

INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA - UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA

CIUDAD VIEJA DE MONTEVIDEO 1829 - 1991

Transformaciones y propuestas urbanas

LILIANA CARMONA



720.989 513
C287c4



FUNDACION DE CULTURA UNIVERSITARIA

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
Montevideo - Uruguay

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD
DE ARQUITECTURA

N° Inventario. **045888**

Encuad: _____

Precio: _____

RECIBIDO



**CIUDAD VIEJA
DE MONTEVIDEO
1829-1991**

TRANSFORMACIONES Y PROPUESTAS URBANAS

UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA

ARQ. LILIANA CARMONA

Montevideo 1993

045888

420.989 513
C 287c4



fundación de cultura universitaria

Facultad de Arquitectura, INSTITUTO
de HISTORIA, Entrada ... 797...

COMPRA CAMBIO DONACION

FECHA *19/04* PRECIO *desconocido*

UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY

ING. QUÍM. JORGE BROVETTO
Rector

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ARQ. CARLOS A. ACUÑA
Decano

Consejo Facultad de Arquitectura:

Orden Docente:

Arquitectos: José L. Parodi
Andrés Ridao, Mariella Russi
Lorenzo Garabelli, Juan P. Urrazola

Orden Egresados:

Arquitectos: Norberto Cubría,
Mirna Sierra, Waldemar López Perdomo

Orden Estudiantil:

Bachilleres: Sebastián Rodríguez,
Sebastián Alonso, Ximena Ríos

INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA

Arq. Carlos Altezar
Director Interino

SERVICIO COORDINADOR DE PUBLICACIONES

Responsable Docente:

Arq. Ruben Stagno

Ayudante:

Br. Gustavo Navas

FACULTAD DE ARQUITECTURA - URUGUAY

Br. Artigas 1031 - Montevideo

1ª edición, abril 1997

Carátula: Foto aérea de la Ciudad Vieja, 1926

© FUNDACION DE CULTURA UNIVERSITARIA
25 de Mayo 568 - 11000 MONTEVIDEO - TELEFONO 96 11 52

DERECHOS RESERVADOS

Queda prohibida cualquier forma de reproducción, transmisión o archivo en sistemas recuperables, sea para uso privado o público por medios mecánicos, electrónicos, fotocopiadoras, grabaciones o cualquier otro, total o parcial, del presente ejemplar, con o sin finalidad de lucro, sin la autorización del editor.

ISBN 9974-2-0118-7

Prólogo

Hoy en día una de las carencias que se advierte en los distintos ámbitos en los que uno se maneja, profesional o ciudadano, es la ausencia de análisis y discusión sobre el futuro de nuestras ciudades: Montevideo, para este caso en particular.

Por tanto para una planificación razonada, realista y con bases de acción claramente democráticas es necesario, a nuestro juicio, un estudio sistemático de los distintos componentes que inciden en la conformación y caracterización de la realidad urbana.

La mayoría de los trabajos historiográficos tradicionales, desde una visión intencionadamente reduccionista, analizan la ciudad exclusivamente en su planimetría. Se puede llegar a considerar, como sostenía A. Rama, que el plano es el mejor ejemplo de un sistema cultural operativo o que por otra parte cada uno de ellos conlleva tras de sí una teoría o un plan, característica del estadio de civilización para usar palabras de J. P. Barrán. Pero de todas formas esa postura simplificadora parte de la premisa básica que lo único realmente importante, trascendente, en nuestra historia urbana era, es, el trazado y por lo tanto toda ocupación del mismo sin un carácter sobresaliente, por sus condiciones arquitectónicas y programáticas, se ignoraba, carecía de todo interés, de todo valor. De acuerdo con ese tipo de enfoque se estudia la evolución de estos trazados, sus distintas ampliaciones en un estudio lineal.

Quizás ésta pueda ser una de las explicaciones posibles del reducido número de publicaciones referidas a la historia urbana de la Ciudad Vieja postcolonial. Es paradójico pero en definitiva coherente, que se deje de lado el estudio de las diferentes situaciones urbanas que se producen a partir del cambio de rol del casco urbano colonial estrechado y consolidado, y su pasaje al convertirse en el centro o en un sector de una realidad urbana más amplia y abierta. Es sorprendente que ello se verifique para desarrollar, en cambio, profundamente ensanches, centros periféricos que mantenían en esos años, solamente su delineación proyectada.

Parece por lo pronto pertinente abordar la complejidad de las diferentes características espaciales del centro una vez que se modifican las relaciones con sus áreas conexas, cuando irónicamente ha dejado de ser objeto de estudio por la mayoría de los trabajos historiográficos al no sufrir en su crecimiento modificaciones sustanciales de su trazado.

De por sí esta posible ampliación conceptual permitiría legitimar la intención de abocarse a la realización de esta publicación por parte de la Arq. L. Carmona.

Complementariamente, debe reseñarse el esfuerzo por intentar contemplar, desde un ángulo de meditada profesionalidad, las distintas variables que inciden en la caracterización del hecho urbano. Con una periodización clara, posiblemente un tanto rígida, se pudo caracterizar cada una de las etapas de su desarrollo, atendiendo

el trazado, el tejido residencial, los elementos estructurantes, los habitantes y las trazadas políticas aplicadas.

En más de diez años de investigación y de sucesivas revisiones de diferentes textos, Carmona ha logrado atesorar un importante acervo documental notoriamente apreciable en su lectura, que permite respaldar cada una de sus apreciaciones, aún las más discutibles.

Por último es igualmente resaltable el compromiso de la autora con la contemporaneidad, no rehuye a analizar nuestro pasado más reciente, no se refugia en la plácida excusa de la falta de perspectiva histórica para su consideración. Este compromiso puede devenir controvertido pero por ello, también, esta iniciativa pueda tener un carácter operativo, que enriquezca aquella reflexión ausente.

En tiempos que se insinúa nuevamente en la disciplina el dominio de la abstracción radical, la indiferencia al lugar, a su historia y a su gente, es saludable un esfuerzo que, más allá de visiones exógenas transitorias, promueva una acción crítica en la ciudad por parte del técnico, del habitante y del gobernante.

ARQ. RUBEN GARCIA MIRANDA

Agradecimientos

Por la información y colaboración brindadas agradezco a:
ARQ. FRANCISCO BONILLA, por la C.E.P.C.V.

ARQ. HUGO BARLETTA, por la Oficina de Arquitectura del Hospital Maciel.

SERVICIO DE MEDIOS AUDIOVISUALES de la Facultad de Arquitectura. Personal del INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA al cual pertenezco, que hizo posible la concreción de este trabajo y especialmente al ARQ. RUBEN GARCIA MIRANDA por sus opiniones y sugerencias fundadas en un profundo conocimiento del tema.



Al Sr. Director General de la Universidad de la República, Sr. Dr. Juan María Bordaberry, por haber autorizado la publicación del presente trabajo en el año 1971 y la impresión en la Imprenta Montevideana.

Al Sr. Director de la Comisión de Asesoría Técnica, Sr. Dr. Juan María Bordaberry, por haber autorizado la publicación del presente trabajo en el año 1971 y la impresión en la Imprenta Montevideana.

Referencias de las fortificaciones y asentamiento de la ciudad de Montevideo

1. "El Asentamiento de Montevideo", por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, publicado en el año 1971 en el libro "Montevideo, ciudad y territorio", editado por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, en el año 1971, en el marco del Proyecto de Investigación de la Comisión de Asesoría Técnica de la Universidad de la República.

2. "El Asentamiento de Montevideo", por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, publicado en el año 1971 en el libro "Montevideo, ciudad y territorio", editado por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, en el año 1971, en el marco del Proyecto de Investigación de la Comisión de Asesoría Técnica de la Universidad de la República.

3. "El Asentamiento de Montevideo", por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, publicado en el año 1971 en el libro "Montevideo, ciudad y territorio", editado por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, en el año 1971, en el marco del Proyecto de Investigación de la Comisión de Asesoría Técnica de la Universidad de la República.

4. "El Asentamiento de Montevideo", por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, publicado en el año 1971 en el libro "Montevideo, ciudad y territorio", editado por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, en el año 1971, en el marco del Proyecto de Investigación de la Comisión de Asesoría Técnica de la Universidad de la República.

5. "El Asentamiento de Montevideo", por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, publicado en el año 1971 en el libro "Montevideo, ciudad y territorio", editado por el Sr. Dr. Juan María Bordaberry, en el año 1971, en el marco del Proyecto de Investigación de la Comisión de Asesoría Técnica de la Universidad de la República.

I. La ciudad se extiende a extramuros.

1829-1839



Comienzo de la vida independiente

Tras la prolongada lucha libertadora que absorbiera las vidas y esfuerzos de los orientales durante casi dos décadas, el 28 de agosto de 1828 se firmó la Convención Preliminar de Paz, consagrando la independencia de la Provincia Oriental.

Poco antes de finalizar dicho año, se constituyó la Asamblea que gobernaría en forma provisional y prepararía el texto constitucional.

El nuevo Estado, tuvo como base de inspiración el liberalismo económico y político, particularmente el proveniente del pensamiento francés del siglo XVIII y la ideología de la Revolución Norteamericana.

Antes de jurarse la Constitución, se concretó, durante la actuación del Gobierno Provisional, uno de los actos representativos del espíritu imperante, más importante para la evolución urbanística de Montevideo: el decreto de "Demolición de las Fortificaciones".

Demolición de las fortificaciones y nacimiento de la ciudad liberal

"El 25 de Agosto de 1829, como un homenaje a los principios de libertad y de progreso, que fueron y han sido las bases de la constitución democrática del pueblo oriental, la H. Asamblea del Estado sanciona el siguiente decreto ():*

Art. 1.º " Toda la fortificación de la parte de tierra de la Plaza de Montevideo, se demolerá a la próxima brevedad.

Al dejarlo sancionado la H. Asamblea ha resuelto igualmente que desde ahora permanezcan abiertos los Portones de noche para que así sea más libre la comunicación de los habitantes de la campaña con los de la ciudad". (1)

Del propio texto del decreto, se deduce su sentido simbólico ya que esas murallas materializaban el recuerdo del poder político español, portugués y del Imperio del Brasil sucesivamente. Caería pues con ellas, el símbolo de la opresión.

1. PEREZ MONTERO, Carlos, "La calle del 18 de Julio". Médo. 1942, pp. 149 y 150. La cita (*) fue tomada de "El Universal" del 27 de agosto de 1829.

Por otra parte, el decreto pone término a la compleja concepción de "ciudad territorial", propia de la época colonial. La estructura urbana definida por las Leyes de Indias, se basaba en la zonificación funcional de una jurisdicción territorial. Ella abarcaba el núcleo urbano amanzanado ceñido por murallas y un conjunto articulado de partes que le servía de sostén económico. (Fig. 1). Esta concepción se sustituye, por otra de cuño liberal, más simple, la de entender la ciudad como mero asiento edilicio y con posibilidad de libre expansión. Nace así la "ciudad abierta", en el marco de la ley de la oferta y la demanda, acorde con el liberalismo económico dominante.

Esta ciudad, abierta al territorio nacional, se constituyó en "ciudad capital" del nuevo Estado independiente. La asignación de la calidad de capital, denota el reconocimiento de la centralización de funciones —políticas, administrativas, culturales y comerciales—, avalada por la presencia del puerto, que le otorgó su prevalente jerarquía en relación a las restantes ciudades.

La demolición de las murallas se efectuó a través de un lento proceso durante el cual, incluso los pobladores participaron extrayendo piedra y cerámica para la construcción de sus viviendas (2). (Fig. 2). Permanecen actualmente escasos elementos singulares y diversos vestigios (3). (Figs. 3 a 6).

Como consecuencia de la demolición de las fortificaciones, se produce una sustancial modificación en la estructura de la ciudad, convertida así en una ciudad no acotada. Algunas calles, como Brecha y Bartolomé Mitre, surgen sobre las trazas de las antiguas murallas, originándose un amanzanamiento ajeno al característico damero del casco amurallado. Estas transformaciones se reanudan con la propuesta de José María Reyes para La Ciudad Nueva.

Los habitantes y la evolución urbana

Al comenzar las luchas libertadoras en 1808, el casco de la ciudad contaba con 9.359 habitantes (4). Esta población se mantuvo estable e incluso descendió, como

2. La demolición comenzó el 24 de setiembre de 1829 por el Portón de San Pedro. Luego se abrieron los boquetes con frente a las calles principales para obtener mayor comunicación. En 1833 le llegó el turno a la Ciudadela, se derribaron sus bastiones y rellenaron sus fosos, abriéndola a la entonces "Calle Real", luego Avenida 18 de Julio. Desde entonces, dejó de hacerse la antigua distinción entre "ciudad" y "extramuros". Mediante trabajos complementarios, el recinto de la Ciudadela se adaptó con destino a mercado público, habilitándose a mediados de 1836. La demolición culminó en 1878, durante el gobierno de Latorre, al derribarse el "Mercado Viejo". La Puerta de la Ciudadela se trasladó en 1928 a la Escuela de Artes y Oficios. En 1959 se restituyó a su ubicación original, la que fue determinada mediante los estudios realizados por el Arq. Enrique Monester.
3. De las antiguas fortificaciones subsiste:
 - Una de las 34 bóvedas y restos de las dos adyacentes, (Rambla 25 de Agosto de 1825 entre J.C. Gómez e Itzaingó).
 - La Puerta de la Ciudadela, (calle Jumcal frente a la calle Sarandí).
 - Restos del Baluarte de San Sebastián, (calle Buenos Aires y Bartolomé Mitre).
 - Cimientos de la contraescarpa de la muralla, (esquina suroeste de Reconquista y J.C. Gómez).
 - El Cubo del Sur, (Rambla Costanera Sur a la altura de la calle Treinta y Tres).
 - Vestigios de sectores diversos de la muralla, (en su mayor parte localizados en el subsuelo de varios inmuebles).
4. I.H.A. "Ciudad Vieja. Aspectos edilicios y urbanísticos", Repartido N° 89/972. Folio III.

consecuencia de las bajas producidas en la lucha, registrándose en 1829 la cifra de 9.000 habitantes (5). Pero la independencia atrajo hacia nuestro territorio una muy importante inmigración europea —proveniente fundamentalmente de Francia, Italia, España e Inglaterra—, que se acentuó hacia fines de la década del 30. Entre 1838 y 1841 llegaron a Montevideo 28.245 inmigrantes (6). En 1843, durante el Sitio a Montevideo efectuado en la Guerra Grande, la ciudad tenía 31.189 personas dentro de las trincheras, cuya localización aproximada era la actual calle Ejido (7).

Se produjo entonces un crecimiento demográfico de gran importancia, en el que se acusó un incremento porcentual de la población capitalina, respecto a la población total del territorio. Los inmigrantes hicieron sentir su influencia en nuestra vida intelectual, a la vez que aportaron capitales, nuevas técnicas de producción y mano de obra calificada.

Entre tanto, la edificación acompañó el significativo incremento demográfico. En el año 1829 se calculaba que existían en la ciudad 370 casas (8), cifra que aumentó aproximadamente a 500 en el año 1841 (9).

El empuje registrado en la edificación, no modificó sustancialmente la estructura del catastro urbano de fines del siglo XVIII, con solares de octavo de "quadra" (10) y aún más reducidos con frentes de 8 a 10 mts. por las construcciones civiles privadas. Los edificios de carácter público o religioso como el Cabildo y la Catedral, seguían disponiendo de solares más amplios, de aproximadamente mitad de "quadra". El modo de ocupación de los solares, con alineación frontal, ausencia de retiro lateral y tendencia a la edificación en dos plantas, contribuyó a una clara definición del espacio público.

Desde 1827, las construcciones se rigieron por el primer "Reglamento de Construcciones" que existió en el país después de su independencia y que sirvió de base para el elaborado en 1885. En él se establecía la alineación y nivel de los edificios, la exigencia de permiso para construir y el pago de derechos y multas por incumplimiento. Se determinaban además las atribuciones de la policía, que era la encargada de vigilar la edificación privada y el tránsito público. Aunque el Reglamento no fue estrictamente cumplido, sirvió para ir otorgando cierto orden a las construcciones de la ciudad en crecimiento. Hacia 1832, se incorporaron disposiciones relativas al tiempo que podían permanecer en la calle los materiales para las obras y los escombros, brindándose también instrucciones para los andamios que invadían las aceras.

Estas disposiciones, aparentemente de poca importancia, dan idea de la preocupación por parte de las autoridades, de mantener los espacios públicos en las mejores condiciones para el uso, seguridad, higiene y estética. Con ese mismo espíritu, en 1835 se creó un impuesto destinado a sufragar la pavimentación de calles. El

5. ABELLA TRIAS, Julio. "Montevideo la ciudad en que vivimos". Ed. Alfa. Mdeo. 1960. p. 36.
6. PÉREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. p. 244.
7. ABELLA TRIAS, Julio. Op. cit. p. 36.
8. ABELLA TRIAS, Julio. Op. cit. p. 235.
9. I.H.A. Op. cit. Folio IV.
10. En el lenguaje de la época se designaba "quadra" lo que hoy se denomina manzana.

alumbrado público tuvo también su mejora al sustituirse en 1834 el sistema de velas en faroles —instalado en 1795— por el de faroles de aceite.

La creación de mercados para el abasto de alimentos a la población, no sólo redundó en la superación del servicio sino que modificó el uso del espacio urbano. Durante la época colonial las ventas tenían lugar al aire libre, en distintos espacios públicos según la mercadería expandida. En el costado sur de la entonces Plaza Matriz, se vendían las verduras, frutas y aves; en la Recova a los fondos del Cabildo, se vendía la carne; mientras que la calle San Joaquín (luego Treinta y Tres) era “la calle de los pescadores”. El primer mercado público, se instaló en 1829 en un terreno donado por Don Joaquín Sostoa, en la esquina suroeste de las calles Pérez Castellano y Sarandí. Conocido por las diversas denominaciones de “Nuevo”, “de Sostoa”, “del Oeste”, “Chico”, o simplemente como “plaza de la verdura”, en sus inicios no era más que una pequeña plaza, pero que con destino expreso daba asiento a las ferias, liberando a la Plaza Matriz de los desperdicios propios de la actividad. En 1839 fue inaugurado como dependencia municipal y llegó a conformarse como una sucesión de cuartos cuyas puertas abrían a la calle Pérez Castellano. En 1873 se procedió a demoler lo que aún quedaba del deteriorado mercado. Desde 1836, la población también contó con el mercado habilitado en el recinto de la Ciudadela, el que con el tiempo pasó de la denominación de “Nuevo” a la de “Viejo”. (Fig. 7).

En el orden del interés por la higiene pública, en 1835 se habilitó el Cementerio Nuevo—Central—, en el extremo sur de lo que luego fue la calle Yaguarón. Para entonces, el primer cementerio público de extramuros, inaugurado en 1808 a la altura de la posterior intersección de las calles Durazno y Andes, para sustituir a los insalubres entierros contiguos a las iglesias, se había tomado insuficiente además de quedar enclavado en la ciudad.

En este período, las mayores carencias en los servicios urbanos se registraron en la inexistencia de solución para la evacuación de aguas servidas y en la escasez de agua potable. Hacia 1800, se había hecho una propuesta para traer el agua desde los manantiales del Buco, pero su costo y complejidad la hicieron impracticable. Los recursos de agua se limitaban pues a los aljibes y a fuentes abiertas en napas subterráneas de agua dulce, ubicadas primero al noreste de la península y luego en La Aguada.

En cuanto al transporte público colectivo, lo reducido del perímetro amurallado evitó su necesidad, existiendo solamente el servicio de “galeras” destinadas a las postas con la campaña. No obstante, tras la independencia, se instaló el servicio de “volantas de alquiler” para conducir a los viajeros desde el puerto a los hoteles.

Comenzada la demolición de las fortificaciones, cuya potente masa gris se había impuesto visualmente en la ciudad, los espacios públicos, las viviendas y los edificios representativos, cobraron un nuevo valor urbano.

“Durante esa época, de prosperidad creciente para Montevideo, la azotea con su esbelto mirador ha reemplazado casi por completo a la casa con techo de teja. Todo el interior de las viviendas ha cambiado. Las casas son más altas: pierden mucho del excesivo

espesor de la época colonial; se aumenta los pisos; la ornamentación de los frentes cambia. Franceses, Italianos, Vascos, Ingleses, han impreso otra fisonomía a la ciudad...” (11).

La Ciudad Vieja fue durante este período, la zona residencial preferida por los sectores de altos ingresos, destacando en el perfil urbano los miradores de las lujosas viviendas, con vista al río y a la ciudad. Pero no sólo la residencia suntuosa se implantó en la Ciudad Vieja. Además de dar cabida a las funciones propias de lo que fuera el casco urbano colonial, desde 1778 se habían incorporado nuevas actividades, al establecerse el “Reglamento de Libre Comercio” y obtener Montevideo la condición de puerto, negada oficialmente desde su fundación. (Figs. 8 y 9).

La calle 25 de Mayo, que hasta entonces se distinguía como una de las más comerciales y transitadas, dando salida a los pobladores a través del Portón de San Pedro, debió competir con la calle Sarandí. Al habilitarse la antigua Ciudadela como Mercado Público y abrirsele salida a la “Calle Real”, la calle Sarandí que en un principio no se diferenciaba en mucho dentro de la trama urbana, pasó a integrar el eje “Sarandí-18 de Julio”, señalando la dirección de crecimiento de la ciudad.

Si bien el posterior desarrollo urbano, transformó a la “Ciudad Vieja” en un “barrio” de la ciudad, el conjunto de actividades que albergó desde su origen, apoyado por la presencia del puerto, imprimió a la península un destino y vocación centralizadores.

El punto de partida para la extensión de la ciudad fue el trazado de la “Ciudad Nueva”, proyectado por José María Reyes.

Expansión a extramuros. La ciudad nueva

La expansión a extramuros que experimentó la ciudad, cuya delineación se abordó en los primeros años de vida independiente, estuvo fuertemente condicionada por la “Ciudad Vieja”, al punto que sin la preexistencia de ésta, la “Ciudad Nueva” no sería la misma.

Los terrenos de extramuros se habían ido poblando desordenadamente durante la colonia, a pesar de la expresa prohibición de construir en la zona del ejido por razones estratégicas. (Fig. 10). Estos terrenos fueron heredados por el nuevo Estado junto con la totalidad de posesiones que pertenecían a la Corona Española. Pero la necesidad de fondos requeridos para el mantenimiento del aparato del Estado, así como la liberalidad de la ideología imperante, llevaron al remate público la mayor parte de las tierras fiscales, pasando éstas a dominio privado.

Con el cometido de determinar la ubicación exacta de los terrenos a ser rematados y a la vez ordenar urbanísticamente el área que se había ido poblando en forma espontánea, se encargó al Sargento Mayor José María Reyes la delineación de la Ciudad Nueva a establecerse en el “Campo de Marte”. Este era el espacio compren-

11. PÉREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. p. 244.

dido entre las murallas y los límites del ejido colonial; acotado al oeste y este por las actuales calles Ciudadela y Ejido y al norte y sur por la Bahía y el Río de la Plata. Al parecer, entre 1829 y 1830 se terminó el anteproyecto que sirvió de base para ubicar los terrenos fiscales, culminando el estudio definitivo del trazado en 1836.

La labor de J. M. Reyes debe inscribirse dentro de su actuación como Presidente de la "Comisión Topográfica", creada a su propia iniciativa en diciembre de 1831. Fue ésta la primera oficina técnica del país, encargándose fundamentalmente de los asuntos relacionados con la topografía y la agrimensura. Se integró en sus comienzos con J. M. Reyes, ingeniero militar y geógrafo especialista en topografía, y dos agrimensores. Ninguna de estas personas poseía la preparación necesaria para tratar asuntos relacionados con la arquitectura y con el diseño de ciudades. Dicha carencia se hizo notoria en el defectuoso trazado conferido a la nueva ciudad, particularmente en lo que se refiere a su articulación con la ciudad existente.

Aún antes de concebirse el trazado de la "Ciudad Nueva", la inquietud que al respecto existía en el medio, motivó algunas sugerencias como la del Licenciado en Medicina don Francisco García Zalazar, que resultó sustancialmente diferente de la solución adoptada posteriormente.

Apelando al esplendor y a razones de higiene, Zalazar proponía una nueva ciudad, separada 300 a 400 varas (12) de la existente, mediante un espacio intermedio enjardinado desde el mar a la bahía. La nueva ciudad tendría su centro en el lugar más elevado de la colina, donde localizaba una plaza de 100 a 150 varas de radio, bordeada por los principales edificios públicos. De la plaza partía la gran calle comercial de 100 varas de ancho, dirigida al espacio enjardinado y otras seis calles radiales de menor ancho, dos dirigidas a la bahía, dos a la campaña y dos al mar. El trazado se completaba con calles transversales que formaban polígonos concéntricos.

Además de la documentación escrita que dejó Zalazar, existen interpretaciones gráficas (13), donde se indica que las calles radiales conducían desde la Ciudad Nueva, a la Ciudad Vieja y a las zonas portuaria, industrial, agraria, balnearia y pesquera. Ello implicaría, además de sus propósitos higienistas y paisajistas, una intención de organización del territorio circundante a la ciudad de la cual prescindió J. M. Reyes. (Fig. 11).

La propuesta teórica realizada por Zalazar en 1829 cobra calidad a nivel internacional cuando se observa que recién en 1834 surgieron en Inglaterra las primeras leyes impulsadas por los higienistas y que recién hacia 1845 aparecieron las primeras denuncias sobre la carencia de parques públicos en las grandes ciudades de dicho país. Su esquema de ciudad radial presenta semejanza formal con el proyecto —no realizado— que ganó en 1859 el concurso para la expansión de Barcelona tras la demolición de sus murallas. Por último, se puede relacionar su

propuesta con el esquema teórico de ciudad-jardín elaborado por el inglés Ebenezer Howard en 1898, que aunque con superior contenido conceptual, presenta similitud formal, así como una zonificación del área que considera la vivienda, la industria y la agricultura. (Fig. 12).

José María Reyes por su parte, tomando como premisa el aprovechamiento económico de las tierras fiscales, organizó el trazado para la Ciudad Nueva en dos sectores. El primero, destinado a realizar el enlace entre la Ciudad Vieja y la Nueva, quedaba comprendido entre las murallas y la actual calle Florida. El segundo, se extendía desde ésta hasta la línea del ejido. En el segundo sector se delinearon 136 manzanas, la mayoría cuadradas, y dos plazas poligonales, una que abarcaba parte de la actual Plaza Independencia y la otra ubicada donde hoy se localiza la Plaza de Cagana. Sus calles longitudinales se orientaron en la dirección oeste-este con una pequeña desviación de 5 grados hacia el norte. Dicho arrumbamiento quedó determinado por el de la llamada "Calle Real que va al Cordón" o "continuación de la calle San Carlos", a la que delinó de 30 varas de ancho. Para orientar esta calle principal, trazó una línea desde la puerta exterior del Mercado Público, coincidiendo con su eje y siguiendo aproximadamente la loma de la colina, la prolongó hasta el Cordón a la altura de lo que luego fue la calle Barrios Amorín, para que se uniera con el Camino de Maldonado.

El Camino de Maldonado fue uno de los primeros y más importantes caminos de extramuros, figurando ya en un plano del Ing. Petrarca de 1730. El haber sido considerado por Reyes para determinar el eje de su trazado, dando origen a lo que sería la Avenida 18 de Julio, no fue otra cosa que reconocer y afirmar una situación existente: la gran cantidad de construcciones levantadas en terrenos de extramuros, particularmente a los lados de dicho camino. Estas construcciones no sólo comprendían algunos establecimientos industriales precarios, sino sobre todo numerosas viviendas de carácter permanente.

El nuevo arrumbamiento así determinado, fue uno de los aspectos más criticados del diseño de Reyes, en la medida que ignoraba las ventajas, señaladas por los higienistas, de las calles orientadas a medio rumbo. Tales ventajas, ya consideradas en las disposiciones de las "Leyes de Indias", aseguraron a la Ciudad Vieja un adecuado asoleamiento.

Otro aspecto conflictivo, resultó de la compleja resolución adoptada al abordar el encuentro de esos dos trazados con arrumbamientos y anchos de calle diferentes.

En el sector de enlace, continuó las actuales calles Maldonado, Canelones, Soriano, San José, Colonia y Mercedes —de 20 varas de ancho— hasta la calle Ciudadela, llamada "límite de la población antigua". La calle Uruguay se desvió para unirse con 25 de Mayo, cuya importancia —adquirida durante la colonia por su cuantioso tránsito y su remate en el portón de San Pedro— condicionó de este modo el nuevo trazado. Reyes trazó la actual calle Paraná, para que Mercedes no se truncara en la calle Ciudadela, pero al modificar luego el trazado para enlazar Mercedes con Rincón, Paraná quedó cortada.

12. Una "vara" equivale a 0,859 metros.

13. I.M.M. Plano: "Estudio esquemático sobre un proyecto de orientación urbanística para la ciudad de Montevideo del Dr. Francisco García de Zalazar y Morales en el año 1829". Dirección del Plan Regulador. Sección Expediente Urbano.

La calle Sarandí terminaba en una plazoleta ubicada al oeste del Mercado, entre las calles Bartolomé Mitre y Juncal. Al este del Mercado se delinearón dos manzanas con forma de trapecio truncado, en lo que hoy es el centro de la Plaza Independencia. A continuación de las mismas, se encontraba la Plaza Independencia, con forma de semioctógono y una extensión mucho menor que la actual. (Fig. 13).

En el sector de enlace pues, las manzanas resultaron todas distintas, con formas y dimensiones supeditadas a lograr un entronque entre las dos ciudades. La notoria diferencia entre el trazado de este sector y el regular damero orientado a medio rumbo de la Ciudad Vieja, dejó claramente delimitada la trama de origen colonial.

El espacio nexo entre la vieja y la nueva ciudad. La Plaza Independencia y el Teatro Sols

La estructura de espacios públicos planeada para la Ciudad Nueva se conformó —al igual que en la ciudad colonial—, con una trama de calles y la presencia de la plaza como espacio jerárquico. A pesar de dicha similitud esquemática, las particularidades del diseño plasmaron en la Ciudad Nueva diferencias conceptuales, aprehensibles en su morfología. El incremento del ancho de calles de 12 a 20 varas, dio como resultado una trama más abierta y un espacio calle más amplio referido a la constante de la dimensionalidad humana. Por otra parte respecto a la plaza, en la Ciudad Nueva se incorporó la idea de “sucesión de espacios públicos jerárquicos”, engarzando incluso en su ordenamiento a la primigenia Plaza Matriz. Ambos aportes apuntaron al aumento y valorización del espacio público abierto en el interior de la trama. La paulatina materialización de la Ciudad Nueva, dio ocasión especial en la Plaza Independencia para el desarrollo de estos conceptos. Su implantación propició una singular calificación, basada en la vastedad de sus dimensiones y en la búsqueda de un marco edilicio uniforme y armónico, dentro de un carácter laudatorio. Si bien en 1804 el Arq. Tomás Toribio había presentado un proyecto para la construcción de recovas en dos lados de la Plaza Matriz, éste no se realizó por no existir la voluntad de conferirle otro ambiente que el que de por sí le otorgaban la Catedral, el Cabildo y los variados edificios que daban cabida a la vida social. Ambas plazas respondieron a su modo a la idea de espacio público y de ciudad en la que fueron concebidas.

En su proyecto para la Ciudad Nueva, J. M. Reyes incluyó la idea de que los edificios que se construyesen con frente a la futura “Plaza de la Independencia” deberían guardar cierta uniformidad a fin de embellecerla. En virtud de ello, en marzo de 1836, los propietarios de terrenos con frente a la plaza poligonal por él diseñada, presentaron al gobierno un plan de edificación con un mismo orden constructivo, expresado en cuatro planos firmados por el Arq. Francisco Xavier de Garmendia. Propusieron además la rectangularización de las manzanas al este del semioctógono y un trazado curvilíneo en las manzanas trapezoidales que seguían al Mercado.

La propuesta fue aceptada en mayo de 1836, por consejo de la Comisión Topográfica. A la vez, se decidió conceder a los propietarios la superficie necesaria para realizar la galería exterior de los edificios, incluida en el plan de edificación.

Ese mismo año, el Arq. Carlos Zucchi ingresó a la Comisión Topográfica en sustitución de uno de los agrimensores. Nacido en Italia, Zucchi vivió diez años en París donde se presume que completó su formación arquitectónica, siendo considerado uno de los mayores representantes del neoclasicismo francés en el Uruguay. A partir de su incorporación a la comisión, ésta modificó sustancialmente su orientación, asumiendo con mayor propiedad los temas vinculados al diseño urbano-arquitectónico.

Bajo el influjo de Zucchi, se detuvo el proyecto de Garmendia a fin de evitar, como se dijera, “la formación de una plazoleta en una ubicación tan importante”. En diciembre de 1836, el Gobierno decretó que en la parte exterior del Mercado Central, ubicada al este y contigua a él, se creara una plaza con una extensión proporcional a su base, aún cuando pocos meses antes se consideraba que la superficie de la plaza era “algo más que suficiente”. A la vez, se encargó a la comisión la realización de los planos, para determinar las propiedades particulares afectadas y un proyecto de las fachadas de los edificios frentistas a la plaza “acordes a la comodidad, economía y uniformidad” (14).

En enero de 1837, se aprobó por decreto uno de los trazados de la plaza propuestos por la comisión, procediéndose entonces sobre esa base al estudio de las fachadas.

Zucchi presentó dos soluciones para las fachadas de los edificios que enfrentarían la plaza, aprobándose una de ellas en setiembre de 1837. (Figs. 14 y 15). Esta se componía de pilares y arcos romanos de medio punto, con una galería para el pasaje de peatones, que constituía servidumbre de paso a nivel de vereda, los propietarios podían utilizarlo por debajo y por encima del pasaje.

El decreto que aprobó dicho ordenamiento no fijó un plazo para la terminación de las obras. Por este motivo, sólo se realizó acorde a él la casa de Elías Gil —en el costado suroeste de la plaza—, diseñada por el propio Zucchi a modo de ejemplo. (Fig. 16).

El planteo original de Zucchi para la Plaza Independencia ortogonalizaba y aumentaba la superficie de ésta, dando por hecho el uso del espacio ocupado por la Ciudadela. Denotaba con ello una gran visión de futuro ya que, si bien para aquel momento la plaza resultaba sobredimensionada, se adecuaría al posterior desarrollo urbano. (Fig. 17). Su concepción respondía al tipo de plaza ideado por el clasicismo francés para honrar a los monarcas. Entre estas realizaciones, el Arq. A. Lucchini señala la especial inspiración en dos ejemplos parisinos: la Plaza Vendôme, en lo que se refiere a la estructuración general de la plaza y la Rue Rivoli, en su particular sistematización de fachadas. (Fig. 18). La conjunción de ambas referencias modeló su concepción de plaza como espacio cerrado por un fondo continuo, constituido por las fachadas homogeneizadas por una unidad rítmica común. Reservó además el centro geométrico del espacio proyectado para ubicar un monumento nacional, lo que corresponde en el tipo francés a la efigie del homenajeado. Aún cuando posteriormente se optó por una sistematización de fachadas diferente, Zucchi es considerado como el autor de la Plaza Independencia, pues a él pertenece la idea integral de sus dimensiones y composición.

14. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. pp. 201 y 202.

Zucchi elaboró numerosas propuestas, para dar solución al inadecuado trazado de la Ciudad Nueva, en su sector de enlace con la Ciudad Vieja. Una de éstas consistía en un Centro Cívico, a ubicarse en la calle Sarandí entre Bartolomé Mitre y el Mercado. Este proyecto, aunque no se concretó, tiene su importancia como síntoma del desplazamiento de los lugares representativos de la ciudad. El proponer emplazar un "Centro Cívico" en ese lugar, pone de manifiesto que la Plaza Constitución estaba dejando de ser el espacio público más significativo para el ciudadano, que empezaba a identificarse con la Plaza Independencia, producto del nuevo Estado y a través de la cual se abría una nueva ciudad.

Procurando también mejorar el trazado de Reyes en las inmediaciones de la Plaza Independencia, Zucchi realizó un cuidadoso estudio urbanístico de ubicación del nuevo teatro, que se denominaría Teatro Solís, proponiendo tres localizaciones posibles. Dos eran linderas a la Plaza Independencia, una en la actual calle Junjal al Sur de Sarandí y la otra en el mismo lugar donde luego realizó la casa de Elías Gil. La restante fue la elegida y corresponde a la ubicación actual del teatro. Esta era la preferida por Zucchi, quien argumentaba en su favor por el vínculo espacial que se daría entre la plazuela de acceso al teatro y el gran ámbito de la plaza. Creaba así, un espacio secundario a manera de sutil prolongación, procurando una transición menos forzada de la Nueva a la Vieja ciudad. (Fig. 19).

Una vez aprobada esta ubicación, realizó el proyecto del edificio, el cual fue rechazado por considerarse demasiado honoroso. Tiempo después, la obra fue adjudicada por concurso al Arq. Garmendia, cuya propuesta fue una variación de la de Zucchi. Las posteriores intervenciones del Arq. Clemente César y del Arq. Victor Rabí, relativas a fachada y cuerpos laterales, alteraron la conformación general desvirtuando el vínculo espacial con la Plaza Independencia concebido por Zucchi (15). (Fig. 20).

De las numerosas propuestas de Zucchi, quedó pues someramente: la estructura general y el concepto de ordenamiento arquitectónico de la Plaza Independencia, la localización y proyecto de partida del Teatro Solís y el ajuste de las manzanas entre la Nueva y la Vieja Ciudad. (Fig. 21).

En 1860 se aprobó una nueva sistematización para las fachadas de los edificios frentistas a la plaza. Esta fue formulada por el Arq. Bernardo Poncini, para ser aplicada a las construcciones situadas al este de la calle Ciudadela, no quedando comprendidos en el convenio los edificios con frente al Mercado, aún en pie. Poncini sustituyó el sistema de pilares y arcos de medio punto, por otro de columnas y adintelados. En el piso superior, los frontones triangulares de las ventanas se alternaban con otros semicirculares. (Figs. 22 y 23).

De la misma manera que Zucchi realizó la casa de Elías Gil a modo de ejemplificación, Poncini construyó como modelo a repetir el Hotel L'Univers, en la manzana que ocupa actualmente el Hotel Victoria Plaza.

En este caso, el convenio con los propietarios estipuló la obligación de construir las galerías en un plazo no mayor de diez años. De este modo, el plan de Poncini tuvo mayor grado de concreción que el de Zucchi. (Fig. 24).

15. El Teatro Solís fue inaugurado en 1856.

Por decreto del año 1877, se resolvió anexar a la Plaza Independencia y bajo el mismo nombre, el solar que ocupaba la antigua Ciudadela, adaptada como mercado, la que se demolió en 1878 con dicho propósito.

Otro hecho significativo estuvo dado por la refacción del edificio de apartamentos "Palacio Esteve" —lado sur entre calles Florida y Ciudadela—, realizada por el Ing. J. A. Capurro, para destinarlo a Casa de Gobierno. La singularidad de dicha función, contribuyó a reafirmar el carácter representativo del poder de la Plaza Independencia. Así, ésta se fue conformando acorde a la idea espacial y significante de Zucchi y al ordenamiento de Poncini. (Figs. 25 y 26).

Hacia fines del siglo XIX y principios del XX, la Plaza Independencia era la elegida para los grandes efectos de conjunto, los fuegos de artificio, las pruebas de aeróbatas y magos, las misas campales... Por entonces, la Plaza Constitución seguía brindando el ámbito apropiado para el paseo diario y la vida social. La diferencia en el uso de ambas plazas, respondió tanto a sus diversos orígenes en relación con el proceso de desarrollo urbano, como a sus características intrínsecas.

La Plaza Constitución, originada por el señalamiento de una "quadra" del damero, se fue conformando en el tiempo de acuerdo a una composición estática y centralizada, materializada por la fuente en su centro geométrico, las sendas diagonales enmarcadas por frondosos árboles y el equipamiento con bancos y faroles. Este acogedor espacio actuó como proyección de los edificios más representativos de la ciudad: la Catedral y el Cabildo, y de otros edificios de activa vida social erigidos en las aceras frentistas.

La Plaza Independencia por su parte, descrita por los viajeros como un "inmenso paralelogramo", de hecho quedó inserta en una trama compleja, oficiando como espacio de transición entre las dos ciudades. Atravesada en la dirección de enlace por un eje peatonal de vastas dimensiones, pautado por palmeras, se constituyó como un espacio dinámico, carente del acondicionamiento necesario para el resguardo del sol y del viento Pampero, que la azota desde el suroeste.

La posterior aplicación de diversas disposiciones legales, tuvo como consecuencia la pérdida de unidad formal del marco construido de la plaza, a pesar del predominio del aporcionado perimetral. El elevado número de pisos de la edificación que sobrevino, modificó la escala y proporciones concebidas por Zucchi (16).

