

VISITA PÚBLICA AL ÁREA DEL DIQUE MAUÁ

CONCURSO DE IDEAS
URBANO-ARQUITECTÓNICAS



Asimilla boreo dolorei cus, es et autem quid ea
voluptas et as eos et quo dolentem aut optaqua
speres es dolorpo ssimaxim quam

@Guiponi

El Ministerio de Industria Energía y Minería (MIEM), la Intendencia de Montevideo y la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU) convocan a la visita pública ABRE MAUÁ durante los días 19 y 20 de febrero de 2020.

ABRE MAUÁ busca hacer visible el potencial del sitio en cuanto zona estratégica de la costa de Montevideo, en continuidad con el proceso de rehabilitación iniciado por el concurso de ideas urbano arquitectónicas convocado por el MIEM en 2019.

La visita se inaugurará el miércoles 19 a partir de las 10.00 en el predio de la ex Compañía del Gas, con un acto de apertura que contará con el siguiente programa:

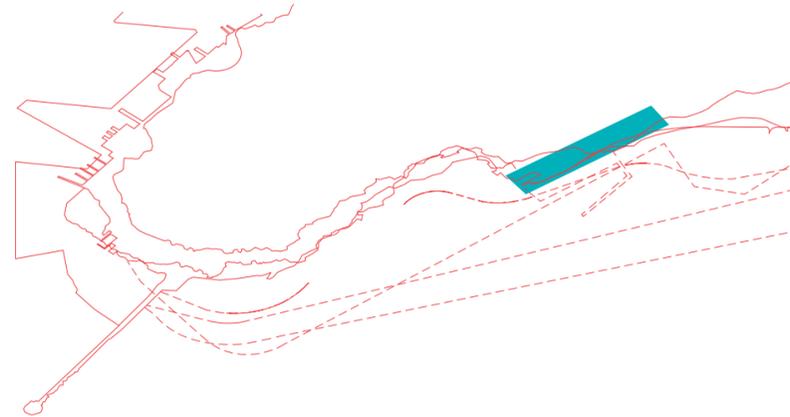
Historia y patrimonio en el Área Dique Mauá
Presentación a cargo del Arq. Leonardo Gómez, del del Instituto de Historia de la

Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.

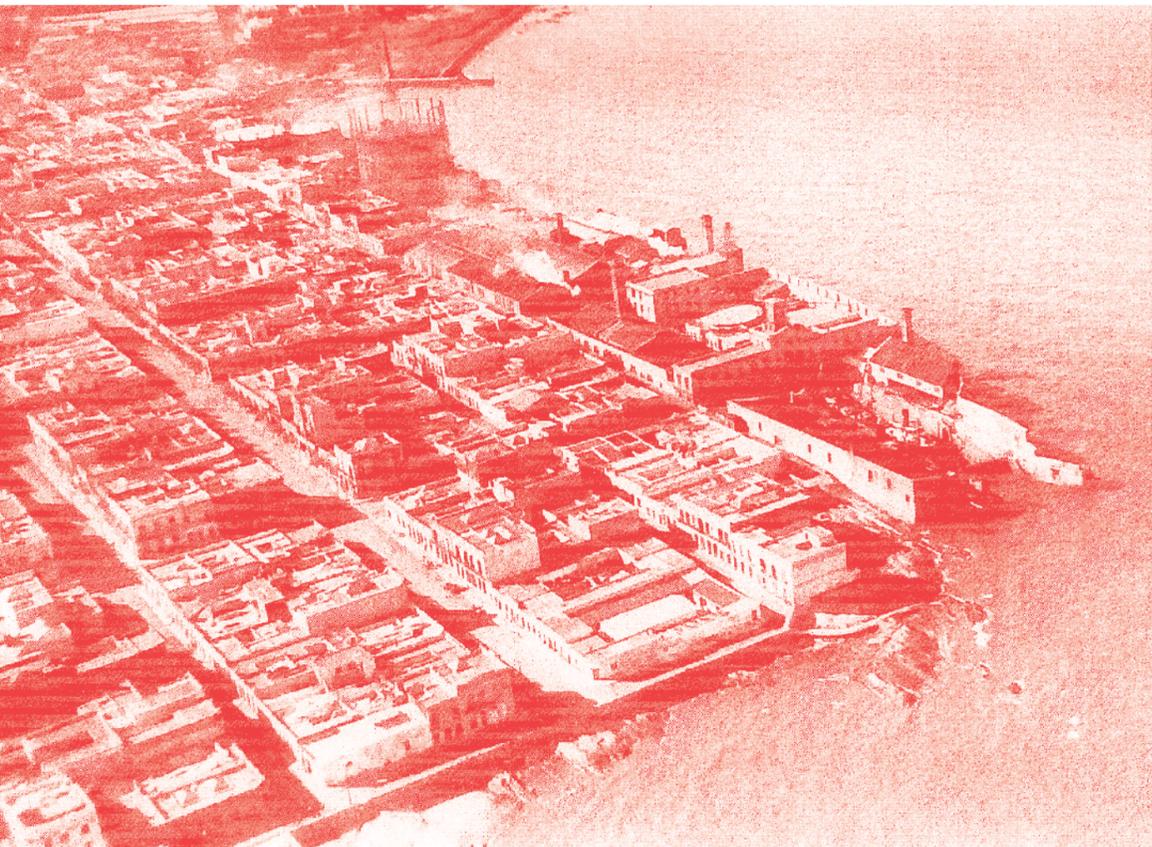
Futuros deseables para una zona estratégica de la costa montevideana
Presentación de los proyectos ganadores del concurso de ideas Área Dique Mauá, a cargo del Lic. Jorge Castrillón

Al cierre del acto harán uso de la palabra el ministro de Industria, Ing. Álvaro Moncecchi, el Intendente de Montevideo, Christian Di Candia, y el decano de la FADU, Arq. Marcelo Danza.

