

LA MÁQUINA DEL TERRITORIO

LUCIO DE SOUZA

LUCIO DE SOUZA (Montevideo, 1971).
Arquitecto desde 1999 (FARQ-UDELAR).

Tesista de la maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (FARQ-UDELAR). Director del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo, profesor agregado de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo II y profesor adjunto del taller de Anteproyecto y Proyecto Perdomo (FARQ-UDELAR).

Desde los inicios de la modernización nacional, alrededor del tercer cuarto del siglo XIX, los imprescindibles esfuerzos de transformación y reforma social van acompañados de inquietudes sobre el territorio y la ciudad. Es posible rastrear estas coincidencias desde las miradas ilustradas del cambio de siglo hasta la declinación de la utopía política a finales de la década de los sesenta del siglo XX. Estas visiones decaen a partir del cambio en las lógicas organizativas del capitalismo tardío, cuando se dejan de lado los urgentes discursos transformadores que se convierten en avenencias entre el sistema productivo y la técnica disciplinar.

Ya en 1865 José Pedro Varela, a unos jovencísimos 20 años, es clara figura de una apasionada campaña racionalista que desde una visión social revolucionaria promueve la modernización.

“No necesitamos poblaciones excesivas; lo que necesitamos es poblaciones ilustradas. El día en que nuestros gauchos supieran leer y escribir, supieran pensar, nuestras convulsiones políticas desaparecerían quizá. Es por medio de la educación del pueblo que hemos de llegar a la paz, al progreso y a la extinción de los gauchos. Entonces el habitante de la campaña a quien hoy embrutece la ociosidad, dignificado por el trabajo, convertiría su caballo, hoy elemento de salvajismo, en elemento de progreso y trazaría con él el surco que ha de hacer productiva la tierra, que permanece hasta hoy estéril, y las inmensas riquezas nacionales, movidas por el brazo del pueblo trabajador e ilustrado, formarían la inmensa pirámide del progreso material. La ilustración del pueblo es la verdadera locomotora del progreso.”¹

1. J. P. Varela: “Los gauchos”. En *La Revista Literaria* n° 13, julio de 1865.

La conclusión sorprende por temprana y prodigiosa: poner a producir el territorio e impulsar redes de extracción de mercancías, va necesariamente de la mano de la creación de nuevos sujetos. Y allí el gaucho es quien tiene las de perder: obstáculo indiscutible del progreso, a la manera de Sarmiento, debe desaparecer dejando su lugar a un pueblo ilustrado y trabajador. Una visión que se compromete, aun quizá sin saberlo, con la futura conformación de un proletariado naciente. En definitiva, hay que fijar y ordenar a los sujetos para hacer posible la organización productiva nacional.

En un país que no se había proyectado todavía en sus aspiraciones de futuro, en gran parte por las guerras internas, este es el rol que le cabe a la incipiente organización del territorio pues aún no se puede hablar de planificación.

le significó la carga de trabajar durante treinta años en la misma obra, mientras sus ideas e intereses evolucionaban y cambiaban. Protagonista de múltiples redes internacionales, tanto académicas como culturales y profesionales, buscó no solamente el flujo de nuevas ideas hacia nuestro país, sino también un fuerte posicionamiento de la

arquitectura uruguaya. Cravotto también fue un extraordinario docente. Según Artucio, “Formó generaciones de hombres respetuosos de la cultura y dejó en ellos recuerdos firmes. Sostuvo con energía singular sus ideas, luchó por ellas, se sacrificó, cuando fue necesario. [...] Para muchas generaciones de arquitectos fue un incentivo, para los

profesores, constituyó un modelo de honradez docente”. MFE

2. Luego de más de treinta años de docencia presentó su renuncia en marzo de 1953 “con la nostalgia de abandonar algo muy querido, pero al mismo tiempo con la exaltada altivez de universitario integrante del noble instituto del profesorado, que

tiene la dignidad que deriva de la generosidad de la función de sus componentes, de la firmeza de su carácter, de la paciencia y modestia ante la duda, de la custodia de los principios morales”.

