

Fig. 29 - Diligencia en playa de Maldonado.

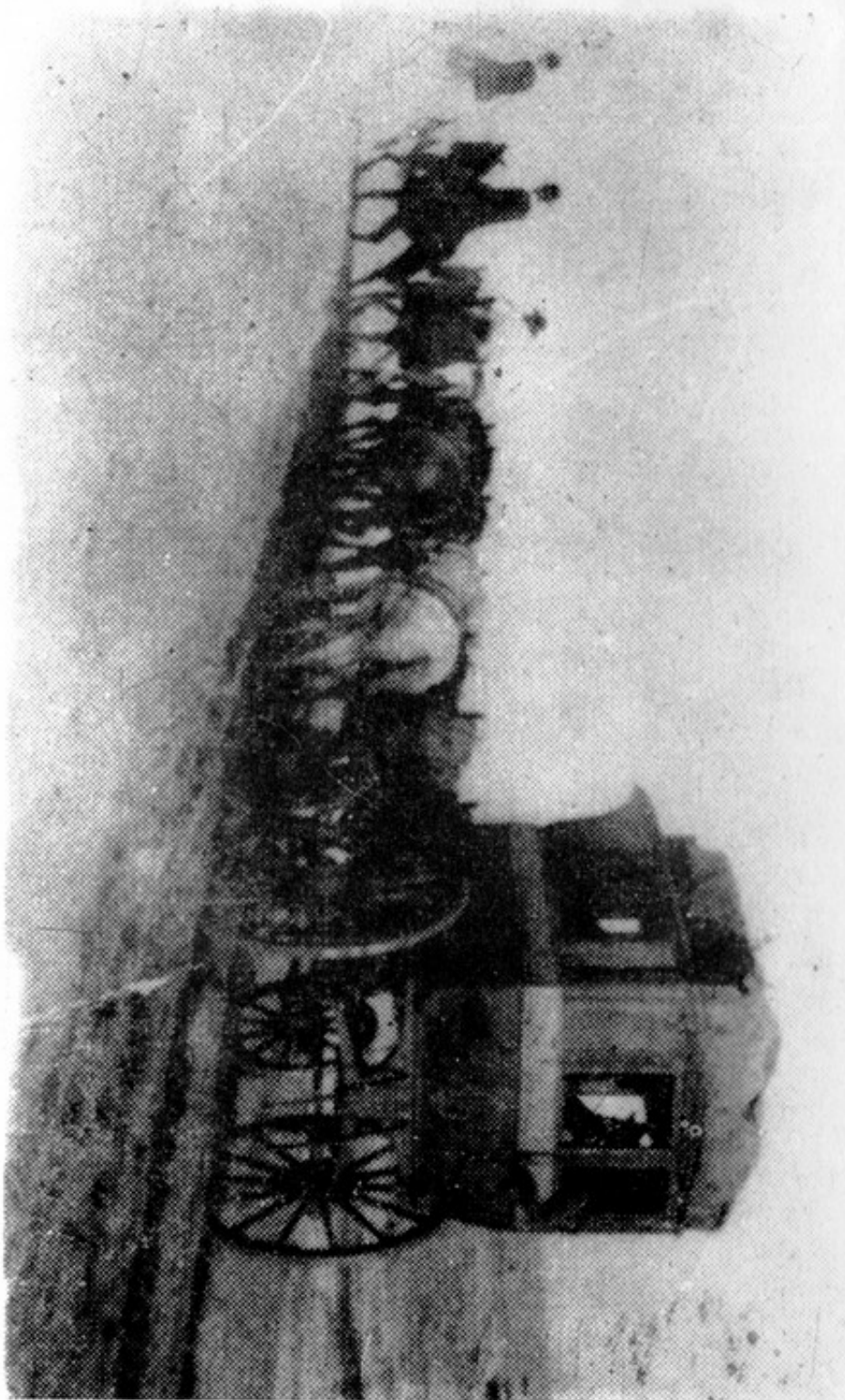


Fig. 30 - Diligencia de la carrera Maldonado - San Carlos.

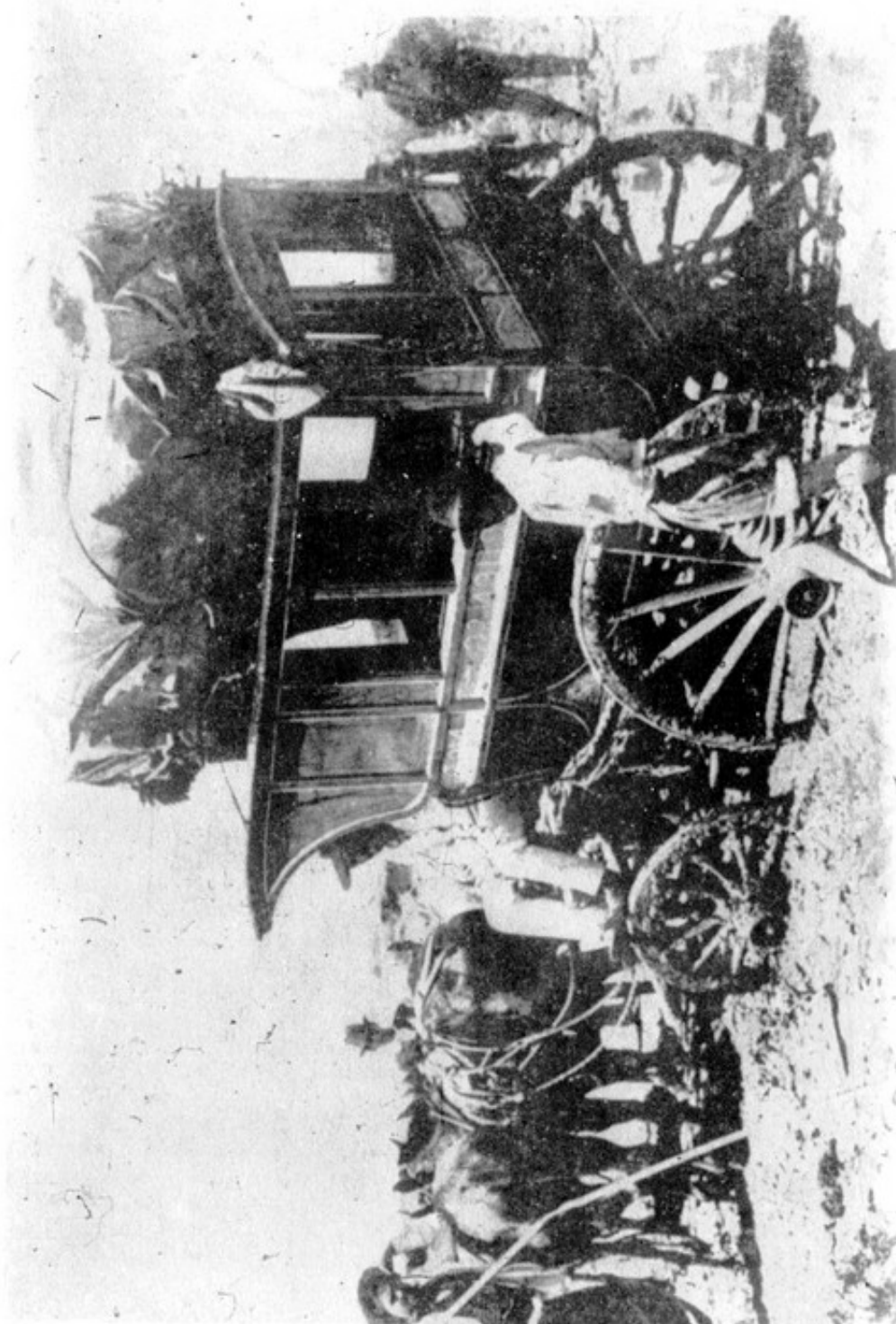
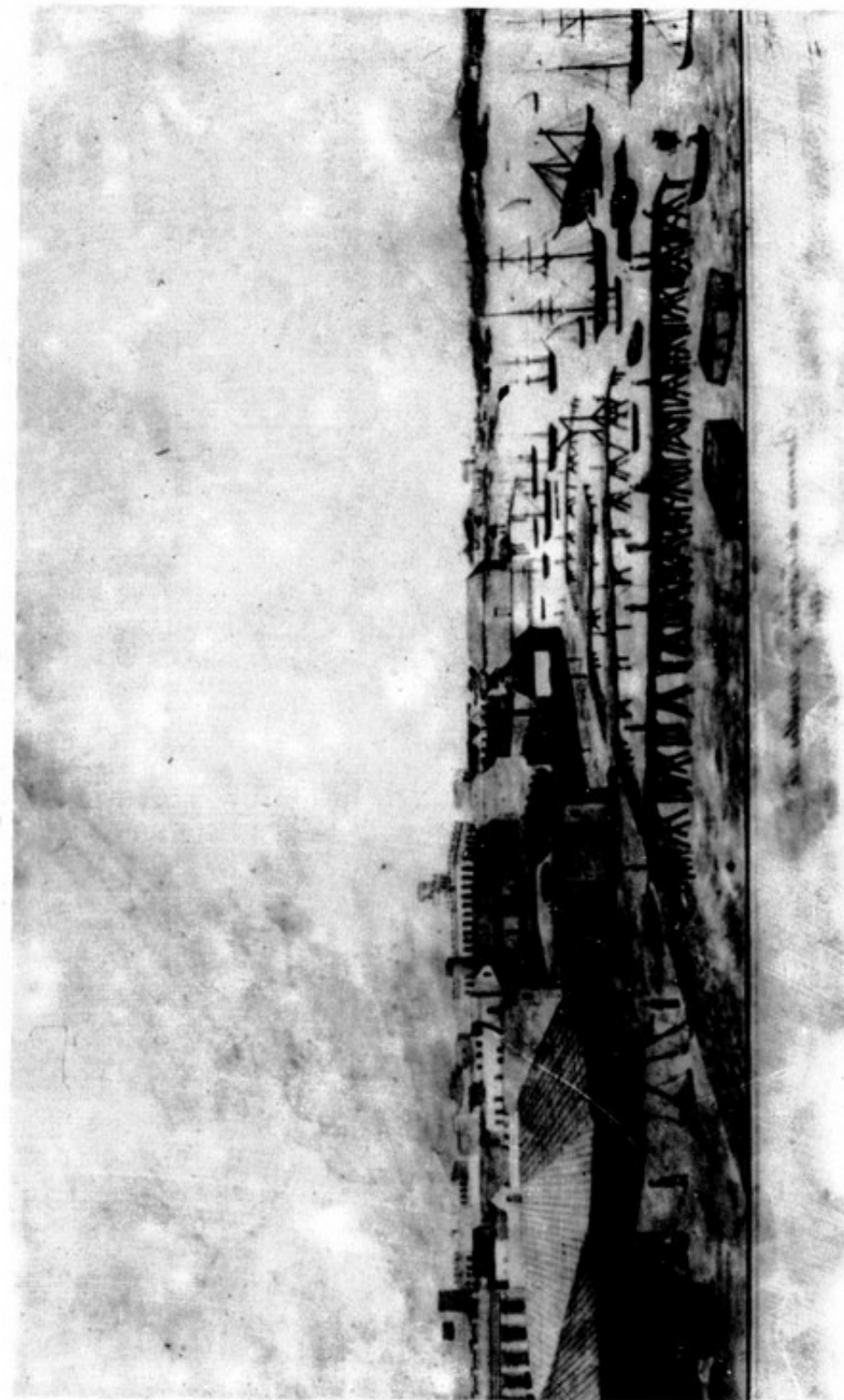


Fig. 31 - Diligencia de la carrera Florida - Sarandí. Casa de postas.



Fig. 32 - Bahía de Montevideo. Muelles de industrias privadas. 1868.



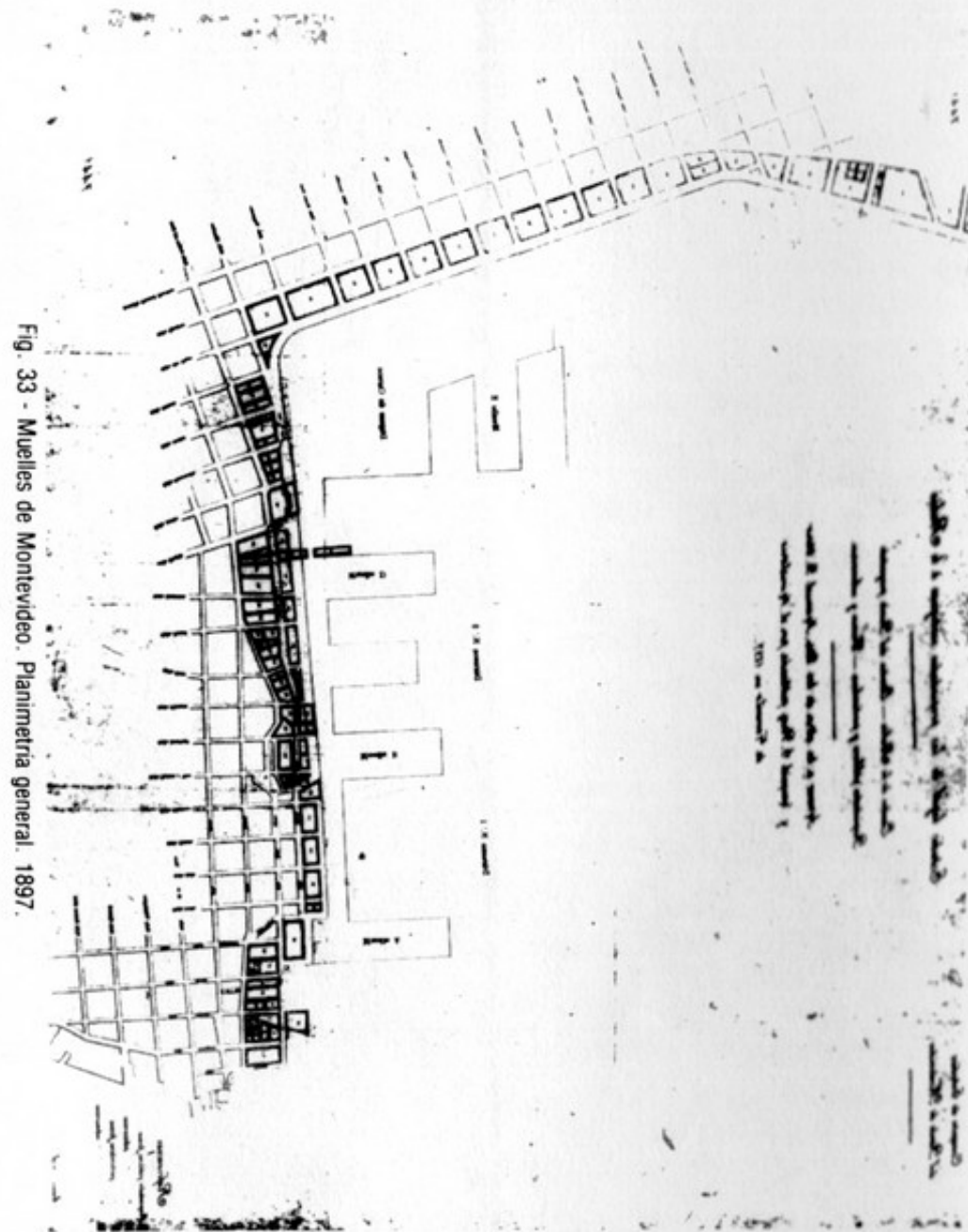


Fig. 33 - Muelles de Montevideo. Planimetría general. 1897.

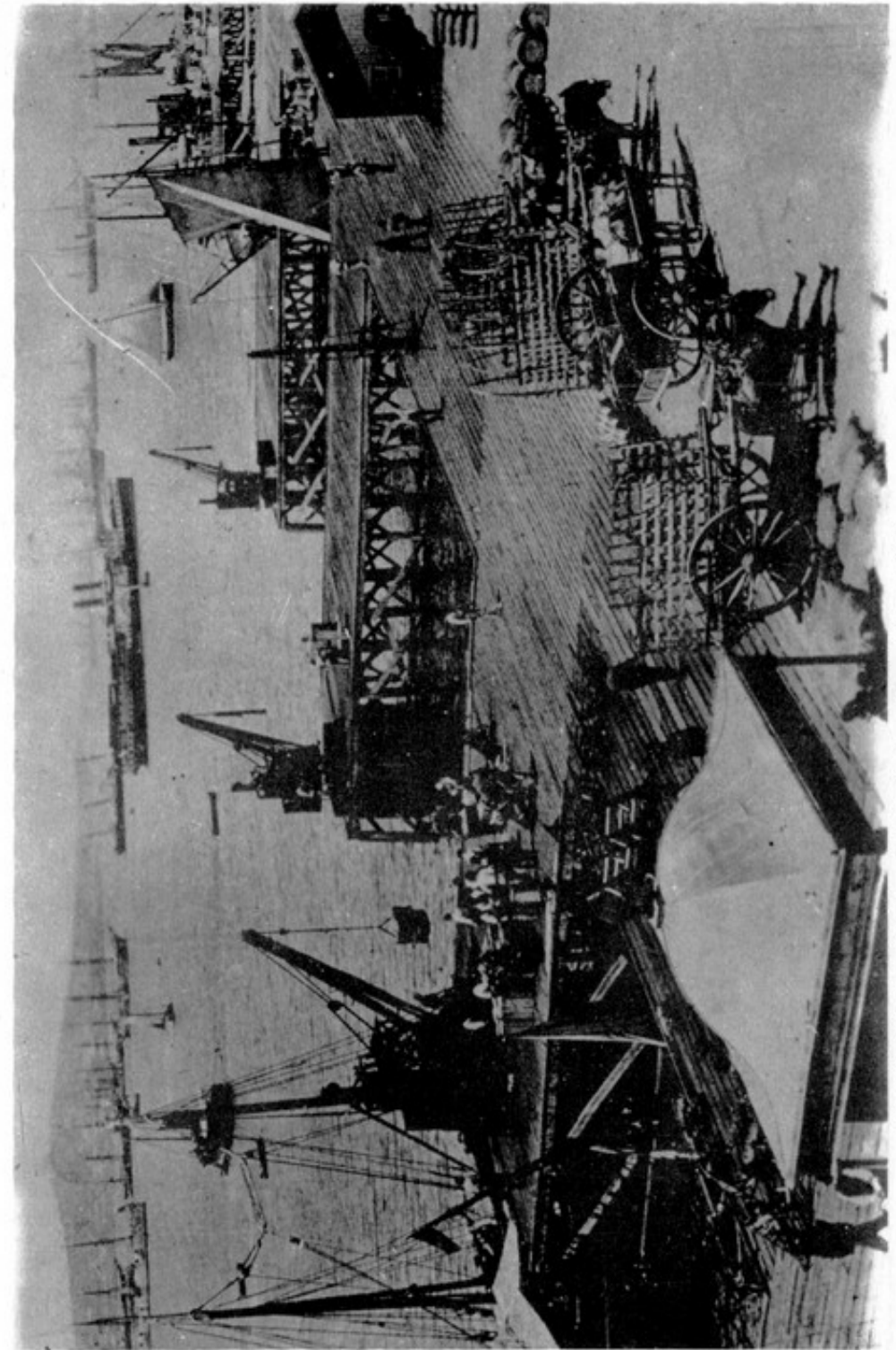


Fig. 34 - Muelles de madera de Montevideo. Fines del siglo XIX.

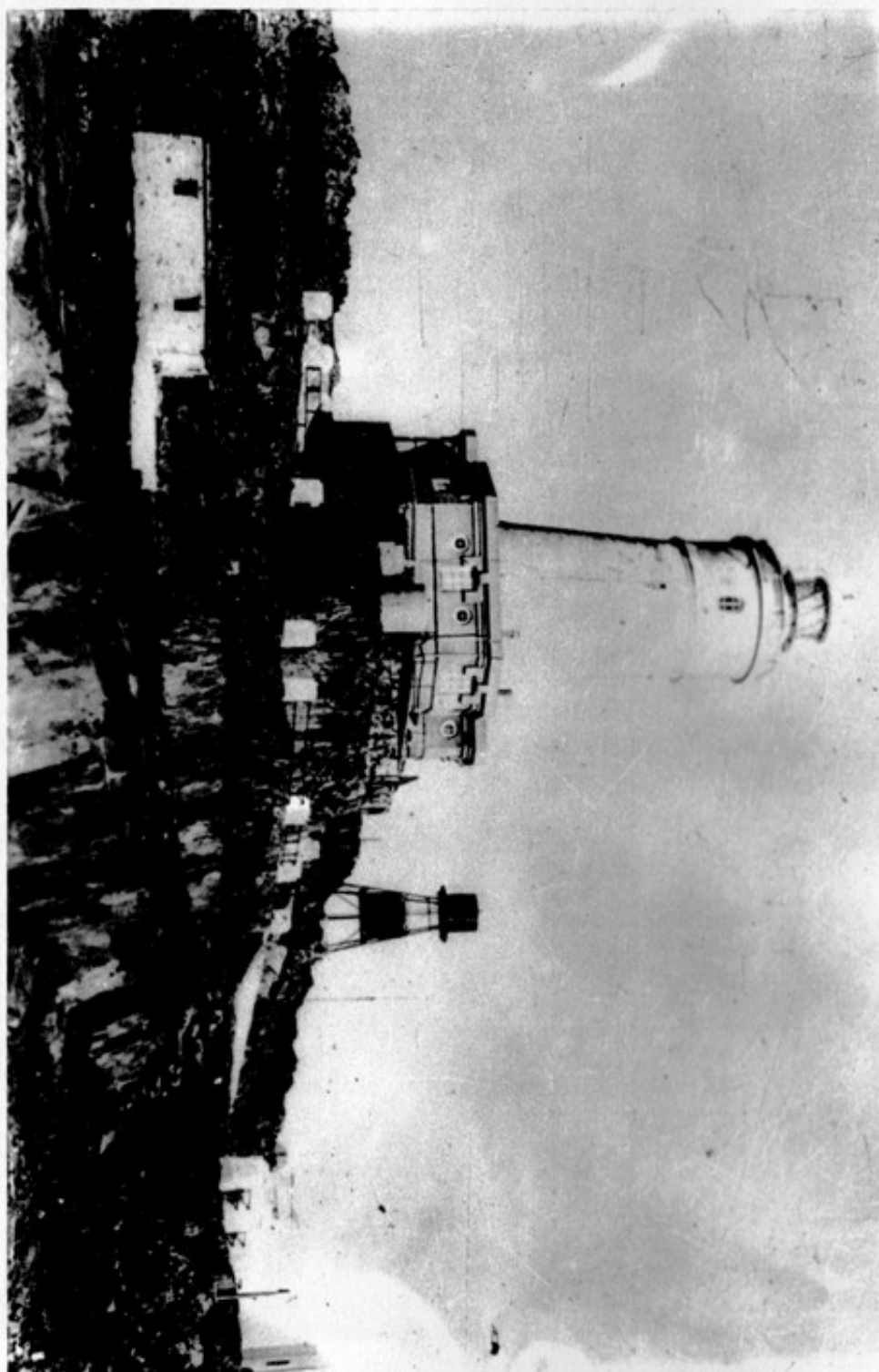


Fig. 37 - Faro de Isla de Flores. 1828.

CAPITULO IV

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LATORRE HASTA LA SEGUNDA PRESIDENCIA DE BATLLE Y ORDOÑEZ. (1880 - 1915)

Los medios de comunicación

Durante este período en estudio se producen importantes avances tecnológicos en los medios de comunicación incorporados a nuestro país. En forma progresiva se modernizan los nuevos sistemas de transporte terrestre y marítimo: las instalaciones ferrocarrileras, en particular las locomotoras, y los barcos a vapor realizados en acero, construyéndose transatlánticos de gran calado y capacidad de transporte desconocidos hasta entonces.

Igualmente se avanza considerablemente en los aspectos tecnológicos vinculados al señalamiento acuático, renovándose los sistemas de iluminación, aunque ello no importa un cambio sustancial en el ordenamiento del transporte fluvial, ya reseñado.

En el campo de las telecomunicaciones ya conocidas, anotamos también una renovada tecnificación de los modos de comunicación "instantánea". Los sistemas telegráfico y telefónico, en especial este último, se modernizan constantemente, consecuencia de una incesante tarea de investigación e inventiva.

Sin embargo, el elemento caracterizante del período, desde el punto de vista tecnológico, es la incorporación de dos nuevos modos revolucionarios de transporte: el automotor terrestre y la navegación aérea. En menor grado importa la invención, en 1880, de la bicicleta, de rápida aceptación popular, por su fácil accesibilidad económica.

Los automotores.

Numerosas son las tentativas frustradas en la intensa y competitiva búsqueda de un medio de transporte autónomo, en el doble sentido de su independencia de la tracción animal y de su movilidad (el sistema ferroviario, con la locomotora, obtiene lo primero, pero constituye un sistema fijo). Tanto en Estados Unidos de Norte América, como en Europa, particularmente en Francia, Italia, Alemania e Inglaterra, varios pioneros de las técnicas del transporte ensayan los más variados mecanismos, para lograr un medio de comunicación terrestre automotor, que responda a las características enunciadas y que sea, al mismo tiempo, factible de explotar industrialmente.

Muchos de los proyectos fracasan por la escasa velocidad obtenida, pero los más, por la improductividad de su explotación como negocio rentable.

En 1885 sale al mercado el automotor a vapor De Dion y en 1886 el Benz, primer automóvil de combustible líquido. Un año después, en 1887, Dunlop fabrica los primeros neumáticos. En el último decenio del siglo pasado, superada ya la etapa de la factibilidad del invento, surge la competencia industrial de mercado, previa guerra de patentes, iniciándose así una nueva era del transporte terrestre.

Pero el acontecimiento más importante, para la difusión masiva de este modo de transporte, ocurrirá en nuestro siglo, cuando Henry Ford, en su relativamente pequeña fábrica "Ford Motor Company", fundada en 1903, emplea el sistema de fabricación en cadena, llevando a la práctica las teorías de Taylor. La industrialización en cadena de los autos Ford, extendida luego a otras marcas y a otros productos, es uno de los hechos tecnológicos más importante de nuestro siglo.

El automóvil, fabricado en masa, abaratado mediante una dura competencia de marcas, se impone durante el primer cuarto de nuestro siglo, como el medio de comunicación terrestre urbano por excelencia.

Alejo Rossell y Rius importa, en 1904, el primer automóvil al Uruguay, siendo paseado triunfalmente por las calles montevideanas, subido a un carro tirado por caballos, pues aún nadie sabe como conducirlo (Fig. 38). En 1912

tán empadronados en la ciudad de Montevideo 700 automotores y en 1932, 45.000, lo cual nos da una idea de la rápida difusión de este medio de transporte.

Tempranamente se fabrican automotores, sobre la idea inicial del automóvil, aplicados al transporte colectivo. Hacia fines del período de estudio comienzan a funcionar en Montevideo las primeras líneas comerciales de autobuses. En el segundo cuarto de nuestro siglo, las líneas de autobuses interdepartamentales comienzan a competir con el ferrocarril, en los recorridos de largo alcance.

La construcción de los grandes buques transatlánticos a vapor y el inicio del funcionamiento regular de esas líneas hacia el Río de la Plata, incentiva, aún más, la necesidad de crear un puerto adecuado en la bahía de Montevideo, proyecto manejado desde el último tercio del siglo pasado. De igual modo, la aparición masiva del automóvil y de las líneas de autobuses, impulsa el mejoramiento vial urbano y carretero nacional. El nuevo modo de transporte automotor exige, por sus características mecánicas y de abastecimiento, la creación de un equipamiento arquitectónico adecuado, en tanto que su uso integral resulta antieconómico, si no se dispone de un sistema carretero mejorado, a escala del territorio nacional. En este, como en otros casos ya analizados, los avances tecnológicos en los medios de comunicación, promueven, aún con retraso, costosas operaciones arquitectónicas territoriales de real jerarquía.

Nuestro país, como consecuencia de la limitada capacidad económica del Estado y a pesar de la existencia del plan vial previsor de 1905, carecerá, por muchos años, de un equipamiento carretero extenso y de calidad suficiente, como para recibir en plenitud este moderno medio de transporte, que será, en los primeros años, de uso esencialmente urbano.

Las comunicaciones aéreas.

Clement Adler realiza, en 1897, el primer vuelo en aeroplano. Comienza así la conquista del espacio aéreo por el hombre, que incorpora la atmósfera a sus tradicionales modos de transporte. Ya antes se habían ensayado viajes en globos difícilmente dominables, que dependían fundamentalmente del curso e intensidad de los vientos y no de la voluntad del hombre. Se inicia una transformación cualitativa trascendente en los modos de traslado regulable de bienes

y personas, que durante milenios se limitaron al medio terrestre y acuático de nuestro planeta. Ese mismo año se inventa el dirigible, variante técnica de las comunicaciones aéreas, que en sus comienzos compite audazmente con los aeroplanos, siendo paulatinamente superados por estos últimos, en una competencia de índole económica y práctica, hasta que deviene su definitiva desaparición, producida en la década de los años treinta. En 1900 surca el espacio el primer Zeppelin, modelo de dirigible, que en forma tenaz será reiterado, por los defensores de esta variante de la navegación aérea, que en un primer momento aparece como la más factible. En 1903 se realiza el famoso vuelo de los hermanos Wright, de limitado recorrido, en comparación a los ya realizados entonces mediante dirigibles, pero que anuncia la practicidad de esta técnica, de menor costo, menor tamaño y similares posibilidades de dominio direccional.

En 1906 se efectúa el vuelo de Santos Dumont y dos años después, en 1908, Cattáneo vuela de Buenos Aires a la ciudad de Colonia, cruzando por vez primera, vía aérea, el Río de la Plata, un año antes que se realizara el primer cruce aéreo sobre el Canal de la Mancha. En 1912 Fels une, en dos horas, Montevideo con Buenos Aires. Un año después se funda, en nuestra capital, el Aero Club Uruguayo, entidad pionera de la aviación nacional y se adquiere el primer aeroplano, utilizado esencialmente para la capacitación en el ejercicio del pilotaje aéreo.

Son los años de la aventura pionera, tanto en lo que se refiere a los aportes inventivos, dirigidos al mejoramiento del sistema, como a los actos de audacia, que suponen la conducción de estos endebles aparatos. Es la infancia de la aviación, donde la habilidad del piloto y el valor personal, se unen al elemental conocimiento mecánico aeronáutico, en la búsqueda de nuevas hazañas. Porque es un héroe de nuestro siglo, cada aviador que une por aire dos nuevas localidades, cada aviador que supera un obstáculo geográfico, cada aviador que logra superar, casi con espíritu deportivo, una distancia antes no alcanzada.

En ese proceso de selección de posibilidades, que se inicia en los últimos años del siglo anterior, quedan por el camino numerosas variantes y modelos de aparato, por la vía más expeditiva: la puesta en práctica. Es así que se ensaya y se utiliza durante decenios, el hidroavión o hidroplano, con un sistema de ascenso y descenso en el medio acuático, mo-

do que competirá con el avión exitosamente, hasta que el desarrollo tecnológico y las ventajas de explotación comercial, termina por descartarlo. Dirigibles, inspirados en los antiguos globos, pero con autonomía de vuelo, hidroplanos y aviones, son las tres modalidades de navegación aérea, que se manejan durante los años iniciales de búsqueda, que culminan con la imposición total de estos últimos. El dirigible y el hidroplano constituyen ahora una etapa superada de la historia de las comunicaciones aéreas y recuerdos nostálgicos para los memoriosos. En su momento, por el contrario, aparecieron como posibilidades ciertas de conquista del aire, como medio natural de comunicación.

Actualmente los hidroplanos se utilizan en áreas que ofrecen notorias dificultades para la construcción de pistas de aterrizaje.

Condicionantes jurídico administrativas

En el transcurso de los primeros quince años de nuestro siglo se elabora la doctrina intervencionista del Estado, creándose las bases ideológicas y los instrumentos institucionales del denominado "Estado Industrial". Durante la primera presidencia de Batlle y Ordóñez se desarrolla la polémica, a nivel de los poderes públicos, entre los partidarios de una firme intervención estatal en los problemas de interés comunitario, particularmente aquellos que se vinculan a los servicios públicos y los defensores de un liberalismo atemperado, limitado por la concepción proteccionista, desarrollada a partir de Varela y Latorre. El estado proteccionista es la antesala del triunfante enfoque intervencionista, del cual Batlle y Ordóñez será el líder político indiscutido. En la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez, superada la polémica etapa de elaboración de la doctrina, comienza la aplicación concreta de la ideología patrocinadora de una participación activa del Estado en los asuntos de interés comunitario.

En el citado lapso se conforma el concepto de servicio público a cargo del Estado, aplicado al problema de las comunicaciones. Las leyes ferroviarias constituyen el preámbulo de esta postura política, al inspirarse en una concepción francamente proteccionista, similar a la sustentada en las leyes de protección industrial. En un caso se trata de promover una política nacional ferroviaria, en el otro de promover una incentivación de la producción de materias primas nacionales, en ambos casos se instrumentan exoneracio-

nes aduaneras para la importación de materiales y maquinaria. El elemento distintivo en el problema de la instalación del equipamiento ferrocarrilero, es la permanencia del mecanismo de promoción de la obra mediante el régimen de concesiones, de inspiración liberal.