Los predios de la ex Compañía del Gas y del Dique Mauá estarán abiertos a recorridos libres entre las 10.00 y 21.30. Habrá también visitas guiadas con cupos limitados en la tarde del viernes y durante el sábado a cargo de personal de la FADU.



Vista del área en la década de 1930, previo a la construcción de la Rambla Sur.
Fuente: Varese, Juan Antonio. *La Compañía del Gas. Una historia centenaria*. Montevideo:
Editorial Torre del Vigía, sd, pp.64-65.



PANO- RAMA DE SITUA- CIÓN

HACER CIUDAD. La zona del Dique Mauá es una colección de áreas conformadas por diferentes paradigmas de acciones urbanas fragmentarias: el ensanche del siglo XIX; la infraestructura ingenieril productiva; el paseo paisajístico higienista; los modelos abstractos modernos que conviven, yuxtapuestos, sin solución de continuidad. Para ello se debe comprender el área a diferentes escalas: la micro, que comprende el área de la ex Compañía del Gas y su entorno inmediato; la meso, que analiza su relación con la Rambla Sur; y la metro, que lo hace en relación con el área metropolitana de Montevideo, considerando aspectos estratégicos para la transformación del área, como el espacio público y la rambla, las centralidades y equipamientos urbanos, la infraestructura y los servicios de movilidad o el tejido residencial.

DESAFÍOS DEL PROYECTO URBANO. Hacer ciudad por partes implica aceptar el compromiso de operar entre las definiciones del plan general y las

apuestas de la operación detallada. La construcción de la ciudad en el tiempo; la preocupación por la forma urbana; el carácter eminentemente morfológico y compositivo de los espacios urbanos; la traducción de estos tópicos en normativa; la promoción de la mezcla de usos; la búsqueda de liberación del espacio interno de la manzana; la necesidad de contener proyectos estrella; y el interés renovado por los temas de paisaje son tópicos principales en los proyectos urbanos contemporáneos.

LA COMPAÑÍA DEL GAS. La Empresa del Alumbrado a Gas constituyó un emprendimiento de los hermanos Ísola, quienes en 1852 obtuvieron la concesión para la explotación del servicio de gas y en 1853 inauguraron el primer sistema de iluminación a gas por cañerías del país. La pequeña usina, localizada originalmente sobre la bahía portuaria, debió ser relocalizada sobre la costa sur debido a problemas de higiene, lo que dio lugar a las nuevas instalaciones de la usina, cuyo edificio principal se inauguró en 1867.

La empresa pasó a propiedad del Barón de Mauá en 1868, quien incorporó las infraestructuras del dique seco, conformando un conjunto industrial de avanzada para el Río de la Plata. Afectado por la crisis bancaria de 1868, el barón debió recurrir a capitales británicos, que adquirieron la propiedad de la compañía en 1872 y constituyeron The Montevideo Gas Works and Dry Docks Co. Ltd., cuya gestión alcanzó prácticamente un siglo. El trazado vial de la rambla, construida entre 1926 y 1935, implicó el atravesamiento de su predio, la aislación de sus instalaciones del contexto urbano original y la separación de los gasómetros 5 y 6 de la planta industrial. El contexto general que presentaba Uruguay en la década de 1960 derivó en la decisión de la compañía inglesa de abandonar el país en 1970, y a partir de entonces el Estado asumió el control de la empresa. En 1977, un nuevo sistema de producción condujo a que las carboneras dejaran de utilizarse. Dos años después, el edificio de la vieja usina fue clausurado. Finalmente, en

1724

1726

1730

1780

1808

Se dicta en Buenos Aires el acto de erección de la ciudad de San Felipe de Montevideo.

Inicia proceso fundacional de Montevideo. Comienza a construirse la muralla.

Culmina el proceso fundacional.

Montevideo se convierte en ciudad amurallada.

Se inaugura el Cementerio Viejo (Durazno y Andes).

Elaboración Propia en base a Informe Histórico-Patrimonial y Informe Urbano-Paisajístico. Mapa según planos obtenidos de TRAVIESO, Carlos. *Montevideo en la época colonial. Su evolución vista a través de Mapas y Planos españoles*. Montevideo, 1937.

2004 dejó de funcionar el gasómetro ó por el ingreso del gas natural al país. Entre 1971 y la actualidad se otorgaron distintas concesiones para su manejo.

PATRIMONIO INDUSTRIAL

Desde el inicio de su ocupación los componentes del predio funcionaron asociados a la producción y distribución del gas. Su consideración como escenario de relevantes procesos industriales y tecnológicos que tuvieron lugar en las últimas décadas del siglo XIX constituye una de las perspectivas fundamentales de la valoración del conjunto.

