

Cuestiones de Urbanización

ECHEMOS una ojeada al plano de Montevideo. A primera vista sólo veremos en él que una inmensa retícula de mallas cuadradas cubre indistintamente: llanos, playas, cuchillas, barrancos, Cerro y Cerro sin que accidente topográfico alguno le haga cambiar de forma.

Todo el terreno ocupado por la ciudad está cubierto por una serie infinita de cuadros separados por calles, angostas en medida numérica, pero anchas en relación a las manzanas que sirven.

Cada cinco cuadras de edificación hay, como término medio, una de calle. Cada manzana tiene a su servicio más de una tercera parte de su área como vía pública.

Vemos pues, que la relación entre lo edificado y lo libre es más que suficiente para satisfacer al higienista más riguroso — sin que este privilegio signifique que Montevideo sea un modelo de conjunto higiénico.

Pero si observamos el plano con más detención notaremos que sobre el *canevas* de la planta urbana una serie no pequeña de grandes vías, haciendo caso omiso de la retícula, se pasea indiferente sobre ella, y en largo y suave serpenteo se dirige hacia dos troncos mayores que fusionados en uno a la altura del Cordón y bajo el nombre de 18 de Julio penetra, como eje de simetría de la ciudad central, hasta la plaza Independencia, raíz del gran árbol de esas rutas extrarreticulares.

Estas grandes calles, rebeldes a la regla del dibujante, son, podríamos decir, las calles autóctonas, los primitivos caminos que surgieron solos, indicados al primer poblador por exigencias de facilidad y seguridad de tráfico, de reducción de trayectos, de mejor comunicación y de más conveniencias topográficas que instintivamente busca el transeúnte cuando tiene libre elección de rumbo en un despoblado.

Su número es relativamente grande: Agraciada, Flores, 18 de Julio, Aldea, Rivera, Millán, Reducto, Constituyente, etc., por no nombrar sino las que se dirigen a 18 de Julio y que convienen a nuestra exposición.

Vemos al Norte del plano que tenemos a la vista, que un caprichoso haz de caminos de huella sinuosa y convergente: Suárez, Millán, Reducto, Burgues, etc., se dirige al tronco: Agraciada, el que partiendo del más lejano Norte de la ciudad marcha, levemente flexuoso, de N. O. a S. E. hasta el Palacio Legislativo donde cambia irracionalmente su nombre por el de Sierra y continúa en el mismo rumbo hasta detenerse bruscamente contra una casa de la calle Colonia apenas a una cuadra de la avenida 18 de Julio. (A. plano general).

Hacia la izquierda de esta infeliz terminación de Sierra vemos que la avenida Rondeau (B. del mismo plano), vía que comparte con esa la representación de todas las grandes arterias del Norte conduciendo a la Plaza Cagancha la continuación de Flores y de Agraciada, también llega,

como calle de tránsito, sólo hasta Colonia, pues su acceso a 18 de Julio es tan tortuoso y violento que ha obligado al tráfico a abandonarlo y preferir cualquiera de las calles laterales, con más pendiente algunas, pero con franca llegada a 18 de Julio.

En efecto: el trozo de calle que conduce de Rondeau a la gran avenida, en menos de 100 metros ofrece tres codos de ángulo recto y calzada impropia a evolución alguna.

La avenida Rondeau, única gran calle transversal de la Ciudad Nueva, de soberbia perspectiva, de indiscutible importancia comercial, y con su raíz en el punto más culminante y palacial de Montevideo, no puede llegar a 18 de Julio por obstruirlo un penoso y evitado trozo de calle: quebrado, antiestético y sin perspectiva.

Si ahora dirigimos nuestra mirada hacia el Este del plano que examinamos, otro caso se nos presenta de que una grande arteria llegue también hasta una cuadra de la avenida máxima sin alcanzarla sino por intermedio de un misero callejón. Nos referimos a la calle Rivera — notable vía de comunicación a Pocitos, grandes necrópolis y dependencias importantes.