Simultáneamente se inicia un proceso de nacionalización técnica, creándose los mecanismos educacionales necesarios para la formación de profesionales y mano de obra especializada. La creación de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas (1885) y de la Enseñanza Industrial (1915) responde a los fines enunciados.

En materia de comunicaciones territoriales, lo novedoso del período en estudio está dado, en concordancia con la política general del Estado, por la consideración de su calidad de servicio público y, en consecuencia, por la aplicación progresiva de la doctrina intervencionista a este problema.

Concepto de Servicio Público a cargo del Estado.

El 12 de marzo de 1907 se promulga la ley de Nueva Organización de las Secretarías de Estado (1). En su artículo 1º se determinan 6 Secretarías de Estado: Interior; Relaciones Exteriores; Hacienda; Industrias, Trabajo e Instrucción Pública; Guerra y Marina; y Obras Públicas. El anterior Ministerio de Fomento es subrogado por dos Ministerios: Industrias, Trabajo e Instrucción Pública y Obras Públicas. Por ley de fecha 15 de mayo de 1911 se divide el complejo campo de acción del Ministerio de Industrias, Trabajo e Instrucción Pública, creándose un séptimo Ministerio: el de Instrucción Pública (2). Dos meses después, el 15 de julio de 1911 se promulga la ley de Organización del Ministerio de Obras Públicas. (3) Esta última ley establece nuevos criterios para el ordenamiento administrativo de la obra pública. Se crean nueve Direcciones dependientes del citado Ministerio, (Art. 1º), de las cuales nos interesa destacar tres que se vinculan directamente a la problemática de las comunicaciones: Dirección de Vialidad, Dirección de Hidrografía y Dirección del Puerto de Montevideo. Se crea además un Consejo de Obras Públicas, (Art. 2º) con alcance exclusivamente técnico consultivo, suprimiéndose el Departamento Nacional de Ingenieros, (Art. 4º), que actuaba desde el año 1892, cumpliendo similares funciones. Efectivamente, en la ley de creación del Departamento Nacional de Ingenieros, promulgada el 3 de setiembre de 1892, (4) se le comete, dentro del Ministerio de Fomento,

del cual depende jerárquicamente, funciones técnicas asesoras, que cumple mediante la supervisión de las Inspecciones Técnicas Regionales. (Decreto Reglamentario del 4 de noviembre de 1899). Desde el decreto del 24 de enero de 1910, por el cual se establece que las Inspecciones Técnicas Regionales dependerán administrativamente de las respectivas Intendencias Municipales, (5) creadas por ley del 18 de diciembre de 1908, el Departamento Nacional de Ingenieros pierde el contralor de su instrumentación técnica, dejando de funcionar, en los hechos, antes de su cese legal, expresamente indicado en la ley de Organización del Ministerio de Obras Públicas. Por último destacamos que esta ley prevé la creación, en el Presupuesto General de Gastos, de un rubro que se denominará: Presupuesto Permanente de Obras Públicas (Art. 3º).

La creación de Direcciones técnicamente especializadas, de un organismo técnico consultor, denominado Consejo de Obras Públicas y la previsión de un rubro permanente para la ejecución de las obras públicas, son los aportes fundamentales de la mencionada ley de Organización del M.O.P. y constituyen, en su conjunto, la respuesta administrativa a la nueva filosofía intervencionista.

El Estado, en el marco de un organismo esencialmente ejecutivo, un Ministerio, en este caso el recientemente creado de Obras Públicas, promueve la ejecución de las obras de interés comunitario. Previamente se otorga, legislación mediante, los instrumentos administrativos y técnicos necesarios para ejercer el contralor de las obras. Las leyes de 1907 y 1911, son los puntos de salida de la futura actuación intervencionista, nacionalizadora y con propósitos tecnificadores, del Estado uruguayo en el campo de las comunicaciones territoriales.

Comienzos de la nacionalización técnica.

En 1885 se aprueba la Reforma Universitaria, impulsada entusiastamente durante el segundo rectorado de Alfredo Vásquez Acevedo (1884-1893), creándose entonces, entre otros organismos educacionales, la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas. La ley de Educación Secundaria y Superior de 1885, culmina un largo proceso de gestación de una educación secundaria y profesional, acorde con las exigencias de la nueva sociedad uruguaya, que asimila con espíritu renovador los avances tecnológicos universales y las nuevas modalidades culturales europeas, particularmente las francesas.

Dos años después de creada, se aprueba, en 1887, el primer Plan de Estudios de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas, otorgándose cuatro títulos de egreso profesional: Arquitecto (4 años), Agrimensor (3 años), Ingeniero Geógrafo (3 años) e Ingeniero de Puentes, Caminos y Calzadas (4 años). En el Plan de Estudios de 1890 se agrega el título de Maestro de Obra (2 años). El título de Ingeniero de Puentes, Caminos y Calzadas se mantiene hasta el Plan de Estudios de 1915.

Por ley del 15 de abril de 1884 se había creado la Dirección General de Caminos Nacionales, (6) dependiente del Ministerio de Gobierno, cuyos cometidos, no logrados, consistían en trazar una red general de caminos nacionales, departamentales y vecinales; preparar los presupuestos respectivos, en base a la disponibilidad de rubros permanentes y controlar la realización de la obra. Por decreto del 11 de julio de 1887 se crea el Consejo General de Obras Públicas, (7) dependencia del Ministerio de Gobierno, organismo técnico asesor, a los mismos fines. La citada ley de 1884, con tempranas connotaciones de la filosofía intervencionista del Estado en la materia, dado que propone un trazado vial nacional, controlado por un organismo ministerial y la creación de un fondo permanente de vialidad, no tuvo los frutos esperados, entre otros motivos importantes, por carecer el país de las condiciones sociales y económicas necesarias para tan ambicioso programa y de un adecuado plantel técnicamente capacitado para abordar el proyecto y el contralor de la obra.

La creación de la carrera de Ingeniero de Puentes, Caminos y Calzadas, atiende justamente la cobertura de esa carencia anotada de personal técnico capacitado. Nuestro país debe recurrir, durante muchos años aún, a técnicos extranjeros, provenientes particularmente de los países financiadores de la obra pública proyectada y a nacionales formados en las Escuelas del viejo mundo. La formación de profesionales uruguayos en Europa integra el proceso de nacionalización de la técnica, constituyendo una primera e importante etapa del mismo, en ocasiones promovida por el Estado mediante becas. A la formación de técnicos nacionales en Europa, debe agregarse la contratación de destacados maestros del viejo continente, con cometidos educacionales, aplicados a la formación de técnicos en nuestro país. La nacionalización profesional pasa inevitablemente por la extranjerización transitoria del sistema educativo superior, desde los planes de estudios al profesorado básico inicial, formado generalmente en Europa. En algunos casos, europeos contratados.

Otro aspecto de la nacionalización técnica, está constituido por la formación, a nivel educacional medio, de mano de obra calificada. La antigua Escuela Nacional de Artes y Oficios, dependiente, intervención mediante, de la Comisión de Caridad, pasa, a partir de 1908, a la órbita jerárquica del Ministerio de Industrias, Trabajo e Instrucción Pública. Creado el Ministerio de Instrucción Pública en 1911, la Escuela pasa a depender del mismo. Pero la reforma educacional más importante se produce en 1915, cuando se crea el instituto denominado Enseñanza Industrial, cuyo primer director será Pedro Figari. La creación de este nuevo organismo de enseñanza importa fundamentalmente por sus claros propósitos de vincular la formación de mano de obra técnicamente calificada, a la creciente actividad industrial del país.

No se trata de un simple cambio de denominación, aunque el mismo sugiere un notorio cambio de orientación educativa, sino que efectivamente, se crean nuevas carreras, lo cual supone renovados planes de estudio, a los fines de suministrar técnicos de nivel medio, apetecidos por una industria en ascenso. Tanto la reforma jurídico administrativa, como la reforma educacional, apuntan a la nacionalización técnica, a impulsos de un concepto político intervencionista del Estado.

El equipamiento arquitectónico.

En el lapso histórico que analizamos (1880 - 1915), se realizan numerosas obras vinculadas a la problemática de las comunicaciones, entre las cuales destacamos aquellas que importan por su trascendencia ulterior. Las mismas constituyen operaciones de ordenamiento territorial a escala nacional: conformación del sistema ferrocarrilero, primeras planificaciones viales carreteras e inicios del sistema telefónico del Uruguay, a las cuales debemos agregar el proyecto y construcción del Puerto de Montevideo, estructuración física del área acuática y terrestre contigua a la bahía, cuya región de influencia alcanza a la totalidad del territorio nacional, en virtud de la función centralizadora que ejerce, desde sus comienzos, en relación a las operaciones de exportación e importación de productos.

El ordenamiento del sistema ferrocarrilero nacional se realiza a punto de salida de las llamadas Leyes Fundamentales Ferrocarrileras, promulgadas en los años 1884, 86, 88 y 89. A comienzos de la segunda década de nuestro siglo puede considerarse que culmina la construcción del sistema actual.

mente vigente, dado que con posterioridad sólo se construyeron ramales secundarios. La organización vial ferroviaria construida se apoya fundamentalmente en la ley inicial de 1884.

El primer plan vial a escala nacional se formula en el año 1905, a poco de introducirse en el país el primer automóvil y tiende, en esencia, al mejoramiento del afirmado de las rutas existentes, fruto de las huellas formadas por el transitar de carretas y diligencias durante decenios. La experiencia europea y norteamericana, de la rápida expansión del sistema automotor, estuvo seguramente apuntalando ese afán de mejoramiento de los caminos. Será recién hacia fines de la tercera década del presente siglo, que tales propósitos comiencen a concretarse. Hasta entonces, el mejoramiento de los caminos se limita a un área cercana a la ciudad capital, buscando la conexión con las capitales departamentales vecinas a Montevideo.

El equipamiento telefónico será impulsado por el Estado, al igual que el progresivo desarrollo del existente equipamiento telegráfico, por la necesidad imperiosa del poder político, localizado en la capital, de lograr una rápida comunicación con los Jefes Políticos Departamentales. Los inicios del ordenamiento, a escala del territorio de la República, de las instalaciones telefónicas, se vincula directamente a razones políticas, centralizando la comunicación de las sedes departamentales con la ciudad capital, mediante la creación de un sistema telefónico policial.

Luego de un extenso proceso se aprueba, en 1899, el proyecto definitivo de las obras del Puerto de Montevideo, cuya piedra fundamental será pomposa y jubilosamente colocada en 1901. Se concreta así una aspiración de medio siglo. La construcción del puerto se realiza en plazos perentorios y hacia fines del período en estudio está en funcionamiento gran parte de esta importante obra. Al igual que en el caso de la instalación vial ferroviaria, observamos una eficacia inusitada en la construcción de las obras, resultado del particular interés que las mismas suponen para el desarrollo económico del país, lo cual hace que el Estado centre en ellas su máxima atención.

Las leyes ferrocarrileras y el trazado definitivo del sistema.

En el ya citado proyecto de ley presentado por el ingeniero Juan A. Capurro, se incluye el itinerario de vías fé-

rreas aprobado en el seno de la Comisión de Ingenieros designada en 1872, itinerario que será aprobado con modificaciones en la ley de 1884 y posteriormente complementado en las leyes ferrocarrileras del 86, 88 y 89. (Fig. 39).

Inmediatamente a la instalación de la Comisión de Ingenieros se aprueba, el 5 de agosto de 1873, una disposición suspendiendo toda tramitación sobre establecimiento de ferrocarriles, hasta tanto se resuelva sobre el proyecto general de vías férreas, que se deberá elevar a la Dirección General de Obras Públicas. Esta disposición rige, en los hechos, sólo durante dos años, atendiendo seguramente a los inconvenientes derivados de su extensa tramitación, pero indica igualmente una firme actitud inicial del Estado, en defensa de su derecho inalienable de organizar y controlar la instalación de este moderno sistema de transporte, de acuerdo a los intereses generales de la nación. Coincidente con este concepto se aprueba en 1876 un Reglamento General de Vías Férreas, que atiende esencialmente aspectos técnicos, que será complementado en 1878. Así mismo, el 29 de setiembre de 1881 se promulga una ley estableciendo condiciones generales y plazos para el otorgamiento de concesiones para instalar ferrocarriles, puentes y otras obras de interés público, garantizadas por el Estado, limitando la excesiva liberalidad en el manejo del régimen de concesiones, característico del período anterior.

A partir de la promulgación de la ley ferrocarrilera fundamental de 1884, las concesiones otorgadas por el Estado deben cumplir con condiciones mínimas, establecidas en la legislación respectiva: a) atenerse a las disposiciones técnicas del Reglamento General de Vías Férreas del 76, complementado en el 78, b) cumplir con las disposiciones relativas a las condiciones generales de contrato y plazos, establecidos por ley del 81 y c) coincidir en su itinerario con el ordenamiento territorial propuesto en la ley fundamental del 84 y complementarias. Se abre así otro capítulo en la historia de los ferrocarriles en el Uruguay, que se caracterizará por la acción reguladora del Estado en la materia y la eficiencia de los concesionarios en la ejecución de las obras. Estas dos características señaladas pueden comprobarse mediante hechos: la acción reguladora del Estado, que dispone ahora de los mecanismos administrativos necesarios para un eficaz contralor, comparando la similitud entre el proyecto de itinerario ferroviario para la República incluido en la ley del 84, con la red ferrocarrilera construida por los concesionarios

(Fig. 39 y 42); la ejecutividad de estos, mediante cifras: en 1882 existen en todo el territorio nacional 474 kilómetros de vías férreas, en 1900, 1.604 kilómetros y en 1914, 2.577 kilómetros habilitados (Figs. 40, 41 y 42).

En el artículo 1º de la ley del 27 de agosto de 1884 (8) se indica el trazado general de los ferrocarriles:

- “1º Ferrocarril Central del Uruguay, desde Montevideo hasta el pueblo de Rivera, pasando por el Durazno, paso de los Toros sobre el Río Negro, y San Fructuoso, con un ramal desde el paso de los Toros al Salto y un sub-ramal a Paysandú.
- 2º Ferrocarril de Montevideo a la Colonia, pasando por la barra de Santa Lucía o paso de Balastiquí, por las Colonias y pueblo del Rosario.
- 3º Ferrocarril del Oeste, de 25 de Agosto a Carmelo y Nueva Palmira, pasando por San José, puntas del Rosario y puntas de Coya, con un ramal a Mercedes.
- 4º Ferrocarril del Nord-Este, de Montevideo a Artigas pasando por San Ramón y Villa de Melo, con un ramal a Treinta y Tres, siendo facultativo a la Empresa llevar otro ramal de San Ramón a Minas. Podrá también salir de Canelones, Las Piedras o Pando.
- 5º Ferrocarril Uruguayo del Este, de Montevideo a la Laguna Merim, pasando por Pando, Maldonado, San Carlos y Rocha, con un ramal a Minas, entre Pando y Maldonado, siempre que el Ferrocarril del Nord-Este no lo llevase a efecto.
- 6º Ferrocarril del Salto a Santa Rosa, con un ramal desde la Isla de Cabello a San Eugenio”.

Esta ley se reglamenta mediante Decreto del 3 de setiembre de 1884, que se aplica igualmente a las leyes complementarias posteriores.

Por ley del 1º de julio de 1886 (9) se adiciona al artículo 1º de la ley del 84 un 7º inciso: “7º. Un ramal de Maldonado a Punta del Este”.

Por ley del 30 de noviembre de 1888 se complementan las leyes anteriores en la siguiente forma: (10).

“Además de las líneas establecidas en el trazado general de ferrocarriles por la ley de 27 de Agosto de 1884, formarán parte integrante de las mismas:

- 1º Ferrocarril de la ciudad de Durazno a Trinidad, empalmando en la línea del Central.
- 2º Ferrocarril a la frontera por camino de Bagé, empalmando en la línea del Nord-Este a la altura del Cerro Chato, puntas del Yí.
- 3º Ramal de Pando a Minas, en la línea del ferrocarril del Nord-Este que va de Montevideo a Artigas, pasando por Pando, San Ramón y Villa de Melo, con ramal a Treinta y Tres”.

En el artículo 2º de esta ley se establece que “En el caso que las líneas de Montevideo a la Colonia y la prosecución de la del Oeste hasta Carmelo y Nueva Palmira sean construidas por cuenta del Estado, su trazado será el siguiente: Línea central de Montevideo a Mercedes e Independencia pasando por el Rosario Oriental siguiendo la cuchilla entre Colla y Rosario hasta su bifurcación en la cuchilla Grande y ésta hasta Mercedes, con tres ramales; uno del pueblo del Rosario a la ciudad de la Colonia, otro de las puntas del Perdido a Carmelo y Palmira y otro a Dolores por la cuchilla que divide aguas a San Salvador”.

Finalmente, se completan las disposiciones de planificación ferroviaria del país, todas ellas con el encabezamiento común de “Ley de Ferrocarriles”, con la ley del 6 de setiembre de 1889, (11) que institucionaliza e incorpora a las leyes ferrocarrileras fundamentales, una propuesta de contrato de los Sres. Castro, Petty & Cía, para la construcción y explotación del “Ferrocarril Interior del Uruguay”, “desde el puerto de la Colonia hasta la frontera del Brasil, pasando por Trinidad, Durazno y el Cerro Chato, de acuerdo con lo dispuesto en las Leyes de 27 de Agosto de 1884, 30 de Noviembre de 1888 y Decreto Reglamentario de 3 de setiembre de 1884, en todo lo que no se oponga a la presente ley. La línea se dividirá en tres grandes secciones; la primera desde el puerto de la Colonia hasta el pueblo del Durazno, pasando por las puntas del Perdido; la segunda desde el Durazno

hasta las puntas del Yí o el Cerro Chato, empalmando en el Ferrocarril del Nord-Este, y la tercera, desde las puntas del Yí o el Cerro Chato, hasta la frontera del Brasil, en dirección al camino de Bagé”.

Esta última ley - contrato, entre el Estado y la empresa Castro, Petty & Cía, incluye la construcción de instalaciones portuarias en la ciudad de Colonia (Art. 4º), con el fin de mejorar las comunicaciones fluviales con Buenos Aires, y asegurar así el entronque del “Ferrocarril Interior del Uruguay” con el sistema ferroviario argentino. Incluye además la obligación, por parte de la Compañía concesionaria, de fundar, a lo largo de una franja contigua a la vía ferrocarrilera, colonias agrícolas, entre Durazno y Cerro Chato (Artículo 8º).

El criterio general que inspira a la ley de ferrocarriles del 89 es el de descentralizar el sistema, pensado hasta entonces como una estructura radial con centro en la capital-puerto de Montevideo y entroncar, mediante una línea transversal interior, el sistema ferrocarrilero nacional, con los sistemas argentinos y brasileños; en dirección a Buenos Aires, cruce fluvial mediante, y a Bagé, en Río Grande del Sur. Contiene como elementos novedosos la construcción de un complejo portuario terminal en la ciudad de Colonia y la creación de colonias agrícolas, planteo vigente en la época, objeto de numerosas propuestas, la mayoría de las cuales atienden a solucionar el problema de la nacionalización de la zona fronteriza con el Brasil.

Los planes viales.

En 1896 se inaugura la primera carretera de macadam, que une Montevideo con la localidad de Las Piedras, significativa mejora del afirmado para la época. Esta carretera macadamizada llega a Canelones recién en 1908, lapso demostrativo de la lentitud en la ejecución de la obra vial, cuya necesidad es permanentemente declarada.

Innumerables son los Planes de Vialidad Departamentales aprobados, de acuerdo con los estudios y proyectos realizados por las Inspecciones Técnicas Regionales, encargadas, entre otras funciones, de la promoción vial en sus respectivas regiones, integradas por dos o más departamentos, excluido el de Montevideo. La creación, en 1892, del Departamento Nacional de Ingenieros y la reglamentación de 1899 de las

Inspecciones Técnicas Regionales, promueve numerosas propuestas de ordenamiento vial, proyectándose mejoras en los caminos existentes y construcción de nuevos caminos, predominando la solución técnica del afirmado de macadam.

Este período se caracteriza por la ausencia de una concepción planificadora global, a escala nacional, en materia de vialidad. Aunque naturalmente existe una coordinación general, lógica y necesaria, la metodología de trabajo consiste en el estudio del problema a nivel regional y la elevación posterior de las propuestas a consideración de las autoridades departamentales, metodología que será sustancialmente modificada a partir de 1905. El poder de decisión final en las realizaciones viales queda, hasta esa fecha, en manos de las Juntas Económico-Administrativas.

El 12 de diciembre de 1903 se aprueba una ley declarando obligatoria la pavimentación de los caminos nacionales y departamentales, en los límites del departamento de Montevideo, encargándose la ejecución de la obra a la Junta Económico-Administrativa. Esta ley suple la ausencia de actuación técnica específica, dado que el departamento de Montevideo no integra ninguna Inspección Técnica Regional y constituye un ejemplo ilustrativo de la ausencia de una visión totalizadora del problema.

El 13 de octubre de 1905 se promulga la ley “Empréstito de Vialidad y Obras Públicas” (12). En su artículo 7º incluye propuestas ordenadoras, que se pueden considerar como el primer plan vial carretero nacional (Fig. 43). Mediante el mecanismo del empréstito se adjudican los recursos necesarios para la ejecución de las obras propuestas.

La aplicación de criterios planificadores centralizados implica una nueva política vial, que sin embargo no dará los resultados positivos esperados, por la ausencia de fondos suficientes, al fracasar el mecanismo financiero de los empréstitos. A pesar de ello, entre 1906 y 1926, dos decenios de aplicación del nuevo enfoque en la planificación del sistema vial del Uruguay, se construyen 460 kilómetros de carreteras macadamizadas y 98 puentes. La obra vial adquirirá nuevo impulso, a partir de la financiación de las obras mediante fondos permanentes, creados en la ley de “Vialidad e Hidrografía” de 1928.

La ley de “Empréstito de Vialidad y Obras Públicas” de 1905 es el punto de salida de la instalación vial carretera de

nuestro país, a pesar de los escasos resultados inmediatos, por la innovación doctrinaria que implica la concepción de una política ordenadora, a escala de todo el territorio nacional, doctrina que se mantendrá en el futuro y que se había aplicado anteriormente, apoyada en otra filosofía política, en los itinerarios de postas y en la planificación ferroviaria.

La primera aplicación de la citada ley de 1905 es la carretera que une las localidades de Toledo y Pando, distantes 9 kilómetros. En 1908 se concluyen las carreteras que unen Las Piedras con Canelones y Toledo con Pando.

Ese mismo año, el 18 de diciembre, se crean por ley las Intendencias Municipales, organismos ejecutivos de las Juntas Económico-Administrativas, que conservan su calidad de órganos deliberativos (Consejo Deliberante, de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 125 de la Constitución de la República entonces vigente). Por ley del 3 de mayo de 1915 se transforman las Inspecciones Técnicas Departamentales, subrogantes de las Regionales, en Inspecciones Técnicas Municipales, pasando de la órbita jerárquica del Ministerio de Obras Públicas, a la de las Intendencias Municipales. Con ello se instrumentan los mecanismos administrativos de carácter ejecutivo y técnico, encargados de la realización de las obras departamentales y vecinales, complementarios de la obra vial nacional, centralizada en su ordenamiento y ejecución en el Ministerio de Obras Públicas.

Como consecuencia de la actividad intervencionista del Estado, promotor de la toma de conciencia de la urgente necesidad de disponer de un adecuado equipamiento industrial y de un eficiente sistema de comunicaciones, se realizan diversos eventos de índole técnica, a los fines de analizar y proponer soluciones a los grandes problemas de la vida nacional. En este marco se inscribe el Primer Congreso de Vialidad, realizado en Montevideo, del 6 al 14 de octubre de 1913, auspiciado por el Ministerio de Obras Públicas. Están representados en este Congreso todos los Departamentos y las Sociedades Rurales. Al fin de las deliberaciones se eleva un proyecto de ley relativo a obras viales, que incluye el trazado de carreteras nacionales, puentes y calzadas y obras de reparación de la red vial existente.

La ley de "Empréstito de Vialidad y Obras Públicas" de 1905 incluye la realización de obras hidrográficas, aunque la ejecución de obras significativas en este campo se

registran recién después de la aplicación de la citada ley de "Vialidad e Hidrografía" de 1928. Ello es explicable por la limitación de los recursos disponibles y la prioridad que requieren las obras de vialidad, estrechamente vinculadas a la actividad económica del país, más aún si tenemos en cuenta las carencias notorias existentes a escala nacional, en materia de comunicaciones terrestres carreteras.

El 14 de junio de 1909 se promulga la ley de Empréstito de Obras Públicas, autorizando al Poder Ejecutivo a contratar fuera del país y a emitir parcial o totalmente un empréstito por 6 millones de pesos, de los cuales 2,3 millones se destinan a obras viales carreteras previstas en el artículo 7º de la ley de 1905. Ello es un claro índice de la política de prioridades establecida por el Poder Público, en el área de las comunicaciones.

El traslado de productos está en realidad monopolizado, hasta entonces, por el sistema ferroviario. La construcción de un sistema competitivo de caminos nacionales, forma parte de una ideología política nacionalista y nacionalizadora, en la cual también se inscriben la construcción de las centrales energéticas térmicas y la nacionalización de los sistemas de seguros. El dominio de los ferrocarriles, el monopolio en el suministro de carbón y el negocio del seguro de los bienes nacionales, es el tripode donde se apoya la inversión de capitales británicos en nuestro país. En ese sentido, el Plan Vial de 1905 tiene un claro contenido político, así como también lo tiene, las dificultades que surgen para la colocación en el exterior de los empréstitos emitidos.

El puerto de Montevideo.

El antecedente más lejano, que implique una operación territorial, relacionado con la estructuración del Puerto de Montevideo, concretado en 1899 al aprobarse su proyecto definitivo, data del 17 de julio de 1856, cuando se aprueba una ley determinando los límites acuáticos y terrestres del Puerto de Montevideo. Por ley del 13 de febrero de 1868 se fijan nuevos límites, derogándose la ley del año 56.

En 1873 y 1875, se realizan propuestas técnicas concretas para la construcción del puerto de la ciudad capital, a cargo del Barón de Mauá y de la empresa constructora de las obras del Puerto de Montevideo (The Montevideo Harbour Improvement Company Limited). Esta última venía reali-

zando obras parciales de caracter portuario, mediante sucesivos contratos realizados con el Estado. A estas obras realizadas por iniciativa del gobierno, en los límites portuarios legales, deben agregarse las obras de construcción y mejora de muelles privados, ubicados en la costa de la bahía, instalaciones realizadas en su mayoría durante la segunda mitad del siglo pasado.

La disposición legal inicial del proceso que culmina con la aprobación del llamado Proyecto Definitivo del Puerto de Montevideo, es la ley del 28 de abril de 1883, autorizando al Poder Ejecutivo a realizar la construcción del Puerto de Montevideo, previa confección de los estudios y planos necesarios para la concreción de la obra (13). La misma se financia mediante empréstito exterior o mediante concesión a una empresa, de acuerdo a condiciones estipuladas en la ley. Una vez aprobado el proyecto por el Poder Legislativo y el Ejecutivo, se fijan cinco años para la terminación de las obras. Esta ley, importante por diversos motivos, incluye la expropiación de los faros existentes en las costas de la República. La ley de 1883 establece los procedimientos legales y técnicos para la elaboración del proyecto y ejecución de las obras del Puerto de Montevideo, indicando con precisión el régimen de financiación y plazo de ejecución de las obras y, simultáneamente, dispone la nacionalización del sistema de faros de nuestro país, culminando un proceso de sucesivas nacionalizaciones parciales, realizadas en razón de la finalización de los términos concesionarios en algunos casos o por iniciativa de los privados, usufructuarios del servicio, cuando el mismo deja de ser redituable.

Por vía de reglamentación de la mencionada ley, del 15 de mayo del mismo año, se opta por la contratación de las obras mediante el régimen de concesión. De acuerdo con ese temperamento, se realizan gestiones entre el Estado y la empresa londinense Cuthillson and De Lungo, que culminan el 4 de abril de 1884, con la firma de un contrato de concesión, homologado por ley del 26 de setiembre del mismo año. Esta ley autoriza al Poder Ejecutivo a aprobar el contrato ad referendum y a designar una Comisión de ingenieros nacionales, de la cual podrán formar parte ingenieros delegados de la empresa, para realizar un nuevo estudio de los planos y propuestas presentadas. Esta disposición implica un acto inicial de nacionalización técnica, en la elaboración del proyecto de las obras del Puerto de Montevideo.

El 5 de junio de 1885, se aprueba el contrato con la citada empresa, de acuerdo a los planos y documentos firmados en Londres el 10 de marzo del mismo año. Este contrato será anulado posteriormente por decreto del 26 de mayo de 1887, luego de más de 3 años de estudios y negociaciones infructuosas.

El 10 de marzo de 1889 el Poder Ejecutivo, de acuerdo a la ley del 83, y reglamentación concordante, decreta un llamado a "Concurso Internacional de Proyectos para las Obras del Puerto de Montevideo". El llamado internacional es exitoso y al mismo se presentan 24 proyectos. Por ley del 14 de julio de 1894 se encarga al Departamento Nacional de Ingenieros el estudio de los problemas derivados del llamado. A esos fines se autoriza la contratación de asesores extranjeros, que conjuntamente con personal del Departamento, integren una Comisión Especial de Estudios con la finalidad enunciada. Esta Comisión, cuyo funcionamiento y cometidos son reglamentados por decreto del 27 de setiembre de 1894, integrada inicialmente por nacionales, comienza inmediatamente su actuación, realizando una proficua labor técnica, como consecuencia de la cual se adjudican las obras, aceptándose la propuesta de la empresa G. Luther de Braunsweig, Berlín y Viena. El 22 de abril de 1895 el Poder Ejecutivo, mediante decreto, encarga a la mencionada empresa, representada por Miguel Harispuru, el estudio del Puerto de Montevideo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2º de la ley de 1894.

Adjudicado el Llamado Internacional, se contrata, por decreto del 7 de mayo de 1895, al ingeniero francés Vetillard y al ingeniero alemán E. Kümmer, para integrar la Comisión Especial dependiente del Departamento Nacional de Ingenieros (artículo 1º de la ley de 1894). La Comisión Especial de Estudios es modificada, en su integración, por ley del 30 de setiembre de 1895. Al día siguiente se designa, por decreto, integrante de la misma al ingeniero hidrógrafo francés Juan Gustavo Tolkmitt y el 8 de febrero de 1896, por igual mecanismo, al ingeniero Adolfo Guérard. Kümmer y Guérard son representantes directos de la empresa Luther y en tal concepto este último ya participaba activamente, sin contrato, en la Comisión Especial de Estudios.

Por decreto del 11 de diciembre de 1896, se fija como fecha límite de presentación del proyecto definitivo el 30 de enero de 1897. El mismo se eleva al Poder Ejecutivo, con

la aprobación previa de la Comisión Especial de Estudios y es curiosamente aprobado, directamente el 14 de diciembre de 1896, sin tramitación legislativa alguna. El ingeniero Guérard es el encargado de presentar, bajo su firma, los planes y estudios realizados.

Aprobado el proyecto definitivo se realiza el llamado a propuestas para la realización de las obras y luego de una postergación, se fija el 6 de febrero de 1897, para la recepción de las mismas.

Por decreto del 1º de octubre de 1897, se suprime la Comisión Especial de Estudios del Puerto de Montevideo, creada por la ley del 94, considerando que ha cumplido sus cometidos fundamentales y se encarga al ingeniero José Serrato elevar todo lo actuado al Departamento Nacional de Ingenieros, incluido el material relacionado al proyecto definitivo del ingeniero Adolfo Guérard.

El 24 de setiembre de 1898, mediante decreto, se corrige un grueso error de tramitación, lo que implica la anulación del llamado a propuestas para la realización de las obras del Puerto de Montevideo. Según ley del 14 de julio de 1894, el proyecto definitivo debe elevarse a aprobación legislativa, lo que había sido omitido.

Finalmente, el 7 de noviembre de 1899, se promulga la ley que aprueba el Proyecto Definitivo de las obras del Puerto de Montevideo, (14) formulado por el ingeniero Guérard, sobre las bases del anteproyecto Kümmer-Guérard, ya aceptados ambos por la cesante Comisión Especial de Estudios, que dependía del Departamento Nacional de Ingenieros.

Por otra ley de igual fecha, se crean recursos para la construcción del Puerto de Montevideo, autorizándose al Poder Ejecutivo a realizar un empréstito interno o exterior (15). Se crea una comisión de carácter honorario, denominada Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo. Se determina, que una vez firmado el contrato de construcción, se constituirá una Oficina Técnica-Administrativa, con el cometido de dirigir y fiscalizar las obras. Esta ley es fundamental, por cuanto otorga recursos para la concreción de lo proyectado y crea dos organismos encargados de resolver los problemas financieros y técnicos, respectivamente.