Cuando en 1923 se inauguró el Monumento a Artigas —obra del escultor italiano Angel Zanelli—, ubicado en el centro geométrico del espacio, el fondo continuo que debía servirle de marco ya se estaba desvirtuando. En ese mismo año comenzó la construcción del edificio de apartamentos Palacio Salvo, en la esquina sur del remate de la Avenida 18 de Julio. Esta obra del Arq. Palanti, que por su función no

16. Por resoluciones de 1903 y 1907 se derogó el requisito de uniformidad plástica en la Plaza Independencia. Las ordenanzas municipales de 1929 fijaron alturas de 42 y 50 metros para sus edificios frentistas. El decreto 11235 de 1958, pretendió recuperar la unidad formal aunque con una concepción espacial distinta a la original, estableciendo como obligatoria la altura de 42 metros, la disposición de pórtico adintelado con columnas galbadas, coronado por balcón saliente con baranda calada de hierro y especificando el uso de granito rojo lustrado para el pórtico, revocaje blanco o materiales claros para fachada y pavimento de losas de granito para veredas y aceras bajo pórtico.

tuvo más jerarquía que la de un edificio de viviendas, debió a su característica formalización el valor de punto de referencia en el perfil urbano. Su imagen, se asoció inequívocamente a la identidad montevideana.

En 1963, se buscó consolidar el carácter de la plaza como centro de poderes, con el concurso ganado por los arquitectos Barañano, Blumstein, Ferster y Rodríguez Orozco para el Palacio de Justicia a ubicarse frente a ésta entre Liniers y Ciudadela. Paralizadas las obras por la escasez de recursos públicos, la presencia de su esqueleto se tornó un despropósito, en desmedro de la imagen de la plaza.

En 1977 la inauguración del Mausoleo, destinado a albergar la urna con los restos mortales de Artigas, retomó el tema de plaza laudatoria. El monumento a Artigas se integró composicionalmente con el Mausoleo proyectado por los arquitectos Lucas Ríos y Alejandro Morón, ganadores del concurso. Tal como lo estipularon las bases, el amplio sector de cripta se realizó por debajo del nivel de plaza, accediéndose a él mediante escalinatas dispuestas a ambos lados del pedestal del monumento. La presencia de la cripta se acusa en el costado oeste, por el voluminoso tronco de pirámide del lucernario que proporciona iluminación difusa. La amplitud de los espacios de acceso y de la base del lucernario, generaron un corte en el dinámico eje central. No obstante, la Plaza Independencia mantiene su característica de espacio de transición. (Fig. 27).

Desde fines de la década del 80, un proyecto privado para construir un hotel "cinco estrellas" en la acera noreste, abrió un debate en virtud de sus múltiples implicancias. No solamente se ha debido adecuar su volumetría proyectada a la reglamentación y morfología del sector, sino que además se intenta evaluar su futura incidencia en el tráfico y en las actividades comerciales inmediatas. Entre tanto, su proceso constructivo agrega otra discontinuidad en el marco edilicio de la plaza.



Figura 1. Plano del Puerto y Plaza de Montevideo con sus extramuros. Sitio de Artigas y Rondeau, 1813

Figura 2. Costado norte de la Ciudadela, al comenzar la demolición por la calle Florinda, 1877



Figura 3. Ubicación de la Ciudadela y muralla de Montevideo sobre el trazado actual de la ciudad.

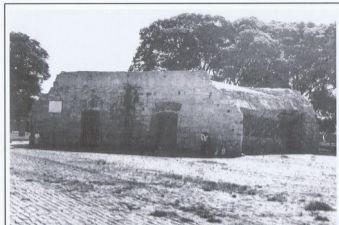


Figura 4.
Restos
de las Bóvedas.



Figura 5.
Puerta de la
Ciudadela,
restituida
a su ubicación
original



Figura 6. Cubo del Sur integrado a la Ramba Sur.

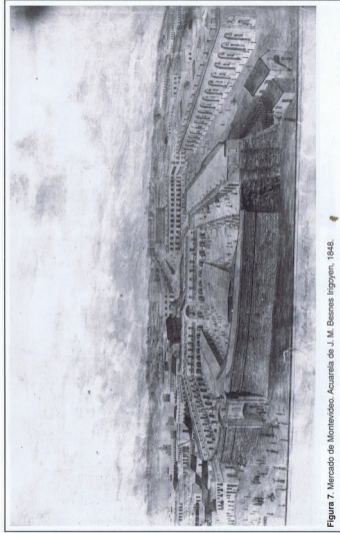


Figura 7. Mercado de Montevideo. Acuarela de J. M. Besnes Irigoyen, 1848.



Figura 8. Acuarela de D'Hastrel, 1839. La azotea, espacio abierto de la vivienda que participaba de la imagen de la ciudad.



Figura 9. Vista de las azoteas de Montevideo. Acuarela de D'Hastrel, 1840.

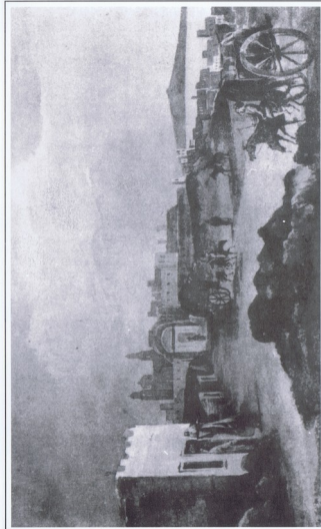


Figura 10. Puerta de Montevideo. Acuarela de Daronésau, 1836. Edificación ilegal de extramuros.

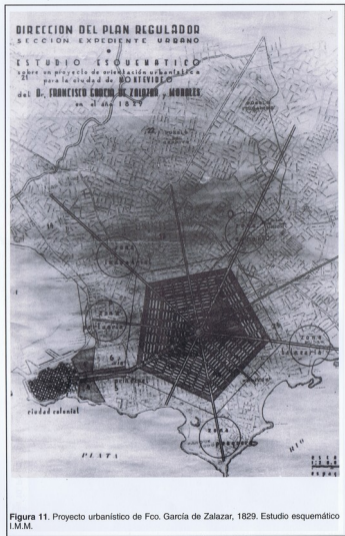


Figura 11. Proyecto urbanístico de Foo. García de Zalazar, 1829. Estudio esquemático I.M.M.

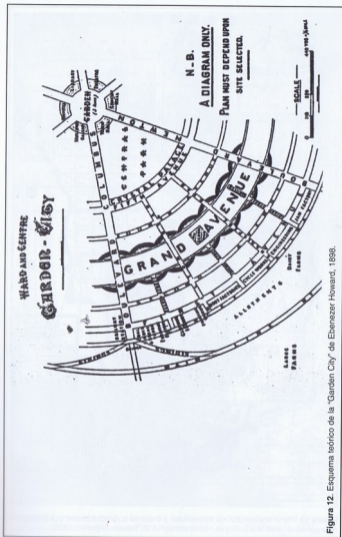


Figura 12. Esquema teórico de la "Garden City" de Ebenezer Howard, 1898.

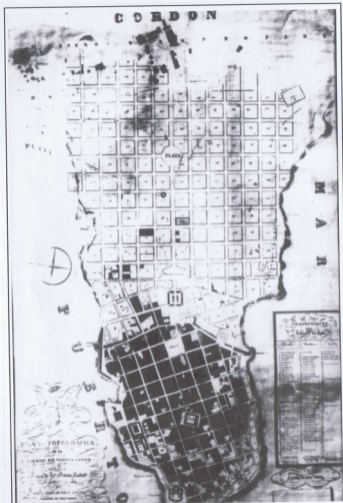


Figura 13. Plano Topográfico de Montevideo y traza de la Ciudad Nueva por el Coronel de Ingenieros José María Reyes, dibujado por J. M. Besnes Ingoyen, 1836.

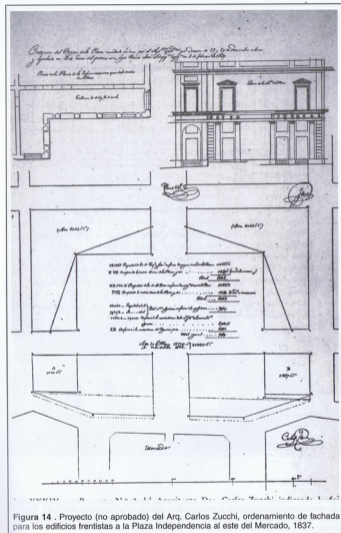


Figura 14. Proyecto (no aprobado) del Arq. Carlos Zucchi, ordenamiento de fachada para los edificios frentistas a la Plaza Independencia al este del Mercado, 1837.

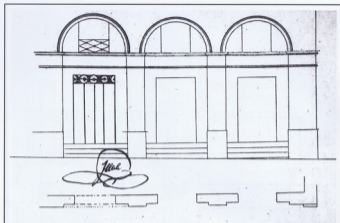


Figura 15. Proyecto (aprobado) del Arq. Carlos Zucchi, ordenamiento de fachada para los edificios frontistas a la Plaza Independencia, al este del Mercado, 1837.
 Figura 16. Arcos de la Pasiva, edificio propiedad de Don Elías Gil, única realización acorde al proyecto de Zucchi aprobado en setiembre de 1837.

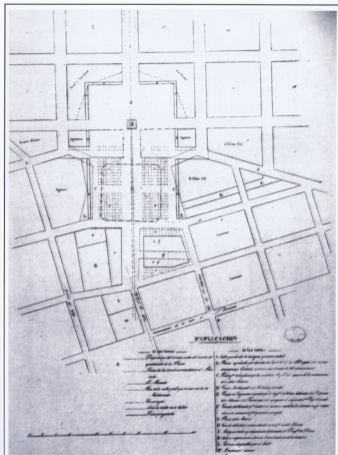


Figura 17. Plano del Arq. Carlos Zucchi para la Plaza Independencia, comprendiendo el terreno del Mercado, registrado en las memorias de la Comisión Topográfica, julio 1837.



Figura 18. Edificación de la Rue Rivoli, París.

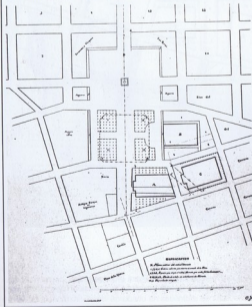


Figura 19. Plano del Arq. Zucchi indicando las tres posibles ubicaciones del Nuevo Teatro, 1841.



Figura 20. Teatro Solís. Los cuerpos laterales estrecharon el vínculo de su pizcoleta con la Plaza Independencia

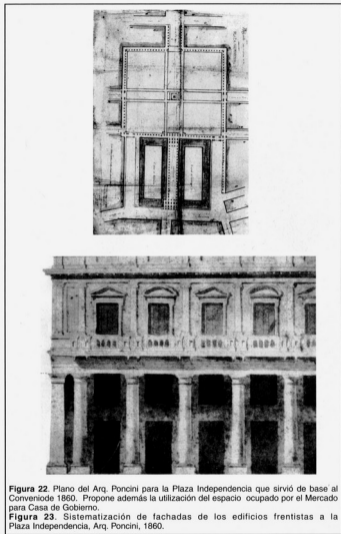
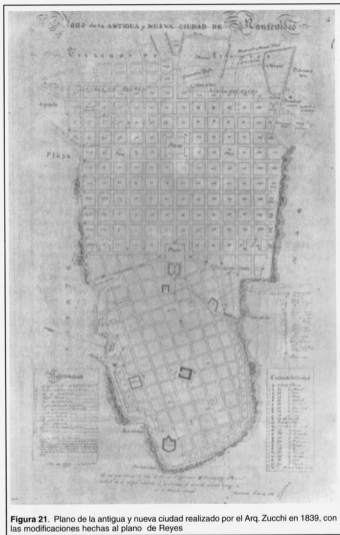




Figura 24. "Grand Hotel de L'Univers", en el lado norte de la Plaza Independencia, Arq. B. Poncini, 1872.



Figura 25. Plaza Independencia, lados sur y este, al centro la Casa de Gobierno, segunda década del siglo XX.

Linda Roca



Figura 26. Plaza Independencia, lado oeste. Se va conformando la concepción espacial de Zucchi materializada con el ordenamiento de Poncini, segunda década del siglo XX.

Figura 27. El Mausoleo al General Artigas exaltando los orígenes de la nacionalidad, impone una pausa en el eje principal de la plaza con su volumetría emergente. El marco construido aporta variados acentos, lejos ya de la uniformidad prevista



II. La ciudad dual. El repliegue.

1839 – 1851

La Guerra Grande

La primera década de vida republicana se caracterizó, en el plano político y social, por el nacimiento del caudillismo, y con él, el de las dos tendencias partidistas históricas: blancos y colorados.

La generación que conquistó la independencia del territorio uruguayo tras una prolongada lucha armada, no se adaptó fácilmente a la vida institucional y volvió a acudir a los medios bélicos en diversas ocasiones.

El estado de tensiones existente condujo, entre 1839 y 1851, al desarrollo de la denominada "Guerra Grande", enfrentándose en ella estas dos tendencias lideradas por sus respectivos caudillos.

La ciudad concentrada y la ciudad policéntrica

En el transcurso de la Guerra Grande se distinguió un período, comprendido entre febrero de 1843 y octubre de 1851, en que tuvo lugar el "sitio de la ciudad de Montevideo". Durante su desarrollo, la ubicación de cada tendencia quedó claramente definida en el territorio.

En la ciudad de Montevideo con límite en las trincheras—dispuestas aproximadamente en la actual calle Ejido, cerrándose hacia la bahía—, estaba el Gobierno de la Defensa. (Fig. 28). Sus caudillos eran el General Fructuoso Rivera y el General Flores, pertenecientes al Partido Colorado. Montevideo era considerado más allá de fronteras, el centro de defensa de las ideas liberales. Los argentinos opositores del entonces Gobernador de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas, se unieron a este frente y el Brasil brindó su apoyo económico. También se hizo presente Giuseppe Garibaldi, aunando su aporte económico y militar. Se generó entonces un importante flujo de inmigrantes europeos, cuya influencia ideológica, cultural y económica tuvo gran incidencia. La mayoría de la población de la ciudad sitiada era por lo tanto extranjera y en su mayor parte europea.

El resto del territorio nacional constituía el campo sitiador. En él se estableció el Gobierno del Cerrito liderado por el caudillo del Partido Blanco Manuel Oribe, quien apoyado por las tropas argentinas de J. M. de Rosas, puso sitio a la ciudad.

Independientemente de la incorporación masiva de extranjeros en ambos frentes, subyacía la lucha de divisas generadora del conflicto.

Lo prolongado de la guerra hizo surgir la necesidad de organizar una ciudad en el campo sitiador, carente del equipamiento con que para entonces ya contaba la

ciudad sitiada. En virtud de las razones coyunturales que motivaron su aparición, la ciudad del campo sitiador debió conformarse de manera policéntrica, como un conjunto de asentamientos territoriales, cumpliendo funciones complementarias y estructurado por vías de conexión. En el Buqueo tuvo cabida el puerto, dotado de las instalaciones requeridas para su funcionamiento y provisto del sistema defensivo. El Camino del Cardal, con una traza aproximada a la de la actual calle Comercio, vinculaba el puerto con la Villa Restauración. Esta oficiaba de centro político, administrativo, religioso y cultural y era el principal asiento de la población. La villa se conectaba por el Camino de los Propios —luego Bulevar J. Batlle y Ordoñez—, con el campamento militar instalado en el Cerrito y con las chacras del Miguelete, sede del Poder Legislativo.

De este modo, durante el sitio a Montevideo se produjo un desdoblamiento de la ciudad. A la capital, ciudad-puerto, concentradora de funciones y heredera del núcleo urbano colonial, se le opuso una ciudad policéntrica, cuya particular morfología estructuró el área próxima a la ciudad sitiada.

Los habitantes y las condiciones urbanas

El proceso expansivo experimentado por lo que fuera el casco urbano colonial, tras su transformación en ciudad abierta, fue forzosamente detenido durante el sitio a Montevideo. Impedido el libre crecimiento por el límite que impuso la línea de trincheras —a manera de nuevas murallas—, la ciudad debió replegarse sobre sí misma.

Lo acotado del territorio cobró mayor importancia, en virtud de la cantidad de inmigrantes que llegaron atraídos por los ideales en juego y a quienes fue necesario dar cabida. De acuerdo al censo levantado en Montevideo en 1843, de los 31.189 habitantes relevados, sólo 11.431 eran orientales. Entre los restantes, 19.758 eran extranjeros y había además 1.344 negros africanos que el censo no incluía en las otras categorías (17). A pesar de que la Constitución de 1830 había declarado que ya nadie nacería esclavo en la República, los que para entonces lo eran mantenían su condición, no obstante la prohibición de su introducción y comercio.

La población de Montevideo se componía entonces de criollos, españoles, italianos, franceses, ingleses, africanos y las diversas cruzas entre blancos, negros e indios; moradores de aspecto muy variado y pintoresco. Una vez finalizada la Guerra Grande, la mayor parte de los extranjeros se radicó definitivamente en la ciudad. Montevideo se hizo así tributaria tanto de su acervo cultural e ideológico, como de su fuerza de trabajo y capital. Los españoles se establecieron con pequeños comercios y algunos de ellos trabajaron como peones de barraca y aduana. Los italianos de recursos modestos optaron por la construcción o la navegación fluvial y los de situación más desahogada se dedicaron al comercio de importación y a la industria. Los hombres de empresa y la mayor parte de capitales y maquinaria industrial, provinieron en cambio de Inglaterra. Los franceses por su parte, se

dedicaron al comercio y la industria. En la época del sitio, gran parte de los comercios y residencias de las prestigiosas calles Sarandí, Rincón y 25 de Mayo, pertenecían a franceses. Estos incidieron no sólo a través de su actividad económica, sino también y fundamentalmente en diversos aspectos de la cultura, como la literatura —con sus connotaciones ideológicas—, el arte y hasta el gusto, los usos y las costumbres, que fueron tomados como modelos a imitar.

A pesar del notable incremento demográfico, la actividad constructiva en la ciudad sitiada se redujo sensiblemente. El catastro se mantuvo por lo tanto casi inalterado, con solares próximos al octavo de "quadra" y aún menores, con frentes de 8 a 10 mts., para la edificación civil privada. Las parcelas eran ocupadas en todo su ancho y con alineación frontal, por construcciones en su mayoría de dos pisos —8 a 10 mts. de altura—, que definían claramente con sus frentes los límites del espacio público. Los techos, en azotea, estaban rodeados por parapetos de mampostería, con modulaciones referidas a los vanos de fachada. Estas denotaban un mayor cuidado en su ordenamiento. La frecuente aparición del mirador comenzó a caracterizar el perfil montevideano. El aspecto general de la edificación era sencillo, destacando algunos frentes medianamente decorados. En la arquitectura culta predominaba la modalidad neoclásica en su vertiente francesa, bajo el influjo del italiano Carlos Zucchi, aún cuando éste abandonara el país al comenzar el sitio. Coherentemente con las diversas posturas ideológicas, en el campo sitiador la modalidad arquitectónica más difundida era el neoclasicismo español, teniendo como figura prevalente al Maestro de Obras Antonio Fontgibell. Por su parte la Ciudad Nueva estaba ya bastante extendida y contaba con buenas construcciones al iniciarse la guerra, pero la mayor parte de éstas fue destruida en el transcurso del prolongado sitio.

Hacia fines de la Guerra Grande, comenzaron a gestarse ciertos cambios a nivel de la vivienda. Incidieron en ello, en gran medida, las leyes de abolición de la esclavitud de 1842 y 1846. Con la liberación de los esclavos, se desintegró definitivamente aquel núcleo tan particular de personas que cohabitaba bajo un mismo techo, tornándose por ello sobredimensionada la vivienda patricia de la época colonial. Esta empezó paulatinamente a adaptarse a los requisitos de la nueva organización social, más por su transformación en vivienda colectiva que por sus cambios puramente formales. La vivienda individual del período incursionó en otras variantes de la tipología patio. El mejor aprovechamiento de los predios de frente angosto, indujo al desplazamiento del patio desde la posición central hacia una de las medianeras. Las nuevas dimensiones requeridas para la vivienda hicieron habitual la disposición de una unidad en planta baja y otra en planta alta, frente a la anterior vivienda en dos niveles. Otro hecho significativo estuvo dado por la aparición de una nueva tipología de vivienda: el conventillo. Esta fue encarada una vez recobrada la paz, como respuesta a la gran demanda de alojamiento, efectuada por los inmigrantes radicados y los esclavos liberados. El conventillo como programa de vivienda colectiva —consistente en un conjunto de piezas arrendables por unidad, dispuestas en torno a patios y con servicios comunes—, albergó a los sectores de menores ingresos, implantándose en las zonas periféricas de la ciudad,

17. ROSSI, Rómulo F. "Recuerdos y crónicas de antaño". Vol. III. Mdo. 1926. p. 100.

fundamentalmente en lo que actualmente corresponde a Palermo, Sur, Cordón, Aguada y Arroyo Seco, donde el valor de la tierra era menor.

La extensa duración de la guerra, incluyendo etapas de distensión, implicó que el progreso urbano no se paralizara completamente. Lentamente y en la medida que las necesidades acuciaban, la ciudad sitiada fue mejorando sus servicios. Un aspecto cada vez más atendible fue la falta de higiene urbana y doméstica que conllevaba el traspaso de materias fecales en barriles, para ser descargados en la bahía o en la costa sur. Hacia 1845 el Sr. Pablo Duplessis fue autorizado a construir a su cargo los primeros caños maestros, sirviendo a varias casas de su propiedad. La ubicación de éstos en las calles Colón, Cerrito y Pérez Castellano fue por tanto independiente de la importancia de dichas vías. Dos años después, por reiterado pedido de un grupo de médicos, la Sociedad de Caridad contrató la construcción de un caño maestro desde el Hospital de Caridad hasta el mar, por las calles Guarani y 25 de Mayo. Las carencias sanitarias de la ciudad, cada vez más poblada, apenas eran remediadas por entonces en forma aislada y poco eficiente. Los residuos domiciliarios eran recogidos por carros de limpieza y descargados junto al Mercado de la Ciudadela para luego ser utilizados como relleno de las empantanadas calles. Ello propició la propagación de epidemias que periódicamente azotaron la ciudad. Agravando la situación, la escasez de agua potable en la península sufrida desde la fundación, se tornó acuciante durante la Guerra Grande. Las fuentes abiertas en napas subterráneas de agua dulce, quedaron fuera de trincheras. Así, los aljibes y algunos pozos, remediaban escasamente la situación.

También vinculado a las preocupaciones por la ciudad, hacia 1843 se renovó su nomenclator, aprobándose el plan propuesto por el entonces Jefe de Policía de Montevideo Don Andrés Lamas. Hasta ese momento, las calles de la Ciudad Vieja habían sido objeto de dos nomenclaturas. La de 1730, aplicada a las "quadras" del ensanche delineado por Pedro Millán, aludía a particularidades de las calles, en nombres tales como: De la Fuente, De la Iglesia, La Media Calle... La del Cabildo Español de 1778, remitía al santoral, en un espíritu acorde con el pretendido propósito evangelizador de la conquista. La nomenclatura de Andrés Lamas, referida fundamentalmente a personajes y hechos históricos y por la cual la tradicional Plaza Matriz pasó a denominarse Constitución, es la que actualmente se mantiene con escasas modificaciones.

El puerto de la ciudad sitiada

Durante el sitio, la ciudad de Montevideo fue cercada por tierra y restringida a su suelo urbano, perdiendo el sustento productivo proveniente de la campaña. La navegación pasó a ser entonces el único vínculo con el exterior, incrementándose notoriamente la actividad portuaria como medio de asegurar la subsistencia de los pobladores. Montevideo acrecentó su carácter de ciudad-puerto, a pesar de perder temporalmente la escala nacional de su ámbito de influencia.

Para entonces, el puerto consistía en un modesto complejo arquitectónico cumpliendo funciones portuarias elementales, que databa de la época colonial, cuando

Montevideo obtuviera la calidad de puerto. Comprendía: un muelle de madera con cobertizo que sustituyó desde 1824 al muelle de piedra construido en 1780, la plaza natural adyacente —a la altura de las calles Treinta y Tres y Misiones— y una explanada vinculada al edificio de la Aduana, emplazado en la calle Zabala. La escasa profundidad de las aguas forzaba a las embarcaciones de mayor calado a anclar en la bahía, desde donde personas y mercaderías eran trasladadas a barcas que atracaban en el muelle. El último trasbordo era a carros de altas ruedas que entraban al mar y hacían el recorrido desde el muelle hasta la Aduana. Esta técnica de sucesivos trasbordos, recién pudo abandonarse a principios del siglo XX, con la construcción del Puerto de Montevideo. (Figs. 29 y 30).

Durante el sitio, al volverse indispensables para la supervivencia, tanto el dominio militar de la bahía, como el cumplimiento efectivo de las actividades portuarias, se llevó a cabo el mejoramiento de los dispositivos de embarque y la construcción y el arreglo de muelles. Estas obras superaron lo realizado en el puerto natural, desde la fundación de la ciudad.

Las actividades portuarias relacionadas inicialmente con la introducción de esclavos y la exportación de cueros y posteriormente con la comercialización de la producción pecuaria de la campaña, retornaron a la normalidad al terminar la Guerra Grande. Recobrada la jerarquía del Puerto de Montevideo, con su área de influencia a escala de todo el territorio, se incrementó la localización en su área inmediata de las actividades con él relacionadas. Paralelamente, el territorio nacional se fue estructurando, desde el punto de vista de las comunicaciones, como un sistema radial con vértice en el Puerto; ordenamiento éste que fue posteriormente reafirmado a través de las redes ferrocarrilera y carretera.

En octubre de 1851, haciéndose evidente que por la vía militar no se daba solución al conflicto, se realizó un acuerdo político entre las dos tendencias, firmándose la paz bajo la proclama de no haber ni vencedores ni vencidos. El país se encontraba entonces en un estado de grave endeudamiento con todas aquellas potencias que habían participado en uno y otro bando.

La duplicación de roles urbanos, generada durante el sitio, perdió su vigencia y el gobierno central asumió sus funciones. Las instalaciones del Puerto del Buceo cayeron también en desuso. De esta manera la ciudad sitiadora como tal se desintegró, pero dejó en el territorio una estructura y equipamiento que fomentó en la postguerra el crecimiento por polos, como complemento del crecimiento por proximidad al núcleo urbano y a sus vías de penetración, dominante hasta entonces.



Figura 28. Plano topográfico de la ciudad de Montevideo indicando las fortificaciones construidas en 1843 para su defensa. Levantado en 1849 por el Capitán Juan Cardellac.

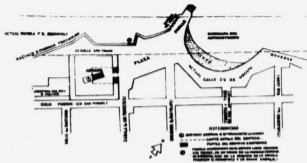


Fig. 7 - Muelle, plaza y Aduana de Rivera, Montevideo. Planimetría general 1824 - 1830



Figura 29. Conjunto formado por el muelle, la playa natural y el edificio de la Aduana, que cumplían las funciones de puerto.

Figura 30. Muelle de Montevideo. Grabado de Augustus Earle, 1838.

III. De aldea a ciudad cosmopolita. Consolidación y caracterización de la Ciudad Vieja.

1851 - 1911



Del estado liberal y el proteccionismo al intervencionismo de estado

Concluida la Guerra Grande, se abrió un período signado por la necesidad de unir esfuerzos para organizar el Estado liberal y superar la situación económica y financiera en que había quedado el país. Pero el antagonismo latente entre blancos y colorados, sumado a las rivalidades partidistas internas entre el elemento doctoral de la ciudad y el caudillista del campo, dieron lugar a nuevas guerras civiles. Esta situación derivó en el establecimiento de dictaduras militares a partir de 1876, comenzando un período conocido con la denominación de "proteccionismo de Estado". Dicha orientación consistió en ciertas actuaciones del Estado, con objeto de favorecer la actividad privada.

Durante la dictadura de Latorre (1876-80), se produjo una afirmación de la propiedad privada, mediante la aplicación de la "Ley de alambramiento de campos" y el otorgamiento de concesiones a particulares para la explotación de servicios. En este período, comenzó a sentirse la influencia de la Revolución Industrial, creándose las primeras industrias fabriles. Las características de los nuevos modos de producción indujeron a la concreción de una reforma escolar, universitaria y de la enseñanza de oficios. Las actividades comerciales e industriales tuvieron un gran desarrollo, alentadas por la cantidad de circulante que le redituó a Montevideo el abastecer a la escuadra invasora durante la Guerra del Paraguay (1865-1870). Las actividades financieras concentraron el interés de amplios sectores de la población. La época se identificó con el concepto de progreso y el país evolucionó materialmente al amparo del proteccionismo.

A partir de 1886 se produjo el retorno a la vida civil. Los partidos se organizaron internamente y definieron su programa de acción. Hacia 1890 se operó una depresión económica, ocasionada fundamentalmente por una balanza de comercio que privilegiaba la importación de bienes de consumo. La orientación proteccionista se mantuvo hasta los primeros años del siglo XX, en que se dio lugar al "intervencionismo de Estado". Esta política fue formulada durante la primera presidencia de José Batlle y Ordoñez (1903-07) e instrumentada durante su segunda presidencia (1911-15). El intervencionismo de Estado, sustituyó el proteccionismo por una participación directa del Estado en los aspectos claves para el desarrollo nacional.

La mentalidad de una época

En las tres décadas y media que siguieron a la Guerra Grande se procesaron, particularmente en Montevideo, transformaciones económicas, sociales y culturales, cuya incidencia modificó notoriamente la Ciudad Vieja en el lapso transcurrido hasta los albores de la Primera Guerra Mundial. Pero fue fundamentalmente la mentalidad que caracterizó a la sociedad de fines del siglo XIX, la que orientó los cambios operados en la Ciudad Vieja, en su edificación, espacios públicos, equipamiento urbano, servicios y caracterización funcional.

Tras el sitio de diez años, la ciudad presentaba un aspecto precario. Los suburbios se hallaban arrasados. La Ciudad Vieja, constituida en promontorio con tres caras al mar, era una ciudad tranquila, con calles pobremente pavimentadas pero provistas de aceras. La edificación baja, pintada de blanco, con techos planos, miradores y torrecillas de perfil oriental, constituía el único toque pintoresco de aquel espacio urbano carente de arbolado público y de jardines volcados a la calle. Nuevamente la ciudad se abría al territorio circundante, pero la situación había cambiado. El suelo urbano se había valorizado durante el sitio y la escasez de vivienda cobraba importancia ante el aumento poblacional. En 1852 el Censo General de la Administración Giró, registró 33.994 habitantes en Montevideo (18). Sobre esta base poblacional, la acción sostenida de la inmigración, los nacimientos y el poder de atracción de Montevideo para los individuos del interior, llevó a la cifra de 215.061 habitantes en Montevideo, según el Censo Municipal de la Administración Tajés realizado en 1889. Dicho censo reveló que Montevideo nucleaba el 31,2 % de la población del país; a su vez de este porcentaje un 46,84 % eran extranjeros (19). A pesar de la merma migratoria provocada por la crisis económica de 1890, la población siguió aumentando considerablemente, registrándose 309.231 habitantes en Montevideo de acuerdo al Censo de 1908 (20).

Sin embargo, los cambios poblacionales que en definitiva incidieron notoriamente a nivel urbano, no fueron meramente los numéricos sino sobre todo los derivados del nuevo orden económico, social y cultural. Junto con la renovación en la industria y con el progreso económico, Montevideo dio cabida al surgimiento de una nueva clase, incipiente burguesía compuesta de industriales, mercaderes y empresarios. La sencillez y sobriedad que habían caracterizado los gustos y costumbres patricios de la aldeana Ciudad Vieja, se mudaron entonces por ostentación de riquezas y refinamientos que buscaban imitar los de un París "fin de siècle". Se fue gestando una sociedad europeizada, no sólo por la influencia directa de los inmigrantes, sino sobre todo por las aspiraciones tanto de la clase alta y media, como del núcleo dirigente y élite intelectual. Dicha europeización, privilegió como modelo de referencia a Francia, tal como lo señaló el Ministro francés Conde de Saint Foix en su libro referido al Uruguay publicado en París en 1892:

18. ABELLA TRIAS, Julio. Op. cit. p. 34.

19. "Censo Municipal del Departamento y de la Ciudad de Montevideo. 1889". Est. Tip. Litográfico Oriental. Mdeo. 1892. pp. 219, 221 y 223.

20. ABELLA TRIAS, Julio. Op. cit. p. 34.

"...sentíamos toda la simpatía, aún mismo diríamos predilección, que Francia inspira a los pueblos del Plata. A las intervenciones armadas, a las influencias políticas y diplomáticas, ha sucedido una influencia intelectual, literaria y artística, más segura, más sólida que las precedentes, y basada en una afinidad de raza, sobre la cual sería difícil triunfar a otra nación." (21)

Era entonces aquel período singular de la historia social montevidéana —desarrollado entre el último cuarto del siglo XIX y los inicios de la Primera Guerra Mundial—, conocido con la denominación de "Belle Epoque", por similitud e influjo de la homónima parisina. La búsqueda no sólo del confort sino de la figuración, propios de la época, marcaron el pasaje a una economía de derroche y al consumo de bienes superfluos. La riqueza necesaria para la obtención de estos bienes, despertó un acentuado espíritu de especulación. Ello quedó evidenciado por el gran desarrollo de las instituciones bancarias, oficiales y privadas, fundadas a fines del siglo XIX y que se localizaron en la Ciudad Vieja. En esta intensa actividad financiera jugó un papel prevalente el abogado español Emilio Reus, cuyos diversos proyectos y realizaciones le valieron la designación de "Época de Reus" a los años próximos al 90. La crisis económica del 90 se vinculó estrechamente a la propia ruina de Reus (22).

Durante la Belle Epoque florecieron los comercios que vendían objetos de arte, joyas, muebles, vestimenta y accesorios de gusto francés; asombrando a los viajeros la calidad y el valor de los artículos exhibidos. Estos comercios fueron caracterizando a ciertas calles, particularmente a las hoy denominadas 25 de Mayo, Sarandí, Juan C. Gómez y paulatinamente a 18 de Julio.

El empuje de aquella época fastuosa se hizo sentir también en la hotelería, con el surgimiento de suntuosos edificios localizados fundamentalmente en torno a las plazas Constitución e Independencia y en las proximidades del puerto.

La mentalidad Belle Epoque, no sólo implicó cambios en los gustos y costumbres sino que incidió directamente en diversos aspectos de la ciudad, en procura de un escenario adecuado a aquella vida social. La edificación se enriqueció y surgió gran interés por el acondicionamiento y equipamiento de los espacios públicos. En particular, el avance más notorio se produjo en la dotación de servicios que mejoraron la calidad de vida ciudadana, haciendo figurar a Montevideo como la primer ciudad en América que contó con algunos de ellos.

Hacia fines del siglo XIX, los viajeros encontraban en Montevideo una ciudad cosmopolita y mercantil, semejante a algunas ciudades del litoral mediterráneo europeo. Destacaban que carecía de lo que se daba en llamar fisonomía americana. La elegancia y el lujo de muchas de sus casas, la disposición de sus paseos, plazas

21. EN: CASTELLANOS, Alfredo. "Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914)". Junta Departamental de Montevideo. Mdeo. 1971. pp. 206 a 210.

22. Emilio Reus fundó el Banco Nacional de la República, creó la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas, promovió la construcción de nuevos barrios en la ciudad, levantó el Gran Hotel Nacional y un suntuoso establecimiento de baños.

y monumentos, el movimiento de sus calles, los comercios y teatros, la animación de su puerto, hacían de ella una "ciudad de gusto europeo moderno". (Fig. 31).

Los cambios en las costumbres, se manifestaron también en la necesidad de huir de la vida urbana y practicar la "villegiatura", de moda en Europa. La familias de elevado poder adquisitivo poseían, además de sus lujosas residencias urbanas, villas rodeadas de jardines como lugar de veraneo o fin de semana. Gran parte de las fortunas generadas durante la Guerra del Paraguay, se transformaron en quintas localizadas en Unión, Paso Molino, Paso de las Duranas, Villa Colón... relativamente próximas a la ciudad, dada la escasez de medios de transporte. En contraposición a esta tipología de vivienda isla vastamente vinculada al espacio abierto circundante, el tipo habitual en la Ciudad Vieja lo constituyó la vivienda entre medianeras generalmente introvertida; con escasas excepciones, como el Palacio Ortiz de Taranco construido hacia 1910 en la manzana limitada por 25 de Mayo, 1º de Mayo, Plaza Zabala y Solís. Para la zona de casas—quinta, la vida social encontró un espacio apropiado en el Prado Oriental, inaugurado en 1874. Por otra parte la aparición del tranvía promovió la zona costera, surgiendo las estaciones balnearias de Ramírez, Pocitos y Trouville en el último cuarto del siglo XIX. El interés por la costa y los parques —para cuyo diseño se contrató a técnicos franceses—, rompió la introsversión característica de la ciudad antigua y acercó a Montevideo a la imagen de "ciudad jardín" con reminiscencias francesas, aspirada por muchos. El tranvía eléctrico luego, abaratando el boleto y aumentando el radio de acción, fomentó la urbanización y la construcción de viviendas higiénicas y confortables para los sectores de medianos y escasos ingresos. En la fundación de barrios distantes de la Ciudad Vieja, influyeron también las periódicas epidemias que la azotaban, cuando los servicios de saneamiento y abastecimiento de agua eran aún precarios.

A los efectos de contener y ordenar urbanísticamente los asentamientos surgidos en el exterior de la Ciudad Nueva, por decreto del 31 de agosto de 1878 se oficializó la segunda expansión de la planta urbana de Montevideo mediante la definición de su borde: el Bulevar de Circunvalación General Artigas. La Dirección General de Obras Públicas completó el amanzanamiento del ensanche, llamado "Ciudad Novísima", aplicando para ello el damero, con las alteraciones resultantes de las trazas preexistentes.

A principios del siglo XX, se percibía claramente el crecimiento territorial experimentado por la ciudad a partir de su perímetro amurallado. Al este se desarrolló la Ciudad Nueva de calles anchas y arboladas, donde se localizaron comercios suntuosos y grandes residencias. Luego la Ciudad Novísima se extendió hacia el norte absorbiendo en su límite parte de la zona de casas—quinta y constituyó por su cercanía al puerto una localización propicia a los establecimientos fabriles, industriales y al alojamiento de su mano de obra. Hacia el sureste, zona privilegiada por su cercanía a la costa, tuvieron lugar las residencias de los sectores de mayores recursos.

Las características de la expansión de la ciudad, así como la localización tomada por las diversas actividades y sectores poblacionales, fueron generando cierta caracterización de los barrios montevideanos. En este proceso la Ciudad Vieja reafirmó su vocación centralizadora, constituyéndose en el núcleo financiero,

cercano al puerto; concentrando los comercios de alto nivel sobre 25 de Mayo y Sarandí; y contando con el privilegio de la mayor dotación de servicios urbanos. En un proceso paralelo, la Ciudad Vieja se fue densificando para cumplir su rol de corazón de actividades de una ciudad mayor y paulatinamente fue desplazando a los sectores de mayores ingresos, que salieron en busca de la naturaleza y del espacio exigido por sus amplias residencias. Su condición histórica de centro de la vida social, la mantuvo aún durante varias décadas como el lugar preferido para el paseo y encuentro diario en sus calles comerciales, en sus clubes y teatros y en su principal espacio abierto: la Plaza Constitución.

El ámbito arquitectónico

El período abierto con la culminación de la Guerra Grande —en el cual estaba aún latente la voluntad de cambio forjada en el proceso independentista—, permitió entonces abordar el propósito de una cultura nacional no impuesta, produciéndose la apertura a nuevas influencias. No obstante el espíritu autonómico, la actividad arquitectónica mantuvo su dependencia de los modelos europeos. La formación extranjera de los actores de la arquitectura y el ambiente cultural Belle Epoque, tuvieron en ello gran incidencia. El primer síntoma de cambio se había dado ya por la incursión en el neoclasicismo francés y en el italiano después, que como señaló el Arq. A. Lucchini marcaron con su influencia los 35 primeros años de vida republicana. Ello quitó al Imperio Español el monopolio del neoclasicismo, en la medida que la burguesía naciente halló en estas modalidades académicas mayor capacidad para representar su imagen que en la austera vertiente española.

En las dos últimas décadas del siglo XIX se produjo una importante renovación edilicia nutrida en las riquezas acumuladas por los particulares al amparo del Estado liberal. La expresión otorgada a la nueva edificación, derivada del eclecticismismo historicista europeo con el que se identificó la sociedad liberal, denotó en mayor grado la voluntad de cambio. La necesidad de asumir referencias paradigmáticas en el marco del eclecticismismo generó una ubicación en el momento histórico que jerarquizó el presente como "tiempo de selección" y su producto fue concebido como lo "moderno". Esta postura ecléctica adoptada inicialmente como reflejo, recibió hacia 1885 un respaldo académico con la fundación de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas de la que luego surgieron las de Arquitectura e Ingeniería. En este ambiente de "modernidad" arquitectónica hacia principios del siglo XX se incorporó el Art Nouveau, enriqueciendo y renovando el repertorio formal que el eclecticismismo había aportado. La sociedad montevideana se mostró receptiva a los logros estéticos derivados de nuevas técnicas y materiales con formas diferentes y ligeras y con especial destreza en el uso de la línea y el color. La difusión de publicaciones europeas desde fines del siglo XIX, dio mayor sustento teórico a la actividad arquitectónica a la vez que puso énfasis en inquietudes de orden higienista y en las posibilidades de las nuevas técnicas constructivas.