Y si finalmente nos fijamos en el Sur, otra vez tendremos el mismo curioso caso. La calle Jackson, principal y directo acceso a Ramírez, también se detiene a una cuadra de 18 de Julio a la cual vierte su caudal por el mismo callejón antedicho que nace en el encuentro de Jackson con Rivera y comunica, extrangulándolas, a estas dos principales vías directas a las playas con la gran avenida axial de la urbe. (C. del plano).

El Sur de Montevideo lo forma una serie grande de calles iguales y paralelas, correctas, monótonas e insignificantes, entre las que se destaca Jackson por poseer el envidiable privilegio de ser continuación de la rambla Wilson, a la cual insensible y pintorescamente se conecta a la entrada de Ramírez teniendo por *trait d'union* el suntuoso Casino Municipal.

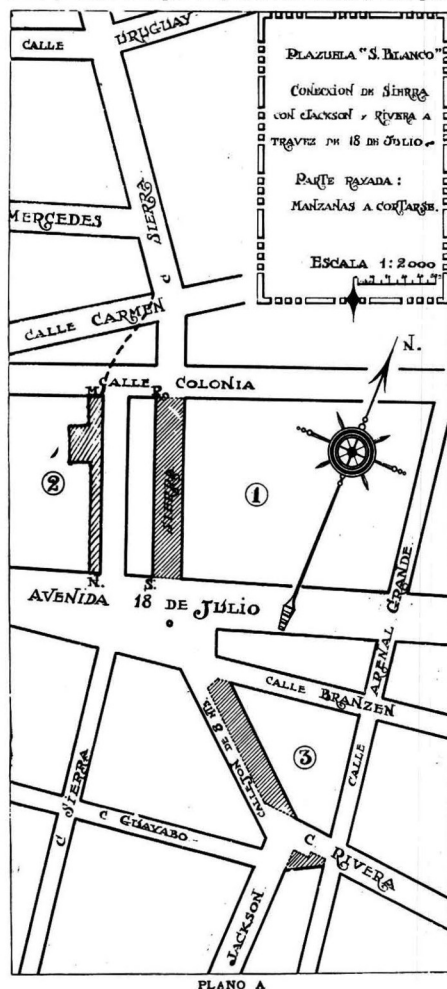
Se puede decir — salvando el ancho — que Jackson es la prolongación interna de la rambla Wilson.

Esa calle, la más indicada para ir directamente a Ramírez desde el Norte, como dijimos, padece del mismo mal que Sierra, Rondeau y Rivera; llega hasta pocos metros de la avenida y, como esas, sólo la empalma indecorosa y subrepticamente, con el agravante de hacerlo por intermedio del callejón más estrecho de Montevideo — la callejuela Falsa Rivera de 8 metros de ancho.

Las letras A., B. y C. del plano general enseñan: la condición de los extremos de Sierra, Rondeau, Jackson y Rivera, lo fácil y económico que sería empalmarlos con la avenida maestra 18 de Julio, y la magnitud de la utilidad pública que tan sencillo empalme aportaría no sólo a la vitalidad urbana, sino también a la conveniencia de las playas en particular.

ARQUITECTURA

Los planos A y B enseñan en detalle los casos y sus respectivas soluciones. La simple conexión de Sierra con Jackson, que por feliz coincidencia también sería conexión de Rivera con aquélla, daría como consecuencia inmediata la directa y natural unión de todas las grandes rutas del Norte con la vía de entrada a la rambla Wilson, cruzando 18 de Julio precisamente por su punto más ancho y más pin-



PLANO A

toresco — por la plazuela S. Blanco o Saroldi donde la gran avenida ofrece una esplanada de más de 3.000 metros cuadrados.

En esta esplanada o *rond point* el transeúnte queda orientado a todos los rumbos principales de la Capital, desde donde puede trasladarse a *todos* los paseos y dependencias públicas de la misma y por la línea más corta.

La circunstancia de poseer Montevideo un centro con

tal privilegio, centro tan buscado por los modernos planeadores de ciudades, debe hacer meditar sobre la trascendental cuestión de su aprovechamiento a las autoridades edilicias.⁽¹⁾

Ahora bien: para que este centro — verdadero corazón de la ciudad — se transforme en el foco de convergencia de todas las vías maestras del Departamento, sólo se requiere la supresión de un pequeño block de construcciones antiguas cuyo valor es insignificante si se compara con el problema de vitalidad estético-económico que resuelve.