Según decreto del 21 de julio de 1900, se establece que las propuestas que se formulen para la construcción del Puerto

de Montevideo, serán estudiadas por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros y la Comisión Financiera, reunidas conjuntamente bajo la presidencia del Ministro de Fomento.

Anulada el acta de apertura de propuestas realizada el 6 de febrero de 1897, como consecuencia del error de tramitación antes analizado, se fija el 30 de julio de 1900 como nueva fecha de apertura de propuestas, extendiéndose hasta el 20 de agosto, la apertura de los detalles facultativos, correspondientes a las propuestas presentadas, otorgándose un plazo de recapitulación de propuestas hasta el 24 de diciembre. Las actas respectivas tienen fechas de 30 de julio, 21 de agosto y 24 de diciembre. Se presentan 6 empresas, representadas titularmente por: Guérard, Allard, Schneider, Walker, Pearson y Jackson. El 4 de enero de 1901 se acepta, por decreto, la propuesta de los Sres. Allard, Coisseau, Coureaux, Dollfus, Duparchy y Wiriot; el contrato se firma el 18 del mismo mes y se aprueba por ley una semana después, el 25 de enero de 1901. En un publicitado y solemne acto se coloca la piedra fundamental el 18 de julio del mismo año, coincidentemente con los festejos de la fecha patria.

En cumplimiento de la ley del 99, el 24 de junio de 1901 se crea, mediante decreto, la Oficina Técnica-Administrativa de las obras del Puerto de Montevideo, dependiente del Ministerio de Fomento, designándose para integrarla, por decreto del 4 de julio, en forma honoraria, hasta que no se apruebe el presupuesto de la Oficina, a los ingenieros Luis Andreoni, Juan Storm y Víctor Benavidez. El 30 de agosto de 1901 se aprueba, por ley, el presupuesto de la citada Oficina.

El ingeniero Adolfo Guérard sigue vinculado a la realización de las obras del Puerto de Montevideo y se le encarga el proyecto de obras de saneamiento, que es aprobado, el 21 de junio de 1902, previo informe favorable de la Oficina Técnica-Administrativa y del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

El 13 de noviembre de ese año se establece, como fecha de finalización de las obras, de acuerdo al Pliego de Condiciones del llamado a propuestas para la construcción de las mismas, el 17 de julio de 1908 (siete años de plazo). El proyecto definitivo del Puerto de Montevideo, es respetado en su concepción original, aunque se aprueban, durante el proceso de su construcción, modificaciones de índole técnica, que no afec-

tan su estructura general primera (Fig. 44). Esas modificaciones son aprobadas, previo informe favorable de la Oficina Técnica-Administrativa, en acuerdo con el Departamento Nacional de Ingenieros. Luego de la Ley de Organización del Ministerio de Obras Públicas de 1911, la supervisión técnica pasa a la órbita de la Dirección del Puerto de Montevideo, de ese Ministerio. Por decreto del 6 de abril de 1911, cesa la actuación de la Oficina Técnica-Administrativa, a partir del 1º de mayo de ese año. La Oficina Técnica - Administrativa tuvo una actuación activa en las modificaciones de orden técnico, que generalmente son de su iniciativa. El 14 de setiembre siguiente se establecen los cometidos de la Dirección del Puerto de Montevideo. La Dirección intervendrá en las obras de superestructura en realización o contratadas y en la conservación de las obras ya realizadas (obras del puerto, de saneamiento y de superestructura). Se mantiene la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo.

El 25 de agosto de 1909 es inaugurado oficialmente el Puerto de Montevideo, aunque debe señalarse que sus instalaciones fueron anteriormente habilitadas en forma sucesiva, en la medida que se complementaban etapas de su construcción. Esas habilitaciones parciales, realizadas por decreto del Ejecutivo, tenían como condición indispensable, la previa aprobación de las obras ejecutadas por la Oficina Técnica-Administrativa. La inauguración oficial del 25 de agosto de 1909, no supone sino un acto simbólico, dado que posteriormente se siguen construyendo obras previstas en el proyecto original.

El 4 de enero de 1909, pocos meses antes de su inauguración oficial, se aprueba la ley de monopolio estatal de la administración y explotación del Puerto Comercial de Montevideo, (16) encargando la dirección a un Consejo Honorario, dependiente del Ministerio de Hacienda. Sus miembros son designados por decreto del 24 de febrero siguiente y pasa a denominarse Consejo de Administración del Puerto de Montevideo, dándose por finalizada la gestión de la anterior Comisión Organizadora de los Servicios del Puerto de Montevideo, que funcionaba desde su creación, por decreto del 20 de marzo de 1907.

En el decreto reglamentario del citado Consejo, del 8 de setiembre del mismo año, se indica que el Puerto Comercial comprende además del puerto artificial (antepuerto y puerto comercial), todos los puntos de la bahía donde existen o se

instalen depósitos aduaneros u otro tipo de establecimientos destinados al servicio portuario. La ley de monopolio estatal de la administración y explotación del Puerto Comercial, responde claramente a la filosofía política intervencionista, caracterizante de la época. Esa filosofía de Estado se instrumenta en 1916, cuando el 21 de julio se aprueba la ley de creación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo (17).

La compleja estructuración del territorio acuático y terrestre, que constituye el Puerto de nuestra ciudad capital, comprende la integración de una serie de operaciones urbanísticas: antepuerto y puerto, con sus escolleras, dique de cintura, dique de ribera y dársenas conformadas por muelles; dragado a diversas profundidades según las funciones a cumplir en cada área acuática; obras de saneamiento y obras de superestructura, incluyendo el equipamiento de uso portuario (grúas, vías, depósitos, etc.); ordenamiento jurídico de las propiedades afectadas por el planeamiento general de la obra; sistematización de los límites y finalmente, la conservación adecuada de las obras, para mantener la eficacia del servicio. La complejidad del problema y las dificultades de coordinación de sus partes integrantes, realzan la eficaz concreción de las obras, la calidad de su resultado final, y la diligencia en el cumplimiento de los plazos establecidos. Ello sólo es explicable por la importancia que supuso esta obra, en la estrategia general del Estado uruguayo de las primeras décadas del siglo XX. Se asigna a la concreción del Puerto de Montevideo, acertadamente, un papel decisivo en el proceso de desarrollo económico y social del país y constituía, al mismo tiempo, un desafío a la capacidad ejecutora del Estado intervencionista, al naciente "Estado Industrial".

La base inicial de la estructura territorial denominada Puerto de Montevideo, es el proyecto de Kümmer y Guérard, de 1899, fielmente ejecutado, salvo detalles técnicos no relevantes. A ello debemos agregar el proyecto de las obras de saneamiento, del propio Guérard, de 1902 y los proyectos de obras de superestructuras aceleradas a partir de 1906, año en el cual se colocan las primeras grúas a vapor, aunque su impulso fundamental debe ubicarse en el Plan General de las Obras de Superestructura, elaborado por el Departamento Nacional de Ingenieros en 1910.

Las obras de dragado, fijando profundidades, se realizan a punto de partida de la ley de dragados del 21 de enero de

1913. Se lleva la profundidad del puerto a 5 metros en las áreas de cabotaje y a 10 metros en el canal de entrada, antepuerto y dársenas 1 y 2. La integración de estas obras implica una complicada trama jurídica de expropiaciones y una política de limitación del área terrestre y acuática del Puerto, determinada por sucesivas actas, que culminan en la resolución del 5 de agosto de 1909, días antes de su inauguración oficial, que aprueba el proyecto de sistematización de los límites del Puerto de Montevideo, de acuerdo a la propuesta elevada por la Oficina Técnica - Administrativa.

La financiación de los proyectos de las obras propiamente dichas, de las expropiaciones, etc., que importan cifras enormes para la época, en relación a la capacidad económica y financiera del Estado uruguayo de principios de siglo, es absorbida por el Estado, evitando capitales privados nacionales o extranjeros. Todo ello hace escribir con orgullo a Carlos M. Maeso en 1910, "Tal colosal obra se ha hecho con fondos del Estado... El puerto es del Estado y sus servicios han sido nacionalizados". El Estado intervencionista gana su primera gran batalla y la exhibe victoriosamente.

Inicios del sistema telefónico.

Graham Bell, inventor del teléfono, instala en Chicago, en el año 1876, la primera red telefónica. Dos años después, en 1878, se instala en París la primera red telefónica europea. Ese mismo año se realizan en Montevideo los primeros ensayos con el sistema telefónico Bell. La primera conexión exterior se realiza con la localidad de Canelones, mediante la empresa "Platino-brasilero". En 1882 se funda la "Compañía Telefónica de Montevideo" y un año después se aprueba, a nivel de gobierno, la conexión directa entre Montevideo y Buenos Aires. En 1884 se funda la "Compañía Telefónica del Río de la Plata".

La expansión del sistema telefónico en la capital es sorprendentemente rápida y en 1887 ya existen 2.166 abonados. En 1891 se funda y comienza a actuar en Paysandú la empresa telefónica "La Sanducera", pionera del sistema en el litoral uruguayo.

Pero el acto más importante, en este período inicial, lo constituye el acuerdo del 25 de abril de 1894, que determina los estudios necesarios para el establecimiento de una red telefónica a escala nacional, que una todas las seccionales po-

liciales en los departamentos, de acuerdo a la positiva experiencia piloto, realizada en el departamento de Rocha. La ejecución de la red telefónica policial dependerá administrativamente de la Dirección General de Correos y Telégrafos (18). Por ley, del 22 de noviembre de ese mismo año, se arbitran recursos para iniciar las redes policiales departamentales, integrantes del sistema a escala nacional. Este paso inicial se complementa con la aprobación del Reglamento de Construcción de la Red Telefónica Nacional, del 5 de abril de 1895. De acuerdo con los propósitos del citado acuerdo del 25 de abril de 1894, se establece en ese Reglamento la necesidad de coordinar la red policial, con la del "Telégrafo Nacional", a los fines de completar en el país un sistema de comunicaciones mediante "transmisión instantánea".

En 1897 la "Compañía Telefónica Nacional", que actuaba en la capital, extiende su red a Canelones, San José y Florida. Similares autorizaciones se otorgan a otras empresas telefónicas, que comienzan actuando en la ciudad de Montevideo y extienden posteriormente sus servicios a una región mayor.

En 1899 se instala el cable telefónico submarino que conecta Montevideo con Buenos Aires, convenido por ambos gobiernos en el año 1883.

El 18 de diciembre de 1901 se ratifica por el gobierno uruguayo el convenio telefónico con el Brasil, acordado previamente por delegados de ambos países.

La expansión progresiva del modo de comunicación telefónico puede medirse en cifras: en 1900 existen en Montevideo 3.968 abonados telefónicos; en 1910, 5.245 y en 1914, 10.141 y 15.935 en el interior del país.

Durante los primeros quince años de nuestro siglo se aprueban numerosas resoluciones relativas al ordenamiento y financiación de las redes telefónicas policiales departamentales y se otorgan numerosos permisos precarios a particulares, para la explotación de servicios telefónicos en localidades del interior de la República.

La característica general del período en estudio es la implantación, en todo el territorio nacional, de instalaciones telefónicas explotadas por privados, a impulsos de la exclusiva iniciativa de los solicitantes, localizadas preferentemente en las áreas urbanas más importantes.

Hay, sin embargo, algunas disposiciones ordenadoras del sistema de comunicaciones telefónicas, reservadas todas ellas a las instalaciones realizadas o proyectadas por el Estado. Ello no implica, aún consideradas en conjunto, una concepción planificadora integral del problema, pero sí conforman elementos positivos para la ulterior estructuración nacionalizadora y monopolizadora del sistema, que se concretará en 1931, con la ley de creación de las Usinas y Teléfonos del Estado (U.T.E.), apoyada en la ley de Reorganización y Monopolio por el Estado de los Servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos, promulgada en 1915, de franca inspiración intervencionista.

Las disposiciones ordenadoras aludidas son:

1) Acuerdo y ley de 1894, relativos al establecimiento de una red telefónica policial y financiación de las obras necesarias a tal fin.

2) Reglamento de 1895, de Construcción de la Red Telefónica Nacional. En concordancia con las disposiciones básicas del 94, se propone la coordinación de la red policial con la del "Telégrafo Nacional".

3) Resolución del 10 de junio de 1907, aprobando la construcción de la Red Telefónica de Paysandú, según proyecto aprobado por el Departamento Nacional de Ingenieros, con fecha 2 de octubre de 1906 y con la supervisión de la Dirección General de Correos y Telégrafos, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento del año 95. Su importancia radica en que se trata de la primera estructuración territorial parcial, a escala de un departamento, en materia de comunicaciones telefónicas.

4) Decreto del 26 de julio de 1909, creando una Comisión para el estudio técnico del Servicio Telefónico Nacional de la ciudad de Montevideo, con una clara inspiración ordenadora, similar a la de la anteriormente citada Resolución para Paysandú. La Comisión tendrá además como cometido adicional, proyectar el plan de reconstrucción de las líneas telegráficas del Estado y de las líneas telefónicas policiales.

Este proceso culmina, a fines del período en estudio, con la ley del 16 de diciembre de 1915, de Reorganización y Monopolio de Correos, Telégrafos y Teléfonos, (19) Se crea la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos,

lógico corolario del Reglamento del año 95. Se crean además, dependientes de la Administración General, las Administraciones Departamentales de Correos, Telégrafos y Teléfonos, segregándose la Administración de Rentas.

Esta ley de monopolios, que abarca tres servicios de comunicaciones, Correos, Telégrafos y Teléfonos, tiene por antecedente la política nacionalizadora, promovida en años anteriores, de los servicios telegráficos, que lleva a la nacionalización de varias empresas telegráficas privadas, mediante la adquisición de sus bienes y servicios. Posibilitó la nacionalización de las empresas telegráficas, el carácter precario de las autorizaciones que el Estado otorga a los privados, para la explotación mediante concesión, de los servicios de "comunicaciones instantáneas".

Según el artículo del Reglamento del año 88 se crea además, dependiente de la Administración General, los Departamentos de Tránsito, Tránsito y Tránsito, y el Departamento de Administración de Renta.

Esta ley de monopolios que otorga tres servicios de monopolio, Tránsito, Tránsito y Tránsito, debe ser en adelante la política nacionalista, promovida en estos territorios, de los servicios monopolios que lleva a la práctica la acción de varias empresas privadas, privadas, privadas, privadas de sus bienes y servicios, facilitando la explotación de las empresas monopolios, el control privado de las explotaciones que el Estado otorga a los privados para la explotación mediante concesión de los servicios de Tránsito, Tránsito y Tránsito.

- (1) "Ley de nueva organización de las Secretarías de Estado", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay. 1907", T. XXX Montevideo 1908, págs. 116 y 117.
- (2) "Ley de designación de las Secretarías de Estado", "Registro Nacional de Leyes y Decretos", 1911, Montevideo 1913, pág. 462.
- (3) "Ley de organización del Ministerio de Obras Públicas", "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1911", Montevideo 1913, págs. 611 a 613.
- (4) "Ley de creación del Departamento Nacional de Ingenieros", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay 1892", T. XV, Montevideo 1893, págs. 282 a 291.
- (5) "Decreto estableciendo que las Inspecciones Técnicas Regionales dependen de las Intendencias Municipales", "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1910", Montevideo 1911, págs. 106 y 107.
- (6) "Ley de creación de la Dirección General de Caminos Nacionales", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay 1884", T. IX, Montevideo 1885, págs. 94 a 96.
- (7) "Decreto creando el Consejo General de Obras Públicas", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay 1887", T. XI, Montevideo 1888, págs. 255 y 256.
- (8) Ley Nº 1.751. "Ferrocarriles. — Se establece el trazado general de los de la República", Montevideo 27 de agosto de 1884, I.H.A. Publicación 1.7, Fascículo 2.f.6., Montevideo 1963.
- (9) Ley Nº 1881. "Ferrocarriles. — Adición a la ley Nº 1.751", Montevideo, 18 de julio de 1886, I.H.A. Publicación 1.7, Fascículo 2.f.9., Montevideo 1963.
- (10) Ley Nº 2.026. "Ferrocarriles. — Se amplía el trazado fijado por la ley Nº 1.751", Montevideo, 30 de noviembre de 1888, I.H.A. Publicación 1.7., Fascículo 2.f.10., Montevideo 1963.
- (11) Ley Nº 2.066. — "Concesión. — Se le acuerda a Castro, Petty y Compañía para la construcción de una vía férrea desde Colonia hasta la frontera con el Brasil", Montevideo, 6 de setiembre de 1889, I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 2.f.12. Mdeo. 1963.

- (12) "Ley de Empréstito de Vialidad y Obras Públicas", Montevideo, 13 de octubre de 1905, I.H.A. Publicación 1.7., Fascículo 6.f.18., Montevideo 1966.
- (13) "Nuevo Puerto de Montevideo". Colección legislativa de la R. O. del Uruguay. 1883." T. IX. Montevideo. 1884. Págs. 64 a 67.
- (14) "Ley aprobando el proyecto definitivo de las obras del Puerto de Montevideo", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay. 1899", T. XXII, Montevideo, 1900, págs. 354 y 355. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 8. f. 32. Mdeo. 1967.
- (15) "Ley de recursos para la construcción del Puerto de Montevideo", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay. 1899" T. XXII, Montevideo 1900, págs. 355 a 363.
- (16) "Ley de monopolio del Estado en la explotación y administración del Puerto Comercial de Montevideo", Montevideo, 4 de enero de 1909, I.H.A. Publicación 1.7., Fascículo 8.f.36. Montevideo 1967.
- (17) "Ley de creación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo", Montevideo, 21 de julio de 1916, I.H.A. Publicación 1.7., Fascículo 8.f.34., Montevideo 1967.
- (18) "Acuerdo disponiendo estudios para el establecimiento de la red telefónica policial", "Colección legislativa de la R. O. del Uruguay. 1894", T. XVII, Montevideo 1895, págs. 80 y 81.
- (19) "Ley de reorganización y monopolio del Estado de los servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos", Montevideo, 16 de diciembre de 1915, I.H.A., Publicación 1.7., Fascículo 9.f.23. Montevideo 1968.

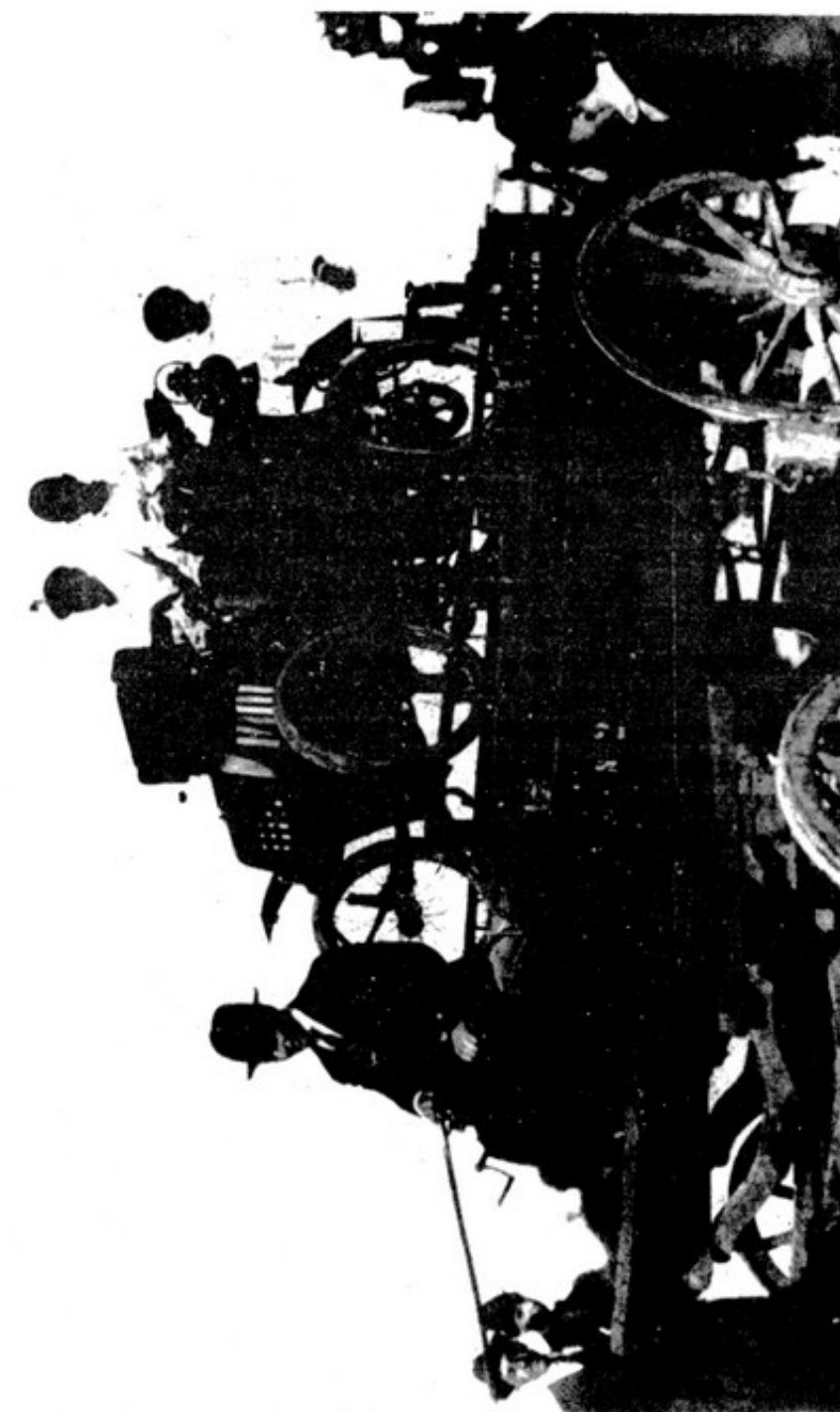


Fig. 38 - Primer automóvil en Montevideo. 1904. Propiedad de Alejo Rossel y Rius

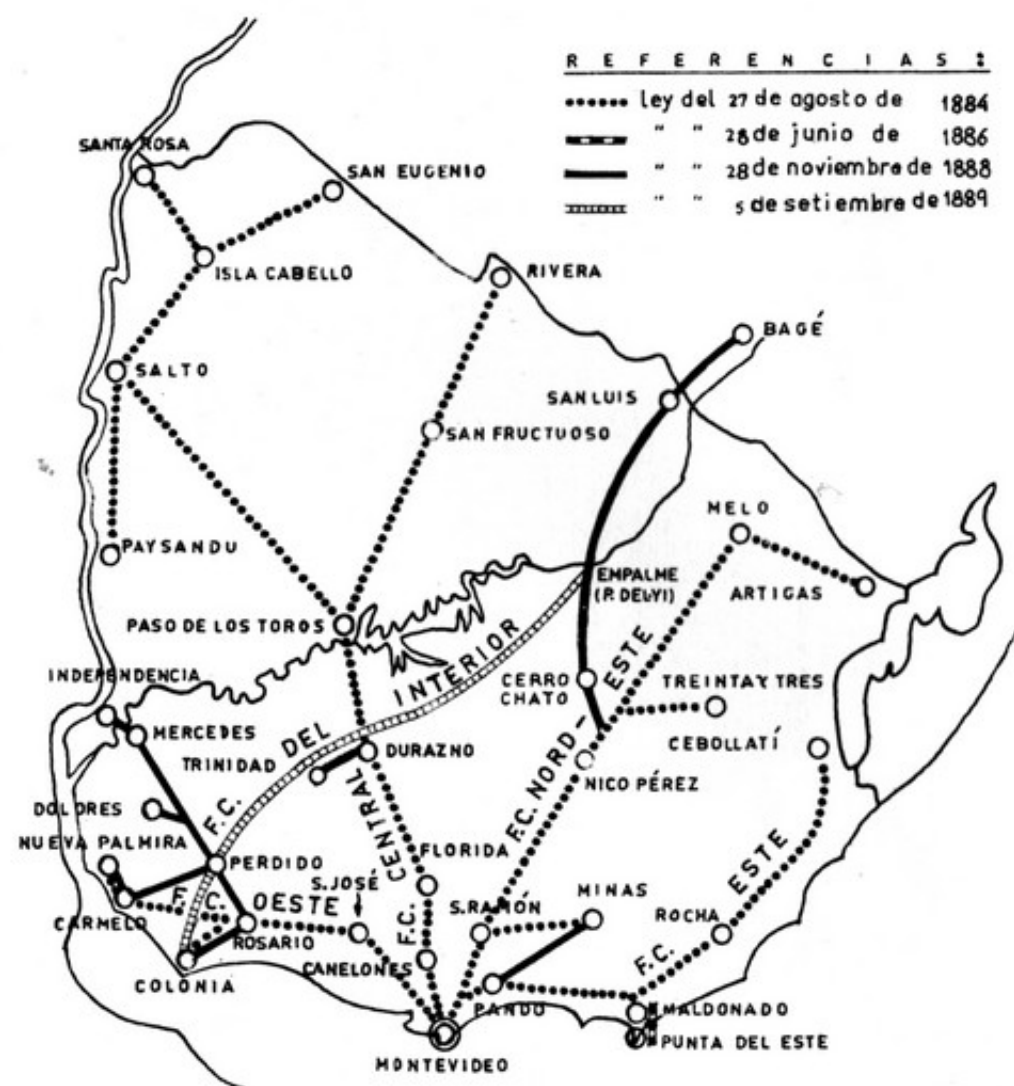


Fig. 39 - Interpretación gráfica de las leyes ferroviarias del 27 de agosto de 1884, 1.º de julio de 1886, 30 de noviembre de 1888 y 6 de setiembre de 1889



474 Km. EMPRESAS DE CAPITAL PRIVADO -----

Fig. 40 - Red ferroviaria en 1882.

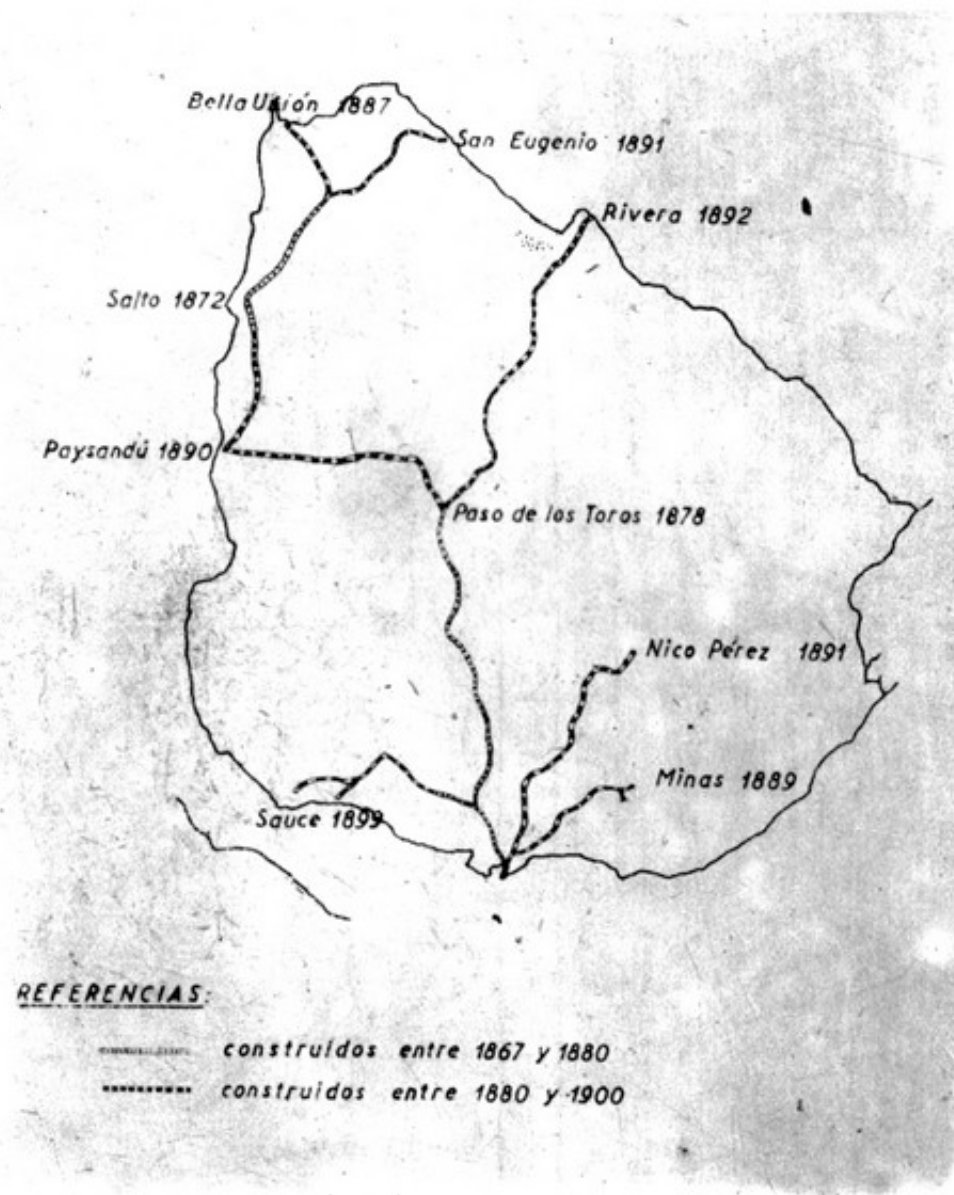


Fig. 41 - Red ferroviaria en 1900.

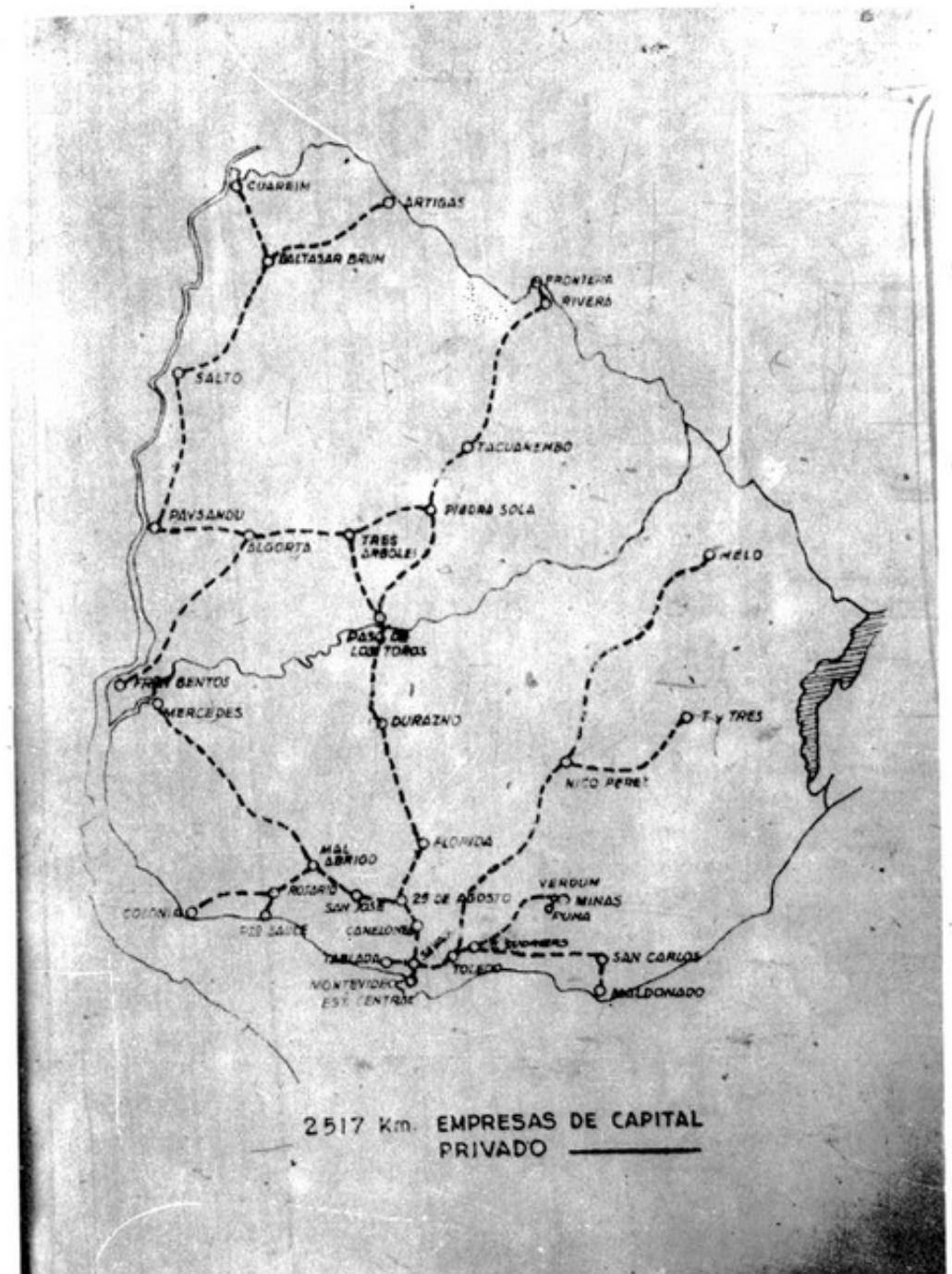


Fig. 42 - Red ferroviaria en 1914.

