIENDA A PERTURBAR LA FISILOGIA HUMANA O LA SEGURIDAD COLECTIVA.

Por TODAS las calles y avenidas de la ciudad actual, se transita indistintamente, sufriendo el tráfico las consecuencias de las interferencias múltiples, frenadas, aceleradas, peligros, accidentes, discusiones, ruidos, INTRANQUILIDAD; ANTIECONOMIA.

Numerosas calles tienen subidas y bajadas repetidas y pronunciadas (antieconomía y peligro).

Pretendemos resolver el problema del tráfico, al resolver el de urbanismo general, para la ciudad de hoy y la del futuro, para la VELOCIDAD de hoy y la DEL FUTURO.

De qué manera? Pocas y amplias RUTAS EN LA CIUDAD, con lógico perfil longitudinal, con pocas interferencias, con buenos acordamientos artificiales, con otras grandes rutas primarias y secundarias, haciendo que por una cuidadosa disposición del perfil transversal, plano 18, pueda llegarse desde las calles a las RUTAS, DESPACIO, para poder correr sin temor a la pista especializada, entrando luego a las interferencias.

Estas soluciones onerosas al parecer para el presente, pueden resolverse económicamente, si, haciendo UN PLAN DE CONJUNTO, se efectúan por etapas, por medio de BREVES CONEXIONES o ESPECIALIZACIONES, de tráfico pesado y liviano, veloz y lento, etc., — plano 16; nótese Agraciada y paralela Hervidero-Uruguayana; Sierra y paralela Arenal Grande conexión nueva con Avenida Brasil. CONECTAMOS PASO MOLINO CON POCITOS, PARA TRAFICO VELOZ.

Otro ejemplo: Lucas Obes, conexión nueva, Garibaldi, Centro de Gobierno.

Otro ejemplo: Vvenida Italia Centro de Gobierno, Hocquart, Palacio Legislativo, y así muchas otras que pueden leerse en los planos.

1 — CON NUESTROS TRAZADOS, INTERCOMUNICAMOS LAS ZONAS. 2 — AMPLIAMOS EL ANCHO DEL SISTEMA VIARIO, CERCA DE LOS NUCLEOS DENSOS, REDUCIENDOLOS EN LA PERIFERIA. 3 — CREAMOS LOS PARK-WAYS. 4 — ADMITIMOS LA SUPRESION POR MEDIOS FISICOS O POR PODER DE POLICIA DE LAS INTERFERENCIAS, FOMENTANDO EL

ARQUITECTURA

SISTEMA PREFERENCIAL DE LAS ARTERIAS. 5 — SUPONEMOS QUE AL ESTABLECERSE LOS AMANZANAMIENTOS DENTRO DE LOS ESPACIOS ENTRE ARTERIAS, PUEDAN ALTERNARSE LAS DESEMBOCADURAS DE CALLES, FACILITANDO LA LABOR DEL CONDUCTOR, Y SUPRIMIENDO A LA POLICIA SU FRUICION MULTANTE. 6 — Creemos en la posibilidad de obtener MINIMOS CAMINOS (en unidad velocidad) entre zonas o centros, por medio de arterias rectas o curvas, POR CUANTO UN MINIMO CAMINO ES LA MAS BREVE COMUNICACION MEDIDA EN TIEMPO, y no en distancia (niveles, interferencias, congestión). 7 — DE NUESTRO PLAN, NOS ES FACIL DESLINDAR CLARAMENTE ARTERIAS DE ALTA VELOCIDAD ESENCIALMENTE UTILES, Y OTRAS PARA PASEO O ESPARCIMIENTO. 8 — NUESTRA RED VIARIA PREVE SOBRA- DAMENTE LAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LOS CANALES DE CIRCULACION.

PREVISIONES PARA EL FUTURO. — Sobre la superficie de la ciudad podrá suceder en el futuro, desde el punto de vista del vehículo mecánico; a) aumento de capacidad del vehículo (tranvía, autobús, taxi); b) aumento de velocidad; c) aumento de cantidad.

Preveamos para a) pistas anchas, curvas suaves, pendientes menores.

Para b), pistas especializadas, interferencias mínimas, (teniendo en cuenta la resistencia fisiológica humana individual y colectiva).

Para c), un auto por habitante, que bien entendido, no circula a todas horas del día. — Fuera de esto, admitimos la multiplicación de los sistemas de locomoción aérea, incluso la avioneta particular.

Bajo la superficie de la ciudad, pueden correr los metropolitanos y los ferrocarriles como lo expresan los planos 10, 11 y 12, transformándose en el futuro las líneas punteadas en el plano 10, al principio superficiales, en líneas subterráneas.

En todo momento, cualquiera que sea el tema que hayamos abordado, hemos tenido una preocupación constante. Ver grande, trabajar sobre todo, con el amplio espacio, para tener la seguridad, de que por lo menos, dotaremos a la ciudad del espacio necesario, que nunca está demás, para el desarrollo de las posibilidades futuras. ES PRETENSIOSO CREER QUE SE DEBA URBANIZAR TODO AL DETALLE, PARA "LO QUE SERA".

NADIE PUEDE PRECISAR EL PORVENIR.

Siendo la entidad hombre, individualmente considerado, una constante biológica, pero social- mente y colectivamente una variable, puede ser sano resolver desde ya para el bienestar actual, todo lo que corrija un defecto visible y presumible para nuestra generación, pero es patriótico y lógico DOTAR A LA CIUDAD DE POSIBILIDADES DE FUTURO.

Insistimos, pues, que en general el único elemento inmutable para el urbanismo del futuro, es el ESPACIO, DISCIPLINAR EL ESPACIO.

LLEGAR A UN EXCESO DE ESPACIO DISCIPLINADO, DE PROPIEDAD MUNICIPAL, ES SIEMPRE UNA SANA POLITICA.

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

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

Nos proponemos ahora hacer una descripción del plano futuro N.º 15, que representa el ASPECTO del trazado que tendría la ciudad y nos referiremos momentáneamente a los planos comple- mentarios, que pueden aclarar las concepciones encerradas en él.

De seis modos distintos pueden llegar las personas a la ciudad desde el exterior del país: 1) POR EL AEROPUERTO. 2) POR EL PUERTO. 3) POR LA AUTOVIA DE COLONIA. 4) POR LA AUTOVIA DEL ESTE. 5) POR LA AUTOVIA DEL NORTE (PASO CUELLO). 6) POR LA ESTACION DEL FERROCARRIL.

1) EL AEROPUERTO creado en los bañados de Carrasco, VER PLANO 1, que sirve para hidroaviones y para aviones dista del centro de la ciudad futura, 10 KILOMETROS, y está unido en línea recta con el centro de la ciudad. Al llegar la recta al segundo límite (park-way) se divide en tres arterias, una hacia Pocitos, y dos hacia el Centro Cívico de Gobierno, siendo la central la unión de la calle Cánovas del Castillo y 8 de Octubre.

ARQUITECTURA

2) Los pasajeros que desembarcan EN EL PUERTO tienen el espectáculo acogedor y monumental de los cinco rascacielos del Centro de los Negocios, y pueden llegar al centro de la ciudad futura, y de ahí a las playas, por la rambla Portuaria, Miguelete, La Paz, Centro Cívico de Gobierno y desde el Parque de los Aliados a las playas.

3) Los que vengan de la CARRETERA A COLONIA, por la Avenida Simón Martínez y su paralela, llegan al Paso del Molino, donde frente al Centro Cívico del mismo nombre, hemos establecido un "Relais", dotado de las comodidades necesarias para el turismo vehicular. Desde este punto, ya puede conquistarse el centro de la ciudad, por la arteria, Lucas Obes, conexión nueva, Garibaldi, Centro cívico de Gobierno y de allí a los demás puntos de la ciudad (plano 18) o bien, (plano 19), por el park-way del arroyo Miguelete, o por el park-way del primer límite, o por la diagonal Parque Norte, se puede buscar la ruta de salida a las playas del este.

4) POR LAS RUTAS DEL ESTE, los pasajeros que vengan desde el Brasil, o de las playas oceánicas, pueden acceder a la ciudad, por la rambla costanera o por Avenida Italia, o por camino Carrasco, al Centro Cívico de Gobierno.

