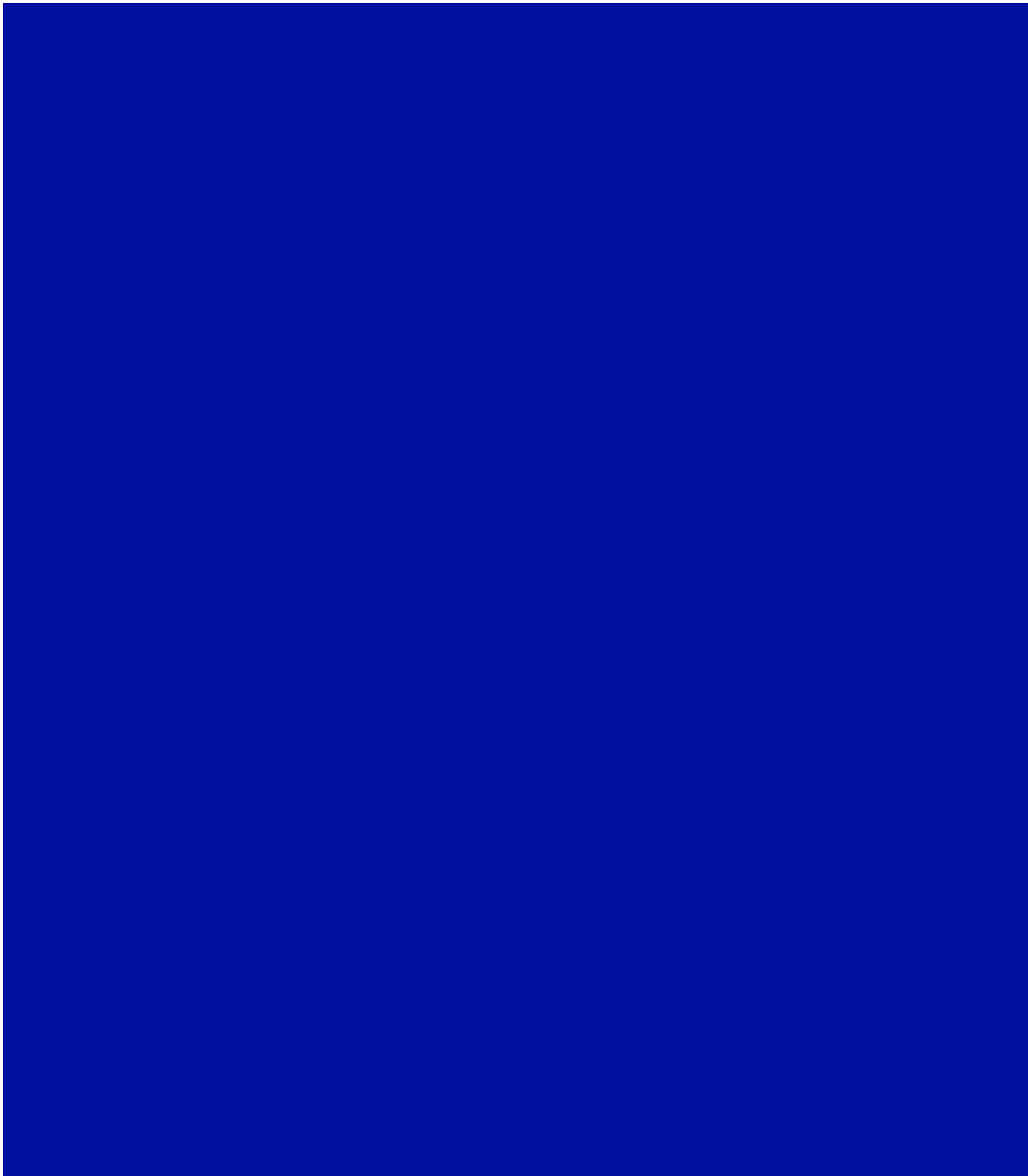


la Red Mendoza
*fundamentos de un proceso
proyectual*

MARTÍN FERNÁNDEZ EIRIZ¹

¹ Martín Fernández Eiriz es arquitecto y doctorando de la primera cohorte (2014-2016) del doctorado FADU-Udelar de Montevideo, en cuya facultad es docente e investigador.



Introducción Este escrito busca develar los orígenes y los fundamentos iniciales del proceso proyectual diseñado por los arquitectos Mauricio Cravotto, Juan Antonio Scasso, Fermín Bereterbide y Alberto Belgrano

Blanco, para el pre-plan de la ciudad de Mendoza, realizado entre el 20 de diciembre de 1940 y el 25 de setiembre de 1941.

La investigación de este proceso surge de las más de 180 cartas, informes y documentos inéditos existentes en el Archivo Cravotto, documentos que, sumados a los múltiples recaudos gráficos, conforman la Red Mendoza, un espacio de transferencia que nos permite indagar sobre los aspectos procesuales, alejándonos de las descripciones tradicionales del proyecto terminado. El escrito se sitúa en un período temporal corto pero intenso, un período que comienza con el nacimiento del equipo binacional y finaliza en el momento exacto en el que se inicia el desarrollo proyectual, un período en el que surgen las ideas y las convicciones que marcarán el futuro del proceso del pre-plan.

La invitación: dos cartas y un telegrama El 29 de diciembre de 1940 por la mañana, Mauricio Cravotto recibe una correspondencia en su estudio. El remitente era Fermín Bereterbide, arquitecto argentino que había conocido en alguno de sus viajes.²

Cravotto se sienta en su escritorio, abre el sobre y comienza a leer. La carta estaba fechada el 28 de diciembre, apenas un día antes, y había sido enviada por avión.

Buenos Aires, 28 de diciembre de 1940

Arqs. Cravotto y Scasso

Estimados amigos:

Le envío adjunto (a Cravotto) las bases para el concurso de urbanización de Mendoza. Les pido se pongan en contacto a efectos de considerar lo siguiente:

El colega Ramos Correa, quien ustedes conocen, radicado en Mendoza, me pidió les pregunte si desean ambos participar en este concurso, en sociedad con él y yo.

ILUSTRACIÓN 1.
Presentación del pre-plan en Mendoza, 25 de setiembre de 1941.
Archivo Fundación Cravotto, M_A3d



Ramos creía ser nombrado jurado por el gobierno provincial; esto le impedía asociarse a Blanco y a mí como era nuestro propósito. Ahora Blanco, a raíz de una pelotera con nuestra sociedad, juró que no se presentaría, de modo que yo había resuelto hacerlo solo.

Hoy me acaba de telefonar Ramos desde Mendoza diciéndome que como no sería jurado está en libertad de presentarse al concurso, deseando hacerlo con Ustedes y yo...

La idea de Ramos —les confieso que no se me había ocurrido— me agrada muchísimo. Me complacería sobremanera trabajar en colaboración con ustedes.³

Cravotto inmediatamente se pone en contacto con Scasso para coordinar una reunión y analizar la invitación. El encuentro se realizará en Kalinen⁴ algunas horas después; allí analizarían en profundidad tanto la carta de Bereterbide como las bases del concurso. Luego de unas horas, la decisión estaba tomada, una decisión que incluía una serie de dudas que deberían ser transmitidas al colega argentino. Otra vez solo y nuevamente sentado en su escritorio, aunque, en este caso, frente a su máquina de escribir, Cravotto comienza a redactar una carta donde le traslada a Bereterbide los resultados de la reunión con Scasso, aunque en el interior de esa carta viajará una clara respuesta a la invitación:

² Previo a 1940, Bereterbide y Cravotto habían mantenido un importante intercambio epistolar, sobre todo en los años 1936 y 1937. Las fechas de las cartas de Bereterbide existentes en el cuerpo epistolar de Cravotto son: 3 de diciembre de 1935, 24 de febrero de 1936, 11 de marzo de 1936, 17 de marzo de 1936, 21 de mayo de 1936, 19 de diciembre de 1936, 3 de febrero de 1937, 7 de febrero de 1937, 18 de mayo

de 1937, 20 de noviembre de 1937 y 15 de febrero de 1938.