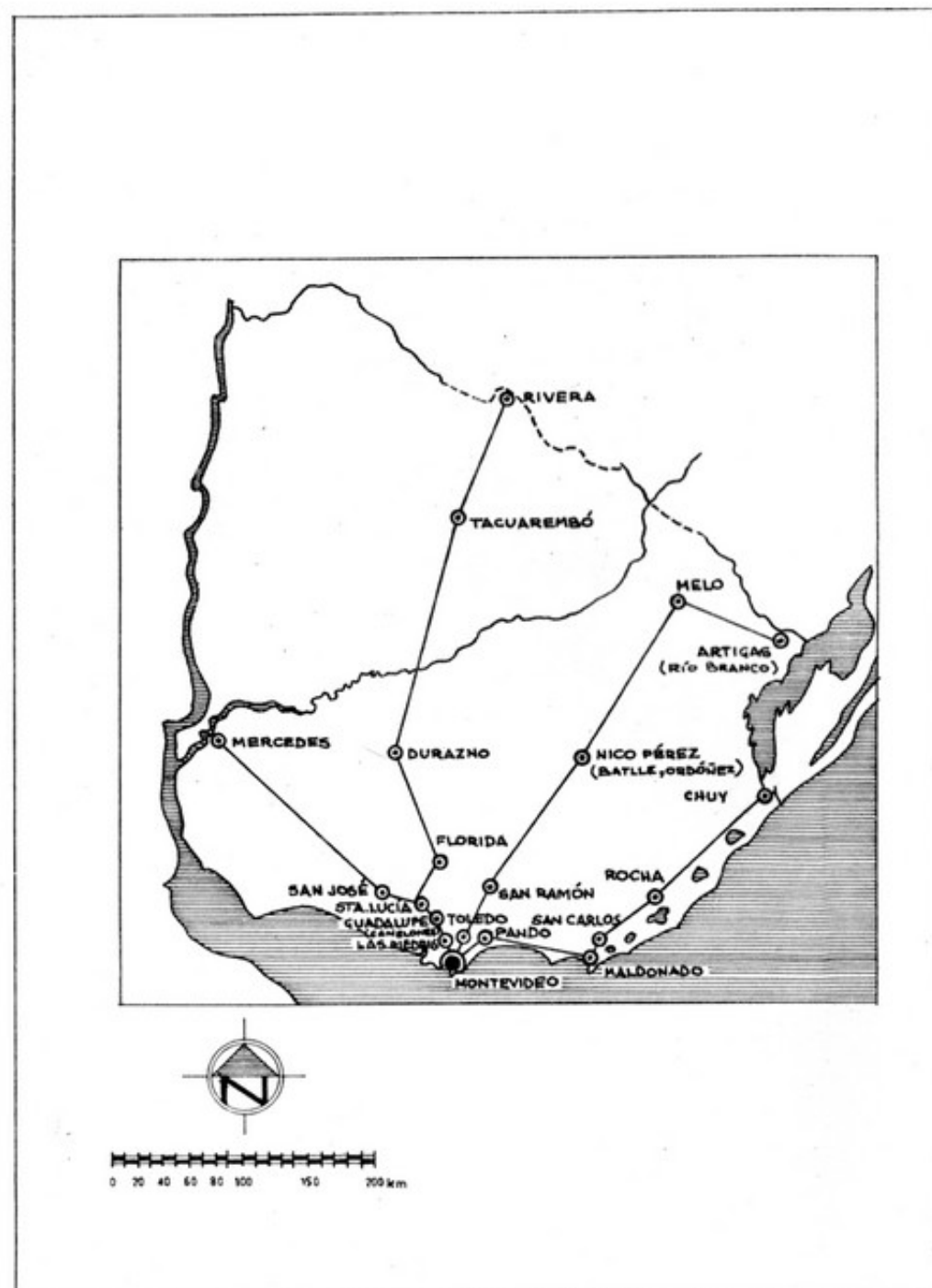


Fig. 43 - Interpretación gráfica del Art. 7.º de la ley de "Empréstito de Vialidad y Obras Públicas" del 13 de octubre de 1905.

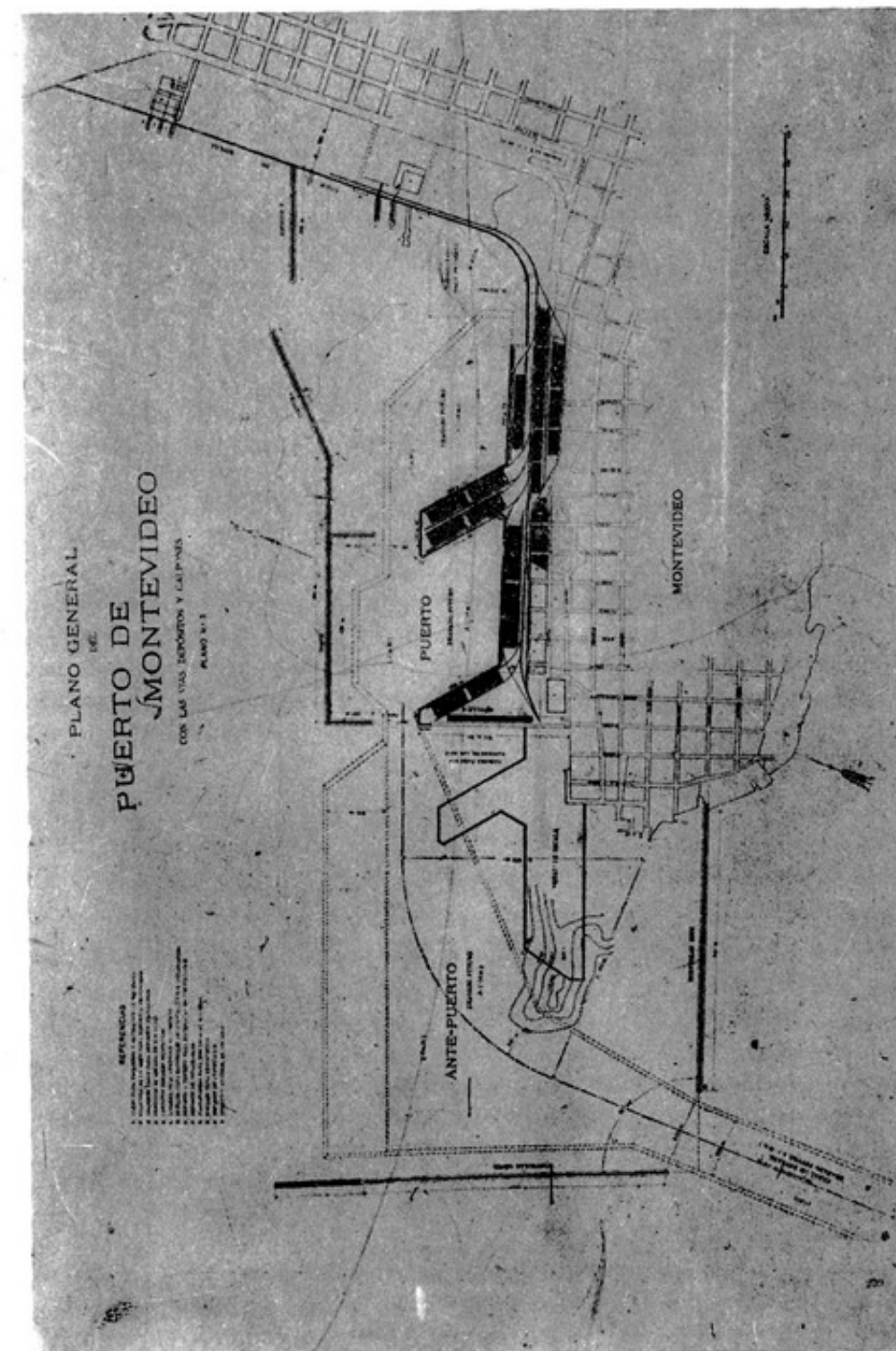


Fig. 44 - Proyecto definitivo del Puerto de Montevideo. 7 de noviembre de 1899.

CAPITULO V

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA SEGUNDA PRESIDENCIA DE BATLLE Y ORDOÑEZ HASTA NUESTROS DIAS (1915 - 1976)

Los medios de comunicación

Los aportes tecnológicos del período en estudio, que revisten carácter innovador, son los vinculados al campo de las telecomunicaciones de masas.

En efecto, los sistemas telegráficos y telefónicos, incorporados a nuestro país a mediados del siglo pasado y en su último cuarto, respectivamente, no suponen un medio de comunicación de masas, sino un modo de comunicación individual. Su relación con las formas de comunicación masiva revisten el carácter de instrumento intermediario. Tanto el telégrafo, como el teléfono, sucesivamente, sirven de vehículo para la rápida transmisión de las noticias, que luego se difunden mediante las empresas periodísticas. El periódico, que ya adquiere una difusión importante en la segunda mitad del siglo XIX, se transforma en el primer medio de comunicación masivo, justamente a partir de la utilización de los sistemas telegráficos y telefónicos, que le otorgan una agilidad informativa, no conocida hasta entonces.

Reuter es el pionero de la incorporación de los modos de "comunicación instantánea" a la industria periodística y su modalidad será rápidamente adoptada por las agencias competidoras, constituyéndose en el modo habitual de trabajo de las empresas dedicadas a las publicaciones periódicas. La prensa escrita tendrá por mucho tiempo el monopolio de las comunicaciones de masa; monopolio instrumental que genera múltiples complejos empresariales (vinculaciones entre agencias noticiosas y grandes cadenas de diarios), negocios necesariamente vinculados a los cuatiosos intereses económicos de la

nueva sociedad, organizados metódica y cuidadosamente de acuerdo a la necesidad primera de conservar y acrecentar el mercado consumidor de noticias. El telégrafo y el teléfono posibilitan la transformación de los periódicos en diarios, apareciendo, junto con nuestro siglo, en las grandes ciudades, las ediciones extraordinarias, dos o más ediciones de un mismo diario durante una jornada, en función de la importancia de la noticia, muchas veces manejada en vista de una expectativa periodística, estimulante de un mercado de consumo de novedades.

La teleaudición o radiotelefonía primero y la televisión o radiotelevisión posteriormente, rompen el esquema exclusivo del sistema periodístico y compiten con el mismo, integrando, conjuntamente con la cinematografía, los modernos medios de comunicación de masas. Ello no supone, necesariamente, la ruptura de los complejos empresariales, aunque cambien su calidad, se multinacionalicen y adquieran estructuras más sutiles, menos identificables.

En el último cuarto del siglo pasado se realizan ensayos inventivos en los campos citados, cuya explotación industrializada se concretará en nuestro siglo. En 1877 Edison inventa el fonógrafo y el micrófono, en 1894 se produce la invención y los primeros ensayos de un proyector cinematográfico a cargo de Morey, en 1896 Marconi inventa la radio. Las primeras estaciones radiotelefónicas comienzan a funcionar en 1918 y en noviembre de 1920 se inaugura, en Estados Unidos de Norte América, la primera estación radiotelefónica comercial.

A mediados de 1922 la radiodifusora General Electric inicia en nuestro país las primeras emisiones radiales, con una cierta regularidad. El 12 de noviembre de ese mismo año se inaugura Radio Paradizabal, desde el Palacio Florida, ubicado en la calle Mercedes entre Andes y Florida. Entre 1923 y 1928 se inauguran: C X 14 "El Espectador", C X 20 "Montecarlo", C X 30 "Nacional", C X 12 "Oriental" y C X 16 "Carve". El 13 de noviembre de 1928 se aprueba una ley estableciendo normas para la instalación y funcionamiento de Estaciones Radioeléctricas Transmisoras, que pasan a depender del Servicio de Radiocomunicaciones.

El 18 de diciembre de 1929 se aprueba la ley de creación del Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.) organismo estatal testigo, inicialmente no comercial, encarga-

do, entre otros cometidos, del funcionamiento de una radioemisora a cargo del Estado.

El 7 de diciembre de 1956 se realiza la primera emisión de televisión en el Uruguay, inaugurándose Saeta T. V. Canal 10, fruto de la iniciativa privada. Desde entonces dos nuevos canales montevideanos de televisión privada se incorporan al sistema: Monte Carlo T. V. Canal 4 y Canal 12. El 19 de junio de 1963 se inaugura Canal 5, radiotelevisora del Estado, perteneciente al Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.), creada con finalidades similares a las que promovieron la instalación de las radiodifusoras del Estado. En la última década se instalan diversas estaciones televisoras en el interior de la República, particularmente en las capitales departamentales.

Condicionantes jurídico administrativas

En los años posteriores a la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez, el Estado continúa aplicando su filosofía intervencionista, elaborada doctrinariamente durante el primer período presidencial de Batlle y Ordóñez. La ley de Reorganización de los Ministerios, de 1907, creando el Ministerio de Obras Públicas y la Ley de Organización del citado Ministerio, de 1911, suprimiendo el Departamento Nacional de Ingenieros y creandó, entre otras, las Direcciones de Vialidad, Hidrografía y del Puerto de Montevideo, constituyen los puntos de apoyo para la elaboración del engranaje jurídico administrativo, que ordenará la acción del Estado en el campo de las comunicaciones territoriales, durante los últimos sesenta años.

Estas dos leyes fundamentales, que responden con fidelidad a los objetivos de la doctrina del "Estado Industrial", se integran al proceso legal posterior, mediante el cual se confirma un cuerpo de disposiciones, cuya finalidad esencial es la nacionalización de los servicios de uso público. La afirmación del concepto de servicio público a cargo del Estado concluye, inevitablemente, en la concepción nacionalizadora de esos servicios y para ello resulta imprescindible la creación de una estructura administrativa, acorde con esos propósitos. El contralor del Estado implica, dentro de la concepción intervencionista uruguaya, la tecnificación de los servicios y la planificación, a escala nacional, de los mismos. Dicho concepto planificador, a escala de nuestro territorio, no descarta, sino por el contrario, obliga, a una necesaria coordinación con los servicios afines establecidos en los países limítrofes: Argentina y Brasil, coordinación que tiene tem-

pranos y valiosos antecedentes en la organización de las comunicaciones terrestres mediante postas y ferrocarriles, durante la República liberal del siglo XIX. Lo novedoso no son los conceptos de planificación nacional y coordinación regional, característicos, en mayor o menor grado, del problema comunicacional desde la fundación de la República, sino la iniciativa y contralor de los mismos bajo el dominio exclusivo de los organismos técnicos especializados del Estado.

En las últimas dos décadas adquiere, por razones de orden económico y estratégico, una especial relevancia la coordinación regional de las comunicaciones. Las necesidades comunicativas de la región atlántica y de la cuenca platense, supeditan, cada vez más acentuadamente, los planes de obras públicas de cada una de las Repúblicas integrantes de la región. Consecuentemente, es cada vez más importante la intervención de los organismos multinacionales, que por la vía de la financiación de las obras, inciden en la programación de ellas. Las condicionantes económicas y estratégicas, determinantes de la estructuración de las comunicaciones desde la época colonial, se reproducen en nuestros tiempos, aunque naturalmente con cualidades distintas.

La aparición y expansión de los medios de comunicación masivos, en particular los modos radiotelefónicos, y radiotelevisivos, conllevan un problema de soberanía cultural. Hemos analizado anteriormente un aspecto de este problema: aquel que se deriva del dominio de la mercancía transmitible, elaborada en centros de producción con parámetros culturales ajenos lo que nos conduce a la desnacionalización cultural. A ello se agrega otro aspecto del mismo problema, derivado de la localización y alcance territorial de las estaciones radiodifusoras y televisivas de los países limítrofes, que invaden amplias zonas del territorio nacional, con la consiguiente pérdida de soberanía cultural. Es una nueva variante del antiguo problema de fronteras, que hereda la República, desde su formación independiente. En los últimos años, la defensa de la soberanía cultural, referida al problema de fronteras radiales y televisivas, mereció la atención de los poderes públicos, tentándose una política de acuerdos bilaterales e iniciándose el estudio de una legislación nacional adecuada. Ese objetivo nacionalizador concuerda con el carácter transitorio de las concesiones radiales otorgadas a particulares. El Estado concede las ondas de radiodifusión y radiotelevisión, con carácter revocable, entre otras razones de orden público, para preservar la nacionalidad de las estaciones difusoras, lo-

calizadas en el interior de nuestras fronteras. A ello deberá agregarse, con la mayor urgencia, la aprobación de una clara legislación proteccionista, en relación al alcance territorial de las estaciones difusoras de gran potencia, localizadas fuera de fronteras.

La continuidad del proceso de elaboración instrumental aplicado a la nacionalización de los servicios, bajo distintas modalidades; la creciente intervención de organismos multinacionales en la programación y financiación de la obra pública y el problema de las fronteras culturales, revalorado por la incorporación a nuestro medio de los modos de comunicación radial y televisiva, constituyen los elementos caracterizantes de la estructura jurídico administrativa elaborada por el Estado en relación al campo de las comunicaciones territoriales, en el período en estudio.

Nacionalización de los servicios de comunicación.

En el transcurso de las décadas posteriores a la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez, se estructuran las bases técnico administrativas conducentes a la concreción de la política nacionalizadora de los servicios esenciales de uso público, incluidos los que integran el complejo de las comunicaciones territoriales y de los servicios industriales considerados básicos para el desarrollo económico independiente del Uruguay.

Diversas son las modalidades adoptadas en función de ese objetivo. La primera modalidad aplicada es la de la nacionalización parcial, de aquellos servicios usufructuados por privados, ya sea por desestimiento de los mismos o por caducidad del plazo de concesión a término otorgada. Sobre esta base y creados los organismos técnico administrativos correspondientes, el Estado comienza a operar en el servicio parcialmente nacionalizado, tomando iniciativa e instalando nuevos servicios similares, programados y explotados bajo el contralor del organismo técnico administrativo respectivo. Ello constituye, en todos los casos, una etapa previa a la aplicación de una segunda modalidad: la nacionalización en monopolio. Tal es el caso de los siguientes servicios: señalamiento y sistema de faros en el área acuática fronteriza, telégrafos, teléfonos, servicios portuarios, navegación aérea comercial y ferrocarriles. Una tercera modalidad está dada por la creación de servicios testigos, competitivos, de los servicios de igual calidad explotados por privados. Los entes

testigos cumplen además otros cometidos: elevar el nivel del servicio otorgado, abaratar el mismo y otorgar al Estado la instrumentación, fruto de la experiencia práctica concreta, necesaria para el mejor contralor de los servicios privados competidores. Esta es la doctrina, aunque la eficacia de estos mecanismos que se otorgó el Estado, no responde siempre adecuadamente a los objetivos iniciales de esta modalidad intervencionista. El Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.) en la órbita de las telecomunicaciones de masas, la Administración Municipal de Transporte (A.M.D.E.T.), en el servicio urbano capitalino de transporte colectivo, son ejemplos de organismos testigos aplicados al problema de las comunicaciones. Una última modalidad, es la reserva de contralor por el Estado de los servicios públicos explotados por privados. Este criterio se aplica a los servicios de transporte colectivo interdepartamentales, campo en el cual el Estado intervencionista no actúa directamente, pero reserva para sí, el contralor de la calidad del servicio ofrecido y del justo precio de los pasajes. Similar contralor se ejerce en todos aquellos servicios de comunicaciones no monopolizados por el Estado: servicios de transporte colectivo urbano, radiodifusión y radiotelevisión. En el caso de las telecomunicaciones de masas ese contralor se apoya en la precariedad del uso de onda concedido.

Los hechos más destacados del proceso nacionalizador, en sus diversas modalidades y con una progresiva tendencia a las formas monopólicas de intervención estatal, son las que se enumeran.

El 16 de diciembre de 1915 se promulga la ley de Reorganización y Monopolio por el Estado de los Servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos, (1) creándose la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos, oficina técnica administrativa centralizadora de esos servicios a escala nacional, de la cual dependerán las Administraciones Departamentales correspondientes, localizadas en las capitales departamentales.

El 4 de enero del mismo año se aprueba la Ley de Nacionalización y Electrificación del Ferrocarril y Tranvía del Norte. (2) La intervención directa del Estado se amplía con la adquisición del ramal Durazno - Trinidad, del Ferrocarril Uruguayo del Este (Empalme Olmos - Maldonado) y del ramal Rocha - La Paloma, creándose un organismo director denominado Ferrocarriles y Tranvías del Estado. Por decreto del 12

de julio de 1915 se crea el Consejo de Contabilidad y Control de Ferrocarriles, (3) órgano técnico asesor de la Dirección de igual nombre, creado por decreto del 10 de abril de 1907. Desde 1915 a 1940 el Estado construye aproximadamente 460 kilómetros de vía y adquiere otros 100 kilómetros a las empresas británicas. (figs. 45 y 46) Cuando en 1949 se concreta la negociación de compra de todas las instalaciones ferrocarrileras británicas, que cuenta con alrededor de 2.400 kilómetros viales, el Estado monopoliza el sistema, totalizando aproximadamente 3.000 kilómetros de vías férreas. Durante el período de intervención estatal nacionalizadora en su modalidad no monopólica, el Estado atiende fundamentalmente a cubrir las conexiones viales no rentables, mediante la adquisición o la construcción de ramales, cuyo funcionamiento es considerado necesario para el interés público.

El 31 de diciembre de 1948, culminando complejas negociaciones, derivadas de la deuda contraída por los británicos durante la Segunda Guerra Mundial, se ratifica por ley el Convenio de Compra Venta, celebrado el 2 de marzo del mismo año, entre el gobierno de la República, por una parte, y las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente del Cuareim, por la otra parte contractual (4).

Un mes después, el 31 de enero de 1949, el Gobierno se hace cargo formal de la dirección del sistema ferrocarrilero y mediante decreto de esa fecha, se encarga al Ministerio de Obras Públicas la toma de posesión del servicio y la continuación de su explotación, hasta tanto se apruebe la Ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado, encargada a una Comisión Asesora. Ocupa provisoriamente la función de Administrador General, el Ingeniero Agustín Maggi, representante del Gobierno ante las Compañías privadas. Por decreto del 8 de febrero del mismo año se declara que los Ferrocarriles Central, Midland, Noroeste y Norte integran una sola red ferrocarrilera, que se denominará Ferrocarril Central del Uruguay, mientras no se apruebe la Ley Orgánica del Servicio. Por decreto del 22 del mismo mes se dispone la coordinación técnica y administrativa de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado, hasta entonces bajo la dirección del organismo de igual nombre, creado en 1915, y del Ferrocarril Central del Uruguay, dependiente en forma directa del Ministerio de Obras Públicas, a partir de la adquisición por el Estado de los bienes y servicios de las Compañías Británicas. El ciclo nacionalizador monopólico y centralizado se comple-

ta con la aprobación de la Ley Orgánica del Servicio y la creación de la Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.). (figs. 47 y 48).

El 21 de julio de 1916 se crea por ley la Administración Nacional del Puerto de Montevideo (5) organismo que centraliza la dirección y contralor de los servicios del puerto de la capital de la República, segregándose orgánicamente, luego de un largo proceso, del Ministerio de Obras Públicas (Servicio del Puerto de Montevideo, creado en la Ley de Organización del Ministerio de 1911).

El 29 de marzo de 1932, se resuelve declarar caducadas, en el departamento de Montevideo, las autorizaciones otorgadas a los muelles particulares, para realizar operaciones de carga y descarga, a partir del 30 de abril de ese año, pudiendo los interesados pedir revalidación. (6) La revalidación de la autorización caducada sólo será otorgada, en la medida que convenga al interés general, bajo condiciones que establecerá el Directorio de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo, con la aprobación del Consejo Nacional de Gobierno. Esta disposición, de claro contenido intervencionista, es reconocida como el punto de partida del monopolio de los servicios portuarios montevideanos, que se extenderá, en el año siguiente, a los demás puertos comerciales del país. Mediante decreto-ley del 25 de abril de 1933, se dispone el cese en sus funciones de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo, denominándose en adelante la anterior Administración Nacional del Puerto de Montevideo, Administración Nacional de Puertos (A.N.P.) (7) centralizándose en este organismo la dirección y el contralor de los servicios portuarios de toda la República. La Dirección del Puerto de Montevideo, que financieramente dependía de la cesante Comisión Financiera antes citada, queda incorporada a la Administración Nacional de Puertos.

El 18 de diciembre de 1929 se crea el Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.) (8) organismo testigo en el campo de las telecomunicaciones de masas. La Estación de Difusión Radioeléctrica del Ministerio de Guerra y Marina pasa al Ministerio de Instrucción Pública, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 6º de la ley de creación del S.O.D.R.E., que dependerá jerárquicamente de este último Ministerio.

Por ley del 15 de octubre de 1931 se autoriza a las Usinas Eléctricas del Estado (U.E.E.) a tomar a su cargo la

construcción y explotación de las nuevas redes telefónicas a instalarse en la República, otorgándole el monopolio de las comunicaciones telefónicas por cable en todo el territorio nacional (9) Pocos días después, el 20 de octubre, se promulga una ley complementaria, facultando a las Usinas Eléctricas del Estado para comprar o expropiar las empresas telefónicas localizadas en los departamentos del litoral e interior del país. Con el fin de asegurar un rápido funcionamiento del sistema telefónico por cable, bajo monopolio estatal, dada la complejidad de los trámites administrativos y legales de compras o expropiación de las empresas privadas ya instaladas, se autoriza, el 9 de marzo de 1932, a la Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado (U.T.E.), nueva denominación del organismo energético estatal, de acuerdo al texto del respectivo decreto reglamentario, a utilizar provisoriamente las líneas troncales del Teléfono Policial, sin duda, la más completa red telefónica, a escala del territorio de la República.

Por ley del 18 de octubre de 1944 se autoriza la constitución de una Sociedad de Economía Mixta, entre el Estado y la Sociedad Anónima constituida y denominada Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (P.L.U.N.A.) cuyo objeto es la explotación, sin monopolio, del servicio público de transporte aéreo. (10) Aproximadamente dos años después, se dispone por decreto del 9 de setiembre de 1946, la adquisición por el Estado, del capital privado que integra la Sociedad de Economía Mixta P.L.U.N.A., utilizando la facultad otorgada en el artículo 16 de la ley de creación de este servicio. (11) Este decreto establece el monopolio de la navegación comercial, en el marco del territorio nacional, del nuevo ente estatal.

Las concesiones de ondas para el funcionamiento de las estaciones radiodifusoras (Resolución del 28 de octubre de 1938) y las concesiones de líneas de navegación aérea que operen en nuestro territorio (Decreto del 9 de marzo de 1944), son reguladas por estrictas normas, para evitar la cesión o negociación sin la directa intervención del Poder Ejecutivo.

El equipamiento arquitectónico.

El equipamiento arquitectónico a escala nacional, correspondiente a los distintos sistemas que integran actualmente la compleja estructura de las comunicaciones territoriales se

desarrolla aceleradamente en el curso de nuestro siglo, en particular a partir de su tercera década. La casi totalidad del sistema carretero, el sistema de puertos, el equipamiento aéreo nacional y la planificación integral de los sistemas de telecomunicaciones, constituyen los principales problemas abordados. A ello debe agregarse la conservación y mejoramiento tecnológico de las principales realizaciones provenientes de los períodos anteriores: sistema ferrocarrilero, sistematización del señalamiento acuático del estuario platense y del río Uruguay y puerto de Montevideo.

Naturalmente que la problemática abordada en el período en estudio: sistema carretero, sistema de puertos, estructuración aérea del territorio y planificación integral de los sistemas de telecomunicaciones, se apoya en el primario equipamiento iniciado, sin un concepto planificador integral, en períodos anteriores, a excepción de los sistemas de telecomunicaciones de masas, incorporados en el entorno de los últimos cincuenta años. La radiotelefonía y la radiotelevisión, en su calidad de nuevos aportes tecnológicos al campo de las comunicaciones, requieren un equipamiento arquitectónico territorial a escala nacional, cuya resolución se encara, en una primera instancia, como un problema en sí mismo, para integrarse posteriormente al concepto planificador integral de todos los sistemas de telecomunicación, incluidos los sistemas telegráfico y telefónico.

La idea planificadora, derivada de la concepción intervencionista del Estado, signa el enfoque estructural del equipamiento arquitectónico de las comunicaciones. Lo novedoso consiste en la concepción integradora de los sistemas a partir de las dos últimas décadas y la afirmación de la idea de coordinación planificada de los sistemas de comunicaciones a escala regional.

La planificación del territorio nacional, a los fines del equipamiento de las comunicaciones terrestres, aparece tempranamente, antes aún del nacimiento institucional de la República, en el primer sistema de postas, y culmina, en el siglo pasado, con el equipamiento ferroviario, al amparo de la vigencia de las leyes fundamentales ferrocarrileras, promulgadas entre 1884 y 1889. Las obras del puerto de Montevideo, constituyen igualmente un ejemplo exitoso de planificación parcial del territorio, en el campo de las comunicaciones acuáticas. Lo distinguible, en el período en estudio, es la concepción planificada e integradora de todos los sistemas de

comunicación, postura que no tiene antecedentes históricos en nuestro país.

Un ejemplo adecuado para detectar la nueva postura en la concepción planificadora, es la conformación del señalamiento acuático realizado a lo largo del siglo XIX. El resultado final constituye una estructura integral, que responde adecuadamente a las necesidades regionales de la navegación en el área fluvial y oceánica del estuario platense y en el río Uruguay. Sin embargo esa estructura, de apariencia planificada e integradora, resulta de la sumatoria histórica de actos parciales prioritarios, relativos al problema, que en su conformación sucesiva constituye un ordenamiento territorial global. Por el contrario, la organización del sistema de puertos, realizado en nuestro siglo, es el resultado de un acto inicial de gobierno, que implica una concepción planificadora a escala del territorio nacional. Esa postura apriorística planificadora, se complementa con la idea de la integración del sistema de puertos con los demás sistemas de comunicación: carretero, ferrocarrilero, aéreo, telecomunicaciones, de modo que el problema de las comunicaciones territoriales se concibe integralmente. Posteriormente, en los últimos años, esa integración territorial se eleva a la escala de la planificación regional. El régimen de prioridades en la realización de los puentes internacionales sobre el río Uruguay, no es ajeno a la reactivación que tales obras promueven en las funciones portuarias de las principales ciudades del litoral uruguayo, dada la interrelación regional existente, entre los distintos sistemas que integran el complejo equipamiento contemporáneo.

Conformación del sistema carretero.

El primer plan vial carretero que responde con claridad a la concepción intervencionista del Estado, data de 1905 y está incluido (Art. 7º) en la Ley de Empréstito de Vialidad e Hidrografía de ese año. La trascendencia doctrinaria de la citada ley ya fue analizada en capítulos anteriores. El Estado cuenta con una instrumentación legal y administrativa adecuada a sus objetivos, en materia de equipamiento vial, pero sus propósitos son limitados por la ineficacia del mecanismo elegido para la financiación de las obras proyectadas. Los empréstitos autorizados por el Poder Legislativo y emitidos por el Ejecutivo, no encuentran un mercado comprador suficiente y, en consecuencia, los sucesivos planes viales quedan desfinanciados.

La red vial carretera mejorada se limita a la región inmediata a la ciudad capital, llegando en 1928, a punto de salida de Montevideo, a las siguientes localidades:

San José (92 Kms.), Florida (101 Kms.), Tala (80 Kms.), Aiguá (172 kilómetros), y Punta del Este (160 kilómetros). La carretera Montevideo - San José pasa por Las Piedras y Canelones, bifurcándose posteriormente en dirección a Florida. La carretera Montevideo - Tala entronca a la localidad de San Jacinto, con un ramal anterior a Sauce. La carretera que lleva desde la capital a Aiguá, pasa por Pando, Mosquitos, Solís y Minas. De esta carretera, al este de la localidad de Mosquitos, se bifurca la carretera a Punta del Este, pasando por Pan de Azúcar, San Carlos y Maldonado. Existen tramos y ramales de menor importancia, de los cuales puede destacarse, no por su extensión sino por su mayor caudal de tránsito, el tramo que saliendo de la planta urbana de Montevideo llega, por el oeste, al arroyo Pantanoso (figs. 49 y 50).

Esta estructura vial limitada, radiada, centralizando el sistema en la capital y puerto principal de la República, constituye, por la fuerza de los hechos, la negación de los propósitos planificadores, a escala de todo el territorio nacional, que tienen por antecedente primero el plan vial de 1905, propósitos que resultan confirmados y reiterados en los sucesivos planes viales posteriores.

El 19 de octubre de 1928 se promulga la Ley de Recursos Permanentes para Vialidad e Hidrografía, (12) administrados por el Ministerio de Obras Públicas, a través de las respectivas Direcciones. En el artículo 23 de la ley mencionada, se detallan las numerosas obras a realizarse: terminación de 25 puentes en construcción, cuya finalización estaba desfinanciada, 8 tramos de carreteras en idénticas condiciones, mejoras de pavimento en varias carreteras y caminos previstos e igualmente carentes de financiación, construcción de 14 puentes no realizados y dispuestos por leyes anteriores (desde 1924 en adelante), 3 tramos de carreteras en idénticas condiciones, mejoras de caminos previstas por ley, 40 nuevos puentes y 9 nuevos tramos de carreteras y numerosas mejoras de pavimento en carreteras y caminos, no previstas con anterioridad. En el artículo 25 se establece el estudio para la realización de un puente en el bajo río Negro, entre los departamentos de Soriano y Río Negro. En el mismo artículo se detallan importantes obras hidrográficas, que implican un verdadero plan de puertos y servicios hidrográficos.