La obra realizada en el entorno del novecientos, fue modelando otra fisonomía de la ciudad, no sólo por el amplio repertorio formal al que se recurrió, sino también

por el uso de elementos producidos en serie por la incipiente industria nacional: balaustrados, capiteles, modillones; y la incorporación de materiales y componentes importados de gran calidad: mármol italiano de Carrara, azulejos franceses, columnas y tirantes de hierro encargados por catálogo. Estos últimos, producto del avance en las técnicas constructivas, permitieron ejecutar estructuras de hierro independientes, con nuevas posibilidades de diseño, el Mercado del Puerto fue el primer ejemplo en el país.

Las impresiones del viajero Theodor Child sobre Montevideo, hacia 1890, reflejan una Belle Époque urbana que difiere de la sobria imagen elaborada por sus antecesores:

"...es la ciudad donde triunfa el estuco y los colores vivos ... cuanto más rica es una casa y más caprichosa su ornamentación de estuco, más tenues son los tonos bistre, salmón, lila y rosa de sus paredes, más complicados son sus herrajes ..." (23)

Paralelamente al avance en la construcción, fueron surgiendo disposiciones que intentaron regular diversos aspectos de esta actividad. En 1878 se aprobó la "Ordenanza para la construcción de casas de inquilinato", en procura de mejores condiciones de higiene y confort. En 1885, se promulgó la primera "Ley de Construcciones", obligando a solicitar permiso previo para edificar y reformar, mediante plano firmado por técnico registrado. Otras disposiciones de esta ley fueron dirigidas a limitar la altura de la edificación, disponiéndose un máximo de 17 mts. para las calles de menor ancho y 21 en las calles de 17 mts. o más, pudiéndose llegar a 22 en los bulevares o plazas. Las alturas determinadas no sólo demuestran el avance en la edificación, sino también el interés por el espacio urbano, atendiendo tanto a su morfología como a las condiciones ambientales derivadas de su asoleamiento. En 1907, una nueva ley guiada por un cuestionable concepto de progreso, fijó la altura de la edificación en la calle Sarandí en un entorno de 13 a 17 mts. para el tramo entre las plazas Zabala y Constitución y de 13 a 20 mts. entre ésta y la de la Independencia. Para los edificios frentistas a estas dos plazas, se estableció una altura "mínima" de 17 mts.. Este cambio de actitud respecto al espacio urbano, se hizo más evidente hacia 1958, con el decreto 11.235 que fijó 33 mts. de altura para la edificación frentista a la Plaza Constitución, sobre las aceras norte y este, lo que llevó a distorsionar gravemente sus cualidades.

Entre la Guerra Grande y la Primera Guerra Mundial, los alternados empujes de prosperidad económica dieron a la obra pública y privada tres grandes impulsos: el de la reconstrucción post Guerra Grande, el del lustro anterior a la crisis del 90 y el de principios del siglo XX. La obra pública atendió a las crecidas actividades económicas y sociales con la inauguración de los edificios de la Aduana en 1853, del Teatro Solís en 1856, del Mercado del Puerto en 1868 y del Mercado Central en 1869, entre otros. En la edificación privada, la casa de inquilinato como adaptación de la perimida vivienda patricia y el conventillo construido por el inversionista liberal, alojaron a los sectores de menores ingresos. La vivienda unifamiliar aumentó

sensiblemente su "stock", en tanto la mejor situación económica de gran parte de la población, permitió distribuir hogares antes confundidos bajo un mismo techo. La vivienda lujosa de patios y claraboya sirvió de paradigma a la tipología de vivienda popular que el Arq. J. Giuria denominó estándar. La vivienda estándar era realizada por maestros constructores y su relativa economía se manifestó en la menor calidad de los materiales y de los detalles ornamentales. Su vasto empleo materializó la expansión de Montevideo entre finales del siglo XIX y principios del XX. El alto costo del suelo urbano en la Ciudad Vieja, tuvo como resultante la progresiva aparición del edificio de apartamentos, en sus múltiples variantes tipológicas, con la característica común del acceso desde la calle compartido por más de una unidad y la frecuente aparición de comercio en planta baja. La vivienda corredor plurifamiliar, se caracterizó por la ocupación de predios angostos con gran desarrollo en el interior de la manzana. Su uso reiterado fue transformando la morfología urbana por la compactación del corazón de manzana. Otra tipología de edificio de apartamentos, en este caso extrovertido, se desarrolló en tres o cuatro pisos, relacionados por su fachada a la vía pública, con acceso común y núcleo de circulación vertical, no pudiendo en general prescindir del patio para la iluminación y ventilación de algunos locales. Su mayor altura tendió a entubar el espacio calle y a alterar la continuidad volumétrica, introduciendo la aparición de medianeras vistas. Los predios esquina por su parte, recibieron un tratamiento especial. El sector específico de la esquina, se realizó por lo general no sólo con la ornamentación sino también por la aparición de torrecillas, pináculos y miradores. Esta jerarquización, aportó al espacio urbano una reafirmación del damero contribuyendo en su lectura (24).

La crecida demanda de locales comerciales tomó frecuente la aparición de tipologías con programas mixtos, con comercio al frente de la planta baja y vivienda en planta alta y al fondo, manteniendo siempre acceso independiente para el comercio. Este programa adquirió continuidad a nivel de vereda en numerosas calles de la Ciudad Vieja. Su incidencia en el espacio urbano, redundó en una mayor transparencia del plano de fachada por la alteración de la relación lleno-vacío, aunque respetando la modulación general de la unidad.

La caracterización funcional de la Ciudad Vieja, como centro de la vida social, comercial y como distrito financiero, la hizo depositaria en el entorno de principios de siglo, de los nuevos tipos arquitectónicos ideados para dar respuesta a programas como el club social, el hotel de categoría, la gran tienda, la institución bancaria. La variación tipológica generó numerosas modificaciones en el catastro urbano, ya que la envergadura de estos programas requirió la ampliación de los predios por fusión de parcelas linderas. Entre tanto la vivienda se mantuvo, por lo general, en solares con 8 a 10 mts. de frente.

La Plaza Constitución fue uno de los espacios urbanos donde se evidenció en mayor grado la aparición de nuevos tipos y la calidad del importante volumen construido, modificando su imagen preexistente. Sus aceras frentistas y particularmente la de la calle Sarandí, dieron lugar a la suntuosa edificación que identificó a

23. En: CASTELLANOS, Alfredo. Op. cit. pp. 201 y 202.

24. Ver: GARCÍA MIRANDA, Ruber; RUSSI POIESTA, Mariella: "Ciudad Vieja. Esquema de las tipologías de vivienda". I.H.A. Mdxo. 1983.

la Belle Époque. De ella destacaron el Club Uruguayo de 1888, la Tienda Corrallejo de 1914, el Hotel Alhambra de principios de siglo, entre otros. Las variadas formalizaciones y el crecimiento en altura de la edificación, modificaron el espacio de la plaza pero manteniendo aún una escala razonable y un adecuado asoleamiento. (Fig. 32).

Si bien la modernidad arquitectónica del entorno del novecientos renovó la imagen de la Ciudad Vieja, lo hizo calificando sus caracteres esenciales, como tejido jerarquizado por el hecho de ser el corazón de una ciudad mayor. Dicha jerarquización del tejido se apoyó particularmente en los nuevos programas arquitectónicos así como en la mayor envergadura de los ya existentes, expresando el espíritu de la época. La incorporación de nuevos sistemas constructivos aunada a la riqueza formal aportada por el eclecticismos permitieron en mayor medida satisfacer la imagen y la funcionalidad requerida por los programas fin de siglo. Por su parte la vivienda adoptó en general un tratamiento menos austero, más vibrante, aunque sujeto en gran medida a un ordenamiento clásico de la ornamentación. A pesar de la renovación expresiva detentada en este ímpetu constructivo, el manejo de un código formal y de normas de composición no ajenas al entorno, y la aplicación de la misma lógica asociativa del tejido consolidado, redundaron en una calificación del mismo.

Resulta demostrativo de la entidad de los nuevos programas y de la caracterización funcional de la Ciudad Vieja, el proceso desarrollado en torno a la construcción de la Casa Central del Banco de la República Oriental del Uruguay. La institución fundada en 1896, se instaló en el edificio refaccionado que ocupara el ex-Banco Nacional, en la esquina noroeste de las calles Zabala y Cerrito. Hacia 1910, ante sus crecidas necesidades locativas, se abrió la polémica sobre la ubicación de la nueva sede. El Directorio del Banco concluyó en el reconocimiento de la existencia de un distrito bancario, bursátil y financiero localizado en la calle Cerrito entre las de Zabala y Treinta y Tres. Allí se habían instalado espontáneamente entre 1857 y 1867, las siete primeras instituciones bancarias surgidas en la ciudad (25). Observando la necesidad funcional de agrupamiento que tienen las instituciones financieras, y la incidencia de la proximidad al puerto en tales actividades, en 1920 se resolvió ubicar el nuevo edificio en la misma manzana de su primera sede. Se reafirmó así el distrito bancario de la ciudad, continuando la tendencia aún de las ciudades más poderosas del mundo, de mantener estos centros en el mismo sitio donde surgieron espontáneamente. Al despejar el terreno para las obras, debieron demolerse dos edificios representativos de la arquitectura de su época, el de la Bolsa de Comercio antes ocupado por la Bolsa Montevideana, inaugurado en 1867 y el del Hotel Oriental, inaugurado en 1865. Los arquitectos Juan Veltroni y Raúl Lereña

25. El Banco Masié y Compañía (1857), en la esquina suroeste de Cerrito y Treinta y Tres; el Banco Comercial (1858), en la esquina suroeste de Cerrito y Zabala; el Banco de Londres y Río de la Plata (1865), primero en la acera sur de Cerrito entre Misiones y Treinta y Tres y luego en Cerrito próximo a Zabala; el Banco Montevideano (1865), en la esquina suroeste de Cerrito y Misiones; el Banco Italiano (1866), en la esquina noroeste de Cerrito y Zabala; el Banco Navia y Compañía (1866), en la esquina noroeste de Cerrito y Misiones y el Banco Oriental (1867), en la acera oeste de Misiones próximo a Cerrito.

Acevedo fueron los autores del proyecto, que ocupó el 80% de la manzana, destinándose el resto al ensanche de veredas para dar mayor perspectiva. El edificio, inaugurado en 1938, respondió al "principio de permanencia" mediante el uso de materiales nobles y apeló al clasicismo monumental para brindar la imagen de prestigio y seguridad, requerida por la arquitectura bancaria de la época. (Fig. 33).

Dotación de servicios

El período correspondiente a las cuatro décadas que siguieron a la finalización de la Guerra Grande, marcó el avance más significativo en la historia de la dotación de servicios a la ciudad de Montevideo. Los variados servicios incorporados apuntaron en primer lugar a mejorar las condiciones higiénicas a nivel doméstico y urbano y progresivamente a lograr el mayor bienestar y comodidad de la población. En la medida que la instalación de los mismos privilegió en primera instancia a la Ciudad Vieja, ésta reafirmó su condición primigenia, aumentando simultáneamente su valor del suelo.

En 1854 la firma del contrato con la Empresa Arteaga, dio origen a las obras de saneamiento de Montevideo, primera en América en abordar la evacuación de aguas servidas de forma científica y contemporáneamente a las ciudades europeas. A pesar de que en 1878 un informe de la Dirección de Obras Públicas registraba 61 Km. de red cloacal, sirviendo a 10.371 casas (26), la conexión a la red no era obligatoria y los pozos negros seguían causando problemas de contaminación. Ello tendió a resolverse luego de 1913, al cometerse por ley a la Junta Capitalina el estudio, construcción y conservación del alcantarillado, prohibiéndose las obras particulares y obligando a la toma del servicio.

Otro adelanto apreciable en el período, fue el procesado en la pavimentación de calles por el sistema de empedrado. El incremento del impuesto para sufragar dichos gastos, establecido en 1855, dio gran impulso a las obras abarcando en pocos años a la mayoría de las calles de la Ciudad Vieja. Contribuyendo al propósito de acondicionar las calles y "modernizar el espacio público", en 1858 se eliminaron los postes de algarrobo y fardubay de las aceras y las tubas de cañón de las esquinas, que protegían del paso de las carretas. Así la ciudad perdió un elemento característico de su fisonomía colonial.

Además de los cambios en el equipamiento urbano, incidió también en la imagen e higiene de la ciudad el "Reglamento de Limpieza" de 1861. Este obligó a los vecinos a barrer el frente de sus casas hasta la mitad de la calle y a amontonar la basura para ser recogida por los carros. La quema de basuras dispuesta por el Reglamento, se realizó primero al costado oeste del Cementerio Central, trasladándose luego a Punta Carretas y después a las costas del Buco en función de la expansión urbana. En 1916 se inauguró la "Usina incineradora de basuras", próxima al Cementerio Central. Desde 1885, el "Impuesto de Salubridad" englobó los sufragios para extracción de basuras, barrido y riego de calles y alumbrado público.

26. CASTELLANOS, Alfredo. "Montevideo en el siglo XIX". N.T. N.º 3. pp. 44 a 46.

Un adelanto imperioso fue el relativo al abastecimiento de agua. Su necesidad se acusó por el incremento poblacional y por que las antiguas fuentes se iban agotando, volviendo salobres, contaminando, o iban siendo cegadas por las construcciones. La gran sequía del año 1866, que inutilizó los aljibes, indujo al Jefe Político José Bustamante a instalar fuentes en las plazas públicas. En 1867 se inauguró en la Plaza Constitución, frente al Cabildo, la fuente del marmolista Juan Ferrari, donada por Garibaldi en recordación a las penurias de agua sufridas durante el sitio de la Guerra Grande. Esta se abastecía de un pozo excavado en el subsuelo del Cabildo. En busca de una eficiente solución, en 1867 el Gobierno hizo un llamado a proyectos de abastecimiento de agua a la ciudad. De ello resultó aceptada la propuesta de la Empresa Lezica, Lamús y Fynn, que establecía la usina de captación en el Río Santa Lucía. En 1871 se libró al uso público el Servicio de Aguas Corrientes, coincidiendo con la inauguración de la monumental fuente de mármol ubicada en el centro de la Plaza Constitución. (Fig. 34). La instalación comprendía dos cañerías principales de distribución, una por el Camino Goes hacia el norte y otra por el Camino de la Figurita hacia la Ciudad Vieja. Los depósitos, ubicados a 100 mts. de altitud sobre el nivel medio del Río de la Plata, sobrepasaron la altura de la edificación de la época. En 1891 entró en funcionamiento la planta purificadora de Santa Lucía, que tras decantación, filtrado y análisis diarios, aseguró a la población una "buena agua potable".

Hacia 1860, comenzó a preocupar lo insuficiente e inadecuado de los mercados, para abastecer a la numerosa población. En 1859 se había inaugurado el Mercado de la Abundancia, oficialmente llamado "del Este", en la esquina de las calles San José y Yaguaron. Y aunque fue el primer mercado con apariencia de tal —sustituyéndose en 1909 por otro edificio de mayor envergadura—, en su origen se encontraba en pleno descampado lo que limitaba su uso. El Mercado de la Ciudadela se hallaba ya en estado ruinoso y descuidado, tornándose insoportable la falta de higiene. El Mercado Chico por su parte, tenía poca capacidad, además de estar implantado en el extremo oeste de la ciudad. A fin de dar remedio a esta situación, se construyeron dos magníficos edificios destinados a mercado: el "del Puerto", inaugurado en 1868 en la calle Pérez Castellano, entre Piedras y la Rambla 25 de Agosto de 1825 y el "Central", inaugurado en 1869, en la manzana posterior al Teatro Solís. (Figs. 35 y 36). Ambos destacaron por el uso de las nuevas estructuras de hierro. Al habilitarse estos mercados, el de la Ciudadela perdió su calidad de tal, transformándose en tendejones, sastrerías, cuchillerías, cafés, librerías, imprentas, etc., hasta su demolición concluida en 1878. Alrededor de comienzos del siglo XX, los mercados y el abasto de carne pasaron de la propiedad o explotación por particulares a las autoridades comunales o nacionales.

El servicio de transporte colectivo tuvo gran desarrollo en el período. Al finalizar la Guerra Grande y con el surgimiento de la Villa de la Unión, se creó el servicio de "ómnibus diligencias" que vinculaba la villa con la ciudad, pero sin entrar en ésta, finalizando el recorrido en la Plaza Independencia. Un avance significativo fue la aparición del tranvía de caballos, inaugurándose en 1868 la línea entre la Ciudad Vieja y la Unión. En poco tiempo se multiplicaron las líneas que surcaban la ciudad en su dirección de crecimiento, partiendo en su mayoría de las proximidades del

puerto como el Tranvía del Norte, el del Centro o el del Este. El tranvía otorgó cierta caracterización a las calles privilegiadas por los recorridos —Colón, Rincón, Sarandí, Piedras, Maciel, Buenos Aires, Bartolomé Mitre—, las que cobraron mayor importancia y dinamismo y se enriquecieron con la carga cromática y sonora. El tranvía además, abrió nuevos horizontes, promoviendo el paseo a las instalaciones balnearias de Ramírez, Pocitos, Buceo, tan "de moda" por entonces. Algunas líneas cumplían servicios complementarios, como la Empresa del Buceo que hacía el Servicio de Basuras y que podía contratarse para servicios fúnebres. El "Tranvía de Corrales de Abasto y Mercados", integrado al sistema ferroviario, realizaba el abasto de Montevideo, vinculando el Mercado del Puerto con el Chico, el Central y el de la Abundancia. (Fig. 37). La electrificación del tranvía hacia 1906, acortó las distancias favoreciendo la construcción de viviendas en las áreas suburbanas y contribuyó a la transformación de la ciudad, iluminando las calles y liberándolas de los detritus animales propios del tranvía a caballos. (Fig. 38). Un artículo de prensa publicado tras la inauguración del servicio ilustra así el acontecimiento:

"...viendo aquella fila de tranvías como palacios rutilantes, Montevideo había dejado de ser la "tacia de plata" colonial, era un fragmento de boulevard parisien... y podría decirse: no van a Pocitos, van a San Remo, a Niza, a Trouville, a cualquier rincón mundano de la cote d'or..." (27).

En el ámbito de las aspiraciones propias de la época, se impulsó la instalación de un sistema de iluminación capaz de jerarquizar el escenario vital. En 1853 se empezó a reemplazar el alumbrado público de faroles de aceite por el de gas, pero éste no resultaba aún lo bastante higiénico y eficiente. Consecuentemente, hacia 1885 el Ing. Luis Andreoni estableció, por concesión extranjera, un sistema de alumbrado eléctrico incandescente para el servicio particular de viviendas y comercios. En 1886 se inauguró el alumbrado público eléctrico de Montevideo, convirtiéndose ésta en la primera ciudad de América Latina en brindar dicho servicio. Los ensayos iniciales, restringidos a las plazas Matriz, Independencia, de Gacagana y a algunas cuadras de las calles Sarandí y 18 de Julio, reafirmaron la importancia y significación de estos espacios públicos para el ciudadano de entonces. Con el alumbrado público eléctrico, la imagen nocturna de la ciudad adquirió una nueva dimensión. La primer usina generadora se estableció en la calle San José entre las de Florida y Ciudadela y a fines de 1886, se instaló otra pequeña usina en la desaparecida calle Yerbal entre las de Ituzaingó y J. C. Gómez. En 1889, con la inauguración de la usina de Arroyo Seco, de mayor envergadura, el alumbrado público eléctrico obtuvo el carácter de permanente.

Sumándose a la pujante prestación de servicios, se incorporaron también los nuevos medios de comunicación de ideas: el telégrafo desde 1865 y el teléfono en 1879, cuyas redes tuvieron rápida extensión.

27. TORRES, M.; MAESO, C. Diario "El Día", Mdeo. 2/12/1906. En: CASTELLANOS, Alfredo. "La belle époque montevideana". Ed. Arca. Mdeo. 1981. pp. 97 a 99.

La entidad del conjunto de servicios con que se dotó a la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, indujo al estudioso Orestes Araujo a la siguiente observación hacia 1912:

"Montevideo cuenta con excelentes y completos servicios municipales, como cloacas, aguas corrientes, alumbrado eléctrico y de gas, dos líneas telefónicas, multitud de tranvías eléctricos que la cruzan en todo sentido y que se prolongan por las cercanías de la ciudad, al extremo de que los viajeros que la visitan aseguran que no existe en el mundo ninguna otra población que, relativamente, cuente con tantos eléctricos como Montevideo, ni que la superen en la calidad de los servicios que éstos prestan a sus 250.000 habitantes..." (28).

El Puerto de Montevideo

Comprendida en la mejora de servicios encarada en la segunda mitad del siglo XIX, la construcción del puerto de abrigo fue la obra de mayor envergadura, considerando su incidencia en múltiples actividades y su área de influencia a escala nacional.

El puerto natural, constituía una potencial fuente de recursos para el Estado, por su estratégica ubicación en las puertas del Plata, lugar de paso del comercio exterior de una vasta zona. Pero su exposición al viento Pampero y la escasa profundidad de las aguas, lo tornaron inconciliable tanto con las pequeñas naves como con la navegación de alto bordo. En tanto el endeudamiento posterior a la Guerra Grande impidió abordar la compleja y costosa operación urbanística de un puerto, la situación se fue sobrellevando mediante la limpieza y profundización del puerto natural, la dotación de equipamiento y mejoras tecnológicas para la carga y descarga de productos. La intensa actividad portuaria tanto en el transporte de pasajeros como de productos, generó en este período una serie continua de muelles del Estado y privados, que penetraron en la Bahía en busca de aguas profundas. Estos muelles de madera, dotados en su mayoría de grúas, se extendieron desde la ubicación actual del puerto contorneando la Bahía hasta la desembocadura del Pantanoso.

La aspiración de construir un puerto acorde al desarrollo productivo del país y a los requisitos de la renovada navegación, recién se hizo viable con la Ley de 1883. Esta autorizó al Poder Ejecutivo a realizar la obra mediante un empréstito exterior o concesión a una empresa. Tras sucesivas propuestas procedentes de concesiones y concursos, el proyecto finalmente aprobado surgió de una comisión integrada con técnicos extranjeros. Entre éstos se encontraban los ingenieros Kümmer y Guérard, representantes de la empresa Luther de Braunschweig, Berlín y Viena que había ganado el concurso internacional para el puerto en 1889. Por Ley de 1889 se crearon los recursos para su construcción autorizando a realizar un empréstito y se dio origen

28. ARAUJO, Orestes. "Diccionario Geográfico del Uruguay". 2^a Ed. Tipo. Lit. Moderna. Mdeo. 1912. p. 304.

a la "Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo". En 1901 se firmó contrato para realizar las obras con una empresa francesa. Ese mismo año se iniciaron las obras. El contrato comprendió la construcción de: dos rompeolas o escolleras, un dique de cintura del puerto, una vasta extensión de muros de muelles con sus terraplenes y ramblas adoquinadas, un dique de ribera con su terraplén, un canal de entrada, un antepuerto y dos dársenas. Durante la ejecución de las obras se introdujeron numerosas modificaciones respecto al proyecto aprobado. El plan en su conjunto implicó el ordenamiento de la bahía y su territorio contiguo, la ganancia de 60 hás. de terrenos al mar (distribuidas entre la Aduana y el Arroyo Seco), la realización periódica de operaciones de dragado para mantener la cota de profundidad estipulada, y la mejora del equipamiento destinado al transporte y almacenamiento de productos. El 25 de agosto de 1909, se inauguró oficialmente el Puerto de Montevideo, aunque desde 1904 se habían ido habilitando las obras concluidas e incluso éstas prosiguieron después de la inauguración. La financiación estuvo exclusivamente a cargo del Estado, sin participación de capitales privados nacionales ni extranjeros, lo que evidencia el esfuerzo realizado para lograr la rápida ejecución de la obra, dada su incidencia en la economía nacional. En una actitud propia del Estado "intervencionista", hacia 1909 se aprobó el monopolio estatal de la administración y explotación del Puerto Comercial de Montevideo, especificándose que éste comprendía además del puerto artificial, todos los puntos de la bahía donde existían instalaciones destinadas al servicio portuario. Las obras del puerto, en tanto contaron con rubros específicos, prosiguieron a lo largo del siglo celerando y mejorando el plan inicial. (Figs. 39 y 40). En 1980, se creó la "Comisión Técnica Especial" para el estudio del área de la bahía, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de los servicios portuarios y de la Armada en el área comprendida entre la Base Naval y la Escollera Sarandí.

La construcción del Puerto de Montevideo, en la primera década del siglo XX, dio finalmente respuesta a una necesidad histórica. Su centralización de las exportaciones e importaciones, determinó la estructura del territorio nacional —apoyada en los sistemas ferroviario y carretero—, como un esquema radial con centro en la capital—puerto. El incremento de las actividades portuarias incentivadas por su perfeccionamiento, acentuó la concentración de funciones comerciales y bursátiles en su área inmediata: la Ciudad Vieja.

El espacio público. La Plaza Zabala

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX, el interés por el espacio público se hizo manifiesto a través de las diversas disposiciones que atendieron a sus condiciones higiénicas y a su puesta en valor a través del equipamiento. En tanto la evolución urbana fue llenando los huecos y haciendo desaparecer los espacios libres, pulmones de la ciudad, dicho interés se canalizó mediante el significativo acto de creación de espacio público abierto. En efecto, durante la dictadura de Latorre, se otorgó a la Plaza Independencia su perímetro actual al anexarle la antigua Ciudadela y se dio origen a la Plaza Zabala destinando a ella el predio de la Casa

del Gobernador, Opinaba Latorre: "...Que las grandes plazas públicas como medida higiénica para los centros de población, son una necesidad reconocida por la ciencia..." (29); y en atención a ello, el 31 de diciembre de 1878, decretó:

"El antiguo edificio denominado "Fuerte" será demolido erigiéndose en el sitio que éste ocupa una plaza pública que se denominará Zabala..." (30).

Donde está ubicada la Plaza Zabala, se implantó hacia 1724, una de las primeras construcciones de la península, el "Fuerte Grande". Su particular orientación dio lugar a dos interpretaciones, distinguiéndose por un lado razones militares, y por otro la posible correspondencia con la estructuración estipulada por las Leyes de Indias para las ciudades costeras. Posteriormente, la extensión en la península de un amanzanamiento con orientación diferente, absorbió este edificio generando una particular alteración en el regular damero. En 1790 el fuerte cedió su lugar a la "Casa del Gobernador", que tomó como nombre popular el del edificio anterior. Tras ordenarse su demolición permaneció como baldío, hasta que al crearse en 1889 la "Dirección de Paseos", se encargó su diseño al paisajista francés E. André, destacado técnico que incluso elaboró un vasto plan para Montevideo. La creación de la Plaza Zabala —singular en su origen por nacer de una expresa demolición—, se inscribió en la política de parques, plazas y jardines surgida a fines del siglo XIX y que a principios del siglo XX dio lugar a los principales parques montevideanos (31). Aún cuando dicha política tuvo una orientación primordialmente higienista —como causal en la creación de espacio abierto—, la mentalidad Belle Epoque y la aspiración de asemejar Montevideo a las europeas ciudades jardín, dirigió la atención al diseño del espacio, contratándose para ello a técnicos extranjeros, fundamentalmente de procedencia francesa. Posteriormente hacia 1916, con la creación de la "Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades", el criterio higienista cedió su primacía al esteticista.

El 31 de diciembre de 1890, se inauguró el denominado "Jardín de Zabala", conformado mediante amplios canchales de césped con macizos de flores y variadas especies de árboles, bordeados por caminos de arena. Completaron la ornamentación grandes faroles montados de a tres sobre columnas de hierro, el bebedero gótico con cazo pendiente y la verja gótica ochavada con portoncillos que la circundó. Aunque la verja original fue luego sustituida y no están ya los portones que se cerraban al atardecer a la usanza de los parques franceses e ingleses, la Plaza Zabala debe a la verja parte importante de su fisonomía característica. Varias plazas montevideanas fueron más tarde bordeadas por verjas, pero éstas paulatinamente fueron desapareciendo. (Fig. 41).

A diferencia de la Plaza Independencia, destinada a las grandes festividades, y de la Plaza Constitución, sede histórica de la vida social, la Plaza Zabala se constituyó en el remanso verde de una ciudad que se densificaba, tal como lo previó

29. FERNÁNDEZ SALDANA, J. M. Diario "El Día". Mdeo. 1938.

30. Op. cit.

31. En 1901 se creó el Parque Urbano, en 1907 el Parque Central, en 1910 el Parque Capurro; los dos primeros fueron ensanchados en 1911 y en 1912 se amplió el tradicional paseo del Prado.

su acto de creación. Su singular orientación determinando accesos oblicuos no coincidentes con puntos notables del perímetro rectangular, su marco construido continuo de alta calidad arquitectónica oficiando de borde de respaldo, su tamaño ligeramente menor que el de las manzanas del damero, su verja circundante, y particularmente su accidental implantación urbana al margen de las vías de circulación jerárquicas, contribuyeron a otorgarle el sentido de reclusión que fue característico de las plazas mayores españolas, concebidas como plazas cerradas. No obtuvo sin embargo el sentido de representatividad propio de las plazas mayores, que ninguna plaza podría disputarle a la originalmente española y colonial Plaza Matriz. Respecto al diseño, a pesar de la centralización del espacio provocada por el monumento a Zabala implantado en 1924, la sinuosidad y asimetría de canchales y sendas, induce a un recorrido libre, pausado en los diversos subespacios enriquecidos por el equipamiento y vegetales. La parcial aplicación del decreto 11.235 de 1958, que fijó las alturas para su edificación frentista oscilando entre 26 y 28 mts. para las distintas aceras, no distorsionó mayormente sus particulares calidades espaciales. (Figs. 42 y 43).

Las plazas Zabala y Constitución, adquieren un nuevo valor consideradas como las dos únicas manchas verdes de este barrio montevideano carente de arbolado en sus aceras. La ubicación central de ambas plazas respecto al tejido urbano, se vertebró a través del eje Sarandí-18 de Julio que atraviesa la ciudad enhebrando importantes espacios públicos.

El esparcimiento durante la Belle Epoque

A la Belle Epoque corresponde la mayor cantidad de relatos de viajeros, destinados a ilustrar la manera como los montevideanos pasaban su tiempo libre. Fue probablemente la conjunción de la mentalidad de la época, con las posibilidades que brindaba aquella próspera y cuidada ciudad, lo que llevó a describir a Montevideo como un lugar sólo para el esparcimiento.

Durante la estación de verano el escenario para la recreación lo constituía la propia ciudad.

La Plaza Constitución ocupaba sin duda una posición jerárquica en las preferencias de la población. Desde la mañana recibía a los paseantes a la salida de la misa de diez. Por la noche era el centro de confluencia. Una banda militar tocaba en un quiosco próximo a la fuente, mientras se tomaban refrescos en mesitas instaladas en gran parte de la plaza. De aquellas vivencias dio cuenta el escritor Giménez Pastor:

"...la plaza tiene sus noches de verano, deliciosas noches en que la ciudad sale de sus casas [...] y va a buscar aire fresco y amena paz al arrullo de los paraísos" (32).

32. GIMÉNEZ PASTOR, A. "Mi Montevideo". 1898. Ed. CASTELLANOS, Alfredo. "La belle époque montevideana". Ed. Arca. Mdeo. 1981. p. 84.

Por su parte, las calles 25 de Mayo, Sarandí y Rincón, daban cabida a la arraigada costumbre de las compras nocturnas, un pretexto para el paseo cuando al ponerse el sol las tiendas levantaban sus cortinas. Guirrnaldas circulares con picos de gas y globos, se encendían todas las noches en estas calles. (Fig. 44). La Avenida 18 de Julio, admirada entonces por sus dimensiones, arbolado y hermosos comercios, cobró también con el tiempo gran animación.

Los músicos ambulantes eran personajes frecuentes. Los cafés y restaurantes se distinguían con los tríos de arpa, violín y flauta, los bodegones y fondines contaban con los dúos de mandolina y guitarra mientras que en la zona portuaria deambulaban el guitarrista solo o el acordeonista.

Un evento de gran atracción era el corso de carnaval, que se celebraba con gran pompa. Consistía en un inmenso cortejo de comparsas, máscaras, carruajes y carros alegóricos, acompañados por un piquete de caballería y la banda militar.

También estaban los acontecimientos especiales, como la llegada de algún circo, lo que originaba gran expectativa en los pobladores.

Un paseo atractivo para las tardes calurosas, era la visita al muelle de madera con barandillas y asientos que databa de 1824. A la brisa refrescante del mar, se sumaba la vista de la bahía con el colorido ir y venir de los barcos y botes. El paseo con vista a la bahía encontró una nueva alternativa hacia principios del siglo XX, con la construcción de la rambla portuaria integrada al plan de las obras del puerto, la que dio origen a la posterior construcción de la rambla costanera.

Las relaciones del montevideano con el mar, no se limitaban a lo meramente visual. Desde mucho tiempo atrás, varios puntos de la costa eran aprovechados como lugares de baño. En el sitio donde hacia 1868 se construyó el Mercado del Puerto —sobre terrenos ganados al mar—, había existido anteriormente el llamado "Baño de los Padres", sin que por ello fuese privativo de los religiosos del vecino Convento de San Francisco. Este consistía simplemente en una abertura en la muralla que conducía al mar y un muro de piedra que resguardaba a los bañistas. Hacia la década del sesenta se construyeron sobre la costa sur los "Baños de Bastos", que implicaron un gran adelanto por su fondo enlozado, además del murete para defensa de la marea. De las pequeñas playitas del sur, cobraron mayor importancia los llamados "Baños de Auruquía", habilitados para hombres o mujeres, que contaban con casillas sobre estacas instaladas a la altura de la puerta N° 1 de la calle Maldonado.

La incipiente afición de la población por los baños, recibió un impulso excepcional con la construcción del Establecimiento de Baños promovido por Emilio Reus y levantado por el Coronel Gaudencio hacia fines de la década del ochenta. El lujoso edificio, conocido como "Las Piletas", fue erigido en la manzana delimitada por las calles Juan Lindolfo Cuestas, Guaraní, la Rambla y la calle Piedras, ostentando por esta última su monumental entrada. Fue una concepción grandiosa para su época sin igual en América Latina, convirtiéndose en un símbolo de la época de Reus. Fue construido con gran calidad de materiales, destacando los mosaicos y la clara boyeta de cristal. Comprendía variadísimos servicios de baño y un complejo de actividades sociales sobre la calle Piedras. Llegó a funcionar aunque ya languideciente hasta 1907. Pensando E. Reus que un establecimiento de tal envergadura requería la presencia de turistas para sostenerse, levantó en la manzana de enfrente

el Gran Hotel Nacional, edificio de cuatro pisos ideado para incluir todos los lujos de la época. La crisis del 90, impidió que éste llegara a inaugurarse con el destino previsto, convirtiéndose posteriormente en local de la Universidad. (Figs. 45 y 46).

Completando las atracciones de la estación veraniega, la ciudad brindaba también sus espacios acondicionados fuera de la Ciudad Vieja. Las villas rodeadas de jardines, para pasar la temporada y el paseo por el Prado Oriental en fines de semana, constituían la salida obligada para los sectores de mayores recursos. Hacia la década del noventa, la afición por los parques y jardines se complementó con el gusto por la costa, alentado por las instalaciones de baños con hoteles y paradores, que surgían en los puntos terminales de las líneas tranviarias. Ramírez, Pocitos, Trouville y Capurro se constituyeron en zonas de recreo muy concurridas, a las que podían acceder los distintos sectores de la población.

Cuando llegaba el invierno, los espacios abiertos perdían su atractivo y la ciudad caía en el letargo. En relación a los espectáculos existentes, el viajero Theodore Child escribía hacia 1890: "...La ciudad no es todavía lo suficientemente grande como para mantener una compañía propia de artistas, por tanto ella cuenta con las compañías de paso. Existen cuatro salas de espectáculos; San Felipe, Cibils, Solís y Politéama [...]. Cuando no se representan óperas [...], no hay siquiera un "café-concert" y la banda militar no toca en invierno en la Plaza Matriz. Nada que hacer sino pasear por la calle 18 de Julio y por la calle Sarandí, sentarse en la terraza del Club Uruguay y mirar pasar las damas, examinar los escaparates de los bazares, e irse a acostar cuando dan las diez..." (33).

Consolidación y caracterización de la Ciudad Vieja

Hacia 1893, el escritor Magariños Solsona recojía la siguiente imagen de la ciudad, desde la cumbre del Cerrito:

"Desde allí vese la ciudad pintoresca y hermosa, hundíéndose por un extremo en el anchuroso Plata y por el otro ligándose con la Unión por el camino 8 de Octubre, casi totalmente edificado y orgullosamente extendido por la cima de la Cuchilla Grande; la Matriz, con sus dos torres y su media naranja de azulejos, empinándose impotente para conservar el dominio de las alturas que ya le han quitado múltiples edificios de menor importancia y valimiento, la calle Agraciada queriendo estirarse tanto como el camino 8 de Octubre para no dejar coja a la ciudad inmensa... Luego, y limitando árboles, casas y cuchillas... el Río de la Plata, y en él: el puerto lleno de barcos, de todas calidades y dimensiones..." (34). (Fig. 47).

La cita de Magariños deja traslucir algunos factores determinantes para el cierre de esta etapa, que marcaron fuertemente la consolidación y caracterización de la

33. CHILD, Theodore. "Les Républiques Hispano-américaines". París, 1891. En: CASTELLANOS, Alfredo. "La belle époque montevideana". Ed. ARCA. Mdeo. 1981. pp. 76 y 77.

34. MAGARIÑOS SOLSONA, M. "Desde la cumbre del Cerrito". Mdeo. 1893. En: ARAUJO, Orestes. "Nuestro País". Mdeo. 1895.

Ciudad Vieja. El crecimiento expansivo de la ciudad en su conjunto, generando nuevos barrios y absorbiendo la vivienda desplazada de la Ciudad Vieja, terminó de disolver su insostenible titularidad de ciudad para asimilarla a un "barrio montevidiano", aunque singular. Con ello perdió en grado considerable su carácter residencial y halló competencia en las alternativas de vida y centros de interés de otros barrios. La materialización del puerto, la concentración de servicios y la persistente implantación en el área de programas arquitectónicos vinculados a actividades específicas —particularmente de comercio internacional, financieras, administrativas y hoteleras—, caracterizaron a la Ciudad Vieja como centro especializado y de servicios.

En cuanto a la imagen urbana, entre las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, la Ciudad Vieja completó la fisonomía que le otorgó su identidad. El importante volumen construido consolidó su morfología. La edificación con alturas máximas poco mayores que la de la catedral, generó proporciones del espacio calle entubadas pero aprehensibles para el peatón. La variedad de las nuevas formalizaciones, con riqueza de diseño, aportó un telón de fondo significativo. El espacio urbano se transformó, consolidando y enriqueciendo la trama primitiva. En ello incidió también el especial tratamiento de las plazas y el equipamiento de las calles.

Si bien la Ciudad Vieja construida durante la Belle Époque, seguramente se aparta de la imaginada por el "legislador de Indias", su potencia expresiva, su elaborado diseño, su capacidad para generar un ambiente armónico y significativo, constituyen probablemente el más fuerte condicionante para la construcción de la Ciudad Vieja contemporánea.



Figura 31. Vista de la Ciudad Vieja hacia la bahía, fines del siglo XIX.

Figura 32. Suntuosa edificación de la calle Sarandí a principios del siglo XX.



Figura 33. Banco de la República Oriental del Uruguay. El clasicismo monumental como representación de la permanencia y el prestigio.



Figura 34. Fuente de la Plaza Constitución, inaugurada en 1871, al librarse al uso público el Servicio de Aguas Corrientes.



Figura 35. Mercado del Puerto, inaugurado en 1868.
Figura 36. Mercado Central, inaugurado en 1869.



Figura 38. El tranvía jerarquizó y caracterizó a las calles privilegiadas con sus recorridos.

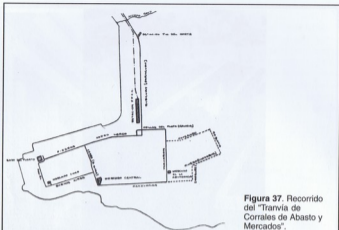
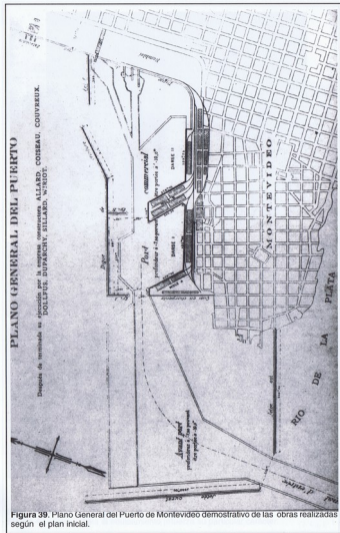


Figura 37. Recorrido del "Tranvía de Corrales de Abasto y Mercados".



