

PROCESO FUNDACIONAL Y CIUDAD COLONIAL

El tardío proceso fundacional de la ciudad de Montevideo, está signado por la contradicción existente entre su diseño urbano y su destino histórico de ciudad puerto.

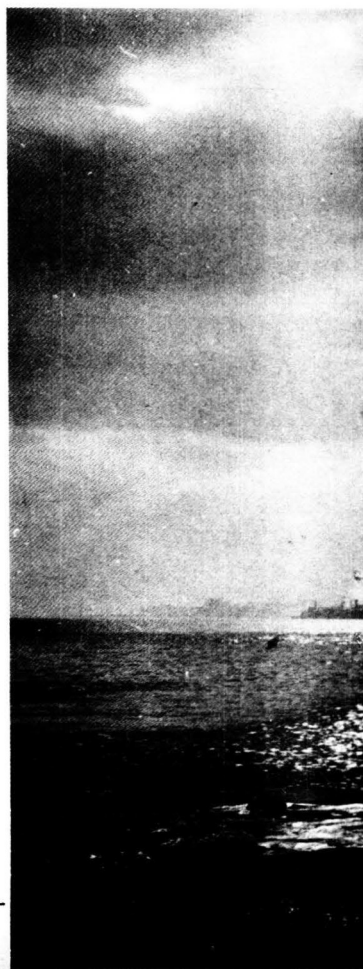
La Banda Oriental constituye una región marginal del Imperio Español cuya expansión colonial se apoya en la aplicación de los principios económicos del mercantilismo, en su versión hispánica. En esencia la concepción mercantilista se basa en el principio de que el potencial económico de una nación es proporcional a la posesión y acumulación de metales preciosos. Descartada la posibilidad de

existencia de dichos metales en estos territorios, unido a la ausencia de una cultura precolombina, que otorgare al imperio un equipamiento físico de apoyo, la corona delega a un plano absolutamente secundario a esa lejana y casi desértica región conocida con el nombre de Banda Oriental. Ello justifica la ausencia de tempranos actos poblacionales relevantes y la tardía fundación de la ciudad fortaleza de Montevideo, erigida a posteriori de la fundación por los portugueses de Colonia do Sacramento (1680) y estimulada por la fracasada tentativa de los mismos de asentarse en la propia bahía de Montevideo (1723). La fundación por los portugueses de Colonia do Sacramento y su tentativa de ocupación de la bahía de Montevideo

constituyen actos reclamatorios de la Corona Portuguesa, de su derecho de posesión del territorio de la Banda Oriental, inserto de lleno en la franja de litigio entre los dos imperios ibéricos, a punto de salida del impreciso Tratado de Torde-sillas (1494). Discutido y negociado a lo largo de siglos, origina numerosos tratados de límites, con participación activa de las demás potencias europeas, entre los cuales destacamos por su incidencia en el tema los tratados de Utrech (1715) Madrid (1750) y San Ildefonso (1777). Pero por encima y más allá de las complejas negociaciones políticas, importa la ocupación de facto del territorio reclamado, que genera derechos reconocibles y otorga importantes argumentos en las mesas

HISTORIA URBANISTICA DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO

ARQ. HUGO BARACCHINI



de negociaciones diplomáticas. Tanto la fundación de Colonia do Sacramento por los portugueses y de Montevideo por los españoles responden a la aplicación práctica de esa política de facto, en reclamo de sus respectivos intereses territoriales.

Si el sistema mercantilista español, con su peculiar escala de valoración económica regional, es el factor determinante de la tardía fundación de la ciudad de Montevideo, derivada de la marginalidad de estos territorios, la disputa de fronteras coloniales, por el contrario, lleva a primer plano la necesidad de contrarrestar las sucesivas y permanentes penetraciones portuguesas, con la fundación de una ciudad fortificada. La hermosa y estratégica bahía de Montevideo, será el sitio

