

Ciudad de DURAZNO

PROCESO de FUNDACIÓN y DESARROLLO

Sus orígenes

“Se tienen noticias de que en 1773, en el Paso del Durazno “...sobre la margen izquierda...se establece un pequeño rancherío dedicado a la extracción de cueros...”.

“La ciudad creció como consecuencia de la existencia del Paso del Durazno. Su uso, como uno de los más importantes corredores naturales para comunicar el sur y el norte del país, implicaba a veces largas esperas para esperar que el Río Yí, meandroso y de fácil expansión sobre su valle de inundación diera paso. Se implantó en los terrenos medianamente altos más próximos al paso del Río y se dio un área urbanizada en la cabecera del cruce del Yí, al Norte del mismo: Santa Bernardina”.

“La segunda razón por la que nació aparece también mencionada en la frase citada: la extracción de cueros. O sea la explotación de la ganadería, en sus diversas formas...”

“El corral natural que suministraba el cruce de los Ríos Negro y Yí aseguró por siglos la abundancia de captura de ganado “cimarrón” (sin dueño) y aún “orejano”(marcado en la oreja como de posesión real). Grandes tropas eran arreadas, precisamente esperando en los pasos de los ríos que se produjeran las bajantes que aseguraban las menores pérdidas de animales. Esas esperas a veces duraban meses, y muchos centros poblados en nuestro país se desarrollaron a partir de las tolдерías o caseríos que se armaban en las proximidades de los pasos”.

“Cuando se agregó a esta situación la existencia de población desarraigada por las guerras de la independencia y las disputas territoriales entre las coronas española y portuguesa y entre ellas y las recién independizadas colonias, se hizo imprescindible “ordenar” la campaña.

“La primera acción de ordenamiento fue la consolidación o fundación de centros poblados. La fundación de ciudades, el control y extracción de los recursos económicos, la organización de la accesibilidad y el ejercicio del poder en aras de obtener la seguridad de los ciudadanos, fueron fundamentos del ordenamiento territorial fundacional.”

Fundación.

Período 1821-1825.

Bajo el estado Cisplatino y la provincia (1820-1825) el gobierno comisiona en 1821 a Frutos Rivera para fundar Durazno en una posición central en el conjunto del territorio.

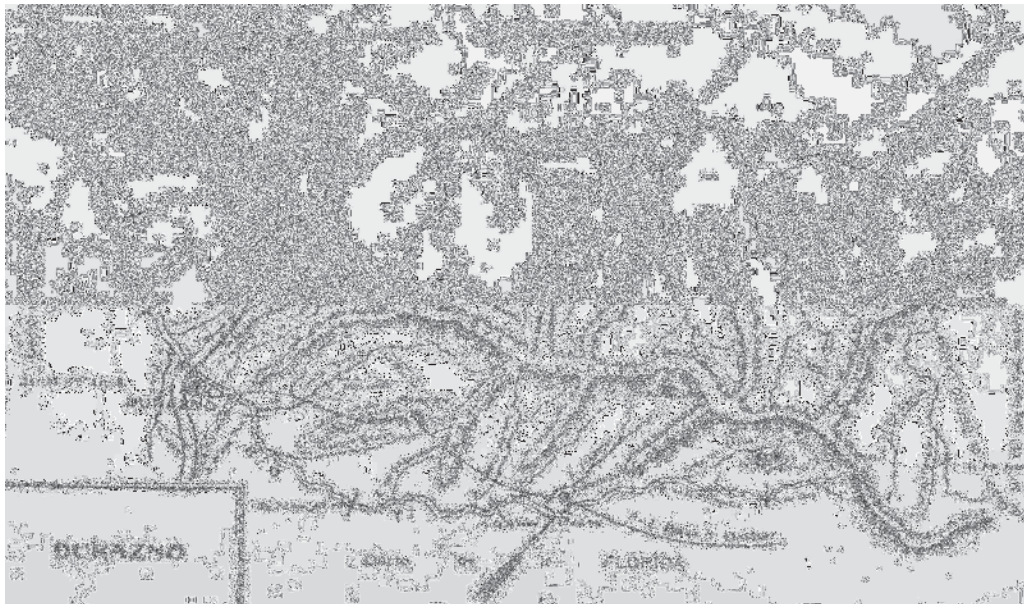
Luego de la separación del Brasil de Portugal en 1822, se producen conflictos entre las tropas de ambos orígenes de la guarnición de Montevideo, quedando