La ley de 1928 es el punto de salida de la progresiva instalación viaria carretera en nuestro país, incluido el complejo equipamiento en materia de puentes y obras de arte, a que obliga la variable y rica trama fluvial de nuestro territorio.

Se destacan, por su entidad, la realización de la carretera Montevideo - Colonia en hormigón, pasando por las proximidades de las localidades de Libertad, Ecilda Paullier, Nueva Helvecia y Rosario, terminada en 1933, que combina con los vapores de Colonia a Buenos Aires, y la carretera Mercedes - San José - Florida, en macadam.

Por disposiciones posteriores se agregan al llamado Plan Vial de 1928, la carretera Mercedes - Fray Bentos y la carretera Rivera - Salto - Paysandú, con ramales a Artigas y Tacuarembó.

Por la denominada ley de revalúo del oro del 7 de octubre de 1935, se destinan fondos para la construcción de las carreteras Treinta y Tres - Melo - Aceguá y San Carlos - Rocha, entre otras obras públicas de interés nacional.

A estas obras deben agregarse un número no despreciable de ramales de entronque entre carreteras y de conexión con localidades de menor importancia poblacional.

En 1929 existen aproximadamente 500 kilómetros de carreteras de macadam y otros 250 kilómetros en construcción con igual modalidad tecnológica. 15 años después, hacia mediados de la década de los años cuarenta, gran parte del territorio nacional se encuentra servido por un sistema vial carretero y de caminos mejorados, conformando un ordenamiento similar al ya analizado en el sistema vial ferroviario: radial, centralizado en Montevideo, atendiendo preferencialmente la región sur del río Negro y el litoral del río Uruguay. Aún carecen de un servicio vial adecuado amplias zonas del noreste del territorio nacional. (Fig. 51).

El mecanismo de financiación utilizado desde 1928, hasta 1944, se apoya en la obtención de recursos permanentes, aplicados a planes viales elaborados por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, en base fundamentalmente al aporte de los usuarios potenciales de los servicios proyectados, a contribuciones vecinales y municipales, realizadas por acuerdos con los organismos comunales bene

ficiados por las obras previstas y a una serie de gravámenes adicionales de Aduana, a los cuales se suman producidos de menor entidad. A ello se agrega, circunstancialmente, parte de los fondos obtenidos por la ley de revalúo del oro del año 1935.

El 9 de junio de 1941 se pone en vigencia un nuevo Código Rural, redactado por Daniel García Acevedo, derogándose el anterior. El nuevo Código Rural recoge en su ordenamiento jurídico las innovaciones tecnológicas producidas en el ámbito de las comunicaciones y actualiza el cuerpo normativo referente a esa temática. Como resultado de esa adaptación codificada de la doctrina jurídica a las nuevas realidades promovidas por una incesante renovación técnica, se aprueba, el 13 de febrero de 1943, mediante un decreto ley, nuevas normas para la clasificación de Caminos (nacionales, departamentales, vecinales y sendas de paso), derogándose todas las disposiciones anteriores vigentes que no sean acordes. Vale destacar que la clasificación de caminos derogada, tuvo su origen en la doctrina establecida en el primer Código Rural, aprobado en 1875 y que el citado decreto ley del 43 implica, a su vez, una modificación del Código Rural de 1941.

El 23 de diciembre de 1944 se promulga una ley aprobando un Plan de Obras Públicas, (13) de cinco años de duración, financiado mediante la emisión de una Deuda Interna, por un monto de 70 millones de pesos. En la ley se enumeran detalladamente las obras de vialidad, hidrografía, ferrocarriles, portuarias y otras vinculadas al campo de las comunicaciones. Se trata de un ambicioso plan de obras, tendiente a ocupar una importante masa de mano de obra y a complementar la numerosa obra pública realizada al impulso inicial de la ley del año 28, que por primera vez incorpora una visión financiadora realista, en la concreción de los propósitos de un Estado inspirado en las concepciones intervencionistas. Dos aspectos debemos destacar en la ley de Obras Públicas del 44: una política previsorá ante la posibilidad cierta de una masiva desocupación, como consecuencia de la previsible finalización de la segunda guerra mundial y la creación del Tesoro de Vialidad.

Durante el transcurso de la segunda guerra mundial el Uruguay aumentó notoriamente su capacidad de exportación, como resultado de las crecientes necesidades de abastecimiento de las denominadas tropas aliadas, lo cual implicó

una mayor ocupación de la mano de obra, ya sea por actividades directamente vinculadas a los productos exportados o por actividades derivadas del mejoramiento de las condiciones económicas del país, al influjo de un seguro mercado comprador, que impulsó la producción y las obras públicas, en particular las relacionadas con la problemática estratégica, medios de comunicación incluidos. Los puertos y aeropuertos fueron objeto en esos años de una atención específica del Estado, explicable en función de su valor económico y estratégico, a escala de una realidad universal. En el año 1944, la perspectiva de finalización del conflicto suponía un factible descenso en la mencionada actividad económica nacional, al desaparecer, o por lo menos disminuir, el incentivo bélico exterior. El Plan de Obras Públicas del 44, tiende a crear fuentes de trabajo, mediante la incentivación de la obra pública, a los fines de absorber la mano de obra cesante. Es, en este sentido, un plan previsor, coherente con la filosofía política de activa participación del Estado en los asuntos de interés social.

La creación del Tesoro de Vialidad constituye una variante significativa en los mecanismos de financiación de la obra pública proyectada o en ejecución. La idea central consiste en la imputación de un rubro permanente y variable en su monto, aplicable con exclusividad a la realización de la obra pública vial, denominado Tesoro de Vialidad, subvencionado por el Estado, independiente de la natural fluctuación en la obtención de recursos, mediante cargas impositivas o por emisión de valores. La creación del Tesoro de Vialidad en 1944 es el punto de apoyo de vastas realizaciones en ese campo, durante las dos décadas siguientes.

La estructuración vial carretera a escala nacional mantuvo, a lo largo del período en estudio, las características ya señaladas, de un sistema radial concéntrico, convergente en la ciudad capital - puerto de Montevideo, con amplias áreas del territorio nacional no servido o servido con insuficiencia, en particular la zona noreste del río Negro. (Figs. 52 y 53)

El Plan de Obras Públicas de 1965 constituye un nuevo aporte en el quehacer de la obra pública vinculada a las comunicaciones, siendo el primer intento seriamente estructurado, de enfoque integral de ese importante problema de ordenamiento territorial. Incorpora además la idea de coordinación regional de los diversos sistemas de comunicación terrestre, a escala de la cuenca platense, política similar a la

que contemporáneamente se adopta en los países integrantes de la citada región. (Fig. 54)

Se proyectan, consecuentemente con los antedichos principios generales ordenativos, carreteras transversales, que cruzan nuestro territorio, cortando el haz existente de carreteras concéntricas, uniéndose, en sus extremos, con los sistemas carreteros del Brasil y Argentina. Ello exige una política de opción de prioridades para la elección de esos puntos de unión, dado el elevado costo de las obras a realizarse, que incluyen puentes internacionales sobre el río Uruguay, frontera acuática entre nuestro país y la Argentina. Históricamente se ha conformado una implantación dual de localidades importantes a lo largo de esa frontera acuática, constituido por ciudades - puertos enfrentados. Ese proceso histórico no es ajeno al comercio de contrabando, alimentado por la diferencia alternada de valores de los productos a uno y otro lado de la frontera.

Una primera opción quedó así resuelta por herencia histórica: Colonia - Buenos Aires; Fray Bentos - Puerto Unzué - Gualaguaychú; Paysandú - Colón - Concepción del Uruguay; Salto - Concordia; Bella Unión - Monte Caseros. Esta situación dual se reitera, por similares causales, en la frontera terrestre con el Brasil: Bella Unión - Uruguayana; Santa Rosa del Cuareim - Quarahí; Rivera - Santa Ana do Livramento; Río Branco - Yaguarón.

Se promueven proyectos elaborados para la construcción de puentes internacionales sobre el río Uruguay, con acceso en tres ciudades - puertos orientales (Fray Bentos, Paysandú y Salto) y una propuesta de puente internacional sobre el Río de la Plata, uniendo Colonia con Buenos Aires. Los puentes Paysandú - Colón y Fray Bentos - Puerto Unzué, ya habilitados, constituyen el producto final de negociaciones trabajosamente elaboradas a nivel de los gobiernos interesados, con el asesoramiento técnico de los organismos multinacionales que participan en la financiación de las obras.

Naturalmente que en la estructuración de un sistema transversal de carreteras, con sus respectivos puentes internacionales, no obedece exclusivamente al interés nacional de solucionar la distorsión del ordenamiento territorial vial existente, sino que, además, se inscribe en una política global regional, que posibilitó, en grado sumo, la planificación, coordinación regional y financiación de las obras propuestas.

La inquietud latente consiste en el uso futuro de esas obras, que permiten, por su calidad de estructura de entronque, transformar nuestro territorio en un camino de paso de productos, vía terrestre, desde Brasil a la Argentina o viceversa. (Fig. 55). La efectiva integración regional carretera se vincula directamente a la problemática del desarrollo y de la integración económica del Cono Sur.

Por último, cabe destacar que en el Plan Vial del 65, se atiende las necesidades provenientes de la actividad turística, proyectándose una ruta costera continua desde Colonia a la frontera con el Brasil, sobre la Angostura. Igualmente podemos reiterar la inquietud de que la ruta costera se transforme, en alto grado, en una ruta de paso del turismo argentino hacia el Brasil, fundamentalmente hacia la costa de Río Grande del Sur y del Brasil hacia la gran metrópolis de Buenos Aires, en la medida que no se adopte, con imaginación y realismo, una efectiva promoción del turismo exterior hacia nuestros balnearios.

Los alcances del renovador Plan Vial del 65, por el alto costo de las obras proyectadas, por su cualidad internacional, por sus propósitos de coordinación a escala regional, (Fig. 56) implican necesariamente la intervención de organismos multinacionales. Efectivamente, a punto de partida del citado plan comienza la participación, a escala considerable, de los organismos multinacionales, que incorporan decididamente la problemática de las comunicaciones, en sus programas de inversiones en nuestro país.

Conformación del sistema de puertos.

La Ley de Vialidad e Hidrografía del 19 de octubre de 1928, creando recursos permanentes para estudios, construcciones y ampliaciones de obras y fijando un plan de inversiones a esos fines, constituye la base esencial de la obra hidrográfica instalada en nuestro país hasta nuestros días, a pesar que el plan aprobado cubre un lapso inicial relativamente corto; desde 1928 a 1934. En el artículo 33 de la mencionada ley se dispone que, para la construcción de obras no previstas en la misma, el Consejo Nacional de Administración preparará dentro de un plazo de 5 años, un nuevo plan de obras de vialidad e hidrografía, pudiendo anticipar dicho término, si la urgencia de alguna obra a realizar así lo impusiera. Ello otorga un mecanismo de continuidad a la ley del 28, utilizado posteriormente con eficacia.

Las obras de hidrografía previstas en el citado plan abarcan diferentes problemas: balizamiento (boyas, balizas, alumbrado de costas), faros, dragado (conservación de la profundidad en canales y puertos), puertos, muelles, servicios de navegación interior y cruce transversal de ríos y arroyos (chatas, depósitos, autobalsas para ganado, autobalsas para pasajeros).

En materia de balizamientos se prevé en especial obras en el río Negro, complementarias del balizamiento ya ejecutado en el río Uruguay y Río de la Plata: mejoras en el balizamiento del bajo río Negro y estudios para el señalamiento del alto río Negro y el río Queguay.

En el sistema de faros existente, que cubre con suficiencia las necesidades derivadas de la navegación oceánica y del estuario platense, se disponen partidas para el mejoramiento del equipo técnico de los faros Farallón, La Panela e Isla de Lobos.

Las obras portuarias previstas son las de mayor alcance e implican importantes inversiones. En particular se destacan las obras a realizar en los puertos de Salto, Paysandú y Fray Bentos, ubicados en la costa oriental del río Uruguay. Puede afirmarse que la efectiva integración al sistema portuario nacional de las tres ciudades mencionadas debe ubicarse en el período 1928 - 1932, lapso en el cual se efectivizan las obras proyectadas. Se disponen igualmente importantes partidas para obras en los puertos de Mercedes, Dolores, Carmelo, Punta del Este y La Paloma.

El plan de obras hidrográficas de 1928 prevé la construcción, ampliación o mejoramiento de diez muelles (Dolores, Carmelo, Bella Unión, Constitución, Belén, Soriano, Barra del Santa Lucía, Colonia, Cerro e Isla de Flores). Asimismo se vota una partida genérica para el equipamiento portuario (grúas, depósitos, utilaje).

La atención preferencial al problema del ordenamiento portuario a escala nacional, que excluye el puerto de Montevideo, por su administración autónoma, técnicamente independiente del Ministerio de Obras Públicas, importa una postura planificadora estructurada bajo la impronta de la descentralización, pensamiento que se aplicará al problema vial, a nivel de los actos de gobierno, recién a partir del plan vial de 1965.

Las obras del puerto de Montevideo disponen de rubros específicos, administrados por el Ente Autónomo respectivo y se aplican preferentemente a la complementación progresiva del plan de obras inicial, de acuerdo, en líneas generales, a lo aprobado en la ley fundamental de 1889. Paralelamente se procesa una adecuación tecnológica de las obras complementarias y de su equipamiento terrestre.

En el artículo 6º de la citada Ley de Vialidad e Hidrografía de 1928 se crean los recursos necesarios a aplicarse a las obras de hidrografía, estableciéndose en el artículo 7º la excepción de impuestos y tasas creados por el artículo anterior, a los puertos de Montevideo, Nueva Palmira y Colonia. La filosofía que avala la consolidación de recursos permanentes, para el estudio y realización de obras hidrográficas, es similar al ya analizado para el caso de las obras viales. En esencia se apoya en la contribución del beneficiario de los servicios creados, mediante escalas proporcionales a las distintas áreas de influencia de la obra hidrográfica. A mayor beneficio del factible usuario, mayor será la contribución del mismo, estableciéndose una escala descendente de responsabilidad en la contribución, en la medida que ese beneficio disminuye. Llegándose a establecer áreas de influencia terrestre de 10 kilómetros. A ello se agregan las contribuciones por el uso directo del servicio y otros recursos de carácter permanente.

La Ley de Vialidad e Hidrografía de 1944, otorga un limitado impulso a las obras hidrográficas de nuestro país, debiéndose señalar que las obras fundamentales en ese campo se realizaron durante el quinquenio posterior a 1928, destacándose por su importancia el sistema de puertos del litoral oeste, sobre el río Uruguay. (Fig. 57)

En los dos últimos decenios se observa un notorio estancamiento en la promoción de nuevas obras portuarias, resultado del monopolio operativo del puerto de Montevideo, que conservó, pese a las intenciones descentralizadoras del plan del 28, su calidad de puerto exportador e importador de productos, con un área de influencia que abarca todo el territorio nacional. (Figs. 58 y 59). Ello, independientemente de la existencia de numerosas iniciativas en contrario, incluyendo relevantes propuestas de creación de puertos en la costa este del Río de la Plata, inmediatos a la cuenca hidrográfica de la Laguna Merim.

Estructuración aérea del territorio.

El acto de gobierno inicial del proceso de ordenamiento aéreo del territorio nacional, es el decreto del 22 de marzo de 1922, que reglamenta las rutas a seguir para las aeronaves que sobrevuelen nuestro país (14). Constituye la primera disposición estructural de la navegación aérea, en los límites de nuestras fronteras terrestres.

El 20 de octubre del mismo año se aprueba una ley que avala el Convenio de Navegación Aérea entre Uruguay y la República Argentina, suscripto en Buenos Aires el 18 de mayo de 1922. Esta ley es la primera, en nuestro país, de una serie de disposiciones, que procuran la organización del tráfico aéreo a escala internacional, sobre la base de convenios bilaterales, que se integrarán, a nivel de organismos técnicos - gubernamentales internacionales, a un ordenamiento mundial del transporte aéreo, factible en función de las características tecnológicas de este modo de comunicación. En efecto, los rápidos progresos de la aviación comercial conllevan una alteración significativa en la relación distancia-tiempo, apoyada en la mayor velocidad de traslado y la consiguiente economía de tiempo, lo cual promueve la necesidad de su coordinación, no sólo a escala de un país o de una región, sino, además, a escala universal. El 14 de setiembre de 1923, coincidentemente con el concepto antes enunciado, se promulga una ley aprobando la Convención Internacional de Navegación Aérea, suscripta en París el 13 de octubre de 1919.

El 15 de enero de 1925 se inicia el servicio postal aéreo con Europa, sólo concebible, desde el punto de vista operativo, en acuerdo al cumplimiento de disposiciones ordenadoras a escala intercontinental. Este hecho adquiere significación relevante, si consideramos que la aviación aún está en su primera etapa, en sus años pioneros, donde el uso de la moderna tecnología se integra a la heroicidad de los protagonistas, a la concepción de una actividad, que une con naturalidad los avances científicos y técnicos, con un audaz espíritu deportivo. Se trata de conquistar el espacio aéreo, de acortar las distancias con récords de tiempo, de batir kilómetros mediante vuelos sin escala; es una época de búsquedas constantes en el perfeccionamiento de la máquina y de actitudes temerarias. Esta primera etapa culmina, en cierto grado, dado que el espíritu competitivo se conserva aún hoy en la era de la conquista del espacio, con el famoso vuelo de W. Post y E. Gatty, realizado en 1931, que dan la vuelta

al planeta en 8 días, 15 horas y 51 minutos, prueba definitiva de la eficacia del modo de transporte aéreo y de sus inéditas posibilidades de futuro. Hazañas de igual alcance y repercusión pública universal constituyen el vuelo transatlántico del "Plus Ultra" en 1926 y el vuelo sin escalas New York - París realizado por Lindbergh en 1927. Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan M. Durán y Pablo Rada, tripulantes del "Plus Ultra", son declarados por ley ciudadanos legales del Uruguay. Lindbergh es declarado por el gobierno de EE.UU. héroe nacional.

En noviembre de 1936 se crea una empresa privada, organizada en forma de Sociedad Anónima, dedicada a la explotación del servicio de navegación aérea, denominada Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (S.A. P.L.U.N.A.). Esta empresa privada actúa, en sus primeros años con algunas intermitencias, hasta 1943, cuando es transformada en una Sociedad de Economía Mixta, con capitales privados y del Estado, S.E.M.P.L.U.N.A., hasta que, en un proceso que se inicia en el decreto de 9 de setiembre de 1946, pasa a ser un ente estatal autónomo, conservando la denominación inicial: P.L.U.N.A., (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea). En el citado decreto se dispone la adquisición del capital privado de S.E.M.P.L.U.N.A., en uso de la facultad otorgada por el Art. 16 de su ley de creación.

Fiel a su política de intervención en los problemas de interés público, el Estado uruguayo estimula, desde temprana época, las actividades en el campo de las comunicaciones aéreas. El 13 de enero de 1934 se aprueba una ley exonerando, por el plazo de 5 años, de todo impuesto de importación a los aparatos aeronáuticos y a su material de reposición. En 1936, el 20 de agosto, se promulga una ley de franquicias aduaneras para los materiales destinados a la construcción, instalación y conservación de aeropuertos y bases de servicios aéreos establecidos en el territorio de la República. Esta disposición es complementaria de la anterior y responde a la misma filosofía intervencionista del Estado, en su modalidad proteccionista.

El 14 de febrero de 1936 se aprueba una resolución autorizando el establecimiento de líneas aéreas comerciales: una entre Montevideo y Salto y otra de ensayo entre Montevideo y Rivera (15). Mediante la modalidad del contrato de concesión se otorga la explotación de estas líneas a S.A.P.L.U.N.A., representada por Alberto y Jorge Márquez Vaeza. Los itine-

rarios, fijados por decreto reglamentario, están integrados por las siguientes escalas: Montevideo, Mercedes, Paysandú, Salto y Montevideo, Durazno, Tacuarembó, Rivera. Constituye esta disposición el primer ordenamiento de las comunicaciones aéreas comerciales a escala del territorio nacional.

El 20 de noviembre de 1936 se realiza el vuelo inaugural, uniendo Montevideo con Salto.

El 4 de diciembre del mismo año se aprueba una disposición declarando Aeródromo Público, en forma provisoria, al campo de aterrizaje sito en Melilla, propiedad de la Compañía de Aeronavegación "Pan American Grace Airways Ind", más conocida actualmente por su sigla "Panagra". Pocos días después, el 21 de diciembre, se promulga una ley declarando de utilidad pública terrenos que se destinarán para asiento de la Base Aérea N° 1, con frente a la carretera a Melilla, en el extremo de la Avenida Lezica y terrenos para localizar la Escuela Militar de Aviación, en la 7ª Sección Judicial del Departamento de Canelones, propiedad de la "Sociedad Aeropostal Uruguaya".

El 1º de julio de 1937 se aprueba un proyecto de ordenamiento de una red aérea militar, a escala del territorio nacional, formulado por la Inspección General del Ejército, con un mínimo de cinco bases: Base Aérea N° 1 en Montevideo (Melilla), N° 2 en Durazno, N° 3 en Salto, N° 4 en Melo y N° 5 en Tacuarembó (16). Esta resolución constituye el primer ordenamiento de las comunicaciones aéreas militares (Fig. 60).

En el transcurso de los años siguientes el gobierno otorga numerosas concesiones para establecer escalas en el territorio uruguayo, a empresas extranjeras, que realizan servicios de transporte aéreo internacional. Igualmente otorga distintas franquicias y subvenciones a empresas nacionales, tendientes a promover su actividad en el marco del territorio de nuestro país. S.A.P.L.U.N.A., es una de las empresas más favorecidas, lo cual posibilita la expansión de sus servicios (Fig. 61). El 13 de noviembre de 1939, se le autoriza a realizar servicios aéreos de pasajeros, correspondencia y carga desde Montevideo a las ciudades de Treinta y Tres, Melo y Río Branco (modificado en 1940: Montevideo, Treinta y Tres, Río Branco - Melo).

La Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima (C.A.U.S.A.) realiza el servicio aéreo Montevideo - Bue-

nos Aires desde 1937 y el servicio Montevideo - Punta del Este desde 1939.

Un hecho fundamental en la historia de la aeronavegación uruguaya, está constituido por la ley de subvenciones, franquicias y recursos para el fomento de la aviación nacional, del 5 de diciembre de 1940, resultando expresamente favorecidas las empresas S.A.P.L.U.N.A.; C.A.U.S.A. y "Expreso del Plata Limitada" (17). Se establecen primas kilométricas a S.A.P.L.U.N.A., en los servicios que se detallan, con una frecuencia semanal mínima y con un máximo de 750.000 kilómetros anuales:

- Montevideo - Trinidad - Mercedes - Paysandú - Salto (6 veces por semana).
- Montevideo - Treinta y Tres - Río Branco - Melo (3 veces por semana).
- Montevideo - Durazno - Santa Isabel - Tacuarembó - Minas de Corrales - Rivera - Artigas (3 veces por semana).
- Artigas - Salto (1 vez por semana).
- Tacuarembó - Melo (1 vez por semana).

Las escalas en Trinidad, Durazno, Santa Isabel, Minas de Corrales y Treinta y Tres serán irregulares y se realizarán sólo a pedido de los pasajeros.

- Montevideo - Salto - Encarnación - Asunción (1 vez a la semana y siempre que se aprueben las autorizaciones solicitadas oportunamente a los gobiernos de Argentina y Paraguay).
- Melo - Bagé (1 vez a la semana y siempre que se apruebe la autorización solicitada oportunamente al gobierno del Brasil). (Fig. 62).

Por disposición de la misma ley se eleva la subvención a C.A.U.S.A. y "Expreso del Plata Limitada" por los servicios aéreos de Montevideo a Buenos Aires y de Colonia a Buenos Aires, respectivamente. Las frecuencias mínimas se establecen en 12 veces semanales para C.A.U.S.A. y en 6 veces semanales para "Expreso del Plata Limitada". Para la empresa C.A.U.S.A. se autoriza un servicio de temporada, a los fines de atender el traslado aéreo a las playas del este, con terminal en el balneario Punta del Este.

El 2 de diciembre de 1942 se aprueba el Código de Legislación Aeronáutica, primer ordenamiento jurídico nacio-

nal en esa materia y base de la legislación vigente al respecto.

Por Decreto - Ley del 13 de febrero de 1943 se constituye una Sociedad Mixta entre el Estado y la S.A.P.L.U.N.A., mediante la adquisición por el Estado de un paquete de acciones de la empresa (18). En el artículo 11 de la citada ley se enumeran los servicios mínimos que se deberán cumplir:

- Montevideo - Salto, con escalas en Mercedes y Paysandú (6 veces por semana), extendiéndose a Artigas (1 vez por semana).
- Montevideo - Artigas, con escala en Rivera (3 veces por semana).
- Montevideo - Melo (3 veces por semana), extendiéndose a la ciudad de Porto Alegre, en Brasil (2 veces por semana).
- Melo - Rivera (2 veces por semana).
- Montevideo - Asunción (Paraguay) (1 vez a la semana).

Los viajes a Porto Alegre y Asunción se realizarán una vez que se obtengan las autorizaciones de los gobiernos respectivos. Esta disposición de creación de S.E.M.P.L.U.N.A., es refrendada por ley de 18 de octubre de 1944 y decretos reglamentarios del 6 de noviembre y 11 de diciembre de 1947. Por decreto de 22 de diciembre de 1947 se autoriza a S.E.M.P.L.U.N.A. a establecer una línea entre Montevideo, Punta del Este y Porto Alegre, para el transporte de pasajeros, correo y carga.

Tanto el itinerario global propuesto en la ley de subvenciones, franquicias y recursos de 1940, como el propuesto en la ley de creación de la Sociedad de Economía Mixta Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (S.E.M.P.L.U.N.A.) de 1943, constituyen sendas propuestas de ordenamiento de las comunicaciones aéreas a escala del territorio de la República. Ambas presentan como característica relevante una estructura radial y concentrada en la ciudad capital, con amplias áreas al noreste del Río Negro no servidas. Este ordenamiento territorial de las comunicaciones aéreas es similar a la ya analizada estructuración nacional de las comunicaciones terrestres, ferroviaria y carretera, ordenamiento aéreo que se confirma en las décadas posteriores. (Fig. 63)

Como consecuencia de la segunda guerra mundial, que modificó, por razones estratégicas, el funcionamiento regular de los servicios aéreos comerciales internacionales, el go-

bierno declara revocadas, por resolución del 18 de marzo de 1943, las autorizaciones de sobrevuelo y escalas de varias empresas comerciales de aeronavegación: Air France, Deutsche Lufthansa, Line Aeree Transcontinentali Italiani y Pan American Grace Airways y concede un plazo de tres meses para la regularización de su situación concesionaria a las empresas: Sindicato Cóndor y Pan American Airways System Inc. La normal relación entre el gobierno y las empresas autorizadas, contrato concesionario mediante, a sobrevolar el territorio nacional y realizar escalas, se restablece, en su totalidad, a partir de 1945, año de finalización de la segunda guerra mundial. En las décadas siguientes son numerosas las peticiones de ese tenor, por nuevas empresas comerciales de aeronavegación, en la medida que esa modalidad de transporte se generaliza y avanza tecnológicamente, compitiendo con el sistema de navegación marítima. El 19 de diciembre de 1946, finalizada la guerra, se reglamentan por decreto los requisitos requeridos para la concesión de permisos precarios de actividad aérea en el territorio nacional, a compañías comerciales extranjeras.

La generalización del sistema de comunicación aérea y el proceso continuo de aumento de la capacidad de carga de los aviones, con el consiguiente aumento de peso propio y tamaño, coloca en primer plano, en los últimos años de la década del treinta, la necesidad de construir un aeropuerto internacional, capaz de responder adecuadamente a las renovadas exigencias del transporte aéreo. Las necesidades de orden estratégico, durante la segunda guerra mundial, acelerarán la concreción de los proyectos y la financiación y realización de las obras aeroportuarias.

Por decreto del 25 de enero de 1945 se aprueba la clasificación de los aeródromos y aeropuertos existentes, en cuatro categorías (19):

1ª Categoría: Aeropuerto Nacional de Carrasco (Departamento de Canelones).

2ª Categoría: Aeródromo de Melilla (Departamento de Montevideo).

3ª Categoría: Aeródromo "General Artigas" en Pando (Departamento de Canelones).

4ª Categoría: Aeródromo "Capitán Boizo Lanza" (Departamento de Montevideo); Aeródromo Trinidad (Departa-

mento de Flores); Aeródromo de Melo (Departamento de Cerro Largo); Aeródromo de Arapey (Departamento de Salto).

Los criterios de clasificación de aeródromos y aeropuertos existentes en 1945, conforman la base para la clasificación posterior de los nuevos aeródromos y aeropuertos, construidos hasta la fecha. (Fig. 64)

El proceso de instalación del primer Aeropuerto Nacional, que culmina con su construcción en Carrasco, en base al proyecto definitivo de 1941, se inicia en 1927, cuando el 30 de setiembre se eleva a consideración del Consejo Nacional de Administración, un mensaje del Poder Ejecutivo, solicitando la Isla Libertad, ubicada en la Bahía de Montevideo, para establecer en ella una base aeronaval y aeropuerto. Este proyecto, así como otros posteriores, incluida la propuesta inicial de localización en los bañados de Carrasco, responde a la existencia en la época de dos modalidades de aeronavegación, competitivas desde el punto de vista tecnológico: el aeroplano y el hidroavión. La realización de la base aeronaval y aeropuerto en la Isla Libertad, se decreta el 23 de agosto de 1932, designándose una Comisión Financiera, presidida por el Ingeniero Luis Andreoni. En 1935 se revé la propuesta y se proponen diversas ubicaciones: dos en la Bahía de Montevideo, en la Barra Santa Lucía y en los bañados de Carrasco. Se designa una Comisión a esos efectos, integrada entre otros por los arquitectos Américo Ricaldoni, Director del Plan Regulador de Montevideo y Juan Scasso. La comisión culmina sus estudios en 1937, aconsejando la ubicación actual.

En la Ley de Obras Públicas de 1940, se incluyen partidas para la adquisición del predio y realización de las primeras obras del Aeropuerto Nacional de Carrasco. En ese mismo año se declara el predio de utilidad pública, a los fines de su adquisición o expropiación por el Estado. El 26 de diciembre de ese año se crea la Comisión de Proyecto, Dirección y Administración de las Obras del Aeropuerto Nacional de Carrasco, designándose al General Arquitecto Alfredo R. Campos para desempeñar su presidencia. La Comisión promueve la formación de técnicos nacionales en la materia, donde no existen experiencias anteriores valiosas, enviándolos a perfeccionar sus conocimientos en el exterior: Argentina, Brasil y Estados Unidos de Norte América.

El 10 de julio de 1941 el Poder Ejecutivo aprueba el anteproyecto del Aeropuerto, al cual se agrega posteriormen-

te, en un área inmediata, la Base Aeronáutica Militar, denominada en 1947, "Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo". Por decreto-ley del 3 de julio de 1942, se autoriza al Poder Ejecutivo a realizar la construcción del Aeropuerto Nacional de Carrasco (20). Se otorgan recursos mediante la autorización de una emisión de deuda pública. El 28 de mayo de 1943, por decreto, se declara a esta obra, comprendida dentro de las obras a financiar con el Empréstito Export and Import Bank de Washington, que incluye además inversiones dedicadas a obras de vialidad, hidrografía y ferrocarriles, suspendiéndose la emisión de deuda pública, autorizada en 1942. En 1944 se reactiva la citada "Deuda Obras Públicas 5% de 1942", limitándose su emisión, a modo de refuerzo del préstamo concertado con el Export and Import Bank de Washington.

El 8 de marzo de 1945 se delimita, por decreto, la zona de vuelo prohibido correspondiente a la Base Aeronaval de Laguna del Sauce. El 14 de julio de 1946, por igual vía, se aprueba la reglamentación sobre el uso de las aguas de la Laguna del Sauce, contemplándose las exigencias de la Base Aeronaval. Por decreto de igual fecha se le declara Aeropuerto de 1ª Categoría.

La constante renovación tecnológica del sistema y la mayor frecuencia en su utilización, obligan a una permanente conservación y remodelación de los aeropuertos, equipamiento arquitectónico que envejece con rapidez. Por ley del 14 de octubre de 1950 se autorizan recursos con destino a la terminación de las obras previstas y ampliación del Aeropuerto Nacional de Carrasco, creándose impuestos a aplicarse a los usuarios del mismo. En 1965 se promueve un Plan de Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica Nacional, que incluye un Proyecto de Modernización del Aeropuerto Nacional de Carrasco, temática aún vigente.

El 17 de abril de 1977 se inaugura el Aeropuerto Internacional de Alternativa de Santa Bernardina en Durazno, significativa variante en la estructuración del equipamiento aéreo, de alcance regional, que ofrece amplias posibilidades operacionales de futuro.