5) Los que vengan atravesando la República de NORTE A SUR pueden, por General Flores o Burgues, o Instrucciones y Propios, (que conectan con el camino Paso Cuello) llegar al centro de la ciudad por el Boulevard Artigas y 6) los que lleguen por la estación CENTRAL DEL FERROCARRIL, ya están en el centro de la ciudad. Y como este centro de la ciudad futura, tiene comunicación con el resto de la misma, por dos clases de grandes arterias, alta velocidad y paseo, (PLANOS 18 y 19) además de la nutrida red de arterias secundarias, (PLANO 17), puede admitirse que todo el conglomerado urbano está copiosamente y armónicamente enlazado.

Largo sería describir la cantidad de conexiones novedosas que surgen al enlazar arterias existentes y conectarlas con arterias nuevas. El plano 16, muestra claramente, por la coloración amarilla, las operaciones de empalme, apertura o ensanche que dan por resultado las líneas básicas de circulación del futuro. Fuera de lo que hemos expuesto al referirnos a la zonización futura, que nos condujo a admitir como origen de nuestra composición, el centro donde está emplazado el centro Cívico de Gobierno, hemos tratado de armonizar, varios otros elementos importantes de la ciudad y a los cuales hemos dedicado nuestra preferente atención. Ellos son:

LOS BARRIOS OBREROS.

LA ENTRADA DEL FERROCARRIL Y LA ESTACION DE PASAJEROS.

LA ZONA DE INFLAMABLES Y FRIGORIFICA.

EL PUERTO FUTURO.

LA ZONA DE LOS DOCKS DE MERCADERIAS.

EL MERCADO GENERAL.

LA ZONA CULTURAL Y

LA ZONA DE EXPOSICIONES Y TURISMO.

LOS BARRIOS OBREROS están emplazados en relación con las zonas industriales a excepción hecha del barrio obrero del Cerrito de la Victoria, el cual lo hemos destinado a vivienda de obreros que trabajan en cualquier otra zona de la ciudad — y de ahí su posición central respecto al plano futuro.

Fácil es captar la expresión monumental de este barrio situado en colina, en medio de parques con todas las comodidades y elementos de esparcimiento y cultura que necesita el hombre que trabaja.

Al crear el barrio obrero del Cerro, hemos planteado el trazado que pueda modificar radicalmente el ilógico trazado de cuadrícula, colocando los bloques de habitación en buena situación y orientación.

LA ZONA DE INFLAMABLES Y EL FRIGORIFICO, ambas en construcción, nos ha obligado a un estudio complejo que nos ha llevado a hacer intervenir simultáneamente el problema de la estación de pasajeros, zona de carga y entrada del ferrocarril a la ciudad.

Fácil es deducir que la estación proyectada hasta hoy en la vecindad del actual Ferrocarril Central, acarrearía complicaciones profundas para la ciudad del futuro, dado la exigüidad geográfica de la zona colindante con dicha estación (península 135 hectáreas, hasta la calle Andes).

Considerando que una estación de pasajeros es un motivo de alta animación urbana, usamos de él, precisamente para fomentar la animación del Centro Cívico de Gobierno.

Volviendo al problema del ferrocarril, hemos creído conveniente tomar del trazado aprobado, la línea que penetra desde Melilla hasta Capurro, sabiendo que ella, después de atravesar el Miguelete, debe tomar la cota 4.50 que es la que corresponde a la superficie de la zona portuaria.

De este modo, a partir de la calle Emilio Romero y Ascasubi, pueden servirse, la ZONA DE INFLAMABLES Y FRIGORIFICO, Y LA ZONA PORTUARIA, hasta los DOCKS, situados SOBRE la actual estación Bella Vista. Todos los trenes de carga pueden operar ampliamente en la zona de los

ARQUITECTURA

docks, y, a partir de Capurro, una de las líneas de la bifurcación destinada a la estación de pasajeros, entra subterráneamente al Boulevard Artigas, (Norte), para llegar a la estación Central, véanse planos Números 10 y 11.

Suprimida como se sabe la vía del ferrocarril Central de la calle Monte Caseros, hemos pensado que la posición encontrada para la estación central de pasajeros, permitía por medio de una vía nueva el empalme directo y subterráneo con la misma vía en la zona del hipódromo nacional.

Con esta solución, hemos especializado el tráfico ferroviario de carga, y el tráfico de pasajeros; y admitiendo que, al MERCADO GENERAL situado al norte de la nueva estación Central, pudieran llegar mercaderías por vía férrea, hemos supuesto una línea de alimentación; como veremos más adelante, la ubicación del mercado responde también a consideraciones de otro orden.

LA ZONA DE INFLAMABLES Y DE FRIGORIFICO, que hemos visto, está servida por vías férreas, necesita, para su buen funcionamiento se contemplen otros factores, los cuales nos han llevado a la solución compleja que pasamos a describir.

El frigorífico nacional, es el lugar de faena de los animales, de preparación de los sub-productos y la carnicería central de la ciudad.

A ella deben llegar los animales clasificados y descansados. La faena comienza, dentro de los procedimientos modernos, por la parte superior del edificio. Hemos aprovechado del amplio espacio Municipal, lindando con el Panianoso, para utilizarlo para zona de clasificación de las tropas, dada su vecindad con el camino de las tropas y con el ferrocarril. De ahí la tropa recorrería el camino ASCENDENTE que pasa por las calles Olivera, Berindague y Humbolt, el cual termina en una zona elevada, a nivel del ULTIMO PISO del frigorífico.

Dicha zona sería la zona de descanso para los animales anterior a la faena.

La carne y los sub-productos, pueden ser retirados a nivel de la planta baja del frigorífico, desde la plaza de maniobras colindante, el cual se une a dos arterias que pasan por DEBAJO del camino ASCENDENTE citado, para ganar las otras vías de la ciudad.

La zona de inflamables colindante a la del frigorífico usa de la misma plaza de maniobras pero en su lado correspondiente, existiendo en su vecindad, la estación de bombeo, para cargar los camiones o vagones-cisternas, usando de las mismas vías citadas anteriormente para conectarse con el resto de la ciudad.

EL PUERTO FUTURO, que ha sido cuidadosamente estudiado por nuestro ingeniero colaborador, respetando el fondo rocoso existente, contemplando la acción y dirección de los vientos, disponiendo y orientando las dársenas y muros de muelle con vistas a la practicidad y economía, y sobre todo armonizándolo con el puerto existente continuando lo proyectado actualmente por la Dirección Puerto, ha dado como resultado la conquista de centenares de hectáreas al mar, la formación de una de las disposiciones portuarias más prácticas, usufructuando al máximo la disposición natural de nuestra bahía.

En estas condiciones el puerto y el ferrocarril portuario, obligan a la previsión de los depósitos de almacenamiento. Estos están previstos sobre los muelles, frente a las dársenas, en doble hilera.

Se ha respetado la posición del aprovisionamiento de combustible y la toma de agua para la super-usina eléctrica.

Aproximadamente en la zona de la actual estación Bella Vista, hemos dispuesto los grandes DOCKS resueltos en tres filas de edificios (depósitos, silos), cuyos testeros dan sobre las vías del ferrocarril futuro, y sobre la explanada creada sobre la calle Hervidero. Como puede leerse en el corte (PLANO 6) se ha previsto para una primera etapa y para la etapa del futuro, por medio de la superposición de pisos. La característica de esta composición, véase dicho corte, es que estando la cota de la calle Hervidero a nivel más 16 y el nivel portuario a más 4,50, se hace posible el mantenimiento de lo existente incluso las vías del ferrocarril Central, POR DEBAJO DE LOS DOCKS.

Por sistemas mecánicos y por la gravedad es posible el estibamiento y ensilamiento de las materias y de los productos, como también su carga y descarga, entrando entonces los camiones por el nivel más 16, recorriendo, en paralelo a los docks, las plataformas horizontales dispuestas al efecto.

Esta concepción ha permitido en el mínimo de espacio, resolver el problema del almacenaje de materias, con AMPLIAS previsiones para el futuro.

El MERCADO GENERAL del que hemos hablado, y que hemos dispuesto al norte de la estación de pasajeros, está destinado a mercado de alimentación, está conectado con toda la ciudad, y está DIRECTAMENTE unido al camino Propios.

El camino Propios lo hemos considerado como una arteria, dada su extensión y posición, capaz de recibir la mayor parte de las rutas de penetración que vienen desde el interior del país.