Este plano de valoración implica trascender una mirada meramente arquitectónica (centrada en las piezas edilicias más significativas) y considerar este bien como parte de un paisaje cultural.

Como único sobreviviente de la antigua configuración urbana, el conjunto testimonia el carácter del enclave durante el siglo XIX y buena parte del XX, enlazándolo con la historia de aquel bajo montevideano de industrias, inmigrantes y candombe.

LO CONSTRUCTIVO ESTRUCTURAL

Cabe mencionar el Edificio del Reloj, las Carboneras, el Muro costanero y el Gasómetro. En el primero se destacan las soluciones de los cerramientos «a la porteña», las columnas metálicas de acero fundido y de madera con capitel, los ladrillos de dimensiones importantes, colores no convencionales y de gran calidad, el mecanismo del reloj y el juego de campanas. En cuanto a los edificios de las Carboneras y el Muro costanero, se utilizan técnicas de sillería y de mampostería que pueden considerarse de valor técnico-constructivo testimonial. El Gasómetro, con una particular tecnología aplicada en su fabricación (prefabricada e importada), es representativo de una arquitectura industrial.

TERRITORIO EN DISPUTA_ El Área del Dique Mauá conforma una pieza urbana que, al articular el espacio de la rambla (con una fuerte presencia en el imaginario nacional que asimila la costa al espacio público) con el Barrio Sur (una zona de marcada tradición de pertenencia, de un perfil socioeconómico diverso y con un reciente pero intenso desarrollo inmobiliario), configura un espacio sobre el que existen fuertes intereses de múltiples actores, tanto ciudadanos como institucionales y privados. Estos actores –entendidos como sujetos que tienen capacidad de ejercer influencia sobre su transformación o que se verían afectados por dicho proceso– operan en el territorio de acuerdo con sus herramientas e intereses.

La zona configura un importante acceso a la Ciudad Vieja y extensión de los servicios del centro de la capital. En ese marco, recientemente fue centro de atención de la agenda pública en cuanto espacio de confrontación en torno al proyecto de una terminal fluvio-marítima. Este proceso de discusión ha estimulado un debate acerca de la gestión pública de lo urbano, del que surgió una oportunidad única para la imaginación colectiva de su transformación.

PLANIFICACIÓN Y MARCO LEGAL

Enmarcada en la legislación nacional y departamental y en los paradigmas sistémicos de la complejidad y de la planificación participativa, la transformación del área del Dique Mauá presenta desafíos generales respecto del marco regulador y de ordenamiento y gestión, entre otros.

El principal desafío respecto del marco regulador es garantizar los derechos de las personas y sostener los principios territoriales y ambientales consagrados por la Constitución, la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y los Instrumentos de Ordenamiento Territorial. Asimismo, se deberán incorporar los paradigmas imperantes: sistémico, desarrollo sostenible, complejidad, gobernanza democrática e interinstitucionalidad. Sobre los desafíos de ordenamiento y gestión, cabe mencionar que se deben determinar los ámbitos de planificación y actuación, lograr la articulación de las piezas al sistema urbano y articular planificación y gestión de forma que resulte autosustentable. La legislación departamental, vigente y aplicable, integra el Plan Montevideo de 1998 al Sistema del Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y lo profundiza y actualiza en sus estrategias y regulaciones por medio de las Directrices Departamentales y los planes de Barrio Sur y Ciudad Vieja. La legislación patrimonial dispuesta para la Rambla Sur constituye un dato relevante para las ideas de proyecto y de diseño más específico.

ECONOMÍA URBANA_ Los diferentes usos del suelo asociados a la presencia de los servicios públicos y privados, la relación con la localización de las fuentes de trabajo y las necesidades de movilización y localización de las personas son algunos de los aspectos que nos obligan a mirar los emprendimientos públicos y privados, la vivienda y el suelo como parte integrante de un espacio mayor que tiene determinado funcionamiento económico, social y cultural. El área Dique Mauá se vincula con barrios que son parte de la *city*

financiera de la ciudad, centro de localización de organismos y servicios públicos, un circuito turístico obligado (Ciudad Vieja, Mercado del Puerto, museos, Teatro Solís, Sodre, cruceros), una zona residencial en transformación en Palermo y Barrio Sur (al influjo de la Ley de Promoción de la Vivienda de Interés Social) y una zona hotelera y comercial importante.

DIMENSIÓN AMBIENTAL

El área Dique Mauá se ubica en la zona central de la costa de Montevideo, en un ámbito moderadamente impactado por la presencia de tejido urbano, el vertido de efluentes industriales, el tráfico marítimo y el aporte de arroyos con diferentes niveles de contaminación.

El ecosistema acuático es el principal medio a ser analizado, dado que, debido a su grado de antropización, no se observan componentes naturales a ser preservados a nivel terrestre.

DINÁMICA FÍSICA DE LA COSTA

Mareas: Los niveles máximos registrados en el puerto de Montevideo han superado los cuatro metros, y los valores mínimos han sido cercanos a -0,5 m, referidos al Plano Hidrométrico Provisorio.