Planificación de los sistemas de telecomunicaciones.

El problema de las telecomunicaciones, considerado con un concepto unitario, implica la consideración de dos aspectos del mismo: la coordinación, derivada de la diversificación

de modos (telégrafos, teléfonos, radioaudición y radiotelevisión), generados en un proceso histórico tecnológico y la planificación territorial a escala nacional y regional, derivada de las implicancias culturales, que conllevan problemas de soberanía. A ello debe agregarse la insuficiencia del sistema, en los modos de comunicación telegráfica y telefónica, que no cubren adecuadamente el servicio de la totalidad de nuestro territorio y la proliferación de emisoras radioauditoras y televisivas, que originan un campo comercial privado competitivo y antieconómico, a pesar de lo cual, particularmente en el caso de las áreas servidas por la televisión, no suponen una cobertura efectiva del territorio de nuestro país. Las emisoras de radio y televisión de los países fronterizos, Argentina y Brasil, invaden, apoyadas en su potencia de emisión, buena parte de nuestro territorio nacional, que receptiona por esos medios de comunicación de masas, modos culturales y costumbristas ajenos.

El 16 de diciembre de 1915, se aprueba por ley el monopolio del Estado del servicio de correos, telégrafos y teléfonos, dentro de los límites territoriales uruguayos. Disposición que concuerda con la filosofía intervencionista del Estado y que posibilita, en su calidad de acto de gobierno previo e indispensable, una política de ordenamiento y coordinación de los citados servicios. No existe, por el contrario, monopolio en las comunicaciones telegráficas y telefónicas con el exterior, donde se opta por el régimen de libre concurrencia, avalado en la resolución del 24 de setiembre de 1918, negando una solicitud de la "Compañía Telegráfica Western", que implicaba un régimen monopólico en ese campo, en este caso en poder de una empresa privada. El Estado, mediante la mencionada resolución desestima la solicitud presentada, de concesión exclusiva para explotar las comunicaciones telegráficas con Europa, Norte América, Antillas, Guayanas, Venezuela, Brasil, Colombia, Centro América y Africa. El 17 de octubre de 1919 se declara, por ley, abierto a la libre concurrencia, el servicio exterior de comunicaciones cablegráficas. (21).

En 1928 existen en nuestro país 10.509 kilómetros de líneas telegráficas, de los cuales 7.658 corresponden a instalaciones aéreas, 2.848 a instalaciones submarinas y 3 a instalaciones subterráneas.

En la ley presupuestal, aprobada el 20 de diciembre de 1933, se establece, en el artículo 21, la creación de una Comisión Especial Técnica honoraria, a los fines de proyectar

un plan para la prosecución de la construcción de la red telefónica nacional, procurando la armonización de los servicios telegráficos y telefónicos. La Comisión se integra con 5 miembros, siendo dos de ellos el Director General de Correos y Telégrafos y el Presidente del Directorio de las Usinas Eléctricas y Teléfonos del Estado.

Por resolución del 6 de octubre de 1939 se aprueba el proyecto de reparación, reconstrucción y construcción de la Red Telegráfica Nacional, elevada por la Dirección General de Comunicaciones, creada en la ley presupuestal de 1935 (22). Los principios básicos de este proyecto, coordinación de las diversas líneas existentes, conformación de una red estatal única, territorialmente centrada en la capital, atendiendo mediante creaciones las zonas de mayor insuficiencia de servicio, se reiterarán en los futuros proyectos relativos al ordenamiento teleográfico de nuestro país, hasta nuestros días.

En 1945, como consecuencia de la finalización del conflicto bélico mundial, se autoriza el restablecimiento, mediante decreto de fecha 14 de junio, de las comunicaciones telegráficas con Marruecos, Túnez, Luxemburgo, Dinamarca, Colonias Francesas, Yugoslavia, Francia, Noruega, Bélgica y con todos los países europeos que soliciten la regularización de este servicio, por intermedio del Bureau International, con sede en Berna. Este decreto constituye el inicio de la normalización de las comunicaciones telegráficas con el exterior, afectado notoriamente durante el transcurso de la segunda guerra mundial. Es así, que dentro de ese cuadro de progresivo restablecimiento del servicio teleográfico exterior, en 1948 se regularizan las comunicaciones, mediante telégrafo, con las potencias integrantes del llamado "Eje": Alemania, Italia y Japón.

La estructura básica del ordenamiento telefónico territorial actual tiene por punto de salida la construcción del sistema telefónico policial, antes analizado. A esta red policial deben agregarse los sistemas de teléfonos vecinales de campaña. Montevideo y algunas capitales, en particular Salto y Paysandú, disponen de importantes redes telefónicas de alcance urbano. En 1919 ya existen 14.665 abonados telefónicos urbanos en la capital y 23.662 en todo el departamento de Montevideo, sin duda el de mayor servicio de todo el país.

En 1916, por decreto del 9 de marzo, se autoriza la conexión de los teléfonos vecinales de campaña con la red te-

lefónica policial, implantada a escala del territorio uruguayo (23). En función de la aplicación de este decreto, a partir de 1917, comienzan a firmarse numerosos contratos de conexión entre las Jefaturas Políticas Departamentales y las empresas privadas, que explotan los sistemas locales de teléfonos vecinales de campaña.

El problema del monopolio estatal de las comunicaciones telefónicas se plantea en el transcurso de la segunda década de nuestro siglo. En el decreto del 9 de octubre de 1917, atendiendo a esa aspiración final, concordante con la filosofía política del Estado intervencionista, caracterizante de la época, se reglamenta el funcionamiento de las instalaciones telefónicas privadas, hasta tanto no se establezca el monopolio estatal de las comunicaciones telefónicas (24).

El desarrollo del servicio se incrementa en la década de los años veinte, existiendo en 1928 102.638 kilómetros de tendido de líneas telefónicas, de los cuales 63.191 corresponden al departamento de Montevideo (aprox. el 62%). En 1930 existen 28.988 abonados telefónicos en todo el país, duplicándose la cifra que corresponde al año 1919, de los cuales 18.637 pertenecen al departamento de Montevideo (aprox. el 64%). En 1932 la cifra de abonados en Montevideo llega a 27.372, en un continuo proceso creciente de concentración de los servicios telefónicos en la capital.

El 1º de octubre de 1929 se inaugura la conexión telefónica entre las ciudades de Montevideo y Buenos Aires.

A partir de 1944 se promulgan una serie de decretos, autorizando al Directorio de Usinas y Teléfonos del Estado (U.T.E.), a adquirir empresas telefónicas privadas, que operan en el interior de la República: "La Carolina" en San Carlos, "Río Negro" en Paso de los Toros, "La Económica" en Rocha, "Teléfono Salteño" en Salto, "La Nacional" en Paysandú, "La Oriental" en Dolores, en el marco de una definida política de estatización de los servicios telefónicos, cuyo acto final será la explotación monopólica del Estado, por intermedio de U.T.E.

El ordenamiento territorial resultante, tanto en el sistema telegráfico como en el telefónico, es sustancialmente similar a los ya analizados sistemas terrestres ferroviario y carretero y sistema aéreo: radial, convergente a la ciudad capital y con amplias áreas de insuficiente servicio, en particular al norte del río Negro. (Figs. 65 y 66)

En el campo de las comunicaciones de masas, radioaudición y radiotelevisión, el Estado uruguayo se maneja con criterios marginales, a su caracterizante ideología intervencionista, dando lugar a un antieconómico régimen de libre competencia, al amparo de la compartible tesis de libre difusión de las ideas. La intervención estatal se limita a la creación de un Ente testigo, el Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.), que opera inicialmente en el campo de la radioaudición y a partir de 1963, mediante el Canal 5, en el ámbito televisivo.

El excesivo número de estaciones emisoras comerciales, en relación al limitado mercado local, conduce a la angustia financiera de las empresas. La solución inestable a la cual se concurre, empresas publicitarias mediante, es la saturación de avisos comerciales en las programaciones, que además de resultar tedioso y a veces irritante, limita excesivamente la calidad de la emisión, aún cuando la misma tenga loables fines de divulgación cultural.

Los criterios liberalizantes en materia de otorgamiento de concesiones de ondas, no suponen el desistimiento del Estado en el ejercicio de su contralor. Por ley del 13 de noviembre de 1928, se establecen normas para la instalación de estaciones radioeléctricas transmisoras, que sólo podrán funcionar con autorización de la Dirección de los Servicios de Radiocomunicaciones (25). Esta ley de funcionamiento de las estaciones de radiodifusión es el punto de salida de la doctrina actual en la materia, estableciendo un régimen concesionario a corto término, revocable por el Estado, sin derecho a indemnización o reclamo y renovable a solicitud del concesionario. La doctrina concesionaria de carácter precario y revocable, esencia de la ley del 28, es avalada diez años después, en la resolución del 28 de octubre de 1938, que prohíbe la negociación directa de las estaciones radiodifusoras por quienes usufructúan la concesión o licencia, tesis apoyada en el hecho de que las mismas no otorgan derecho de propiedad de la onda asignada.

El 30 de diciembre de 1936 se promulga la ley de reorganización del S.O.D.R.E., ampliando sus cometidos relativos al ámbito de la difusión cultural a escala de todo el territorio nacional (26).

En 1944 se cancelan, por primera vez, autorizaciones de funcionamiento a tres radioemisoras. A partir de 1945 el

término de la concesión o licencia se limita a un año, manteniendo el Servicio de Transmisiones, organismo dependiente de la Dirección General de Comunicaciones, el contralor y el ejercicio de otorgamiento de ondas radiodifusoras. En 1946 se le otorga a las actividades de radiodifusión el carácter de servicio público.

Uno de los problemas tempranos que se plantean, en relación a la radiodifusión, en la medida que ese modo de comunicación de masas se generaliza y diversifica, es el de la coordinación regional de los canales de emisión, problema que se reitera posteriormente con las emisiones televisivas. El 30 de octubre de 1935 se aprueba una resolución homologando el Acuerdo Sudamericano Regional de Radiocomunicaciones, concertado ad-referendum, en la ciudad de Buenos Aires, el 10 de abril de ese año, suscripto por las delegaciones oficiales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Es el primer paso de una serie de protocolos concordantes, de distribución de las ondas de emisión radial, a los fines de evitar interferencias y respetar las fronteras ideológicas, asimiladas a las fronteras geográficas. El 15 de julio de 1938, se aprueba una resolución similar, homologando el Acuerdo Sudamericano de Radiocomunicaciones, celebrado ad-referendum, en la ciudad de Río de Janeiro, el 20 de julio de 1937, entre Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Venezuela y Uruguay, ampliándose la coordinación regional, con la incorporación de los territorios de Perú, Colombia y Venezuela. Actualmente la coordinación de los canales de emisión radiodifusora se realiza, mediante múltiples acuerdos regionales, a escala del continente americano.

A pesar de la multiplicación de emisoras radiales, asentadas esencialmente en los principales centros urbanos de la República, con una excesiva centralización en la ciudad capital, existen zonas de carencias de servicios, particularmente en las áreas rurales del noreste del río Negro, que son suplidas por la audición de las estaciones radiales brasileñas, de gran potencia de emisión. La gravedad del problema se agudiza, dado que no sólo se subroga la posibilidad de conformar un sistema de emisiones nacionales, promoviendo una cultura con signos de autenticidad, sino que además, en este caso, se genera una distorsión idiomática, como consecuencia de la constante captación auditiva de masas, del idioma portugués. El problema se hace más complejo en nuestros días, al incorporarse la invasión televisiva, de las emisoras asen-

tadas en el territorio del Estado de Río Grande del Sur, de mayor alcance y potencia que las emisoras televisivas uruguayas. Circunstancia similar se observa en la zona fronteriza con la República Argentina, incluida la implicancia idiomática, referida al "dialecto porteño". Ello conduce, en nuestros días, a que la coordinación de las emisiones radiales y televisivas, sea considerada, no sólo en términos de distribución de canales para evitar interferencias, sino preferentemente como un problema de ordenamiento territorial, de las zonas de influencia de los canales, en función de su ubicación geográfica y de su potencia de emisión. Actualmente se realizan diversas gestiones, a nivel de los gobiernos de Argentina, Brasil y Uruguay, sin que se halla concluido un acuerdo conjunto.

La coordinación de los distintos sistemas de comunicaciones y la integración de los mismos a escala regional, signan una activa participación del Estado uruguayo en la estructuración del equipamiento territorial, relativo a las comunicaciones, instrumento indispensable para el desarrollo económico y social contemporáneo.

NOTAS AL CAPITULO V

- (1) Ley de Reorganización y Monopolio de los Servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1915". Montevideo. 1916. Págs. 874 a 887.
- (2) Ley de Nacionalización y Electrificación del Ferrocarril y Tranvía del Norte. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1915". Montevideo 1916. Págs. 46 a 54.
- (3) Decreto creando el Consejo de Contabilidad y Control de Ferrocarriles. "Registro Nacional de Leyes y Decretos 1915". Montevideo 1916, Pág. 473.
- (4) Ley ratificando el Convenio de Compra Venta con las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente del Cuareim. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1948" Montevideo 1949. Págs. 1457 a 1466.
- (5) Ley de creación de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1916" Montevideo 1917. Págs. 577 a 582.
- (6) Resolución declarando revocadas las autorizaciones para realizar operaciones portuarias en muelles de propiedad privada establecidos en la bahía y costas del departamento de Montevideo". Montevideo 29 de marzo de 1932. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 8.f.37. Montevideo 1967.
- (7) Decreto -ley creando la Administración Nacional de Puertos. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1933", Montevideo 1934. Págs. 288 y 289 .
- (8) Ley de creación del Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1929". Montevideo 1930, Págs. 750 a 753.
- (9) Ley de monopolio de las comunicaciones telefónicas. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1931", Montevideo 1932, páginas 582 a 584.
- (10) Ley autorizando la constitución de una Sociedad de Economía Mixta entre el Estado y la Sociedad Anónima Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1944", Montevideo 1945, páginas 1.020 a 1.028.
- (11) Decreto de nacionalización y monopolio de la navegación aérea comercial. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1946", Montevideo 1947, págs. 921 y 922.

- (12) Ley de Recursos Permanentes para Vialidad e Hidrografía, "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1928", Montevideo 1929, páginas 731 a 748.
- (13) Plan de Obras Públicas. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1944", Montevideo 1945, páginas 1.318 a 1.380.
- (14) Decreto reglamentando rutas aéreas. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1922", Montevideo 1923, páginas 130 y 131.
- (15) Resolución autorizando líneas aéreas comerciales. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1936", Montevideo 1937, páginas 193 a 195 y 787 a 792.
- (16) Resolución aprobando el establecimiento de una red aérea militar. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1937", Montevideo 1938, páginas 897 y 898.
- (17) Ley por la que se establecen subvenciones, franquicias y recursos para el fomento de la aviación civil, militar y naval nacionales, Montevideo, 5 de diciembre de 1940. I.H.A., Publicación 17.7. Fascículo 9.f.31. Montevideo 1968.
- (18) Decreto - ley estableciendo rutas aéreas y frecuencias de la empresa P.L.U.N.A., "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1943", Montevideo 1944, páginas 548 a 560.
- (19) Decreto aprobando la clasificación de aeropuertos y aeródromos. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1945", Montevideo 1946, páginas 63 a 67.
- (20) Decreto - ley autorizando la construcción del Aeropuerto Nacional de Carrasco. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1942", Montevideo 1943, página 749.
- (21) Ley de libre concurrencia del servicio exterior de comunicaciones cablegráficas. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1919", Montevideo 1920, páginas 344 a 348.
- (22) Resolución aprobando Red Telegráfica Nacional. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1939", Montevideo 1940, páginas 845 y 846.
- (23) Decreto autorizando la conexión de los teléfonos vecinales de campaña con la red telefónica policial. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1916", Montevideo 1917, Pág. 299.
- (24) Decreto reglamentando las instalaciones telefónicas privadas. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1917", Montevideo 1918, página 735.
- (25) Ley estableciendo normas para la instalación y funcionamiento de estaciones radioeléctricas transmisoras. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1928" 1929, páginas 842 y 843.
- (26) Ley de Reorganización del S.O.D.R.E.. "Registro Nacional de Leyes y Decretos. 1936", Montevideo 1937, págs. 996 a 998.

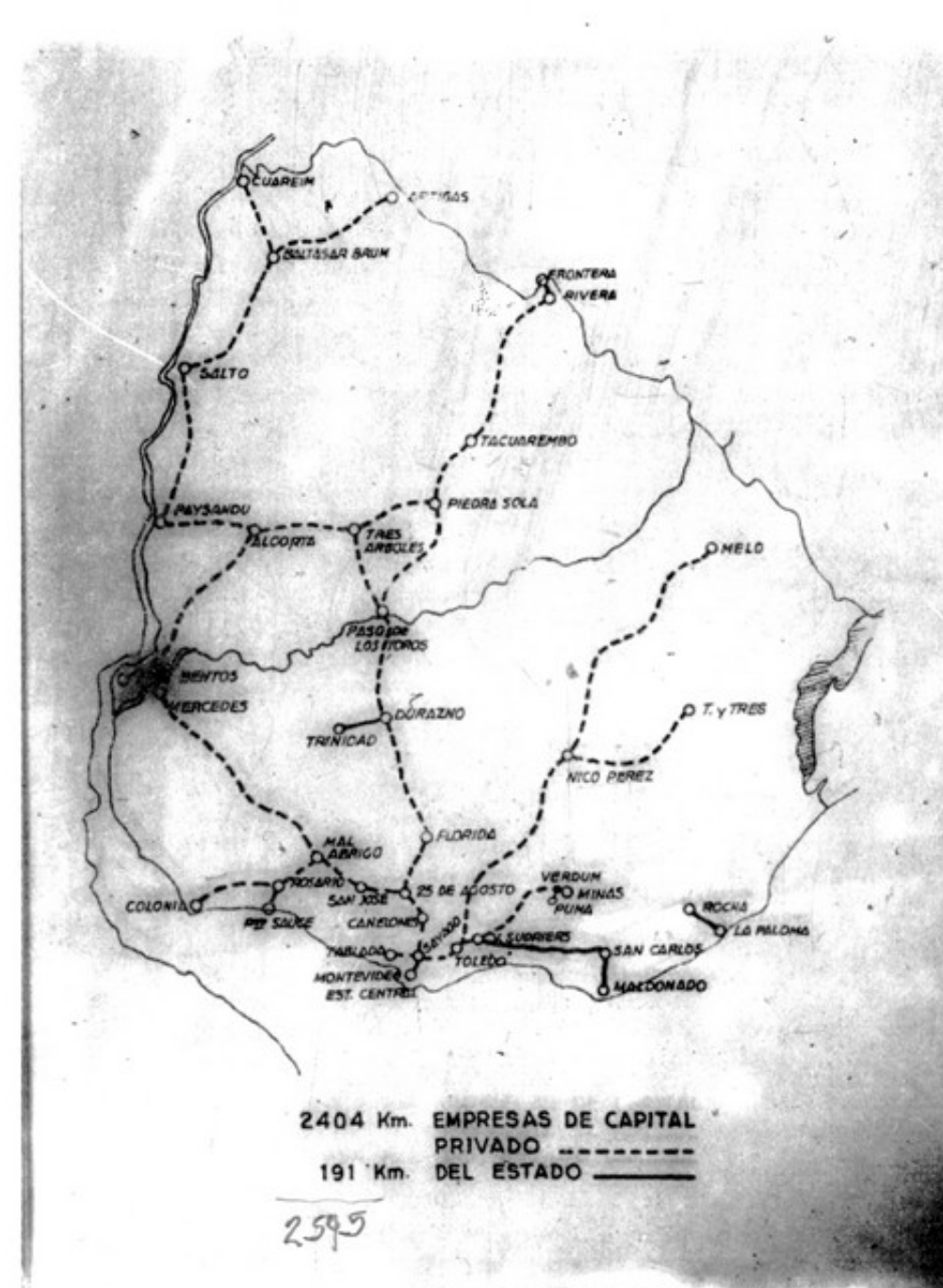
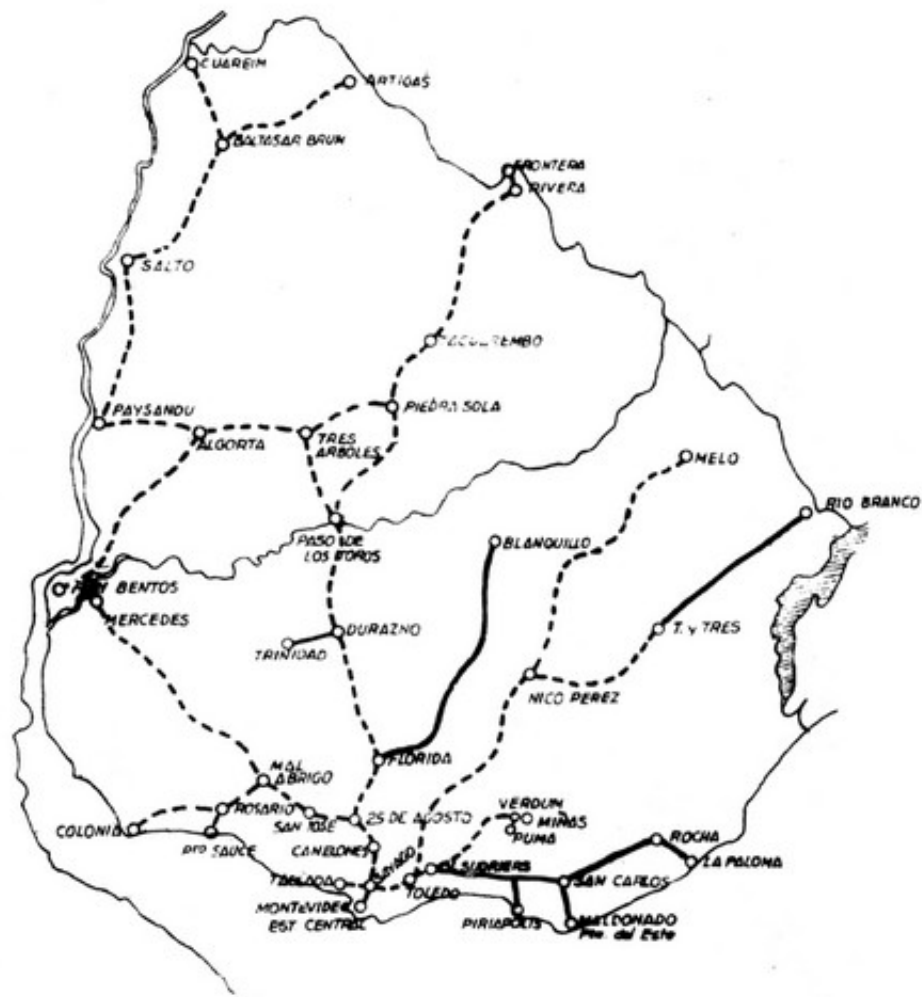


Fig. 45 - Red ferroviaria en 1919.



2412 Km. EMPRESAS DE CAPITAL
PRIVADO - - - - -
564 Km. DEL ESTADO ———

Fig. 46 - Red ferroviaria en 1940.

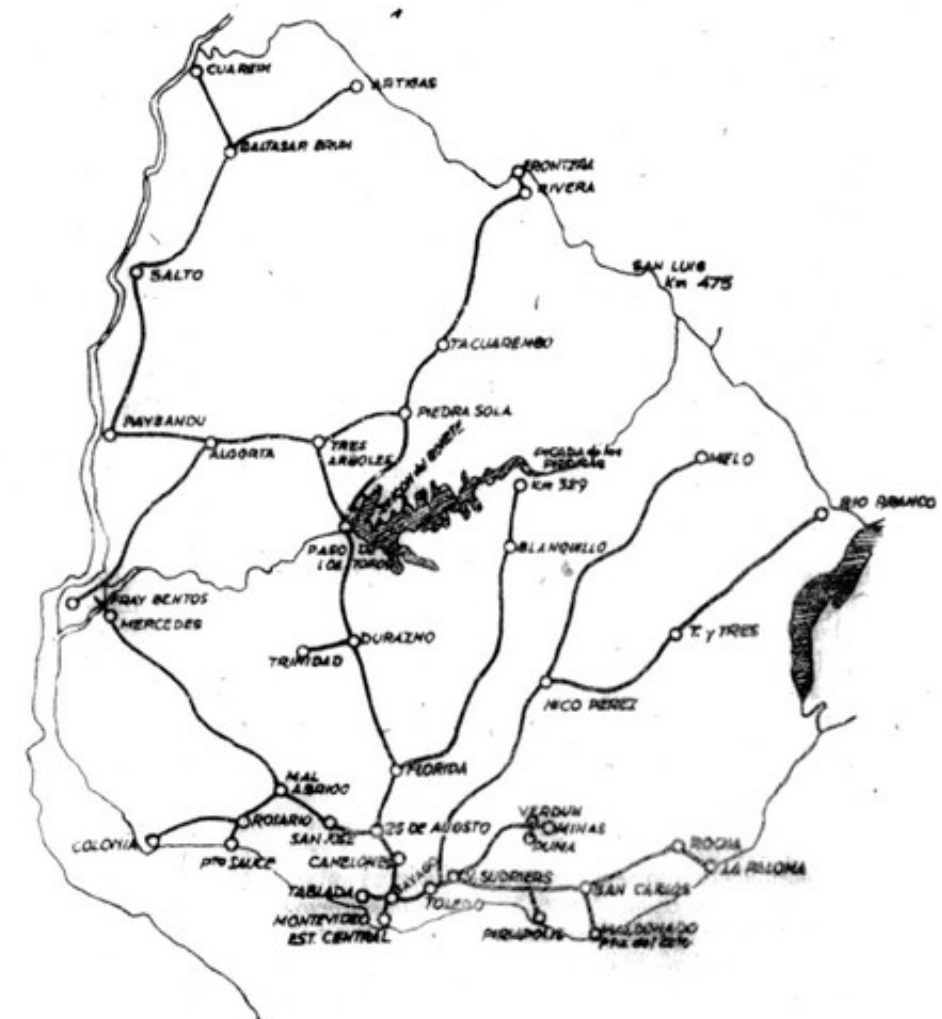


Fig. 47 - Red ferroviaria en 1961.



Fig. 48 - Proceso de conformación del sistema ferroviario nacional. 1869-1957

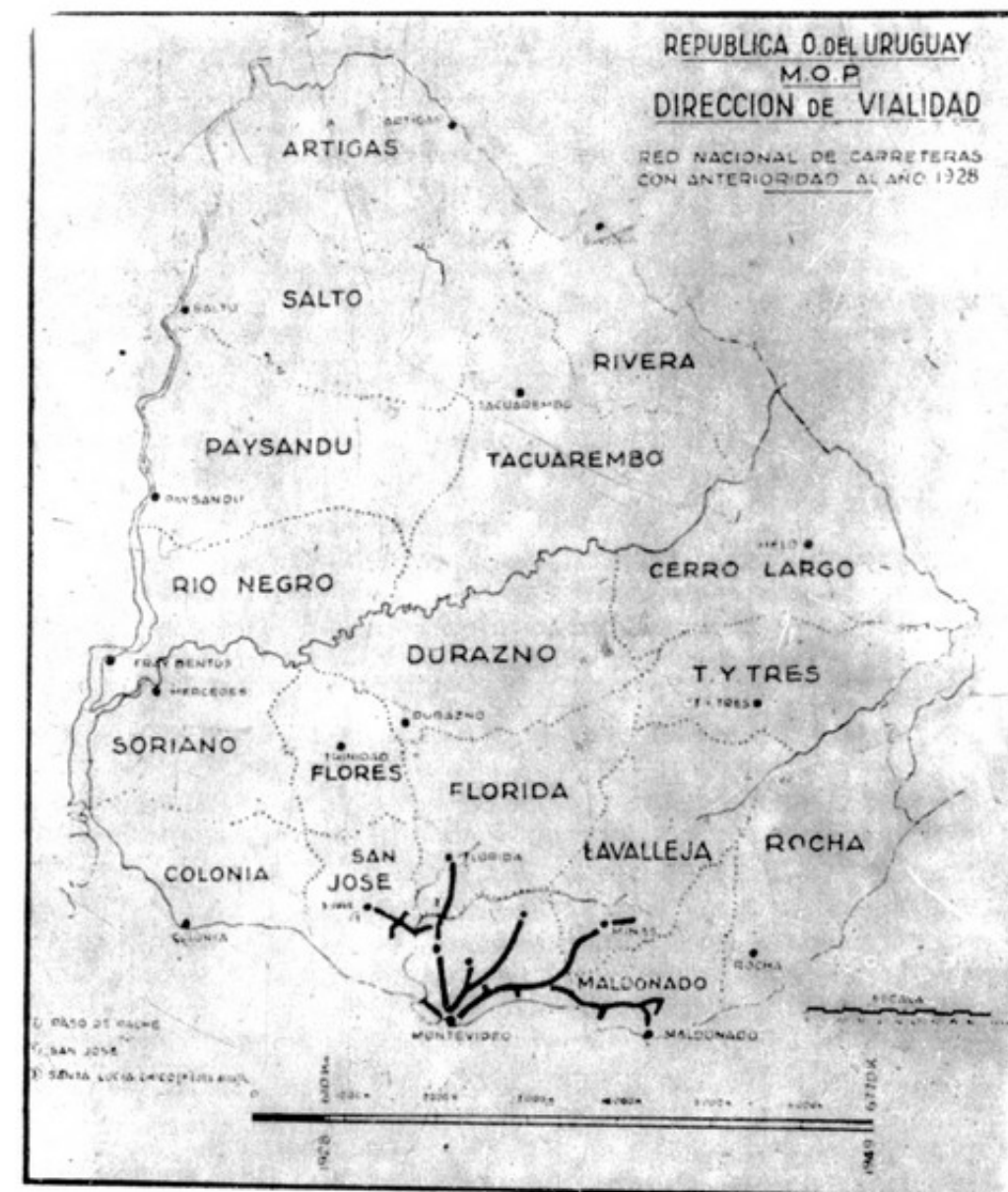


Fig. 49 - Red vial carretera en 1928.

Fig. 50 - Red vial carretera en 1928. Detalle.

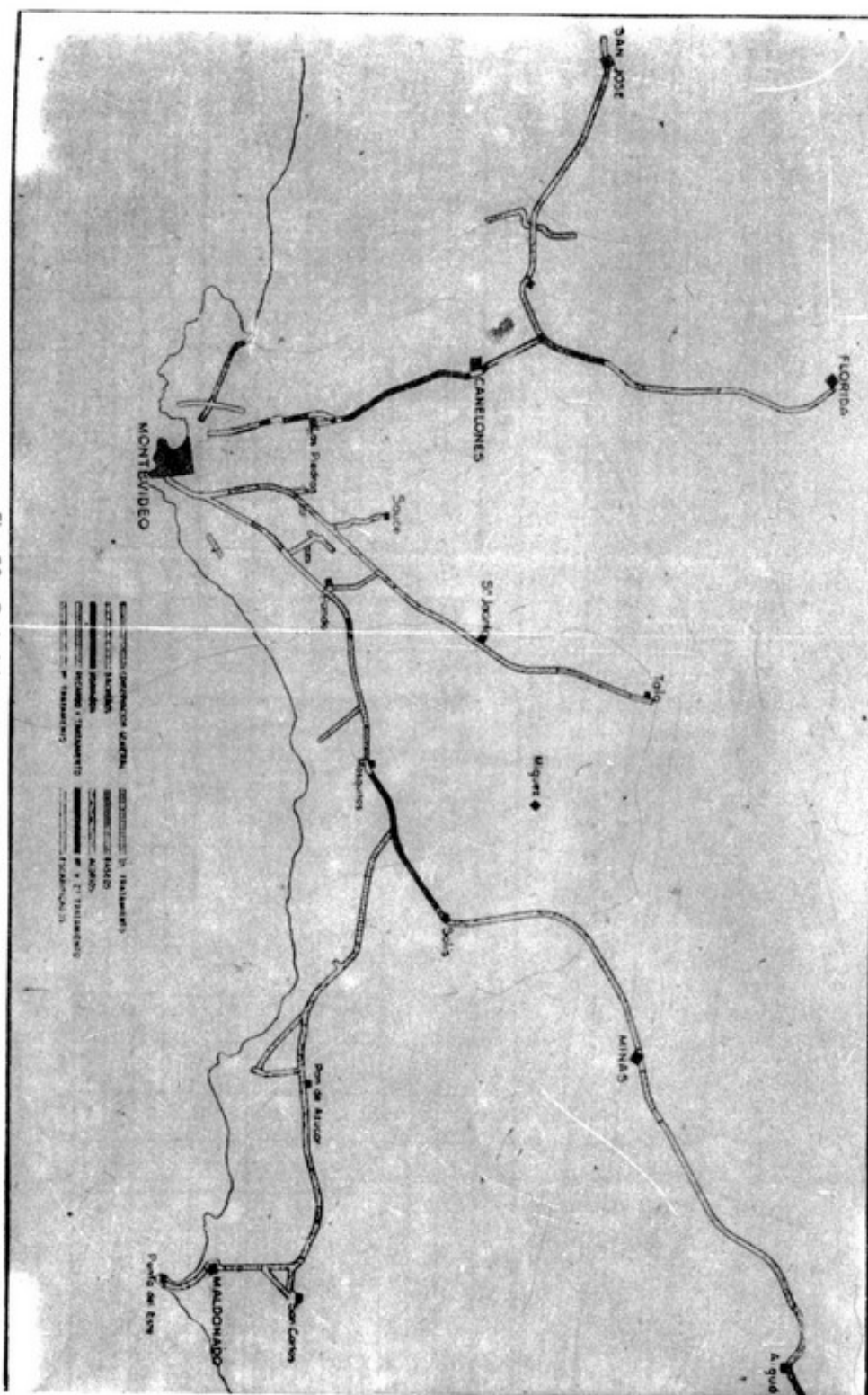


Fig. 51 - Red vial carretera en 1933.