Así por ejemplo, desembocan en él, la Avenida Garzón, el camino Raíz, la Avenida de las Instrucciones, el Camino Burgues, la Avenida San Martín, la Avenida G. Flores, la prolongación, Boulevard Artigas hacia la Unión, Avenida Centenario, la nueva Avenida Monte Caseros, la Avenida 8 de Octubre y la Avenida Italia.

Por varias de estas avenidas puede encauzarse el tráfico pesado, que aporta a la ciudad, sustancias alimenticias, y productos de labor agrícola y pecuaria que se efectúa en la campaña.

La necesidad preconizada por los higienistas de proveer de alimentos frescos a la población,

ARQUITECTURA

obliga a esta posición del Mercado, posición CENTRAL con respecto a la ciudad, y especializada respecto a los accesos, como dijimos, desde el exterior, evitándose en consecuencia, que la ciudad esté excesivamente transitada a todas horas, por vehículos de tráfico pesado.

Desde el mercado, se llega a los NUMEROSOS PEQUEÑOS MERCADOS DE BARRIO O DE CENTRO CIVICO, al través de arterias especializadas, como puede leerse en el plano 16.

Es un hecho conocido ya, que en las vecindades del Centro Médico de Montevideo, a construirse, (que será además un centro de estudio), se avicinará la Facultad de Medicina y la Escuela de Odontología. Como por otra parte se está gestionando el emplazamiento de la Facultad de Arquitectura en el Parque de los Aliados, hemos pensado que, fuera de la Facultad de Derecho y de la Facultad de Ingeniería, todos los institutos incluso la Escuela de Veterinaria, quedarían reunidos en la vecindad del Parque de los Aliados, y hemos considerado factible incluir la Facultad de Ingeniería y la Facultad de Derecho y otros institutos culturales de toda índole, en un Centro que llamamos CENTRO CULTURAL, ubicado en las vecindades de dicho Parque de los Aliados, teniendo por centro la Avenida Italia y el park-way del primer límite. Este centro cultural, tendría en su vecindad edificios para habitación destinados a estudiantes, sitios para deportes, salas de reunión, salas de conferencias, exposiciones, etc.

Este es el momento, insistiendo, para hacer notar la magnificencia e importancia del gran centro de la ciudad, véase plano 6, el cual está constituido por GRAN NUMERO de OTROS CENTROS, cada uno de ellos, de gran importancia, de distinta índole y de expresión plástica característica, — coordinados a una red amplísima viaria, verdaderas plazas en extensión.

Por último, nos interesa destacar que, en la zona donde actualmente está emplazado el hospital Fermín Ferreira y la leprosería, (los cuales pronto desaparecerán de allí), y en una zona colindante de la pequeña colina sobre la península del Buceo, hemos imaginado el GRAN CENTRO DE EXPOSICIONES, fiestas y hoteles Municipales, con frente a la playa de Pocitos, en las vecindades del último tramo de la rambla Wilson en construcción.

Hemos elegido esta posición topográfica interesante, y muy apropiada para el turismo, sobre todo por las facilidades de conexión con el resto de la ciudad, a pesar de no estar en su centro, y teniendo en cuenta además, las características de Montevideo, ciudad balnearia. Hemos supuesto que este núcleo de hoteles es uno de los tantos que deben formarse en las costas, hasta los confines con el Brasil. Destacaremos entre los que podrían ser más interesantes, el que hemos ubicado en las vecindades del Parque Hotel, admitiendo la posibilidad de la creación de una playa artificial, por medio de un morro sobre la calle Minas, (PLANO 22) y otro en la CIUDAD BALNEARIA DE CARRASCO, entre el actual Carrasco y el Parque Nacional del mismo nombre.

Para terminar, y siempre contenidos por un deseo absoluto de síntesis y brevedad, por cuanto la descripción y análisis de este trabajo nos conducirá en otro momento a la compilación de un libro, nos referimos al plano N.º 22 que expresa en escala mayor y con más detalle las operaciones urbanísticas necesarias para resolver en una forma particular y en relación con el plan general, el difícil problema de la urbanización de la península de Montevideo, habiendo considerado como hechos los trazados que son del dominio público.

En dicho plano se notan 3 características, que son: el centro cívico MUNICIPAL Y DE JUSTICIA, las agrupaciones para viviendas colectivas a lo largo de la rambla Sur y el centro CIVICO DE LOS NEGOCIOS, entre el BANCO DE LA REPUBLICA y la BOLSA DE COMERCIO; servidos estos núcleos, por un sistema viario perfeccionado, que permitirá la vida agradable y la dinámica, en esa zona.

Nos interesa destacar que hemos dado preferente atención a la solución técnica y plástica del final de la Avenida Agraciada y 18 de Julio, y al centro Cívico de los negocios.

Esta última concepción de los 5 rascacielos para escritorios, entre el Banco de la República actual y la Bolsa, permite una concentración enorme de personas, dejando a su pie un enorme espacio para estacionamiento y superficie plantada.

Pueden leerse en el plano 22 claramente, las directivas que nos han conducido a las diversas soluciones, entre las que no hay que olvidar, la influencia de los vientos, penetración del tráfico vehicular, salida del mismo, estacionamiento, plaza posterior al Banco Hipotecario y teatro Solís, conexión de Uruguay con 18 de Julio y Minas, horizontalización del nivel viario en el centro Cívico Municipal, espacio plantado en un largo tramo de la rambla Sur, y monumentalización de la rambla portuaria, Miguelete y La Paz.

El plano 21 (plano de mínima) representa el conjunto de operaciones urbanísticas, convenientes para ser realizadas de inmediato para encauzar el desarrollo de la ciudad, dentro de las directivas del plan de futuro (N.º 15).

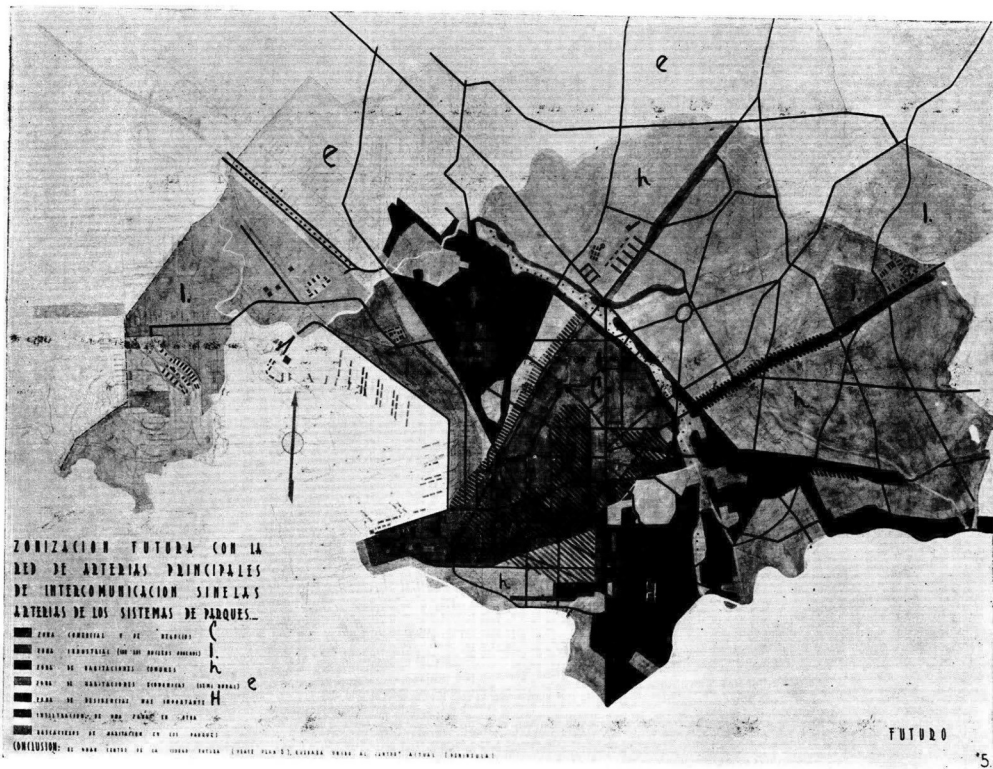
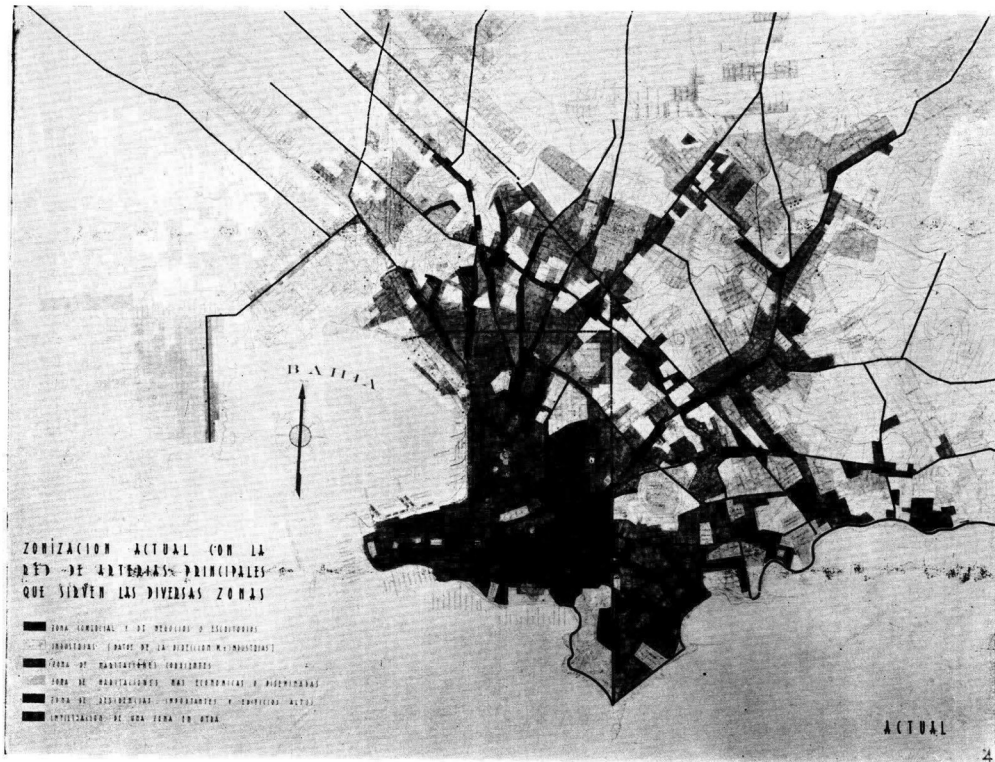
Todas estas referencias, (mínimas), respecto a los 22 planos de la ciudad de Montevideo, tienen relación con las sugerencias de orden técnico y económico, que están graficadas en los diagramas incluidos en el plano 23.