³ BERETERBIDE, F. (1940). Correspondencia a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 28 de diciembre, AFC, M_A3d.

⁴ Kalinen es el nombre con el que Cravotto y su esposa Lina bautizaron su casa-estudio.

Amigo Bereterbide:

Aceptamos complacidos su invitación para intervenir en colaboración con Ud. y el colega Ramos Correa en el concurso del plan regulador de Mendoza.

No obstante, vemos dos inconvenientes que Uds. dirán si son tales; 1.º el hecho de que el concurso sea para arquitectos nacionales, aunque las bases no digan nada al respecto, y, 2.º que la concurrencia de Ramos Correa no pueda ser impugnada por ser técnico de la Provincia o la Municipalidad de Mendoza, ¿no ocupa algún cargo en la administración de alguna de las dos?

Descartadas ambas cosas —si Uds. no las consideran con entidad suficiente para entorpecer la aceptación de la fórmula Bereterbide, Ramos Correa, Cravotto [...].

[...] Rogándole haga llegar nuestro saludo y agradecimiento a Correa, lo saludamos con todo afecto.

CRAVOTTO Y SCASSO⁵

Al día siguiente, Cravotto recibe un nuevo telegrama de Bereterbide:

De acuerdo. Telegrafí Ramos. Hoy salen aviones. Detallando preparen antecedentes.⁶ Saludos. Bereterbide⁷

Estas dos cartas y el telegrama significan el nacimiento del equipo binacional, aunque, como veremos, esta no será la conformación final. Resulta evidente que Ramos Correa, como vimos, director provincial de Parques, Calles y Paseos de la ciudad de Mendoza y presidente de la Comisión Especial Ad-Honorem de la Ciudad de Mendoza,⁸ es el ideólogo del equipo binacional y aquel que habita detrás de la carta-invitación de Bereterbide. Por otro lado, es claro que Belgrano Blanco no era parte del equipo inicial debido a la exhortación que había realizado la SCA,⁹ una exhortación que poco le importó a Bereterbide estando en las mismas condiciones que Blanco. La otra dimensión que se desprende de estas primeras cartas es una suerte de mecanismo de defensa ética y ocultamientos que ensaya Cravotto para intentar desligarse de los posibles cuestionamientos que podrían recaer sobre él cuando alguien investigara su correspondencia.

En este sentido, si nos detenemos en los documentos originales, podemos observar que, en la carta-invitación de Bereterbide, Cravotto subraya en rojo la frase «no sería jurado está en libertad de presentarse al concurso», haciendo referencia a Ramos Correa. Ocurre algo similar en la carta-contestación a Bereterbide, donde Cravotto tacha todos los vínculos a Ramos. No hay dudas de que este mecanismo fue construido *a posteriori* de que Ramos Correa fuera designado presidente del jurado, evento que molestó profundamente a Cravotto y Scasso.

La participación de Ramos en el origen del equipo proyectual es un dato desconocido, un dato que, si se hubiera conocido en 1940, seguramente habría generado un territorio de críticas y de cuestionamientos éticos, lo que no ocurrió gracias al pacto de silencio realizado entre los integrantes del equipo.¹⁰

Un telegrama inesperado

Luego de que Bereterbide evacuara todas las dudas presentadas por Cravotto y Scasso sobre la participación de Ramos Correa en el concurso, los uruguayos comienzan a preparar sus antecedentes, uno de los requisitos de las bases del concurso. El lunes 5 de enero de 1941, Cravotto recibe otro telegrama; el remitente era nuevamente Bereterbide, pero, en este caso, con novedades sorprendentes:

Ramos jurado queda excluido. Blanco integra cuarteto. Manden documentos aquí por avión. Bereterbide¹¹

Podemos imaginar el sentimiento de incredulidad de Cravotto frente a este telegrama, un telegrama que no sólo informaba de que un miembro del equipo había sido nombrado jurado, sino también presentaba a Belgrano Blanco como nuevo integrante del equipo sin realizar las consultas pertinentes al resto del equipo. Al día siguiente, Cravotto recibe una nueva carta de Bereterbide explicando en profundidad la situación anticipada en el telegrama:¹²

[...] Esta mañana me habló Ramos para comunicarme que, habiendo sido designado jurado, no podría tomar parte en el concurso. Ramos es director de Parques de la ciudad de Mendoza, pero esto no era un inconveniente para intervenir.

5 CRAVOTTO, M. (1940). Correspondencia a Fermín Bereterbide. Montevideo, presumiblemente el 29 de diciembre, AFC, M_A3d.

6 Las bases del concurso solicitaban: «Entregar bajo sobre cerrado y lacrado una relación de los títulos profesionales, nómina de trabajos similares y demás antecedentes que acrediten su capacidad para cumplir con el cometido que se les confiare. Presentarán, además, la

solución que a su juicio sea más correcta al siguiente problema edilicio de la ciudad de Mendoza: problema creado por la existencia de las vías, estaciones de pasajeros y carga, y demás instalaciones de los Ferrocarriles Pacífico y Trasandino. Esta solución que será gráfica irá acompañada de una memoria descriptiva y demás antecedentes que el concursante estime oportunos». En: Municipalidad de

la Capital (1940). *Concurso Plan Regulador, Reformador y de Extensión de la Ciudad de Mendoza*, folleto, Mendoza.

7 BERETERBIDE, F. (1940). Telegrama a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 30 de diciembre, AFC, M_A3d.

8 La Comisión Especial Ad-Honorem de la Ciudad de Mendoza fue una comisión especial de urbanismo para el estudio de una futura planificación de la ciudad

Ahora Blanco, a raíz de un pedido hecho por la Comisión Directiva de nuestra sociedad de que no participe en el concurso porque fue delegado a Mendoza en el año 1939, se irritó y manifestó que no tomaría parte, no porque no pudiera hacerlo, sino porque él no quería. Por esto Blanco no había querido intervenir; ahora sin haber renunciado del todo a sostener aquellas imprudentes palabras se halla más inclinado a participar [...].¹³

Frente al consentimiento implícito de Cravotto y Scasso, el nuevo y definitivo equipo binacional estaba conformado por Fermín Bereterbide, Alberto Belgrano Blanco, Mauricio Cravotto y Juan Antonio Scasso.

¡Victoria! El 10 de enero de 1941, Alberto Belgrano Blanco, temprano en la mañana, entrega en la Secretaría de Obras Públicas e Higiene de la Municipalidad de Mendoza los tres sobres lacrados que exigían las bases

del concurso. El primer sobre contenía los antecedentes de los integrantes del equipo, el segundo, la propuesta de la solución ferroviaria y, finalmente, el tercero, los nombres de los autores.

Apenas seis días después de la entrega del concurso, el 16 de enero de 1941, Cravotto recibe un nuevo telegrama de Bereterbide, un telegrama que, contrariamente a los anteriores, transmitiría buenas noticias:

Ramos telefoneó. Victoria. Sigue carta. Bereterbide¹⁴

Como de costumbre, al otro día de haber recibido el telegrama, Cravotto recibe una carta explicando en profundidad los titulares del telegrama. En la carta, Bereterbide cuenta los pormenores del resultado del concurso:

Amigos:

Ramos nos acaba de comunicar la buena noticia. Primeros: nuestra firma. Segundos: Della Paolera y Farengo. Terceros: Le Corbusier y el grupo Austral (este grupo está constituido por unos arquitectos jóvenes: Kurchan, Hardoy, un catalán que no recuerdo [se trataba de Antonio Bonet] y Vera Barros. Los primeros trabajaron unos meses con Le Corbusier en París y prepararon un Plan de

Urbanización para Baires; el tercero formó parte del grupo Gatepac; del último y de los demás no tengo referencias [...].¹⁵

El equipo binacional había ganado el concurso y lo había hecho por sobre destacados colegas, como es el caso de Della Paolera o el propio Le Corbusier.