elegido. El gobernador de Buenos Aires es el encargado de realizar el acto político fundacional: Bruno Mauricio de Zabala dicta en Buenos Aires el 28 de agosto de 1726, el Auto de Erección de la ciudad de San Felipe de Montevideo. El trazado es encomendado al Capitan de Ingenieros Domingo Petrarca cuyo diseño definitivo, responde en sus lineamientos generales, a las disposiciones de las Leyes de Indias que corresponden a una ciudad de interior, mediterránea, negándose en consecuencia, desde el propio acto fundacional, la calidad de ciudad puerto, segunda variante prevista en las Leyes de Indias. La ubicación de la Plaza Mayor (Matriz) alejada de la costa y cercana a la Ciudadela; la ubicación de esta última, cubriendo el área

terrestre en dirección a la campaña, de espaldas a la bahía; la orientación de las calles y otros elementos de menor consideración, señalan claramente que el Capitán de Ingenieros Domingo Petrarca aplicó aquellas disposiciones indianas que definen la calidad de ciudad de hinterland, de interior, sin que ello, naturalmente interfiera con la idea originaria de una ciudad fortificada, amurallada, con diversos puntos fuertes en la costa y una sólida Ciudadela, proyecto del Ingeniero Militar Diego Cardoso, terminada dos décadas después del Auto de Erección y que responde en su diseño a las ideas del Ingeniero Militar francés Sebastián Le Prestre, Señor de Vauban.

La negación urbanística colonial de la



condición de puerto a la ciudad de Montevideo es coherente con los principios de la política monopólica del Imperio Español, política apoyada en el instrumento denominado sistema de flotas y puertos únicos. El mercantilismo, en su versión española, no es concebible, sin la existencia de un férreo monopolio comercial, que implica un ordenamiento universal del transporte de mercancías que excluye, premeditadamente, a la más importante población de la Banda Oriental.

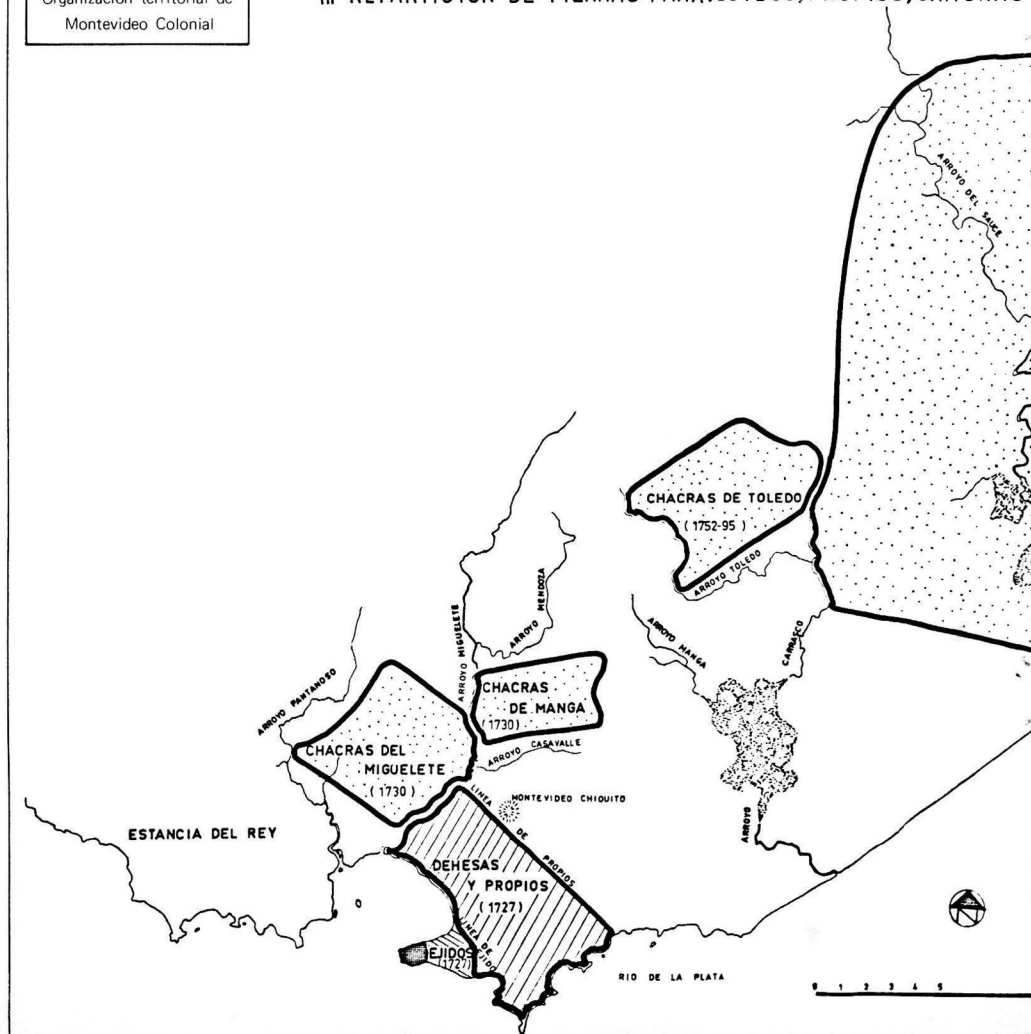
A partir de la instauración de la Casa Borbónica, en particular bajo el reinado de Carlos III, se procesa una nueva política de colonias, de inspiración liberalizante, que da lugar a una vasta obra legislativa de importantes proyecciones en la vida económica y comercial de la América española.