PLANO GENERAL DEL PUERTO

Después de terminado se ejecutó por la empresa constructora ALLARD, COISEAU, COUVREUX, DOLLFUS, DUPARCQY, SILLARD, WIEROT.

Figura 39. Plano General del Puerto de Montevideo demostrativo de las obras realizadas según el plan inicial.



Figura 40. Puerto de Montevideo, a principios del siglo XX.



Figura 41. Plaza Zabala con su verja y portoncillos.
Figura 42. Plaza Zabala el equipamiento refuerza su particular carácter.

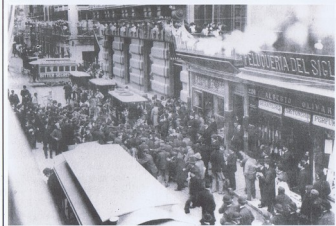


Figura 43. Plaza Zabala la frondosa y variada vegetación contribuye a la generación del ambiente.
 Figura 44. Calle 25 de Mayo esquina Zabala hacia 1906.



Establecimiento de Baños de Emilio Reus, ubicado al lado del antiguo Hotel Nacional. Diseñado por Humberto y Genesio, año 1900.



Figura 45. "Establecimiento de Baños" de Emilio Reus junto al Hotel Nacional en 1900.
 Figura 46. "Establecimiento de Baños" de Emilio Reus.
 Figura 47. De "Ciudad Vieja" a "barrio" montevideano, 1885

IV. La traza, la circulación y el espacio urbano en la Ciudad Vieja del Siglo XX.

1911-1973



El intervencionismo de Estado

A partir de la segunda presidencia de J. Batlle y Ordoñez (1911-15), el Estado instrumentó y llevó a cabo una política intervencionista estatizando gran parte de los asuntos de interés público.

Con una óptica nacionalista que procuró controlar la economía del país y protegerla del capital extranjero —particularmente del Imperio Británico—, el Estado fue tomando a su cargo verdaderos monopolios. Promovió el máximo desarrollo de los recursos nacionales, a los que se incorporó el turismo en la entonces novedosa concepción de recurso. Favoreció especialmente el incremento de la industria por lo que también se lo conoció como "Estado Industrial".

La aplicación de esta orientación, aunada a la coyuntura internacional favorable a las exportaciones, derivada de la Primera Guerra Mundial (1914-18), puso al país en situación de privilegio. Los ingresos obtenidos a nivel nacional fueron destinados fundamentalmente a la capital. Con ellos se operó la transformación edilicia, el "embellecimiento urbano" y la extensión de los servicios que mejoraron la calidad de vida de la población, acorde a la aspiración batllista.

En la década del treinta, el proceso de crecimiento económico retrocedió, como reflejo de la crisis internacional de 1929. El repunte tuvo lugar cuando con la Segunda Guerra Mundial (1939-45), la coyuntura volvió a ser ventajosa al Uruguay. Se dio entonces un florecimiento económico particularmente intenso entre los años 1945-55, del que resulta demostrativa la duplicación del producto bruto interno de la industria de la construcción en dicho período (35).

La situación económica favorable se desvaneció hacia los años 60, en que empezó a evidenciarse el atraso fundamentalmente técnico del país, respecto a Europa y Estados Unidos. Comenzó entonces una crisis económica que por su permanencia adquirió un carácter estructural.

La orientación intervencionista del Estado se prolongó hasta 1973, en que tuvo su inicio el gobierno militar de facto.

35. JACOB, Raúl. "Modelo Batllista ¿Variación sobre un viejo tema?". Ed. Proyección. Talleres Gráficos FIMASA, Mdeo. 1988. p. 130 y 131.

El habitante, la ciudad, la Ciudad Vieja

Hacia principios de siglo, Montevideo era considerada una de las ciudades más importantes de América Latina. Ello le valió mantener su histórica atracción —aunque por distintas razones—, tanto para la población rural como para la extranjera. El Censo Nacional de 1908, indica que la población montevideana era entonces de 309.231 habitantes (36), cifra que ascendió a 657.472 según el Censo Municipal de 1930 (37) y a 1:202.757 como registra el Censo Nacional de 1963 (38). Resulta además significativo que en el período 1908–1930, mientras la población del país aumentó aproximadamente un 60%, la montevideana se duplicó (39). La intensa inmigración posterior a la Primera Guerra Mundial, agregó a la población de origen latino y a las reducidas colonias de ingleses y alemanes ya afincadas en el país, un importante número de israelitas y de habitantes provenientes de Europa Central y los Balcanes, diversificando la base cultural de la población.

La ciudad afrontó el incremento poblacional mediante una amplia expansión de su suelo urbano. El sistema financiero tuvo una activa participación en la fundación de barrios periféricos. El hecho de que la superficie ocupada por Montevideo hacia 1915 fuera comparable a la de centros siete u ocho veces más poblados (40), da idea de la modalidad de crecimiento, de baja densidad. Fue recién a partir de 1946, con la Ley de Propiedad Horizontal, que se acusó la construcción en altura alentada además por el florecimiento económico posterior a la Segunda Guerra Mundial. Estas construcciones tuvieron como implantación preferencial, las principales avenidas y fundamentalmente la faja costera cuyo auge conllevó la decadencia de las zonas más antiguas de la ciudad como áreas residenciales.

Otro factor incidente en la transformación montevideana, fue la progresiva conciencia —nacida en los albores del siglo—, de sus potencialidades turísticas. En atención a ello, se promovió su "embellecimiento y ordenamiento", concentrando el interés en los parques, ramblas y avenidas. Da cuenta de este espíritu, el texto de la Ley de expropiaciones para el ensanche del Parque Urbano de 1911, que expresaba:

"Todo lo que se invierta racionalmente en el embellecimiento urbano de las ciudades tiene su compensación aún del punto de vista estrictamente económico, en la concurrencia de forasteros que dichas obras estimulan" (41).

Por otra parte, se promovió la renovación edilicia en los lugares considerados como más representativos y de mayor jerarquía, mediante el impuesto a la edificación inapropiada de 1926. Este afán "modernizador", recayó en los frentistas a las

plazas Treinta y Tres, Cagancha, Independencia y Constitución, a la Av. 18 de Julio, la calle Sarandí y algunas otras calles de la península. Complementando el mejoramiento urbano, se prosiguieron las obras en materia de servicios públicos, extendiendo las redes de saneamiento, alcantarillado, agua potable y energía eléctrica y priorizando las obras de pavimentación, en función de los requerimientos de los nuevos medios de transporte.

En la tercera década del siglo, Montevideo ostentaba la categoría de una de las ciudades balnearias mejor dotadas de América Latina. A sus hermosas playas una las posibilidades de esparcimiento de una gran ciudad: hoteles, restaurantes, clubs, teatros, y lugares de paseo al aire libre.

En el proceso de transformación experimentado por Montevideo en las primeras décadas del siglo XX, la Ciudad Vieja se mantuvo como una unidad urbana con marcada identidad. Su singular historia, su configuración física peninsular delimitada, su caracterización funcional con la posesión del principal puerto del territorio nacional, contribuyeron a la definición de dicha identidad. Al perder la predilección como lugar de residencia del sector de mayores recursos, aumentó su especialización como área de servicios, pudiéndose esbozar una zonificación en la implantación de las actividades comprendidas. Las nuevas instalaciones portuarias y la coyuntura internacional, promovieron el incremento de las exportaciones e importaciones, acentuándose el afinamiento en las intermediaciones portuarias de las actividades con ellas vinculadas y fundamentalmente del corazón financiero a escala nacional. Este cúmulo de actividades terciarias, caracterizadas por sus relaciones de interdependencia que se favorecen con la proximidad, continuaron el proceso de concentración observado en el siglo XIX. Analizando los datos aportados por el Inventario Básico de la Ciudad Vieja realizado en 1983 por la I.M.M. con apoyo de la S.A.U., podría definirse un área limitada por las calles Ituzaingó, Sarandí, Solís y Piedras, en la cual se reúne la mayor cantidad de edificios usados por la actividad financiera. (Fig. 48). Como fenómeno local generado también por el puerto, éste fue nucleando en sus adyacencias, los servicios tradicionales del "bajo portuario".

Otras actividades terciarias afincadas en la Ciudad Vieja fueron las oficinas, comprendiendo diversas dependencias de la administración pública y estudios profesionales. Estas se implantaron relativamente dispersas en la península, excluyendo el sector ubicado al suroeste de la Plaza Zabala. (Figs. 49 y 50).

En lo que se refiere a la actividad comercial que se asentó en la Ciudad Vieja, ésta denota la característica de estar zonificada por rubros. Aquellos que implican un área de influencia a escala de la ciudad se localizaron particularmente en las calles Bacacay, Bartolomé Mitre, Juan Carlos Gómez, Colón, 25 de Mayo y Sarandí entre Juncal y Colón. En general, respecto al comercio de categoría, que durante el siglo XIX fuera privilegio exclusivo de las calles 25 de Mayo y Sarandí, se observa un progresivo desplazamiento hacia la Ciudad Nueva, sobre el eje Sarandí–18 de Julio, acentuado desde mediados del siglo XX. Además, en el área de predominio residencial, se implantaron comercios de servicio directo a la vivienda. (Fig. 51).

El inventario de 1983, puso en evidencia que los edificios destinados a habitación se distribuyen en su mayoría fuera del área limitada por las calles Sarandí, Zabala, Cerrito y J. C. Gómez y se densifican hacia el suroeste. (Fig. 52).

36. ALVAREZ, R.; ARANA, M.; BOCCHARD, L. "El Montevideo de la expansión (1868–1917)". E.B.O. Mdeo. 1986. p. 20.

37. I.H.A. "Radiografía de Montevideo". Carp. 40. f. 7.

38. I.T.U. "Montevideo. Una aproximación a su conocimiento". Avances de investigación 1. Fac. de Arq.

Mdeo. 1990. p. 33.

39. JACOB, Raúl. Op. cit. p. 104 a 107.

40. Idem.

41. Suplemento "Cincuentenario. El Siglo", p. 392. Eze. JACOB, Raúl. Op. cit. pp. 101 a 103.

Las actividades culturales y de esparcimiento ofrecidas por la Ciudad Vieja, en su mayoría presentan alcance metropolitano, destacando los numerosos museos, los teatros Solís y Odeón, varios clubes sociales y deportivos y el Mercado del Puerto, de interés incluso turístico. No obstante, en las últimas décadas la Ciudad Vieja ha ido perdiendo el privilegio de las salas de espectáculos, las que se han ido desplazando hacia la Ciudad Nueva. Los espacios abiertos usados para esparcimiento a escala barrial, están constituidos por las plazas Zabala y Constitución, la Rambla Sur y las calles apropiadas por los niños para sus juegos, sobre todo en el área de predominio residencial. A escala de la ciudad, presentan especial atractivo la Rambla Sur, la escollera Sarandí y el Puerto, ya sea para deporte, pesca o simplemente paseo.

Completando el conjunto de actividades, se destacan por su área de influencia que supera la Ciudad Vieja: la religiosa, contando entre los lugares de culto con la jerarquía de la Catedral Metropolitana; la hospitalaria, con el Hospital Maciel que presta servicios a escala nacional a pesar de su excéntrica ubicación y la desarrollada por la Armada Nacional en el extremo noroeste de la península por razones estratégicas.

La persistencia del proceso de especialización referido, marcó en el correr del siglo, ciertas tendencias en la composición poblacional y en la estructura funcional. La población puede distinguirse, en función de su radicación, entre residente y flotante. La primera, tiende a disminuir en virtud de las opciones de los modos de vida. El residente se ocupa mayoritariamente en las actividades subsidiarias de las principales, obteniendo bajas o medianas remuneraciones. El procesamiento de los datos censales, registrando en el área de la península al oeste de la calle Ciudadela 22.614 habitantes en 1950 (42), 22.233 en 1963, 18.918 en 1975 (43) y 15.711 en 1985 (44), denotan el constante descenso poblacional. La población flotante, constituida por empleados y usuarios de los servicios allí localizados, tiende a incrementarse en proporción a la concentración de los mismos. Al finalizar el horario de funcionamiento de oficinas y comercios, la Ciudad Vieja se transforma, cobrando un ambiente barrial en el sector más residencial y resurgiendo las actividades nocturnas en las inmediaciones portuarias. En fines de semana, se detecta una población flotante diferente, atraída por las propuestas culturales y de esparcimiento del área.

Las tendencias poblacionales reseñadas, se vieron acompañadas de cambios a nivel habitacional. El destino de los edificios se fue modificando, por la alta demanda de variados programas de acuerdo al zoning detallado. La vivienda se fue retrayendo hacia el oeste y sur de la península, particularmente a las construcciones más antiguas y deterioradas y por lo tanto más accesibles económicamente. El inventario de 1983, reveló que la zona comprendida entre las calles Sarandí, Alzaibar, Solís, Cerrito e Ituzaingó, donde predominan los usos financiero y administrativo, alberga los edificios en mejor estado de conservación exterior. (Fig.

53). Así, dependiendo de la capacidad económica de los usuarios, los edificios en mal estado se siguen deteriorando y los mejor conservados reciben trabajos de mantenimiento. Se detecta entonces una disminución del "stock" de viviendas, ocasionada por la refuncionalización y agravada por las demoliciones y los numerosos desalojos producidos por declaraciones de "finca ruinosas". Paralelamente, continúa la subdivisión de edificios con destino a pensión o inquilinato y surge el fenómeno de invasión de fincas desocupadas por su mal estado. En estas circunstancias, se tornan frecuentes el hacinamiento y la baja calidad de vida. El sector suroeste de la península, de predominio residencial, comprende en mayor proporción la vivienda individual y agrupada, mejorando las condiciones.

El ámbito arquitectónico

El acceso de Montevideo a la segunda década del siglo XX, como una ciudad en crecimiento y con la aspiración de embellecer y modernizar su imagen para transformarse en una ciudad balnearia y turística, tuvo como sustentos fundamentales: el contacto permanente con las modalidades arquitectónicas pujantes en el ambiente internacional, las disposiciones legales relativas a la edificación y el afianzamiento en los nuevos materiales y técnicas constructivas.

La Facultad de Arquitectura constituida como tal desde 1915, becaba a Europa y Estados Unidos a sus más destacados egresados, posibilitando su puesta en contacto con las realizaciones de la arquitectura renovadora contemporánea. A su regreso al país, éstos plasmaron con frecuencia las nuevas formas geométricas y austeras, que ostentaban las revistas de arquitectura extranjeras de circulación en el país, asistiendo al ocaso del eclecticismo que con su espíritu modernista mantuvo la demanda hasta la década del 30. La visita de Le Corbusier al Uruguay en 1929, con sus reflexiones y propuestas respecto a la ciudad, dejó también su influencia.

Hacia fines de la tercera década del siglo, hicieron su aporte a la ciudad numerosas obras representativas de una arquitectura renovadora nacional, con influencia de la arquitectura holandesa menos rigurosa que el racionalismo ortodoxo y en ocasiones del expresionismo alemán. Aún cuando estas obras no fueron acompañadas de explícitos postulados teóricos a la manera europea, recrearon el nuevo lenguaje formal atendiendo además a los requisitos funcionales y respondieron en mayor medida a las necesidades del nuevo siglo. Uno de los primeros aportes en la transición a las nuevas imágenes, lo constituyó el edificio de la "Aduana", obra del Arq. Jorge Herrán por concurso de 1923. Aunque proyectado acorde a las normas de composición clásicas, fue eximido de todo elemento puramente decorativo, impactando por su sobria estética basada en las relaciones lleno-vacío y en las proporciones. Su implantación en la acera norte de la Rambla portuaria frente a Pérez Castellano, como edificio exento en el acceso marítimo a la ciudad, lo despegó del apretado tejido de la Ciudad Vieja. (Fig. 54). Hacia 1930 el edificio para oficinas "Centenario", obra de los arquitectos de los Campos, Puente y Tournier, en 25 de Mayo esquina Ituzaingó, implicó una concepción íntegramente renovadora. Su tratamiento de fachada rescatando horizontales de enlace y fraccionando en paños

42. "Censo parcial de Montevideo". Prensa. Mdeo. 1950. I.H.A. Carp. 381. f. 11.

43. GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS. "La Ciudad Vieja de Montevideo". E.B.O. Mdeo. 1983. p. 10.

44. D.G.E.C. "Informe censal de Montevideo, 1985". Mdeo. I.T.U.

verticales, proporciona una lectura de "conjunto de edificios" que lo asimila al catastro dominante de predios angostos. El volumen más alto de la esquina reconoce y jerarquiza la trama de sustento, constituyendo un ejemplo de adecuada inserción de un lenguaje nuevo en un contexto caracterizado. (Fig. 55).

La coincidencia de este período arquitectónico con una etapa de progreso económico, dinamizó la actividad constructiva privada, e impulsó la realización de obras públicas de gran envergadura. El censo industrial de 1929-30 reveló que la construcción y sus derivados comprendían entonces el 24% de los establecimientos, el 21% de los capitales líquidos, el 32% del personal ocupado y el 23% de los valores producidos (45).

Entre 1930 y 1950 tuvo lugar en Uruguay, también como reflejo del quehacer internacional, lo que el crítico e historiador K. Frampton denominó con el término de la "Nueva Tradición". Esta estética historicista gustosa de la monumentalidad y a la que se le atribuyó una carga ideológica para ser explotada como arquitectura oficial en varios países —fundamentalmente en Alemania, Italia, Unión Soviética y Estados Unidos—, pretendió llenar el vacío de la arquitectura racional, austera, abstracta, impotente para comunicar y sentida por lo general como deshumanizada. Acorde a esta posición conceptual, el edificio de la Casa Central del "Banco de la República Oriental del Uruguay", con su monumental estilo clásico buscó representar la permanencia, el prestigio y el poder económico de la institución. Su inserción urbana merece reparos, en tanto la estrechez de los espacios públicos inmediatos impide la visión total y frontal que la fachada principal requiere, mientras la posterior apreciable a distancia, resulta pobremente estudiada en su incorporación a la imagen de la ciudad. (Fig. 56). Los arquitectos Arbeleche y Canale a través de los concursos para la "Administración Nacional de Puertos" (1938), en la Rambla 25 de Agosto esquina Guaraní y para la "Bolsa de Comercio" (1940), en Misiones esquina Rincón, manifiestan un historicismo moderado con su sobrio lenguaje. Ambos edificios responden a las normas de composición clásicas, y aunque desprovistos de ornamento retoman ciertos recursos propios de éstas, como los pilares o columnas colosales, el predominio de la masa sobre el hueco y el remate con cornisa. Con sus volúmenes netos y sus fuertes simetrías, especialmente en la A.N.P., se cierran en sí mismos priorizando lo edilicio sobre lo urbano y desatendiendo la calificación de las esquinas. Los tres últimos ejemplos mencionados, tienen además en común sus vastas dimensiones —a consecuencia de los programas albergados—, lo que compromete sus condiciones de inserción, por la ocupación de predios mucho mayores que los frecuentes en el área. (Fig. 57).

Entre tanto, la arquitectura renovadora siguió su evolución, a través de la obra aislada de algunos arquitectos y técnicos como J. Vilamajó y P. Carve, en el edificio "Juncal" sito en la calle Juncal esquina Rincón, del año 1939. Su sencillo juego de volúmenes, aprovechó las disposiciones municipales relativas a la disminución de superficie edificada en función de la altura, para así armonizar con las construcciones de su entorno. La clara diferenciación de las plantas tipo con su planta baja comercial encara la escala urbana y la peatonal. (Fig. 58). Otras realizaciones como

45. JACOB, Raúl. Op. cit. p. 128.

el "Hotel Nogaró", levantado en 1939 en la esquina de Rincón e Ituzaingó, en la comprometida situación frentista a la Plaza Constitución, con su altura comparable a las torres de la catedral y su volumen simple de aristas rectas, ajeno al entorno, comenzaron a distorsionar la conformación espacial y la imagen de la Ciudad Vieja. (Fig. 59).

El fin de la Segunda Guerra Mundial puso también término a la "Nueva Tradición", ya que las destrucciones bélicas y la urgencia de vivienda originaron en occidente cierta reticencia a la monumentalidad. Por otra parte, los gobiernos tendieron a trasladar la representación ideológica a los medios de comunicación, más impactantes y económicos que la arquitectura, por lo que ésta tendió a reafirmarse en sus experiencias anteriores.

Hacia mediados de siglo el movimiento internacional logró afianzarse también en Uruguay. Para entonces, los materiales y las técnicas propios de la estética racionalista, habían sido ya suficientemente experimentados y la legislación relativa a la edificación dio lugar a nuevas disposiciones que alentaron su crecimiento en altura. El Decreto 8.259 del año 1952, sustituyó el régimen de limitación de altura de los edificios establecido por la Ley de 1885, ampliando el máximo a 19,5 mts. para los frentistas a vías de ancho menor a 17 mts. y a 22,5 mts. para las vías de ancho igual o mayor a 17 mts. y espacios libres. Seis años después, el Decreto 11.235 estableció alturas fijas, superiores a las admitidas hasta entonces en ciertas calles de la Ciudad Vieja. Respecto a los edificios frentistas a la Plaza Constitución fijó: para la calle Rincón 33,12 mts.; para la calle Sarandí 23,53 mts.; para J. C. Gómez 33 mts. (exceptuando el padrón N° 4597) y para la calle Ituzaingó 20,59 mts. (exceptuando el padrón N° 4247). Para la calle Sarandí en los tramos comprendidos entre las calles Zabala e Ituzaingó y entre J.C. Gómez y la Plaza Independencia se estableció una altura obligatoria de 19,5 mts., al igual que para los frentistas a la calle Policía Vieja y a la proyectada Galería Centenario también llamada Central. El decreto expresaba además que podrían admitirse alturas mayores siempre que se tratara de "blocks" aislados. Esta desconsideración respecto a la morfología urbana existente —caracterizada por la ausencia de retro lateral y alturas dominantes de 2 a 5 pisos—, se hizo aún más evidente en el Decreto de la Junta Departamental 11.238 del año 1958. Dicho decreto estipuló las condiciones que debían cumplir los edificios de altura sobre-elevada en la parte de la ciudad situada al oeste de la calle Ciudadela. Definió una zona "A" limitada por los ejes de las calles Juncal, Buenos Aires, Alzaibar, lados sur, este y norte de la Plaza Zabala, Solfís y 25 de Mayo y una zona "B" comprendiendo el resto de la península. En síntesis para la zona "A", se admitiría la construcción de edificios sobrepasando las alturas reglamentarias vigentes y hasta de 60 mts. cuando se implantaran en predios esquina de 1600 m². de superficie mínima, 40 mts. de frente mínimo y no ocuparan más del 30% del predio. Se estipulaban además los retiros mínimos respecto a las calles y mediatrices de la manzana y la exigencia de unidad de tratamiento de las fachadas. En los 60 mts. de altura, se incluía un basamento de 7 mts. que podía ocupar todo el predio, debiendo contar con el 80% de la superficie de fachada abierta o transparente y estar destinado a comercios y circulaciones de los estacionamientos exigidos. Sus cubiertas se destinarían a terrazas y enjardinados. En la zona "B", el edificio sobre-elevado

podría ocupar hasta el 35% del predio, sustituyéndose el basamento por espacios libres enjardinados y disponiendo un estacionamiento en el subsuelo de un área no inferior a la del predio. Para los padrones sometidos a ordenaciones especiales o próximos a edificios históricos, el acojimiento a este régimen estaría sujeto a la previa gestión de instrucciones particulares.

La imagen de ciudad que resultaría de una aplicación generalizada del decreto —aunque carente de una estructuración de conjunto—, se asemejaría a las primeras propuestas urbanísticas del racionalismo, como por ejemplo el Plan Voisin para el centro de París, ideado por Le Corbusier hacia 1925. En ambos casos, el conjunto de torres rodeadas de verde únicamente retendría del pasado algunos singulares “monumentos históricos”, los que ya no serían los mismos al ser despojados de su contexto. El espíritu del decreto desestimaba la “ciudad histórica” y el “valor del entorno”, en pro de un discutible concepto de modernidad.

En la segunda mitad del siglo XX, se dispónía por lo tanto de los instrumentos legales, de la práctica en los procedimientos constructivos y del hábito visual y conceptual a la arquitectura renovadora. Estas circunstancias actuando en conjunto, al impulso de la bonanza económica de la segunda posguerra, comenzaron a distorsionar en mayor medida la consolidada imagen de la Ciudad Vieja, hecho que se agudizó con el “boom” de la construcción producido en la década del 70. A los edificios renovadores en altura realizados hasta mediados de siglo, comenzaron a sumarse otros que no solo por su altura sino por sus proporciones, textura, color y tratamiento formal, fueron transformando el espacio urbano. Algunos ejemplos de ello pueden encontrarse en el “Hotel Victoria PLaza”, levantado frente a la Plaza Independencia en 1950, con su verticalizante prisma rojizo, tan ajeno a lo que fuera la concepción original del marco construido de la plaza; en el edificio “Matriz” ubicado en la esquina de Sarandí y J. C. Gómez, de la década del 60, cuyo pobre diseño y fuerte coloración desentonaron en el armónico entorno preexistente; o en el edificio “Ciudadela”, erigido sobre la calle Juncal esquina Sarandí en 1963, cuya acristalada pantalla de reflejos azulados oculta el perfil de la Ciudad Vieja desde su acceso. (Figs. 60, 61 y 62).

Otro tipo de transformaciones que afectaron además la morfología urbana, fueron las sustituciones del catastro existente, realizadas como complemento de importantes trazados viales. Estas favorecieron la construcción de edificios en bloque, o sea con dimensiones de planta vastamente superiores a las del predio tradicional. Particularmente sobre la Rambla Sur, respondieron a dicha tipología los dos edificios de la Empresa Lamaro con planta baja y ocho pisos, realizados en la década del 60 con frente a la calle Reconquista. El comprendido entre Zabala y Alzaibar ocupó todo el ancho de la manzana y el ubicado entre Alzaibar y Colón tomó aproximadamente la mitad de ésta. En las dos manzanas que siguen hacia el oeste, el edificio de viviendas del Banco de Seguros con planta baja y cinco pisos y del mismo período y el de I.N.V.E., de la década del 40, ocuparon también todo el ancho de la manzana. Remató esta sucesión el edificio “Península”, de la década del 80, con sus catorce pisos de altura en posición transversal a la calle Reconquista. Como características comunes a todos ellos —favorecidas por el reamanzanado y loteo adyacente al trazado de la Rambla Sur—, resultó la uniformidad en las formalizaciones, la aparición de edificios de doble frente, alturas superiores a las

dominantes en el área y particularmente la conformación de una pantalla que se interpuso entre la Ciudad Vieja y su límite geográfico natural: el mar. (Fig. 63).

Otro caso significativo de desaparición de un catastro antiguo, fue el producido por la ampliación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al destinarse el ex Hotel Nogaró para su sede en 1975. La nueva construcción, que ocupó el resto de la acera de la calle Rincón frente a la Plaza Constitución, además de obstruir las visuales hacia el puerto y de proyectar un importante cono de sombra, se elevó por encima de las torres de la Catedral, desfigurando uno de los espacios públicos que más identidad confirió a la Ciudad Vieja. (Fig. 64).

En cuanto a la ampliación del Hospital Maciel, comprendida en la manzana que enfrenta su sede por la calle Guarani, constituyó otro ejemplo de discutible inserción en la trama. Su proyecto, iniciado en 1966, previó una ocupación parcial de la manzana disponible, definiendo retiros variables en las distintas aceras para destinar a parque la superficie no edificada. En virtud de ello fueron demolidas varias fincas, hasta que la I.M.M. detuvo la operación por entender que la idea del parque resultaba demasiado ambiciosa y ajena al área. Considerándose insuficiente el estacionamiento proyectado, se promovió asignar a ese fin el área de parque, lo que implicó en definitiva una propuesta desurbanizadora. En cuanto al edificio en sí mismo, organizado en subsuelo, planta baja y tres pisos, éste se conectó con el antiguo hospital mediante un puente aéreo a nivel del segundo piso, para evitar interferencias con el tráfico. El nuevo hospital, conlevó la propuesta de una imagen “modernizante”, contrapuesta a la caracterización de la zona. (Fig. 65).

Como resultante urbano del quehacer edilicio en el transcurso de estas siete décadas del siglo xx, se produjo la aparición de nuevos edificios que por su magnitud física, implantación y tratamiento plástico y formal, se impusieron al entorno. Se alteró de este modo la unidad morfológica de la Ciudad Vieja, determinada en base a un catastro regular, ocupado sin retiros frontales ni laterales por edificios de alturas similares, al igual que su tratamiento plástico —sin detrimento de la variedad formal—, conformando un espacio urbano congruente con la traza que le sirvió de sustento. Por otra parte, la imagen resultante sugiere un trasiego de los símbolos de la comunidad desde sus más antiguos mojes: la Catedral, el Cabildo..., hacia otros representativos del poder económico y del aparato administrativo.

La aparición del automóvil y su incidencia en la trama urbana

Entre las transformaciones urbanas gestadas en el correr del siglo XX, fueron de particular importancia las derivadas de los adelantos en los medios de comunicación terrestre. La aparición del automóvil en el Uruguay en los primeros años del siglo, no solamente incorporó al paisaje urbano un nuevo y dinámico conformador espacial, sino que además condicionó su trama de sustento, induciendo modificaciones en ella y jerarquizando el papel de la red vial en la estructuración de la ciudad en crecimiento.

El florecimiento económico del país en las primeras décadas del siglo, impulsó la rápida y vasta difusión del transporte automotor. Las obras de asfaltado realiza-

das en Montevideo hacia 1911 y 1920, facilitaron la circulación de autobuses, alentando su competencia con los tranvías eléctricos de infraestructura fija (46). La instalación en el Uruguay en la década del 20, de las plantas de armado de dos poderosas empresas automotrices norteamericanas, impulsó la inversión en este nuevo bien de consumo. Hacia 1930 la consolidación de la red vial de la ciudad, jerarquizando las ramblas y extendiéndose en carreteras al sur y este del país e incluso en algunas ciudades del interior, resultó congruente con el ambicioso objetivo de "país balneario y turístico".

En 1930 Montevideo contaba con 37.000 autos registrados, lo que correspondía aproximadamente a uno por cada 16 habitantes. Uruguay era entonces el tercer país americano con mayor número de automóviles respecto a su superficie y población y el tercero en América del Sur en números absolutos (47).

La caudalosa apropiación de la calle por parte del automóvil, produjo en la Ciudad Vieja un particular impacto. Su condición de centro de actividades, núcleo de una clientela dispersa en una ciudad extendida, concentró un elevado número de autos y líneas de transporte colectivo, en un área limitada por su propia condición peninsular. La inserción de este fenómeno en una trama vial concebida dos siglos atrás, en función del peatón y la tracción a sangre, con angostas aceras y absoluta prescindencia de áreas para estacionamiento, agravó la situación.

La problemática surgida con la aparición del automóvil que en diferentes grados afectó a toda la ciudad, sumada al desordenado crecimiento que se operaba en Montevideo, motivó el surgimiento de propuestas urbanas prevalentemente de tipo vial con el fin de ordenar la ciudad existente. El contexto ideológico de entonces, caracterizado por una cultura europeizada y un Estado intervencionista con una imagen de prestigio ganada, dio como característica común a las iniciativas desarrolladas hasta 1930, la influencia del Plan de Haussmann para París. La esencia de estas propuestas se centró en superponer a la trama urbana existente, un sistema de amplias vías conectando los espacios más relevantes de la ciudad y particularmente ciertos edificios públicos, cuyos monumentales proyectos apuntaron al enaltecimiento y prestigio del Estado. Para contribuir a esa imagen de ciudad, sustento del orgullo nacional, se prestó además atención a los espacios públicos abiertos: parques y paseos, así como a la erradicación de determinados sectores de ciudad considerados indignos, ya fuera por el estado de sus construcciones o por los hábitos de sus moradores. A esta posición urbanística y comprendiendo el ámbito de la Ciudad Vieja, respondieron los proyectos del Concurso Internacional para el trazado General de Avenidas y ubicación de Edificios Públicos; el trazado de la Rambla Sur y las propuestas de trazado y ordenamiento edilicio de la Rambla Portuaria y la Diagonal Fabiní. Pero en la medida que la mayoría de las propuestas generales no pasaron de ser tales y la problemática urbana cobró más vigencia con el correr del siglo, para la iniciativa privada que hacia 1930 promovió y financió un nuevo Plan Regulador para Montevideo. Para entonces las posturas urbanísticas elaboradas a nivel internacio-

nal ya eran conocidas en el Uruguay y tuvieron mayor incidencia tras la visita de Le Corbusier en 1929. Bajo estas condiciones, el anteproyecto del mismo se orientó hacia las directivas técnicas del racionalismo de los C.I.A.M. Los mismos principios guiaron a la "Asociación Pro Ciudad Vieja", constituida por vecinos, comerciantes y propietarios de la zona, al promover hacia 1957 un plan urbanístico para la península inspirado en la "Carta de Atenas". Simultáneamente, a nivel oficial se reconsideró la postura ideológica de pretender imponer a la ciudad existente y en continua transformación un plan definitivo. Alejándose entonces de los rígidos preceptos racionalistas se substituyó el concepto de Plan Regulador por el de Plan Director. Este permitiría, en base a la elaboración de planes quinquenales que incluirían propuestas parciales, ir estudiando los cambios producidos por su aplicación.

A pesar de la cuantía de planes y proyectos que abarcaron la ciudad en su conjunto o bien la Ciudad Vieja en particular, gran parte de las transformaciones producidas en el espacio urbano de la antigua península pueden atribuirse a acciones puntuales, exentas de planes a mayor escala y simplemente amparadas en el interés económico, la legislación vigente y la técnica disponible.

El Concurso Internacional de Proyectos para el trazado General de Avenidas y ubicación de Edificios Públicos en la Ciudad de Montevideo

Hacia 1911, se contaba con una serie de propuestas parciales respecto a las necesidades urbanas, que se pretendió reunir en un plan general mediante un concurso de proyectos para transformar a Montevideo en una ciudad "más sana, cómoda y bella" (48). El principal antecedente fue el Plan Maillart de 1887, por el que se propuso el trazado de dos avenidas, una plaza y la construcción de un Palacio de Altos Poderes del Estado. Estas ideas de partida, enunciadas en el propio nombre del concurso de tenor haussmanniano, quedaron establecidas en el programa en tres objetivos concretos. Ellos fueron: mejorar y ampliar la red vial urbana, unir por vías apropiadas los paseos públicos, playas y barrios y por último destacar los principales edificios públicos existentes a la vez que ubicar otros tantos.

El primer premio, otorgado al arquitecto italiano Augusto Guidini, incluyó fundamentalmente dos propuestas en lo que respecta a la Ciudad Vieja. Una de ellas atendió al problema de los accesos al puerto, ubicado en el extremo de la ciudad al borde de una trama indiferenciada y torpemente enlazada con el trazado de expansión. Propuso entonces una comunicación directa entre el puerto y el centro, mediante la prolongación de la calle Uruguay que se consideraba ya estaba consagrada por el tráfico comercial. Su otra idea, de ambiciosos objetivos, fue formulada mediante el proyecto de "Galería Central", que incluso se impulsó independientemente del concurso. Con una inquietud similar a la que Zucchi planteara más de medio siglo atrás, intentó dar mejor solución al desarticulado enlace de la Ciudad Vieja con la Nueva, a la vez de jerarquizar el acceso a la ciudad histórica. El proyecto comprendía la apertura de una nueva calle vinculando las plazas Constitución e Independencia por el lado norte,

46. Los primeros autobuses aparecieron en Montevideo en 1912 pero recién hacia 1926 funcionaron como servicio estable.

47. JACOB, Raúl. Op. cit. p. 120.

48. ACOSTA y LARA, H.; CAPURRO, F.; GIANELLI, J.; HANSEN, O.; de LOSSO, J.; MONTEVERDE, J.; MORRA, C. "Urbanización. El Concurso Internacional de proyectos para el trazado general de Avenidas en la ciudad de Montevideo". Revista "Arquitectura". N° 36. S.A.U. Mdeo. Marzo 1920. pp. 3 y 4.

proporcionando una circulación más fluida que la dada por la calle Sarandí. En el espacio delimitado por las dos plazas, la calle Buenos Aires y la nueva calle, implantaba una monumental galería para almacenes, negocios y escritorios compuesta de dos naves cubiertas de cristal cuyo encuentro se cerraba con una cúpula del mismo material. La nave principal, siguiendo la dirección de la calle Sarandí, vinculaba las dos plazas desde el eje de la Independencia a un flanco del Cabildo. La transversal, siguiendo la dirección de la calle Bartolomé Mitre, unía la plazoleta del Teatro Solís con la nueva calle. Cuatro grandes palacios aporricados flanqueaban las naves, siendo de mayor importancia el que constituía el acceso por la Plaza Independencia. La propuesta además de sistematizar el trazado en dicho sector de la ciudad, apuntaba a su puesta en valor por entender que era "el más concurrido y digno de ser mejorado estéticamente" (49). El espíritu del proyecto resulta por tanto demostrativo no solo de la significación de este tramo de la calle Sarandí para el ciudadano de entonces, sino que denota la intención de preservar su primacía ante el desplazamiento de las actividades comerciales hacia la Ciudad Nueva, sobre el eje Sarandí-18 de Julio. (Figs. 66, 67 y 68).

El segundo premio del concurso fue adjudicado al alemán José Brix. En relación al área de Ciudad Vieja, su proyecto fue elogiado por el jurado por la disposición de un amplio enjardinado en la Rambla Sur, sacando partido de las aptitudes paisajísticas del espacio frentista al Río de la Plata. Su propuesta incorporaba, aunque de manera periférica, un área importante de espacio público abierto a una Ciudad Vieja considerablemente compacta. (Fig. 69).

El tercer premio, asignado al arquitecto uruguayo Eugenio Baroffio, encará algunas inquietudes abordadas por Guidini y Brix, lo que denota cierta coherencia respecto al diagnóstico de los problemas, aunque sus soluciones concretas fueron bastante cuestionadas por el jurado. Para conectar el puerto con el centro, trazaba dos diagonales de poca jerarquía superpuestas al damero. Propone también la incorporación de espacios enjardinados pero en este caso en la explanada portuaria próxima a la Estación del Ferrocarril Central, en un área ya ocupada por depósitos y muelles. (Fig. 70).

Los resultados de este concurso dieron lugar a que en 1912, el Poder Ejecutivo encargara a los ganadores un Plan Regulador para la planta urbana de la ciudad de Montevideo, comprendida entre la calle Ciudadela y el Br. Artigas. Con la delimitación de dicha área, quedó relegada la inquietud de Guidini por sistematizar la ciudad antigua y dotarla de aquellas obras que a su criterio le permitirían conservar su condición de centralidad.

Las Ramblas en la Ciudad Vieja

En las dos últimas décadas del siglo XIX, tuvieron lugar varias propuestas de ramblas costaneras destinadas al embellecimiento y comodidad de la ciudad. Todas ellas incluyeron particularmente el sector que se recuesta a la orilla sur de la Ciudad Vieja, dentro de trazados de extensión variable. Probablemente el interés costero impulsado por las empresas tranviarias, incidió en gran medida en la atención prestada al borde marítimo. Pero fue recién en los primeros años del siglo XX, cuando los requerimientos del automóvil comenzaron a modelar la ciudad y el ideal

49. Op. cit. p. 13.

de "país balneario" estaba latente, que se encará como objetivo concreto la realización de las ramblas, en el contexto de un conjunto de obras de carácter vial que el Concejo Departamental entendió necesarias para estructurar la ciudad. Esta idea promovida durante la primera presidencia de Batlle y Ordoñez, fue desde entonces retomada y ampliada por las sucesivas administraciones departamentales, constituyendo lo que el historiador Raúl Jacob dio en llamar "ramblomanía". Los diversos proyectos para construir una amplia y bien pavimentada avenida costera, se dirigieron en primera instancia a vincular el puerto con el cinturón de playas al sureste hasta el Arroyo Carrasco. Posteriormente, se planeó la Rambla Sud América desde las instalaciones portuarias hacia el Balneario Capurro, prolongándose hasta Santiago Vázquez tras bordear el Cerro de Montevideo. Finalmente, se estudió la construcción de la Rambla Portuaria como vinculación de la "Sur" con la "Sud América", complementándose en última instancia con diversos proyectos de Rambla de Circunvalación.