En la siguiente carta, fechada el 20 de enero, Bereterbide informa a Cravotto que ya había recibido la comunicación oficial y que Ramos Correa solicitaba al grupo viajar a Mendoza para firmar el contrato antes de la finalización del mes de enero. El apuro radicaba en que existía la voluntad, por parte del Gobierno de Mendoza, de dejar todo orde-

nado antes del cercano cambio de mando.¹⁶ El presidente del jurado también solicitaba a Cravotto la realización en Mendoza de una conferencia sobre urbanismo, entre otras cosas, para «colocarse bien frente a la opinión».¹⁷ El mismo día en que Bereterbide escribe esta carta Cravotto escribe otra a sus colegas argentinos. Luego de casi un mes de silencio epistolar por parte de los arquitectos uruguayos, finalmente había llegado el momento de manifestar las discrepancias con el manejo de las distintas situaciones surgidas previamente al concurso.

[...] En respuesta a la comunicación telefónica de Blanco del día de ayer, debemos expresarles que, ante la seriedad de la situación planteada por el resultado del concurso, entendemos que, para disipar nuestros reparos que ya conocen, aclarar muchas cosas y dejar bien concretada la intervención de todos, conviene la reunión de los cuatro.

No es posible seguir como hasta ahora, entendiéndonos por medios deficientes, en forma aislada y precipitada, cuando hay cuestiones fundamentales a resolver [...].¹⁸

El escenario había cambiado, ya no se trataba de escribir memorias o enviar antecedentes, ahora existía una

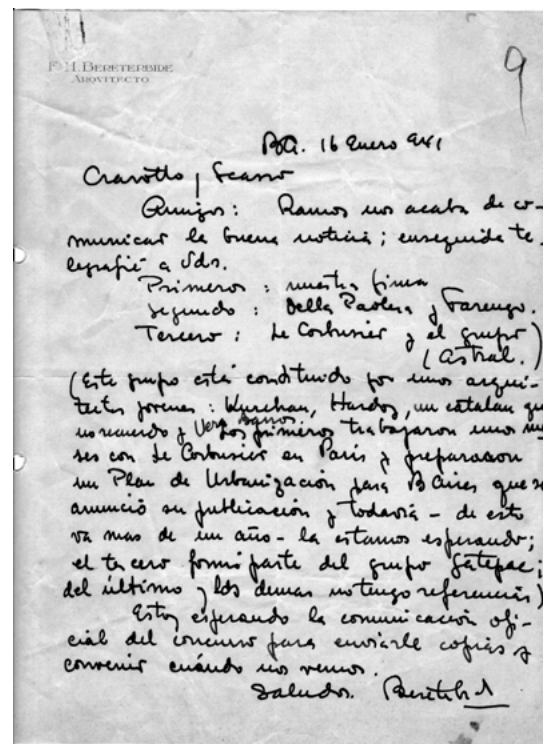
de Mendoza. Creada por el gobernador Rodolfo Corominas Segura en 1938, estaba conformada por el ministro de Gobierno Adolfo Vicchi, el ministro de Obras Públicas Frank Romero Day, el intendente municipal Juan Cruz Vera, el senador Alfredo Godoy, el diputado Alberto Day, el director de Arquitectura Arturo Civit y, finalmente, el director provincial de Parques, Calles y Paseos de la ciudad

de Mendoza, arquitecto Daniel Ramos Correa. Este último también fue nombrado presidente de la comisión.

9 En mayo de 1939, la Comisión Especial Ad-Honorem de la Ciudad de Mendoza solicita a la Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires la recomendación de tres técnicos en urbanismo para conformar una comisión asesora. Los técnicos seleccionados fueron Alberto Belgrano Blanco

y Fermín Bereterbide, a los que se les sumó Jorge Sabaté, presidente de la sca. Esta comisión asesora redactó un informe con posibles soluciones a los problemas más importantes de la ciudad. Frente a esto, la sca exhortó a los técnicos participantes a no presentarse al concurso por tener ventaja sobre el resto de los colegas. 10 Ramos Correa significó para el equipo de proyecto un defensor de sus ideas frente

ILUSTRACIÓN 2.
Correspondencia de Fermín Bereterbide a Mauricio Cravotto, Buenos Aires, 16 de enero de 1941. Archivo Fundación Cravotto, M_ A3d



importante responsabilidad, una responsabilidad que asume Cravotto tomando el control y el liderazgo del equipo.

Fue así. Las repercusiones del resultado del concurso fueron numerosas. Seguramente, frente a las variadas críticas recibidas por el equipo, Cravotto decidió agrupar una serie de documentos bajo el nombre «Fue así».

Estos documentos conforman un cuerpo de cartas, escritos y anotaciones que busca reconstruir los acontecimientos sucedidos en los días posteriores al fallo del jurado, acontecimientos que transitan, esencialmente, por el asunto Le Corbusier, un tema que ya ha sido explorado por la historiografía, pero que hoy, frente a la nueva documentación surgida del Archivo Cravotto, podemos reinterpretar.

El primer documento incluido en la carpeta «Fue así» es una carta recibida por Cravotto el viernes 7 de febrero de 1941 y escrita el 31 de enero de 1941 en la calle Libertad 1613 de la ciudad de Buenos Aires. La carta estaba firmada por Antonio Bonet, Juan Kurchan, Jorge Ferrari Hardoy, Alberto Le Pera, Valerio Peluffo, Simón Ungar, Jorge Vivanco e Hilario Zalba. Estos ocho arquitectos, que habían obtenido el tercer puesto en el concurso, escriben a Cravotto para solicitar su renuncia al primer premio obtenido.

Sr. arquitecto Mauricio Cravotto
Mendoza.

Le escriben esta carta los ocho arquitectos que han presentado a Le Corbusier y Pierre Jeanneret al concurso de Mendoza.

Nuestra unión se basa en un ideal de arquitectura cuyas directivas han sido trazadas por Le Corbusier.

Sentimos, y por eso le escribimos, que estamos con Ud. del mismo lado de la lucha.

Por la carta adjunta y documentos aclaratorios, copia de los dirigidos al secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, conocerá todos los detalles que han motivado el fallo del jurado y nuestra actitud.

Es la segunda vez que a Le Corbusier se le saca un concurso por pequeñas razones legalistas, al

margen de su valor, su arquitectura y el objeto del concurso (recordemos que la tinta de imprenta hizo que no construyera el Palacio de la Sociedad de Naciones).

Comprendemos que considerar nuevamente el fallo redundaría en perjuicio suyo. A pesar de todo, no dudamos en pedirle apoye nuestra solicitud de revisión.¹⁹

Los documentos a los cuales hacen referencia los remitentes, enviando copias a Cravotto, son tres:

- una carta escrita por el arquitecto Alfredo Williams²⁰ a Jorge Vivanco, fechada el 28 de enero de 1941;
- un documento de la Embajada de Francia en Argentina, fechado el 29 de enero de 1941;
- una carta firmada por los ocho arquitectos al secretario de obras públicas de la Municipalidad de Mendoza y jurado del concurso, el ingeniero M. A. Marini,²¹ fechada el 31 de enero de 1941.

En este último documento, los ocho arquitectos expresan las razones por las cuales habían solicitado, vía telegrama, la suspensión de los trámites de adjudicación del contrato para la confección del Plan Regulador, Reformador y de Extensión de la Ciudad de Mendoza y, por consiguiente, la revisión del fallo del concurso.