Montevideo, centro urbano vital de la Banda Oriental, es reconocido por primera vez como factible puerto de importación y exportación de productos. La ciudad

fortaleza será habilitada como puerto de introducción de esclavos y exportación de cueros, en concordancia con el alcance de la Real Cédula de Libre Comercio de 1778. En 1781 se realizan en el casco urbano de Montevideo, las primeras obras portuarias, instalándose un primitivo muelle de piedra. La activación del Comercio y la necesidad de localizar un importante contingente de familias españolas, saldo de una fracasada radicación en Patagonia, promueve la fundación, dentro de la jurisdicción

Organización territorial de
Montevideo Colonial

III REPARTICION DE TIERRAS PARA: EJIDOS, PROPIOS, CHACRAS



de previsión de crecimiento. La línea de Propios limita un territorio mayor integrado por las Dehesas, de propiedad común y los propios del Cabildo. Constituyen en conjunto suelos dedicados a la pastura de ganado, siembra de sustento y afincamiento eventual.

En la ciudad de Montevideo los citados límites coinciden aproximadamente con las actuales calle Ejido y Bulevar José Batlle y Ordóñez (ex Bulevar Propios). El casco urbano corresponde a lo que hoy denominamos Ciudad Vieja, denominación impregnada del concepto liberal de ciudad, negadora del concepto colonial integrador donde el casco urbano, el recinto amurallado, es sólo una de las partes integrantes de la ciudad, considerada

como una unidad económico-territorial.

Esa concepción integradora se complementa y culmina con la determinación de los límites jurisdiccionales.

La Jurisdicción es el territorio de alcance administrativo y base rural del sustento económico, que en la Banda Oriental se apoya en la explotación de chacras y estancias.

El 20 de diciembre de 1726 el Capitán de Coraceros Pedro Millán comisionado por Zabala, para dar cumplimiento al Auto de Erección de la ciudad de Montevideo, abre el Libro Padrón y asienta en él a las primeras familias pobladoras. El 24 del mismo mes fija la Jurisdicción de Montevideo y el 12 de marzo de 1727 determina el Ejido, Dehesas y Propios.

En el mismo acto delimita las tierras destinadas a chacras de Montevideo.

El 18 de enero de 1730 el citado Pedro Millán y el Capitán Pedro de Fuentes ejecutan el reparto de tierras destinadas a chacras entre los pobladores de Montevideo. El reparto de gracias de estancias se realiza en sucesivos Autos a lo largo del siglo XVIII.

Concebida la ciudad colonial como una mutua relación de defensa y sustento económico, la misma se va estructurando, tanto cuando se procede a la construcción de un cubo o un fuerte en el casco amurallado, como cuando se aprueba un Auto de reparto de chacras o de estancias.

Plano de la Plaza de San Felipe de Montevideo, realizado por el Coronel de Infantería Juan de los Reyes. Año 1798



dicción de Montevideo de las ciudades de San José (1781), Santa Lucía (1781), Guadalupe, actual Canelones (1783), San Francisco de las Minas (1783) y Pando (1787). En estos seis años, inmediatos a la Real Cédula, se produce en la Banda Oriental, particularmente en el territorio que corresponde a la jurisdicción de Montevideo, una inusitada actividad fundacional, cuyas causas iniciales deben ubicarse en la aplicación de la legislación borbónica liberalizante.