Corrientes: Un proyecto que involucre obras marítimas deberá incluir un estudio de las posibles modificaciones que induzcan sobre el patrón de corrientes en la zona. Dichas afectaciones podrían tener implicancias en el transporte de sedimentos, afectando la sedimentación de canales de navegación cercanos o la dinámica de playas cercanas.

Oleaje: Para proyectos que impliquen estructuras marítimas se deberá tener en cuenta su impacto sobre la propagación del oleaje en la zona, especialmente sobre el resto del muro de la rambla, otras infraestructuras existentes, como el Dique Seco, y la dinámica de playas cercanas, como la Ramírez.

Viento: Dependiendo del tipo de proyecto propuesto, esta variable deberá ser tenida en cuenta para el diseño estructural, pero también desde el punto de vista del confort eólico en las propias instalaciones del predio, así como su posible impacto en las zonas públicas cercanas.

Lecho: En la zona costera cercana al área de interés el lecho está conformado en general por sedimentos finos con una capacidad de soporte reducida, lo que condiciona la fundación de posibles estructuras marítimas. Esto no permite descartar que, como en otras zonas de la costa de Montevideo, se observen afloramientos rocosos y playas de arena.

[CONTRIBUIR AL REPOSICIONAMIENTO DE MONTEVIDEO COMO CIUDAD DE VANGUARDIA MEDIANTE UNA REFORMULACIÓN DEL SITIO QUE COMBINE PATRIMONIO E INNOVACIÓN, QUE SE INTEGRE CON EL ENTORNO Y QUE ESTÉN PROVISTAS DE SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA Y AMBIENTAL.](#)



Elaboración Propia en base a Informe Histórico-Patrimonial, Informe Urbano-Paisajístico y VARESE, Juan Antonio. La Compañía del Gas. Una historia centenaria. Montevideo: Editorial Torre del Vigía, s.d. Mapa según Plano Guía de Montevideo levantado y arreglado por Aymez ingeniero civil, publicado en 1870.

CON- CU- SO DE IDEAS

URBANO-ARQUITECTÓNICAS

CONCURSO DE IDEAS

El concurso. El concurso de ideas urbano-arquitectónicas Área Dique Mauá tuvo por objetivo generar opciones proyectuales para la transformación de una zona estratégica de la ciudad de Montevideo.

Propuso la exploración de imaginarios de futuros urbanos posibles mediante el desarrollo de propuestas urbano-arquitectónicas innovadoras. Estas debieron atender al desafío de operar sobre un espacio de alta relevancia a distintas escalas del territorio y sujeto a expectativas de múltiples actores de la sociedad.

Los proyectos presentados abordaron la incorporación de nuevos usos, el poner en valor la dimensión patrimonial de las preexistencias e integrar el complejo al sistema de espacios públicos costeros y su paisaje. Asimismo, las ideas premiadas contemplaron la sostenibilidad ambiental y la viabilidad económico-financiera de las transformaciones propuestas, mediante un modelo de gestión plausible de incorporarse al marco de planificación urbanística vigente.

El concurso, de carácter público y nacional, fue convocado y organizado

por el Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y contó —en el marco de un convenio de cooperación interinstitucional— con la asesoría de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República (FADU-Udelar).

Se contó con la participación de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII), que otorgó un premio a la idea más novedosa, y de la Intendencia de Montevideo (IM).

También realizaron contribuciones técnicas los siguientes servicios de la Universidad de la República: Facultad de Ingeniería (FING), Facultad de Ciencias (FCIEN), Facultad de Ciencias Económicas (FCEA) y Facultad de Ciencias Sociales (FCS).

Apoyó este concurso la Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

El resultado. Se recibieron 51 propuestas, con un registro de más de 400 concursantes y la participación de múltiples equipos interdisciplinarios. Se entregaron siete premios: dos primeros premios, un premio mención, un premio a la idea más novedosa Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) y tres menciones honoríficas.

Evaluación general. El jurado plantea que «sin perjuicio de los Premios y Menciones Honoríficas [...], se reconoce el valor del conjunto de los trabajos presentados, con diversas contribuciones específicas. Esto constituye un importante capital cultural y técnico. La cantidad y variedad de propuestas recibidas destacan por el valor y calidad de las reflexiones que aportan al proceso de transformación del área».

El concurso como herramienta. El MIEM cuenta hoy con una herramienta capaz de nutrir el debate público sobre los modos de construir y habitar la ciudad visualizando actividades y/o usos futuros para el lugar. Haber hecho el concurso implica hacer ciudad.

Cooperación interinstitucional. La cooperación desarrollada en esta experiencia entre los espacios de gobierno, el ámbito académico y la ciudadanía es una vía idónea para instrumentar acciones y apuntar a construir procesos de gestión urbana con base técnica adecuada y consensos suficientes.

Expectativa. Todo concurso de ideas inaugura un proceso para la transformación de un sitio, pero no resuelve la situación. Aporta al organizador propuestas para ser ordenadas en el marco de una estrategia viable.

Como plantea el jurado en su Acta Final, «ello eleva el desafío y el compromiso que adquieren las instituciones participantes para continuar liderando y tomando acciones mediante el procedimiento que se considere adecuado, a partir del momento de la premiación».