Los ocho se habían enterado verbalmente de los fundamentos del fallo por parte del arquitecto Alfredo Williams, quien también había escrito una carta al arquitecto Vivanco, dejando por escrito dichos fundamentos. En esta carta, Williams evidenciaba que el jurado había desestimado los antecedentes de Le Corbusier debido a que «ni en el trabajo presentado, ni en los antecedentes, se encontró ni una sola firma de Le Corbusier que sirviera para autenticar su conocimiento de la propuesta».²²

Con esta información, los ocho escriben al ingeniero Manuel Marini planteándole las siguientes razones para fundamentar su solicitud de revisión del fallo:

- 1) La inexistencia de una firma que certificase la participación de Le Corbusier en el concurso no puede tomarse como razón para dejar de considerarlo, pues las bases del mismo en ninguna de sus cláusulas establecían este requisito.
- 2) Los componentes argentinos del «Lema Diez» en ningún momento se plantearon la necesidad de certificar la participación de Le Corbusier por

a los jefes mendocinos, al tiempo que un nexo fundamental con el intendente Benito de San Martín.

11 BERETERBIDE, F. (1941). Telegrama a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 5 de enero, AFC, M_A3d.

12 Siempre que Bereterbide enviaba un telegrama a Uruguay también escribía y enviaba una carta que, por lo general, llegaba a Kalinen uno o dos días después y

que desarrollaba los temas titulados en el telegrama.

13 BERETERBIDE, F. (1941). Carta a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 5 de enero, AFC, M_A3d.

14 BERETERBIDE, F. (1941). Telegrama a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 5 de enero, AFC, M_A3d.

15 BERETERBIDE, F. (1941). Carta a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 16 de enero, AFC,

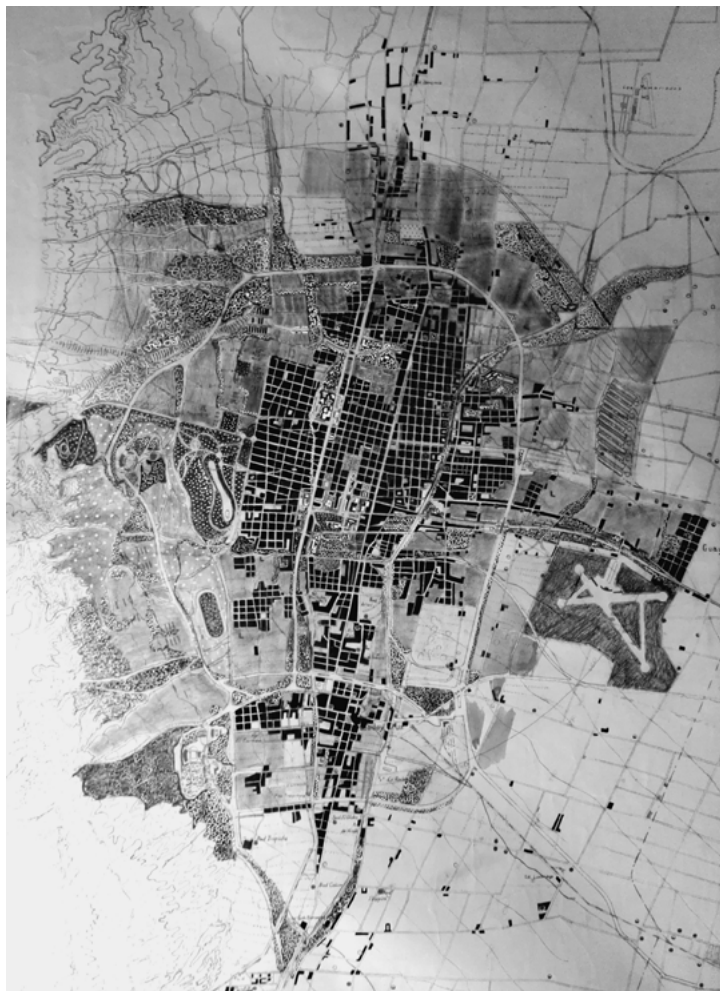
M_A3d.

16 La nueva elección de Mendoza se realizaría el 18 de febrero de 1941: Adolfo Vicchi asumiría como gobernador y José Benito de San Martín lo haría como intendente.

17 BERETERBIDE, F. (1941). Carta a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 20 de enero, AFC, M_A3d.

18 CRAVOTTO, M., y SCASSO, J. A. (1941). Carta a Fermín Bereterbide y Alberto Belgrano

ILUSTRACIÓN 3.
Copia de plano base
1:25000 con ensayo
de expresión para
pre-plan. Archivo
Fundación Cravotto.
Archivo Montreal,
B.2.1.29



considerarlo obvio, pero sí garantizar la seguridad del viaje, para lo cual adjuntaban una carta de la Embajada de Francia en la Argentina, expresando la voluntad del Gobierno francés en este sentido.²³

Es cierto que en ningún punto de las bases del concurso se solicitaban las firmas de los participantes,²⁴ pero si volvemos a la carta de Alfredo Williams, podemos entender que el problema esencial no radicaba en la existencia o no de la firma de Le Corbusier, sino en la duda de que el propio arquitecto suizo tuviera conocimiento de la existencia de este concurso.²⁵

[...] Se adjuntaba con los antecedentes, para asegurar su futura presencia en Buenos Aires, una carta de la Embajada de Francia, en la que sólo se translucía anhelos de que viniera al país. Como era lógico, la falta de una carta o dato directamente emanado de él me hizo dudar hasta que estuviera

enterado del concurso; además, si así no fuere, las circunstancias por las que pasa su patria de adopción y las dificultades del traslado actuales hacían utópica la presencia del arquitecto Le Corbusier, en caso de haber obtenido el premio, con lo que no se resolvía el objeto del concurso [...].²⁶

Alfredo Williams era claro: el problema radicaba en la duda de que Le Corbusier pudiera realizar el Plan Regulador debido a las coyunturas que estaba atravesando Francia en esos momentos, y sobre todo, en la dificultad que supondrían dichas coyunturas para un hipotético viaje a la Argentina. En definitiva, si ese viaje no ocurría, los responsables del proyecto serían los ocho, y los méritos de estos no colmaban las expectativas del jurado.

Volviendo a la carta de Alfredo Williams a Vivanco, al final de esta, Williams continúa con su argumento de la incapacidad de Le Corbusier de participar en la realización del Plan Regulador y cómo, en función de esto, no fueron considerados sus antecedentes.

Lo que en realidad necesita la ciudad de Mendoza es resolver el problema de urbanismo de una manera, aunque modesta, pero práctica, es decir, que la estudie alguien que la sienta y que esté en contacto cotidiano con ella.

De todo esto deducirá que la mención que obtuvieron los componentes del lema «Diez» ha sido exclusivamente por los antecedentes de ocho de sus arquitectos, por el óptimo trabajo presentado sobre ideas de urbanización de Mendoza y por la solución ferroviaria.

Esperando dar satisfacción a su pedido, lo saluda con la estima de siempre.

ALFREDO WILLIAMS²⁷

Liernur y Pschepiurca, en el capítulo destinado al Plan de Mendoza del libro *El Grupo Austral. Obras y proyectos de Le Corbusier en la Argentina (1924-1965)*, hacen referencia a un telegrama²⁸ escrito por los miembros del Grupo Austral a Le Corbusier: allí le aseguraban poseer una nota escrita por uno de los miembros del jurado²⁹ en la que este describía aspectos destacables, como el hecho de que la solución ferroviaria de los diez se consideró la mejor (Liernur y Pschepiurca, 2008). En pie de página, los autores suponen que dicha nota corresponde a Alfredo Williams, por lo que seguramente se trate de la carta que Williams

Blanco. Montevideo, 20 de enero, AFC, M_A3d.