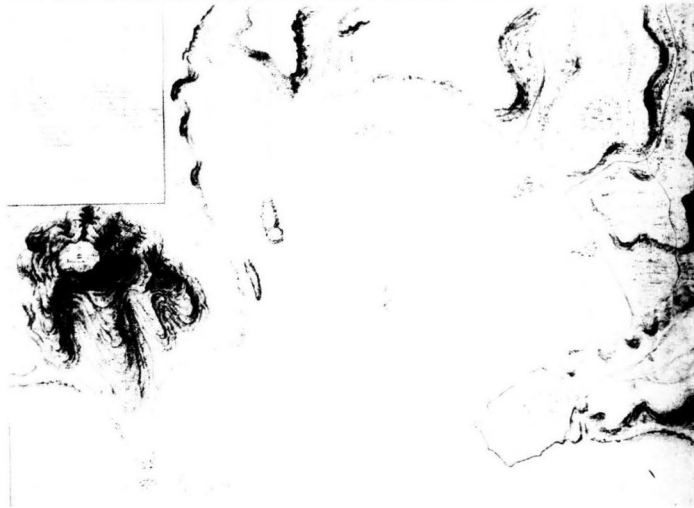
El concepto de ciudad, vigente en la época de la colonización española de nuestra América, instituido en sendas disposiciones de las Leyes de Indias, difiere sustancialmente de la concepción liberal de ciudad, imperante en la República, a lo largo del siglo XIX. Recién en el segundo tercio de nuestro siglo, la doctrina urbanística retoma la riqueza ideológica contenida en el concepto de ciudad, derivado de las leyes indianas.

En la época colonial española la con-

cepción de ciudad no se limita al casco urbano, al territorio efectivamente ocupado y limitado por las murallas. La ciudad se concibe como una unidad económica integrada por el casco urbano y un territorio circundante clasificado, que le servirá de sustento económico. En el recinto amurallado funcionan la administración civil, militar y religiosa y se asienta el comercio y la vivienda. La línea del Ejido, distante de las murallas a tiro de cañón, limita un área inmediata al casco urbano



Plano de la Plaza de San Felipe de Montevideo y su bahía. Año 1771



Ciudad de Montevideo. Perspectiva general hacia 1815



LA CIUDAD NUEVA

El tiempo de la gesta independentista, implica la subrogación de la ideología económica mercantilista española, por la doctrina universal del liberalismo social y económico.

Las luchas libertadoras se apoyan esencialmente en la campaña, siendo el recinto amurallado de Montevideo el refugio de la ideología monárquica y colonialista. Las murallas de la vieja ciudad colonial son a los ojos de los patriotas un símbolo del último refugio de los poderes extranjeros y al mismo tiempo una traba física para la libre expansión de la ciudad. Es así que el 25 de agosto de 1829, un año antes de la Jura de la Constitución y "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" se decreta "Toda la fortificación de la parte de tierra de la Plaza de Montevideo, se demolerá a la próxima brevedad". Este acto de gobierno debe ubicarse enmarcado en la ideolo-

gía política liberal triunfante, cuyo significado territorial se apoya en un nuevo concepto de ciudad, expansiva, no limitada, cuyo crecimiento, independiente de los trazados previos, sólo se rige por el libre mercado inmobiliario.

Recién en 1877 se aprueba un Decreto anexando a la Plaza Independencia el sitio que ocupaba la Ciudadela, cuya demolición se efectuó muy lentamente durante varias décadas. En 1878, un año después, se aprueba un Decreto disponiendo la demolición de "El Fuerte", creando un espacio abierto, enjardinado, actual Plaza Zabala. Estos dos Decretos culminan desde el punto de vista legal - administrativo, lo dispuesto por la Honorable Asamblea del Estado en 1829.