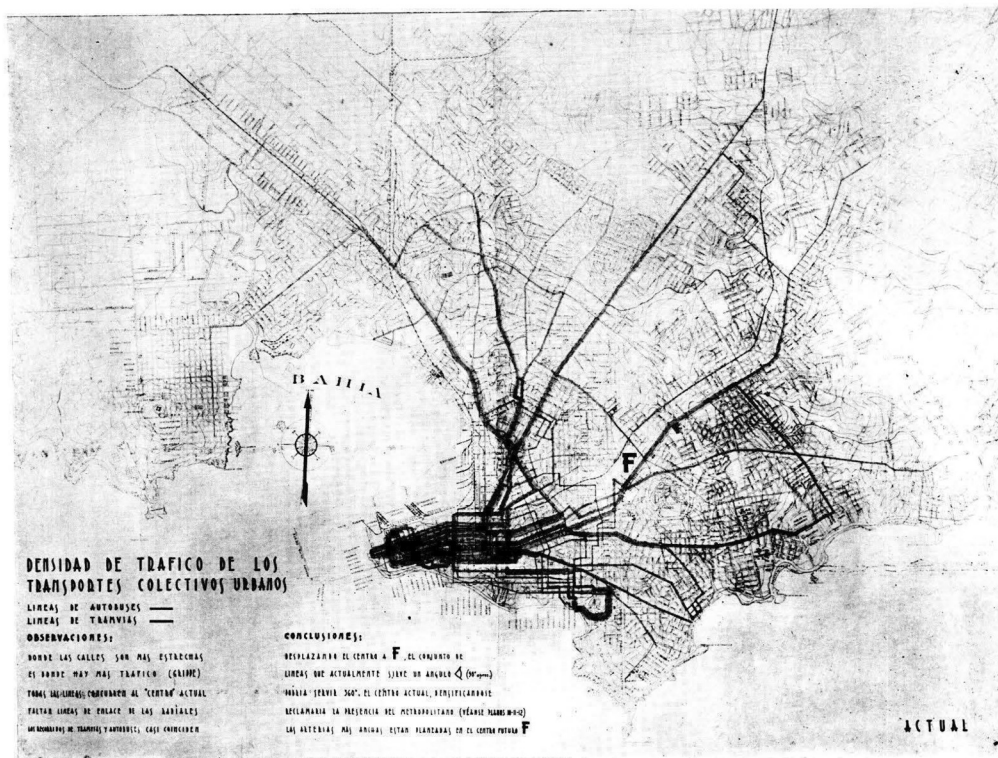
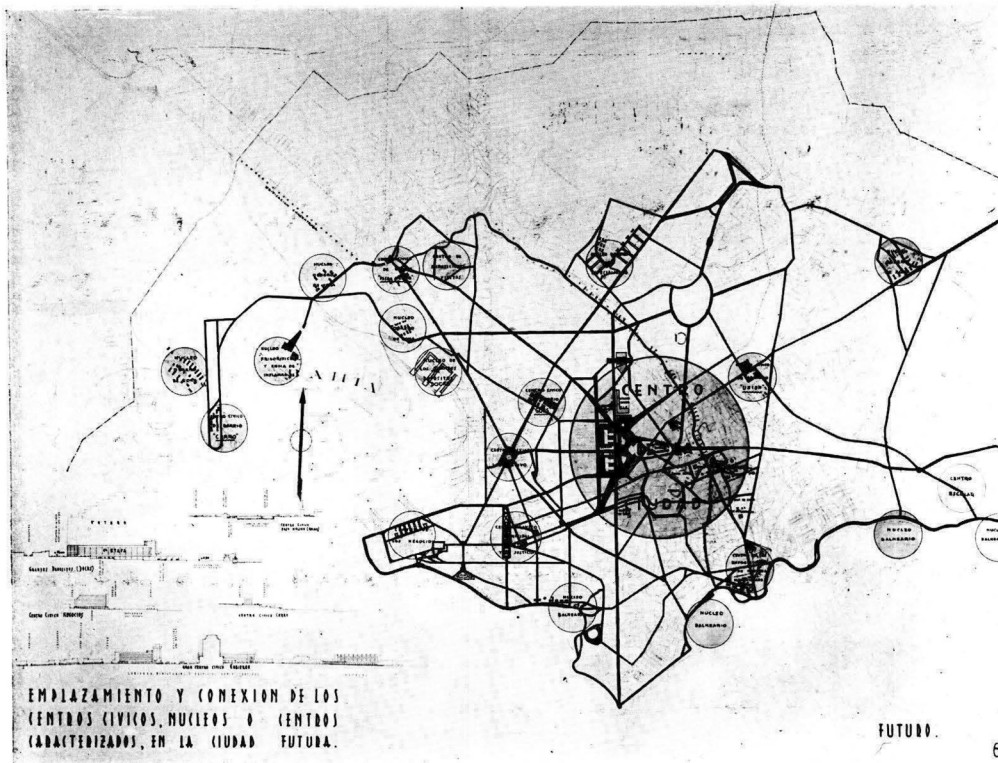
Montevideo, Febrero de 1931.