La Rambla Sur: Es el tramo de costanera comprendido entre la escollera Sarandí y la calle J. Jackson, donde empalma con la Rambla Presidente Wilson. Aunque conocida con ese nombre por su particular implantación, oficialmente se la designó Rambla Naciones Unidas incluyendo por tramos a las denominadas Francia, Gran Bretaña y República Argentina. Su materialización fue producto de un largo proceso, el que cobró mayor impulso hacia 1907, cuando el gobierno encargó su estudio al Ing. Abel Fernández. En 1908, la concesión para la construcción otorgada a una empresa inglesa representada por Lord Grinhorpe, generó un nuevo proyecto. Ambas propuestas tenían en común el fin especulativo de ganar vastos terrenos al mar —la de Grinhorpe se apartaba de la costa hasta 900 mts.—; su venta financiaría con creces las obras. Sin embargo, la elevada inversión inicial, la complejidad constructiva y el riesgo de la exposición al oleaje, frenaron la prosecución del proyecto.

Hacia 1922 la iniciativa fue retomada por el Ing. Juan P. Fabini, quien presentó al Concejo Departamental un proyecto fundamentado de Rambla Costanera, que recibió rápida aprobación. Este difirió sustancialmente de los dos precedentes, en tanto eliminó el afán especulativo desarrollándose casi todo sobre tierra firme, buscando realzar los valores pintorescos de la costa. Posteriormente se le introdujeron algunas modificaciones con el fin de aprovechar sectores de muro de contención existentes y de evitar la expropiación de ciertos edificios como el de la entonces Facultad de Ingeniería, el de la Intendencia General del Ejército y la Armada y el Templo Inglés. Este último, proyecto del arquitecto uruguayo Paullier inaugurado en 1845, fue finalmente demolido en 1934 por considerarse que no justificaba la desviación del trazado. No obstante en 1936 se erigió una réplica del mismo próxima al primitivo emplazamiento.

Por decreto de octubre de 1925, se aseguró la financiación de las obras mediante un empréstito, con garantía en un suplemento a la contribución inmobiliaria de las propiedades beneficiadas por el trazado y en proporción a su proximidad. Por el mismo decreto se creó la "Comisión Financiera de la Rambla Sur" de carácter honorario, a la que se le encargó el estudio de la financiación y la superintendencia

de los trabajos, incluidos los expedientes de expropiación. El Ing. Luis Giorgi director de las obras, completó los detalles de la propuesta de Fabini, con algunas modificaciones. (Fig. 71). En 1926 se colocó la piedra fundamental.

El trazado definitivo, apuntó a la economía y seguridad de las obras. Mantuvo los afloramientos rocosos como defensa natural del muro de contención y para conservar elementos propios del paisaje. Eludió la zona más azotada por temporales, dejando el dique y la usina del lado del mar. El Cubo del Sur, vestigio de las fortificaciones, fue incorporado al desarrollo del trazado. Para seguridad y fluidez del tránsito, se diseñaron curvas de gran radio y pendientes poco pronunciadas. El ancho total asignado a la rambla fue de 50 mts. contados desde la línea de edificación hasta el parapeto de granito, otorgando 10 mts. a la vereda del lado del mar y 5 mts. a la opuesta. La rambla sería además marginada por jardines, retomando el espíritu de la propuesta de J. Brix para el Concurso de las Avenidas. En su conjunto la obra incluyó la realización de muros de contención, terraplenamientos, calzadas, veredas, cordones, parapetos, enjardinado y alumbrado público.

Junto con el trazado de la Rambla Sur y para mejorar sus accesos, se aprobaron los siguientes anexos: la regularización y ensanche de la calle Brecha; el ensanche de la calle Buenos Aires desde Juan C. Gómez hasta la Plaza Independencia; y la disposición de una explanada entre las calles Treinta y Tres, Reconquista, Ituzaingó y la Rambla, aprovechando el declive natural del suelo para realizar un anfiteatro con eje en la calle Brecha y las gradas mirando al mar.

En 1945, la Comisión promovió el ensanche de la Rambla a 110 mts. hasta el eje de Reconquista, para dar lugar a zonas de recreo, no obstante, por decreto de 1972 se llevó a 60 mts. su ancho mínimo. Se estableció además la reglamentación para la edificación frentista. Su altura seguiría la Ordenanza General de Alturas, correspondiendo un máximo de 24 mts. con opción de agregar hasta 6 mts. Se determinaron como excepciones: una altura máxima de 15 mts. para los frentistas a la futura Plaza España sobre Camacú; y una altura máxima de 42 mts. para el tramo entre Maciel y Cerrito, en el extremo Oeste. También se estableció la obligación de construir garages en los bloques de viviendas y la prohibición de colocar avisos o carteles.

Hacia 1976, la Dirección de Paseos Públicos de la I.M.M. impulsó el acondicionamiento del espacio de aproximadamente 2,5 há., delimitado por las calles Treinta y Tres, Reconquista, Camacú, Ciudadela y la Rambla Naciones Unidas, para dar lugar a la Plaza España. Con su creación se suprimió el último tramo de varias calles que desembocaban diagonalmente en la rambla, sustituyendo en el tramo el esquema circulatorio en peine, por la jerarquía de Liniers y Ciudadela. Al norte de la plaza sobre Camacú, se dispuso una terminal de omnibuses, para trasladar la que estaba a espaldas del Mercado Central. El diseño de la plaza priorizó la valorización de vestigios de las murallas de cintura, reconstruyendo un sector de éstas, sobre la trayectoria de sus restos bajo tierra. Se previó además la integración al espacio del edificio del Templo Inglés y la colocación de un monumento al Quijote que rindiera tributo a la Madre Patria. El equipamiento incluía estanque de agua, rincón infantil, servicios higiénicos, biblioteca, merenderos, superficies pavimentadas y jardinas y numerosas especies de árboles, de las que se plantaron 70 palmeras. Como espacio abierto vinculado a la Rambla Sur, la plaza tuvo como objetivo complemen-

tar su enjardinado y aportar al vecindario un lugar acondicionado para el esparcimiento, con el atractivo de su frente marítimo. La implantación de la terminal de omnibuses, como telón de fondo en el borde de respaldo, no parece contribuir a los fines señalados. (Fig. 72).

El análisis de la operación urbanística de la Rambla Sur requiere explicitar las premisas que la orientaron. Estas fueron fundamentalmente: conectar eficientemente la península y los barrios costeros, continuar el centro de la ciudad hacia la costa, proporcionar a la población de Ciudad Vieja un paseo marítimo, otorgar a la "ciudad de turismo" un poderoso atractivo y regularizar y embellecer el sector sur de la ciudad. El cumplimiento de varios de estos propósitos, que más allá de los aspectos funcionales implicaban la calificación del área, dirigió la atención de la comisión al aspecto degradado de su entorno, caracterizado por construcciones de mediados del siglo XIX mal conservadas y por lo tortuoso de las calles particularmente en las adyacencias a la traza de las antiguas murallas. Se consideró además que los hábitos de sus pobladores propios del "bajo", no constituían un marco digno de la obra. Con estos pretextos, se procedió a la expropiación de los predios comprendidos en una faja inmediata a todo el desarrollo de la rambla, a lo que se agregó cuatro manzanas a los efectos de desalojar la prostitución. Esta operación que involucró 929 fincas, dejó un área de 109.460 m². Para la venta debiéndose destinar el producido a la amortización de la deuda (50). Allí se daría lugar a la "vivienda sana, higiénica y agradable, levantada en terrenos bien proporcionados" (51). La concreción de las expropiaciones para demoler y regularizar el amanzamiento, originó la pérdida de un sector caracterizado de tejido, la sustitución de su catastro y modificaciones en la traza. Desaparecieron así total o parcialmente las calles Santa Teresa, Camacú, Yerbal, Mini, Valles y Recinto entre otras. (Figs. 73 y 74). Fuera del área de la Ciudad Vieja, el trazado de la Rambla Sur borró de la costa las playas Santa Ana y Patricios. La población del barrio resultó desplazada, en tanto sus recursos económicos no le permitieron acceder a las nuevas viviendas.

En la ideología urbanística aplicada, pueden encontrarse varios puntos de contacto con el París de Haussmann. Por un lado la visión higienista, paisajista y la búsqueda del embellecimiento de la ciudad, particularmente a costa de la destrucción de los barrios bajos. Por otro, la concepción de ciudad extrovertida, abierta a sus alrededores y unitaria, estructurada en base a una serie de arterias, lo que en Montevideo se encuadró en el conjunto de planes de carácter vial aborados por el Concejo Departamental. En cuanto al aspecto financiero, en ambos casos el beneficio económico producido por la valorización de los terrenos contiguos a vías jerárquicas se canalizó a favor del Estado, acorde a la doctrina coyuntural de fortalecimiento del mismo.

En tanto el proyecto de la Rambla Sur no previó un ordenamiento edilicio para los frentistas, su posterior concreción respondió cronológica y formalmente a la arquitectura renovadora, mediante la inserción de viviendas en bloque. Esta tipolo-

50. I.M.M. "50 años de la Comisión Financiera de la Rambla Sur 1926-1976". Mdeo. p. 24 y 63.
51. Op. cit. p. 81.

gía ajena al entorno, por su catastro de sustento, resolución exenta, altura y formalización, generó una pantalla discontinua, tras la que asoman mojones aislados cuya identidad se asocia a la Ciudad Vieja. La ruptura formal y la barrera visual resultantes de la edificación costera desvirtuaron el objetivo de proyectar el centro hasta la rambla. Otra contradicción puede encontrarse en el propósito de crear un espacio de esparcimiento, marginando una vía concebida para tránsito rápido. La idea de parque costero, se desdibujó por el escaso tratamiento del verde, tanto en su diseño para el automobilista como para el peatón. Los valores observables en la rambla son atribuibles en mayor medida al paisaje natural que al construido, al no desarrollarse plenamente las potencialidades del proyecto. Pese a la escasez de elementos conformadores de la escala humana, surgen atractivos particulares: su carácter direccional primario como vía se ve modificado por la amplitud de la sección transversal, por la apertura visual al mar, por la presencia de tramos diferenciados y de hitos urbanos en la acera norte, y particularmente por la curvatura del trazado que genera su autoincorporación como telón de fondo. A pesar del escaso equipamiento para el esparcimiento y de la exposición a los fuertes vientos del sur, la Rambla es usada vastamente por la población de Ciudad Vieja y por otros montevidéanos, para paseo, pesca y deporte. (Fig. 75).

El Plan Fabini: Entre las últimas propuestas de ordenamiento urbano empujadas de la ideología haussmanniana, se inscribió el plan formulado por el Ing. Juan P. Fabini. La aprobación de su plano general de trazado en 1928, implicó una nueva intervención del Estado, en operaciones tendientes al mejoramiento de la ciudad de Montevideo, tanto en su funcionalidad como en lo relativo a su imagen. El plan se basó fundamentalmente en el trazado de ciertas vías de tránsito, que buscaban jerarquizar valores urbanos potenciales y en el ensanche de otras ya existentes, a los efectos de mejorar la estructura circulatoria. En lo que concierne al área de Ciudad Vieja, el Plan Fabini incluyó el trazado de la Rambla Portuaria con un ancho de 60 mts. y de la Diagonal Uruguay—Florida hasta Rambla Portuaria con un ancho de 30 mts., así como el ensanche de las calles Florida, Pérez Castellano, Reconquista y Ciudadela. Los trabajos de la Rambla Portuaria y de la Diagonal "Intendente Juan P. Fabini" que originalmente se designara "Río de Janeiro", fueron anexados a la labor de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, en consideración a su experiencia en obras de tal envergadura.

La Rambla Portuaria y los alrededores del Banco República: La concepción de la Rambla Portuaria —luego denominada Rambla Franklin D. Roosevelt y 25 de Agosto—, tuvo su origen en los primeros años del siglo integrando el plan de obras del Puerto de Montevideo. El Plan Fabini por su parte aunó a la idea de una rambla adyacente al desarrollo de las instalaciones portuarias un criterio de jerarquía, con un trazado de 60 mts. de ancho y 3 km. de extensión entre las calles Pérez Castellano y Río Negro. La asignación de este importante ancho determinó que la Rambla absorbiera las manzanas comprendidas entre las antiguas calles Marsellaise próxima al puerto y 25 de Agosto que la seguía hacia el sur. (Fig. 76). De ello resultó la designación de 149 predios para expropiación, desapareciendo antiguas construcciones y alterándose la traza urbana, para generar un borde a mayor escala.

Lo que en un principio consistió meramente en una operación de trazado vial, fue con el correr del tiempo complementándose mediante disposiciones edilicias y proyectos de menor escala, todo ello enmarcado en los mismos objetivos de partida. En lo que se refiere a las premisas de tipo funcional, su diseño apuntó a conferirle la cualidad de vía de tránsito de mayor importancia de la península y casi obligada para la entrada y salida del puerto; apta para el tránsito pesado de transporte de productos y también para vehículos livianos; de fácil desdoblamiento por su traza rectilínea, a un solo nivel y de gran ancho y de adecuada conexión de la Ciudad Vieja con el resto de Montevideo por su vinculación con importantes arterias. Respecto a este último punto, el proyecto de la Diagonal Fabini buscó hacer aún más fluida la relación entre la Rambla Portuaria y el centro de la ciudad. Años después, se proyectó la conexión de esta rambla con la Autopista Av. Italia mediante la adecuación de la Av. La Paz, para vincular rápidamente el Puerto con el Aeropuerto de Carrasco. Posteriormente, se entendió que la realización de una vía expresa con cruces a nivel y pocos contactos con la trama, resultaba inconveniente a los múltiples destinos detectados entre el puerto y la zona de Tres Cruces, además de otorgar una excesiva importancia a la Rambla Portuaria.

En cuanto a los objetivos de orden estético que orientaron la concepción de la Rambla, se consideró que el acceso a Montevideo desde el Puerto debía ofrecer una imagen agradable y representativa de las bellezas naturales y edilicias de la ciudad. En atención a ello el proyecto de trazado se complementó con jardines arbolados de 40 mts. de ancho, para contribuir al atractivo de la zona y la previsión del equipamiento propicio para el esparcimiento, juego de niños, conciertos, etc.

Hacia 1930 comenzó a realizarse un estudio detallado de los alrededores de la sede central del Banco de la República. Este tuvo su origen en la necesidad planteada por el directorio del Banco, de mejorar la circulación vehicular en las calles de acceso, tratando a la vez de jerarquizar el edificio mediante la apertura de visuales que permitieran su contemplación, obstaculizada entonces por las construcciones de las aceras frentistas. En la medida que la integración espacial y formal de los alrededores del Banco con la Rambla Portuaria seguramente aumentaría el interés de ésta, en 1943 la iniciativa fue incluida en el plan de trabajo de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, quedando a cargo del Arq. César Martínez Serra. La organización de este sector medular del distrito bancario, se basó fundamentalmente en la creación de una plaza comprendida entre la fachada posterior del Banco y la Rambla, la creación de otro espacio libre frente a la fachada principal, el ensanche a 18 mts. de las calles laterales Zabala y Solís entre Cerrito y la Rambla y la reglamentación de alturas edilicias en las calles adyacentes. En 1946, la I.M.M. aprobó la creación de la plaza frentista a la fachada posterior. Dicho espacio estaría limitado por bloques de edificación para dependencias del B.R.O.U., sobre las calles Zabala y Solís. Los predios de la manzana afectada fueron designados para expropiación, no obstante lo cual el proyecto se vio detenido en tanto implicaba la demolición de los llamados Galpones de la Marina o Apostadero Naval, sobre la calle Zabala, levantados en la época colonial. En la década del 80 se inició su restauración, quedando el resto de la manzana semidemolido y sin una propuesta. En 1947 la I.M.M. aprobó el proyecto del espacio libre situado en la manzana

frentista a la fachada principal del B.R.O.U.. Consistió en una plaza en dos niveles que conservaba el sector entre 25 de Mayo y Zabala incluida la "Casa de Lavalleja". (Fig. 77). En 1958, el Concejo Departamental aprobó una nueva propuesta para esta manzana, en virtud de la urgencia del Banco Comercial de construir su nueva sede en donde estaba establecido desde 1858. Este proyecto proporcionaba al Banco Comercial un predio con una extensión de fachada similar a la del B.R.O.U. Las dos instituciones quedaban así enfrentadas a la plaza rectangular la que a diferencia del proyecto anterior sería de circulación vehicular. En el diseño de ambos espacios libres se buscó que sus dimensiones permitieran obtener perspectivas interesantes de los volúmenes pero manteniendo el efecto provocado por la aparición de formas monumentales en espacios reducidos. En el transcurso del tiempo, las expropiaciones y demoliciones requeridas quedaron a medio camino y el proyecto no llegó a concretarse. No obstante, en el ámbito de la reglamentación de la edificación, los alrededores del Banco República siguieron siendo objeto de estudio. En 1962 se modificaron las alineaciones sobre las calles Cerrito y Zabala. En 1964 se decretó una altura fija de 28,7 mts. para las aceras involucradas en el sector de estudio. Esta altura, algo inferior a la que se dispuso para la Rambla, tuvo por objeto destacar volumétricamente el edificio del B.R.O.U. En 1966 para dar mayor continuidad a este sector con la Rambla, se hizo extensiva a la acera este de Zabala y a la oeste de Solís, entre Piedras y la Rambla, la altura edilicia de ésta última. (Fig. 78).

El proyecto de la Rambla Portuaria fue además complementado por el Decreto 8.555 del año 1953, que estableció una ordenanza especial para su edificación frentista, entre las calles Río Branco e Ing. Monteverde. Esta respondió a los objetivos iniciales de orden estético implementados mediante la concepción de una formalización homogénea, precisada con gran detalle. Las características de la Rambla como vía rectilínea y en un solo nivel simplificaron la elaboración de la ordenanza. El decreto definió como elementos fundamentales una altura obligatoria —a regir en una profundidad de 25 mts.—, de 30,10 mts. para el plano de fachada y 36,40 mts. para un plano retirado a 5 mts. y la obligación de construir un pórtico adelantado en el plano de fachada, con una profundidad de 5 mts. y altura de 6,5 mts. al dintel. Sobre esta base, se especificó entre otras cosas: módulo del pórtico, disposición de aberturas, distancia entre pisos, características de cornisas y balcones e incluso la terminación de fachada en revoque blanco imitación piedra arenisca o materiales nobles de color claro. Probablemente, la rigidez de la ordenanza constituyó un freno para la renovación edilicia. Su aplicación puntual desvirtuó la concepción original del pórtico como elemento destinado a dotar de unidad al conjunto y proporcionar un paseo a cubierto a todo lo largo de la Rambla; aparece más bien como elemento atípico y ajeno a la edificación general. (Figs. 79 y 80).

De todas las propuestas vinculadas a la Rambla Portuaria y sus adyacencias, lo realizado se limitó al propio trazado. El espacio resultante, con una escala referida al principal puerto del país, actúa como borde del estrecho trazado de la Ciudad Vieja. El importante ancho disponible y que excede al requerido para la circulación, es usado para estacionamiento de autos y terminal de omnibuses, lo que no se corresponde con la imagen pretendida. Por otra parte la disposición de numerosos contenedores en el área terrestre del puerto generó una barrera visual que lo segregó

de la ciudad. Del análisis de la situación se deduce la necesidad de valorizar visualmente el puerto, como reconocimiento a su poder generador de gran parte de las actividades localizadas en la Ciudad Vieja. La explotación de la riqueza estética del paisaje portuario, acompañada del acondicionamiento de la Rambla para el esparcimiento, constituirían un valioso y singular aporte a la ciudad.

La Rambla de Circunvalación: Como prosecución de los trabajos abordados en el ámbito de la Ciudad Vieja, la Comisión Financiera de la Rambla Sur promovió la ejecución del empalme de las ramblas Portuaria y Sur en el extremo oeste de la península. Hacia 1970, se aprobó por decreto el trazado de la rambla perimetral establecido por la "Comisión Asesora de Remodelación y Ampliación de la Bahía y Puerto de Montevideo". Esta comisión tuvo además por cometido determinar el área de la Bahía a recuperar no apta como espejo de agua y su asignación entre la Administración Nacional de Puertos y la Armada Nacional. Al plantearse posteriormente la adquisición de un dique y posible construcción de un muelle de contenedores por la A.N.P., se introdujeron cambios en los destinos de las áreas acordadas. De este modo, la Armada quedaba privada de una hectárea de suelo y la I.M.M. veía impedida la realización de la Rambla de Circunvalación. Para resolver el conflicto originado, en 1980 se creó la "Comisión Técnica Especial para el estudio del Área de la Bahía de Montevideo". Esta se integró con representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Armada Nacional, la Administración Nacional de Puertos y la Intendencia Municipal de Montevideo. Como un aspecto del problema en su conjunto, la comisión resolvió por mayoría —con oposición de sus representantes de la I.M.M.—, adoptar el proyecto de rambla elaborado por el M.T.O.P. Habiéndose producido en 1979 la desafectación de la declaración de Monumento Histórico Nacional, respecto al trazado urbano de Pedro Millán y sus rectificaciones posteriores, el proyecto adoptado reflejó esta misma actitud prescindente de los valores urbanos preexistentes. Con una traza de 65 metros de ancho, ubicada al este de la calle Juan Lindolfo Cuestas, afectaba 12 manzanas, la mayoría edificadas, contándose entre ellas las correspondientes a los edificios de la A.N.P., Intendencia General del Ejército, Club Neptuno, Facultad de Humanidades, ampliación del Hospital Maciel y de la Armada. Considerando que dicho trazado implicaba la pérdida irreparable de valores urbanísticos y arquitectónicos, a lo que se agregaba el desaprovechamiento de los servicios existentes y el desplazamiento de población, la I.M.M. realizó nuevos estudios en vistas a una solución alternativa. De ello se concluyó que el ancho propuesto resultaba excesivo al flujo vehicular previsto. El uso de este tramo sería ocasional, en tanto la Rambla Roosevelt tiene por objeto dar destino final en el puerto a los accesos a Montevideo y la Sur distribuye el tránsito liviano a la Ciudad Vieja además de sus fines recreativos. Como resultado, la I.M.M. elaboró dos propuestas de menor envergadura y costo y fundamentalmente más respetuosas de las cualidades urbanas existentes. Ellas consistieron en: la adecuación y jerarquización de un par de vías, seleccionándose para ello Lindolfo Cuestas y Guaraní; o la opción de realizar una rambla más modesta, con un trazado sinuoso a modo de paseo. (Figs. 81 y 82).

La posibilidad de dotar al borde marítimo de la Ciudad Vieja de una vía panorámica de tránsito recreativo, recuperaría la costumbre de los tiempos de la colonia del llamado "Paseo del Recinto". Este tenía lugar a lo largo del espacio comprendido entre la muralla y lo poblado frente al mar, desde las Bóvedas hasta el Cubo del Sur y era el paseo predilecto de la población para gozar de las brisas, el sol y las vistas.

La Diagonal "Intendente Juan P. Fabini"

Como su propio nombre lo expresa, la traza de esta vía se proyectó intersectando al damero a partir de la confluencia de las calles Uruguay y Florida, para seguir en dirección noroeste hasta encontrar la Rambla Portuaria a la altura de la calle Bartolomé Mitre. A pesar de que el decreto que estableció su apertura fue derogado en 1937, la Comisión Financiera de la Rambla Sur entendió de utilidad la realización de esta vía de 30 mts. de ancho y 375 mts. de extensión, en virtud de su cualidad de vínculo entre el Puerto y el centro de la ciudad. Además de esta consideración —ya prevista por A. Guidini y por E. Baroffio en sus propuestas para el Concurso de las Avenidas—, el proyecto pretendió otorgar mayor relevancia al sector implicado. Para el diseño del espacio determinado por la confluencia de las calles 25 de Mayo, Uruguay, Florida y Diagonal Fabini, se prestó cierta atención a su ordenación estética. En la plaza allí formada se proyectó colocar un "gran motivo ornamental" señalando la intersección de los ejes de Uruguay y la Diagonal. Dicho motivo, a la vez de contribuir al acondicionamiento de la propia plaza, operaría de fondo de perspectiva para las vías concurrentes. (Fig. 83).

En la década del 60, cobró cierto impulso la inquietud por materializar su marco edilicio. En 1963 se concursó la sede de la Junta Departamental de Montevideo, en la manzana triangular formada por la Diagonal Fabini, Ciudadela y 25 de Mayo. El primer premio, adjudicado a los arqts. Lucas Ríos y Alejandro Morón, no se terminó de construir, exhibiéndose hoy sus emergentes pilares. En la manzana frentista, el Banco Central estrenó en 1971 el edificio de once plantas que originalmente debió ocupar la Caja de Jubilaciones Bancarias. Ambos, edificio y proyecto, respondieron a una misma postura, el propio fallo del Jurado de la Junta explicitó este enfoque, priorizando los aspectos funcionales y técnico-construictivos. La expresión formal era valorada por su aptitud para ilustrar las funciones desarrolladas en el interior y por la capacidad de imponer al entorno en un lenguaje sobrio y tecnificado, la jerarquía de su programa.

Por resolución de 1970, se estableció la reglamentación para los edificios a construir o refaccionar en los predios frentistas a la Av. Ing. J. P. Fabini y calles adyacentes. Esta dispuso una altura mínima de 21 metros, admitiéndose la sujeción al Decreto 11.238 de alturas sobre-elevadas. Se estableció también, la obligación de destinar locales al estacionamiento de vehículos a razón de un sitio cada tres unidades de vivienda y un sitio cada 80 m². de oficinas. Una última disposición, agregó a la definición del perfil de la calle la observancia de edificar con materiales y mano de obra tales que aseguraran una terminación acorde a la importancia de la avenida.

Tanto la legislación como los edificios y proyectos apuntaron a un urbanismo rúpturista con la identidad urbana, en procura de una imagen ordenada, "moderna" y tecnificada.

En cuanto a la concreción del proyecto, el avance en los trámites de expropiación que involucró a 54 fincas, permitió hacia 1975 la ejecución del tramo adyacente al edificio del Banco Central, desde Uruguay y Florida hasta Cerrito y Ciudadela, con un ancho menor al previsto inicialmente. En estas condiciones, su uso quedó afectado a estacionamiento de dicho edificio. Respecto al tramo que sigue hasta la Rambla, restando algunos predios pendientes de expropiación, quedó entre tanto librado al tránsito peatonal y al esparcimiento. Llegados a este avance de las obras, la razón de ser de la diagonal como vía doble de gran jerarquía, vinculando un punto de la Rambla Portuaria con un cruce de calles no calificado dentro de la trama urbana, comenzó a ser cuestionada. Hacia 1979, el Servicio de Paseos Públicos de la I.M.M. se planteó aprovechar lo ya ejecutado pero con destino a una vía peatonal desde la Rambla a la altura de las Bóvedas encarando su recuperación, hasta las adyacencias del Banco Central en la calle Ciudadela. Las dos hectáreas y cuatro disponibles, serían organizadas por una avenida principal con caminos laterales, dotadas de enjardinados, lugares de descanso, juegos de agua y recreación infantil. La edificación destinada a enmarcar la diagonal debería ajustarse a un ordenamiento basado en motivos caracterizados.

En tanto la Diagonal Fabini permanece como una operación urbanística incompleta, su parcial ejecución no solamente modificó la traza y destruyó un sector de tejido, sino que además generó un vacío urbano aún no resuelto. (Fig. 84).

El Plan Regulador del Centenario

Las propuestas de ordenamiento urbano formuladas hasta la tercera década del siglo XX, ya fuera por su materialización parcial o por su concepción limitada, no lograron encauzar los problemas generados por la expansión espontánea de la ciudad y por la aparición del automóvil. Las disposiciones legales urbanas se restringían por entonces a ciertos requisitos para la edificación y al dimensionado de las vías públicas. Se consideraban solamente factores de orden higiénico, paisajístico o funcionales, derivados del adelanto en los medios de comunicación. No se había desarrollado aún una metodología de análisis que permitiera conocer y comprender el complejo organismo de la ciudad, en sus múltiples aspectos. La construcción de la ciudad quedaba pues librada en gran medida a la iniciativa privada, que iba materializando ese déficit conceptual en un Montevideo en desordenado crecimiento. El reconocimiento de dicha problemática, dio lugar al surgimiento de una Comisión —integrada por destacadas personalidades del ámbito nacional—, con el objeto de patrocinar y financiar un anteproyecto de Plan Regulador que controlara la ciudad existente y su crecimiento futuro. Los señores José Serrato, Baltasar Brum, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos, miembros de la comisión patrocinante, decidieron obsequiar dicho anteproyecto al Concejo Departamental de Montevideo en ocasión del Centenario de la Jura de la Constitución. El estudio fue encargado a un equipo de técnicos compuesto por los arquitectos M. Cravotto, O. de los Campos, H. Tournier, M. Puente y A. Ricaldoni y el Ing. S.

Michellini. La personalidad de Cravotto como responsable del equipo, jugó un papel decisivo en la orientación del plan, en tanto desde 1926 era Profesor Titular de la Cátedra de "Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista" de la Facultad de Arquitectura, a través de la cual se introdujo el pensamiento renovador del racionalismo internacional. Incidió además, la llegada al ámbito nacional de publicaciones periódicas y de técnicos, que difundieron el ambiente fermental gestado fundamentalmente en Europa, en relación a la problemática urbana. El cambio conceptual en el enfoque, apareció ya esbozado en una nota elevada al Concejo Departamental por la comisión patrocinante. En ella se planteó la conveniencia de establecer un plan general de urbanización para Montevideo actual y futuro a desarrollar en cuatro etapas: a) Anteproyecto de plan y planteo de directivas, b) Formación de un expediente urbano como recopilación metódica de datos, análisis de posibilidades y procedimientos (52), c) Formulación del proyecto de plan en base al expediente, d) Estudio definitivo integral y parcial del Plan Regulador y de extensión para Montevideo.

Aplicando la metodología de trabajo propuesta y sobre la base de los datos solicitados a diversos organismos, el anteproyecto del plan surgió pues del análisis de los problemas fundamentales detectados en Montevideo. El diagnóstico destacó la desconcentración y mezcla de funciones y el congestionamiento del tránsito. Se señaló que ello afectaba particularmente a la Ciudad Vieja, como centro principal de actividades situado en un extremo de la ciudad y constraído por su condición peninsular.

El anteproyecto de Plan Regulador plasmó en una serie de 23 planos y algunos escritos, su concepto de ciudad en base a los siguientes principios. Ciudad como agrupamiento de zonas especializadas para cada función. Acotada en un espacio geográfico de 13.640 há., dividida en tres grandes áreas: central, exterior y extra urbana, con distintas densidades demográficas y limitadas por parkways. Limitación de la población urbana a tres millones de habitantes, con crecimiento mediante un plantel de ciudades jardín satélites. Especialización y diferenciación de las vías de tránsito, creando nuevas arterias en conexión con las existentes y con las rutas regionales, para lograr el descongestionamiento. Disposición de los amanzanamientos dentro de los espacios entre arterias. Creación de un "Gran Centro" ubicado en el centro de gravedad de la masa urbana, considerando la imposibilidad de su localización en las 135 há. de la excéntrica Ciudad Vieja. Edificación en torres exentas para aumentar la densidad, acortando las distancias, facilitando los servicios y posibilitando la infiltración de la naturaleza. Una arquitectura monumental en una ciudad de amplios espacios. Concebir la urbanización como un problema de arquitectura a gran escala, trasladando de la vivienda a la ciudad la resolución de la función colectiva de sus habitantes: trabajo, descanso y esparcimiento. Valerse para ello de la aplicación de disciplinas tales como la ingeniería, higiene, ciencias económicas y sociales, entre otras.

52. En la extensa nómina de datos se incluyó: población, servicios, topografía, valor de la tierra, catastro, edificación, legislación edilicia y urbana, tránsito, transporte, industria, comercio, ocupación, mano de obra, materiales, clima, espacios libres, aerofotografía, etnografía, cultura, etc.

Para la Ciudad Vieja se realizó un estudio más particularizado, proponiendo su especialización como zona de trabajo y fundamentalmente de negocios. El Centro Cívico de los Negocios, se emplazaría entre el Banco de la República y la Bolsa de Comercio. Se conformaría mediante cinco rascacielos de escritorios, concentrando personas y dejando a nivel de piso un gran espacio para estacionamiento y superficie enjardinada. Alcanzaría una densidad top. de 3.000 hab./há., extendiéndose luego hacia el noreste y este. Preparando tal desplazamiento, se iría trasladando al Gran Centro la vivienda y la administración. Como solución a los problemas de tránsito, se propuso la supresión de numerosas líneas de tranvías y autobuses y la instalación del metropolitano. Ciertas zonas del espacio viario existente serían destinadas a estacionamiento. En la península se ubicaría también el Centro Cívico Municipal y de Justicia. La Rambla Sur sería dotada de un enjardinado, acogiéndolo en su desarrollo agrupaciones de viviendas colectivas. En la zona posterior al Teatro Solís se crearía una plaza. Se preveía además la monumentalización de la Rambla Portuguesa en conexión con La Paz y Miguelete. La Ciudad Vieja se integraría a un sistema viario perfeccionado, conectando adecuadamente el Puerto, el Gran Centro Cívico de Gobierno y las playas, en pro del turismo. El puerto de la ciudad futura fue objeto de particular estudio, admitiéndose su expansión hasta La Teja, con un desarrollo en paralelo de la zona industrial. Las dársenas y muelles serían dispuestos de acuerdo a la practicidad y economía, se racionalizarían la carga, descarga y almacenamiento y se conquistarían centenares de hectáreas al mar. (Fig. 85).

Si se consideran esquemáticamente los elementos esenciales del Plan Regulador, pueden encontrarse varias coincidencias con la propuesta que García Zalazar realizara para la expansión de Montevideo un siglo atrás. La creación de un centro desplazado de la Ciudad Vieja constituye lo modular de la idea, más a ello se agrega su ubicación al este sobre el lomo de la cuchilla y su jerarquía formal y funcional generada por la implantación de edificios singulares. A partir de ese centro, ambas propuestas conciben una estructura anular, organizada por una red vital jerarquizada y de conexión con el territorio adyacente zonificado funcionalmente. En un sentido más general, ambas propuestas se caracterizan por la intención higienista de incorporar áreas verdes al suelo urbano y por la visión estática de la ciudad, acotada desde el punto de vista geográfico. Sin embargo, los conceptos vertidos en las notas que acompañaron el proceso del anteproyecto y la propia documentación gráfica del Plan Regulador, denotan en éste un contenido mucho más rico y metódico que permiten enmarcarlo en la ideología "pre-renovadora" que afloró particularmente en Francia, a través de los primeros proyectos de Le Corbusier y las experiencias de Tony Garnier. Cabe destacar que el término "pre-renovador" aplicado a las mencionadas propuestas, denota el rastro de la formación académica de los autores y de la ideología haussmanniana, en una concepción urbanística que ya contenía muchos de los principios fundamentales de la Carta de Atenas (producto del IV CIAM, realizado en 1933). En relación a las propuestas de Garnier, desde "La Ciudad Industrial" de 1901 hasta sus trabajos en la ciudad de Lyon finalizados hacia 1919, el Plan Regulador comparte la idea de zonificación funcional, la diferenciación vial, la importancia otorgada a la presencia del verde y la intención de dejar definida una realidad dinámica como la ciudad, proyectada y representada en su

conjunto al igual que un edificio, sin distribuir las opciones a diversas escalas. La "Ciudad contemporánea para tres millones de habitantes" presentada en 1922 por Le Corbusier como modelo ideal y su traducción en el "Plan Voisin para París" de 1925, tienen en común varios conceptos con el Plan Regulador para Montevideo. Entre ellos se destacan: el número ideal de habitantes, la idea de centro, la disposición de áreas concéntricas diferenciadas, la superposición a la red viaria existente de un sistema circulatorio calificado, la escala monumental y la morfología urbana generada por torres rodeadas de verde. Obedecen también a una visión estática de la ciudad, acentuada en los planes para París —así como en la propuesta de Zalazar— por el peso de la geometría. En el Plan para Montevideo, su invariabilidad de futuro queda además resuelta por la previsión de crecimiento mediante conjuntos satélites. Las propuestas de Le Corbusier y Garnier pretenden abordar un conjunto de parámetros relativos a la problemática urbana para confluir en un enfoque globalizante, semejante al del Plan Regulador, que constituyó la primer visión de conjunto de Montevideo. (Figs. 86 y 87).

Una vez dado a conocer, el anteproyecto del Plan Regulador recibió por parte del Arq. Julio Vilamajó críticas medulares, profusamente fundamentadas. Vilamajó basó sustancialmente su crítica en una apología de la autenticidad de la ciudad materializada en su particular ordenamiento y de la identidad cultural de los barrios, sustento físico de las diversas normas de convivencia social. La negación de estos principios quedaba expuesta en la creación de un centro artificial, que desconocía la histórica Ciudad Vieja y la presencia de la costa y en la concepción de una ciudad unitaria, a la que él oponía un modo de componer por agregación de individualidades y a distintas escalas.

La evolución en el análisis histórico—urbano, ha reivindicado ya en la década de los ochenta, el reconocimiento de los barrios como áreas caracterizadas, "homogéneas", o bien como unidades ambientales. Este aporte teórico constituye un avance significativo desde el punto de vista operativo, en tanto la identificación de los caracteres esenciales de la unidad, orienta la acción en ella.

La evolución natural de la Ciudad Vieja en las décadas que siguieron al Plan Regulador, tendió a la especialización funcional propuesta en aquel. La concentración de las actividades financieras y administrativas y el desplazamiento del comercio y la habitación, no redundó sin embargo en la optimización de funciones y el descongestionamiento. Dichos problemas se mantuvieron e incluso se acrecentaron, a lo que se agregó un decaimiento del área derivado fundamentalmente de los cambios poblacionales.

Los aportes más relevantes que se rescatan del anteproyecto de Plan Regulador radican: en su valor de denuncia del caos urbano, en promover la acción conjunta de los técnicos y los poderes públicos y sobre todo en el uso de una metodología basada en el expediente urbano para encarar el análisis y la acción en la ciudad. La polémica y el interés teórico generados en torno al Plan promovieron además la creación de la Oficina del Plan Regulador en 1939, en la órbita municipal. Desde el punto de vista de la gestión urbana, constituye un hecho de gran trascendencia la creación de un organismo técnico que permanentemente tenga a su cargo el estudio y planificación de la ciudad.

El plan Director de 1956

La temática del desorden urbano fue retomada por las autoridades hacia 1956, año en que el Concejo Departamental de Montevideo encargó al Equipo Técnico del Plan Regulador el estudio de un Plan Director para la Ciudad de Montevideo. La solicitud realizada, se ubicó cronológicamente en un período de revisión —a nivel internacional— de las bases conceptuales y de las propuestas promovidas por el movimiento racionalista internacional. Las nuevas posturas teóricas comenzaron a reconocer: la especificidad de la problemática urbana, cuya solución no era posible generalizar a todas las ciudades, y la ineficiencia de los planes de ordenamiento de las ciudades concebidas en un solo acto, siendo necesaria su reformulación en función de la evolución real de las mismas. Otro aporte proveniente de esta revisión doctrinaria, consistió en la valorización de la interdisciplinarietà en el tratamiento de la problemática urbana.

El traslado de esta polémica internacional al ámbito nacional, llevó a la sustitución del término Plan Regulador por el de Plan Director, lo que suponía la concepción de ordenamientos territoriales evolutivos. Como doctrina de partida, el Plan Director se definió como un conjunto de normas técnicas, resultantes de los estudios aplicados a un territorio, destinadas a orientar la acción de las autoridades en cuanto al planeamiento del desarrollo urbano, de manera previsor y flexible. El Plan Director no tendría una vigencia superior a diez años, aunque podría incluir planes a corto plazo para determinadas áreas de la ciudad, que fueran considerados prioritarios y siendo compatibles con los recursos departamentales.

El diagnóstico que sirvió de base a la elaboración del Plan Director, hizo especial hincapié en la expansión de la planta urbana de Montevideo, relacionada con el desplazamiento progresivo del centro de la ciudad —particularmente del comercio— a lo largo de la Av. 18 de Julio. Preocupaba por tanto la desvalorización de la histórica península, peligrando su transformación en un arrabal. Para ordenar la estructura territorial de la ciudad en su conjunto, el Plan previó su división en zonas: urbana, sub-urbana, industrial, de huertas y rural. Las zonas residenciales a su vez, se dividían en sectores (de 120.000 habitantes), distritos (de 30.000 habitantes) y unidades vecinales (de 10.000 habitantes). Los problemas circulatorios se abordaban mediante un plan de clasificación vial y otro de coordinación del transporte colectivo en base a centros de combinación. La jerarquización del tejido se realizaba mediante la creación de dos centros caracterizados a lo largo del eje de la Av. 18 de Julio. El centro de Br. Artigas y 8 de Octubre, ya considerado en la propuesta de Guidini para el Concurso de las Avenidas y en la del equipo dirigido por Cravotto para el Plan Regulador del Centenario, sería un nodo de intercomunicación. El centro de la Av. 18 de Julio y Sierra (luego denominada Fernández Crespo), ya propuesto por Baroffio en el Concurso de las Avenidas, estaría signado por la presencia de varios edificios de uso público.