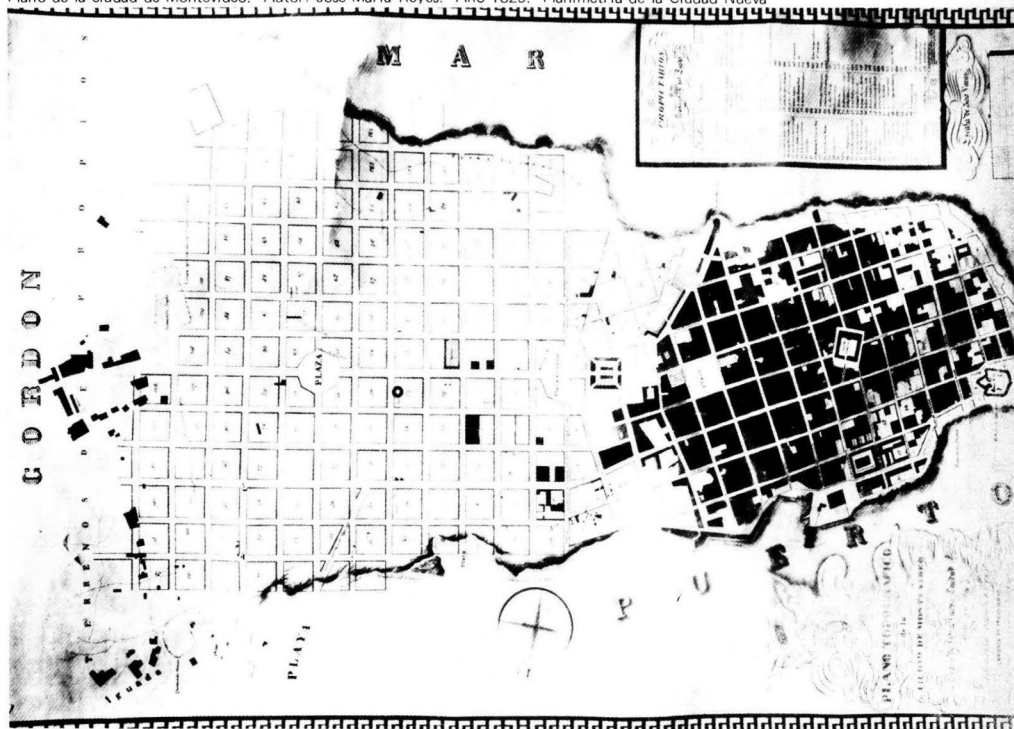
En el mismo año del Decreto que ordena la demolición de las murallas de Montevideo, se aprueban, por sendas disposiciones legislativas: la derogación del régimen de Mayorazgo, la disolución de los Talleres de Maestranza y la aprobación del régimen de Licitación y Remate Público para la ejecución de las obras del Estado,

todo ello concordante con la ideología liberal vigente, cuerpo de disposiciones que comienzan a regir aún antes de la aprobación de nuestra primera Constitución de 1830.

El Estado limita su participación en el campo urbano a la acción de contralor de la iniciativa privada mediante la Comisión Topográfica creada en el año 1831 y que tiene por integrantes destacados a José María Reyes, su primer Presidente y Carlos Zucchi, que actúa en su calidad de Ingeniero Arquitecto entre 1836 y 1842.

José María Reyes, General de Ingenieros, formula una propuesta urbanística de ocupación del territorio del antiguo Ejido, que denomina Ciudad Nueva. Su trazado se apoya en una trama vial en damero, que tiene por eje una calle de mayor ancho (treinta varas), que se le denomina en las planimetrías de la época: "calle principal", "Continuación de la calle San Carlos" o "calle Real que va al Cordon". Esta calle Mayor, actual avenida 18 de Julio, tiene el único espacio público de la propuesta, que corresponde a la ubica-

Plano de la ciudad de Montevideo. Autor: José María Reyes. Año 1829. Planimetría de la Ciudad Nueva



ción de la actual Plaza Cagancha.

El Plan de José María Reyes, aunque no supone ningún aporte de índole urbanístico, es sin embargo claramente representativo de la ideología urbana imperante. El ordenamiento ortogonal del sistema vial urbano, permite el máximo aprovechamiento inmobiliario, particularmente usufructuable en el territorio urbanizado inmediato a la Ciudad Vieja, que en la medida que dispone de menos solares libres, valoriza la propiedad del Campo de Marte, asiento de la Ciudad Nueva.