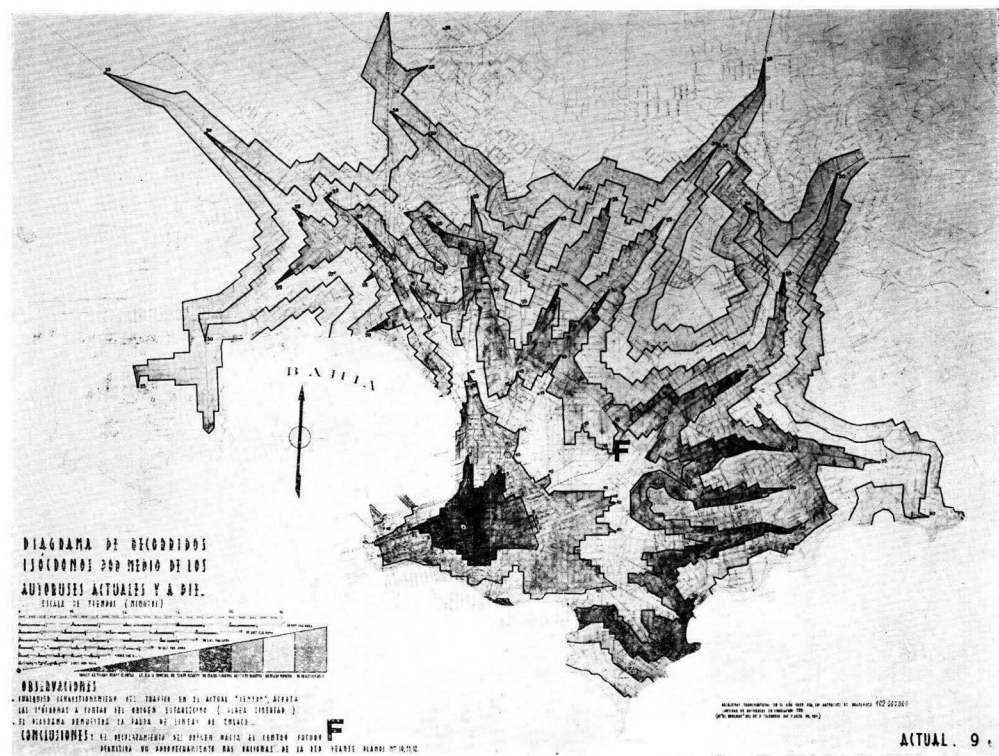
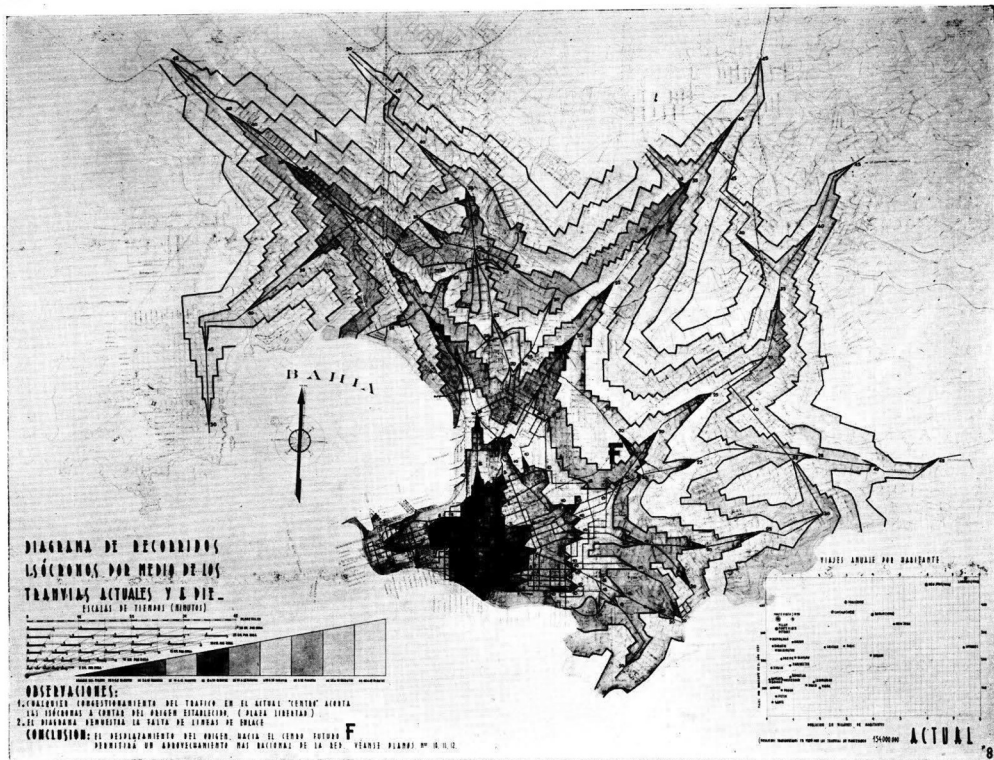
Relatores: Cravotto, De Los Campos. Arquitectos: Cravotto, De Los Campos, Puente, Ricaldoni, Tournier. Ingeniero: Michelini.