Unos meses antes, los líderes del movimiento estudiantil le habían hecho llegar una copia de la carta que habían presentado al Consejo de la Facultad. El CEDA

2. David Harvey utiliza la expresión “el espacio solo puede ser conquistado mediante la producción de espacio” para especificar la inicial puesta en funcionamiento del territorio a los efectos de la producción en el sistema capitalista. Véase D. Harvey: *La condición de la posmodernidad. Investigaciones sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu editores. Buenos Aires, 1998.

En un arco que abarca de 1880 a 1915 el Estado despliega un enorme esfuerzo de desarrollo de infraestructuras que lentamente guían la *producción de espacio*² y la apertura de *territorio* para una explotación más meticulosa. El nuevo puerto de Montevideo [1909] como conexión con el mundo, y las redes de vialidad, telefonía y particularmente ferrocarril, atraviesan el espacio haciéndolo funcional al modelo modernizador, sostenido en el comercio internacional. Desde 1869, año en que se realizan los primeros tramos de vías férreas, hasta 1914, en que ya había tendidos 2.500 km de vías, la evolución es lenta pero constante. Con el Estado fuertemente involucrado en la financiación de la red, se avanza siguiendo el modelo liberal de las concesiones hasta que entre 1915 y 1920 se nacionaliza una parte de dicha red.

La lógica de ocupación del territorio mediante fundación de ciudades, que había sustentado la mezquina explotación del latifundio ganadero durante la época de la colonia y los primeros años de la independencia, se tecnifica y especializa mediante el artilugio *maquínico*. El objetivo es claro: avanzar en una utilización más eficiente del suelo rural dados los requerimientos de intercambio de mercancías que el Estado moderno exige. El rol que le corresponde al Uruguay en el mundo también es preciso: exportar materias primas e importar productos manufacturados.

No en vano esto coincide con el impulso de los saberes asociados, mediante la fundación de las Facultades de Agronomía y Veterinaria, las cuales son dirigidas por profesores extranjeros –Backhaus y Salmon– traídos especialmente para ello. Y también con la transformación del campo en *fábrica*, mediante el alumbramiento impulsado desde la promulgación del Código Rural [1875-79] y por los intereses de la Asociación Rural del Uruguay [1871].

Una vez más, el mensaje es claro: el territorio útil requiere de la suma de transformaciones físicas y de las subjetividades asociadas. El latifundio sin tecnificación, de baja productividad, constituía el más extendido modelo de explotación, privilegiaba a unos pocos y expulsaba población rural, condenándola a condiciones de vida miserable. Había que transformar conjuntamente las infraestructuras, los marcos legales, los modos de hacer y los saberes, construir una tecnología apropiada para poner en marcha un proyecto político. Varela vuelve a ser claro en este sentido:

“Ahora bien, en su acepción elevada y legítima, la política es la ciencia madre: a ella se subordinan todas las otras ciencias [...] Y no se diga, por ejemplo, que cuando la física aplica las fuerzas del vapor a la locomoción, nada tiene que ver con la política; porque si es cierto que la locomotora obedece a unos mismos principios en todos los ferrocarriles, no es menos cierto, también, que el ferrocarril americano tiene una función política igualitaria, mientras que el ferrocarril francés tiene la

exponía allí los motivos para declararse en estado de prehuelga: la oposición a la reelección de Cravotto como profesor titular de Proyectos de 4º y 5º, entendida como una violación a los postulados del plan de estudios de 1952 y a la expresa voluntad de “saneamiento del profesorado”. MM

CUBA. El clima cultural y social del Uruguay de los años sesenta hacía del compromiso político una condición *sine qua non* para un estudiante universitario. La militancia formaba parte de nuestra actividad y ocupaba un espacio y una energía comparables a la propia formación profesional. La Facultad era entonces un ámbito propicio debido a su organización

en talleres. Allí se trabajaba, se corregían los proyectos, se tomaba mate y se discutía.

En este contexto surge el Congreso de Arquitectos, que la UIA había programado justo antes del triunfo de la Revolución cubana. El flamante gobierno cubano vio en este evento la posibilidad de reforzar su presencia internacional. Convocó asimismo a un encuentro

de estudiantes, al que acudimos estudiantes del mundo entero ansiosos de experimentar una revolución socialista que ocurría, además, a escasos kilómetros del Tío Sam.