PRE- MIA- DOS



PRIMER PREMIO

BIOSUR

Autores: Estudio AFRA+MONOBLOCK
Andrés Jacobo Gómez Muñoz

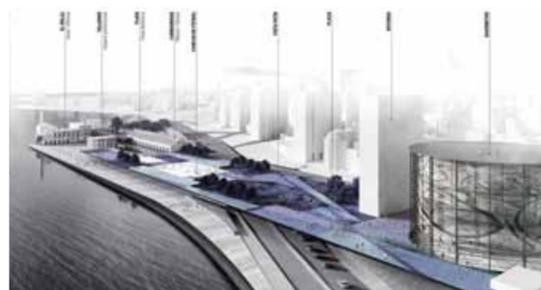
*Debido a un error de registro, por el momento el arquitecto Andrés Gómez figura en actas como único autor del proyecto ganador de uno de los primeros premios Biosur. El equipo completo está integrado también por Pablo Ferreira, Andrés Gómez, Juan Granara, Fernando Cynowiec, Alexis Schacter, Adrián Russo y Marcos Amadeo. Personal del MIEM está a cargo del procedimiento para corregir esta situación.



PRIMER PREMIO

PATIO MAUÁ

Autores: Estudio Braulio
Gerardo Martínez, Camila Belén Rocha Branca, Germán Menditeguy Peryera, Gonzalo Núñez Bonjour, Gastón Vaiture Azzi, Julio Pereira Arbiza, Lucía Bacque Viviano, Lucía Pucci Garmendia, Julia Costa Osimani



PREMIO ANII A LA IDEA MÁS NOVEDOSA

PLATAFORMA DE URBANIDADES

Autores: Edgardo Dri, Alvaro Prieto, Luis Alfredo Bogliaccini Faget, Agustín Greif, Ricardo Izeta, Lucía Beltrán, Aleka Ramírez, Diego de León, Guzmán Alfaro



PREMIO MENCIÓN

POST PRODUCCIÓN DE UN DIQUE

Autores: MAPA+BULLA
Matías Carballal, Andrés Gobba, Mauricio López, Silvio Lagranha, Luciano Rocha, Diego Morera, Emiliano Lago, Fabián Sarubbi Dotta, Martina Pedreira, Sebastián Lambert, Victoria Muniz, Sandra Rodríguez, Pablo Courreges, Agustín Dieste, Lilian Wang, Diamela Meyer, Agustina Viera, Paula Gil, Débora Boniatti, Juliana Colombo, João Oliveira, Amanda Cappelatti, Helena Utzig, Lucas Canez Moojen, Aldo Lanzi, Ana García, Néstor Fleurquin, Lucía Ardissonne

Incorporación de nuevos usos, poner en valor la dimensión patrimonial de las preexistencias e integrar el complejo al sistema de espacios públicos costeros y su paisaje



PRIMERA MENCIÓN HONORÍFICA

MONTEVIDEO GAS COMPANY & DRY DOCKS

Autores: TATU+MUI
Leandro Alegre, María Lucía Arce, Lucas Cardona, Agustín André, Nicolás Newton, Horacio Goday, Gonzalo Parma, Renzo Nuzzachi



SEGUNDA MENCIÓN HONORÍFICA

BOSQUE MAUÁ

Autores: Santiago Pons, Alma Varela, María Amado, Ana Álvarez, Agustina Taroco, Diego Re Grasso, Emiliano Borgiani, Federico Keuchkerian, Jonás Prieto Viviano, Gustavo Olveyra, Rodrigo García, Claudio Varela
*Debido a un error de registro, por el momento Gimena Delbono, integrante del equipo, no figura en actas. Personal del MIEM se encuentra realizando el procedimiento para corregir esta situación.



TERCERA MENCIÓN HONORÍFICA

MAUÁ

Autores: Álvarez y Mitrópulos + MNG
Facundo Álvarez, Diego García da Rosa, Martín Mitrópulos, Martín Balmori, María Belén García Chagas

1970

The Montevideo Gas and Dry Dock Co. Ltd. decide abandonar el país. El estado uruguayo se hace cargo del suministro, administración y explotación del servicio de gas.

1974

Se declara Monumento histórico Nacional (Resolución 1941/75 del 21 de noviembre de 1975).
1974 Se autoriza la compra e importación por parte de la empresa Le Gaz Intégral, en 1977 se inaugura un nuevo sistema de producción de gas en base a la utilización de nafta liviana. Las carboneras dejaron de utilizarse. Dos años después el edificio de la vieja Usina fue clausurado.

2005

Gaseba Natural S.A. del grupo Gaz de France decidió vender el 51% de la Empresa a la Empresa Brasileira Petróbras. Petrobras llama a concurso cerrado para transformar el predio en un Centro Cultural.
2004 - Cesa el funcionamiento del Gasómetro N 5, por ingreso de gas natural.

2010

Comienza el diseño de un nuevo proyecto de Museo del Tiempo desde el Ministerio de Educación y Cultura.

2015

El Poder Ejecutivo declara "de interés" la propuesta del empresario Juan Carlos López Mena para construir allí la nueva terminal de Buquebus.
2016- La empresa Buquebus presentó iniciativa privada al amparo de lo dispuesto en los artículos 18, 19 y 20 de la ley N17.555 de setiembre de 2002.