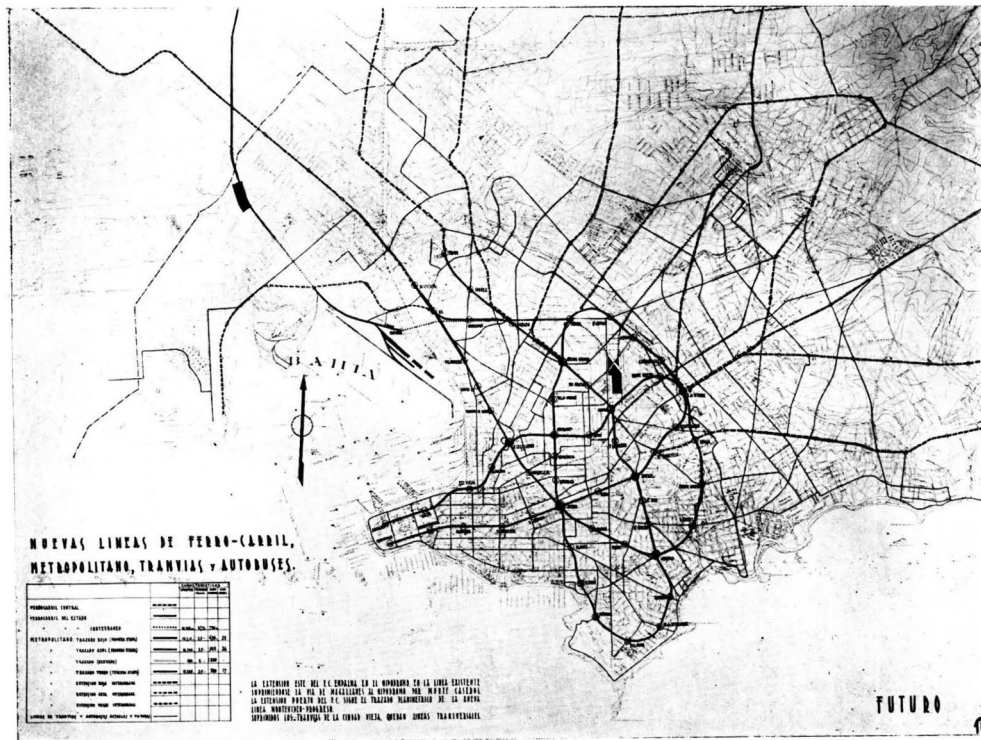
PLANOS

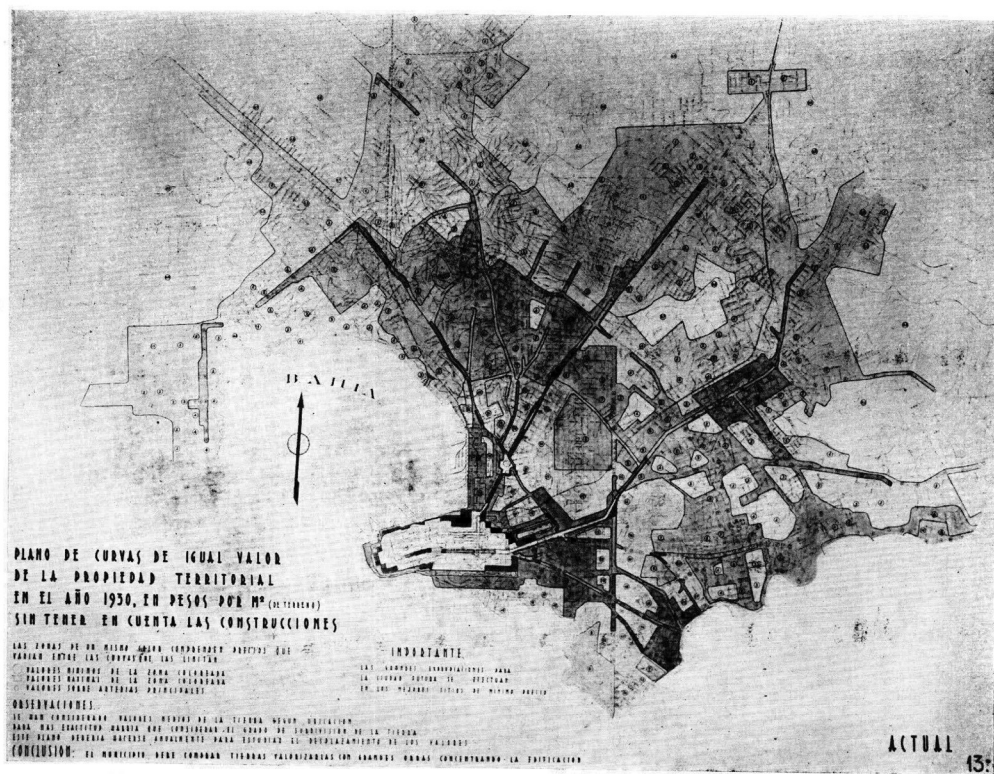
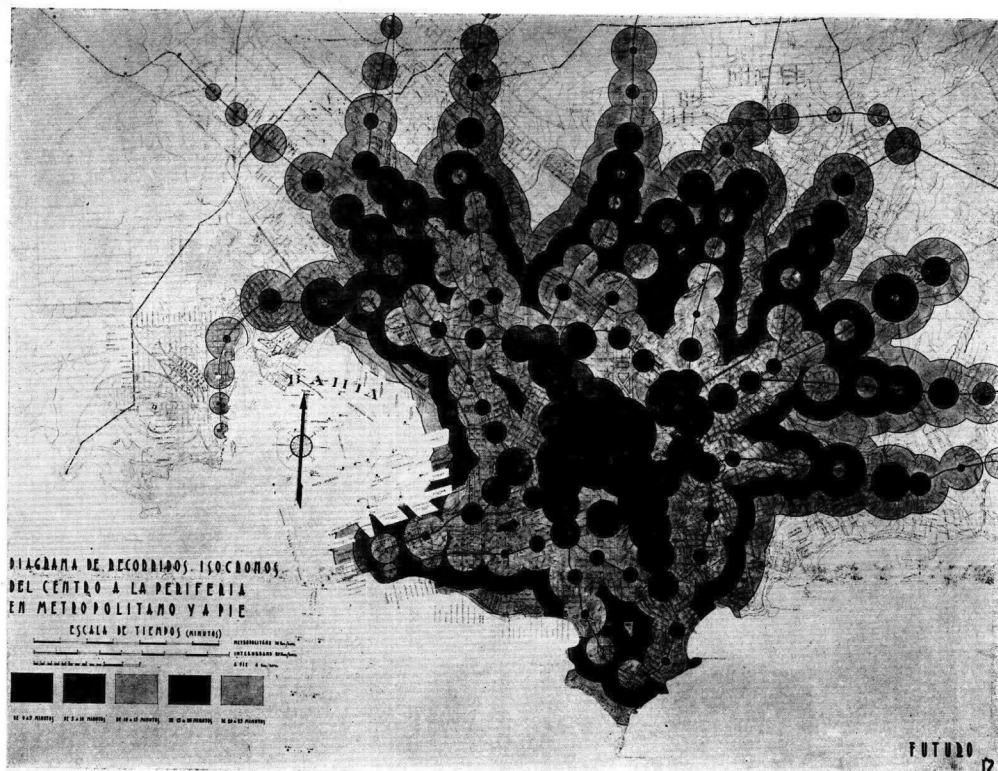