19 BONET, A.; KURCHAN, J.; FERRARI HARDOY, J.; LE PERA, A.; PELUFFO, V.; UNGAR, S.; VIVANCO, J., Y ZALBA, H. (1941). Carta a Mauricio Cravotto. Buenos Aires, 31 de enero, AFC, M_A3d.

20 Alfredo Williams había sido jurado del concurso en representación de la Sociedad Central de Arquitectos.

21 El ingeniero M. Marini era secretario de

Obras Públicas e Higiene.

22 WILLIAMS, A. (1941). Carta a Jorge Vivanco. Buenos Aires, 28 de enero, AFC, M_A3d.

23 BONET, A.; KURCHAN, J.; FERRARI HARDOY, J.; LE PERA, A.; PELUFFO, V.; UNGAR, S.; VIVANCO, J., Y ZALBA, H. (1941). Carta al secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Mendoza. Buenos Aires, 31 de enero, AFC, M_A3d.

24 Bereterbide había planificado una reunión en Buenos Aires con Cravotto, Blanco

y Scasso, días antes de la entrega de los sobres, para que los cuatro integrantes pudieran firmar la memoria de la «solución al problema ferroviario». El hecho de que los integrantes del equipo quisieran firmar los sobres de la entrega no significa que existiera en las bases del concurso la obligatoriedad de realizarlo.

25 En el archivo Fondation Le Corbusier existe una serie de correspondencias

escribe a Jorge Vivanco. Como vimos en dicha carta, William en ningún momento realiza esa afirmación, por lo que las afirmaciones de los ocho parece ser una construcción ficticia para impresionar a su maestro. En este sentido, los autores antes mencionados construyen un relato basado en la presunta mejor solución ferroviaria de los diez por sobre los demás concursantes. Este relato fundamentado en supuestos y sin contar con la solución del equipo ganador genera un territorio de sospechas sin bases sólidas. Este relato, repetido por diferentes autores a lo largo del tiempo, generó un ámbito de dudas y sospechas sobre el fallo del concurso. No obstante, la carta de Williams es lo suficientemente clara: el jurado no tenía la suficiente confianza en los ocho para que realizaran el Plan Regulador de Mendoza y, frente a la duda de la participación de Le Corbusier, prefirió no tomar riesgos y eliminar sus antecedentes de los del resto del equipo y, de este modo, relegar al Lema Diez al tercer puesto.

Mientras la historiografía indaga sobre si Le Corbusier estaba al tanto o no de los derroteros de sus discípulos, añorando un posible plan regulador realizado por el maestro en Argentina, Alfredo Williams lleva estas dudas a otro territorio, un territorio de desconfianza hacia los ocho, fundamento respetable debido a los escasos méritos de estos frente a figuras con amplia experiencia urbanística como Cravotto o Della Paolera.

Viaje a Mendoza: Cravotto y Scasso llegan el 3 de febrero de 1941 al puerto de **proyectual** Buenos Aires. Inmediatamente,

se trasladan a la estación de Retiro, donde se encontrarían con sus colegas argentinos, lo que significó el primer encuentro directo de todos los integrantes del equipo ganador del concurso. A las 18:30 horas, los cuatro arquitectos abordan el tren nocturno rumbo a la ciudad de Mendoza. Por delante los aguardaban casi 24 horas de viaje, 24 horas que servirían para solucionar los problemas internos del grupo,³⁰ así como para tener las primeras conversaciones sobre el proyecto. Blanco fue el encargado de transmitir y explicar a Cravotto y Scasso la compleja interna de la política mendocina, al tiempo que identificar a cada uno de los actores, ya fueran políticos o técnicos, que intervendrían, de mayor o menor manera, en el proceso del proyecto del Plan Regulador. Lo que Blanco transmite a los uruguayos es la primera aproximación a aquellas personas que serían



ILUSTRACIÓN 4:
Plano base en tela para reproducir. Mauricio Cravotto. Archivo Fundación Cravotto. Archivo Monreal. B.2.114

los integrantes de la Red Mendoza, un sistema complejo de actores y vínculos que conformarán el cuerpo epistolar por donde circularán los datos y coyunturas entre el 7 de febrero y el 25 de setiembre de 1940, fecha en la que Cravotto expone en la legislatura mendocina, en una magistral presentación, el proyecto del pre-plan de la ciudad de Mendoza.

El martes 4 de febrero, a las 17:45 horas, el equipo llega a la estación de Mendoza donde los esperaba Daniel Ramos Correa, quien los llevará a su casa a dejar el equipaje para rápidamente comenzar con la nutrida agenda de visitas.

El único documento que nos acerca a esta visita a Mendoza es una carta escrita por Cravotto a Ramos Correa el 25 de febrero de 1941, casi dos semanas después de la vuelta de Cravotto y Scasso a Montevideo.

con los miembros del Grupo Austral, aunque todas ellas parecen estar fuera de las fechas del concurso de Mendoza. Estas son: Postal Kurchan / LC / 21/12/37, LC / FERRARI: Libro Buenos Aires, 02/05/40, Correspondencia LC / Ferrari, Kurchan, Hardoy, Bonet 31/01/39 - 04/04/39, Carta de LC / Ferrari, Hardoy 17/07/41.

26 WILLIAMS, A. (1941). Carta a Jorge Vivanco. Buenos Aires, 28 de enero, AFC, M_A3d.

27 WILLIAMS, A. (1941). Carta a Jorge Vivanco. Buenos Aires, 28 de enero, AFC, M_A3d.

28 El telegrama está fechado el 5 de diciembre de 1940 y no figura en la base de datos de la Fundación Le Corbusier.

29 El arquitecto Alfredo Williams había sido nombrado miembro del jurado del concurso por la Sociedad Central de Arquitectos.

30 Los problemas internos dentro del grupo

eran aquellos que Cravotto había manifestado a Bereterbide en la carta del 20 de enero de 1941 y estaban referenciados al mal manejo de las situaciones vinculadas al cambio de los integrantes del equipo que se iba a presentar al concurso.

31 CRAVOTTO, M. (1941). Correspondencia a Daniel Ramos Correa. Montevideo, 25 de febrero, AFC, M_A3d.

32 CRAVOTTO, M. (1941). Correspondencia a

En la carta, se realiza una breve retrospectiva de la visita, ya que Ramos le había solicitado a Cravotto que le enviara sus impresiones sobre la ciudad.

El hecho de tener Mendoza a sus espaldas la masa andina no quiere decir solamente tener geográficamente un volumen inmenso y respetable, sino una fuerza del andinismo, un trozo de cosmos que da permanentemente un límite infinito para la idealización. A pesar de los terrores, de la amenaza sísmica, allí se trabaja con fe, con tesón, aun a sabiendas [de] que está acechando una fuerza, y precisamente por esto el carácter mendocino es tan seguro en la porfía del trabajo y al mismo tiempo tan generoso y cordial. Así también es su vino, producto de estas tierras.³¹

Cravotto construye un concepto que logra describir la potencia del vínculo entre los Andes y Mendoza: este concepto será la «fuerza del andinismo», un concepto que trasciende la presencia puramente visual de las montañas en la ciudad para centrarse en los Andes como elemento condicionante de la vida del mendocino. Bajo esta visión, los canales, los zanjones y las acequias se transforman en datos esenciales del paisaje urbano, aunque también sean los responsables del riesgo que genera la riqueza mendocina. En otro sentido, los Andes también se hacen presentes en la ciudad de forma intangible, una presencia que nos habla del miedo al terremoto, un miedo latente con el cual los mendocinos deben convivir. Las ruinas de las Iglesias de San Francisco y San Agustín, aquellas que Cravotto había visitado en su viaje de Gran Premio en el año 1918, son las visibilidades del miedo, «las venerables heridas capaces de entender el espíritu mendocino».³²

El plan para la ciudad de Mendoza será uno de los más finos entrelazamientos entre la mirada científica y poética de la carrera de Cravotto, un entrelazamiento que nos permite entender una mirada propia sobre la modernidad, una mirada multidimensional y humanista, colocando a la naturaleza como elemento esencial capaz de condicionar el habitar del hombre.³³ Más allá de la captura de este concepto, con el que Cravotto y el equipo comenzaran a aproximarse al proyecto, el evento más importante sucedido en Mendoza en esos días fue la reunión mantenida con las autoridades municipales. En esta reunión, más allá de producirse la firma del contrato, se hizo visible una de las ideas más originales de todo el proceso del Plan Regulador.

