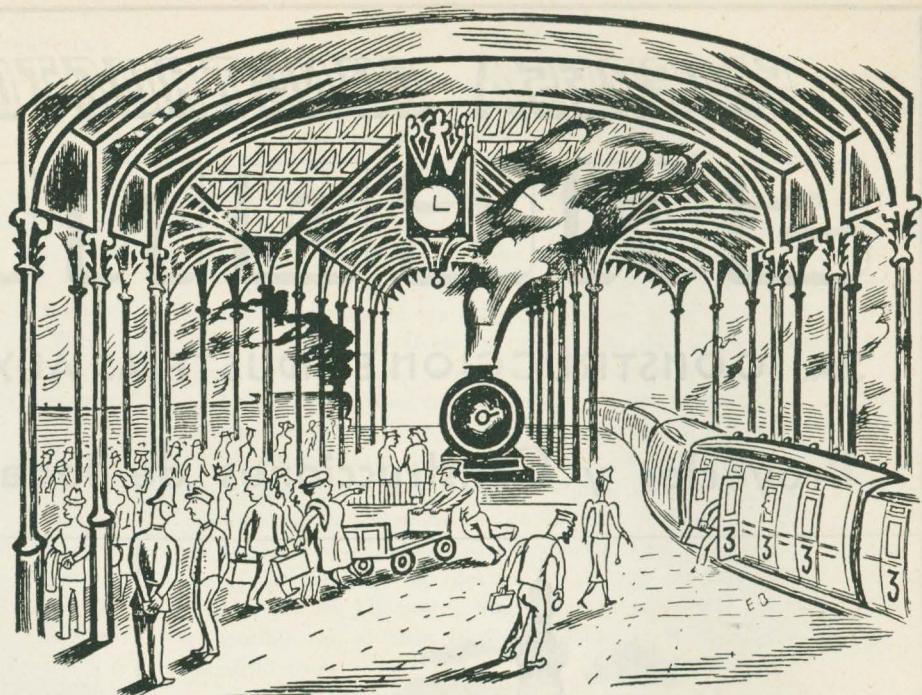


Viaje de estudios a Europa de un grupo de alumnos de la Facultad de Arquitectura del Uruguay

de septiembre de 1948
a febrero de 1949

Observaciones del viaje recogidas por los estudiantes



La primera dificultad encontrada fué la exigüedad de recursos financieros, que determinó el tiempo máximo de duración del viaje.

Fijado así, por ese factor, el término de nuestra estadía en Europa, se trató de determinar qué era lo que se pretendía ver durante el transcurso de la misma. Se llegó a las siguientes conclusiones:

Se quería ver:

A) Arquitectura desde el punto de vista histórico.

- 1) Antigua. 2) Medieval. 3) Renacentista. 4) Barroco, Neoclásico, etc.

B) Arquitectura Moderna.

1) Vivienda:

- Individual.
- Colectiva.

2) Edificios públicos.

3) Edificios industriales.

4) Técnica:

- Materiales.
- Procedimientos constructivos.
- Prefabricación.

C) Urbanismo.

1) Ciudades:

a) Desde el punto de vista evolución:

- Antigua.
- Medieval.
- Renacentista.
- Actual.

b) Desde el punto de vista emplazamiento (la montaña, el mar, el río, la llanura).

c) Desde el punto de vista de la función:

- Puertos.
- Ciudades industriales.
- De gobierno.
- Balnearios.

2) Barrios.

3) Parques y Jardines.

4) Carreteras y Autoestradas.

D) Paisaje.

1) Montaña. 2) Campo. 3) Mar.

E) Modos de vivir.

En la aldea y en la ciudad, en las diferentes regiones de los distintos países a visitar.

F) Artes aplicadas a la Arquitectura.

- 1) Mosaicos. 2) Frescos. 3) Vitrales.

G) Pintura y Escultura.

Una vez determinados los temas primordiales como objetivos de nuestro viaje, se suscitó la cuestión de cómo se querían ver.

Este fué punto que dió origen a numerosos debates. La controversia se planteó en estas dos direcciones:

a) Los que querían ver poco, pero detenidamente.

