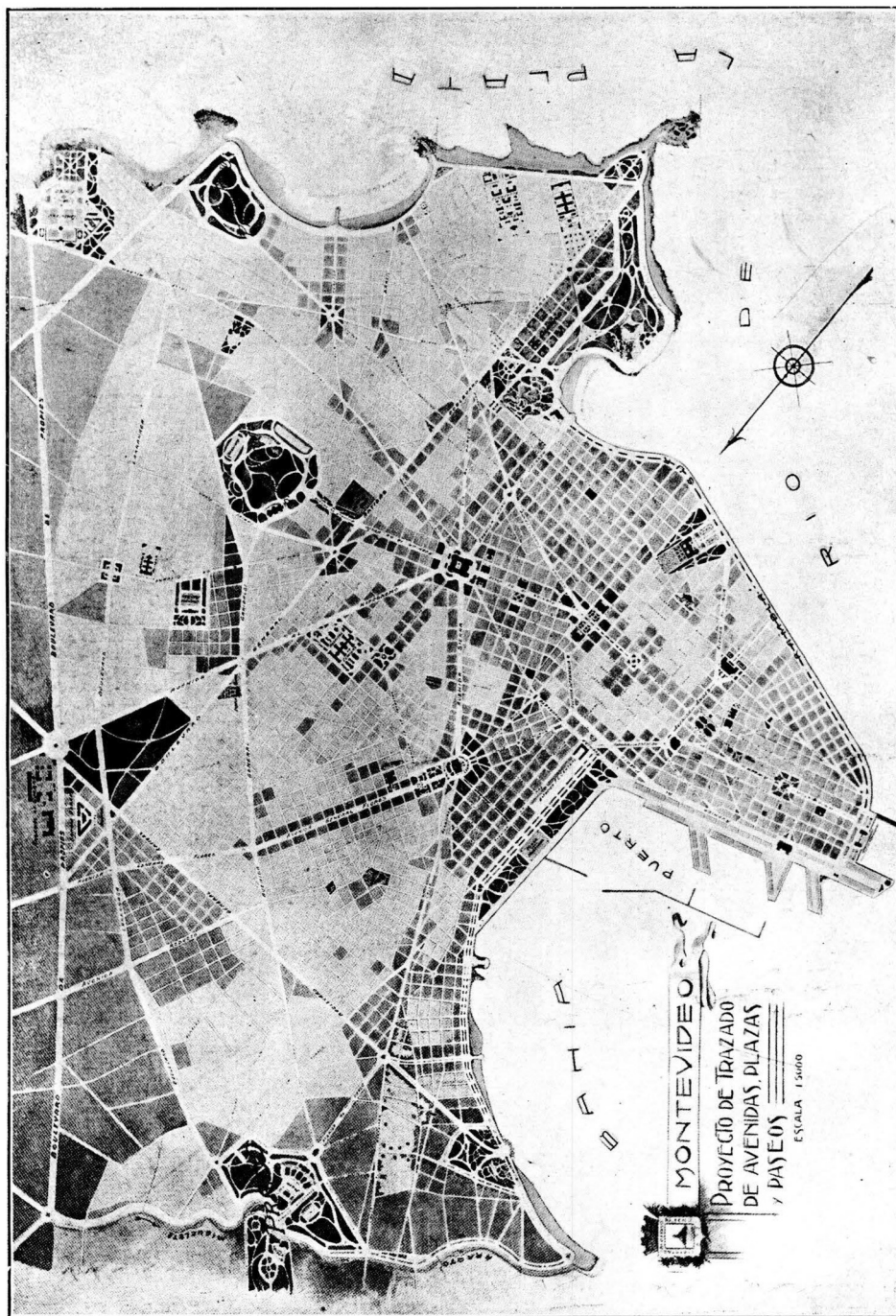




CONCURSO DEL PLANO REGULADOR — AÑO 1912.

EL PLANO REGULADOR DE 1912

El Gobierno, en Abril de 1912, dirigiendo mensaje a la Asamblea Nacional, pedía que se dispusiera un llamado a concurso público para el trazado de avenidas y ubicación de edificios públicos a erigirse en la Capital. Decía el mensaje que era una necesidad imperiosa el abordar previamente a la construcción de los edificios públicos, el plan general de vialidad urbana, más que por exigencias del momento, por razones de una sabia previsión de futuro. Aleccionados por la costosa experiencia de otras ciudades que no han previsto esa importante faz edilicia, era forzoso formular el plan racional de vialidad con la ubicación de los grandes edificios públicos, hecho con toda la previsión de lo que podría ser la ciudad en un futuro. Esa medida es de orden económico—agregaba—digna de consideración y tanto más importante cuanto más rápido es el crecimiento de la ciudad.