Daniel Ramos Correa. Montevideo, 25 de febrero, AFC, M_A3d.

33 La idea de entender la naturaleza como entrelazamiento entre ciencia y estética, condicionadora del habitar, se puede rastrear en las lecturas que realiza Cravotto sobre los viajes de Alexander von Humboldt. Estas lecturas de juventud, realizadas junto con su padre, habían sido una referencia importante en su viaje de Gran Premio

entre los años 1918 y 1921.

34 CRAVOTTO, M. (1941). «Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza, República Argentina», *Boletín del Instituto de Urbanismo*, Montevideo.

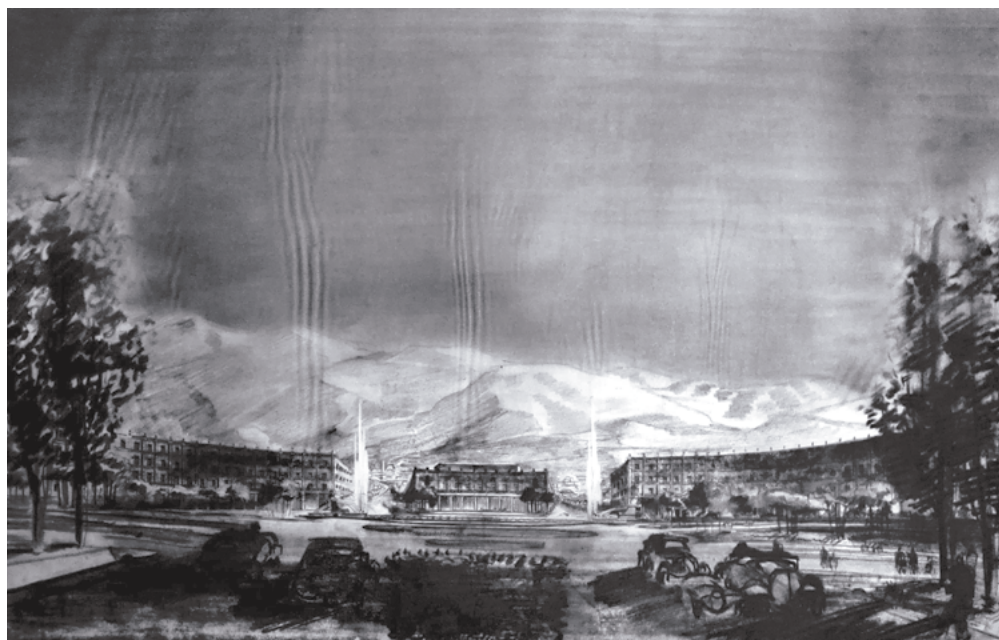
35 En el Plan Regulador de Montevideo, Cravotto había incluido el «anteproyecto» como una fase previa al Expediente Urbano y Plan Regulador; este anteproyecto seguramente haya sido la base para

el desarrollo del concepto de pre-plan que desarrollaría en Mendoza.

36 CRAVOTTO, M. *El Plan Regulador de Mendoza. ¿Qué es un pre-plan?, ¿cuáles son sus propósitos?, ¿cómo será?* Escrito personal probablemente escrito en Montevideo en febrero de 1941.

37 Cravotto ya había planteado una etapabilidad en el Plan Regulador de Montevideo en el año 1930. En este caso, el plan estaba

ILUSTRACIÓN 5.
Mauricio Cravotto,
foro mendocino,
acceso troncal ruta 7.
Perspectiva - sugestión.
Archivo Fundación
Cravotto. Archivo
Montreal. B.2.1.44



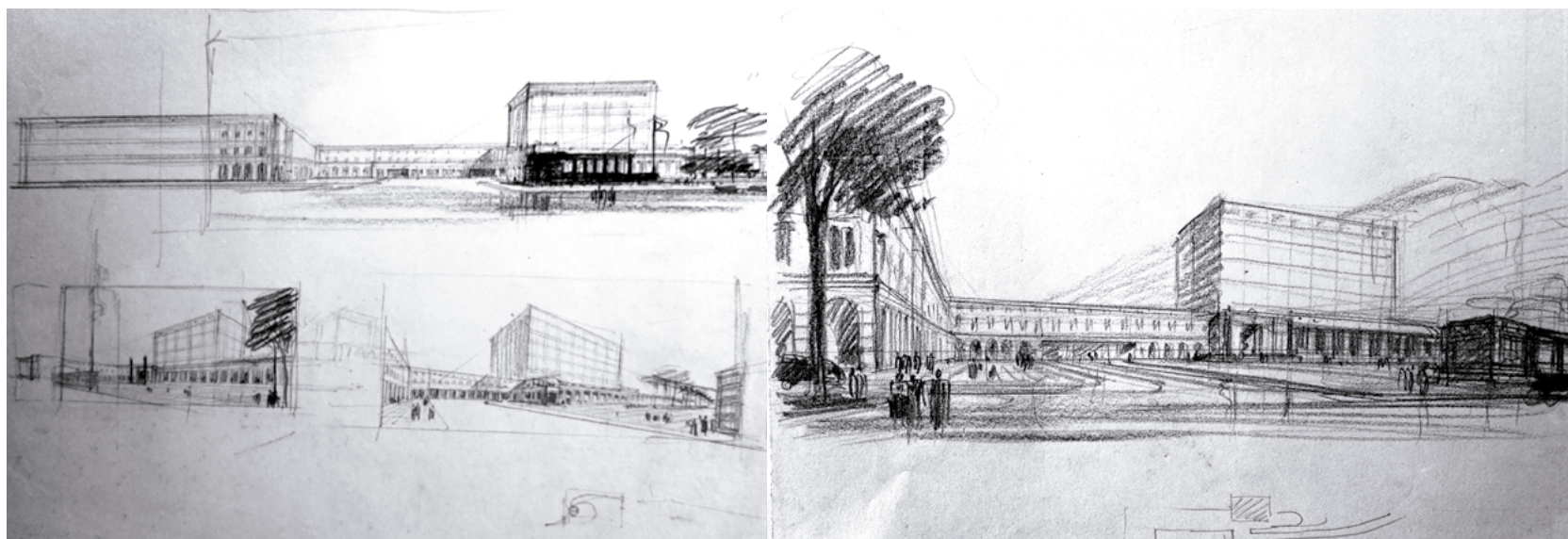
La idea original: el pre-plan Esta idea, seguramente debatida en el tren nocturno, frente a la complejidad de la realidad política mendocina expuesta por Belgrano Blanco, era la de proponer a las autoridades municipales la elaboración,

estudio y presentación de un pre-plan regulador como la primera etapa del proceso. El pre-plan permitiría a las autoridades municipales una ejecutiva acción inmediata, pero también un elemento de entendimiento y coordinación entre ellos y los proyectistas. El pre-plan lograría encarar, analizar y estudiar, sobre base primaria, el alcance de los problemas de la ciudad, para poder concretar procedimientos provisionales y regirla temporariamente. Pero el pre-plan también «daría la posibilidad a la población de conocer por anticipado la teoría urbanística de los proyectistas, quedando en situación de poder formar conciencia sobre las ventajas del Plan Regulador» (Cravotto, 1941).³⁴