2017

2017 - El Senado aprobó el proyecto de ley Terminal Fluvio- Marítima. Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, los cuales están afectados como monumentos históricos.
2018 - Cámara de diputados resuelve frenar el proyecto de ley de enajenación de los padrones próximos al dique Mauá.
2018 - FADU- MIEM, Acuerdan generar convenio para la organización del concurso.

Nutrir el debate público sobre los modos de construir y habitar la ciudad, visualizando actividades y/o usos futuros para el lugar.



Mauá Espacios Para La Creacion
Gabriel Etchepare, Gustavo Lorenzo, Rodrigo Garcia Fernandez, Ana Melazzi.



Éxodos
Matías Coello, Juan Martí Minassian, Javier Tellechea, Nicolás Franco, Valentin Eyheralde, Agustín Sica, Franco Castiglione, Pilar Fajardo



Orilla
María Paula Borges, Luciano Machín, Laura Manisse, Laura Pirrocco Artigas, Gastón Hernández, Rodrigo Oviedo, Esteban Ron, Sabrina Chiarlone



Grilla al sur
Nadia Ostrajov, Elisa Porley, Catalina Radi, Agustina Laino, Matilde Rodríguez Urquiola, Roberto Osvaldo, Laino Villar, Daniela Fernández.



Complejo Tdl
Angel García



Memorias materializaciones y mecánicas
Diego Pérez, Javier Lanza, Marcos Castaings, Fabio Ayerra, Ken Sei, Serrana Robledo, Santiago Rodríguez, Matías Chelle, Belén Bastos



Mar dulce media lab
Jorge Gambini, Pablo Frontini, Federico Borges, Federico Bresque, Gonzalo Camargo, Andrés Capurro, Mauricio Carneiro, Fabiana Perdomo

PRESE- LEC- CIONA- DOS



Montevideo al borde
Sebastián Berninzoni



Ciudad latente
Valentina Cardellino, Rodrigo Andrés Zagarzazú Mesones, Rodrigo Méndez Lagarriga