El viaje a Cuba en setiembre de 1963 cumplía el sueño de conocer la “isla socialista”, pero llegar a ella no fue fácil. Nuestra delegación tuvo una salida surrealista desde la estación de ferrocarril de Montevi-

3. J. P. Varela: *Obras Pedagógicas*.
La Educación del Pueblo.
 Tomo 2. Biblioteca Artigas Mi-
 nisterio de Educación y Cultura.
 Montevideo, 1964.

misma función política, pero aristocrática [...] desde que abandonan el terreno de lo abstracto, y se aplican a la industria, a las artes, al comercio, las ciencias experimentales toman en cuenta las doctrinas políticas y sociales, y a ellas se subordinan”.³

Paralelamente a la cuestión del territorio, se hace evidente la necesidad de organizar la trama interna de la ciudad capital, que venía prosperando como consecuencia de la inmigración y del crecimiento vegetativo, pasando de aproximadamente 268.000 habitantes en 1900 a 369.000 en 1915. La ciudad se había extendido por la sumatoria de alguna expansión organizada como la Ciudad Nueva de 1831 y la Novísima de 1878, que absorbía localidades dispersas de las diferentes épocas y los fragmentarios parches de loteamientos comerciales de los incipientes promotores inmobiliarios.

El Estado Nacional es consciente de la necesidad de importar del exterior el conocimiento para realizar tamaña operación y por esto convoca al Concurso Internacional para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en 1911; se logra la presencia de variados exponentes de las tendencias mundiales de la época. La propuesta premiada es la de Guidini, que logra conjuntar desmesuradamente la lógica organizativa y la monumentalidad simbólica.

Es conocido que este concurso desata un serio interés por el rol que la arquitectura podía jugar en la modernización de las ciudades. Y lo más interesante para este relato es el papel que el concurso tiene en el origen de nuestra casa de estudios. Tal como vimos, el territorio y sus máquinas especializadas, las ciudades, requieren la conformación de nuevos saberes y técnicas que la Facultad de Arquitectura, aun a pesar suyo, debe asumir desde su origen. De hecho, en 1915, cuando debe aprobarse el plan de estudios en el Parlamento –en épocas sin autonomía universitaria este era el trámite que correspondía– no se incluye ningún estudio específico sobre la cuestión de la ciudad y el territorio. La omisión de los arquitectos que elaboraron dicho plan de estudios es corregida por la intervención del diputado José F. Arias, médico de formación, que solicita incluir una materia específica sobre la temática. Es así que se incorpora el curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística –dictado por Mauricio Cravotto– que da inicio a los estudios en la materia y se transforma en el curso de Urbanismo en 1925.

La relevancia de la cuestión del urbanismo y su vínculo innegable con la arquitectura ya había quedado evidenciada por el Concurso de las Avenidas y es refrendada por el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos, realizado en Montevideo en 1920:

“El 1er. Congreso Pan Americano de Arquitectos llama la atención de los gobiernos nacionales y locales, sobre la imprevisión y falta de estudio de las condiciones de higiene, estética y de economía del tráfico que se observa en la generalidad de

deco y luego de varios días de travesía abordó en Santos el barco soviético Nadezhda Krúpskaya, con decenas de estudiantes argentinos, chilenos, brasileños, acompañados de docentes como Vladimiro Acosta de Argentina, Justino Serralta y Carlos Reverdito de Uruguay.

La Habana nos recibió con música y euforia y dio paso al encuentro, centrado en el debate

sobre el rol del estudiante y el técnico en la sociedad socialista. La técnica como “un arma al servicio del mayor número de seres humanos para construir la sociedad del futuro”, fueron las palabras de un ovacionado Ernesto *Che* Guevara, que clausuraron el encuentro.

Los héroes de la revolución se volvían presencias tangibles, la utopía estaba en marcha. PG

- G -

GEU. Surgió en 1980, en un marco signado por la dictadura, el neoliberalismo económico y el grave deterioro de las condiciones ambientales de Montevideo. La invitación al Congreso de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico Ame-

ricano en Buenos Aires motivó la realización del audiovisual *Una ciudad sin memoria*, enfocado en la problemática de la Ciudad Vieja, y precipitó la conformación del grupo que, liderado por Mariano Arana, convocó a un conjunto amplio de estudiantes y jóvenes arquitectos. Entre 1980 y 1984 el GEU desarrolló una intensa actividad de estudio e investigación