La idea de realizar un pre-plan era novedosa; en América Latina se habían realizado numerosos planes reguladores, pero en ninguno de ellos se había destruido el binomio expediente urbano-plan regulador.³⁵ De este modo, el pre-plan se transformaba en un mecanismo nuevo, un mecanismo capaz de actuar rápidamente buscando consensos frente a la complejidad de actores y cambiantes coyunturas de la realidad mendocina. Cravotto, ya en Montevideo, intenta definir

ILUSTRACIÓN 6.
Palacio de Gobierno
- proceso proyectual.
Mauricio Cravotto.
Archivo Fundación
Cravotto. Archivo
Montreal. B.2.152.20

ILUSTRACIÓN 7.
Palacio de Gobierno
- proceso proyectual.
Mauricio Cravotto.
Archivo Fundación
Cravotto. Archivo
Montreal. B.2.152.17



el concepto de pre-plan en un escrito personal, un escrito que no es otra cosa que un espacio de formalización y síntesis de los pensamientos e ideas que iban surgiendo sobre este nuevo concepto, un concepto que se transforma en uno de los aspectos más destacables de este proceso proyectual.

El escrito titulado *El Plan Regulador de Mendoza. ¿Qué es un pre-plan?, ¿cuáles son sus propósitos?, ¿cómo será?* es un aporte a la teoría del urbanismo moderno, un aporte que contiene un cierto grado de pragmatismo, ya que nace como un mecanismo de articulación entre las ideas urbanísticas generales y una realidad que se presenta como compleja y cambiante. En este sentido, el escrito comienza con el análisis de uno de los mayores problemas de los planes reguladores: el excesivo tiempo de su confección frente a una ciudad que necesita rápidas soluciones. El tiempo es, en definitiva, una de las dimensiones más importantes que genera el nacimiento del concepto del pre-plan.

Los ganadores deberán entregar el expediente urbano a los ocho meses y el plan regulador a los veinte meses respectivamente de la fecha de celebración del contrato.

Como se sabe, el expediente urbano, esto es, la compilación de todos los datos referentes al pasado y al presente de una aglomeración, equivale a los antecedentes de una enfermedad para el médico, y así como le sirven para hacer un diagnóstico y determinar la forma de curar, de igual modo los antecedentes urbanos son importantes para que el

urbanista pueda establecer con precisión la organización del futuro de una ciudad.

En el extranjero, los antecedentes mencionados o ya existen en las viejas administraciones o son actualizados y reunidos por esos u otros organismos con anticipación al llamado a concurso. En estos casos, el concurso es solamente para preparar los planes de futuro (planes reguladores).

En las ciudades argentinas, de rápido y reciente crecimiento, la carencia de aquella compilación y la falta de personal administrativo experto en cuestiones de urbanística, se ha adoptado el sistema de requerir de los técnicos designados por concurso o personalmente la confección del expediente urbano y del plan regulador [...].³⁶

Cravotto pone en evidencia la importancia del expediente urbano en los concursos de planes reguladores, pero alertando que deberían ser las administraciones públicas quienes sean responsables de contar con todos los datos necesarios para acortar los tiempos en la confección del expediente por parte de los urbanistas designados. Para Cravotto, esto no es un asunto menor, ya que define una marcada diferencia entre Europa y Estados Unidos con respecto a Latinoamérica. El resultado de esto se traduce en un considerable aumento de los tiempos de realización del plan regulador, aumento que atenta directamente contra las necesidades acuciantes de las ciudades latinoamericanas.

dividido en cuatro etapas: el anteproyecto o bosquejo, el expediente urbano, un proyecto general con base en el expediente y, finalmente, el estudio definitivo integral y parcial del Plan Regulador y de Extensión de Montevideo.

Cravotto, luego de más de diez años, hizo evolucionar el concepto de anteproyecto desarrollándolo conceptual y terminológicamente hasta llegar al pre-plan, una

herramienta que ya estaba afinada en la cabeza de Cravotto y que podía aplicar en Mendoza.

38 Materialmente, el informe será una carta semanal de Bereterbide y la correspondiente respuesta de Cravotto y Scasso. De este modo, se construye una herramienta capaz de mostrarnos los avances, las idas y vueltas, los percances, los problemas y los hallazgos, pero también los estados de

ánimo y fundamentos de las decisiones tomadas.

39 La Red Mendoza está compuesta por aproximadamente 120 correspondencias, 40 informes, 20 respuestas a informes y diversos memorándums producto de las visitas realizadas por Ramos Correa y el intendente Benito de San Martín a Montevideo, el 22 de marzo y el 10 de abril de 1941 respectivamente.

ILUSTRACIÓN 8.
Centro cívico - proceso
proyectual. Mauricio
Cravotto. Archivo
Fundación Cravotto.
Archivo Monreal,
B.2.152.9



ILUSTRACIÓN 9.
Centro religioso -
proceso proyectual.
Mauricio Cravotto.
Archivo Fundación
Cravotto. Archivo
Monreal. B.2.152.2



En el caso de Mendoza, la problemática de los tiempos se hace evidente: las bases del concurso estipulaban un tiempo de veinte meses para la entrega del Plan Regulador, casi un año y ocho meses para lograr solucionar los problemas urbanos existentes e inminentes, lo que parecía demasiado. En este sentido, el escenario propuesto por las bases implicaba que el Plan Regulador, luego de entregado, sería el primer contacto de la municipalidad con las ideas y propuestas de los urbanistas, por lo que si se tuvieran que realizar cambios, aumentarían considerablemente los tiempos. Es por este motivo que el equipo de proyecto propone realizar, con la mayor anticipación posible, un bosquejo suficientemente minucioso de la concepción urbanológica que se plantearía (Cravotto, 1941).

De este modo, los urbanistas crearon, con el beneplácito de la Municipalidad de Mendoza, el pre-plan, una nueva etapa dentro del proceso, una etapa con el objetivo de vincularse rápidamente con la realidad mendocina sin perder las convicciones generales de lo que debería ser una ciudad moderna.³⁷

El pacto del tren nocturno. Las tareas y el informe Cravotto, Scasso, Bereterbide y Blanco abordan nuevamente el tren nocturno el jueves 6 de febrero por la tarde, en este caso, rumbo a Buenos Aires. La nutrida agenda había impedido que el equipo tuviera el tiempo necesario para dialogar sobre las bases del

proyecto. En este sentido, ahora con una visión más precisa de la ciudad, el vagón del tren nocturno se transformaría en un espacio propicio para los primeros diálogos sobre las bases proyectuales. Los diálogos comienzan centrándose en una problemática que habían detectado en Mendoza: la falta de información e insumos necesarios para la realización del proyecto. En Mendoza, los integrantes del equipo habían solicitado planos, estadísticas, fotografías aéreas, entre otras informaciones y recaudos, sin tener resultados positivos. Frente a esto, los diferentes jerarcas se habían comprometido a buscar la información o, en su defecto, confeccionarla. De este modo, el éxito del pre-plan y el posterior expediente urbano pasaba por diseñar un proceso proyectual abierto y flexible, un proceso que tuviera la capacidad de redefinir el proyecto a medida que los datos fueran llegando desde Mendoza.

Resultaba evidente que a la idea del pre-plan, flexible por definición, había que sumarle un dispositivo de comunicación entre los integrantes del equipo y, sobre todo, entre ellos y los jerarcas mendocinos. Este mecanismo será el informe, un espacio de comunicación y transferencias por donde circularán los datos, las coyunturas y los recaudos que irían llegando desde Mendoza.