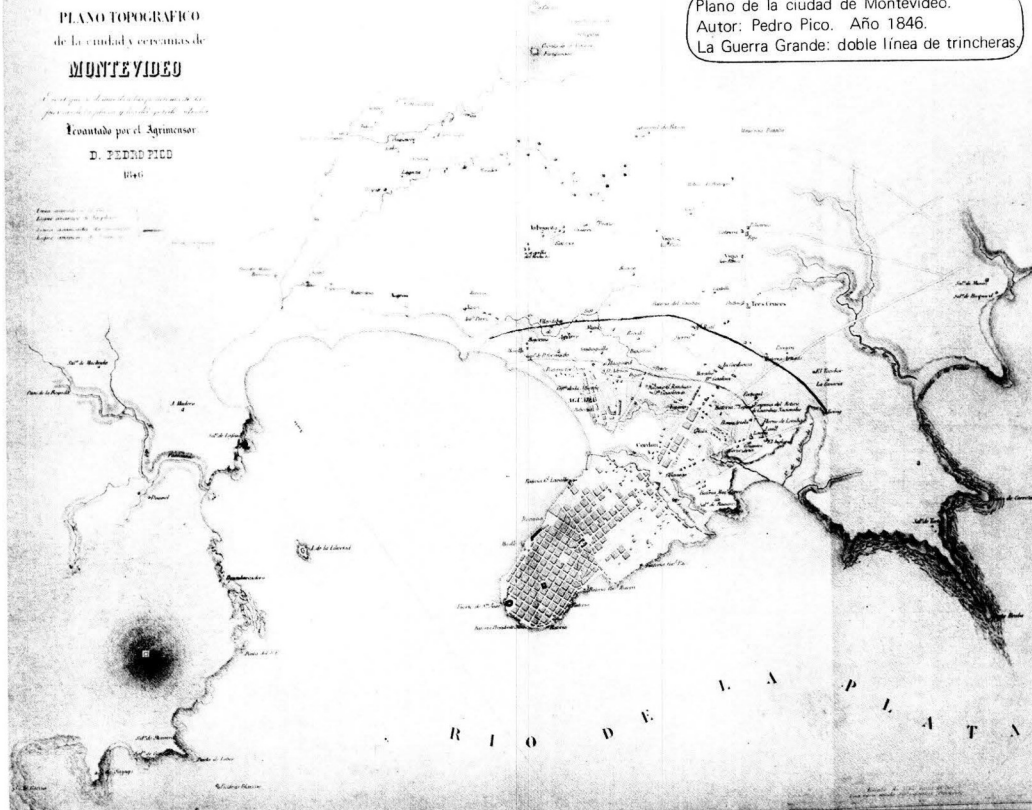
La ausencia de una solución adecuada del encuentro de los dos dameros de distinta orientación, el existente en la ciudad colonial y el proyectado de la Ciudad Nueva; la inadecuada solución del entronque de la calle San Carlos (hoy calle Sarandí) con la calle Principal (hoy Avenida 18 de Julio), mediante una pequeña plaza semi-octogonal, que ocupaba parte de la mitad este de la actual Plaza Independencia; la ausencia de espacios significativos dedicados a plazas o paseos públicos,

constituyen algunos de los aspectos que ofrecen mayor crítica en la propuesta de José María Reyes, que signan aún hoy día la problemática urbana de nuestra ciudad capital.

Carlos Zucchi, nacido en Italia, formado en la Escuela Especial de Arquitectura de París, es contratado por Rivadavia para prestar sus servicios en la Argentina donde actúa desde 1826 a 1836, año en que se traslada a Montevideo, donde se radica, actuando como técnico de la Comisión Topográfica. Será Carlos Zucchi quien tiene la virtud de observar con claridad la insuficiente solución que José María Reyes propuso para la conexión de las dos ciudades. Varias son las propuestas de arreglo elaboradas por Zucchi, de las cuales surge la ubicación y dimensionado de la actual Plaza Independencia y la ubicación definitiva del Nuevo Teatro (Teatro Solís), con una explanada a su frente, que lo conecta visualmente con la mencionada plaza. La estructuración de la Plaza Independencia, incluye el ordenamiento