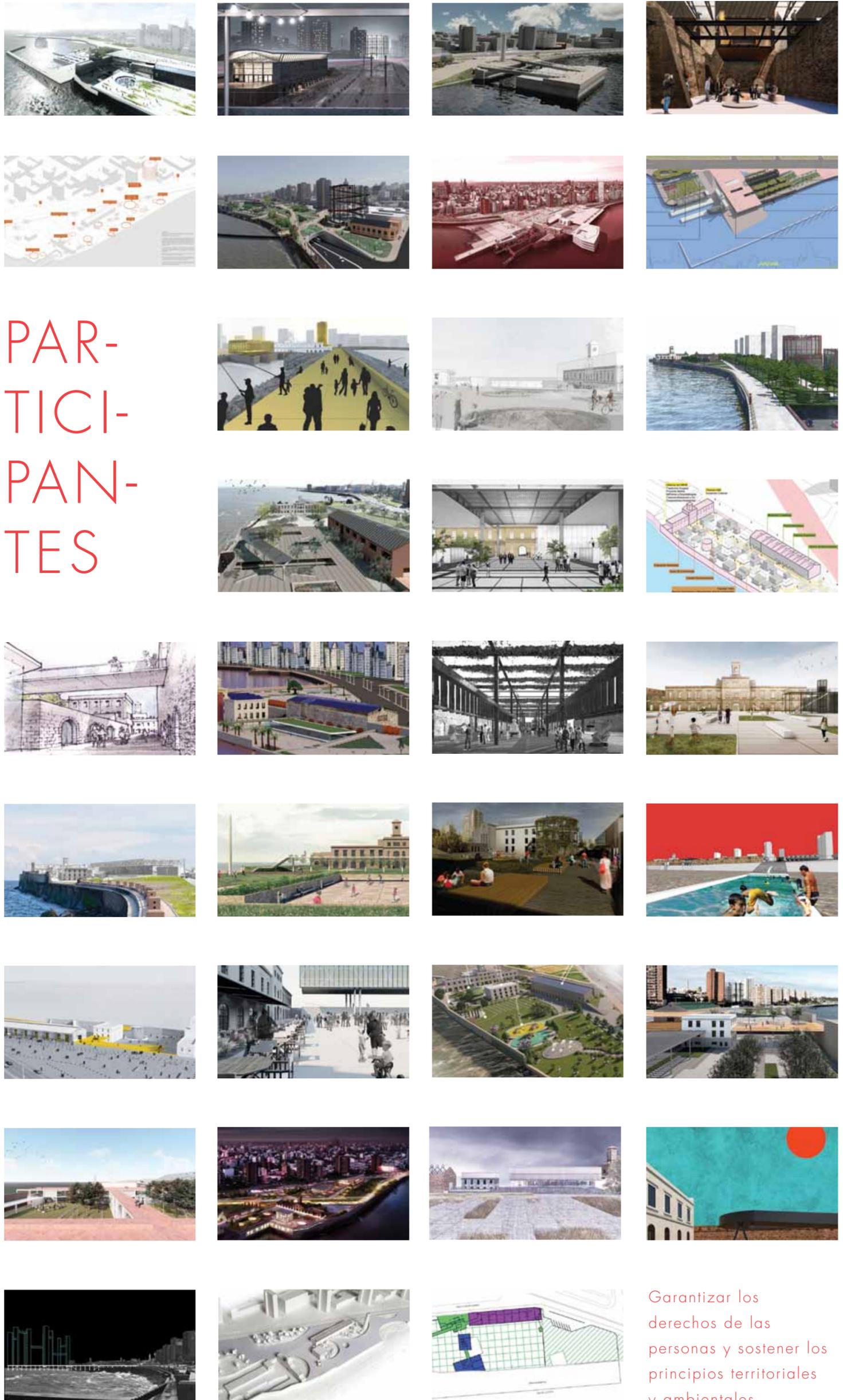


Incubadora de innovación creativa
Inés Artecona, Hugo Dutine, Gabriel Falkenstein, Daniella Urrutia, Constance Zumendi, Bruna Santos, Inés Dutine



Mvd hub
María Cesio, Wilson Oliveira, Federico Bermudez, Elina Rodríguez, Ernesto Pelayo, Pablo Kelbauskas

Problematizar desde una perspectiva interdisciplinaria la potencialidad programática, arquitectónica, urbano-paisajística y desarrollo social sostenible de un espacio de alta relevancia para la ciudad.



PAR-TICI-PAN-TES

Profundizar en la articulación interinstitucional, para facilitar la cooperación público-público, y público-pri- vada, así como de la ciudadanía, con base en buenas prácticas en materia de implementación de políticas públicas en el territorio.

Garantizar los derechos de las personas y sostener los principios territoriales y ambientales

VISITA PÚBLICA AL ÁREA DEL DIQUE MAUÁ

19 Y 20
FEBRERO
2020

Administración (Edificio del Reloj)

La administración, popularmente denominada Edificio del Reloj, tenía como destino alojar las oficinas administrativas y técnicas de la compañía, actuando como ingreso principal del personal, así como de los cargamentos de carbón que llegaban en lanchas a través de la costa. La torre alberga un gran reloj construido en Londres alrededor de 1850 y cuyo mecanismo incluye tres grandes campanas cuyo tañido marcó las rutinas de trabajo de la compañía durante décadas y formó parte de la vida de varias generaciones de trabajadores y de la banda sonora del Barrio Sur.



Carboneras

El origen del actual pabellón de las carboneras se vincula a la segunda extensión de la planta desarrollada por The Montevideo Gaz Works and Dry Docks Co. Ltd. a fines del siglo XIX. De acuerdo a su lógica industrial, se trata de un volumen compartimentado, fundamentalmente macizo (muros de piedra y mampostería), en el que se disponen pequeñas aberturas que comunican con el resto de la planta industrial y por las que ingresaban los cargamentos de carbón. Dicho ingreso, que originalmente se hacía en vagones que circulaban sobre rieles y, más tarde, en camiones de ruedas macizas, se llevaba a cabo desde el Dique Mauá, atravesando el acceso principal del edificio de administración, donde se encontraba la balanza y donde tenían lugar los controles.



Gasómetro

La estructura del gasómetro ó, ubicada actualmente en el encuentro de las calles Carlos Gardel e Isla de Flores, constituye el único vestigio de los seis depósitos de gas con que contó la compañía en el transcurso de sus más de cien años de funcionamiento. Cuando el depósito de gas se encontraba en funcionamiento, los dieciocho pilares metálicos reticulados que conforman su estructura permitían el desplazamiento telescópico de los componentes de su tanque cilíndrico, pudiendo alcanzar un volumen de 60.000 metros cúbicos.



Los principales componentes edilicios se organizan en el perímetro del predio, ajustándose a las alineaciones de las calles y jerarquizando su edificio principal, que se dispone sobre la prolongación de la calle Florida.

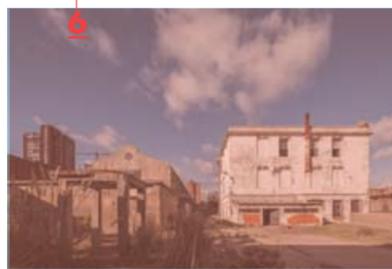
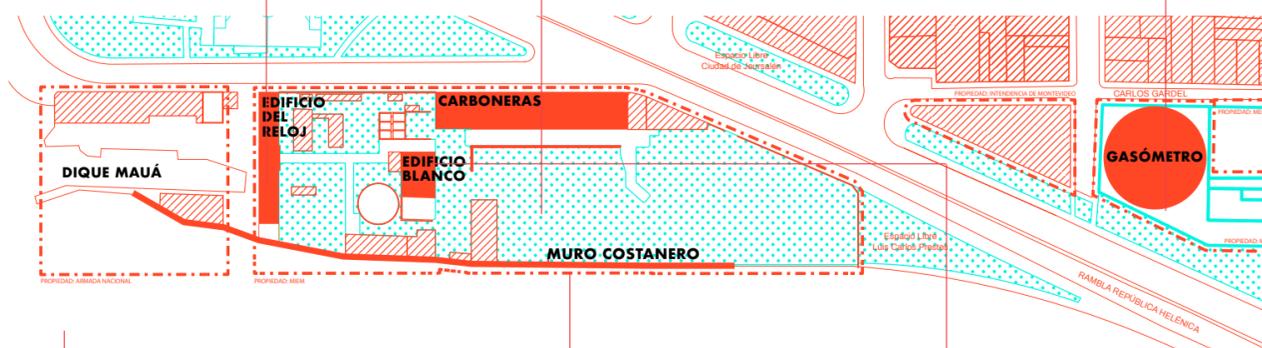
Los otros bordes eran ocupados por diferentes instalaciones del proceso industrial (depósitos de cemento y herramientas, retortas, garajes) y servicios (establos, baños, etcétera), lo que dejaba libre el centro de la manzana, donde fueron localizados el gasómetro 1 (volumen cilíndrico al oeste) y la carbonera (volumen cilíndrico al este). Al sector de la planta que enfrenta a la calle Isla de Flores —donde se disponían los garajes— se trasladó el área de retortas y se construyó un nuevo pabellón.