Sabemos que una de las mayores condiciones que debe llenar toda avenida es que no ofrezca cambios bruscos de dirección y que pueda recorrerse entera sin disminuir la velocidad de un vehículo en marcha rápida; sin que esto signifique que deba ser recta.

Cualquiera de las calles representadas por Sierra, Agra-ciada, Flores, etc., que acusa el plano general puede ser recorrida, desde el extremo Norte de Montevideo hasta las playas, de un solo lance y en kilométrico trayecto por los barrios fabriles y de lujo, pasando por el Palacio Legislativo, cruzando 18 de Julio por el centro de orientación universal, el *rond point* S. Blanco, entrar a las ramblas costaneras por el Parque Hotel y de allí hasta donde éstas terminan.

Este itinerario, como queda dicho, sólo es interrumpido por la anomalía que claramente enseña el detalle A.

Veamos ahora a que se reducirían los trabajos de descongestión y habilitación del paraje que nos ocupa.

I. — (Plano A). Perforación de la manzana núm. 1 para llevar Sierra de Colonia a 18 de Julio (parte rayada).

II. — Incorporación de las fajas M N y R S a la callejuela inútil que se interpone a esas fajas, con lo que se obtendría una fracción de terreno de unos 3.600 metros cuadrados cuya venta, dada su privilegiada ubicación, produciría gran parte del costo de las expropiaciones de las manzanas 1 y 2.

III. — Extracción de la faja rayada de la manzana número 3 para el ensanche del callejón Falsa Rivera hasta 20 metros. Este ensanche pondrá en valor, no sólo a Jackson sino también a Rivera, la más importante calle del S. E. de la ciudad, vía a Pocitos, Buceo y Malvín por la costa.

Como se ha visto no se trata, para obtener la trascendental mejora, de cortar la ciudad por hondas brechas a través de sus manzanas, sino de una simple sutura de arterias cuyo curso natural ha sido obstruido en épocas en que no se podía tener la más remota idea de lo que podía llegar a ser el Sur de Montevideo, sutura, — hoy que aún no se han emprendido grandes construcciones en la región afectada, — realizable a poco costo, pero que muy en breve, indefectiblemente, será una utopía y un triste error de nuestra época.

Habíamos visto al hablar de la avenida Rondeau, que esta vía maestra también ofrecía la misma anomalía y dificultades de acceso a 18 de Julio que las demás des-

(1) Sobre este punto, el que suscribe en compañía del señor don A. Dagnino, ediles de Montevideo, propusieron años atrás a la Corporación Municipal la realización de la mejora indicada, y aún iban más lejos, sosteniendo que ese único y felicísimo centro de orientación debía ampliarse hasta darle forma de plaza, la cual, sin discusión alguna, sería la principal de la Urbe, tanto por estética, como por posición y tráfico.

ARQUITECTURA

criptas hasta aquí, y que no se hermanaba a la gran avenida en la forma que su importancia requiere.