finalmente como provincia Cisplatina anexada a Brasil en 1824 retirándose las tropas portuguesas, lo que debilita a los ocupantes.

La fundación de la Villa de San Pedro se formó con el destino de juntar gente dispersa en el interior de la provincia después de la guerra, según informe del Presidente Rivera el 19 diciembre 1831 “ la villa del Durazno debe su fundación a la necesidad reconocida por el gobierno portugués de reunir en un punto del estado diversas familias que, falta de terrenos propios y de medios para adquirirlos se veían expuestas a una miseria peligrosa y formar una barrera contra la invasión de los indios salvajes y cuartel de policía rural”.

“La envolvente Norte de la ciudad fue el valle de inundación del Río Yí. Como los primeros roles y funciones del centro poblado estuvieron ligados a la existencia del llamado “Paso del Durazno”, la ciudad se implantó sobre las tierras altas más próximas al mismo, aplicando los sabios principios de las Leyes de Indias: lugar alto, ventilado, con aprovisionamiento posible de agua. La ciudad creció lentamente, ocupando las manzanas de su trama en cuadrícula, igualitaria y abierta hacia los horizontes. El Río Yí se cruzaba por un puente sumergible en las grandes inundaciones: el hoy “Puente Viejo”. En su orilla norte, algunas construcciones”.

El trazado de la ciudad, se encarga al ayudante mayor Pedro Delgado y Melilla, el cual se proyecta en damero con la plaza principal ocupando una de las manzanas y las calles orientadas a medios rumbos. Los repartimientos de tierras de labranza y pastoreo también se efectúan al sur del río Yí.



Fuente: DURAZNO, LIBRO DEL CENTENARIO – INST. DE HISTORIA – FAC. DE ARQUITECTURA

Al terminar el año 1821, Rivera trajo de Clara un crecido número de familias. Acuden otras de diversos puntos: muchas de Cerro Largo, otras de San José, San Carlos, Florida, y Porongos, algunas de Montevideo y Canelones.

Se aglutinan en la villa cantidad de vecinos de la campaña de entre ríos Yí y Negro.

La población casi enteramente criolla no vasiló en adherir a la Cruzada Libertadora de 1825 cuando Lavalleja inició la guerra contra Brasil. Estuvo representada en la Asamblea de la Florida por Juan Bautista de León y después de declarada la Independencia el pueblo comenzó a llamarse Villa del Durazno.

Período 1828-1860.

Hacia 1828 el crecimiento urbano se robusteció con la instalación de vecinos provenientes de zonas rurales. En ese mismo año empezaron a funcionar las primeras escuelas de varones y de niñas.

Desde 1828 el gobierno reglamenta la prestación del servicio de postas de caballo para unir los centros de cierta importancia con la sede del gobierno que pasa a ser Montevideo desde 1829 y conectar por vía fluvial con su similar argentino desde Carmelo y luego desde Colonia con Buenos Aires. Si bien al inicio se plantea cierta centralización de los itinerarios en Durazno, esas postas son modificadas de a poco incorporando a Montevideo, que reafirma su clara primacía.