edilicio arquitectónico, en base a un paseo porticado, continuo, que la entorna y la define espacialmente. El pórtico se basa en la reiteración rítmica del arco romano. La casa de Elías Gil, proyectada por Zucchi, oficia de modelo repetible. Posteriormente Bernardo Poncini propone, en 1860, un nuevo ordenamiento para la Plaza Independencia, sustituyendo la arcada romana de Zucchi por un pórtico adintelado, compuesto de columnas dóricas, y una planta alta con vanos coronados, en forma alternada, con frontones curvos y rectos, entre pilares jónicos. Este ordenamiento, de mayor complejidad, no modifica sustancialmente la concepción espacial de la Plaza Independencia, tal como la concibió Carlos Zucchi. En el entorno de la primera década de nuestro siglo, la Plaza Independencia alcanza su máximo ordenamiento espacial, inspirado en las ideas neoclásicas, en base a la difusión de las propuestas de Poncini, siendo el Palacio Estévez, hoy Casa de Gobierno, un logrado ejemplo.

Simultáneamente al proceso de ocupa-



ción del territorio del Ejido, de acuerdo al plan de Reyes, se fundan en las cercanías inmediatas villas y pueblos de vida independiente, que el posterior crecimiento de Montevideo transformará en barrios caracterizados, en la medida que se incorporan a la trama urbana. Ejemplos típicos son: Villa Cosmópolis (1834), Pueblo Victoria (1838) y Villa Restauración (1839).

Villa Restauración constituye sin embargo, un caso peculiar. Como consecuencia de la Guerra Grande (1839-1851), sitiada la ciudad de Montevideo, enmarcada por una doble línea de trincheras, se conforma en el campo sitiador una nueva ciudad, dispersa territorialmente, que en sus partes integrantes cumple con la totalidad de las funciones urbanas.

Villa Restauración es el centro político-administrativo, cultural, religioso, y residencial. La ciudad dispersa sitiadora tiene su puerto en la bahía del Buceo, donde se construye un muelle de embarque, el edificio de la aduana (Aduana de Oribe), barracas de almacenamiento, el edificio del Tribunal de Comercio, hoy desaparecido y obras de defensa constituidas por trincheras y baterías de costa. Villa Restauración y el Puerto del Buceo se unen por el camino del Cardal, luego calle Comercio, donde justamente se ubicaba el citado Tribunal de Comercio que ejercía funciones de contralor de la actividad comercial vinculada a la importación y exportación de mercaderías. Su importancia radica en el hecho de que el campo sitiador tiene como base productiva la totalidad del territorio nacional. En el Cerrito, se ubican las instalaciones militares, Campamento del Cerrito, con el equipamiento edilicio correspondiente. El Campamento del Cerrito constituye el punto de salida del posterior pueblo del Cerrito de la Victoria. En las chacras del Miguelete se asienta el Poder Legislativo y el Poder Judicial. Villa Restauración, el Campamento del Cerrito y las chacras del Miguelete, se conectan con una estructura vial, cuyo eje es el camino de los Propios. Esta peculiar ciudad dispersa funciona durante el transcurso de la Guerra Grande, desintegrándose progresivamente a partir de la paz celebrada el 8 de octubre de 1851. Ese mismo año, por sendos decretos Villa Restauración pasa a denominarse Villa Unión y el tramo del Camino al Maldonado, Camino 8 de Octubre, denominaciones ambas de notorias implicancias políticas.

La ciudad dispersa del campo sitiador, responde a circunstancias históricas particulares, constituyendo una respuesta territorial atípica, que no concuerda con ninguna teoría urbanística vigente en la

época. Su existencia se limita al lapso histórico que corresponde a la Guerra Grande, sufriendo un rápido deterioro en la medida que sus funciones urbanas son asimiladas por la ciudad de Montevideo, integrada entonces por la Ciudad Vieja, antiguo recinto colonial y la Ciudad Nueva, planeada por José María Reyes.

Durante la Guerra Grande, la ciudad sitiada, limitada territorialmente por la primera línea de trincheras, no sufre modificaciones urbanas que alteren sustancialmente su ordenamiento territorial. Se produce, sin embargo, una importante activación de sus funciones portuarias. El primitivo muelle de piedra de 1781, ha sido sustituido en 1824 por un muelle de madera techado y en 1830 se habilita un viejo edificio de la Marina, aun existente, ubicado en la actual calle Zabala, en calidad de aduana (Aduana de Rivera).