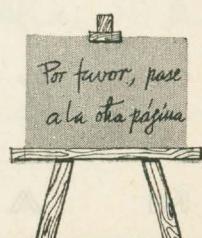
b) Los que querían ver mucho, sacrificando el estudio en detalle de cada tema.

Triunfó la segunda de estas dos proposiciones, considerando la mayoría que era más acertado llevarse una visión general y amplia del viaje antes que efectuar un estudio detenido de los temas que como colarrio limitaría el número de cosas frente a las cuales nos queríamos situar.

Este criterio debía de influir de manera poderosa en el itinerario, haciendo que éste se dilatara en longitud y, como consecuencia, se redujera el tiempo de estadía en ciudades y se alargara el recorrido por etapas.

ELECCION DE ITINERARIO

Todo lo antedicho determinaba ya en parte y en forma bastante precisa los objetivos de nuestro viaje. Fué así que se seleccionaron los países a visitar.



Italia nos proporcionaría la visión de la arquitectura y urbanismo de la Edad Antigua y Renacimiento; Francia, la de la Arquitectura románica y gótica y urbanismo de la Edad Media; España, arquitectura y jardines árabes y arquitectura plateresca; Holanda y Suiza e Inglaterra, la visión de la arquitectura y urbanismo moderno.

El paisaje y los modos de vivir se verían indistintamente en todos los países, y, con respecto a pintura y escultura, se siguió el criterio de atenerse a los principales Museos. En París, El Louvre, El Petit Palais (pintura francesa), el Jeu de Paume (impresionista), el Museo de Arte Moderno, el Museo Rodin; en Amsterdam, el Reighm Museum; en Roma, el Vaticano; en Florencia, el Pitti, La Academia, la Galería de los Ufficci; en Londres, la National Gallery; en Bruselas, el Museo Real; en Madrid, el Museo del Prado.

En la elección del itinerario a seguir influyeron, además, diversos factores que determinaron el orden de los países a visitar.

Un factor fijo que no se podía eludir eran los puertos de llegada y de salida; quedábamos entonces supeditados a Lisboa, Cannes y Génova para desembarcar; y Génova, Cannes y Barcelona para partir.

El factor clima tuvo también importancia primordial, porque llegando a Europa a fines del mes de septiembre (otoño para el hemisferio norte), debíamos de cuidar evitar los fríos y, por consecuencia, las nevadas que podían entorpecer nuestros movimientos y además zanjar la dificultad de la duración limitada de la luz diurna que esto traía implicado.

Fué ése el factor que determinó principalmente que los países del norte fueran los primeros a visitar.

Frente a la disyuntiva de un itinerario cerrado, en ómnibus, o de intercomunicarse en tren con las principales ciudades, teniendo éstas como punto de partida para excursiones a sus alrededores, se aprobó unánimemente la primera proposición, considerando las ventajas que en cuanto a comodidad, aprovechamiento de paisaje, de tiempo y libertad de iniciativa y movimiento deparaba.

Teniendo en cuenta todos estos puntos, se fijó a Cannes como puerto de llegada, porque era el lugar más apropiado para dirigirse al norte rápidamente, y Barcelona como puerto de salida, porque así nos convenía para el criterio cerrado que pensábamos hacer.

ORGANIZACION

La premura con que se hicieron los preparativos de viaje en Montevideo, así como las diversas diligencias a efectuar para la partida, impidieron realizar en la Facultad estudios referentes al viaje.

Se trató de subsanar este inconveniente durante el transcurso del mismo. Se dictaron en el barco clases sobre Historia o Historia de la Arquitectura, se estudiaron algunas ciudades importantes a visitar, con plantas y croquis, y se procedió al estudio detenido del itinerario.

Este se bosquejó primero a grandes trazos, fijando las direcciones principales dentro de los países y el lugar y fecha de entrada y salida en cada país, a los efectos de poseer los datos indispensables para el estudio posterior, que se efectuó del siguiente modo:

Se dividió el grupo en tantos equipos como países, y cada equipo tuvo el cometido especial de estudiar el itinerario en determinado país.

El asesoramiento del profesor, las guías de viajes y cartas, fueron los auxiliares de que se valió cada equipo para efectuar su trabajo. Este consistía en la determinación de la ruta, ciudades a visitar y división en etapas, o sea ciudades para pernoctar. Con respecto a las etapas, se partió del principio que debían, en general, ser inferiores en su recorrido a los 300 kilómetros, límite que se juzgaba el máximo aceptable, compatible con el buen aprovechamiento de la etapa y el no excesivo sacrificio físico.