"Toda ciudad — afirmaba el Gobierno — para que responda a los fines de la vida y costumbres propias de sus habitantes, debe ser estudiada y planeada en forma determinada, bien concreta..." "En las ciudades, las avenidas, los paseos públicos y los edificios con ellas relacionados, deben ser considerados muy especialmente, con tanta mayor razón, cuanto que los valiosísimos intereses íntimamente ligados a su trazado hacen poco menos que imposible, económicamente, reconsiderar lo ya hecho a medida que la ciudad va adquiriendo importancia.

"Los edificios públicos que responden a servicios de la sociedad entera, deben ser ubicados con relación al plan de vialidad de que se ha hecho referencia, ofrecer fácil y cómodo acceso y llenar las elementales exigencias estéticas dignas de la cultura de una ciudad moderna".

Llamado el Concurso que dispuso la ley, diecisiete proyectos se presentaron a la justa. El éxito fué extraordinario por el mérito de los proyectos y el interés demostrado por tantos profesionales especialistas. Ingenieros y Arquitectos fueron los concursantes, y motivo de legítimo orgullo para los Arquitectos, el resultado. Los tres premios fueron otorgados a colegas: dos extranjeros y uno nacional.

El Arquitecto Baroffio, al lado del italiano Guidini y del alemán Brix, afirmó la preparación de los técnicos nacionales.

El proyecto del Arquitecto Eugenio P. Baroffio obtuvo el tercer premio y estuvo en muchos puntos de la votación, al igual del primero, en cuanto a méritos intrínsecos de su faz racional, económica, de justa apreciación de valores en las expropiaciones necesarias para su actuación, y de adecuada disposición general en las principales vías de circulación.

Este proyecto, según el Jurado, modificaba notablemente las comunicaciones de los distintos barrios, daba debida importancia a las grandes arterias, ensanchando las principales de acuerdo con las necesidades futuras del tránsito y con las de estética. Eran dignas de mención las mejoras propuestas para Propios, Larrañaga, Garibaldi, especialmente la unión de ésta con Lucas Obes. El presupuesto era el que más se acercaba a la verdad de todos los presentados al Concurso.

Este proyecto se adelantó a los hechos, que posteriormente comprobaron la razón de ser de las soluciones propuestas. Así, el ensanche de 18 de Julio, el ensanche de Constituyente, el de Juan Jackson, de La Paz, de Pérez Castellano, de Avenida Italia, de Agraciada, de Sierra, de General Flores, la continuación de la Rambla de Pocitos hasta el Buceo, etc., etc. Alguna solución, como la de empalmes de Uruguay con la Rambla Portuaria, que también figuraba en el plan en la misma forma casi que la adoptada por el proyecto hoy en ejecución; y la prosecución de la rambla de la bahía, hasta Capurro, también se parece a la solución actualmente adoptada.

El punto de ubicación de algunos edificios públicos, aún puede considerarse ajustado, después de veinte años de propuesto, a las exigencias de los problemas de la vida ciudadana actual.

Las distintas derivaciones de la gran plaza que, como ubicación del Palacio de Gobierno, se establecía en el proyecto, determinaban una compleja red viaria, de vinculación radial con distintos puntos de la ciudad.

El ensanche del Prado, del Parque Rodó, la formación de un parque en Pocitos y otro en las proximidades del Cerrito, constituían, con los sistemas de unión, un amplio aumento de los espacios libres.

Los cementerios Central y del Buceo, se modificaban, ampliándose convenientemente, dándoseles una importancia más en armonía con su función.

Como se aprecia por el plano, la parte de la Ciudad Vieja que no está tan acertada en su modificación, es la próxima a la Rambla Sur. Este trazado, que en el programa era impuesto porque estaba en el proyecto en aquel entonces en vías de ejecución, no es realmente feliz. En consecuencia, subordinado el plan de esa región, afectada por la Rambla, a su impuesto trazado, se resintió de los defectos que ella misma tenía.

(Continúa en la pág. 21).