4. Citado en M. Cravotto: “La creación del Instituto de Urbanismo”. En *Revista del Instituto de Urbanismo* n° 1, marzo de 1937.

las ciudades americanas [...] Hacen votos: 1. Porque las autoridades nacionales y locales [...] legislen en forma práctica y de perentoria obligación inicial, el estudio y la adopción de planos reguladores de todo centro urbano [...] 2. Porque las Facultades y Escuelas de arquitectura incluyan [...] clases libres y gratuitas para la divulgación de sus principios; 3. Porque se constituyan en cada ciudad de América ‘Ligas’ con el fin de despertar, dirigir y estimular la iniciativa oficial en los problemas más importantes del plan orgánico de los centros urbanos”.⁴

La consecuencia lógica de todas estas inquietudes la constituye el “Anteproyecto de plan regulador: estudio de urbanización central y regional para Montevideo”, realizado por Cravotto, de los Campos, Tournier, Ricaldoni, Puente y Michelini en 1930. El plan incorpora algunas de las cuestiones clave en el urbanismo de la época, como la realización de un *expediente urbano* como método científico de estudio de la realidad, la visión progresista e higienista, así como la mirada estática, de una ciudad final, construida a la manera racional más adecuada a los requerimientos de la época. Con veintitrés láminas que fueron presentadas al Consejo Departamental en mayo de 1930, algunos pasajes de la memoria son elocuentes en cuanto al espíritu que lo guiaba, pleno de ansias modernizadoras:

“Estamos en presencia, al cumplirse este año de 1930, de un progreso asombroso de la ciudad de Montevideo. Nuestra ciudad, organismo cosmopolita en pleno crecimiento, se ha transformado en los años que van de este siglo, de un pequeño núcleo urbano en una verdadera urbe. [...] 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 ferrocarriles 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”.⁵

5. M. Cravotto *et al*: “Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Estudio de Urbanización Central y Regional”. Separata de revista *Arquitectura*, Año XVII, n° 160. Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

La visión subyacente se hace inteligible por el proceso de elaboración del Plan, dado que el mismo fue donado al Consejo de Administración Departamental por una comisión independiente que contrató al equipo técnico. La comisión estaba integrada por ciudadanos de la clase alta acomodada del Uruguay: José Serrato, Baltasar Brum [ambos ex presidentes de la República], Alejandro Gallinal [médico, político y estanciero], Numa Pesquera y Horacio Mailhos [ambos industriales]. Es decir que el plan es el impulso reformador de un grupo de personajes influyentes que visualizan la necesidad de modernizar la capital, una ciudad atrasada y desorganizada a la que había que

sobre la problemática urbana de Montevideo, elaborando propuestas, lineamientos de actuación, ensayos, artículos, ponencias en congresos y seminarios, junto a una constante campaña de divulgación a través de afiches, postales, guías, folletos, exposiciones y dos audiovisuales: *Una ciudad sin memoria* (1980) y *¿A quién le importa la ciudad?* (1983). Estos

tuvieron gran difusión en clubes de barrio, parroquias, escuelas, liceos, asociaciones culturales y hasta la propia vía pública, tanto en Montevideo como en el interior del país. En las presentaciones el público se sentía alentado a expresarse y la alusión a la memoria reivindicaba la condición de *ciudadanos* vulnerada en tiempos de dictadura.

El GEU denunció las transformaciones regresivas que sufría Montevideo y propuso a la vez una nueva manera de mirar la ciudad, instalando la idea de que la construcción no debe ser ajena a lo existente. Asimismo, hoy es posible afirmar que promovió un profundo cambio cultural en los más diversos estratos socioeconómicos, modificando la forma

en que se percibía la ciudad, sus significados y las formas de actuar sobre ellos. AM

GÓMEZ GAVAZZO, CARLOS. El urbanismo de Gómez es herramienta política. Durante cuarenta años construye una sólida estructura de pensamiento-acción que combina múltiples facetas: la elaboración de teorías propias

superponer un orden racional para hacerla más eficiente en su funcionamiento y más funcional al sistema. Nuevamente está presente la idea de que la transformación física viene asociada a un desorden que debe ser resuelto para que el colectivo social funcione más adecuadamente.