CABINET BENDAHAN Casa Bancaria

Asuntos inmobiliarios y financieros - Domiciliación
Constitución y Gerencia de sociedades Holdnig

Goya, 24

Teléfono 17-76

TANGER

CONSTRUCCIONES SALANUEVA, S. A.

Capital social: 5.000.000

Central: Av. de Carlos III, n.º 39. PAMPLONA - Delegación en MADRID: Ferraz, 63
Construcciones en general - Especialidad en Hormigón Armado

Talleres Pellicer

Instalaciones metálicas en general

Calle Tenor Fleita, 81
(San José)

Zaragoza

COMPAÑIA INDUSTRIAL CERAMICA, S. A.

C. J. C., S. A.

Fabricación de ladrillos, tejas y otros productos cerámicos

San Pedro y San Felices, 32 y 34 - Teléfono 1436
BURGOS

En cuanto a la organización interna y al mecanismo seguido por el grupo durante el viaje hay que destacar:

- a) La constitución de una Tesorería, con el cargo de tesorero permanente y ayudantes rotativos.
- b) El principio de división en equipos mantenido para la conexión del grupo con la Tesorería. Se formaron cuatro equipos de cinco estudiantes cada uno y un equipo de seis integrado por el profesor, el empleado administrativo y los cuatro acompañantes. Cada equipo dispuso de un jefe encargado de percibir dinero de la Tesorería y distribuirlo entre los integrantes de su grupo, e inversamente en los casos de restitución al fondo común. Dentro de los trabajos de los jefes de equipo estaba también el actuar de nexo entre los integrantes del mismo y el profesor, y más tarde recayó en ellos la búsqueda de hoteles para el hospedaje de la delegación. Con respecto a este último punto se efectuó la experiencia de reservar hoteles, lo que no dió resultados satisfactorios. Al comprobarse esto, se cambió el sistema, siendo los jefes de equipos los encargados de llegar a una población y realizar la búsqueda, sistema de una mayor flexibilidad, ya que permitía contemplar mejor las diferencias económicas de los integrantes de la delegación.
- c) Cuando se necesitó efectuar algún trabajo especial a cargo de una Comisión, ésta se integró mediante voluntarios o por designación del profesor y del grupo.

CONCLUSIONES

Ya finalizado el viaje se efectuaron a bordo reuniones diarias que, entre otras cosas, tuvieron como principal objeto efectuar una revisión general del viaje y sacar las conclusiones del caso, de las cuales informamos a continuación.

Con respecto a la primera parte de este informe, es decir, el programa a cumplir, sólo cabe decir que éste se realizó en su totalidad. La crítica, auto crítica, se podría decir, sin embargo, fué unánime en el sentido de que, a la parte que el programa llama «Arquitectura Moderna», hubiera sido preferible dedicarle más importancia en el tiempo y en el itinerario.

En lo referente a CÓMO SE QUERÍA VER, se coincidió en que el criterio adoptado fué acertado, y aunque en cada ciudad y en cada paisaje y frente a cada monumento quedó siempre la sensación de que era poco el tiempo de que disponíamos para su captación, el criterio elegido fué reafirmado en las numerosas ocasiones en que se volvió a plantear.

Se acertó también en el sentido general del itinerario en cuanto a elegir los países del norte como primeros a visitar (factor climático).

El frío excesivo fué sorteado durante todo el itinerario, y no se dió nunca el caso de que una nevada nos detuviera en el curso del mismo.

En lo que se relaciona con la distribución del tiempo en los distintos lugares recorridos, se polemizó alrededor de si el tiempo otorgado a París (27 días) había sido excesivo en relación con otras ciudades. No hubo acuerdo sobre este punto, aunque en general se coincidió que el tiempo dedicado a París no había sido aprovechado en la mejor forma, posiblemente por el desconcierto que produjo nuestro primer contacto con una gran ciudad; se insistió sobre la idea de que a lo moderno debía haberse dedicado más tiempo, que la visita a Holanda debía haber sido de mayor duración; que un día en Rotterdam era insuficiente y que la visión del país holandés había despertado un profundo interés por conocer otros países del norte, como Suecia y Noruega.