En 1830 se creó el departamento de Durazno, uno de los nueve con los que contaba el país en el momento de la Jura de la Constitución. El regreso de Rivera a la Villa, en 1829 después de su fulgurante conquista de las misiones orientales, iniciaría el largo proceso de disputa de Durazno por ser la capital del país. Aunque los años siguientes lo fue de hecho alternativamente en función del apogeo o declinación del poder de su fundador, al extremo que durante la presidencia de Oribe 1835-1838 se hablaba de la república de “bicefalismo” el gobierno formal en Montevideo y el poder en Durazno.

Entre 1831-1834 durante la primera presidencia de Rivera, se establecieron en la villa centenares de indios guaraníes que habían seguido al caudillo en su retirada de las Misiones y charrúas que sobrevivieron a los episodios de puntas de Queguay a la matanza de “Salsipuedes” de 1831.

Pero aunque pobló sus campos y el Gral. Rivera haga de Durazno su ciudad predilecta, todo el departamento sigue siendo tierra de tránsito como consecuencia de su ubicación geográfica. Los modernos puentes carreteros construidos sobre los dos ríos limítrofes acentúan esta característica e impondrán sus consecuencias. Ya la pavimentación de la ruta 3 sacó de su esfera de influencia a una vasta región de los departamentos de Flores y Río Negro. Sin embargo la favorable situación geográfica de Durazno debiera depararle otro destino cultural y económico.

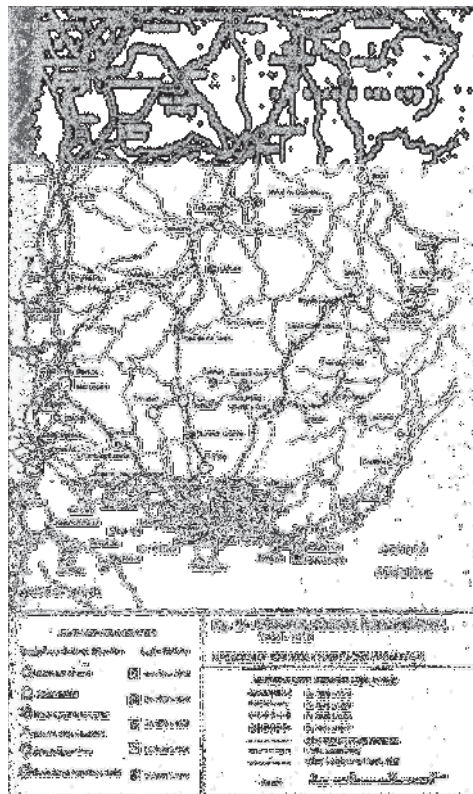
En 1852 el Dr. Eduardo Acevedo plantea trasladar la capital departamental a Durazno aprovechando su posición geográfica central respecto al conjunto de la campaña y para evitar la concentración de actividades en Montevideo, lo que favorecería la conformación de un eje de desarrollo entre ambas.

El tema da lugar a un proyecto de ley que modifica el senado y aprueba en 2/6/1853 por amplia mayoría el traslado pero a una ciudad a fundarse en el centro del país al efecto, encomendando al ejecutivo a realizar los diseños y estudios de costos incluyendo los edificios necesarios. Pero luego la iniciativa carente de apoyo queda olvidada.

Período 1860 en adelante.

En el Uruguay la instalación de la red ferroviaria se produce en el último tercio del siglo XIX. Iniciada en 1865 por empresarios nacionales, en 1869 se habilita el servicio Montevideo – las Piedras, que se extiende hacia el norte llegando a Durazno en 1874, incorporando capitales británicos que toman el control de la compañía. La estación se ubica al S.O. de la ciudad y su traza bordea por el oeste el área urbanizada.