Para la segunda mitad de la década de los treinta, pasadas las visitas de Jaussely [1926], Le Corbusier [1929] y Hegemann [1931], el saber y el poder se alinean articuladamente: tanto la academia como la autoridad municipal forman sus propias oficinas dedicadas al Plan. En 1936 se crea el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura dirigido por el Arq. Mauricio Cravotto y en 1939, la Dirección del Plan Regulador de la Intendencia de Montevideo, dirigida por el Arq. Américo Ricaldoni, ambos integrantes del equipo que elaboró el Plan Regulador mencionado.

La intensa red de vínculos que tempranamente se establece entre las instituciones públicas y la casa de estudios, donde algunos convencidos propagandistas toman la tarea, hace germinar rápidamente un imaginario sobre la modernización, asociado a la imprescindible materialización de transformaciones. El tiempo guiará, lado a lado, el imaginario muchas veces desmesurado y la evolución de una disciplina, el urbanismo, que se construye lentamente en sus saberes específicos. El propósito siempre será el mismo: la confianza puesta en las posibilidades que la transformación material del territorio y las ciudades tiene de operar sobre los sujetos, persiguiendo el siempre elusivo *bien común*, aun cuando queda claro que ese bien común no alcanza a representar a todos.

Estos episodios iniciáticos pueden ser vistos como la punta de lanza que impregna a la sociedad de una cultura metropolitana y moderna, construyendo una subjetividad que se hace carne en los discursos y acciones de la época. Las instituciones y autoridades, actuando en consecuencia, despliegan una serie de obras, ordenanzas y proyectos que se alinean con este sentir, intentando materializar el *sueño de la razón* para todos. Un sueño nunca alcanzado y plagado de contradicciones, que no resiste un análisis de consistencia, aun cuando resultó notablemente operativo.

“Naturalmente, hay un montón de críticos contemporáneos que, armados de sus técnicas de deconstrucción y análisis foucaultianos, podrían echar la vista atrás hacia ese periodo con ojos envidiosos, como caso clásico de reformismo progresista que disimula los planes capitalistas de acumulación de capital y desarrollo territorial especulativo: una máscara que esconde culpabilidad burguesa, paternalismo, control social, vigilancia, manipulación política, pérdida de derechos de las masas marginadas pero inquietas, y la exclusión de cualquiera que fuera ‘diferente’. Pero es innegable que el efecto acumulado fue hacer que las ciudades funcionaran mejor,

que permiten explicar y predecir el comportamiento de la realidad, la estandarización de procesos de medición y diagnóstico sumada a su exacta representación, la difusión de las ideas en el contexto mundial con énfasis en el latinoamericano, la constante relación con instituciones vinculadas a temas territoriales de muy diversa índole y la conformación de

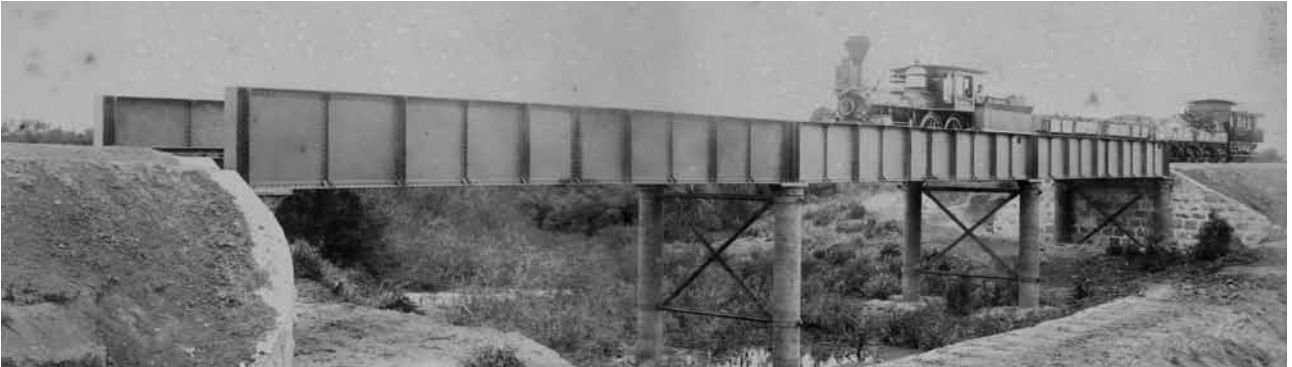
un cuerpo doctrinario de fuerte contenido ideológico que orienta y fundamenta los otros aspectos.