En este sentido, el informe³⁸ será un dispositivo que logre captar los cambiantes datos de la realidad mendocina, al tiempo que un espacio de colectivización de los avances proyectuales a la distancia. El pre-plan, los informes y otras comunicaciones³⁹ serán los mecanismos necesarios para construir un proceso proyectual abierto y flexible, y un espacio esencial para la investigación profunda del pre-plan

40 CRAVOTTO, M. Reparto de tareas. Escrito presumiblemente realizado el 6 de febrero de 1941, AFC, M_A3d.

Carril. en Mat. 1

Bereterbide y Blanco. Inf. 1.

Buenos Aires 15 de febrero de 1941.
Arqs. Cravotto y Scasso;

Amigos:
Nos hemos puesto en contacto con varias reparticiones y buscado presentaciones para otras. Un asunto inesperado de mayor urgencia me mueve a escribirles.

Me acaba de llegar una cantidad de expedientes de Mendoza que he leído esta mañana. Se trata de toda la tramitación y disolución ~~del expediente~~ para la adquisición de un terreno donde se construiría la dependencia municipal de talleres, depósitos de carros y útiles de limpieza y posiblemente en el futuro el incineratorio de basuras. Se llamó a licitación dos veces y la intendencia y la mayoría del Concejo resolvió la adquisición de dos ha. en la zona del futuro barrio-parque. En las sesiones del Concejo de octubre pto. se analizó largamente las posibles ubicaciones llegándose a aquella solución. Ahora, como un concejal que se opuso es presidente de la Com. de Hacienda del Concejo, aquel propuso que se consulte a los urbanistas. De ahí la venida del legajo. Aunque entiendo que este asunto no nos ~~con~~ toca directamente, como se trata de algo importante relativo al futuro de la ciudad y sobre todo afecta al nuevo barrio-jardín que se nos ha pedido consideremos, me parece muy oportuno tengamos una conversación en Colonia cuando Uds. lo crean mejor.

Nos hablamos ayer por teléfono y hoy escribí Marini. Ayer se iba a reunir la Com. de Contralor. Como presidente de la subcomisión informante lo hizo favorablemente. Me refiero a la modificación a las bases. Seguramente la Comisión ya la aprobó también. Marini nos sugiere que nos presentemos de inmediato pidiendo las demás modificaciones a las bases. De esto conviene que hablemos también en Colonia.

Balazzo desea conocer algo referente al preplan. El lunes iremos a verlo y le haremos además del carril, del nuevo barrio-jardín en lo que se refiere a la entrada a la ciudad por este lado y a la posible ubicación de los puentes y calles conigüantes sobre el sanjón rectificado de Los Ciruelos.

Cuando nos veamos en Colonia llevaremos todos los documentos que bajamos conseguidos en esta, así como la carta que mandé a Marini sobre los que nos deuen mandar de Mendoza.

Nada más por el momento. Espero sus noticias. Saludos.

Bertul

El número que me falta de la revista del Instituto es el 4. Ya le haré escrito y talvez enviando una colección del Boletín del Concejo Deliberante. Preparar algo que la revista tiene intención de dedicar un número entero a lo que Uds. consideren de más valor para los fines de información de esa revista. No reparen en la extensión ni en los detalles de presentación. El director de la revista es de inteligencia y amplitud de criterio. Salud.

de la ciudad de Mendoza.

La última decisión tomada en el tren fue que el proyecto se realizaría enteramente en Kalinen, la casa-estudio de Cravotto, y si hubiera necesidad de reuniones, estas se llevarían a cabo en Montevideo o en Colonia. En función de esta decisión, resultó necesario realizar un reparto de tareas entre los integrantes del equipo, un reparto que daría inicio a las primeras aproximaciones y desarrollos proyectuales:

[...] Cravotto se encargaría de: 1) la Unidad Vecinal de la colina, 2) centro cívico, 3) Godoy Cruz, Las Heras, Guaymallén, 4) Centro del Vino, 5) Entre Ríos. Scasso se dedicaría a desarrollar: 1) hotelería, 2) Unidad Vecinal Los Ciruelos, 3) artesanado, 4) deportes. Bereterbide y Blanco se harían responsable de: 1) aeropuerto, 2) carril, 3) expediente urbano [...].⁴⁰

El hecho de que Bereterbide y Blanco se encargaran del expediente urbano nos muestra parte de la dinámica que se desarrollará en todo el proceso: los arquitectos argentinos serían el vínculo entre el proyecto y Mendoza, un vínculo que significa transitar por el engorroso proceso de búsqueda y solicitudes de información y recaudos para ir construyendo la base de datos necesaria tanto para el proyecto como para la confección del futuro expediente urbano. En otro sentido, resulta evidente que esta división de tareas hace visible una toma de postura frente al proyecto. Temas como zonificación, centros caracterizados y unidades vecinales son conceptos que habitan en el núcleo mismo de una visión moderna del urbanismo, aunque con ciertas particularidades.

El pacto del tren nocturno instala las bases del proceso proyectual, un proceso que se vislumbra como complejo, pero que contiene, desde su inicio, ciertas convicciones y deseos a desarrollar. Cravotto y Scasso llegan a Montevideo en la mañana del viernes 7 de febrero e inmediatamente comienzan a trabajar; por delante tendrán casi siete meses de intenso y engorroso trabajo. El proceso proyectual del pre-plan de la ciudad de Mendoza había comenzado.

Bibliografía particular

- ÁLVAREZ, F., y Gutiérrez, R. (1995). *La participación de Austral-Le Corbusier en el concurso de Mendoza*. Dana.
- ARTICARDI, J. (2013). *Dilemas modernos: el proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- BAROFFIO, E. (1938). «Juan Manuel Ferrari escultor», en apartado de la revista *Nacional*, 4, Montevideo.
- BERETERBIDE, F. H.; Blanco, B. A.; Cravotto, M., y Scasso, J. A. (1941). *Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza, primera etapa: Pre-plan*. Montevideo: Hiperión.
- CRAVOTTO, M. (1931). *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo: Estudio de urbanización central y regional*. Colaboradores O. de los Campos, H. Tournier, A. Ricaldoni, E. M. Puente, S. Michelini. Montevideo, s. n.
- (1941). «Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza, República Argentina», *Boletín del Instituto de Urbanismo*, Montevideo.
- (1947). «La carretera a Punta del Este», *R Arquitectura* SAU, 217.
- (1952). *Tres informes: experiencia de un viaje de estudios*. Montevideo: Imprenta América.
- GUTIÉRREZ, R., et al. (2007). *Congresos Panamericanos de Arquitectos 1920-2000: Aportes para su historia*. Buenos Aires: CEDODAL, Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos.
- LIERNUR, J. F., y Pschepiurca, P. (2008). *La red austral: obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina, 1924-1965*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- MAURICIO CRAVOTTO 1893-1962 (1995). *Monografías*. Montevideo: El Arca 2, Dos Puntos, en coedición con МВОТМА e IMM.
- MÉNDEZ, M. (2014). «Mendoza: La argentina “Aldea Feliz” de Mauricio Cravotto», *Vitruvia*, 1, pp. 67-84.
- MÉNDEZ, P. (2012). *Experiencias de urbanismo y planificación en Argentina, 1900-1955*. Buenos Aires: CEDODAL.
- MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL (1940). *Concurso Plan Regulador, Reformador y de Extensión de la Ciudad de Mendoza*, folleto, Mendoza.
- POËTE, M. (2011). *Introducción al urbanismo: la evolución de las ciudades, la lección de la antigüedad*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- RAFFA, C. (2014). «El Plan Regulador: entre la técnica y la política. Mendoza, Argentina. 1940-1941», revista *Bitácora Urbano-Territorial*.
- REY ASHFIELD, W. (2012). *Arquitectura moderna en Montevideo: 1920-1960*. Montevideo: UR, FA.
- RORTY, R. (1991). *Contingencia, ironía y solidaridad*. Barcelona: Paidós.