En los años siguientes se extiende la línea del central habilitando el puente sobre el Yí, en 1879 y poco después llega hasta Río Negro pero el puente y la



Fuente: LAS CIUDADES DEL URUGUAY - 2004. Carlos Musso.

conexión con Paso de los Toros recién se terminan en 1886, “abriendo una vía expedita, rápida y segura, para que la producción del Norte del país pudiera ser enviada a puerto. Poco más al Norte de Paso de los Toros, en Estación Chamberlain, la vía se bifurcaba habilitando la conexión a Paysandú – Artigas y

a Rivera. Durazno compartió entonces con Paso de los Toros la condición de centro comercial del área norte del país, separadas por extensiones de tierra poco pobladas. Ambas fueron puntos de concentración de frutos del país y de aprovisionamiento de insumos productivos: *eran "puertas" del territorio*.

“Una vez construida la vía férrea, el límite Oeste de la ciudad (antes humedales) fue los altos taludes, de difícil y peligroso paso, de la vía del ferrocarril. Constituyó una barrera física y visual, que separó a la ciudad de parte de sus paisajes fluviales. Los cruces de la vía eran pocos. Habilitaron la instalación de equipamientos urbanos como el cementerio o la planta depuradora de aguas servidas en terrenos “fuera de la ciudad”. Más al Oeste se encontraban las Chacras del Durazno, famosas por la calidad de sus frutales y abastecedoras de la ciudad”.

“El límite de la ciudad histórica por el Este fue el valle de inundación del Arroyo Sandú y Sandú Chico: Sólo el Hipódromo –una vez más un equipamiento colectivo- y algunas construcciones dispersas se encontraban del otro lado de las áreas inundables. Algunos caminos unieron la ciudad con su entorno inmediato rural”.

“La presencia temprana de la villa (a partir de 1906, Ciudad) de Durazno, consolidó el pasaje por ella de rutas y vía férrea y la convirtieron en hito de tránsitos. Se desarrolló en relación con su rico hinterland agropecuario y dio lugar a una intensa vida cultural de las que múltiples nombres han quedado asociados a la cultura nacional, la condición de haber albergado el primer teatro independiente del interior del país y otras manifestaciones en todas las artes”.

“La villa y el Departamento, perdido su protagonismo político, comenzaron a recibir una fuerte oleada de inmigrantes, facilitada por el nuevo medio de transporte. Esa nueva población generó grandes cambios en la demografía y costumbres locales. Los mayores contingentes de inmigrantes fueron españoles, italianos, franceses, ingleses y brasileños. En los últimos años del SXIX y primeros del XX llegó a Durazno el último contingente inmigratorio importante, compuesto por libaneses y sirios”.

La ciudad tiene fuerte crecimiento con una tasa promedio anual desde 1860 del 36,3 por mil y en 1908 pasa a ser la 6° del país en población.

| CENSO | 1852 | 1860 | 1908 | 1963 | 1975 | 1985 | 1996 |
|----------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DURAZNO | 5.591 | 8.973 | 42.325 | 53.635 | 55.699 | 55.077 | 55.715 |

Fuente:
I. VIANA.

RECUESTO PRELIMINARES DEL VI CENSO GENERAL DE POBLACIÓN Y

IV DE VIVIENDAS - DIRECCIÓN GENERAL – 1985 ; INE – 1996. -

En las décadas de 1860 a 1890 toma relevancia el ajuste del trazado de los ejidos que se encara a iniciativa de las Juntas Económico Administrativas en las capitales y centros importantes. En el caso de Durazno, se adapta a las condiciones topográficas del lugar y a la situación preexistente resultando trazados libres.

“Se produjo simultáneamente un cambio en la estructura de la propiedad de la tierra y en las formas de explotación de la misma: se pasó de la estancia cimarrona, de producción típicamente extensiva en base a las dotaciones de ganado criollo (con producción parcialmente destinada al autoabastecimiento y al de los centros poblados más próximos), a la estancia capitalista, racionalmente encarada con criterio empresarial en función de la maximización de la producción y con ella del lucro posible”.