El *calculador*, expresión física de la *ecuación del desarrollo*, presentada en la conferencia Hacia una Tecnología de Síntesis en 1969, ejemplifica y sistematiza el pensamiento planificador de Gómez. Permite analizar los problemas territoriales en tiempo pre-

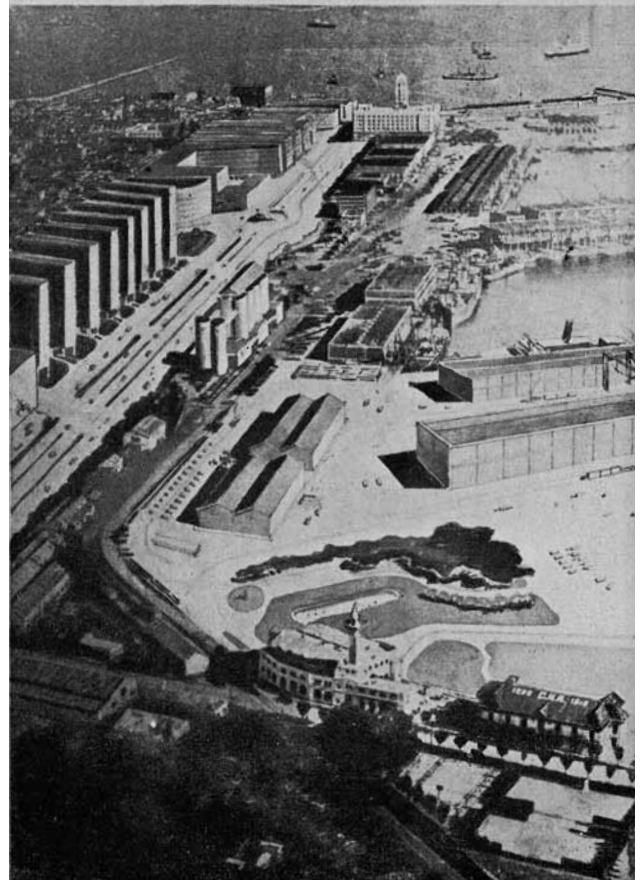
sente y calibrar especulaciones prospectivas. A su vez se plantea como un “lenguaje” que permite la planificación integral superando las diferencias de las distintas disciplinas involucradas.

La *ecuación* integra un sistema de ocho variables operables e interdependientes, [P_0 - uso del suelo, P - habitar, P - trabajo, P_{ou} - forma legal, Q - rendimiento de

inversión, P_{os} - sectorización del trabajo, P_{fr} - expansión de frontera y N_v - nivel de vida] cuantificadoras de los fenómenos territoriales y su potencial desarrollo. Permite establecer planes de acción concretos especulando sobre las 4.320 situaciones deducibles y construir una estructura metodológica para depurar y controlar tanto la acción política como la técnica. LL



La incipiente organización del territorio. Alambriamiento, ferrocarriles y mejoramiento de razas.



Proyectos de futuro según el curso de Cravotto. Atrasada en infraestructuras la ciudad debe modernizarse.

GRAN PREMIO. Un palacio para congresos internacionales, otro para albergar la sede de la Liga de las Naciones o un instituto mundial de geografía humana, fueron algunos de los programas propuestos a instancias de *monsieur Carré*. Primo menor del parisino Grand Prix, el singular concurso se creó en la Facultad de Arquitectura en abril de 1917

y permitió otorgar becas a los primeros egresados para estudiar en los principales centros de la cultura mundial.

Constaba de una primera prueba de doce horas con carácter eliminatorio, concluida la cual un máximo de cinco concursantes pasaba a la etapa definitiva dividida a su vez en dos partes. El *esquisse* de encierro se extendía

durante cuatro días de doce horas y en ese tiempo se preparaban los croquis de ideación, base para el proyecto definitivo que constituía la segunda sección objeto del concurso. Todas las etapas debían realizarse en los locales de la Facultad, y se prohibía expresamente la incorporación de otras piezas realizadas fuera del espacio y tiempo asignados.