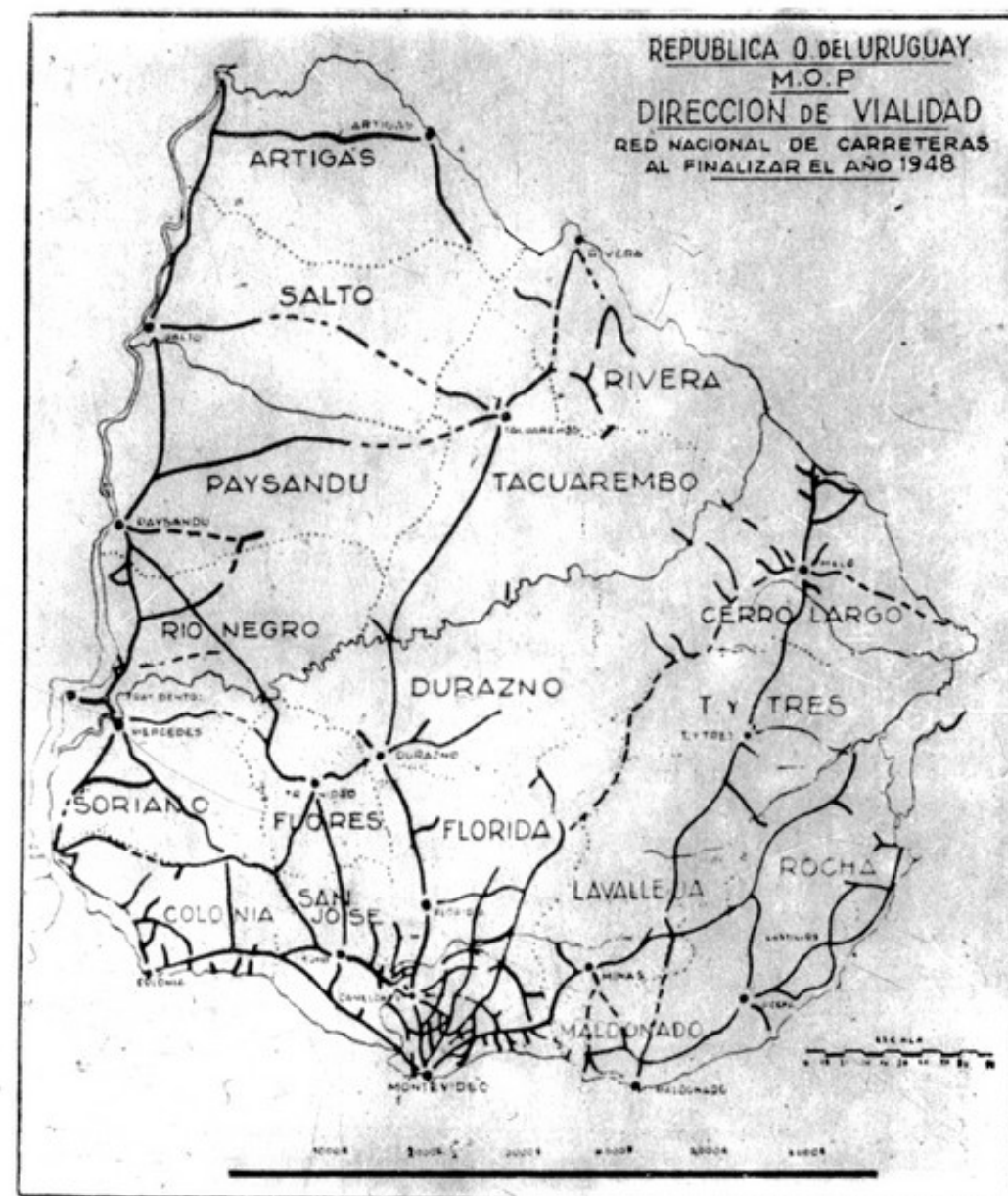


Fig. 52 - Red vial carretera en 1948.



Fig. 53 - Red vial carretera en 1957. Informe Sofrerail.

PLANTEOS DE ESTRUCTURACION FISICA TERRITORIAL REGIONAL RECIENTES



	Fecha inicial del planteo	Fuente de informacion
CUENCA LAGUNA MERIM	1965 (CONVENIO INTERN)	Inf. period. I.H.A. Carp. 108
CUENCA DEL PLATA	1967 (" ")	" " " " " "
RUTA 26	1961 (PLAN M.O.P.)	" " " " " "
RUTA 14 (remodelacion)		" " " " " "
PUENTE PAYSANDU-COLON	1967 (CONVENIO INTERGUB)	" " " " " "
PUENTE FRAY BENTOS-PUENTE UNZUE	1967 (DECRETO-LEY)	" " " " " "

Fig. 54 - Propuestas viales 1961-1967. El 10 de diciembre de 1975 se habilita el Puente Internacional Paysandú-Colón, denominado "General Artigas". El 19 de setiembre de 1976 se habilita el Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué, denominado "General San Martín".

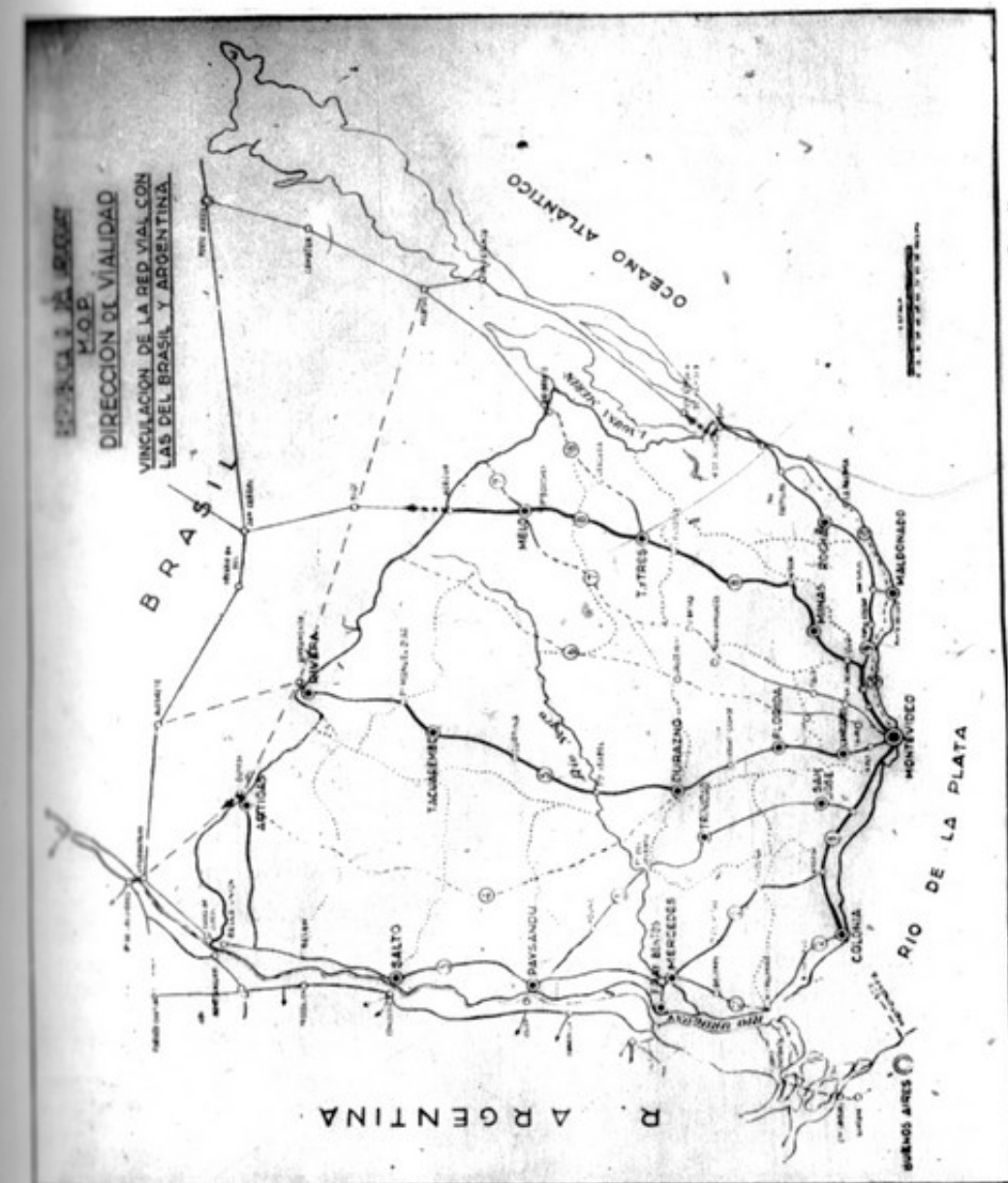


Fig. 55 - Conexiones del sistema vial carretero nacional con Argentina y Brasil.

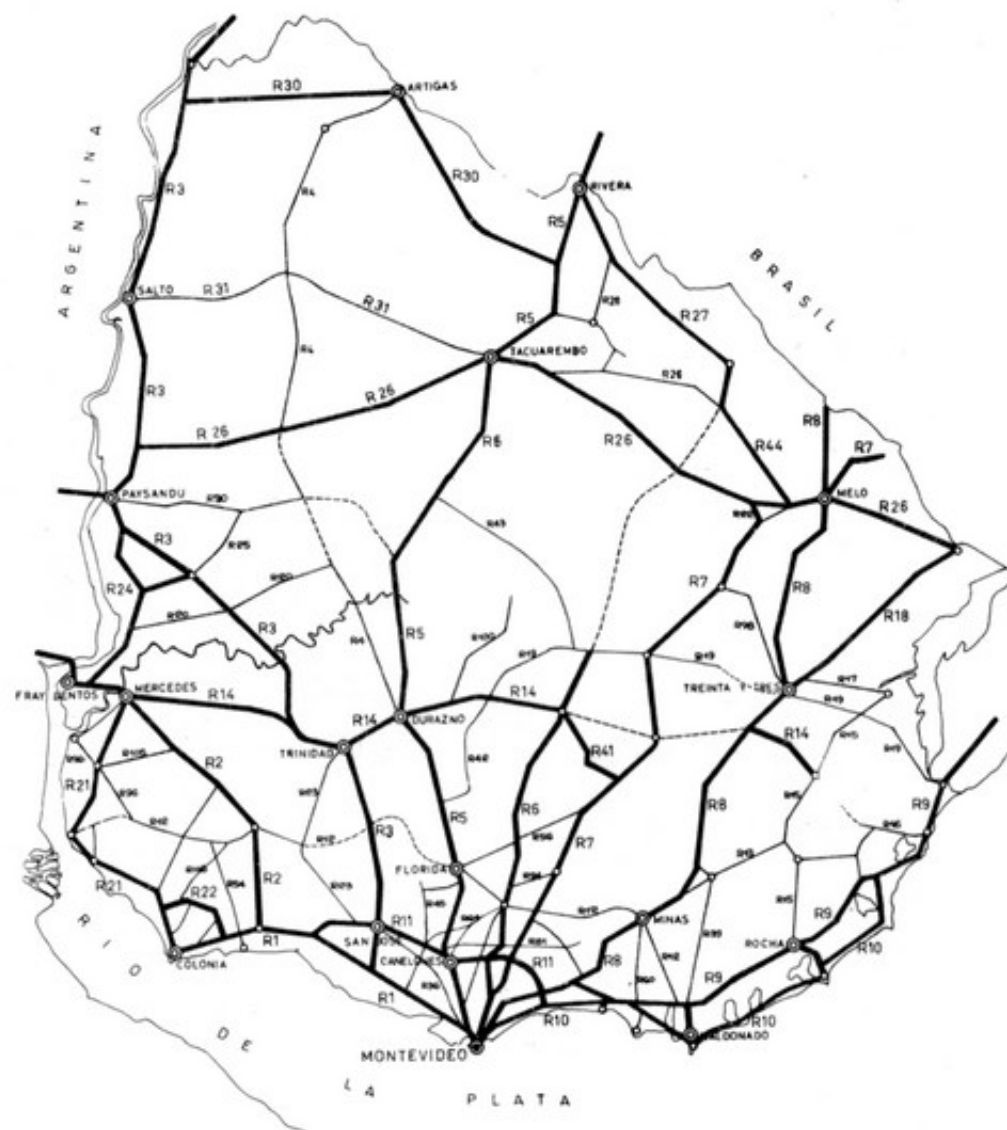


Fig. 56 - Red vial carretera en 1974.



Fig. 57 - Ríos navegables y puertos. 1957. Informe Sofrerail.

Fig. 58 - Plan de obras en la Bahía de Montevideo. 1921.

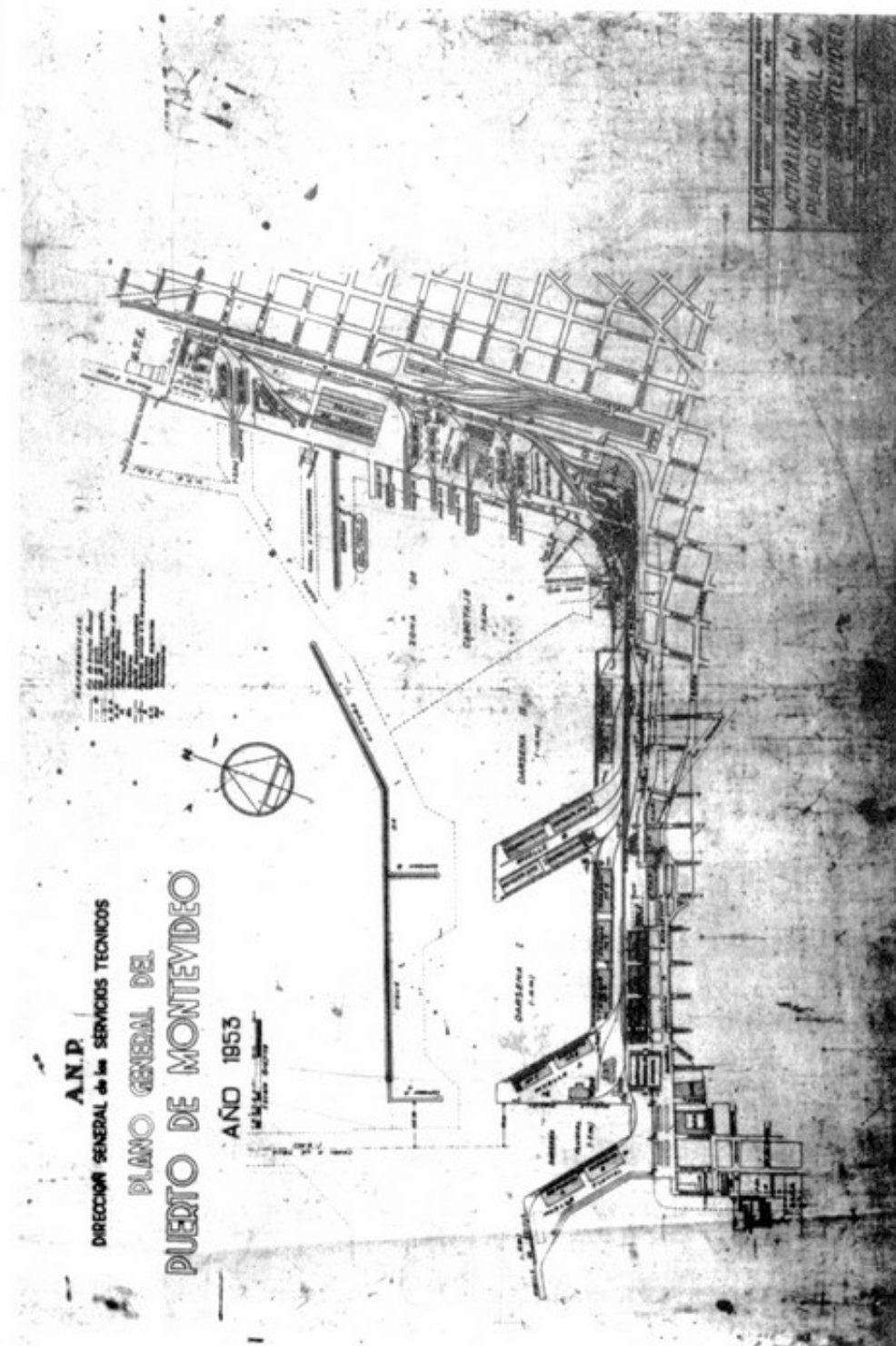
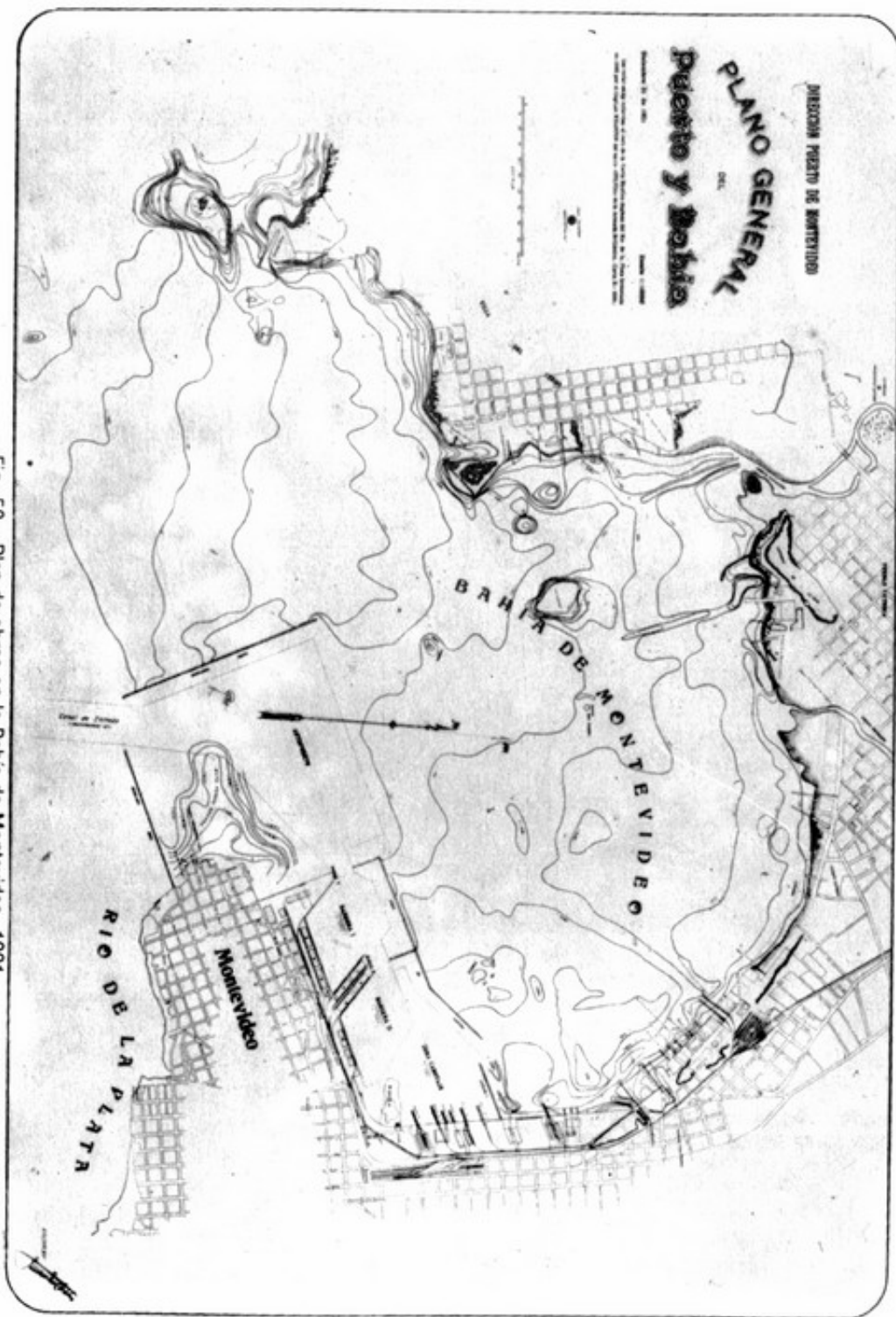


Fig. 59 - Puerto de Montevideo. Planimetría. 1953.



Fig. 60 - Plan de creación de la red aérea militar. 1° de julio de 1937.

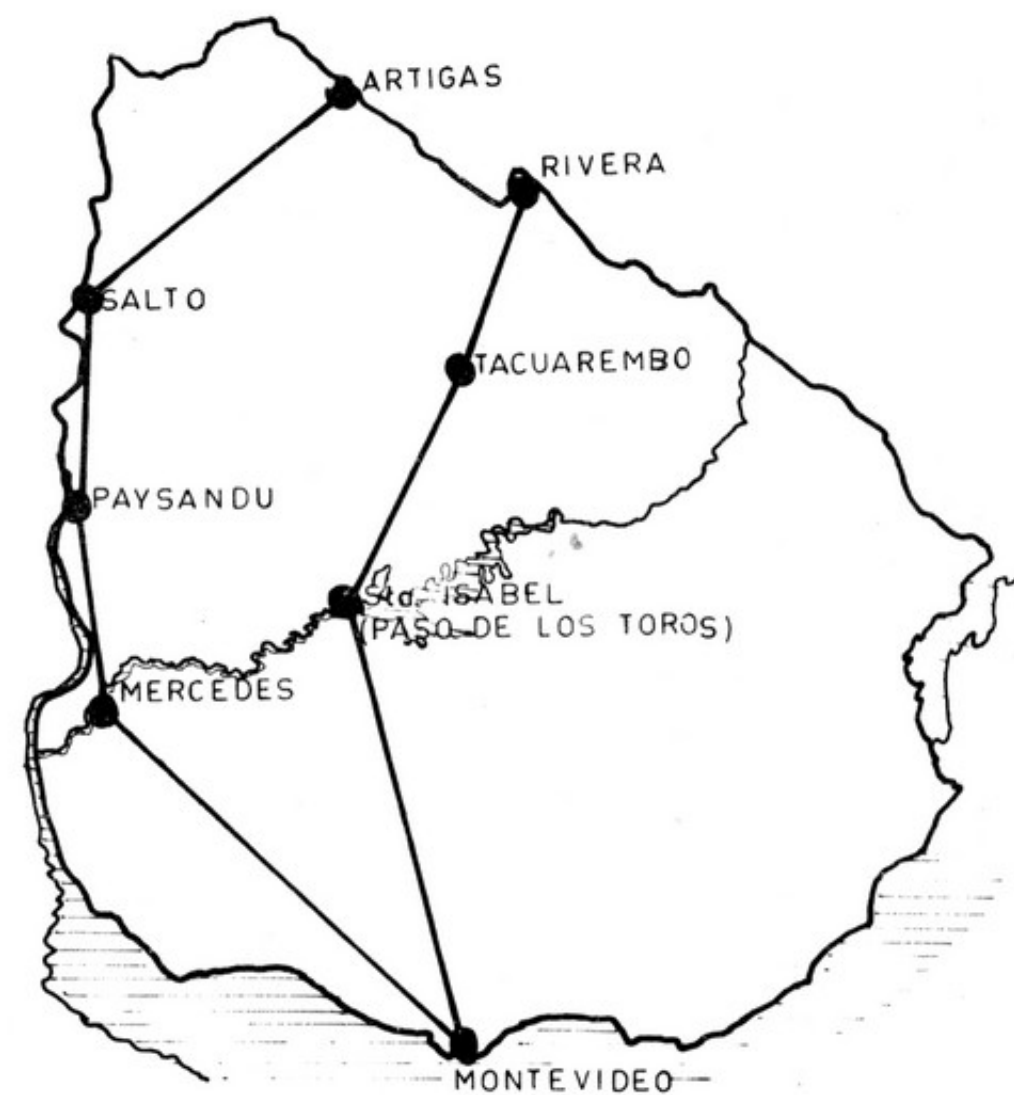


Fig. 61 - Interpretación gráfica de los itinerarios de S.A.P.L.U.N.A. Ley del 20 de octubre de 1937 y Decreto Reglamentario del 3 de mayo de 1938.

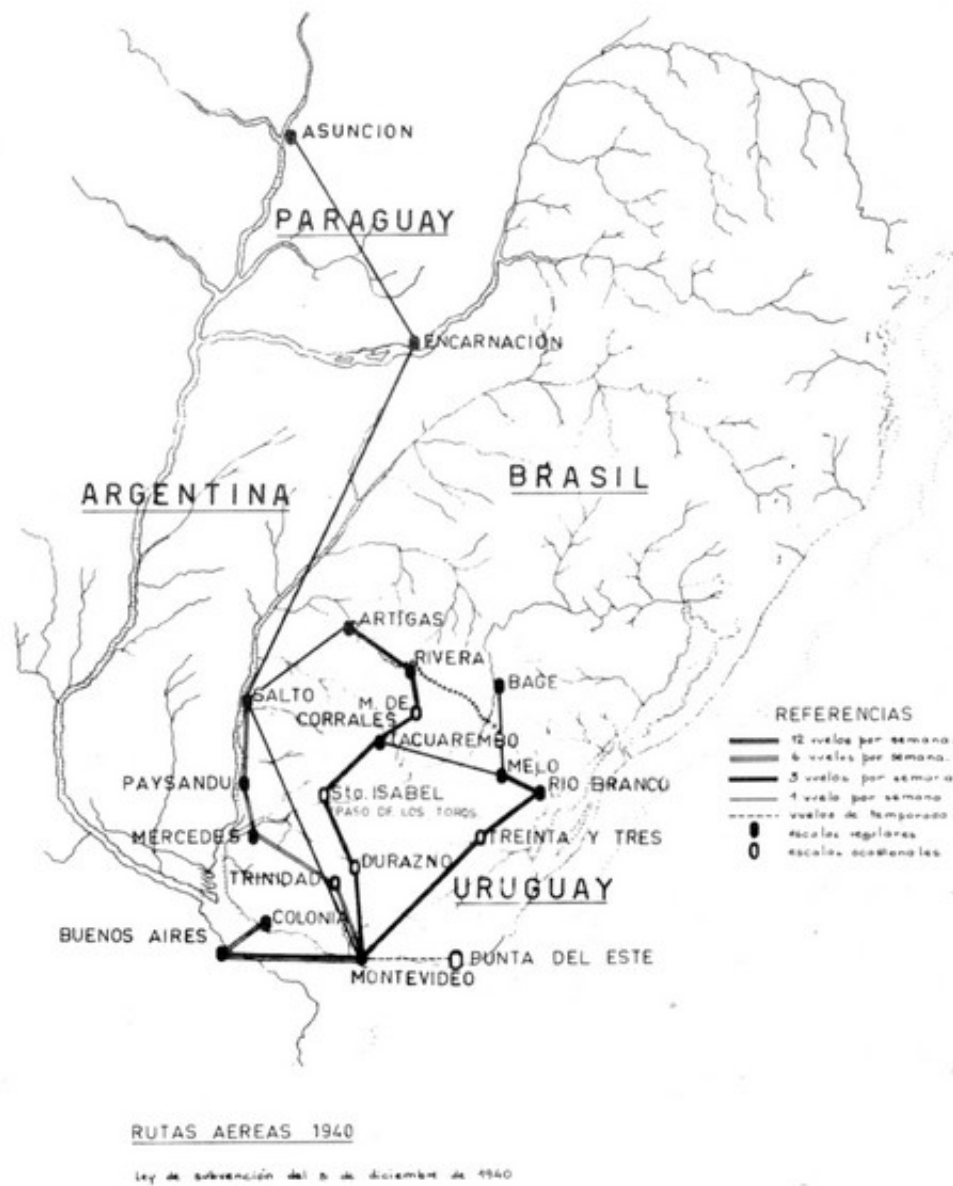


Fig. 62 - Interpretación gráfica de los itinerarios de aviación civil-comercial subvencionados por ley del 5 de diciembre de 1940.

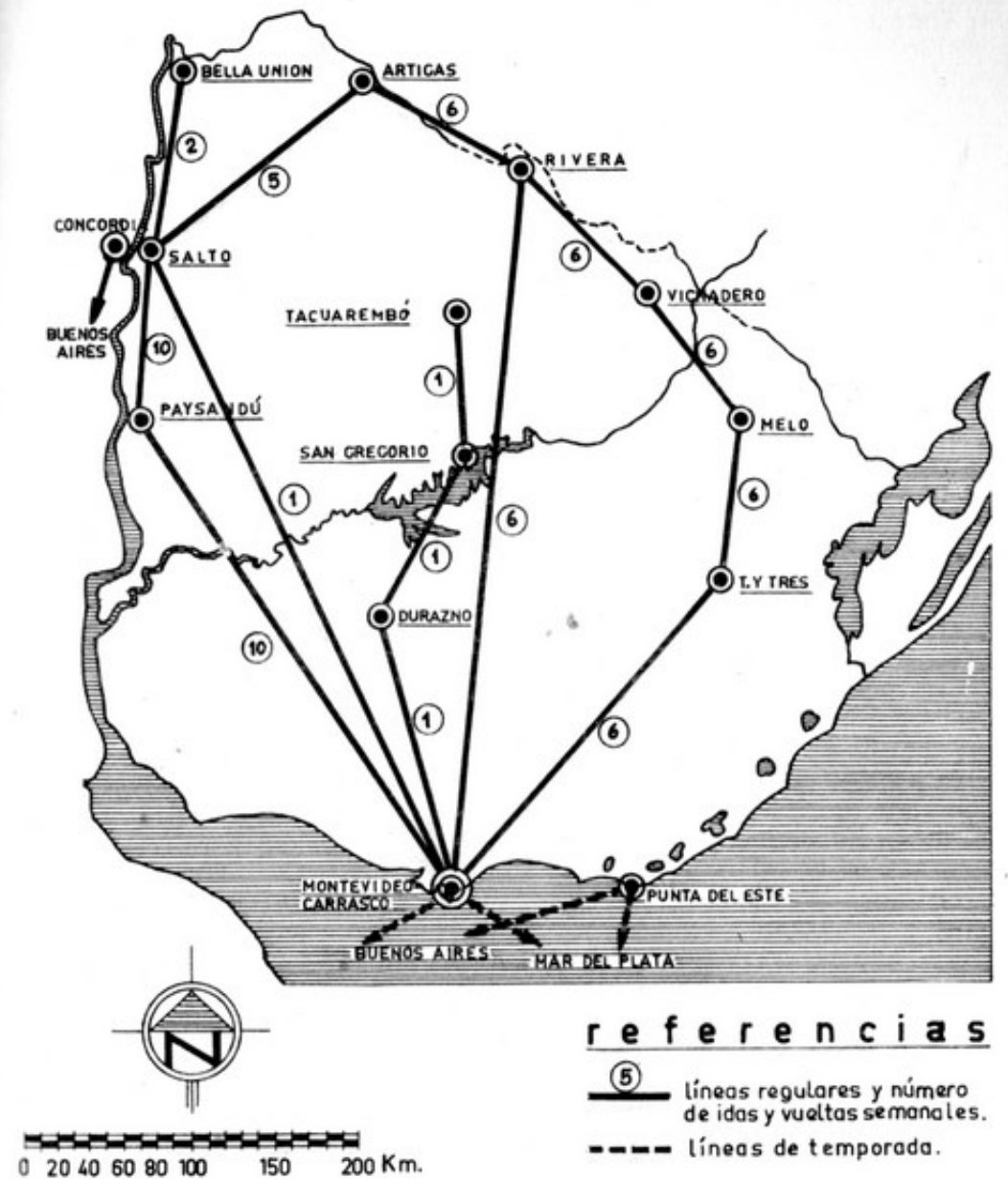


Fig. 63 - Interpretación gráfica de los itinerarios de P.L.U.N.A. 1957. Informe Sofrerail.