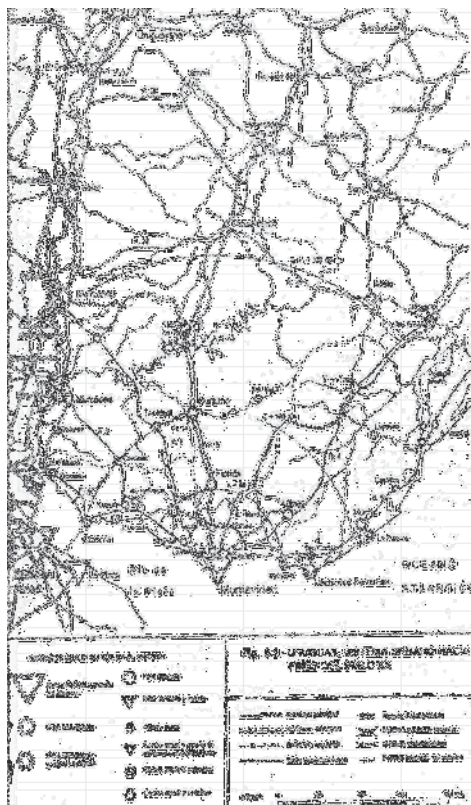
“Como consecuencia, de la nueva escala de producción, el mercado consumidor por excelencia dejó de ser el local, complementario del autoabastecimiento. Los mercados estaban en el viejo continente y la tecnología acumulaba respuestas que los viabilizaban: al ferrocarril se sumó el barco a vapor y el frigorífico y los enlatados”.

“La sociedad entera volvió sus ojos hacia Montevideo, fuente de poder político (fuertemente ejercido en el medio rural a comienzos del SXX gracias al ferrocarril) y económico, como aduana y puerto exportador de las producciones del medio rural”.

“El espacio así organizado requirió la aparición de nuevos asentamientos urbanos: fueron centros primarios de acopio de la producción rural y puntos de prestación de servicios, de diversa escala. En 1874 se fundó Nuestra Señora del Carmen, y en 1875, Sarandi del Yí, hoy segunda ciudad del Departamento (6.662 hab). – 1996). En 1999 pudieron listarse 51 centros poblados de diferente escala.

Se construye el puente carretero sobre el Río Yí próximo al ferroviario, la ruta 5 atraviesa la ciudad de norte a sur con algunos cambios de dirección.

En 1872 se inauguró el alumbrado público y se fundó en Casino Progreso del Durazno. Con el arribo del ferrocarril en 1874 Durazno se convierte en punto terminal de la línea, lo que significó un gran dinamismo comercial. Se establecieron múltiples centros educativos que fueron inspeccionados por J.P. Varela 1878 y se instaló el teatro Progreso 1882, el hipódromo, la escuela nacional de oficios, el hospital y el teatro español. Durante las guerras civiles (1897-1904) la villa se convirtió en un importante centro de las tropas del gobierno, mientras en el este del departamento operaban reiteradamente las guerrillas del partido nacional.



Fuente: LAS CIUDADES DEL URUGUAY- 2004. Carlos Musso.

Conectando el puente con la trama urbana se trazó una avenida de acceso de doble mano, hoy llamada Avda. W. Churchill. La misma tiene una escala grandiosa, que sin duda dio gran jerarquía al acceso a la ciudad desde el hinterland departamental. Esa concepción inicial fue fortalecida por su proyecto paisajístico: hoy bordeada por añosas filas de plátanos, permite el goce del paisaje del valle de inundación del Yí desde un paisaje cultural de alto valor.

En 1898 se estableció en Durazno el regimiento N°2 de caballería al mando del entonces coronel Pablo Galarza 1851-1937 un poderoso caudillo del partido colorado. En 1906 Durazno adquirió categoría de ciudad.

A la cadena de centros de enseñanza oficiales instalados desde las décadas finales del siglo XIX, se creó el Liceo Popular de Durazno. Se agregaron dos instituciones de gran influencia (Colegio San Luis de los Hermanos maristas) y el colegio Inmaculada Concepción.