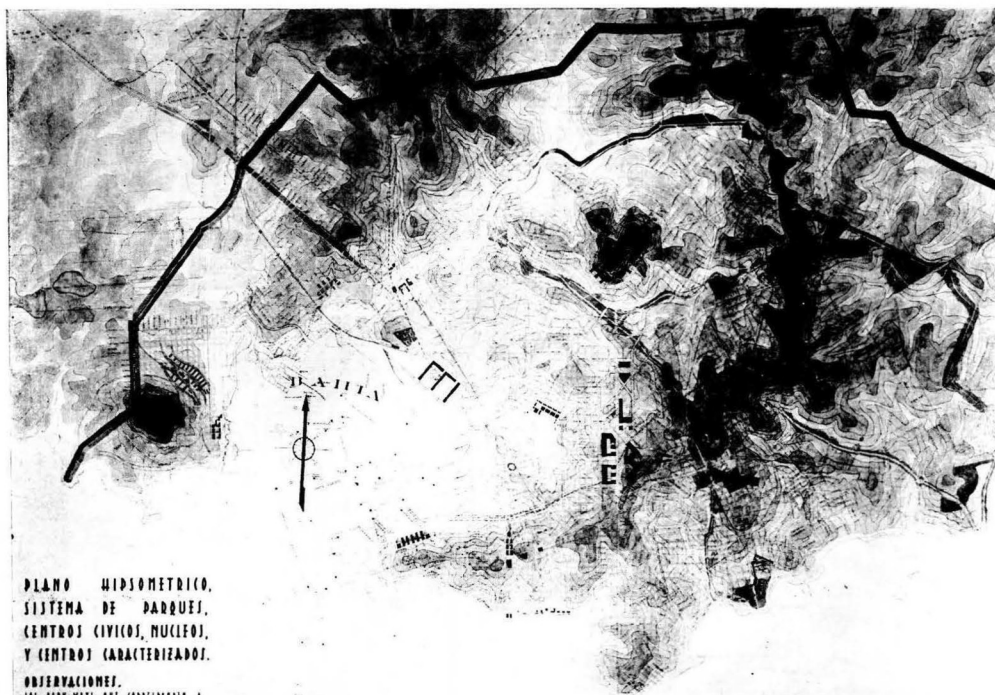






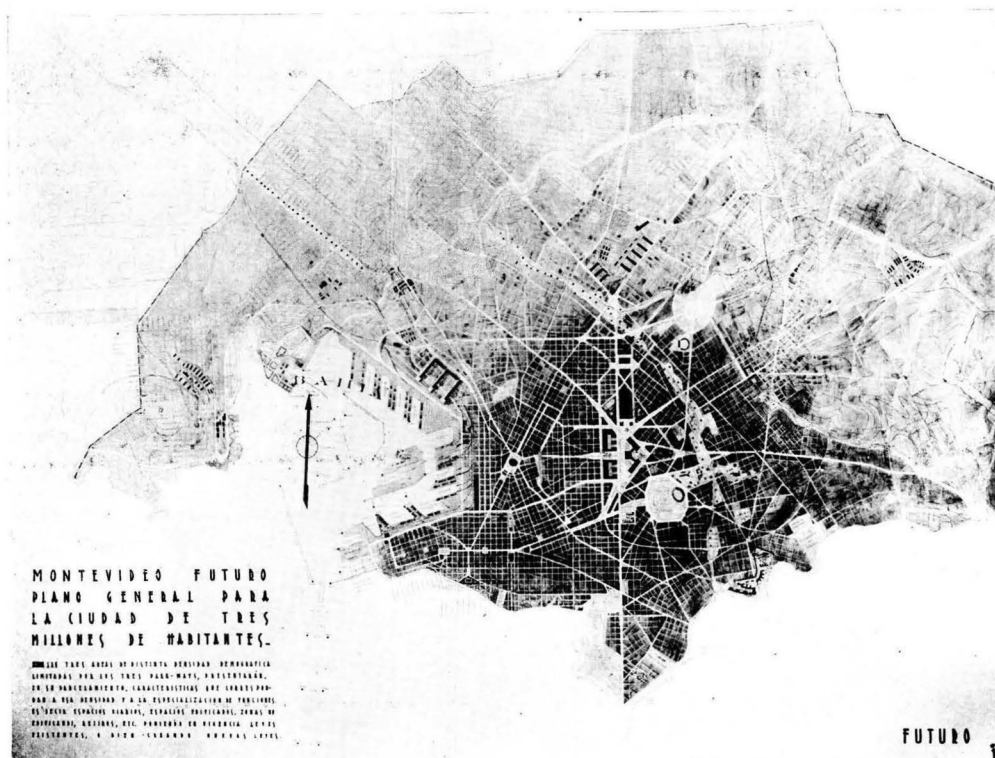






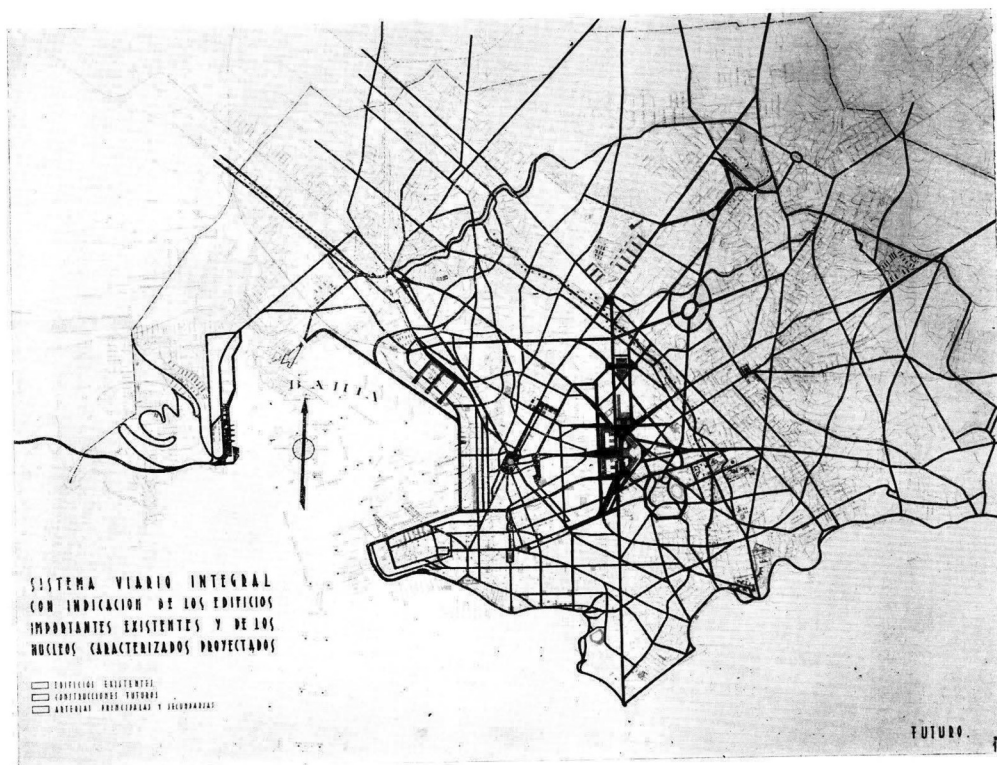
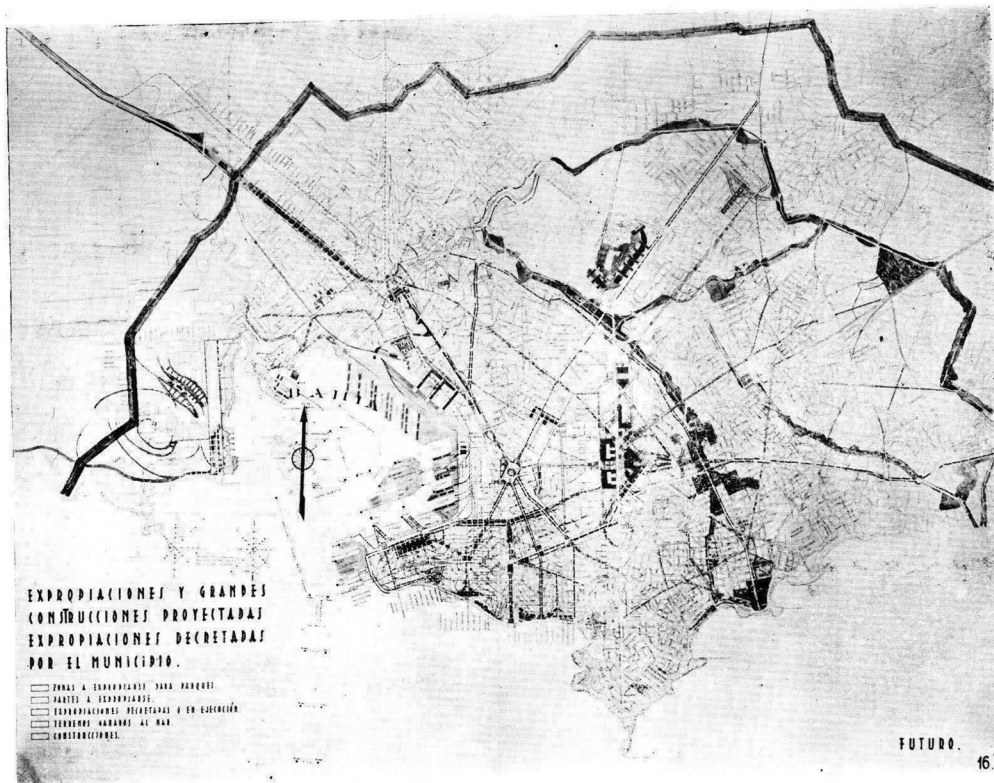
FUTURO.

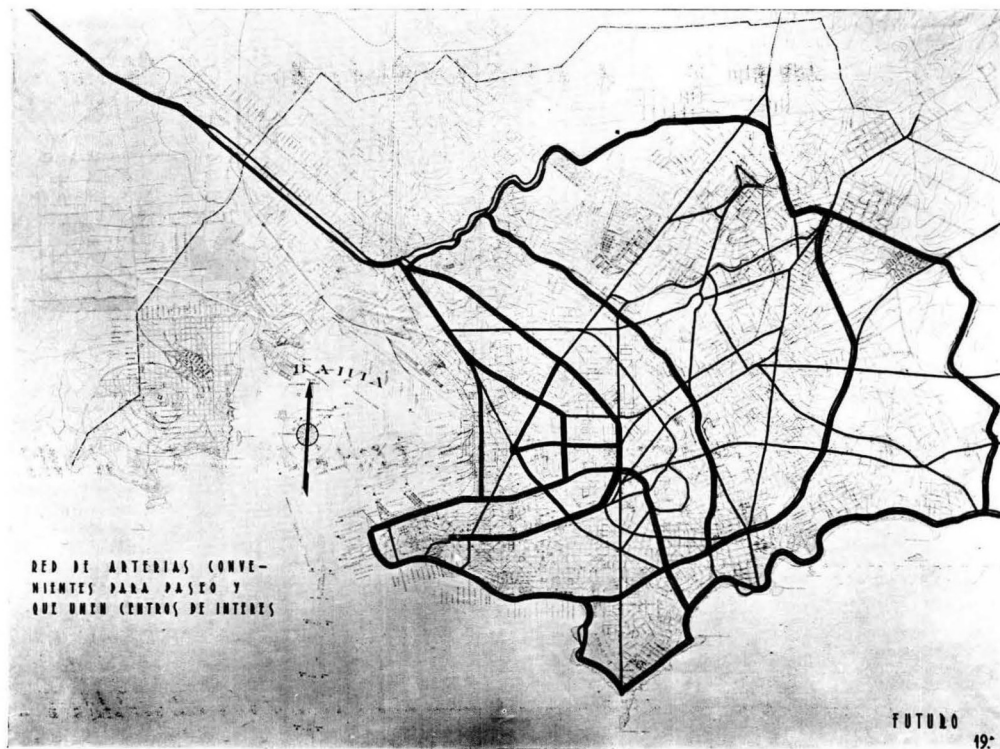
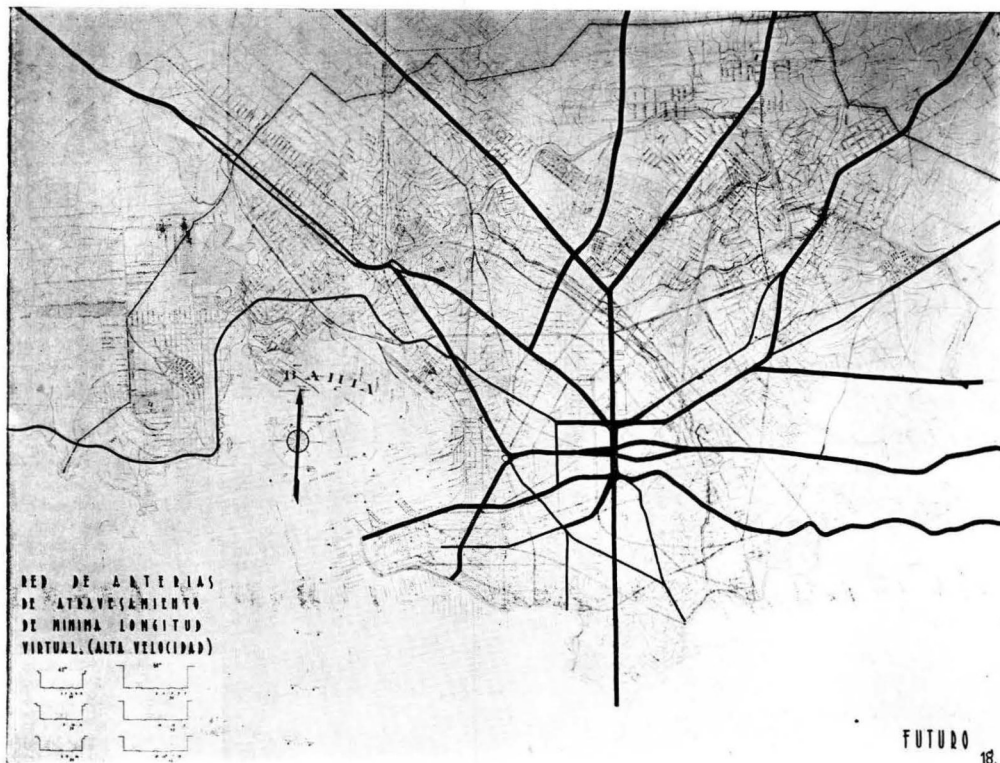
14