Obtuvieron este premio sucesivamente Mauricio Cravotto, Julio Vilamajó, Rodolfo Amargós, Rosendo Quinteiro, Teófilo Herrán, Carlos Gómez Gavazzo, Carlos González Varrell, Aurelio Lucchini, Guillermo Jones Odriozola, Ildelfonso Aroztegui, Alfredo Altamirano, quien lo compartió con Luis Isem, Juan José Casal Rocco y Jorge Galup. Ya muy desautoriza-

6. D. Harvey: "Mundos urbanos posibles". En A. Ramos (editor): *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. Ediciones UPC. Barcelona, 2004.

mejorar la totalidad no sólo de las élites urbanas sino también de las masas urbanas, mejorar radicalmente las infraestructuras básicas [como el suministro de agua y energía, el alcantarillado y la calidad del aire], así como liberar espacios urbanos para nuevas rondas de acumulación organizada de capital en modos que perduraron a lo largo de gran parte del siglo XX."⁶

Las etapas sucesivas que se pueden rastrear en este deambular conjunto de la Facultad con las instituciones que operan las transformaciones del territorio, van acompañadas de las realizaciones y proyectos más variados. La planificación, *regional* primero y *del territorio* luego, encuentra a partir de los años 50 al Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad (ITU) como un centro difusor y operador que establece vínculos con cuanta institución se lo posibilite, tanto a escala nacional como en la región. De la mano de estos vínculos se desarrollan una serie de teorías que buscan explicar la manera en que se produce el territorio para operar mejor sobre él. Armado de una pródiga creatividad, el Arq. Carlos Gómez Gavazzo dirige las exploraciones conceptuales más vastas en un desmesurado esfuerzo por ponerle racionalidad a los desbordes irracionales de la modernización: Teoría de la Planificación Rural, Teoría de la Movilidad, Metodología del Planeamiento Territorial, Teorías de la Expansión y Concentración de las Comunidades, Movilidad Locacional de la Población, Teoría de la Sensibilidad Humana, y un largo etcétera, constituyen el abrevadero para la también titánica elaboración de los planes y proyectos más variados sobre todo el país y sobre sus diferentes sectores.

La planificación vive su edad de oro y las transformaciones sociales parecen estar a la vuelta de la esquina. El territorio, la ciudad y la arquitectura se alinean en un collar de escalas plácidamente amalgamado y guiado por nociones de desarrollo que persisten en visualizar la evolución material asociada al bienestar.

Sin embargo, más adelante en el tiempo, tal subjetividad se desmorona por la vía de dos hechos fundamentales: por un lado, la asunción, entrada la década de los setenta, de la incapacidad de la planificación para lograr el bienestar colectivo; y por otro, desde inicios del actual siglo, la conversión de aquella disciplina problemática en una técnica instrumentalizada, lo que deja fuera los debates políticos.

La crisis del petróleo de 1973 y las nuevas formas organizativas del capitalismo a partir del Consenso de Washington, trajeron a la realidad la imposibilidad de la concreción de una sociedad homogéneamente satisfecha. La separación entre los intereses de las empresas y la conformación de la ciudad y los territorios, se hace patente en los discursos más recientes que hablan de la *muerte de la ciudad* y desprecian su necesidad para el funcionamiento de la economía productiva. Por la vía de la

da su explícita filiación *Beaux-Arts*, un único aspirante, Oscar Aguirre, se presentó al concurso de 1951 y el Gran Premio nunca más se volvió a editar. MM

GRUPO DE VIAJE. 1. Locura posible, delirio genial. El grupo de viaje es una creación genuina de la Facultad de Arquitectura cuyos orígenes aún algo inciertos con-

trastan con la certeza colectiva sobre su valor académico y su contribución inconmensurable a la formación profesional.

Surgido como el sucesor de los grandes premios de tradición francesa, que obtuvieran algunos renombrados arquitectos de la talla de Cravotto, Vilamajó o Jones Odriozola, el grupo de viaje se forjó como una alternativa democratiza-

dora, fundada sobre el esquema lúdico de la lotería autogestionada por los estudiantes. Creciendo a la par de esta iniciativa, los grupos de viaje se fueron consolidando, no solo dentro de la institución que los vio nacer sino dentro del arraigado acervo popular. Hoy, sesenta y ocho años después del primer viaje, el modelo de gestión sigue siendo válido a pesar de los vai-

venes económicos del tiempo, y la estructura académica es más fuerte y sólida que nunca.