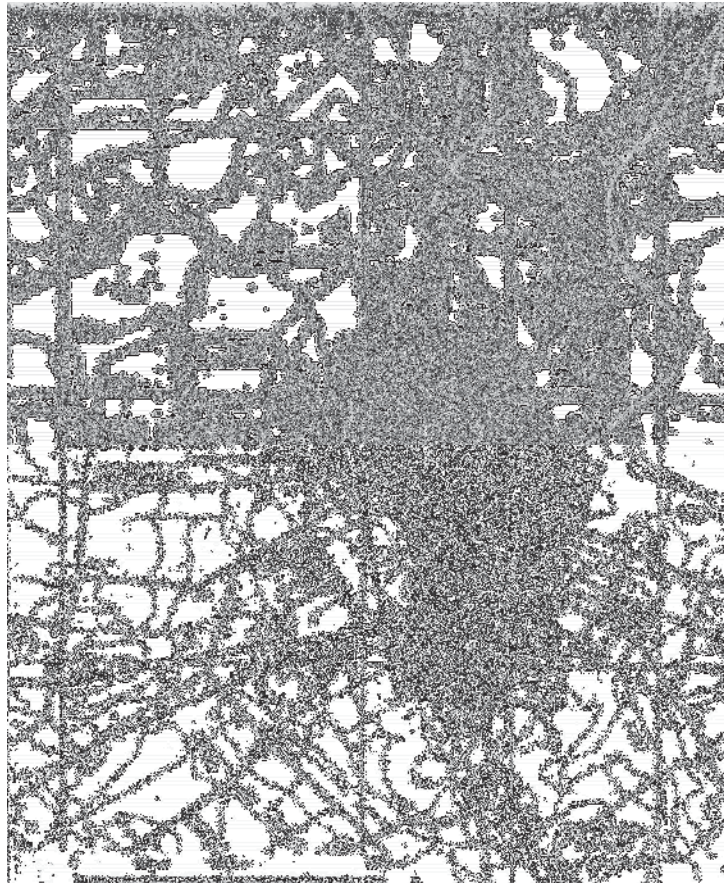
Engalanaban la capital departamental sus plazas Artigas, llamada Progreso hasta 1911, Independencia creada cuando se fundó Villa de San Pedro, y Sarandí, construida en la década de 1880, en la antigua laguna de los patos.

También se destacan el Zoológico Municipal, uno de los más importantes del interior, los parques Treinta y Tres Orientales y el de la Hispanidad donde se

realiza el festival folklore y competencias de motociclismo y las avenidas Churchill y Aldama, enlace entre Durazno y Santa Bernardina por el viejo puente carretero sobre el Yí , la ciudad cuenta con varias playas sobre el río, desde las que se observan el puente ferroviario que sustituyó en 1915 al anterior de 1879, el puente viejo construido en 1903 y el nuevo en 1964.

“Los avances en materia de tecnologías viales y de transporte posibilitaron que los transportes carreteros sustituyeran al transporte ferroviario, tanto en materia de cargas como de pasajeros, se volvieron inaceptables los tiempos de espera en épocas de inundación, y la capacidad de carga de los camiones superó la capacidad portante de la estructura, por lo que el “puente viejo” (Durazno – Santa Bernardina) dejó de ser funcionalmente aceptable.

La accesibilidad a vehículos individuales y la mejora permanente de la calidad de la red vial, sumada a la flexibilidad y rapidez de los transportes colectivos incrementaron sensiblemente la movilidad de la población sobre el



territorio.”

Fuente: LAS CIUDADES DEL URUGUAY- 2004. Carlos Musso.

REFERENCIAS:

- Musso, Carlos. Las Ciudades del Uruguay, 2004.
- Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Proceso Urbano de Durazno, Barrios Pintos, Aníbal. "Durazno la tierra, el hombre, la revelación y destino." (1965).
- Uruguay, Pueblo a Pueblo (Publicación 2002)