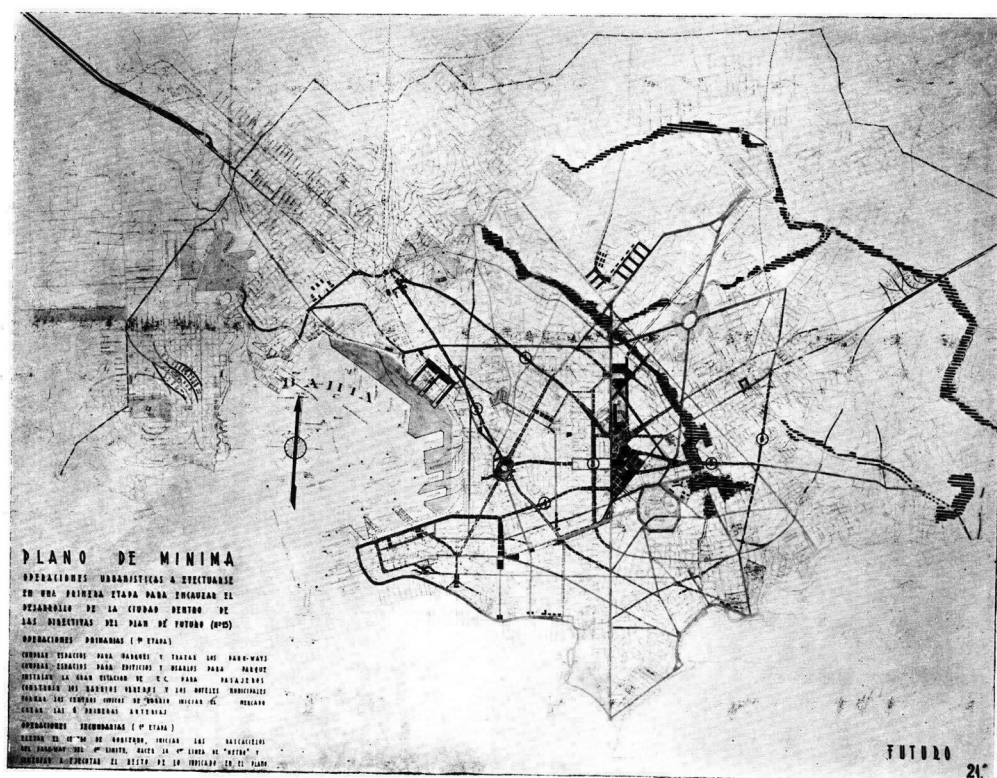
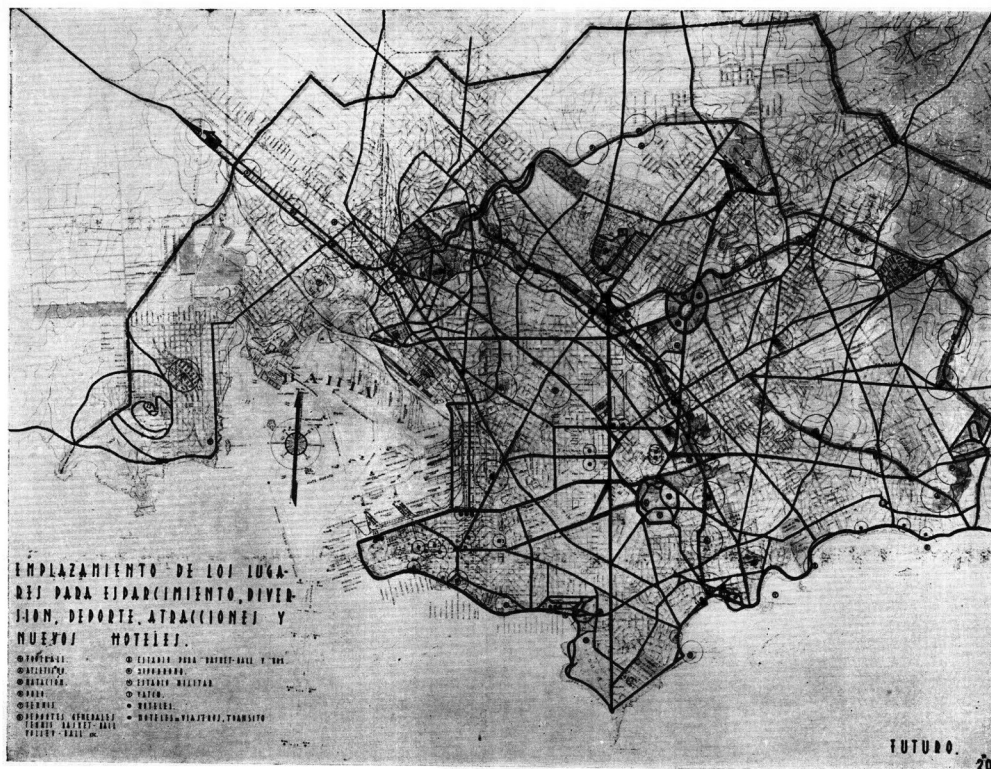


FUTURO

15







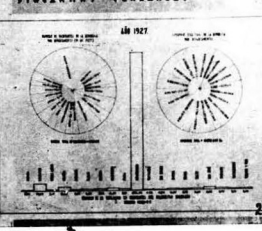
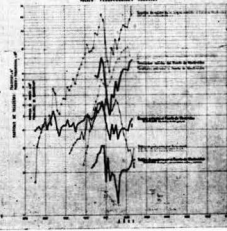
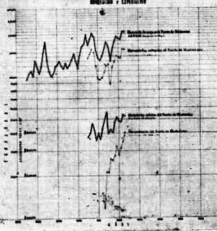
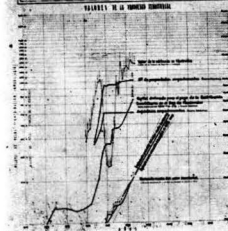
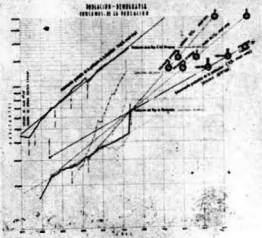
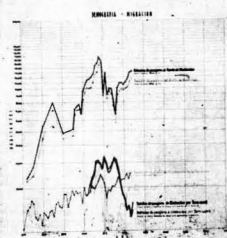


DETALLE DE LAS OPERACIONES DE
URBANISMO CONVENIENTES PARA RESOLVER
EL PROBLEMA FUNCIONAL-ESTETICO EN LA
PENINSULA Y LADO SUR DE LA CIUDAD DE
MONTVIDEO, EN RELACION CON EL PLAN
FUTURO.

DE LOS DISEÑOS DE LOS ASESORES
FABIAN DE SILVA, ARQUITECTO, Y
ESCALA 1:2000



FUTURO
22



DIAGRAMAS GENERALES