A esta orientación general, el plan agregó dos planes urbanísticos a corto plazo y concretos, uno aplicado a la zona del Cerro y otro destinado a la revitalización de la histórica Ciudad Vieja. El Plan de Remodelación Integral de la Península puesto a consideración de la Junta Departamental en 1957, pretendió integrar una serie de propuestas aisladas existentes, estructuradas mediante un plan vial. La Ciudad Vieja en su conjunto constituiría un distrito único, el que se dividiría en unidades vecinales

con sus propios centros. Desde el punto de vista funcional, la zona central constituiría un sector comercial, desrollado en la planta baja de edificios torre. El resto de la península se destinaría genéricamente a habitación, en torres de hasta 60 mts. de altura agrupadas de a pares en manzanas tipo, con una densidad de 300 a 400 hab./ha., contando con espacios libres en torno a la edificación. (Figs. 88 y 89). La revitalización del área sería promovida por la creación de una serie de centros de interés. Como centros culturales se propusieron el de la Plaza Independencia, signado por la restitución de la Puerta de la Ciudadela a su primitiva localización frente a la calle Sarandí (53), —entonces adosada a los muros de la Universidad del Trabajo—; y el Centro de la Plaza Constitución, al que contribuiría la restauración del Cabildo a fin de devolverle su aspecto original. Otros centros estarían vinculados a actividades específicas, a la vez de contribuir al realce de la Rambla. El Centro Portuario reordenaría el espacio circundante a la Aduana y la Administración Nacional de Puertos, dando además lugar a la erección de elevados edificios para compañías navieras y afines, jerarquizando los espacios públicos existentes. El Centro Bancario, considerando el edificio del B.R.O.U. como hito, retomaba el acondicionamiento de sus espacios adyacentes y agregaba la valorización de la Casa de Lavalleja, situada en la manzana frentista. El Centro Histórico se conformaría mediante la restauración de Las Bóvedas y la Casa de los Ximénez, rodeadas de un amplio parque, complementado con la construcción de un liceo público y la apertura de la Diagonal Río de Janeiro. (Figs. 90, 91, 92 y 93). El Plan preveía también la construcción de un nuevo mercado para el puerto, pero en realidad lo que se concretó fue el nuevo Mercado Central emplazado entre las calles Reconquista, Ciudadela, Bartolomé Mitre y Camacú, formando un conjunto de interés con el Teatro Solís. El edificio, comenzado en 1958, sacó partido de los desniveles del terreno, disponiéndose en dos plantas para salones de venta y un subsuelo para almacenaje y descarga. En 1966, al inaugurarse el nuevo Mercado Central, se abrió la disyuntiva sobre el destino del antiguo edificio. Las opciones planteadas eran restaurarlo y conservarlo como testimonio de una época, o bien demolerlo y destinar su espacio a estacionamiento. El Arq. Enrique Monestier proyectista del nuevo Mercado, sostenía que ninguna ciudad del mundo había logrado su personalidad convirtiéndose su arquitectura tradicional en estacionamientos, y que el viejo edificio sintetizaba una tradición integrada a la historia social montevideana. Elaboró entonces un proyecto integrando ambos mercados, desmontando el espacio central del viejo edificio y conservando su frente y costados. En dicho espacio tendría lugar una plaza arbolada a dos niveles, con fuentes y enjardinados, destinada a espectáculos artísticos al aire libre. Ambos edificios se vincularían mediante rampas y otras circulaciones, convirtiéndose en un todo recorrible. Alrededor de la plaza tendrían cabida pintorescos locales para librerías, tiendas de antigüedades, logias de artistas, salones de exposición, etc. Dicho centro de interés artístico y cultural, pretendía además beneficiar al comercio del Mercado y de la zona, revitalizando incluso los alrededores de la Plaza Independencia. La inquietud del Arq. Monestier por conservar

53. Siendo su fachada oeste la única que se conservaba, su restauración se hizo apoyándola en un muro calado de hormigón armado, sobre una plataforma ubicada en la calle Juncaal.

para otras generaciones el antiguo mercado dotado de nueva vida, fue infructuosa ya que finalmente fue demolido. (Figs. 94 y 95).

El Plan Director completaba la revitalización de la Ciudad Vieja con un reordenamiento de la circulación en base a pares de calles de mano única, conduciendo el tránsito a las ramblas y destinando gran parte de las restantes calles a estacionamiento. Las ramblas se continuaban en el extremo oeste de la península, para luego entroncar con la proyectada Autopista de la Av. Italia-Galicia-La Paz. El congestiónamiento en las calles sería además abatido por la apertura de grandes estacionamientos marginales para la Ciudad Vieja. (Fig. 96).

A la creación de centros de interés y al ordenamiento vial, el Plan Director agregó cierta intención de recorrido urbano, orientado por la jerarquización de la calle Sarandí. En ésta, se admitiría también la construcción de torres, aunque salvaguardando los edificios del Cabildo y la Iglesia Matriz por los espacios necesarios. Dicha vía eje de la península, vincularía los centros culturales de la Plaza Independencia y de la Constitución, conduciendo luego al corazón verde de la Plaza Zabala, a través de la cual se induciría la relación con el Centro Bancario.

En 1956 se crearon rubros presupuestales específicos para la financiación permanente de tales obras, además del "Fondo de Mejoramiento Departamental", abastecido por los impuestos aplicados a los usuarios de las realizaciones. En el período de gobierno 1955-59, se concretaron algunas de las obras propuestas en el Plan Director, como la restauración del Cabildo, la restauración y reubicación de la Puerta de la Ciudadela, el nuevo Mercado Central con su estacionamiento y la verja de la Rambla Portuaria.

Comparando la postura de partida del Plan Director con sus propuestas concretas, no aparece reflejado el cambio de orientación respecto a la planificación urbana, sino que se tiende a continuar con la ideología ciamista. Indicadores de ello, se encuentran en la importancia otorgada a la organización vial, a la zonificación por funciones, a la imagen de ciudad constituida por torres rodeadas de verde. Incluso la división de la Ciudad Vieja en unidades vecinales no mantuvo una correspondencia directa con la realidad del área. Pero fue quizás en la valorización y protección puntual del monumento histórico, donde la ideología ciamista se hizo más evidente. Ante la preocupación por la desvalorización de la "histórica península", se propuso una revitalización del área que únicamente conservaba de las preexistencias algunos edificios aislados. El resto de la Ciudad Vieja se reconstruiría en base a torres en el verde, generando una morfología totalmente distinta a la anterior. Despojada la Ciudad Vieja de los caracteres esenciales de su espacio urbano, sólo se rescataría pues su traza desvirtuada, en el mero lugar geográfico.

El Plan Piloto auspiciado por la "Asociación Pro Ciudad Vieja"

En el marco de la misma realidad urbana y del mismo contexto ideológico que gestó el Plan Director, se originó otra propuesta urbanística dirigida a la Ciudad Vieja. Esta tuvo como rasgo particular el carácter privado y no técnico de sus promotores. Un grupo de vecinos, comerciantes y propietarios de la zona, constituyó lo que se dio en llamar la "Asociación Pro Ciudad Vieja", con el objeto de auspiciar un plan de reconstrucción de su área de interés. En el transcurso del año 1957, el

proyecto formulado por Walter Cabuto Etchegaray se fue dando a conocer en la prensa mediante escritos y una serie de perspectivas realizadas por Guillermo Bazzoni. El análisis de la realidad realizado por la asociación destacaba: el estado semiderruido de centenares de casas que generaba focos de infección, problemas de tránsito peatonal y vehicular, carencia de estacionamientos, insuficiencia de la red cloacal y deterioro de pavimentos. Señalando además lo inadecuado de la normativa vigente, se hacía una proyección de su aplicación que convertía a las calles en cañones sin sol, bordeadas por edificios de cinco pisos, con permanencia de las construcciones del siglo pasado, conformando una ciudad "triste, antihigiénica, anticuada, sin la menor atracción turística..." (54). Como resultado del análisis la asociación elaboró un plan que declaraba respetar los principios de la "Carta de Atenas". Sobre la base de una precisa zonificación, la Ciudad Vieja se erigiría mediante edificios de la mayor altura y capacidad posible. El objetivo del plan, apuntaba a convertir la península en un "Centro-comercial-turístico" de atractivo mundial, lo que posibilitaría el autofinanciamiento de las obras.

El Decreto 11.238 del año 1958, que autorizó la realización en la Ciudad Vieja de dos edificios laminares por manzana de 48 mts. de altura sobre dos plataformas comerciales, alentó a los promotores a poner el plan a consideración de las autoridades. Paradójicamente, la Comisión del Plan Director encargada de dicho estudio, pese a haber elaborado en 1956 un plan que arribaba a un modelo de ciudad similar, interpuso trabas legales que impidieron su concreción. En 1959, la Comisión se expidió comunicando a la Asociación que según lo dispuesto por Ley de 1885, debía nombrarse un "arquitecto de reconocida versación en la materia" que firmara los planos presentados. De esta situación, devino un grave desacuerdo entre la Asociación y las autoridades. La negativa al plan propuesto, dejó entonces abierta una interrogante respecto a la confianza en el urbanismo ciamista y marcó un afianzamiento en la conciencia de las autoridades, de la necesidad de nutrir las experiencias urbanas de documentados estudios técnicos.

El Plan de reconstrucción de la península fue de los estudios aplicados al área, el que evidenció en mayor grado ese modo de concebir el urbanismo como un acto único de proyectación, carente de escalas progresivas y capaz de diseñar una ciudad como si fuera un edificio, en todas sus partes. La idea básica, consistía en la división de la península en dos grandes zonas. La zona A: "Comercial-Residencial y Bancaria" quedaba limitada por el Bulevar Ciudadela, el Bulevar Cerrito, la calle Zabala y el Bulevar Reconquista. La zona B: "Gran Residencial", comprendía el resto de la península abrazando como una herradura a la zona A por el sur, oeste y norte.

La zona "Comercial-Residencial y Bancaria", se conformaba mediante dos plataformas comerciales de dos pisos cada una buscando duplicar el área comercial. El cuarto nivel incluía además diversos servicios de escala barrial. La primer plataforma ocupaba el 100 % de la manzana, mientras que la superior se retiraba 10 mts. en Sarandí y 25 de Mayo y 5 mts. en las demás calles. Sobre estas plataformas, el Decreto 11.238 autorizaba a levantar dos láminas paralelas de 48 mts. de altura.

54. ASOCIACIÓN PRO CIUDAD VIEJA. "Reconstrucción de la Ciudad Vieja". Montevideo. 1960. p. Iv.

La Asociación por su parte, entendió que la repetición de este modelo de manzana resultaba inconveniente, en función de las características de los espacios libres generados, las condiciones de aseoleamiento y el enfrentamiento de ventanas. Promovió entonces una reforma del decreto, en que las especificaciones para los edificios elevados se limitaran a un tope de ocupación del suelo de un 35%. El proyecto de la Asociación combinaba edificios en forma de T, L o I, reservando el enfrentamiento de láminas paralelas sólo para las calles Sarandí y 25 de Mayo, valoradas aún entonces como las más comerciales de la Ciudad Vieja. El espacio libre sobre las plataformas se acondicionaba como plaza. En la zona comercial el proyecto buscó la duplicación de las vías peatonales y la continuidad de sus recorridos, integrando a las plataformas veredas-terrazas y pasarelas. Las calles de las treinta manzanas de la zona comercial serían peatonales, todas niveladas a la cota superior de la Plaza Constitución. Aprovechando la nivelación, se realizarían dos subsuelos en toda su extensión —excepto bajo las plazas o edificios conservados—, destinados a estacionamiento con capacidad para más de 20.000 coches. Sus accesos vehiculares se encontrarían en las vías perimetrales de la zona A. (Figs. 97 y 98).

Para la Plaza Independencia, se propuso una modificación sustancial de su entorno, ampliando su perspectiva mediante la construcción de edificios laminares en variadas direcciones. Esto incluía el edificio de 25 pisos de los arquitectos Sicheo Bouret y Calvo que ya se encontraba en construcción sobre la calle Juncal entre Sarandí y Buenos Aires. (Fig. 99).

La zona "Gran Residencial" —que abarcaba el resto de la Ciudad Vieja—, fue diseñada con especial consideración de las vistas panorámicas, los desniveles, el aseoleamiento y el viento Pampero. En esta zona se proyectó una meseta central, comprendiendo las doce manzanas limitadas por las calles Sarandí, Guaraní, Cerrito y Solís-Alzaibar. El desnivel de 8 mts. entre sus extremos oeste y este, daba lugar a taludes de césped arbolados, bajo los cuales se disponían estacionamientos. El factor de ocupación del suelo en la meseta no excedería el 10%. Los edificios laminares de 20 pisos, se elevarían sobre pilares para mantener la continuidad del parque. Allí se implantarían servicios de asistencia a la salud. Rodeando la meseta y la zona comercial, quedaría una faja de 200 mts. de ancho enjardinada. Las calles Reconquista, Buenos Aires y Sarandí, curvarían su traza en el extremo oeste para acompañar a la Rambla Francia en continuidad con la Portuaria. En esta faja se levantarían edificios laminares. Hacia el norte el Banco de la República, la Iglesia de San Francisco y la Casa de Lavalleja, serían las únicas permanencias de la anterior Ciudad Vieja. (Fig. 100). Las manzanas al sur con frente a Reconquista, se destinarían a grandes hoteles. Estas serían las primeras en construirse para que así el turismo financiara el resto de las obras. La urbanización se completaría con terrenos ganados al mar, construyendo un muro de contención desde el extremo de la Escollera Sarandí hasta el Dique de Mauá. Las 33 há. obtenidas serían destinadas a canchas, parque de diversiones y jardines. (Fig. 101).

La propuesta en su conjunto, pretendía absorber 25.000 de las 70.000 viviendas que se estimaba necesario construir en los siguientes doce años. De este modo la

población de la península ascendería de 15.000 habitantes en el momento de la propuesta a 100.000 con su realización.

El Plan Piloto para la Ciudad Vieja presentó ciertos puntos de contacto con sus contemporáneas "New Towns" inglesas. Las "New Towns" del entorno del 60, intentaron superar la sensación de vacío y la imagen poco acabada de las primeras. Para ello, las nuevas propuestas aumentaron la densidad y el propio número de habitantes aproximándolo a 100.000, cifra coincidente con la del Plan Piloto de la Ciudad Vieja. Las nuevas ciudades inglesas encararon además una revitalización urbana, fundamentalmente a través de la jerarquización de sus centros comerciales. Un ejemplo extremo de ello lo constituyó New Cumbernauld, cuyo centro comercial materializado por un complejo edificio —con sus distintos niveles de circulación para autos y peatones—, ubicado en el lugar más elevado de la ciudad, se convirtió en el punto culminante del paisaje urbano. El Plan para la Ciudad Vieja preveía por su parte la nivelación de todo el centro comercial a la cota superior de la península y la continuidad de sus circulaciones peatonales y estacionamientos con salida a los bulevares de circunvalación. La diferencia sustancial entre las New Towns y la propuesta de remodelación de la Ciudad Vieja, radica justamente en la condición de núcleo original de esta última, con más de dos siglos de existencia. A la manera del urbanismo ciamista, el plan despreció el valor testimonial y la identidad del espacio urbano, como escenario de los grupos humanos que lo habitan. En una posición de total discontinuidad y ruptura con la ciudad preexistente, la remodelación solamente mantenía —e incluso con modificaciones—, una trama vial desvirtuada por los nuevos tipos arquitectónicos y ciertos edificios aislados considerados monumentos históricos disponiéndolos en un espacio contemplativo al despojarlos de su entorno.

De los proyectos a las transformaciones reales

En las catorce décadas transcurridas a partir del nacimiento de la República, numerosas propuestas urbanas comprendieron al que fuera casco amanzanado de la ciudad colonial hasta transformarse en un barrio singular de la extendida ciudad capital. Sin embargo, mientras algunos proyectos lograron concretarse, otros tuvieron una aplicación parcial y muchos de ellos no materializaron en absoluto lo esencial de su concepción. Paralelamente al plano proyectual se fueron produciendo ciertos cambios no planificados. Llegados a este punto, interesa hacer un análisis global del conjunto de transformaciones reales operadas en la Ciudad Vieja. Ubicadas éstas en un plano puede observarse la particularidad de que con algunas excepciones de tipo puntual, definen un trazo casi continuo que la contornea. Por dicha razón, podrían denominarse operaciones "perimetrales", entre las que se incluyen: la demolición de las fortificaciones, el enlace de la Ciudad Vieja con la Nueva a través de la Plaza Independencia y la Plazoleta del Teatro Solfís, el ordenamiento acuático y terrestre del puerto principal de la República, la Rambla Sur que se prolonga en la costanera y la Rambla Portuaria vinculada a las rutas de penetración desde el resto del territorio. Estas operaciones en general, se caracteri-

zan por ser el resultado de un largo proceso con abundancia de proyectos. La mayoría de ellas están inmersas en propuestas que trascienden la escala de la Ciudad Vieja y atienden a diferentes aspectos de la integración de la península, con su entorno inmediato, con la extendida ciudad, con el territorio nacional e incluso con el resto del mundo. Como consecuencia más directa, estas operaciones produjeron modificaciones en la traza, generando una jerarquización perimetral del indiferenciado damero indiano. Paralelamente, y en ocasiones de forma intencional, modificaron su espacio inmediato, no solo por su propia presencia sino también por la destrucción del tejido preexistente, expropiaciones mediante. Como consecuencia indirecta se dio lugar a cambios poblacionales, derivados del incremento de valor económico de las áreas próximas a las obras realizadas. Atendiendo particularmente a la concreción de la Rambla Sur, como vía de alta velocidad bordeada por elevados edificios y al complejo constituido por el Puerto y la Rambla adyacente, con grandes áreas para depósitos y contenedores, playas de estacionamiento y altas velocidades, se generó una barrera física y visual con el entorno natural constituyendo de algún modo las "murallas del presente". Paradójicamente, estas transformaciones que pretendieron integrar la Ciudad Vieja a un contexto mayor, degradaron su valiosa relación con el Río y la Bahía relativa a su intrínseca condición peninsular.

Entre tanto, el "área interior" siguió su propia y particular evolución. Las propuestas que abarcaron el conjunto de la península, considerando incluso su rol como barrio particular de la ciudad, no obtuvieron materialización. De este modo, a diferencia de las transformaciones perimetrales, las operadas en el área interior no respondieron a la aplicación de ningún proyecto y fueron simple consecuencia del grado de conveniencia coyuntural de invertir en la construcción, de las ordenanzas municipales vigentes y de los intereses privados e incluso públicos que hicieron uso de ellas. Esta sumatoria de acciones puntuales, contrasta con la relación de escala señalada en las obras perimetrales. Las transformaciones en el área interior, no supusieron cambios en la traza, pero su efecto acumulativo fue modificando el espacio urbano, el medio ambiente y la calidad de vida.

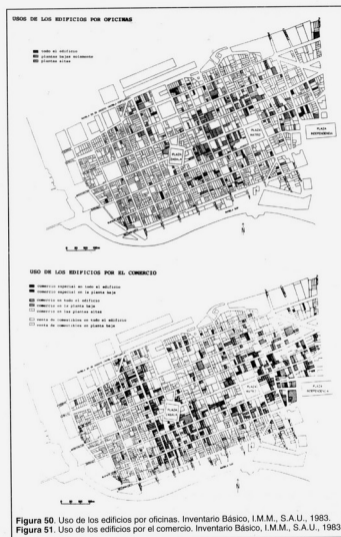




Figura 54. Aduana de Montevideo, Arq. J. Herrán. Concurso 1923. Sobria estética en la transición a una imagen renovadora

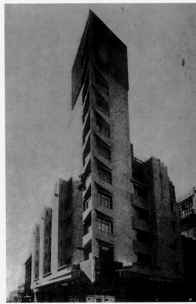


Figura 55. Edificio Centenario, Arqts. O. de los Campos, M. Puente e H. Tournier. Proyecto 1929. Concepción renovadora con reconocimiento del contexto

Figura 56.
Banco de la
República
Oriental del
Uruguay,
Arqts. J.
Veltroni
y R. Lerena
Acevedo.
Inaugurado
en 1938. El
poder
comunicante
no implica un
diálogo
adecuado en
su inserción
urbana



Figura 57.
Bolsa de Comercio,
Arqts. B. Arbeleche
y M. Canale.
Concurso 1940.
Normas compositivas
clásicas
con lenguaje
despojado

Figura 58. Edificio Juncal,
Arq. J. Vilamajó
y J.P. Carve, 1939.
La arquitectura renovadora
un aporte responsable



Figura 59.
Hotel Nogaró, 1939.
La notoriedad inoportuna





Figura 60.
Hotel Victoria Plaza,
Arqts. Sanchez Elia,
Peralta Ramos,
Agostini, 1950.
El pórtico no basta
para asumir
un entorno significante

Figura 61. Edificio Matriz.
Proyectado como para una
esquina sin circunstancias.



Figura 62.
Edificio Ciudadela,
Arq. R. Sicheo.
Proyecto 1959.
Tras la pantalla
quedó la ciudad
primigenia



Figura 63.
Rambla Sur. Sustitución
catastral y tipológica,
lo que se muestra ignora
lo que se oculta





Figura 64.
Ministerio de Transporte
y Obras Públicas.
Agresión a un espacio
altamente calificado



Figura 65. Ampliación
del Hospital Maciel.
Más allá del damero

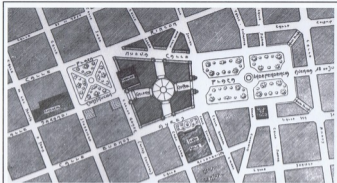


Figura 66. Proyecto de
Galería Central,
Arq. A. Guidini.



Figura 67. Proyecto de
Galería Central.

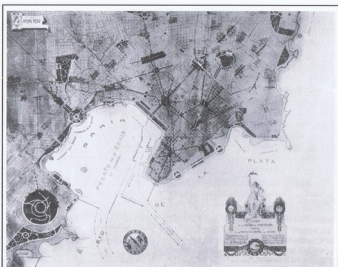


Figura 68. Concurso de las Avenidas, 1911. Primer Premio, Arq. A. Guidini.
 Figura 69. Concurso de las Avenidas, 1911. Segundo Premio, Arq. J. Brix.

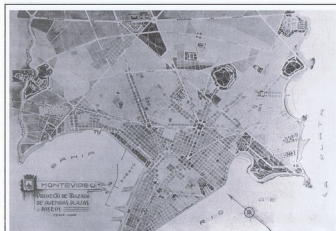


Figura 70. Concurso de las Avenidas, 1911. Tercer Premio, Arq. E. Baroffio.
 Figura 71. Rambla Sur, trazados alternativos.



Figura 72. Plaza España.

Figura 73. Plano de Montevideo, 1843. Varias calles desaparecieron con el trazado de la Rambla Sur.



Figura 74. Lugar donde se iniciaron las obras de la Rambla Sur, se observa la edificación desaparecida.

Figura 75. Rambla Sur, paseo costero

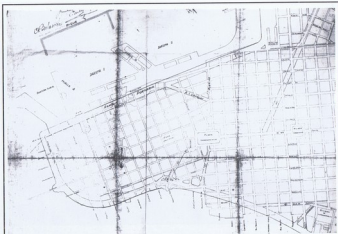


Figura 76. Plan Fabini, 1928.

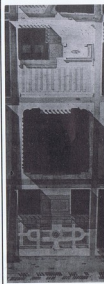


Figura 77. Estudio de las adyacencias del Banco de la República, realizado por la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

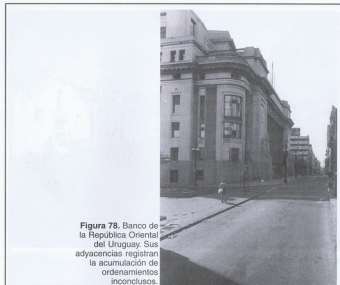


Figura 78. Banco de la República Oriental del Uruguay. Sus adyacencias registran la acumulación de ordenamientos inconclusos.

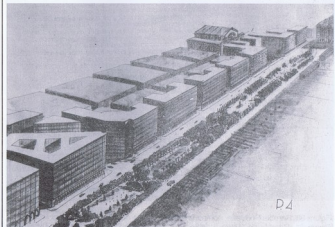


Figura 79. Rambla Portuaria, proyecto de ordenamiento.

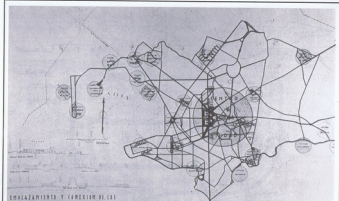


DETALLE DE LAS OPERACIONES DE
REORGANIZACIÓN PARA DETALLAR
EL MODELO FUNCIONAL-DISTRIBUCIÓN DE LA
PENINSULA Y LADO SUR DE LA CIUDAD DE
MONTEVIDEO, DE SEGUNDO AÑO DE PLAN
GENERAL.

ESCALA 1:5000

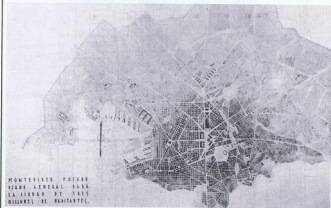


Figura 84. Diagonal Fabini. Operación urbanística inconclusa.
Figura 85. Plan Regulador de Montevideo, 1930. Operaciones urbanísticas para la península y lado sur de la ciudad.



EMPLAZAMIENTO Y CONEXIÓN DE LOS
CENTROS URBANOS, INDUSTRIALES Y RESIDENCIALES
CARACTERIZADOS DE LA CIUDAD FUTURA.

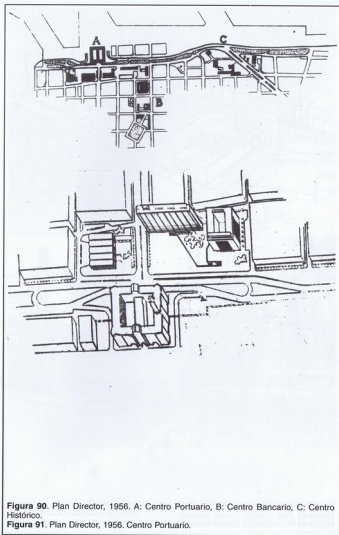
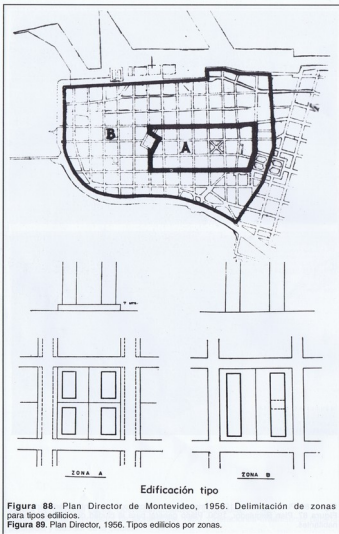
FUTURO.



MONTEVIDEO FUTURO
TIENE GENERAL PARA
LA CIUDAD DE 1935
MILLONES DE HABITANTES.

ESCALA 1:5000

Figura 86. Plan Regulador, 1930. Emplazamiento y conexión de centros caracterizados.
Figura 87. Plan Regulador, 1930. Plano general para la ciudad de tres millones de habitantes.



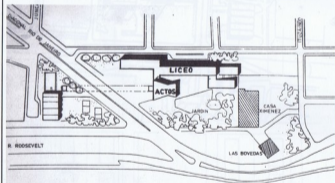
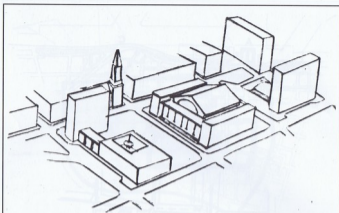


Figura 92. Plan Director. Centro Bancario.
Figura 93. Plan Director. Centro Histórico.

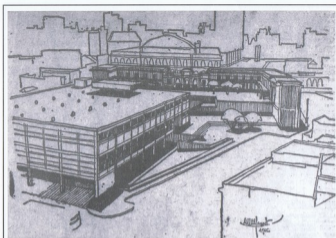


Figura 94. Mercado Central. Proyecto del Arq. E. Monestier para conservar parte del antiguo edificio integrado al nuevo
Figura 95. Mercado Central. La demolición del viejo mercado generó un vacío urbano.

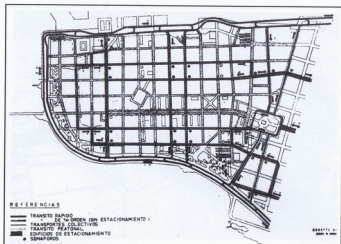


Figura 96. Plan Director, 1956. Reordenamiento de la circulación.

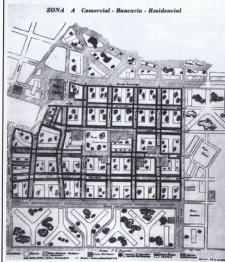


Figura 97. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Zona A: Comercial - Bancaria Residencial.

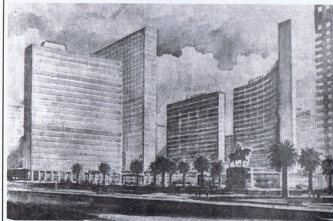
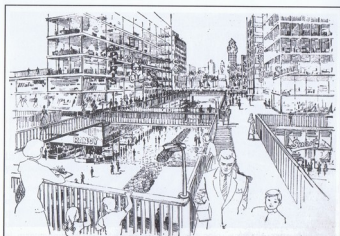


Figura 98. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Perspectiva de la calle Sarandí, desde Bartolomé Mitre al este.

Figura 99. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Urbanización de la Plaza Independencia.

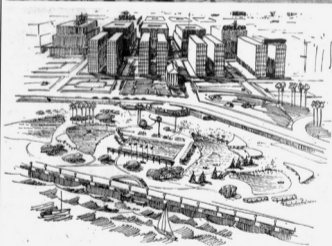


Figura 100. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Zona B: Gran Residencial.
Figura 101. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Area ganada al mar para deporte y esparcimiento.

V. El estado límite de las transformaciones y el reconocimiento de la contemporánea Ciudad Vieja.

1973 – 1991

La dictadura militar. La censura a la acción social y el liberalismo para la acción privada

En el entorno del 70, se acentuó la polarización ideológica en el ámbito nacional, enmarcada en una América Latina con creciente dependencia económica de las grandes potencias capitalistas, fundamentalmente de Estados Unidos. En un polo se ubicó el sector apoyado en el poder de facto y subsidiado por tales potencias para el mantenimiento del "statu quo". En el otro polo, surgió la participación "no reglamentada" en la problemática nacional de sectores de población que contaban en su conciencia con las oleadas del París del 68 y las experiencias particulares de América Latina. El Golpe de Estado de 1973, que impuso una "solución de facto" al conflictivo ambiente, marcó una escisión entre el plano real de los hechos y el plano de las ideas, lo que tuvo su reflejo no solo en lo político, social y económico, sino también en la propia ciudad.

Las organizaciones sociales de diversa índole desaparecieron, en paralelo al incremento de la iniciativa privada volcada a la especulación. La arquitectura del período privilegió entonces a los sectores de mayores ingresos, en lo que refiere al destinatario, a la localización y al volumen construido. La ciudad asumió estos cambios reflejando la ausencia de una reglamentación que subordinara el interés privado al de la comunidad. La obra pública realizada durante la dictadura militar, se dirigió particularmente al acondicionamiento de plazas preexistentes, localizadas en puntos jerárquicos de la ciudad. Estas tuvieron en común la presencia de monumentos laudatorios del poder militar o bien de la nacionalidad —como lo expresan sus propios nombres—, así como también un diseño pensado para la contemplación y no para la participación, coherentemente con la doctrina sustentada.

La década crítica.

El estado límite para el habitante y la ciudad

Los diez años transcurridos desde el Golpe de Estado, constituyeron para la Ciudad Vieja y sus habitantes un período crítico, en el que se asistió a sucesivos cambios de actitud en el quehacer urbano.

El conjunto de valores formales y ambientales del "área interior" de la Ciudad Vieja se mantuvo considerablemente hasta mediados de la década del 70, más que por una voluntad expresa por la particular coyuntura que desestimuló la inversión inmobiliaria. La industria de la construcción apenas empezaba a superar un período de recesión y el régimen de arrendamiento controlado no incentivaba a los propietarios. Los sectores de altos ingresos ya se habían desplazado a otros barrios y el modesto habitante de la Ciudad Vieja se alojaba en las subdivididas y antes lujosas residencias, construídas por otras generaciones. Los cambios procesados hasta entonces, derivados del escaso mantenimiento de la edificación, y de intervenciones de carácter puntual, fueron de poca entidad. Si bien modificaron la imagen de la Ciudad Vieja, no destruyeron sus caracteres dominantes, ni ocasionaron pérdidas considerables. Se siguió acumulando el continuo deterioro, ya diagnosticado varias décadas atrás.

Entre tanto, la proclama de defensa de la nacionalidad por parte del gobierno de facto, dio lugar a la creación de la "Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación" por Ley 14.040 de 1971. Este interés por poner en relevancia valores histórico-culturales, se instrumentó mediante sucesivas resoluciones de declaración de "Monumento Histórico". Monumentos, predios, edificios privados, públicos civiles y religiosos, restos de fortificaciones y plazas de la Ciudad Vieja, así como otros fuera de ella, recibieron tal reconocimiento. Recién en 1976 se agregó a la declaración el trazado urbano de Pedro Millán y rectificaciones posteriores, con límite terrestre en las calles Juncal, Liniers y Ciudadela. Esta incorporación amplió el concepto de Monumento Histórico, que hasta entonces parecía restringido a aquellos componentes urbanos vinculados a personalidades o hechos relevantes de la historia. Aún así, esta acción de salvaguarda mantuvo una visión parcializada dependiente de un afán demostrativo de "la nación" y carente de conceptos relacionados a cualidades espaciales, ambientales y de identidad ciudadana.

Esta especie de congelamiento de la situación, comenzó a disolverse rápidamente en la segunda mitad de la década del 70, por la acción de un conjunto de fenómenos que aceleraron la transformación del "área interior" de la Ciudad Vieja. El estridente auge de la industria edilicia, conocido como "boom de la construcción", se aplicó primero a la vivienda lujosa y confortable en zonas privilegiadas, hasta que al decrecer su mercado comenzó a satisfacer la demanda particularmente de oficinas y escritorios en la Ciudad Vieja. La liberación de alquileres en 1974, contribuyó a estimular la inversión inmobiliaria. Otra circunstancia favorable a la renovación edilicia estuvo dada por las numerosas declaraciones de "finca ruinosa" del período. Estas pretendieron detener los riesgos implícitos en los numerosos derrumbes, que presenció la Ciudad Vieja en sus deteriorados edificios carentes de trabajos de mantenimiento. La presión ejercida por la especulación, tuvo sus frutos por demás significativos en la resolución del Poder Ejecutivo de octubre de 1979, que desafectó de la declaración de Monumento Histórico a diversos edificios, varios de ellos ubicados en la Ciudad Vieja. Subrayando la falta de convicción en la acción de salvaguarda urbana y su subordinación al interés privado, a la nómina de desafectaciones se agregó el trazado urbano de Pedro Millán y rectificaciones posteriores. Este acto puso de manifiesto la reconsideración del valor de la traza como sustento de los atributos por los cuales se reconoce a la Ciudad Vieja, con su relación de espacios

públicos y privados. La traza es sistemáticamente lo que más persiste de las ciudades, no solo por el costo económico que implica su integración de la infraestructura de servicios, sino también por la propia identidad que ella confiere. El trazado urbano es probablemente el más importante legado colonial de la Ciudad Vieja.

Hacia finales de la década del 70, la particular coyuntura reseñada indujo cambios de diversa índole. Las transformaciones arquitectónicas pueden explicarse fundamentalmente por dos fenómenos. En primer término se detecta la sustitución de edificios singulares o bien de otros que sin valores propios destacables contribuían a la caracterización del espacio urbano, por obras de menor valor, inadecuadas en sí mismas o por su modalidad de inserción. En ello incidió el espíritu especulativo del "boom de la construcción", que se caracterizó por la falta de compromiso con el entorno preexistente, en cuanto a su altura, diseño, textura, color... El segundo fenómeno estuvo dado por la "generación de vacíos", tras las demoliciones y derrumbes sin reposición edilicia, cuando el "boom" comenzó a decrecer y la inversión peligraba, o resultaba más rentable explotar estacionamientos a cielo abierto. Estos huecos en el espacio privado, no alteraron la traza pero sin embargo la desfiguraron por las nuevas relaciones entre espacio abierto y construido a que dieron lugar. El conjunto de cambios en la edificación modificó la morfología urbana, quebrando el anterior equilibrio entre plazas, espacio calle y volumen construido. Su reiteración tendió a modificar la imagen de la Ciudad Vieja comprendiendo su caracterización.

Otro tipo de transformaciones se refiere al medio ambiente urbano, que además del marco construido comprende el medio ambiente natural urbano. Los agentes nocivos detectados hasta entonces, tendieron a incrementarse en este período. El flujo vehicular cada vez más intenso aumentó la contaminación del aire por la emanación de gases de combustión, lo que se vio agravado por la escasez de masas verdes depuradoras. La desorganización del propio tránsito, con sus bocinas y frenadas, fue generando niveles sonoros de intensidad notoriamente molestos. También los focos de infección aumentaron, por la acumulación de residuos urbanos en los nuevos baldíos. Además del potencial perjuicio a la salud, ello contribuyó al deterioro visual e incluso olfativo. A nivel habitacional se procesó la turgización de las fincas abandonadas e invadidas por intrusos en tanto éstos no pudieron hacer uso de los servicios con que contaban las construcciones. A estos fenómenos que afectaron de un modo genérico a toda la Ciudad Vieja, podrían agregarse alteraciones localizadas del microclima, producidas por los baldíos y la altura de nuevas construcciones, que modificaron las condiciones de asoleamiento y los vientos. La acumulación de los hechos reseñados confluía en un proceso de degradación ambiental que puso en peligro el equilibrio entre el hombre y el medio ambiente en esta área específica.

Simultáneamente y en directa relación con las transformaciones del espacio urbano y de su medio ambiente, coexistieron otras relativas a la población. La progresiva disminución en el número de habitantes se acentuó en estos años, pasando de 22.233 en 1963 a 18.918 en el año 1975 (55). Este fenómeno puede

55. GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS. Op. cit. pp. 10 y 16.

explicarse no solo por el desplazamiento de los sectores de mayores ingresos a otros barrios sino también por la progresiva disminución del "stock" habitacional, originada por derrumbes y demoliciones y por la especialización funcional del área. Ello acrecentó la movilidad de la población y deterioró las condiciones de vida por la persistencia de la subdivisión de fincas con destino a pensión o inquilinato y la frecuente invasión por intrusos de fincas declaradas ruinosas. Los alojamientos resultantes acusaron lo reducido de sus áreas, la escasez de servicios y lo deficitario de las condiciones de higiene y habitabilidad en cuanto a ventilación e iluminación. Como conclusión de los cambios poblacionales se anota el deterioro de la calidad de vida, incluyendo los diversos ámbitos en que ésta se desarrolla, particularmente los alojamientos y los espacios urbanos de uso público. Incluye también las relaciones humanas —familiares y sociales—, que se dan en esos ámbitos.

El reconocimiento de la Ciudad Vieja contemporánea. El ámbito legislativo

La descaracterización de la imagen de la Ciudad Vieja junto a su degradación ambiental y al deterioro de la calidad de vida, llevados a un estado crítico durante la década del 70, ante los ojos del ciudadano montevideano, acentuaron su preocupación por la singular península. Frente a la constante disyuntiva de arrasarse y crear "ex-novo" o mantener y conservar, algunos grupos de opinión en el ámbito profesional arquitectónico canalizaron las inquietudes hacia la recuperación urbana, en defensa de una identificación del hombre con su ciudad y de una memoria colectiva. El acceso del ámbito legislativo a este mismo espíritu dió lugar a la instrumentación de una política urbana, que abrió una perspectiva alentadora para la Ciudad Vieja contemporánea.

Uno de los primeros logros, en instancias no oficiales, estuvo dado por el Simposio sobre "Patrimonio Cultural y Natural" organizado por la Sociedad de Arquitectos del Uruguay y realizado en Colonia en noviembre de 1981. Las conclusiones del mismo, recomendaron la adopción inmediata de medidas de salvaguarda para ciertos casos de "grave afectación ambiental", entre los cuales se mencionó la Ciudad Vieja de Montevideo. En diciembre de 1981, los responsables de la gestión urbana reflejaron su sensibilidad, mediante la formación de un "grupo de trabajo" dependiente del Departamento de Planeamiento Urbano y Cultural de la I.M.M. Dicho grupo tuvo por objeto la elaboración de un Plan Global para la Ciudad Vieja, que determinara las metas en materia urbanística. Se dispuso además, durante el período de estudio, la suspensión de todas las solicitudes de demolición, salvo las de condición ruinosas irrecuperable, y todos los permisos de construcción en el área limitada por la calle Florida, el Río de la Plata y la Bahía. Las medidas adoptadas manifestaron un cambio de actitud, en el que se reconoció que tanto las demoliciones como las nuevas construcciones constitúan un punto importante del problema. El detenerlas hasta tanto se dispusiera de una ordenanza especial para el área implicaba que las nuevas disposiciones marcarían un cambio en el proceso. Se observa además, la evolución conceptual en la acción de salvaguarda, al reconocer

la "unidad Ciudad Vieja", necesitada de un estudio y Plan Global, frente al anterior enfoque puntual y parcializado.