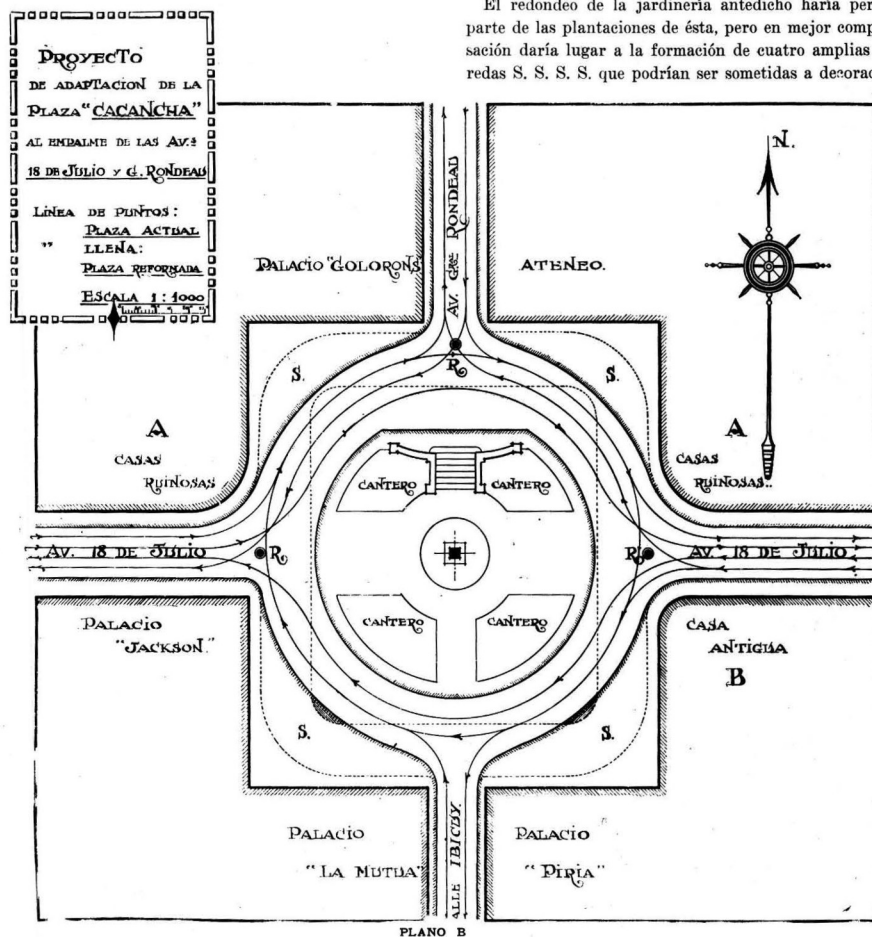
También hemos tratado de probar que la causa del abandono del tráfico en su desemboque en la plaza Cagancha se debía únicamente a dificultades de evolución rápida de rodados, ofrecidas por los numerosos codos que en menos de 100 metros se desarrollan en los callejones periféricos de la plaza, y de los peligros que tal inconveniente aporta a la circulación tranviaria.

De la observación del plano B se desprende que si se

El plano enseña claramente que la importante mejora se puede obtener *sin expropiación alguna* y con reducido gasto de adaptación de la jardinería de la plaza.

Una simple disposición municipal que estableciese que las esquinas A. A., hoy en franco estado ruinoso, fuesen redondeadas según un radio de 10 metros bastaría para dar amplio derrame sobre 18 de Julio a un trozo de calle curva R. R. de conexión de esta avenida con Rondeau. Y un apropiado redondeo de la *pelouse* de la plaza complementaría la obra de adaptación y empalme propuesto.

El redondeo de la jardinería antedicho haría perder parte de las plantaciones de ésta, pero en mejor compensación daría lugar a la formación de cuatro amplias veredas S. S. S. que podrían ser sometidas a decoración



PLANO B

puede sustituir el tortuoso callejón R. S. R. (líneas de puntos) por una rama de calle curva, de gran radio y ancha de 30 metros, los inconvenientes apuntados desaparecen para dar nacimiento a un amplísimo lugar propio al tránsito en todas direcciones: de Rondeau a 18 de Julio por ambos rumbos, y por 18 de Julio en forma corrida sin solución de continuidad entre sus dos extremos. Este y Oeste.

floral consiguiéndose así una nota novedosa y original de jardinería pública. Y sino, esas grandes veredas convenientemente dispuestas podrían servir de apostadero de vehículos de plaza fuera de toda obstrucción al tránsito.

Por otra parte, los trabajos de adaptación de la plaza Cagancha que acabamos de proponer como necesarios para dar digna entrada de Rondeau a la más monumental