La primera ampliación de la planta estuvo vinculada a la operación del dique, impulsada por el Barón de Mauá (1869) en un área ganada al mar hacia el oeste de sus instalaciones. La segunda extensión, vinculada ya a la gestión de la firma inglesa (The Montevideo Gas Works and Dry Docks Co. Ltd.), se llevó a cabo a fines del siglo XIX y ocupaba la manzana contigua, comprendida entre las calles Andes y Convención. Allí, en primera instancia, fueron relocalizadas las carboneras, que ampliaron significativamente su superficie. En las primeras dos décadas del siglo XX fueron sumándose progresivamente nuevas instalaciones y pabellones que respetaban la alineación del referido cuerpo de las carboneras.

La demanda por la extensión del servicio de gas a otras áreas de la ciudad implicó para la compañía la adquisición de otros predios sobre el borde costero, con el objetivo de localizar nuevos depósitos de gas.

Las características urbanas que la Compañía del Gas presentaba hasta los comienzos del siglo XX fueron drásticamente alteradas por la creación de la Rambla Sur, que por particularidades geográficas debió apartarse del borde costero y atravesar la trama preexistente, dejando totalmente aislado al conjunto industrial de la compañía.

A partir de esta gran transformación, la planta adquirió su conformación actual como complejo aislado y singularmente antecedido por el tramo remanente de la antigua calle Isla de Flores (hoy Carlos Gardel) y la plaza República Argentina, espacio público remanente que «resuelve» el encuentro geoméricamente irregular con la rambla.



Dique Mauá

En el marco de las obras realizadas durante su gestión, el Barón de Mauá se propone construir un desembarcadero que facilite el suministro de carbón a la usina mediante lanchas. Considerando el peso creciente de los flujos marítimos en la región y la ausencia de infraestructuras donde hacer trabajos de mantenimiento y reparaciones a las embarcaciones, decide desarrollar una obra más ambiciosa, promoviendo la construcción del primer dique seco de Montevideo. El dique fue dotado de un moderno equipamiento tecnológico que comprendió el sistema de cierre y apertura de la compuerta, grúas y cabrestantes capaces de levantar hasta 30 toneladas, y bombas centrífugas (Gryne y Cía / VWH Allen y Cía.) capaces de desagotar el canal en tres horas.

Muro

El Muro costanero utiliza técnicas de sillería y de mampostería que pueden considerarse propias de una época y con valor técnico-construtivo testimonial. A partir de un contrafuerte de piedra y ladrillo, comienza un tramo que combina mayoritariamente piedra con ladrillos, lo que permite presuponer un proceso constructivo en varias etapas. Algunos tramos, incluso, parecen haber formado parte de construcciones que ya no están. También se aprecian distintos vanos, con dinteles originales de ladrillo, aunque algunos fueron tapiados con bloques.

Edificio de exposiciones y talleres

En el sector del predio correspondiente a la antigua retorta, en 1918 se proyecta un nuevo edificio destinado originalmente a local de exposiciones, talleres y depósitos. Más tarde, alojó las áreas de herrería, reparación de contadores y talleres de cocinas (esta última será la denominación con la que se lo identificará). El edificio constituye una de las piezas más reconocibles del conjunto y testimonia por su ubicación el antiguo trazado de la calle Andes, previo a la intervención de la Rambla Sur. Su composición general revela una arquitectura de corte funcional, que apuesta a plantas libres y a un austero tratamiento formal.

ABRE MAUÁ
19.02.2020

Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministro de Industria, Energía y Minería
Dr. Ing. Guillermo Moncecchi

Equipo MIEM
Ximena Cidrás
Alejandra Gianarelli
Laura Bertini

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Decano
Arq. Marcelo Danza

Equipo FADU
Sergio Aldama
Jorge Castrillón
Federico Colom

Martín Delgado
Leonardo Gómez
Joaquín González Milburn
Andrés Ridaó
Lucio de Souza
Carina Strata

Servicio de Comunicación y Publicaciones de FADU

Gustavo Hiriart
Diseño Flor Lista
Corrección Rosanna Peveroni
Servicio de Actividades Culturales
Catalina Buenahora
Mariana Rosich
Cecilia Sánchez

Asistentes de Producción

COMPLETAR

Servicio de Medios Audiovisuales
Impreso en Mosca. NL xxxxxxxx

Intendencia Municipal de Montevideo

Intendente

Christian Di Candia

Equipo IM
Patricia Roland
Marcelo Roux