De la actuación del Grupo de Trabajo surgieron objetivos generales para orientar el desarrollo urbano en la Ciudad Vieja, cuya esencia comprende:

- Concebir la Ciudad Vieja en evolución permanente, coexistiendo armoniosamente las nuevas construcciones con aquellas que testimonian las vicencias y usos de épocas pasadas.
- Reactivar su carácter polifuncional, favoreciendo la implantación de vivienda como elemento generador y de apoyo de otras actividades, especialmente las culturales.
- Mejorar la calidad del medio ambiente reorganizando el tránsito, higiene y equipamiento urbano.
- Preservar y jerarquizar los valores arquitectónicos y espaciales de edificios y conjuntos urbanos destacados.
- Salvaguardar aquellos elementos que identifican la ciudad y sus habitantes, mediante un ordenamiento general para el área que mantenga la trama y el espacio vial.
- Disponer un ordenamiento particular para aquellas zonas o conjuntos que merecen mantenerse y/o recuperarse, "revitalizando su uso y no a manera de museo, ni de vacías escenografías turísticas".
- Rever ordenamientos urbanos que aprobados con anterioridad siguen vigentes, considerando caducos los conceptos racionalistas que los orientaron; particularmente los referidos a los alrededores del Banco de la República, Rambla Roosevelt, Diagonal Fabini, Hospital Maciel (56).

Para alcanzar los objetivos planteados el Grupo de Trabajo propuso dos tipos de mecanismos: Una acción inmediata para evitar las pérdidas irrecuperables, mediante una "Ordenanza de Construcción" particular para la Ciudad Vieja. Una acción continua mediante una "Comisión Especial Permanente", que participe en la aplicación de la Ordenanza, realice estudios, oriente la acción e incentive la reactivación del área.

Al culminar la labor del Grupo de Trabajo, se dictaron una serie de disposiciones que instrumentaron jurídicamente el cumplimiento de las metas establecidas. Estas disposiciones, constituidas por el Decreto Municipal 20.843 del 28 de julio de 1982, la Resolución 178.594 de igual fecha y la Resolución 178.857 del 10 de agosto de 1982, conforman en conjunto la reglamentación vigente en el área.

El decreto abrió una alentadora perspectiva en el enunciado de su Art.1º: "Declarase de interés municipal mantener y valorizar el carácter testimonial que poseen las construcciones y entornos urbanos que conforman la Ciudad Vieja de Montevideo".

56. Ver: GRUPO DE TRABAJO DEL DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANO Y CULTURAL. "Ciudad Vieja", I.M.M. Mdeo. 1982.

La Ciudad Vieja quedó definida por el decreto como el área delineada por el Río de la Plata, la Bahía de Montevideo, las calles Florida al norte de la Plaza Independencia y Juncal al sur de la misma, con excepción de los predios frentistas a dicha plaza.

Dentro del área definida se estableció una calificación para edificios y espacios urbanos, cuya aplicación es competencia de la I.M.M. a propuesta de la C.E.P. Podrán calificarse de "testimoniales" aquellos edificios o espacios que constituyan ejemplos relevantes de expresiones urbanísticas, arquitectónicas, constructivas o de modalidades de vida; y de "proximidad a testimoniales" cuando se encuentren en el área de influencia espacial de los anteriores.

En los artículos siguientes se estipularon las Normas de Edificación Generales para el área. En ellas se destacó la necesidad de que las nuevas intervenciones se integren a las características dominantes de la cuadra o la manzana, sin que ello implique subordinación estilística, atendiendo al volumen, espacio, materiales, escala, color, proporciones entre lleno y vacío entre otros. Quedó además definido el mantenimiento de la alineación y una altura de 15 mts., subordinada a la de los linderos. Para las obras en edificios y espacios testimoniales y de proximidad a ellos, se dictaron disposiciones especiales. De encontrarse éstos en estado peligroso, no se autorizará la demolición hasta determinar su irrecuperabilidad y en edificios no calificados sólo se autorizarán demoliciones con Permiso de Construcción aprobado y plazo para iniciar las obras. Se admitirán tolerancias en las normas de higiene cuando de ello dependa el mantenimiento de valores destacables. Contribuyendo a la recuperación del espacio urbano se dispuso un plazo de 120 días para cerrar los baldíos con un cerco frontal de mampostería de 3 mts. de altura, con su exterior revocado y pintado en colores armónicos con los del tramo. Si los baldíos se hallaran en espacios testimoniales, sus propietarios dispondrán de 2 años para presentar proyecto de las obras.

Respecto a las vías existentes el decreto estableció su posible calificación en "predominantemente vehicular", "de mejoramiento peatonal" y "peatonal".

Por el mismo decreto, se creó la "Comisión Especial Permanente", con el cometido de promover y coordinar todas las intervenciones en la Ciudad Vieja a fin de alcanzar su puesta en valor. Finalmente se derogaron todas las normas vigentes relativas a la edificación en la Ciudad Vieja en todo lo que se opusieran a dicho decreto. Estos dos últimos aspectos fueron promulgados por la Resolución 178.594 del Intendente Municipal de Montevideo.

La Resolución 178.857 de la I.M.M. aprobó la reglamentación del Decreto 20.843, especificando las atribuciones, cometidos e integración de la C.E.P. A la vez creó el "Grupo Técnico de Trabajo" de apoyo a la C.E.P. y en coordinación con el Plan Director de Montevideo, definiendo sus cometidos e integración. La resolución aportó además los criterios para la calificación testimonial de edificios o espacios urbanos, mencionando: edad de la construcción, sucesión de destinos, tipología, concepción espacial, volumétrica, estilística y organizativa. Estableció además el requisito de que todo Permiso de Construcción sea precedido de un estudio de viabilidad realizado por el Grupo Técnico de Trabajo y si fuera preciso por la C.E.P., para el cual se toma como base la documentación gráfica y fotográfica de las construcciones existentes en el predio y en su entorno.

Como disposiciones transitorias hasta que la C.E.P. presentara su propuesta, se declararon testimoniales ciertos tramos de vías de tránsito y se determinaron las vías que se ajustaban a la clasificación del decreto según el cual se limita la realización de estacionamientos.

En el conjunto de las disposiciones dictadas se aprecian aportes conceptuales que marcan una orientación alentadora.

En primer lugar se destaca el reconocimiento de las cualidades del espacio urbano como un valor integrante del patrimonio cultural que es necesario preservar. Se superan así las posturas ciamistas, que arrasando con la trama y el tejido mantenían monumentos aislados, despreciando al mayor depositario del acervo de una comunidad: la ciudad. En relación a estos conceptos resulta ilustrativo lo expresado por el Arq. Antonio Cravotto en un trabajo presentado al "Coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas", realizado en Quito en febrero de 1977:

"Es una de las características de nuestra cultura contemporánea la de tener "conciencia histórica", valorando —y muchas veces, sobrevalorando— los productos del pasado, conservándolos, protegiéndolos e incorporándolos en alguna forma a su presente. "Si el hombre es histórico,.... el medio sobre el que el hombre afirma y proyecta su acción, EL ENTORNO, es también histórico."

Pero de todo ese entorno, la ciudad es la más expresa, clara y objetiva manifestación de esa historicidad." (57)

El segundo aspecto a destacar, se refiere a la concepción de la Ciudad Vieja como un organismo vivo, que evoluciona manteniendo una relación armónica entre las antiguas y las nuevas construcciones. En el trabajo antes mencionado, A. Cravotto argumentaba que la ciudad es histórica y contemporánea a la vez toda ella. Es histórica, no por sus partes más o menos antiguas, sino por ser un hecho espacial que se manifiesta en el tiempo, más o menos válido para la comunidad contemporánea pero que lo considera suyo tanto globalmente como en cada una de sus partes. La ciudad es también toda ella contemporánea, aún en sus partes más antiguas por cuanto éstas existen en nuestro tiempo. De este modo, resulta inconsistente la oposición entre ciudad y centros históricos, así llamados solamente porque contienen cierta cantidad de edificios y monumentos suficientemente antiguos y una trama más o menos íntegra también antigua (58). La aceptación del concepto de ciudad histórica-contemporánea, aparece reflejada en los objetivos determinados por el Grupo de Trabajo y en la normativa establecida para la "Ciudad Vieja". Las posteriores actuaciones de la I.M.M., atendiendo a otras áreas caracterizadas de la ciudad, manifiestan la coherencia al respecto.

El tercer aspecto, se refiere a la intención de revitalizar el uso de las zonas recuperadas, a la vista de las primeras experiencias europeas e incluso nacionales en que la restauración de "Centros Históricos" con interés turístico devino en meras escenografías o en zonas museísticas (59). Si bien a nivel mundial, el apoyo por

57. CRAVOTTO, Antonio. "Patrimonio Cultural y Natural". Ed. facsimilar. S.A.U. Mdeo. 1977. p. 2.

58. Op. cit. p. 3, 4 y 10.

59. La rehabilitación a partir de 1968 del antiguo casco de la ciudad de Colonia del Sacramento —fundada

parte de los promotores del turismo a la acción de salvaguarda urbana constituyó un valioso avance respecto al concepto de ciudad obsoleta inepta para el turismo reflejado en el "Plan Piloto pro Ciudad Vieja", no obstante sus resultados promovieron una revisión. Al respecto Cravotto señalaba:

"Claro que si se trata de optar, pues bien, es evidentemente preferible una acción de salvaguarda, aún meramente restauradora que la destructiva, agresiva, del urbanismo burocrático, pero reconociendo que el manejo de un área urbana, en base únicamente a criterios históricos, se agota rápidamente tanto en lo que respecta a las soluciones, como a su viabilidad económica, debiendo casi inevitablemente recurrir a alimentar los requerimientos del turismo más que a las necesidades de la propia población, lo que es artificial, alienante y anticultural." (60)

Por último, puede entenderse que el espíritu general de la normativa específica para el área apunta a la salvaguarda de aquellos elementos que identifican a la ciudad y a sus habitantes con ella. Seguramente el logro de este objetivo requerirá el enriquecimiento con estudios que trasciendan el análisis formal, para abundar en las disciplinas que nos aproximan a los significados. Tema por demás complejo, en tanto éstos evolucionan y aún el ámbito en que se desarrollan es concebido en evolución permanente.

A esta etapa inicial de la acción rehabilitadora en Ciudad Vieja, caracterizada por su rico contenido teórico, le siguieron diversas actuaciones que permitieron ampliar los instrumentos legales dinamizadores.

Un aporte imprescindible lo constituyó el "Inventario Básico del Patrimonio Arquitectónico de la Ciudad Vieja", realizado en 1983 por la C.E.P. y la S.A.U. La información por él aportada aunada a estudios socio-económicos permitió sentar las bases, del Plan de Rehabilitación Integral de la Ciudad Vieja el que se centró en tres aspectos: el repoblamiento del área (con un incremento no inferior a las 5000 personas), el mejoramiento de la calidad de vida, el establecimiento de una política de vivienda.

El contar con la cantidad de viviendas necesarias para la población proyectada y que estas aseguren una adecuada calidad de vida, constituye seguramente la gran tarea. Como método operativo se procura realizar inversiones públicas particularmente en vivienda, para promover el efecto contagio y además crear líneas de crédito que apoyen la inversión privada. La cantidad de viviendas requeridas se integrará por diversas vías: mantenimiento del stock (mediante trabajos de conservación, consolidación y restauración), complementación de obras, reciclajes y obra nueva.

La "Ordenanza de Reciclaje" aprobada en 1986 por Decreto 23.317 de la Junta Departamental, aplicable en el área urbana de Montevideo a las construcciones con

hacia 1680 por los portugueses—, correspondió a esas actuaciones tempranas, inexpertas en cuanto a las consecuencias de aplicar enfoques parciales. La refuncionalización con destino a museo de varios edificios recuperados y el uso como vivienda de temporada de numerosas propiedades adquiridas por extranjeros —dado el atractivo turístico surgido—, generaron un ambiente artificial cuya animación depende en gran medida de los visitantes. La restricción de los objetivos a la recuperación patrimonial, a la larga puso en evidencia la carencia de una política integral atenta a los diversos aspectos que hacen a la vida de un lugar y sus habitantes.

60. CRAVOTTO, Antonio. Op. cit. p. 7.

más de 30 años de antigüedad, resulta de particular interés en la Ciudad Vieja. Su objetivo es la revitalización urbana de áreas que contando con servicios de infraestructura poseen sus construcciones en proceso de deterioro. Para que la obra quede comprendida en la ordenanza debe ampliar la capacidad locativa, ya sea por refuncionalización o por aumento del número de unidades de vivienda. La Ordenanza de Reciclaje dispone excepciones a las normas generales de higiene y habitabilidad de la vivienda, con mayor ductilidad en la altura de locales y condiciones de iluminación y ventilación, en pro de la multiplicación de unidades y del mantenimiento de fachadas testimoniales.

Para la vivienda nueva se han dispuesto nuevos sistemas de interacción público-privada, destacando los P.P.T. (precio-proyecto-terreno) en que el B.H.U. compra al proponente el terreno a edificar y los Concursos de Anteproyectos en terrenos municipales. Además se fomenta el desarrollo de las "cooperativas" y los "fondos sociales".

Desde el 23 de marzo de 1987, la declaración de la Ciudad Vieja como "Área de Intervención Urbana Prioritaria", comprometió al B.H.U. y la I.M.M. a priorizar y coordinar sus inversiones y actuaciones en el área durante cinco años. Dicha declaración se inscribe en una política de vivienda que procura incorporar nuevas familias y mejorar la calidad de vida de sus actuales habitantes, atento al alto porcentaje de turgurización.

Este conjunto de normas y pautas de acción se apoya además en el fomento crediticio. A los propietarios de inmuebles a reciclar el B.H.U. otorga mayores montos para fincas en la Ciudad Vieja. A los destinatarios de reciclajes en el área, se les reduce el interés y comisión del préstamo, lo que reduce en una menor cuota y menor ingreso familiar requerido para el otorgamiento. Se establecieron además ciertas líneas especiales de préstamo para adquirir vivienda en la Ciudad Vieja, ya sea reciclada o nueva. Las modalidades comprenden: el préstamo sin ahorro previo, el sistema de renta con opción a compra a los dos años, el crédito de mayor plazo y menor interés para matrimonios jóvenes y el fomento a las cooperativas y sociedades civiles.

El conjunto de disposiciones y medidas adoptadas, constituyen un ejemplo particular en nuestro medio de gestión urbana aplicada a la rehabilitación de un sector de ciudad.

Las actuaciones de la nueva postura

A poco menos de una década de la puesta en marcha de esta nueva política urbana, se aprecia la existencia de numerosos proyectos y algunas concreciones que comienzan a hacer visible el proceso de rehabilitación.

Las actuaciones de la C.E.P., se basaron en un modelo urbano implícito (61), alcanzable mediante la recuperación socio-económica y la recuperación física propiamente dicha. La política apuesta a la interrelación de ambos tipos de premisas,

61. CRISPO CAPURRO, Juan A. "Ciudad Vieja una experiencia repetible de gestión urbana". Revista "Arquitectura". S.A.U. N°258. Mdeo. nov. 1988. pp. 32 a 38.

en el entendido de que se favorecen mutuamente. Entre las del primer tipo se considera el afinamiento de población, el desarrollo del carácter polifuncional, el mejoramiento de la calidad de vida, la dotación de infraestructura social y el reordenamiento de la circulación. Las del segundo tipo, procuran la puesta en valor del tejido y del espacio urbano testimonial, mediante reciclajes, construcción de vacíos urbanos y baldíos, reformulación de ordenamientos urbanos inadecuados parcialmente realizados, recalificación del espacio público.

La metodología de gestión radica en el desarrollo de acciones públicas piloto cortoplacistas, buscando una concentración geográfica que potencie el efecto demostración y realizando un trabajo permanente de divulgación, a fin de estimular las intervenciones privadas a las que la declaración de "área de acción prioritaria", generó un marco institucional favorable.

Acorde al encuadre teórico referido, la C.E.P. ha ido abordando algunos programas generales para toda el área y numerosas propuestas particulares, concentradas en lugares con potencialidades especiales.

Las propuestas generales

El concurso de ideas para la Ciudad Vieja

En 1983, el concurso abierto a todos los plásticos, organizado por el Comité de Coordinación Cultural Franco-Uruguayo con el apoyo de la I.M.M. y de la Compañía Air France, tuvo por objeto recabar ideas aún fuera de la disciplina urbanística, que pudieran enriquecer las futuras intervenciones. El proyecto ganador, perteneciente a los arquitectos H. Benech, T. Sprechmann y A. Villamil, con la colaboración del Arq. R. Otero, tomó como tema central la reconstrucción parcial o el señalamiento de la muralla de las fortificaciones. El "construir la memoria de la muralla" suponía para los proponentes, no solo recuperar la esencia misma de la Ciudad Vieja, sino que además simbolizaba la primer pérdida de entidad que bajo la antinomia progreso-destrucción fue transformando el tejido y la trama. Esta idea apareció luego reflejada en varios proyectos específicos de la C.E.P. (Fig. 102).

La calle y su paisaje urbano

En favor de la revalorización funcional y paisajista del espacio público por excelencia: "la calle", la C.E.P. intenta articular las intervenciones de los diversos actores que en ella inciden. Su reorganización funcional se orienta a priorizar la circulación peatonal y a redistribuir el transporte colectivo. En cuanto a los diversos conformadores del espacio urbano, se van estableciendo reglamentaciones específicas. La normativa edilicia apunta a la adecuada integración del edificio con su entorno, bajo el principio de que su expresión exterior es patrimonio de la comunidad. Otra normativa particular, regula la instalación de carteles, toldos y marquesinas, cuya ostentación ha convertido a muchos edificios en meros soportes propagandísticos.

A nivel de propuesta existe también una normativa que procura armonizar y regularizar los materiales de terminación de las aceras y se está estudiando el ordenamiento del tendido de cables aéreos. Se realizan trabajos concretos de recuperación del elaborado equipamiento urbano con que contara la ciudad y que se hallaba en depósito. Particularmente se reparan las columnas de alumbrado y además se diseñan algunos elementos tipo, como los quioscos, cuya primer unidad se implantó frente al Mercado del Puerto.

Segregación del transporte colectivo

En atención al perjuicio que ocasionan las numerosas líneas de transporte colectivo con sus sobredimensionados vehículos horadando la Ciudad Vieja, se prevee un proceso gradual de reducción de las grandes terminales interiores al área. La idea de futuro prevee la creación de dos terminales de intercambio de omnibuses a microbuses. Una se ubicará en el extremo norte de la Diagonal Fabini y la otra al sur, en las adyacencias de la Plaza España.

La vivienda

La recuperación del stock habitacional es entendida como prioritaria para el reafinamiento poblacional, la mejora de la calidad de vida y la puesta en valor del tejido.

Las propuestas concentradas en lugares de interés

Centro Cultural Las Bóvedas

Este es uno de los primeros programas concebidos por la C.E.P., con el criterio de concentrar varias intervenciones en lugares con valores potenciales. La proximidad geográfica de las Bóvedas con algunos edificios de particular interés, como la casa de los Ximénez y Gómez, la casa de los Vázquez o del Virrey y la casa de Lecocq, sugirió la posibilidad de promover la tendencia cultural del área. En relación a las Bóvedas, retomando los resultados del "Concurso de Ideas", se pensó en continuarlas con su modulación original pero con materiales y tecnología contemporáneos. Su fin sería didáctico, por la visualización del volumen original y a la vez dotaría a la zona de servicios complementarios.

Para la casa de los Ximénez, se reconsideró su destino de museo para afectarlo a sala de conferencias y exposiciones. La casa de Lecocq —monumento histórico ocupado actualmente por intrusos— será probablemente recuperada como vivienda colectiva.

En la casa de los Vázquez o del Virrey, el B.H.U. y el M.T.O.P., encaran su reciclaje —como ejemplo para los privados—, comprendiendo 15 viviendas dúplex, un local comunal y 3 comercios.

La promoción cultural del área se complementaría con la instalación de un tren, por ofrecimiento de "Los amigos del riel", que partiendo de la terminal de intercambio norte, seguiría por la Rambla Roosevelt con parada próxima a las Bóvedas.

A más de un lustro de iniciada esta propuesta de centro cultural, sólo se encuentra en ejecución el reciclaje de la casa del Virrey. (Fig. 103). Esta situación parecería indicar que la especialización cultural de un sector no resulta viable, hasta tanto no se procese una recuperación socio-económica y física de la Ciudad Vieja en su conjunto. La factibilidad de las propuestas en cuanto al interés y a la inversión, dependerá seguramente de un orden de prioridades.

Alrededores del Mercado del Puerto

El conjunto de intervenciones concentradas en los alrededores del Mercado del Puerto, se destaca por la progresiva y continua agregación de respuestas concretas. Partiendo del interés del propio edificio y de su uso real como lugar de encuentro y esparcimiento, se buscó proyectar dicha potencialidad a un espacio urbano tanto de interés ciudadano como turístico.

La intervención desencadenante fue la peatonalización de la calle Perez Castellano entre Piedras y Rambla 25 de Agosto, que tiene como antecedente importante una propuesta del Grupo de Estudios Urbanos. A la calle propiamente dicha se le aplicó una zonificación en bandas, indicadas por trazas en el pavimento. Comprende una zona de proyección del mercado y su equipamiento, otra más tranquila con macetones y bancos y en el borde un pasaje. Esta circulación lateral, se integra con la proa de la calle Yacaré, donde se dispuso una plataforma baja, para estrado de espectáculos, cuyo borde posterior pretende hacer visible la traza de la muralla. Entre el equipamiento de la peatonal se utilizaron algunos elementos de antiguo diseño, tales como una pequeña fuente de estilo goticista y los tradicionales bancos de hierro y tablillas. (Figs. 104 y 105).

Para la puesta en valor del edificio en sí mismo se estableció una reglamentación. Esta se refiere no solamente a los usos sino al tratamiento de fachada por los comerciantes, en cuanto a colores, toldos, carteles e instalaciones vistas.

Complementando la recuperación del espacio público se abordó también su marco construido, entendido no sólo como escenografía sino en su condición de tejido.

En primer término, con la promoción de la C.E.P. y financiación del B.H.U. se concursó un edificio de viviendas en un baldío de la calle Yacaré, entre Perez Castellano y la Rambla 25 de Agosto, adjudicándose el primer premio a los arquitectos J. Bastarrica, A. De Betolaza, A. de Ferrari, A. Gervaz y R. Otero. Su fachada casi frentista a la placita, mantiene la alineación y altura de los linderos recomponiendo un plano de respaldo y contribuye al carácter del sector con comercios a nivel de planta baja. Dentro de un lenguaje racionalista, toma referencias del contexto que le dan continuidad por la disposición de basamento y cornisa. La tipología adoptada, con patio común accesible a los predios linderos, pretendió constituirse en un modelo de intervención generalizable, que

atendiendo a las formas de vida de la zona esponjara las manzanas calando su corazón. (Figs. 106 y 107).

Luego se realizó un concurso-licitación para proyectar, construir, mantener y explotar un edificio con fines comerciales y culturales en la privilegiada "proa" de Pérez Castellano y Yacaré. El proyecto ganador fue realizado por los arquitectos J. Bastarrica, A. De Ferrari, A. Gervaz y R. Otero. La construcción de este edificio, emplazado como telón de fondo de la placita con el estrado, no solamente aporta a la restitución del tejido sino que complementa la actividad vocacional del lugar. La proyección de su planta baja con la galería y planos vidriados, favorece la integración de su actividad al espacio urbano. En su altura y alineación el edificio atiende a la morfología de la manzana. Dentro de un lenguaje contemporáneo realiza la transferencia de elementos contextuales que elaboran su inserción, lo que es observable tanto en el zócalo y cornisa, como en la claraboya y el mirador. Su ubicación privilegiada lo constituye en un elemento primario del espacio urbano, a lo que contribuye la generación de la torre mirador, como articulador de los elementos en juego. (Figs. 108 y 109).

La consolidación de la puesta en valor, continúa con otros edificios próximos en trámite de reciclaje.

Plaza Zabala

Hacia 1986, se procuró incrementar el interés y el uso de aquel "oasis" de la Ciudad Vieja, islote verde protegido de la dinámica del área. Diversas dependencias de la I.M.M., trabajaron en coordinación para concretar el llamado "Paseo de la Plaza Zabala". Esta feria de antigüedades, artes y artesanías, funcionó durante cierto tiempo los días sábados, como paseo de interés turístico y ciudadano. Los "stands" se dispusieron en las veredas y calles perimetrales y en la plaza se instaló un servicio de bar con sombrillas buscando crear cierto ambiente. Bajo el árbol de magnolia se dispuso un escenario, para representaciones culturales programadas por la I.M.M. Desde el principio este programa se concibió asociado con la transformación de la calle Colón como "vía blanca", alentando la actividad comercial. La propuesta tomó como idea central el "recorrido urbano". El elemento dinamizador estaría dado por los espectáculos, a desarrollarse secuencialmente en el escenario de la magnolia, a través de la calle Colón culminando en el escenario frentista al Mercado del Puerto y con retorno a la Plaza Zabala. Se procuraba así, revitalizar y recuperar la plaza en sí misma, su entorno inmediato y ciertas vías de unión con el resto de la Ciudad Vieja. Si bien la "feria-paseo" ha dejado de funcionar, la plaza se ha visto favorecida con el mejoramiento de su equipamiento. Donaciones privadas permitieron mejorar su alumbrado y realizar una iluminación particular para algunos edificios destacados. Una importante dinámica de recuperación se aplica a su marco construido, con el reciclaje de valiosos edificios y la intención de restituir el tejido en un par de huecos de su borde.

El sector sureste, comprende la particular faja de enlace entre la Ciudad Vieja, la Ciudad Nueva y el paisaje natural costero. Los diversos centros de interés existentes en ella fueron tratados por cierto tiempo de manera aislada, hasta que se concibió su condición unitaria dentro de un sistema recorrible. (Fig. 110).

Desde la creación de la C.E.P., la primer intervención en la zona fue la "Placita de la Cont. aescarpa", que tuvo un surgimiento imprevisto. El reordenamiento circulatorio de la Ciudad Vieja había promovido el ensanche de la calle Reconquista, y faltando sólo una cuadra para su culminación, en la esquina suroeste de J.C. Gómez, se encontró lo que parecían ser restos de las fortificaciones. Se formó entonces un grupo de reconocimiento que concluyó que se trataba de los cimientos de la contraescarpa de la muralla. Entendiendo que el Montevideo fortificado era una etapa casi desaparecida en cuanto a sus vestigios, y que el ensanche de Reconquista era prescindible por su proximidad a la Rambla Sur, se resolvió frenar allí el ensanche para poner en valor los restos encontrados. Con finalidad didáctica, se buscó una mayor visualización y comprensión de lo hallado, prolongando la cimentación hasta el final del predio y construyendo sobre ella una réplica de la contraescarpa en hormigón ciclópeo. Como marco para los vestigios y la réplica se hizo una pequeña plazoleta, equipada con árboles, muretes de ladrillo, asientos y una placa explicativa. La medianera que oficia de telón de fondo fue tratada como falsa fachada, con detalle de cornisa y un recorte superior en relieve. Si bien lo reducido del predio limitaba bastante las soluciones, el tratamiento con ladrillo y el uso del vegetal generan un ambiente un tanto extraño a las características dominantes de la Ciudad Vieja. Tomando la propuesta de los arquitectos Benech, Sprechmann y Villamil para el "Concurso de Ideas", se incorporó el señalamiento de la traza de la muralla en el pavimento de la calle mediante adoquines. (Fig. 111).

Con la interrupción del ensanche de la calle Reconquista, surgió la necesidad de dar nueva respuesta a la definición del espacio urbano en este tramo. La solución de continuidad adoptada consistió en el ensanche de vereda en la acera sur de Reconquista entre J.C. Gómez y Bartolomé Mitre, calando la edificación en planta baja a manera de pasaje peatonal y manteniendo la alineación. El cambio de proyecto no incidió en el ensanche previsto para Bartolomé Mitre al Sur, cuya vigencia se relaciona con la realización de la Terminal de omnibuses sur.

Otro centro de interés del sistema de espacios públicos sector sureste, es la "Plaza España", para la cual se concursó una nueva propuesta en 1987, auspiciada por la Embajada de España, en el marco de las celebraciones del Quinto Centenario del Descubrimiento de América. Los objetivos del concurso aunaban a la referencia simbólica de la colonización un interés de revitalización urbana en el sector. Las bases incluían la dotación de diversos equipamientos colectivos, ampliación de la biblioteca, guardería, maqueta de la Ciudad Fortificada y juegos infantiles. El proyecto ganador, realizado por el Arq. F. Fabiano, constituye en su conjunto una alegoría de la Ciudad Vieja, interpretada con un lenguaje contemporáneo. Se apoya en una fuerte geometría que crea leyes propias mediante la modulación y trazados reguladores. Su relación con el entorno se basó en un respeto al carácter severo del

paisaje costero, determinado por el parapeto de la rambla y la presencia del Cubo del Sur. Optó entonces por trabajar los desniveles para que los elementos construidos no quedarán sueltos sino contenidos en la topografía. La propuesta pretende crear un polo de atracción que articule la Ciudad Vieja con la Nueva, ponderando la relación con la costa. El elemento de enlace con el entorno y entre los sectores de la propia plaza rectangular modulada en tres cuadrados, está dado por el "Paseo de los Españoles". El paseo parte de la calle Treinta y Tres y se desenvuelve atravesando la representación del Portón de San Juan para culminar por Bartolomé Mitre hacia la Ciudad Nueva. Se incluye además la peatonalización de la calle Camacú, para obtener una mayor relación con las diversas instituciones sociales allí localizadas. En el extremo este se diseña la Terminal de omnibuses, directamente relacionada con la plaza. Los diversos sectores califican a la plaza como centro conmemorativo, lugar de descanso, de recreación y apto para eventos culturales. La traza de la muralla aparece destacada mediante áreas de césped y una sucesión de árboles que oficia de cortina respecto al fondo urbano. Los vegetales fueron seleccionados en función de su resistencia al microclima costero, de la existencia de las especies en España y de sus características estacionales. Un espacio jerárquico de la plaza está constituido por su anfiteatro, diseñado de acuerdo a la dinámica de las olas, metáfora del mar que representa al acceso marítimo de los españoles a estas tierras. Mediante estos elementos de diseño se pretende convertir a la Plaza España en el gran balcón de la Ciudad Vieja al Río de la Plata (62). El equipamiento incluye numerosos monumentos y una fuente con azulejos españoles. El conjunto de la plaza, ordenado por un sistema ortogonal que genera una serie de paseos y plazoletas dentro de un espacio mayor bordeado por taludes, restos de murallas, cortinas de árboles, es un claro referente al modelo urbano español para las colonias: el damero amurallado. (Fig. 112). A varios años del concurso, no se ha dispuesto aún la ejecución de este proyecto de gran interés en sí mismo y de importante repercusión urbana.

Otro centro de interés asimilado al sistema del sector sureste, aborda el vacío urbano comprendido entre la fachada posterior del Teatro Solís y el edificio del Mercado Central, consecuencia de la intervención que produjo la demolición del viejo mercado allí emplazado. El proyecto de la "Plaza Golda Meir", adjudicado por concurso al escultor Hugo López Chirico, procura la puesta en valor de uno de los principales accesos vehiculares de la Ciudad Vieja, que posee además perspectivas particulares. La unidad de la propuesta está dada por el tratamiento del pavimento en bandas de adoquines grises y negros, que ondean entre ambos edificios atravesando la calle Reconquista definida por mojonos. Algunas líneas de árboles inducen recorridos y generan subespacios de mayor intimidad alrededor de un par de monumentos. El monumento a Golda Meir, adjudicado por concurso, constituye hasta el momento la única concreción del proyecto. (Fig. 113). El acondicionamiento de este espacio, se vincula con el interés de promover un polo de desarrollo cultural y artístico en el que se incluye al Mercado Central. Algunas obras de reforma se llevan a cabo en el mercado para dar cabida a organizaciones comunales y a

62. FABIANO, Fernando. "Plaza España 1992 <Memoria del proyecto ganador>". Revista "Arquitectura", N° 258. S.A.U. Mdo. Noviembre 1988. pp. 51 a 54.

eventos culturales, aprovechando para mejorar su funcionamiento comercial. Este centro de interés se completa con la proyección de la plaza abrazando el mercado como peatonal del tramo de la calle Bartolomé Mitre entre Reconquista y Camacú.

Subsistema de peatonalización

La integración de los espacios públicos del sector sureste en un sistema, se apoya en el proyecto de peatonalización y puesta en valor de una serie de vías públicas que le confieren continuidad. El primer proyecto — que está en vías de ejecución —, se aplicó a la calle Bacacay. Para él trabajaron en conjunto la C.E.P. y el Servicio de Paseos Públicos, con participación de vecinos y comerciantes. El Ministerio de Turismo interviene también en varias propuestas, considerando que la Ciudad Vieja constituye una zona clave para el desarrollo turístico.

El acondicionamiento de la peatonal Bacacay consiste en la renovación del pavimento trabajado en cuanto a color y textura, la sustitución de los focos colgantes por restauradas columnas de hierro con globos, la instalación de una fuente y un quiosco tipo próximos a la intersección con Sarandí y la disposición de bancos, macetones y mesitas con sombrillas para mayor uso y atractivo. (Fig. 114).

Integrando el sistema de enlace, se planea la puesta en valor de los pasajes Centenario y Policía Vieja y la ya citada peatonal Bartolomé Mitre. La peatonalización de la calle Sarandí desde la Puerta de la Ciudadela hasta J. C. Gómez aunque de posterior concepción se ejecuta rápidamente, atendiendo particularmente el diseño del pavimento.

Con la recuperación de estas vías para el peatón, se pretende que la Ciudad Vieja no sea sólo un lugar de paso sino para vivir, pasear, comprar y encontrarse. Su concreción rescatará para el uso atractivos espacios urbanos conservando sus valores y mejorando su imagen.

Espacios públicos del sector oeste

El extremo oeste de la península constituye tradicionalmente un sector de predominio residencial, por lo que el acondicionamiento de sus espacios públicos debe atender en primer término a las necesidades sociales de la población permanente. En atención a ello, la I.M.M. recuperó la Plaza de Deportes N°1 ubicada en la calle Lindolfo Cuestas entre 25 de Mayo y Cerrito, que se encontraba en cesión a una institución deportiva. La Comisión Nacional de Educación Física tomó a su cargo el equipamiento de la plaza y la habilitación de vestuarios. También se manejó la posibilidad de ceder en uso al I.N.A.M.E. una construcción existente en el predio, para el desarrollo del programa "Atención al niño en la calle". El programa para el sector oeste incluye: el reciclaje del edificio que ocupara la Facultad de Humanidades y la puesta en valor de la pequeña plaza triangular existente en la acera sur de la calle Cerrito entre Guaraní y J. L. Cuestas. La reformulación de esta placita ha sido manejada en varias oportunidades, pero actualmente se incluye en la nutrida lista de propuestas sin perspectivas concretas de realización.

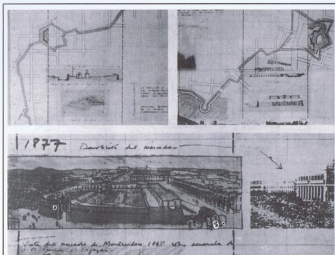


Figura 102.
Concurso de ideas
para la Ciudad Vieja, 1983.
Primer Premio,
Arqts. H. Benech, T.
Sprechmann, A. Villamil, R.
Otero (colaborador).



Figura 103.
Reciclaje de la Casa
de los Vázquez.
Vista desde el acceso
principal hacia el patio

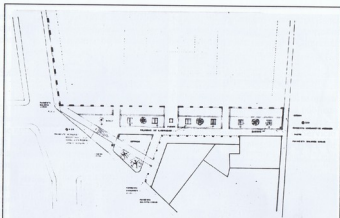
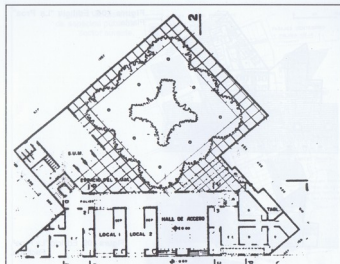


Figura 104.
Peatonización de
Pérez Castellano.



Figura 105.
Peatonal Pérez
Castellano.



PLANTA BAJA

Figura 106. Conjunto
de viviendas Yacaré.
Planta Baja.

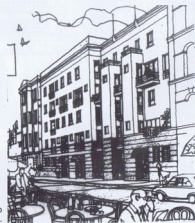


Figura 107. Conjunto
de viviendas Yacaré.

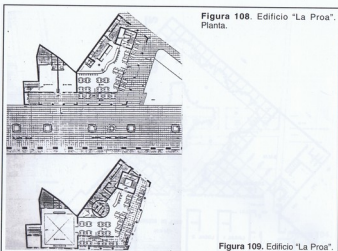


Figura 108. Edificio "La Proa".
Planta.

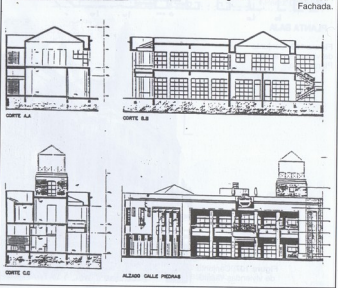


Figura 109. Edificio "La Proa".
Fachada.

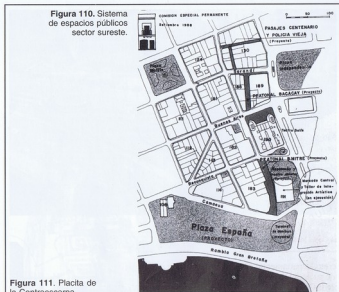
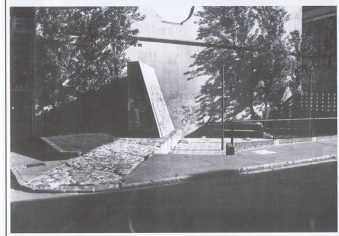


Figura 110. Sistema
de espacios públicos
sector sureste.

Figura 111. Placita de
la Contracarpa.



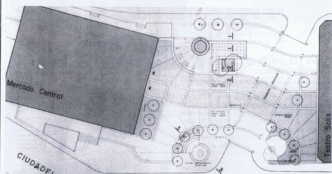
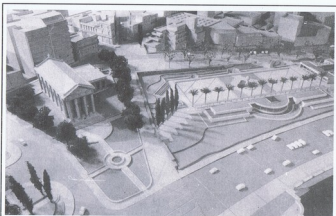


Figura 112. Plaza España. Concurso 1987. Primer Premio, Arq. F. Fabiano.
Figura 113. Plaza Goida Meir, proyecto.

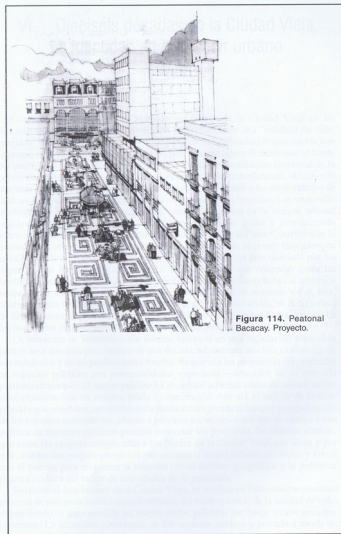


Figura 114. Peatonal Bacacay. Proyecto.

VI. Dieciséis décadas de la Ciudad Vieja. La identidad en el devenir urbano

Como elemento esencial en la evolución urbana de la Ciudad Vieja en las dieciséis décadas republicanas, se destaca la aplicación de una "calificación diferenciada" a un "damero uniforme". Este proceso de calificación dispar nació con la propia ciudad, cuando el damero no era más que una hilera de manzanas al borde del puerto natural, fue acrecentándose junto con la caracterización funcional de la península. Siguiendo esta particularidad, el tejido se fue consolidando, alcanzando distintas etapas de equilibrio con la trama de sustento, acorde a las posibilidades de la técnica constructiva y al discurso de las representaciones formales. Las respuestas tipológicas y semánticas en cada época, generaron acentos en la imagen urbana, registrando los desplazamientos de la representación del poder y jerarquizando sobre el tejido de vivienda: el centro religioso y cívico de la Plaza Constitución; la exclusiva y comercial calle Sarandí en el eje de expansión; el centro financiero en la calle Cerrito; diversos sectores de la faja costera con un hito marcado por las dependencias portuarias y el particular borde terrestre que ocuparon antes las fortificaciones. La acumulación de los procesos de calificación aunada a la arbitraria adopción de lenguajes arquitectónicos y a la disparidad de intereses en el área, confluyeron en lo confuso de la imagen, en la degradación del tejido, en la dificultad de funcionamiento del organismo en su conjunto y en la acentuada destrucción de los bordes del damero por la acción de intervenciones planificadas.