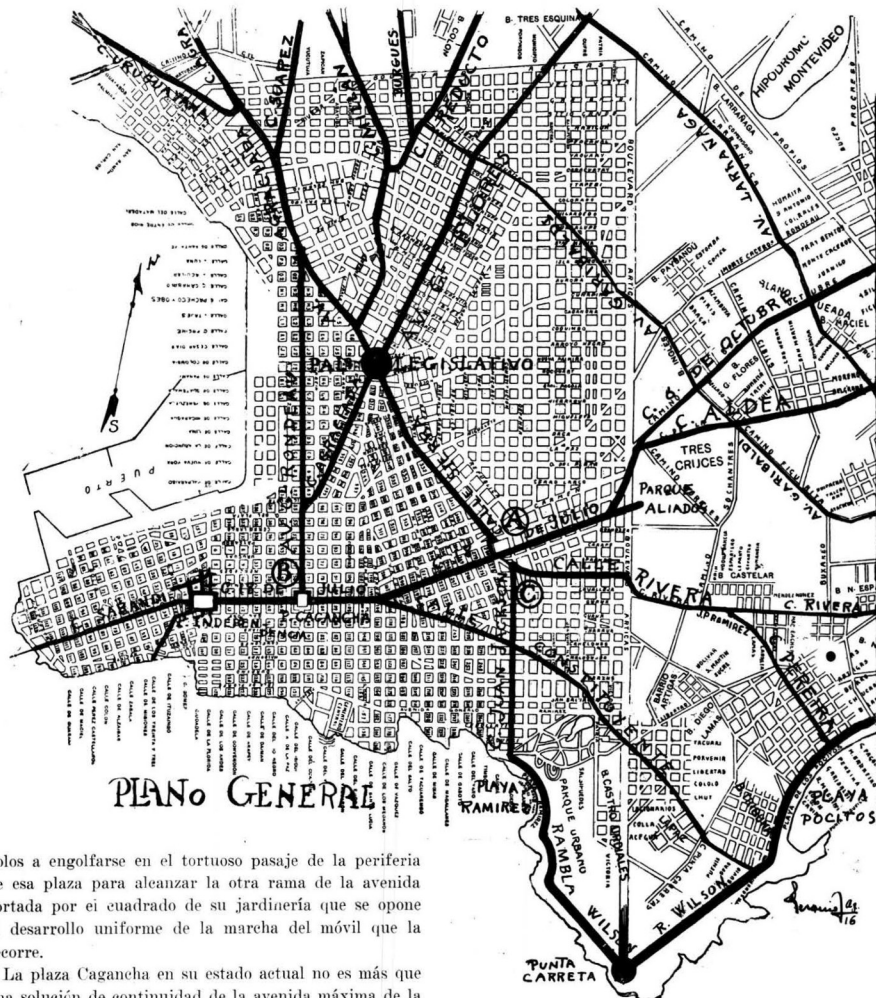
ARQUITECTURA

de las plazas de Montevideo no se reducen a la sola habitación de esa única gran arteria transversal de la Ciudad Nueva. Una mucho mayor ventaja se obtiene con tal obra, que es la de quitar una vez por todas a esa plaza su condición de obstáculo a la circulación por la avenida 18 de Julio.

La plaza Cagancha se interpone al tráfico como un escollo en pleno centro de la ciudad, escollo que trunca la rápida marcha de los rodados deteniéndolos y obligán-

Las exigencias cada vez mayores del tráfico y la celeridad creciente del vehículo moderno hacen urgente la adaptación que dejamos planeada.

La conexión de los dos extremos de 18 de Julio por una curva de largo radio y ancha calzada fuera de los beneficios descriptos que aportaría a Rondeau, haría de la gran avenida una ruta ininterrumpida desde la plaza Independencia hasta su terminación en el extremo Este de Montevideo.



dolos a engolfarse en el tortuoso pasaje de la periferia de esa plaza para alcanzar la otra rama de la avenida cortada por el cuadrado de su jardinería que se opone al desarrollo uniforme de la marcha del móvil que la recorre.

La plaza Cagancha en su estado actual no es más que una solución de continuidad de la avenida máxima de la Capital. (1)

(1) Este inconveniente ha sugerido la idea de continuar en línea recta la calzada de 18 de Julio a través de la plaza, solución que inspiró la que se acaba de discurrir y que también fué propuesta a la Corporación Municipal durante el pasado ejercicio por el que suscribe, edil en aquella época.

La continuidad sin obstáculos de las calles, es como digimos, una de las mejores condiciones de toda ciudad.

SILVIO GERANIO.