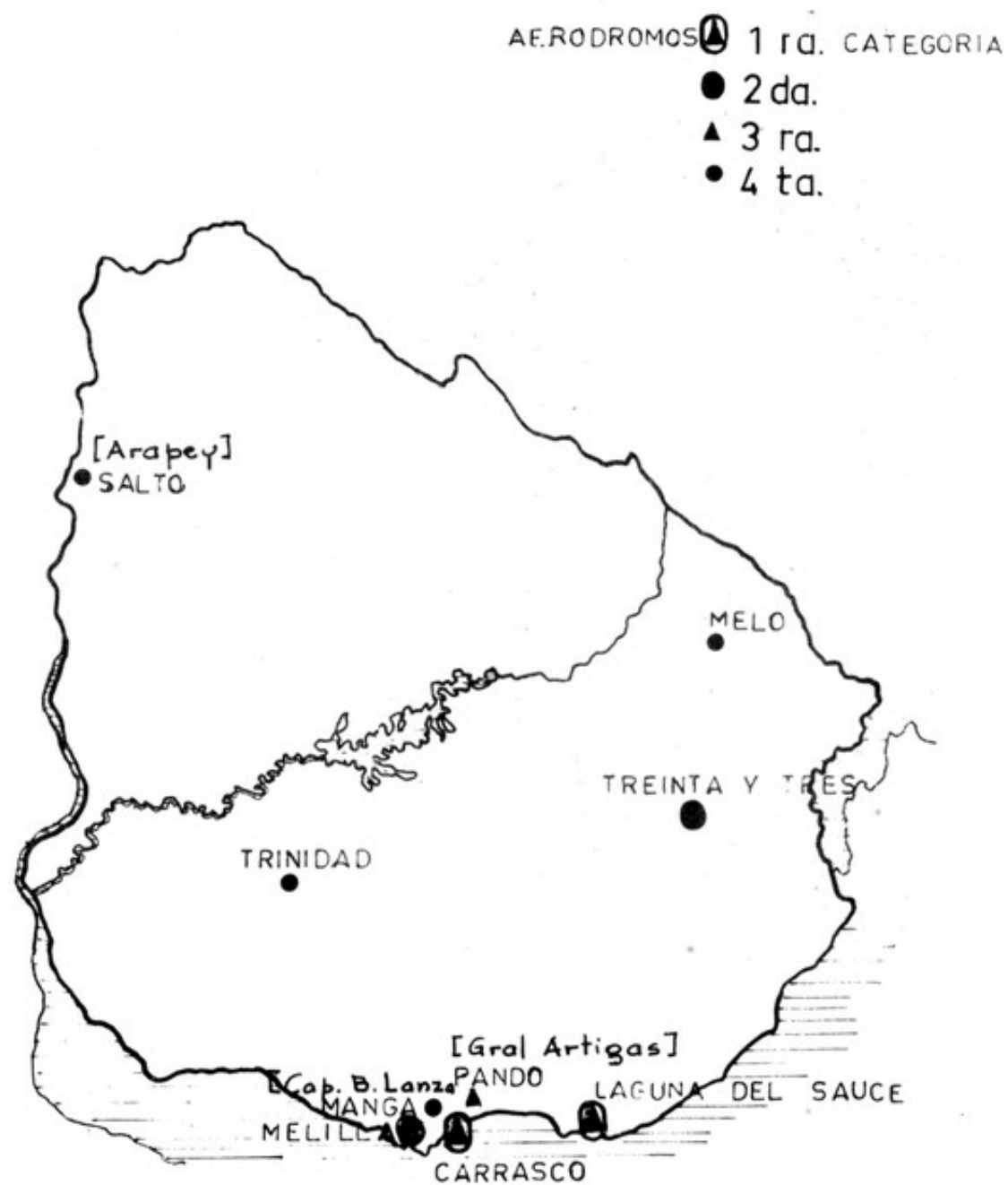
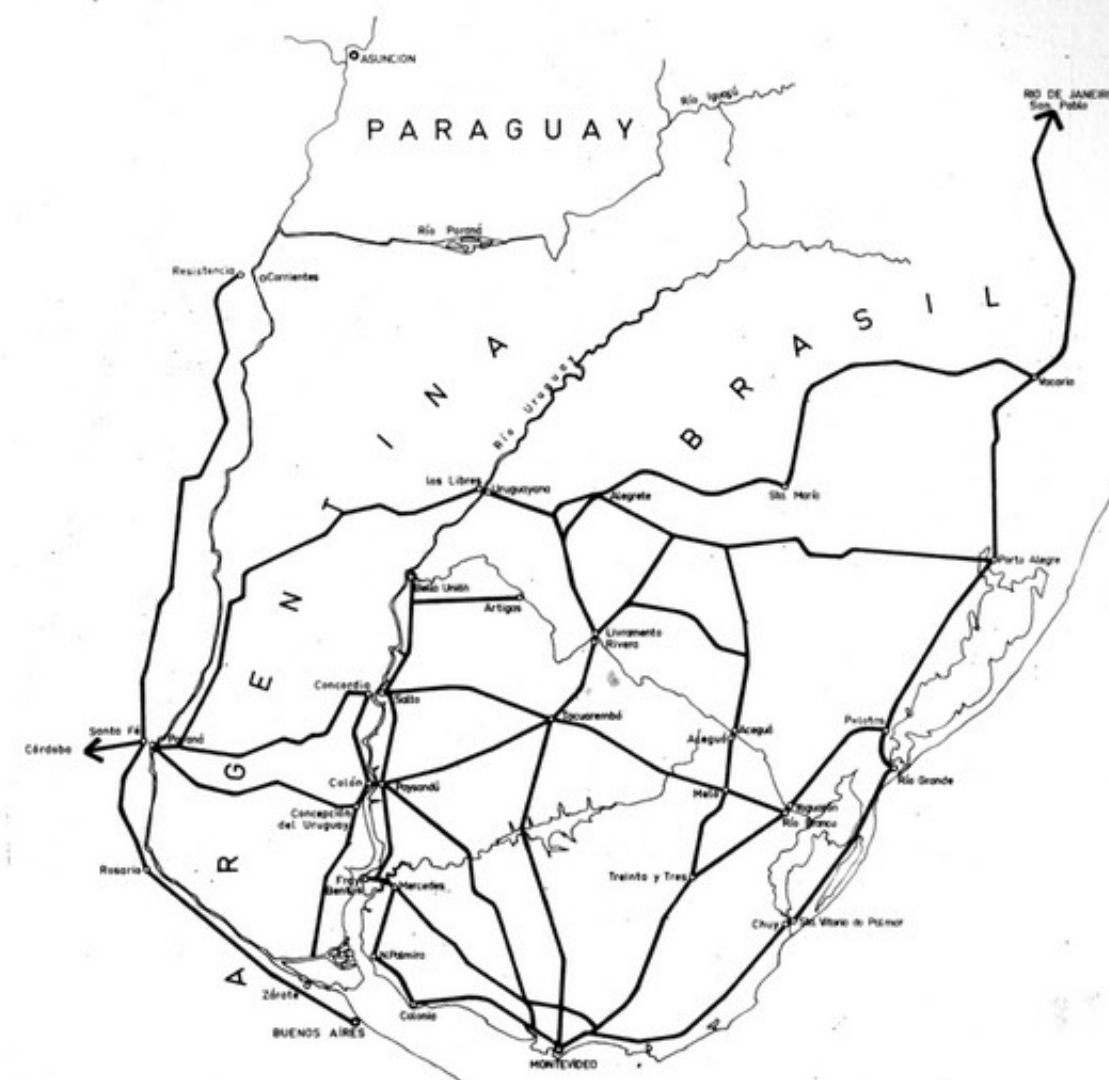
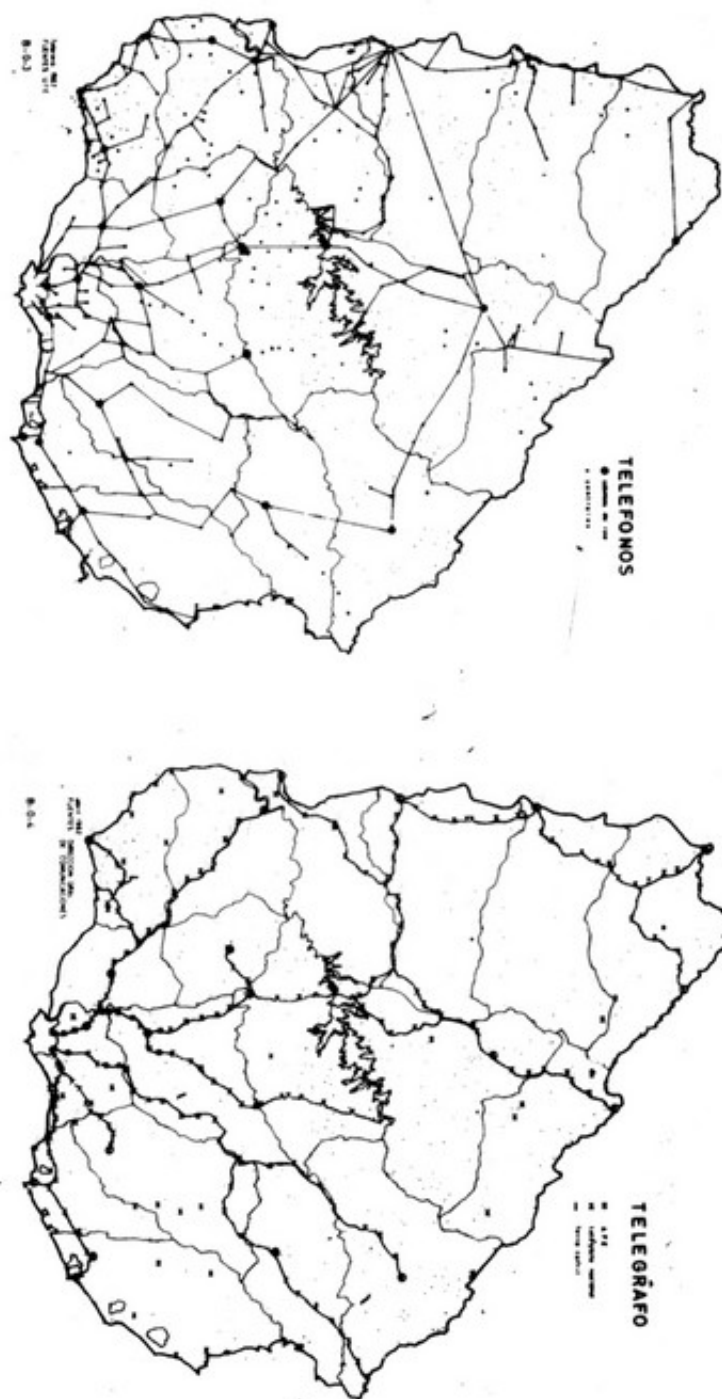


Fig. 64 - Clasificación de los aeródromos nacionales. Interpretación gráfica de los decretos del 25 de enero de 1945, 14 de julio de 1946 y 1° de agosto de 1946.

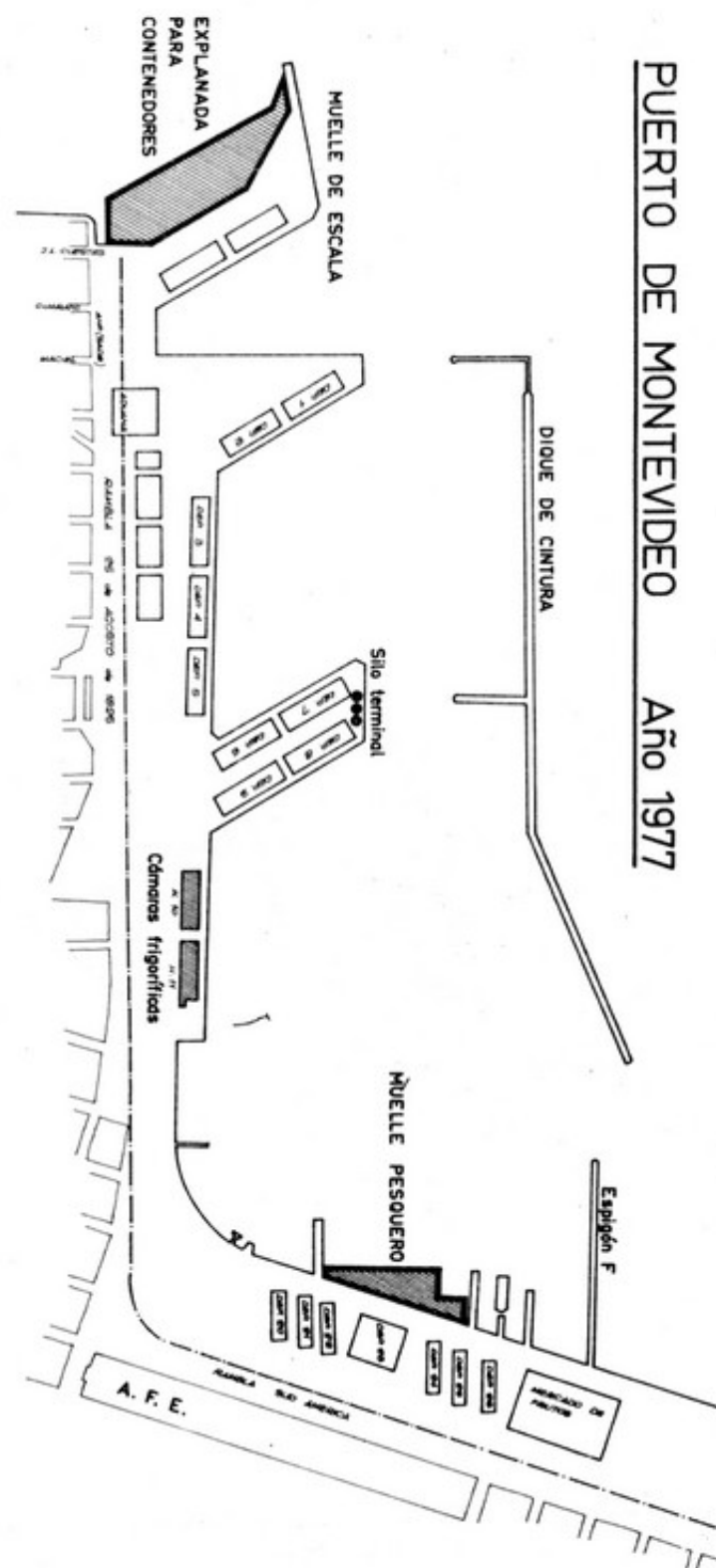


Fig. 65 - Red nacional de comunicaciones telefónicas. 1947.

Fig. 66 - Red telefónica y telefónica nacional. 1962.



Red regional de comunicaciones carreteras. 1975. (El 18 de setiembre de 1976 se habilita el puente internacional Fray Bentos-Puerto Unzué).



Plan de obras del Puerto de Montevideo, 1977..

BIBLIOGRAFIA

- ACEVEDO, Eduardo. "Anales Históricos del Uruguay". Montevideo 1933 - 1936.
- ACEVEDO, Eduardo. "Legislación de ferrocarriles". Anales de la Universidad, Montevideo 1893.
- ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO, "Recopilación de leyes, decretos, informes, convenios, etc., ferroviarios", Montevideo 1952.
- ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS. "Digesto Portuario", Montevideo 1961.
- ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS. "Historia del Puerto de Montevideo", Montevideo 1939.
- AGUIAR, José. "Nuestra frontera con el Brasil. Su evolución histórico-geográfica". Montevideo 1936.
- ALONSO CRIADO, M. "Colección legislativa de la República Oriental del Uruguay", Montevideo 1825 - 1895.
- ALONSO MARTINEZ, E. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay", Montevideo 1896 - 1899.
- ARAUJO, Orestes. "Diccionario geográfico del Uruguay", Montevideo 1900.
- ARAUJO, Orestes, "Tierra uruguaya", Montevideo 1913.
- ARCAS, José A., "Historia del siglo XX uruguayo. 1897 - 1943", Montevideo 1950.
- ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS FERRAND, L., GOLDARACENA, C., "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825-1930", Montevideo 1930.
- ARREDONDO, Horacio. "Civilización del Uruguay", Montevideo 1953.
- ARREDONDO, Horacio, "El transporte a sangre en el antiguo Montevideo y su extensión al interior". Anales Históricos de Montevideo, Montevideo 1958.
- ARREDONDO, Horacio, "Tierra uruguaya", Montevideo 1907.
- ASOCIACION DE INGENIEROS DEL URUGUAY, "Síntesis histórica de la Ingeniería en el Uruguay", Montevideo 1949.
- ASTESANO, Eduardo, "Contenido social de la Revolución de Mayo", B. Aires 1941, T. I. "La sociedad virreinal", Cap. IV, "Las formas técnicas de la producción y el transporte".

AULISO, Walter, "Evolución de las Obras Públicas", Diario El Plata, Ediciones del Cincuentenario, Montevideo 1964.

AZAROLA GIL, L. E., "Los orígenes de Montevideo, 1607 - 1749", Buenos Aires 1933.

BARACCHINI, H., ALTEZOR, C. "Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo", Montevideo 1972.

BAUZA, Francisco, "Historia de la dominación española en el Uruguay", Montevideo 1880-82.

BEAUMONT, "Viajes por Buenos Aires, Entre Ríos, etc., (1826 - 1827)".

BERNARDEZ, Manuel. "El Uruguay entre dos siglos", Montevideo 1931.

BERRA, F. A., DE VEDIA, A., DE PENA, C., "Album de la República Oriental del Uruguay", Montevideo 1882.

BOUTON, Roberto, "La vida rural en el Uruguay". Revista Histórica. Montevideo 1958, Nos. 82, 84 y 1959 Nos. 85 - 87, Cap. V. "Medios de transporte, implementos y utensilios".

BURMESTER, Carlos. "Conferencias sobre Agrimensura Legal y recopilación de leyes y decretos que se relacionan con la propiedad territorial y con la profesión de Agrimensor". Montevideo 1900.

BUSANICHE, José Luis "Lecturas de Historia Argentina", B. Aires 1938, Cap. VII, "Las carretas. Las arrias. La mensajería. Los primeros ferrocarriles".

CAMPAGNA, Mario. "El Puerto de Montevideo", Diario El Plata, Ediciones del Cincuentenario. Montevideo 1964.

CAMPOS, Alfredo R., "El Aeropuerto Nacional de Carrasco", Anales de la Universidad. Apartado. Montevideo 1948.

CAMPOS, Alfredo R., "La organización defensiva de las fronteras coloniales de lo que habría de ser en el tiempo el Estado Oriental del Uruguay". Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Apartado. Montevideo 1959.

CAPRARIO BONAVIA A. "Breve Historia del Ferrocarril Central del Uruguay". Boletín Oficial del Ministerio de Obras Públicas. Montevideo 1951.

CARCANO, Ramón. "Historia de los medios de comunicación y de transporte en la República Argentina", B. Aires 1893.

CASTRO, Juan José, "Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos", Montevideo 1893.

CASTRO, Juan José. "Puerto de Montevideo; análisis comparativo de las soluciones técnicas y financieras", Montevideo 1899-1901.

CASTRO, Manuel de. "Nuestra navegación fluvial". "Boletín del Banco Hipotecario del Uruguay". Montevideo 1957.

CASTRO, Ramón de "Historia de Correos y Telégrafos de la República Argentina", B. Aires 1934.

COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY. "Llamado a estudio económico y de desarrollo del puente internacional del Bajo Uruguay. Fray Bentos - Puerto Unzué", Montevideo s/f. "Puente Internacional sobre el río Bajo Uruguay en la zona Fray Bentos - Puerto Unzué entre las Repúblicas Argentina y Oriental del Uruguay". Montevideo 1963.

"Puente Internacional sobre el río Uruguay. Estudio económico de financiación por peaje y aporte gubernamental". Montevideo 1963. "Puente Internacional sobre el río Uruguay". Montevideo 1966.

CONCOLORCORVO. "El lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima. 1773", Montevideo 1963.

DE FIGUEREDO, Lorenzo. "Noticia de lo que en su marcha supo y observó de Montevideo a Santa Tecla. 1775" Estado Mayor General del Ejército. Boletín Histórico. Montevideo.

DE LA SOTA, Juan M. "Catecismo geográfico, político e Histórico de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1855.

DE MARIA, Isidoro. "Montevideo antiguo", Montevideo 1887 - 1890.

DE PENA, Carlos M., "Memorándum relativo a la cuestión puerto en la bahía de Montevideo". Montevideo 1899.

DE SOUZA, Gustavo. "Síntesis de los principales valores representativos de la actividad portuaria". Montevideo 1964.

DE VERTIZ, Juan José; DEL PINO, Joaquín. "Relación de la consistencia y actual estado de las plazas y puestos fortificados de la costa del norte del Río de la Plata, de Montevideo hasta Río Grande de San Pedro 1773". Estado Mayor General del Ejército. Boletín Histórico. Montevideo.

DUARTE, Jacinto. "Desde la fundación de Montevideo. Dos siglos de Publicidad en la historia del Uruguay", Montevideo 1952.

FALCAO ESPALTER, Mario. "Entre dos siglos. El Uruguay alrededor de 1800". Montevideo 1926.

FANELLI, Antonio María. "De Europa a América en 1698". Cuadernos "El Plata". Montevideo 1966.

FARAONE, Roque. "Medios masivos de comunicación". Nuestra Tierra. Fascículo N° 25. Montevideo 1969.

FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. "Historia del Puerto de Montevideo desde la época colonial hasta 1857". En: Administración Nacional de Puertos. "Historia del Puerto de Montevideo". Primera Parte. Montevideo 1939.

FERNANDEZ Y MEDINA, B., BENGUA, Juan León. "El Uruguay en su primer centenario", Madrid 1930.

FURLONG CARDIFF, Guillermo. "Cartografía Jesuítica del Río de la Plata". Instituto de Investigaciones Históricas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de B. Aires. B. Aires 1936.

GARCIA DE ZUÑIGA, Eduardo. "Historia del Puerto de Montevideo desde 1887 hasta 1931". En: Administración Nacional de Puertos. "Historia del Puerto de Montevideo". Segunda Parte. Montevideo 1939.

GONZALEZ, Silvestre (Hno.). "Diario de Viaje a las Vaquerías del Mar (1705)". Montevideo 1966.

GRUB, Ulises. "Evolución histórica, geográfica y política de las fronteras del Uruguay con Brasil", Montevideo 1951.

HORNE, J. E. y WONNER, E. "Guía de Montevideo; con algunos pormenores sobre el Estado Oriental del Uruguay", B. Aires - Montevideo 1859.

ISABELLE, Arsene. "Viaje a Argentina y Uruguay en 1830".

JAUREGUIBERRY, M. "Juan José Castro. Su vida pública". Montevideo 1903.

LARRAÑAGA, Dámaso A. "Viaje de Montevideo a Paysandú en 1815". Cuadernos "El Plata". Montevideo 1965.

LERENA ACEVEDO, Raúl. "Tráfico y transportes". Montevideo 1932.

LUCCHINI, A.; BARACCHINI, H. "Fascículo de Información". números 2, 5, 6, 7, 8 y 9. Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Montevideo 1963 - 1968.

MAESO, Carlos M. "El Uruguay a través de un siglo". Montevideo 1910.

MAESO, Carlos M. "Tierras de promisión", Montevideo 1900.
MAGGI, Agustín "La vialidad en el Uruguay". Revista de Obras Públicas y Edilicias. Montevideo 1926.
MARMOUGET, Luis. "Los transportes". Nuestra Tierra. Fascículo Nº 41. Montevideo 1970.
MARTINEZ DIAZ, Nelson. "Capitales británicos y ferrocarriles en el Uruguay del siglo XIX". Montevideo 1966.
MARTINEZ MONTERO, Homero. "El río Uruguay. Geografía, Historia y Geopolítica de sus aguas y de sus islas". Revista Histórica. Montevideo 1954 - 1955.
MENA SEGARRA, Enrique "Frontera y límites". Nuestra Tierra. Fascículo Nº 42. Montevideo 1970.
MERINO, Federico. "Los faros de la República Oriental del Uruguay". Montevideo.
MILLER, Tomás. "Antecedentes históricos sobre las Aduanas del país". Revista Nacional. Montevideo 1950.
MINISTERIO DE FOMENTO. "Leyes y antecedentes referentes a la licitación y contrato de las obras del Puerto de Montevideo". Montevideo 1901.
MONTEVERDE, Juan. "Puerto de Montevideo". Montevideo.
MULM, S. J., "Viajeros alemanes. El Río de la Plata visto por ellos en el siglo XVIII". Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Montevideo.
NIN y SILVA, Celedonio. "La República Oriental del Uruguay en su primer centenario". Montevideo 1930.
OTS CAPDEQUI, J. M. "El estado español en las Indias". México 1941.
OUTES, Félix. "Cartas y planos inéditos de los siglos XVII, XVIII y del primer decenio del XIX". Instituto de Investigaciones Geográficas. Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires. Buenos Aires 1930.
OXMAN, Ramón. "Transportes en el Uruguay. Situación actual y perspectivas". Instituto de Teoría y Política Económicas. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración. Montevideo 1961.
PARIS DE ODDONE, B.; FARAONE, F.; ODDONE, J. A. "Cronología comparada de la Historia del Uruguay. 1830 - 1945". Montevideo 1966.
PEREZ CASTELLANOS, J. M. "Montevideo a fines del siglo XVIII". Revista Nacional. Montevideo 1944.
PIVEL DEVOTO, J. E.; RANIERI DE PIVEL DEVOTO, A. "Historia de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1956.
RAZORI, Amilcar. "Historia de la ciudad argentina". B. Aires 1945. T. III, libro VI, Capítulo IV. "La posta, el puerto y la estación ferroviaria".
REAL DE AZUA, Carlos "Viajeros y observadores extranjeros del Uruguay. Juicios e impresiones (1889 - 1964)". Montevideo 1965.
REYES, José M. "Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1959.
REYES, José. M. "El mapa de la República". Revista Nacional Montevideo 1949.
REYES ABADIE, W.; BRUSCHERA, O.; MELOGNO, T. "La Banda Oriental. Pradera, Frontera. Puerto". Montevideo 1965.
RODRIGUEZ, F. "Vías navegables del interior". Montevideo 1931.
RODRIGUEZ PARDO, J. "Atlas Geográfico de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1930.

ROS, Francisco. "La carta geográfica de la República y el área del territorio". Montevideo 1884.
ROS, Francisco. "La vialidad en la República Oriental del Uruguay". Montevideo.
SAINT HILAIRE, Auguste. "Notas de un viaje por el Chuy y San Miguel". Montevideo.
SALLABERRY, Juan F. "La carreta en la época colonial". Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Montevideo 1937.
SNYDER, David. "Emplazamientos urbanos y transporte de pasajeros en el Uruguay". Montevideo 1959.
SPERONI VENER, Julio. "El río Uruguay visto por los viajeros de los siglos XVIII y XIX". Revista Nacional. Apartado. Montevideo 1955.
SOFREMAIL. "Informe". Montevideo 1959.
TERREN, María Delia. "La libre navegación de los ríos". Revista Histórica. Montevideo 1953.
TORRADO, Ponciano. "Contribución al estudio de los puentes carreteros en el Uruguay". Revista de Ingeniería. Montevideo 1935.
TORRADO, Ponciano. "La acción vial en el Uruguay". Montevideo 1950.
TORRADO, Ponciano. "Medios de comunicación y transporte en el Uruguay. Necesidades y recursos". Montevideo 1959.
TORRE REVELLO, José. "Mapas y planos referentes al Virreynato del Plata. Conservados en el Archivo General de Simancas". Instituto de Investigaciones Históricas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. B. Aires 1938.
TRAVIESO, Carlos. "Montevideo en la época colonial". Montevideo 1937.
VADELL, Natalio Abel. "Antecedentes históricos del antiguo puerto de Las Vacas (El Carmelo), del extinguido pueblo de Las Víboras y de la Calera de las Huérfanas". B. Aires 1955.
VADELL, Natalio Abel. "La estancia de Yapeyú, sus orígenes y antecedentes y la existencia de misiones de ese pueblo en la Banda Oriental".
VAZQUEZ, Franco P. "Crónica de los ferrocarriles nacionales". Montevideo 1951.
VAZQUEZ FRANCO, Guillermo. "Ingleses, ferrocarriles y frigoríficos". Enciclopedia Uruguaya. Montevideo 1969.
VEGH GARZON, C. "El problema de los transportes". Revista de Obras Públicas y Edilicias. Montevideo 1930.
ZUM FELDE, A. "Evolución histórica del Uruguay". Montevideo 1951.

"Artículos periodísticos". Autores varios. Archivo del Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura.
"Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1900 - 1907.
"Descripción del territorio oriental por uno de los demarcadores de 1783 - 1801". Revista Histórica. Montevideo 1911.
"Diario del Plata". Montevideo 1930.
"Diario de Viaje entre Maldonado y Montevideo en 1800". Estado Mayor General del Ejército. Boletín Histórico. Montevideo.

"El libro del Centenario del Uruguay. 1825 - 1925". Montevideo 1925.
 "El Siglo. Cincuentenario. 1863 - 1913". Montevideo 1913.
 "Estación Central. Documentos oficiales. 1884 - 1894". Montevideo 1899.
 "Ferrocarril Central del Uruguay. Breve historia". Boletín Oficial del Ministerio de Obras Públicas. Montevideo 1951.
 "Gran Panorama Nacional". Montevideo.
 "Homenaje a la República en el primer centenario de su independencia". Montevideo 1930.
 "Impresiones de la República del Uruguay en el Siglo Veinte. Historia, gente, comercio, industria y riqueza". Londres 1912.
 "1830 — Montevideo — 1930". Montevideo 1930.
 "Páginas inéditas del Diario de Pallieres". Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires 1967.
 "Proyecto definitivo de las obras del Puerto". Montevideo.
 "Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias". Madrid 1943.
 "Recuerdo de Montevideo". Montevideo 1875.
 "Registro Nacional de Leyes y Decretos". Montevideo 1908 - 1972.
 "Revista de Obras Públicas y Edilicias". Ministerio de Obras Públicas. Montevideo.
 "The Central Uruguay Railway". Montevideo 1913.
 "Turismo en el Uruguay". Revista de la Oficina Nacional de Turismo. Montevideo.

ARCHIVOS

Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.)
 Administración Nacional de Puertos (A.N.P.)
 Escribanía de Gobierno y Hacienda (E.G.H.)
 General de la Nación (A.G.N.)
 Instituto de Historia de la Arquitectura (I.H.A.)
 Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.)
 Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (P.L.U.N.A.)
 Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.)
 Usinas y Teléfonos del Estado (U.T.E.)

INDICE

INTRODUCCION

	Pág.
.....	5
- Alcance del término comunicaciones.	
- Alcance del tema.	
- Organización temática.	
- Caracteres generales del problema en estudio.	

CAPITULO I

- HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA BANDA ORIENTAL	11
- Los medios de comunicación.	
- Condicionantes jurídico administrativas.	
- Libre tránsito del territorio.	
- Monopolio de navegación de los ríos interiores.	
- Negación de Montevideo puerto.	
- El equipamiento arquitectónico.	

CAPITULO II

- HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA LA FINALIZACION DE LA GUERRA GRANDE. (1825-1851)	37
- Los medios de comunicación.	
- Los modos de transporte terrestre.	
- Los modos de transporte acuático.	
- Condicionantes jurídico administrativas.	
- Permanencia del concepto de libre tránsito del territorio.	
- Remate y licitaciones públicas.	
- El equipamiento arquitectónico.	
- Organización del territorio nacional mediante el sistema de postas a caballo (1828-1860).	
- El sistema de comunicaciones del campo sitiador durante la Guerra Grande (1835-1851). El puerto del Buceo.	

CAPITULO III

- **HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA FINALIZACION DE LA GUERRA GRANDE HASTA LA PRESIDENCIA DE LATORRE. (1851-1880)** 69
 - Los medios de comunicación.
 - Postas en diligencias.
 - Primeras líneas ferrocarrileras.
 - Los modos de comunicación acuática.
 - El sistema de muelles en la Bahía de Montevideo.
 - La introducción de las telecomunicaciones.
 - Condicionantes jurídico administrativas.
 - Formulación del concepto de vía de circulación.
 - Formulación del concepto de libre navegación de los ríos interiores.
 - El régimen de concesiones.
 - El problema de fronteras y las comunicaciones.
 - El equipamiento arquitectónico.
 - Las postas en diligencia.
 - Cruce transversal de ríos y arroyos.
 - El equipamiento ferroviario.
 - Instalación de muelles en la Bahía de Montevideo y señalamiento del estuario platense y del río Uruguay.
 - Inicios del equipamiento telegráfico.

CAPITULO IV

- **HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LATORRE HASTA LA SEGUNDA PRESIDENCIA DE BATLLE Y ORDOÑEZ. (1880-1915)** 129
 - Los medios de comunicación.
 - Los automotores.
 - Las comunicaciones aéreas.
 - Condicionantes jurídico administrativas.
 - Concepto de servicio público a cargo del Estado.
 - Comienzos de la nacionalización técnica.
 - El equipamiento arquitectónico.
 - Las leyes ferrocarriles y el trazado definitivo del sistema.
 - Los planes viales.
 - El puerto de Montevideo.

CAPITULO V

- **HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA SEGUNDA PRESIDENCIA DE BATLLE Y ORDOÑEZ HASTA NUESTROS DIAS. (1915-1976)** 167
 - Los medios de comunicación.
 - Condicionantes jurídico administrativas.
 - Nacionalización de los servicios de comunicación.
 - El equipamiento arquitectónico.
 - Conformación del sistema carretero.
 - Conformación del sistema de puertos.
 - Estructuración aérea del territorio.
 - Planificación de los sistemas de telecomunicaciones.

BIBLIOGRAFIA

..... 227