La intención de revalorización urbana, apoyada en una legislación específica para el área que data poco menos de una década, admite una sucinta evaluación de sus resultados y de las posibilidades futuras. Respecto a las propuestas concentradas en espacios públicos con potencialidades especiales —ubicados en su mayoría invertidamente—, el sector público ha abordado aquellas obras de menor inversión, observándose un relativo grado de concreción. Aún así, el indicio de dedicación al espacio urbano, apreciable en la paulatina mejora de la imagen y organización de los espacios intervenidos, alienta a procurar los recursos que dando cuerpo a una política de espacios públicos permita concretar los proyectos. Se observa además, que entre las propuestas aplicadas a los bordes de la Ciudad Vieja por tierra y por mar, aún no han surgido proyectos que encaren el actual aislamiento físico y visual con el puerto, para recuperar la relación con el entorno geográfico y la potencial riqueza estética del motor de actividades de la península.

Respecto al área interior de la Ciudad Vieja, se verifica un lento aunque continuo proceso de recuperación del espacio urbano, del tejido y con él de la calidad de vida, dependiendo en gran medida del interés de los privados por llevar a cabo acciones concretas. La actuación combinada de los sectores público y privado a través de concursos de obra nueva y fomento crediticio a reciclajes, han demostrado su

validez, pero su inserción en un área considerablemente degradada ha limitado el "efecto demostración" buscado. En lo que se refiere a los logros a nivel del espacio público, se observa la falta de rigor en la aplicación de la normativa particularmente con respecto a los vacíos urbanos, que constituyen un aspecto importante de la degradación.

La concepción de una normativa dinámica, que permita su evaluación y complementación —como viene sucediendo en varios aspectos—, acercará seguramente los resultados.

Los objetivos generales de preservación de valores arquitectónicos y espaciales y la salvaguarda de los elementos de identificación ciudad-usuario en un marco de evolución permanente, requieren un alto en el camino para una reflexión teórica.

¿Cuales serán aquellos caracteres esenciales cuya permanencia asegure la identidad en el cambio?

Para Carlo Aymonino (63) una ciudad tiene significado cuando sus construcciones guardan armonía con la traza de sustento. Considera así a la traza, como la estructura más permanente y determinante de las características primordiales de una ciudad.

Robert Venturi por su parte (64), prioriza la iconografía urbana por sobre las relaciones espaciales. Considera que el paisaje urbano adquiere significado cuando sus edificios pueden ser vistos como símbolos en el espacio y no como formas en él.

La aplicación de la postura de Venturi a la evolución de la Ciudad Vieja, pone en evidencia la condición variable de los símbolos y sus significados. Así en diversas etapas, la Ciudad Vieja podría ser representada por "la misión evangelizadora de la colonización" —la Iglesia Matriz como mojón urbano—, o por "la vital importancia económica de las exportaciones" —el Puerto principal del territorio nacional—, o por "el boato edilicio del espíritu de la Belle Époque" —construcciones de la calle Sarandí frentistas a la Plaza Constitución—, o por "el poder del mundo financiero" —arquitectura bancaria—, para llegar hoy día a una imagen de ciudad "múltiple opción", por la superposición y coexistencia de símbolos que refieren a diversas significaciones, unos van cobrando jerarquía al tiempo que otros la disminuyen o cambian su significado.

La pregunta es entonces: si los símbolos y sus significados son esencialmente variables y la imagen de la ciudad se transforma acorde a ello, ¿que es lo que constituye la identidad de la ciudad y por tanto merece ser preservado?

Norberg Schulz, por su parte (65), utiliza el término "genius loci", aludiendo a la ciencia romana que atribuía un genio o espíritu guardián a cada ser, dando vida a gente y lugares y determinando su carácter. La comprensión por el hombre de las cosas significativas de ese genius loci o espíritu de un lugar, es lo que le permite conectar su identidad. Según Schulz, respetar el genius loci no significa congelar el

lugar y negar la historia, sino que por el contrario significa que la vida en cualquier momento está enraizada y que la historia es algo más que una serie de accidentes.

Retomando la reflexión sobre los caracteres esenciales que constituyen la identidad de la Ciudad Vieja, atendiendo a las posturas teóricas referidas, puede reconocerse su consideración en el espíritu de la normativa vigente, que aunque de modo lento y parcial va aportando sus logros. La senda ya iniciada en cuanto a la gestión requerida, comprende en gran medida como conceptos más relevantes:

- El reconocimiento del valor de la traza como estructura primaria y determinante de la ciudad, manteniendo una normativa que asegure una relación armónica entre la traza y las construcciones, de modo que éstas reafirmen sus cualidades.
- La permanente puesta en valor de sus construcciones y espacios urbanos, como modo de hacerla comprensible y significativa al habitante, dando sentido a su identidad.
- Admitir el devenir de los símbolos urbanos y la consecuente mutación de la imagen de la ciudad, acorde al sentir del hombre en el tiempo.
- Mantener siempre vital su condición peninsular, marítima y la de asiento del corazón de un territorio mayor, *genius loci* que la acompaña desde su nacimiento.

63. AYMONINO, Carlo. "El significado de las ciudades". 2ª ed. Madrid. Ed. Blume. 1983.

64. NORBERG SCHULZ, Christian. "Hacia una arquitectura auténtica". Traducción de La Arq. Mariella Russi

Podestá del artículo del Catálogo de la Bienal de Arquitectura de Venecia de 1980. Mdeo. Ed. Olceda.

65. NORBERG SCHULZ, Christian. Op. cit.

Ubicación de las figuras reproducidas

Carátula. Foto aérea de la Ciudad Vieja, 1926 I.H.A. Foto N° 3055	
Figura 1. Plano del Puerto y Plaza de Montevideo con sus extramuros. Sitio de Artigas y Rondeau, 1813. PEREZ MONTERO, Carlos. "La Calle del 18 de Julio". Mdeo. 1942. Lám.XXI. p.125. I.H.A. Bca.	19
Figura 2. Demolición de la Ciudadela, 1877. Revista Histórica. N°70-72. Mdeo. 1955. Lám.VIII. I.H.A. Bca.	19
Figura 3. Ubicación de la Ciudadela y muralla de Montevideo sobre el trazado actual de la ciudad. Autor: L. Carmona. I.H.A. Plano N° 9410.	20
Figura 4. Restos de las Bóvedas. I.H.A. Foto N° 14837.	21
Figura 5. Puerta de la Ciudadela. I.H.A. Foto N° 14838.	21
Figura 6. Cubo del Sur. I.H.A. Foto N° 1336.	22
Figura 7. Mercado de Montevideo. Acuarela de J. M. Besnes Irigoyen, 1848. I.H.A. Foto N° 763.	23
Figura 8. Azoteas de Montevideo. Acuarela de D'Hasrel, 1839. I.H.A. Foto N° 825.	24
Figura 9. Vista de las azoteas de Montevideo. Acuarela de D'Hasrel, 1840. I.M.M. "Iconografía de Montevideo". Mdeo. 1976. Lám.LVI. p.122. I.H.A. Bca.	24
Figura 10. Puerta de Montevideo. Acuarela de Darondeau, 1836. I.H.A. Foto N° 831.	25
Figura 11. Proyecto urbanístico de Fco. García de Zalazar, 1829. Estudio esquemático I.M.M. I.H.A. Plano N° 8870.	26
Figura 12. Esquema teórico de la "Garden City" de Ebenezer Howard, 1898. BENEVOLO, Leonardo. "Historia de la Arquitectura Moderna". Ed.G.G. Barcelona 2° Ed. 1974. p.400. Bca. particular del autor.	27
Figura 13. Traza de la Ciudad Nueva de J. M. Reyes, dibujado por J. M. Besnes Irigoyen, 1836. I.H.A. Foto N° 3590.	28
Figura 14 . Proyecto (no aprobado) del Arq. Carlos Zucchi, ordenamiento de fachada para los edificios frentistas a la Plaza Independencia al este del Mercado, 1837. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. Lám.XXXIV. p.207.	29
Figura 15. Proyecto (aprobado) del Arq. Carlos Zucchi, ordenamiento de fachada para los edificios frentistas a la Plaza Independencia, al este del Mercado, 1837. Op. cit. Lám.XXXIII. p.205.	30
Figura 16. Arcos de la Pasiva, edificio propiedad de Don Elías Gil. I.H.A. Foto N° 804.	30
Figura 17. Plano del Arq. Carlos Zucchi para la Plaza Independencia, julio 1837. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. Lám.XXXV. p.212.	31

Figura 18. Rue Rivoli, París. Revista Histórica. Op. cit. Lám.III.	32
Figura 19. Plano del Arq. Zucchi indicando las tres posibles ubicaciones del Nuevo Teatro, 1841. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. Lám.XXXVII. p.219.	32
Figura 20. Teatro Solfís. I.H.A. Foto N° 5904.	33
Figura 21. Plano de la antigua y nueva ciudad realizado por el Arq. Zucchi, 1839. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. Lám. XXXVI, p. 215	34
Figura 22. Plano del Arq. Poncini para la Plaza Independencia, Convenio de 1860. Revista Histórica. Op. cit. Lám.VI.	35
Figura 23. Sistematización de fachadas de los edificios frentistas a la Plaza Independencia, Arq. Poncini, 1860. Revista Histórica. Op. cit. Lám.VII.	35
Figura 24. "Grand Hotel de L'Univers", Arq. B. Poncini, 1872. I.H.A. Foto N° 1165.	36
Figura 25. Plaza Independencia, segunda década del siglo XX. I.H.A. Foto N° 1171.	36
Figura 26. Plaza Independencia, segunda década del siglo XX. I.H.A. Foto N° 4006.	37
Figura 27. Mausoleo al General Artigas, Plaza Independencia, 1989. I.H.A. Foto N°14839.	37
Figura 28. Plano topográfico de la ciudad de Montevideo por el Capitán Juan Cardellac, 1849. I.H.A. Foto N° 4072.	44
Figura 29. Muelle, playa y Aduana de Rivera. Montevideo. 1824-1830. BARACCHINI, Hugo. "Historia de las comunicaciones en el Uruguay". Mdeo. 1978. p.29. I.H.A. Bca.	45
Figura 30 - Muelle de Montevideo. Grabado de Augustus Earle, 1838. I.M.M. Op. cit. Lám LII, p.118	45
Figura 31. Vista de la Ciudad Vieja hacia la bahía, fines del siglo XIX. I.H.A. Foto N° 1252.	65
Figura 32. Calle Sarandí, principios del siglo XX. I.H.A. Foto N° 143961.	65
Figura 33. Banco de la República Oriental del Uruguay. LERENA ACEVEDO, Raúl. "Banco de la República Oriental del Uruguay. Monografía del edificio de la Casa Central". Mdeo. 1966. I.H.A. Bca.	66
Figura 34. Fuente de la Plaza Constitución, inaugurada en 1871. I.H.A. Foto N° 14381.	66
Figura 35. Mercado del Puerto, inaugurado en 1868. I.H.A. Foto N° 3298.	67
Figura 36. Mercado Central, inaugurado en 1869. I.H.A. Foto N° 1039.	67
Figura 37. Recorrido del "Tranvía de Corrales de Abasto y Mercados". BARACCHINI, Hugo; ALTEZOR, Carlos. "Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo". J.D.M. Mdeo. 1971. p.157. I.H.A. Bca.	68
Figura 38. Tranvía, calle Sarandí, 1923. I.H.A. Foto N° 14399.	68

Figura 39. Plano General del Puerto de Montevideo, plan inicial. FERNÁNDEZ SALDANA, José María; GARCIA DE ZUNIGA, Eduardo. "Historia del Puerto de Montevideo". A.N.P. Mdeo. 1939. (2° parte). p.106. I.H.A. Bca.	69
Figura 40. Puerto de Montevideo, principios del siglo XX. I.H.A. Carpeta 404/43	70
Figura 41. Plaza Zabala. I.H.A. Foto N° 8061.	71
Figura 42. Plaza Zabala, 1989. I.H.A. Foto N° 14840.	71
Figura 43. Plaza Zabala, 1989. I.H.A. Foto N° 14841.	71
Figura 44. Calle 25 de Mayo esquina Zabala, 1906. I.M.M. "100 años de Montevideo en imágenes". Mdeo. 1981. p.77. I.H.A. Bca.	72
Figura 45. "Establecimiento de Baños" de Emilio Reus junto al Hotel Nacional, 1900. Op. cit. p.66.	73
Figura 46. "Establecimiento de Baños" de Emilio Reus. Op. Cit. p.66.	73
Figura 47. Vista desde Ciudad Vieja, 1885. I.H.A. Foto N° 847.	73
Figura 48. Uso de los edificios por la actividad financiera. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/19.	106
Figura 49. Uso de los edificios por la administración pública. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/15.	106
Figura 50. Uso de los edificios por oficinas. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/23.	107
Figura 51. Uso de los edificios por el comercio. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/18.	107
Figura 52. Uso de los edificios para habitación. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/21.	108
Figura 53. Mantenimiento exterior de los edificios. Inventario Básico, I.M.M., S.A.U., 1983. I.H.A. Carpeta 1662/22.	108
Figura 54. Aduana de Montevideo, Arq. J. Herrán. Concurso 1923. I.H.A. Foto N° 3852.	109
Figura 55. Edificio Centenario, Arqts. O. de los Campos, M. Puente y H. Tourmier. Proyecto 1929. I.H.A. Foto N° 14842.	109
Figura 56. Banco de la República Oriental del Uruguay, Arqts. J. Veltroni y R. Lerena Acevedo. Inaugurado en 1938. I.H.A. Foto N° 3299	110
Figura 57. Bolsa de Comercio, Arqts. B. Arbeleche y M. Canale. Concurso 1940. I.H.A. Foto N° 14843.	110
Figura 58. Edificio Juncal, Arq. J. Vilamajó y J.P. Carve, 1939. I.H.A. Foto N° 14844	111
Figura 59. Hotel Nogaró, 1939. I.H.A. Foto N° 14389.	111
Figura 60. Hotel Victoria Plaza, Arqts. Sanchez Elía, Peralta Ramos, Agostini, 1950. I.H.A. Foto N° 3902.	112
Figura 61. Edificio Matriz. I.H.A. Foto N° 14407.	112
Figura 62. Edificio Ciudadela, Arq. R. Sichero. Proyecto 1959. I.H.A. Foto N° 14845.	113

Figura 63. Rambla Sur. I.H.A. Foto N° 14846.	113	de urbanización central y regional". Revista "Arquitectura". N° 160. S.A.U. Mdeo. Marzo 1931. p.78, Futuro 22. I.H.A. Bca.	124
Figura 64. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. I.H.A. Foto N° 14405.	114	Figura 86. Plan Regulador, 1930. Emplazamiento y conexión de centros caracterizados. Op. cit. p.70. Futuro 6.	125
Figura 65. Ampliación del Hospital Maciel. I.H.A. Foto N° 14847.	114	Figura 87. Plan Regulador, 1930. Plano general para la ciudad de tres millones de habitantes. Op. cit. p.74. Futuro 15.	125
Figura 66. Proyecto de Galería Central, Arq. A. Guidini. I.H.A. Foto N° 14860.	115	Figura 88. Plan Director de Montevideo, 1956. Delimitación de zonas para tipos edilicios. EQUIPO TÉCNICO DEL PLAN REGULADOR; COMISIÓN ASESORA. "Plan Director del Concejo Departamental de Montevideo. Aspectos en su faz edilicia y urbanística". Revista "Arquitectura". N° 235. S.A.U. Mdeo. noviembre 1958. I.H.A. Carpeta 1613/56 Figura68.	126
Figura 67. Proyecto de Galería Central. I.H.A. Foto N° 14413.	115	Figura 89. Plan Director, 1956. Tipos edilicios por zonas. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/56 Figura69.	126
Figura 68. Concurso de las Avenidas, 1911. Primer Premio, Arq. A. Guidini. ACOSTA y LARA, H.; CAPURRO, F.; GIANELLI, J.; HANSEN, O.; de LOSSIO, J.; MONTEVERDE, J.; MORRA, C. "Urbanización. El Concurso Internacional de proyectos para el trazado general de Avenidas en la ciudad de Montevideo". Revista "Arquitectura". N° 36. S.A.U. Mdeo. Marzo 1920, p.7. I.H.A. Bca.	116	Figura 90. Plan Director, 1956. A: Centro Portuario, B: Centro Bancario, C: Centro Histórico. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/56 Figura70.	127
Figura 69. Concurso de las Avenidas, 1911. Segundo Premio, Arq. J. Brix. Op. cit. p.9.	116	Figura 91. Plan Director, 1956. Centro Portuario. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/56 Figura71.	127
Figura 70. Concurso de las Avenidas, 1911. Tercer Premio, Arq. E. Baroffio. Op. cit. p.10.	117	Figura 92. Plan Director. Centro Bancario. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/56 Figura72.	128
Figura 71. Rambla Sur, trazados alternativos. I.M.M. "50 años de la Comisión Financiera de la Rambla Sur. 1926-1976". Mdeo. 1976. I.H.A. Bca.	117	Figura 93. Plan Director. Centro Histórico. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/57 Figura74.	128
Figura 72. Plaza España. I.H.A. Foto N° 14848.	118	Figura 94. Mercado Central. Proyecto del Arq. E. Monestier para conservar parte del antiguo edificio. I.H.A. Carpeta 809/7.	129
Figura 73. Plano de Montevideo, 1843. PEREZ MONTERO, Carlos. Op. cit. Lám.XLI. p.233.	118	Figura 95. Mercado Central. I.H.A. Foto N° 14853.	129
Figura 74. Lugar donde se iniciaron las obras de la Rambla Sur. I.H.A. Foto N° 14861.	119	Figura 96. Plan Director, 1956. Reordenamiento de la circulación. EQUIPO TÉCNICO DEL PLAN REGULADOR; COMISIÓN ASESORA. Op. cit. I.H.A. Carpeta 1613/57 Figura 75.	130
Figura 75. Rambla Sur. I.H.A. Foto N° 14849.	119	Figura 97. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Zona: A Comercial-Bancaria-Residencial. ASOCIACION PRO CIUDAD VIEJA. "Reconstrucción de la Ciudad Vieja". Mdeo. 1960. I.H.A. Carpeta 498/2.	130
Figura 76. Plan Fabini, 1928. I.H.A. Plano N° 5026	120	Figura 98. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Perspectiva de la calle Sarandí. Op. cit. I.H.A. Carpeta 498/9v.	131
Figura 77. Estudio de las adyacencias del Banco de la República, Comisión Financiera de la Rambla Sur. I.M.M. "Urbanismo". Boletín Municipal. N° Extraordinario. Mdeo. 1945. I.H.A. Carpeta 206/25.	120	Figura 99. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Urbanización de la Plaza Independencia. Op. cit. I.H.A. Carpeta 498/6v.	131
Figura 78. Banco de la República Oriental del Uruguay. I.H.A. Foto N° 14850	121	Figura 100. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Zona:B Gran Residencial. Op. cit. I.H.A. Carpeta 498/11.	132
Figura 79. Rambla Portuaria, proyecto de ordenamiento. I.M.M. Op. cit. I.H.A. Carpeta 206/22v. p.202.	121	Figura 101. Plan Piloto de la "Asociación Pro Ciudad Vieja". Area ganada al mar para deporte y esparcimiento. Op. cit. I.H.A. Carpeta 498/4.	132
Figura 80. Rambla Portuaria. I.H.A. Foto N° 14851.	122	Figura 102. Concurso de ideas para la Ciudad Vieja, 1983. Primer Premio, Arqts. H. Benech, T. Sprechmann, A. Villamil, R. Otero (colaborador). "Certamen Ciudad Vieja", Revista "Arquitectura", N° 253. S.A.U. Mdeo. 1985. p.15. I.H.A. Bca.	149
Figura 81. Rambla de Circunvalación. Propuestas de la Comisión Técnica y de la I.M.M. I.H.A. Plano N° 8869.	122		
Figura 82. Rambla de Circunvalación. Alternativa de la I.M.M. I.H.A. Plano N° 8868.	123		
Figura 83. Diagonal Fabini. Proyecto de ordenamiento. I.M.M. Op. cit. I.H.A. Carpeta 206/24. p.205.	123		
Figura 84. Diagonal Fabini. I.H.A. Foto N° 14852.	124		
Figura 85. Plan Regulador de Montevideo, 1930. Operaciones urbanísticas para la península y lado sur de la ciudad. CRAVOTTO, M.; DE LOS CAMPOS, O.; MICHELINI, S.; PUENTE, E. M.; RICARDONI, A.; TOURNIER, H. "Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Estudio			

Figura 103. Reciclaje de la Casa de los Vázquez. COMISION ESPECIAL PERMANENTE CIUDAD VIEJA, "Casa del Virrey". Relevamiento y proyecto". L.M.M. Mdeo. 1988. L.H.A. Fo. 4/1	149
Figura 104. Peatonalización de Pérez Castellano. L.H.A. Plano N° 8865.	150
Figura 105. Peatonal Pérez Castellano. L.H.A. Foto N° 14854.	150
Figura 106. Conjunto de viviendas Yacaré. Planta Baja. L.H.A. Foto N° 14855.	151
Figura 107. Conjunto de viviendas Yacaré. Fachada. L.H.A. Foto N° 14856	151
Figura 108. Edificio "La Proa". Planta. L.H.A. Foto N° 14857.	152
Figura 109. Edificio "La Proa". Fachada. L.H.A. Foto N° 14858	152
Figura 110. Sistema de espacios públicos sector sureste. CRISPO CAPURRO, Juan A. "Ciudad Vieja una experiencia repetible de gestión urbana". Revista "Arquitectura". N° 258. S.A.U. Mdeo. Noviembre 1988, p. 33. L.H.A. Bca.	153
Figura 111. Placita de la Contraescarpa. L.H.A. Foto N° 14859.	153
Figura 112. Plaza España. Concurso 1987. Primer Premio, Arq. F. Fabiano, FABIANO, Fernando. "Plaza España 1992 <Memoria del proyecto ganador>". Revista "Arquitectura". N° 258. S.A.U. Mdeo. Noviembre 1988. p.52. L.H.A. Bca.	154
Figura 113. Plaza Golda Meir, proyecto. CRISPO CAPURRO, Juan A. Op. Cit. p.34.	154
Figura 114. Peatonal Bacacay. Proyecto. CRISPO CAPURRO, Juan A. Op. Cit. p.37.	155

Abreviaturas

Arq.	Arquitecto.
A.N.P.	Administración Nacional de Puertos.
B.H.U.	Banco Hipotecario del Uruguay.
B.R.O.U.	Banco de la República Oriental del Uruguay.
C.E.P.	Comisión Especial Permanente.
I.M.M.	Intendencia Municipal de Montevideo.
M.T.O.P.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
S.A.U.	Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

Bibliografía

- ABELLA TRIAS, Julio. "Montevideo la ciudad en que vivimos". Ed. Alfa. Mdeo. 1960.
- ACEVEDO, Eduardo. "Contribución al estudio de la historia económica y financiera de la República Oriental del Uruguay". Anales de la Universidad. Año X. Tomo XIII. Mdeo. 1903.
- ACEVEDO, Eduardo. "El comercio especial exterior de la República Oriental del Uruguay desde 1875 a 1890". Anales de la Universidad. Año I. Tomo I. Mdeo. 1891, 1892.
- ACEVEDO, Eduardo. "La balanza de comercio en la República Oriental del Uruguay". Anales de la Universidad. Año I. Tomo I. Mdeo. 1891.
- ACEVEDO, Eduardo. "La población y la riqueza pública". Anales de la Universidad. Año II. Tomo IV. Mdeo. 1893.
- ACEVEDO, Eduardo. "Las crisis comerciales en la República Oriental del Uruguay". Anales de la Universidad. Año II. Tomo III. Mdeo. 1892.
- ACEVEDO, Eduardo. "Los impuestos en la República Oriental del Uruguay". Anales de la Universidad. Año II. Tomo III. Mdeo. 1893.
- ACOSTA Y LARA, H.; CAPURRO, F.; GIANELLI, J.; HANSEN, O.; de LOSSIO, J.; MONTEVERDE, J.; MORRA, C. "Urbanización. El Concurso Internacional de proyectos para el trazado general de Avenidas en la ciudad de Montevideo". Revista "Arquitectura". N° 36. S.A.U. Mdeo. Marzo 1920.
- AGORIO, Leopoldo C. "El plan regulador de Montevideo". Revista "Arquitectura". N° 160. S.A.U. Mdeo. Marzo 1931.
- ALONSO CRIADO, M. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. Año 1825-1865". Tomos I y II. Mdeo. 1878.
- ALVAREZ, Ricardo; ARANA, Mariano; BOCCHIARDO, Livia. "El Montevideo de la expansión (1868-1917)". EBO. Mdeo. 1986.
- ANDREASEN, Cristina. "Panorama actual de la Industria de la Construcción en el Uruguay". Mdeo. 1961.
- ARAÚJO, Orestes. "Diccionario Geográfico del Uruguay". 2ª ed. Tipo. Lit. Moderna. Mdeo. 1912.
- ARAÚJO, Orestes. "Nuestro País". Mdeo. 1895.
- ARMAND UGON, E. y otros. "Compilación de Leyes y Decretos 1825-1930". Mdeo. 1930.
- ARTUCIO, Leopoldo C. "Montevideo y la arquitectura moderna". Nuestra Tierra. N° 5. Mdeo. 1971.
- ASOCIACIÓN PRO CIUDAD VIEJA. "Reconstrucción de la Ciudad Vieja". Mdeo. 1960.
- AYMONINO, Carlo. "El significado de las ciudades". 2ª ed. Ed. Blume. Madrid. 1983.
- BARACCHINI, Hugo. "Historia de las comunicaciones en el Uruguay". Mdeo. 1978.
- BARACCHINI, Hugo; ALTEZOR, Carlos. "Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo". Junta Departamental de Montevideo. Mdeo. 1971.
- BAROFFIO, Eugenio. "La Plaza de la Independencia de Montevideo". Revista Histórica. Tomo XXIV. N° 70-72. Mdeo. 1955.
- BARRIOS PINTOS, Aníbal. "Montevideo. Los barrios I". Nuestra Tierra. N° 4. Mdeo. 1971.
- BENEVOLO, Leonardo. "Historia de la arquitectura moderna". Ed. G.G. Barcelona, 1974.

- CASTELLANOS, Alfredo. "Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914)". Junta Departamental de Montevideo. Mdeo. 1971.
- CASTELLANOS, Alfredo. "La belle époque montevideana". Ed. Arca. Mdeo. 1981.
- CASTELLANOS, Alfredo. "Montevideo en el siglo XIX". Nuestra Tierra. N° 3. Mdeo. 1971.
- "Censo Municipal del Departamento y de la Ciudad de Montevideo 1889". Est. Tip. Litográfico Oriental. Mdeo. 1892.
- "Certamen Ciudad Vieja". Revista "Arquitectura". N° 253. S.A.U. Mdeo. 1985.
- COMISIÓN FINANCIERA DE LA RAMBLA SUR. "Compilación de decretos de la Asamblea Representativa Departamental concernientes a la Comisión". Mdeo. 1936.
- COMISIÓN ESPECIAL PERMANENTE CIUDAD VIEJA. "Casa del Virrey. Relevamiento y proyecto". I.M.M. Mdeo. 1988.
- CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Memoria del Concejo Departamental de Montevideo. 1955-1959". Mdeo. 1959.
- CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Ordenanzas". Mdeo. 1948.
- "Concurso para el Edificio del Banco de la República. Los Proyectos premiados". Revista "Arquitectura". N° 21. S.A.U. Mdeo. Agosto-Setiembre 1917.
- CONI MOLINA, A.; CHRISTOPHERSEN, A.; DORMALL, J.; SOSA, S.; VIANA, B. S. "Concurso de Anteproyectos para el edificio del Banco de la República". Revista de la Asociación Politécnica del Uruguay. Año XI. N° 111. Mdeo. 1917.
- CRAVOTTO, Antonio. "Patrimonio Cultural y Natural". Ed. facsimilar. S.A.U. Mdeo. 1977.
- CRAVOTTO, M.; DE LOS CAMPOS, O.; MICHELINI, S.; PUENTE, E. M.; RICARDONI, A.; TOURNIER, H. "Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Estudio de urbanización central y regional". Revista "Arquitectura". N° 160. S.A.U. Mdeo. Marzo 1931.
- CRISPO CAPURRO, Juan A. "Ciudad Vieja una experiencia repetible de gestión urbana". Revista "Arquitectura". N° 258. S.A.U. Mdeo. Noviembre 1988.
- CHEBATAROFF, Jorge F. "Informe a la C.E.P.C.V. para declarar como Monumento Histórico Nacional el trazado vial de la Ciudad Vieja". Mdeo. 20 de julio de 1983.
- DE LOS CAMPOS, Octavio. "Plan Regulador para Montevideo". Artículo del 1° de abril de 1931. I.H.A. Fascículo 3. Mdeo. 1963.
- DE MARIA, Isidoro. "Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay aumentados con algunos de la Argentina". Mdeo. 1886.
- DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA Y CENSO. "Informe Censal de Montevideo, 1985". I.T.U. Mdeo.
- DI SEGNI, Rosana; PELLEGRINO, Adela. "Bosquejos e impresiones de Montevideo. Selección de viajeros 1850-1914". Fundación de Cultura Universitaria. Cuaderno de Historia 4. Mdeo.
- ELLIS, Roberto J. G. "Evocaciones montevideanas". Mdeo. 1969.
- EQUIPO TECNICO DEL PLAN REGULADOR; COMISION ASESORA. "Plan Director del Concejo Departamental de Montevideo. Aspectos en su faz edilicia y urbanística". Revista "Arquitectura". N° 235. S.A.U. Mdeo. noviembre 1958.
- FABIANO, Fernando. "Plaza España 1992 <Memoria del proyecto ganador>". Revista "Arquitectura". N° 258. S.A.U. Mdeo. Noviembre 1988.
- FERNÁNDEZ SALDAÑA, José María. "Historias del Viejo Montevideo". Bolsilibros. ARCA. Mdeo. 1967.
- FERNÁNDEZ SALDAÑA, José María; GARCIA DE ZUÑIGA, Eduardo. "Historia del Puerto de Montevideo". A.N.P. Mdeo. 1939.
- FRAMPTON, Kenneth. "Historia crítica de la arquitectura moderna". Ed. G.G. Barcelona. 1981.
- GARCIA MIRANDA, Ruben; RUSSI PODESTA, Mariella. "Ciudad Vieja. Esquema de las tipologías de vivienda". Ed. facsimilar. I.H.A. Mdeo. 1983.
- GIURIA, Juan. "Datos históricos referentes a algunos establecimientos hospitalarios de Montevideo". I.H.A. Carp. 327. Mdeo. s/f.
- GIURIA, Juan. "Infancia, adolescencia y madurez de Montevideo". I.H.A. Carp. 62. Mdeo. s/f.
- GIURIA, Juan. "La arquitectura en el Uruguay. De 1830 a 1900". Tomo II. Mdeo. 1958.
- "Gran Panorama Nacional". Impresores Donaleche y Reyes. Mdeo. s/f.
- GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS. "La Ciudad Vieja de Montevideo". EBO. Mdeo. 1983.
- GRUPO DE TRABAJO DEL DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANO Y CULTURAL. "Ciudad Vieja". I.M.M. Mdeo. 1982.
- GUIDINI, Augusto. "Montevideo actual y futuro". Revista de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos del Uruguay. N° 36. Mdeo. Abril 1911.
- I.H.A. "Ciudad Vieja. Aspectos edilicios y urbanísticos. Cronología". Repartido N° 89/972. Mdeo. 1972.
- I.M.M. "50 años de la Comisión Financiera de la Rambla Sur. 1926-1976". Mdeo. 1976.
- I.M.M. "Iconografía de Montevideo". Mdeo. 1976.
- I.M.M. "100 años de Montevideo en imágenes". Mdeo. 1981.
- I.M.M. "Compilación de leyes, ordenanzas, decretos y resoluciones relacionados con la construcción de edificios". T.I.I. Ed. oficial. Mdeo. 1969.
- I.M.M. "Cuerpo normativo para la Ciudad Vieja de Montevideo". Mdeo. 1982.
- I.M.M. "Digesto Municipal". Mdeo. 1958.
- I.M.M. "Urbanismo". Boletín Municipal. N° Extraordinario. Mdeo. 1945.
- I.T.U. "Montevideo. Una aproximación a su conocimiento". Avances de investigación I. Mdeo. 1990.
- JACOB, Raúl. "Modelo Batllista ¿Variaciones sobre un viejo tema?". Ed. Proyección. Talleres Gráficos FIMASA. Mdeo. 1988.
- JAUREGUY, Miguel A. "Historia del Hospital de la Caridad de Montevideo". Mdeo. 1952.
- JUNTA DE VECINOS. "Boletín N° 12". Enero 1980.
- LERENA ACEVEDO, Raúl. "Banco de la República Oriental del Uruguay. Monografía del edificio de la Casa Central". Mdeo. 1966.
- "El Libro del Centenario del Uruguay. 1825-1925". Ed. Agencia Publicidad Capurro. Mdeo. 1925.
- LUCCHINI, Aurelio. "Ideas y formas en la arquitectura nacional". Nuestra Tierra. N° 6. Mdeo. 1969.
- MAESO, Carlos M. "El Uruguay a través de un siglo". Tip. y Lit. Moderna. Mdeo. 1910.
- MAGARIÑOS SOLSONA, Mateo. "Desde la cumbre del Cerro". Mdeo. 1893.
- MAS DE AYALA, Isidoro. "Montevideo y su Cerro". Bs.As. 1956.
- MÉNDEZ VIVES, Enrique. "La gente y las cosas en el Uruguay de 1830". Ed. Tauro. 2° ed. Mdeo. 1969.
- MORROW, Irving. "En pro del modernismo". Revista "Arquitectura". Año XV N° CXXXVI-CXXXVII. S.A.U. Mdeo. Marzo-Abril 1929.
- NORBERG SCHULZ, Christian. "Hacia una arquitectura auténtica". Traducción de Mariella Russi del artículo del Catálogo de la Bial de Arquitectura de Venecia de 1980. Ed. Olceda. Mdeo.
- PÉREZ MONTERO, Carlos. "El Cabildo de Montevideo". Imprenta Nacional. Mdeo. 1950.
- PÉREZ MONTERO, Carlos. "La calle del 18 de Julio (1719-1875): antecedentes para la historia de la ciudad nueva". El Siglo Ilustrado. Mdeo. 1942.

- RACHETTI, Oscar. "Carta del Intendente Municipal de Montevideo al Dr. Héctor López Estremadouro, Presidente de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación". Mdeo. 7 de julio de 1983.
- "Recuerdo de Montevideo". Ed. Galli y Cía. Mdeo. 1875.
- RICALDONI, Américo. "La planificación urbanística de la evolución de Montevideo". Instituto de Urbanismo. N° 8. Mdeo. 1967.
- ROS, Francisco. "El Puerto de Montevideo". Mdeo. 1893.
- ROSSI, Rómulo. "Recuerdos y crónicas de antaño". Mdeo. 1926.
- S.A.U. Revista "Arquitectura". Número Homenaje. Mdeo. Noviembre 1964.
- SCHINCA, Milton. "Boulevard Sarandí". EBO. 4° ed. Mdeo. 1978.
- SERE, Mabel. "Ciudad Vieja. 1724-1829. San Felipe y Santiago de Montevideo". Ed. facsimilar. I.H.A. Mdeo. 1983.
- TRAVIESO, Carlos. "Montevideo en la época Colonial; su evolución vista a través de mapas y planos españoles, tomados en copia directa de los originales existentes en los archivos de España". s.e. Mdeo. 1937.
- VICARIO, Luis. "El crecimiento urbano de Montevideo". EBO. Libros del caballo. Mdeo. 1970.
- VILAMAJO, Julio. "Plan Regulador para Montevideo". Artículo del 27 de marzo de 1931. I.H.A. Fascículo 3. Mdeo. 1963.

Archivos

- Biblioteca de la Facultad de Arquitectura.
- Biblioteca Nacional.
- Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, I.M.M.
- Dirección de Paseos Públicos, I.M.M.
- Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura.
- Oficina de Arquitectura del Hospital Maciel.
- Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura.

Contenido

PRÓLOGO	3
AGRADECIMIENTOS	5
I. LA CIUDAD SE EXTIENDE A EXTRAMUROS. 1829-1839	
COMIENZO DE LA VIDA INDEPENDIENTE	7
DEMOLICION DE LAS FORTIFICACIONES Y NACIMIENTO DE LA CIUDAD LIBERAL	7
LOS HABITANTES Y LA EVOLUCION URBANA	8
EXPANSION A EXTRAMUROS. LA CIUDAD NUEVA	11
EL ESPACIO NEXO ENTRE LA VIEJA Y LA NUEVA CIUDAD.	
LA PLAZA INDEPENDENCIA Y EL TEATRO SOLÍS.	14
II. LA CIUDAD DUAL. EL REPLIEGUE. 1839 - 1851	
LA GUERRA GRANDE	39
LA CIUDAD CONCENTRADA Y LA CIUDAD POLICÉNTRICA	39
LOS HABITANTES Y LAS CONDICIONES URBANAS	40
EL PUERTO DE LA CIUDAD SITIADA	42
III. DE ALDEA A CIUDAD COSMOPOLITA. CONSOLIDACION Y CARACTERIZACION DE LA CIUDAD VIEJA. 1851 - 1911	
DEL ESTADO LIBERAL Y EL PROTECCIONISMO	
AL INTERVENCIONISMO DE ESTADO	47
LA MENTALIDAD DE UNA ÉPOCA	48
EL ÁMBITO ARQUITECTÓNICO	51
DOTACIÓN DE SERVICIOS	55
EL PUERTO DE MONTEVIDEO	58
EL ESPACIO PÚBLICO. LA PLAZA ZABALA	59
EL ESPARCIMIENTO DURANTE LA BELLE ÉPOQUE	61
CONSOLIDACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD VIEJA	63
IV. LA TRAZA, LA CIRCULACION Y EL ESPACIO URBANO EN LA CIUDAD VIEJA DEL SIGLO XX. 1911 - 1973	
EL INTERVENCIONISMO DE ESTADO	75
EL HABITANTE, LA CIUDAD, LA CIUDAD VIEJA	76

EL ÁMBITO ARQUITECTÓNICO	79
LA APARICIÓN DEL AUTOMÓVIL Y SU INCIDENCIA EN LA TRAMA URBANA	83
El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos en la Ciudad de Montevideo	85
Las ramblas en la Ciudad Vieja	86
La Rambla Sur	87
El Plan Fabini	90
La Rambla Portuaria y los alrededores del Banco República	90
La Rambla de Circunvalación	93
La diagonal "Intendente Juan P. Fabini"	94
El Plan Regulador del Centenario	95
El Plan Director de 1956.63	99
El Plan Piloto auspiciado por la "Asociación pro Ciudad Vieja"	101
DE LOS PROYECTOS A LAS TRANSFORMACIONES REALES	104

**V. EL ESTADO LÍMITE DE LAS TRANSFORMACIONES
Y EL RECONOCIMIENTO DE LA CONTEMPORÁNEA CIUDAD VIEJA.
1973 - 1991**

LA DICTADURA MILITAR. LA CENSURA A LA ACCIÓN SOCIAL Y EL LIBERALISMO PARA LA ACCIÓN PRIVADA	133
LA DÉCADA CRÍTICA. EL ESTADO LÍMITE PARA EL HABITANTE Y LA CIUDAD	133
EL RECONOCIMIENTO DE LA CIUDAD VIEJA CONTEMPORÁNEA. EL ÁMBITO LEGISLATIVO	136
LAS ACTUACIONES DE LA NUEVA POSTURA	141
LAS PROPUESTAS GENERALES. EL CONCURSO DE IDEAS PARA LA CIUDAD VIEJA	142
La calle y su paisaje urbano	142
Segregación del transporte colectivo	143
La vivienda	143
Las propuestas concentradas en lugares de interés. Centro Cultural Las Bóvedas	143
Alrededores del Mercado del Puerto	144
Plaza Zabala	145
Sistema de espacios públicos sector sureste	146
Placita de la Contraescarpa	146
Plaza España	146
Plaza Golda Meir	146
Subsistema de Peatonalización	148
Espacios públicos del sector oeste	148

**VI. DIECISEIS DÉCADAS DE LA CIUDAD VIEJA.
LA IDENTIDAD EN EL DEVENIR URBANO**

UBICACIÓN DE LAS FIGURAS REPRODUCIDAS	161
ABREVIATURAS	167
BIBLIOGRAFÍA	169
ARCHIVOS	172

SE TERMINO DE IMPRIMIR
EN ABRIL DE 1997 EN
IMPRENTA VINAAK LA PAZ 1829
COMISION DEL PAPEL DECRETO 218
DEP. LEGAL 306.226/97
MONTEVIDEO - URUGUAY

Edición por convenio entre el Servicio
Coordinador de Publicaciones de la
Facultad de Arquitectura y Fundación de
Cultura Universitaria



FUNDACION
DE CULTURA
UNIVERSITARIA

25 de Mayo 568 - 96 11 52
MONTEVIDEO - URUGUAY