Los viajes de arquitectura, cuya existencia ha adquirido el estatus de leyenda en varias universidades del mundo, han permitido la posibilidad de visitar las obras más emblemáticas de la arquitectura mundial a casi diez mil estudiantes a lo largo de su historia.

deslocalización y la desindustrialización, el territorio se convierte en meras ventajas comparativas y su conformación pasa a ser dirigida por la especulación inmobiliaria y el capital financiero.

La indomable modernidad que había creído en la construcción de un territorio de iguales se ve enfrentada al espectro de sus utopías, para descubrir trágicamente que no ha hecho otra cosa que engrasar la maquinaria del sistema. Tafuri lo presenta de manera elocuente en *Para una crítica de la ideología arquitectónica*: la problemática del territorio y su herramienta, la planificación, habían sido un mero mecanismo de reproducción de las condiciones de producción. La crítica radical parece demoler de esta manera toda posibilidad de acción y la consecuencia para los arquitectos fue la huida, el refugio en la interna de la disciplina y la aceptación de un rol mucho menos heroico.

Hoy quizá la dificultad más importante sea que el siempre esquivo *bien común*, que pudiera guiar con certeza las propuestas y las acciones, depende necesariamente de una previa definición de objetivos políticos, es decir, de un proyecto colectivo en el cual se puedan reflejar las ambiciones y los deseos de una sociedad compleja y cada vez más fragmentaria, algo que la técnica burocrática sola nunca será capaz de aportar. De hecho, es en las esferas de la especulación y los negocios donde la microtecnología de los expedientes se despliega mejor: la Ley de Protección del Medio Ambiente y su evaluación de impacto ambiental, viabilidad ambiental de localización, etc. y la Ley de Ordenamiento Territorial y sus directrices, categorizaciones de suelo, planes y programas de actuación integrada, etc. se convierten inmediatamente en procedimientos de fácil réplica en manos de técnicos y profesionales contratados a los efectos de impulsar los emprendimientos.

El lento drenar de las visiones políticas que el urbanismo, devenido en tecnologías específicas ha venido teniendo, aleja toda posibilidad de que surja este tipo de pensamiento integral. Esto nos deja sin ninguna alternativa frente al imaginario político y social del statu quo y de las lógicas del mercado, que se imponen rotundamente.

En este rápido repaso de cien años de *creación de territorio*, no interesan tanto los episodios en sí sino ver la historia como narración de largo alcance que permita desvelar la trama de la realidad en la que vivimos y pensar hacia delante cómo enfrentarnos a los problemas aún no resueltos. La oportunidad no reside en una mirada nostálgica que busque reconstruir una arcadia armónica nunca alcanzada, ni tampoco una admiración ilusoria de lo contingente y lo fugitivo, sino en re-encontrar a la manera *vareliana* una relación actual y novedosa entre el proyecto político y el territorio material.

(la mayoría aprendidos en la Facultad). Más recientemente, en un artículo sobre la significativa experiencia de viaje de Le Corbusier, el crítico uruguayo Jorge Abbondanza vertía en la sección cultural de *El País* las siguientes mordaces palabras: "Por lo visto, [a Le Corbusier] el viaje le resultó más útil que a los modernos estudiantes de arquitectura del

Uruguay, que también cumplen su periplo internacional antes de recibirse, aunque luego no quedan huellas de esa experiencia sensibilizadora, a juzgar por la adocenada mediocridad de los edificios recientes que se levantan en Montevideo". SM

- H -

HARA, HIROSHI. Supo ser un *habitué* de nuestra ciudad por más de seis años. En 1998 fue invitado a participar en el primer Seminario Montevideo, invitación que se repitió hasta el año 2003.

En ese lapso de tiempo fue aficionándose a nuestra ciudad

y cimentando amistades. Estos viajes le permitieron una forma de trabajar desde otro lugar, desde una extranjería –paradójicamente– de sí mismo. Durante ese período, Hiroshi Hara, quien contaba con más de cuarenta años de experiencia como arquitecto, una extensísima obra, una maestría, un doctorado en arquitectura y era profesor emérita