Considerado también el medio de locomoción elegido, se llegó a la conclusión de que el itinerario total en ómnibus es el ideal.

ORGANIZACION

La forma de estudio del itinerario fué satisfactoria; el máximo de 300 kilómetros por etapa puede resultar excesivo, pero no era factible otra cosa dentro del itinerario fijado y del tiempo limitado de que disponíamos.

El principio de contemplar la libertad individual mientras ésta no atente contra la organización dió grandes resultados.

La intervención activa y directa del estudiante en la dirección, administración y realización de los trabajos del viaje fué, sin duda, un

acierto mayor aún, porque le dió a éste un carácter vivo, realizando su valor formativo. De allí podría desprenderse la conclusión de que la presencia de empleados administrativos que desarrollaran todas las tareas relacionadas con estos temas limitaría la realización por el propio estudiante de esfuerzos necesarios para un mejor aprovechamiento de los propósitos que impulsaron esta iniciativa. Además de que resulta imposible a una persona, por grande que sea su preparación y capacidad de trabajo, abarcar temas de índole tan diversa y compleja como los que se plantean en un viaje de esta naturaleza.

Con respecto al aspecto docente del viaje se hicieron diversas consideraciones: Aunque en general se criticaron pequeñas imperfecciones, fácilmente explicables por la precipitación con que se realizó su organización, se consideró que este aspecto dió un saldo francamente exitoso, aun cuando hubiera rendido mucho más si se hubiera complementado con dos clases de trabajos: a) Previos a la salida para Europa; b) Durante la ruta.

- a) Previamente a la salida para Europa, se consideró que hubiera sido provechosa la organización de varios cursos de repaso sobre Historia, Historia de la Arquitectura, Urbanismo, Pintura y Escultura de los países, ciudades y museos a ver. Estas clases podrían ser dictadas por profesores en las materias correspondientes. Para que esto hubiera sido posible en el presente caso, hubiera habido, desde luego, que tener determinado el itinerario con suficiente anticipación a la fecha de partida, lo que pudiera solucionarse si la Facultad diera su apoyo oficial y nombramiento del profesor con la suficiente anterioridad. Se suplió este obstáculo dictándose clases durante la travesía del Atlántico en el viaje de ida. No pudo hacerse más, porque no hubo tiempo material para hacerlo, dado que el estudio de la organización del viaje insumió la mayor parte del tiempo. De todas maneras, se consideró que una preparación previa más profunda, a base de información, críticas y comentarios, hubiera sido muy beneficiosa.
- b) Desde luego que, para que estos cursos dictados con anterioridad hasta de cuatro meses, con los ejemplos con los que nos íbamos a enfrentar en Europa, tuvieran un efecto docente más positivo, se necesitaría del complemento de cursos durante la ruta a cargo del profesor acompañante.

Para esto es necesario que la designación del profesor también se realice con la anticipación necesaria, a los efectos de que él también pueda prepararse debidamente el viaje, porque no es lógico suponerle especializado en disciplinas de tan diversa índole como son Urbanismo, Historia, Historia de la Arquitectura, Teoría de la Arquitectura, Artes Plásticas en general, Construcción, etc. Además, para que sean factibles estas clases durante la ruta, es necesario prever en qué punto del itinerario se llevarán a cabo, a fin de que a esos puntos se les asigne tiempo suficiente.

En nuestro viaje se efectuaron clases de esa índole, pero en forma irregular, porque existían ciertas dificultades para reunirse en locales apropiados, lo que fué agravado algunas veces por no disponer de tiempo para realizarlas, dado el criterio adoptado en la elección del itinerario de viaje.

Terminamos con una consideración sobre la duración del viaje. Juzgamos que dentro del ritmo en que se hizo éste, hubiera sido desacertado prolongarlo. En efecto, en las últimas etapas, el cansancio que se experimentaba restaba energías a los integrantes del grupo, haciendo decaer el interés. Esto lleva a la conclusión que una estadía algo prolongada en alguna ciudad hacia la mitad del itinerario es conveniente para recobrar nuevas fuerzas.