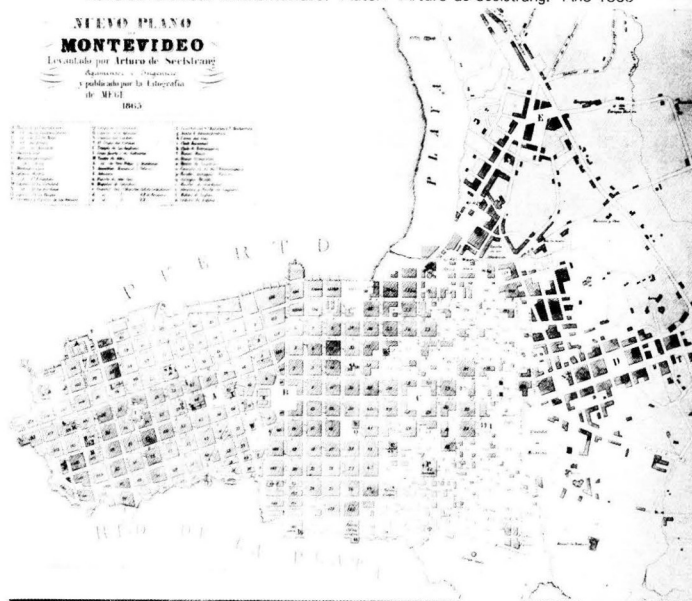
Entre las calles San Joaquín (Treinta y Tres) y San Felipe (Misiones) contiguo al muelle de madera, existía una pequeña playa de desembarco, que era utilizada mediante el sistema de sucesivos trasbordos. Los veleros anclaban en la bahía, alejados de la costa, debido a la poca profundidad de las aguas. Las mercancías y las personas trasbordaban a barcas de menor calado que se arriman al muelle, o en su defecto, se produce un segundo tras-

bordo a carros de altas ruedas, que se introducen en las aguas, a lo largo de la playa mencionada. Este sistema de sucesivos trasbordos, heredado de la época colonial, rige plenamente, y en forma particularmente activa durante la Guerra Grande, durante todo el siglo XIX, hasta 1901, fecha en la cual se inician las obras del Puerto de Montevideo.

En la segunda mitad de nuestro siglo se construyen muelles de madera, propiedad del Estado, en la costa que corresponde a la Ciudad Vieja y muelles de madera, de propiedad privada, diseminados en el resto de la bahía.

En la misma medida que el Estado Oriental afirma su ideología liberal, se consolida el destino histórico de Montevideo puerto, negado en su Acto Fundacional, por la aplicación de las Leyes de Indias relativas a las ciudades mediterráneas. La República del siglo XIX se caracterizará por la ardua disputa, en los márgenes típicos de la filosofía liberal, entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires. En ese marco debe ubicarse la temprana preocupación del Estado, una vez finalizada la Guerra Grande, de construir un equipamiento portuario adecuado, hecho que se concretará a comienzos de nuestro siglo.

Plano de la ciudad de Montevideo. Autor: Arturo de Seelstrang. Año 1865



LA CIUDAD NOVÍSIMA

La Paz de Octubre, no sólo significa un acuerdo de finalización de las operaciones militares, sino además, la apertura de un período de conciliación nacional y consecuentemente el fortalecimiento de los poderes del Estado. Centralizado el gobierno en la ciudad de Montevideo, levantada la doble línea de trincheras, concentradas las funciones urbanas en el territorio que hasta entonces constituía la ciudad sitiada, se produce, durante las dos décadas siguientes a la finalización de la Guerra Grande, una rápida y efectiva ocupación del territorio del Ejido, en un proceso simultáneo a la desintegración de la ciudad sitiadora, de la cual sólo sobrevive la ahora denominada Villa Unión.

En la década de los años sesenta se realizan importantes amanzanamientos y loteamientos en las tierras de extra-Ejido.

En 1861 se dicta un Decreto aprobando el trazado de los amanzanamientos de la Aguada y el Cordón, quedando ambos incorporados a la Ciudad Nueva, disponiendo por lo tanto de los servicios de salubridad y policía otorgados por la Junta Económico-Administrativa de Montevideo. De 1866 a 1869 quedan delineadas definitivamente las trazas de la Aguada y del Cordón.

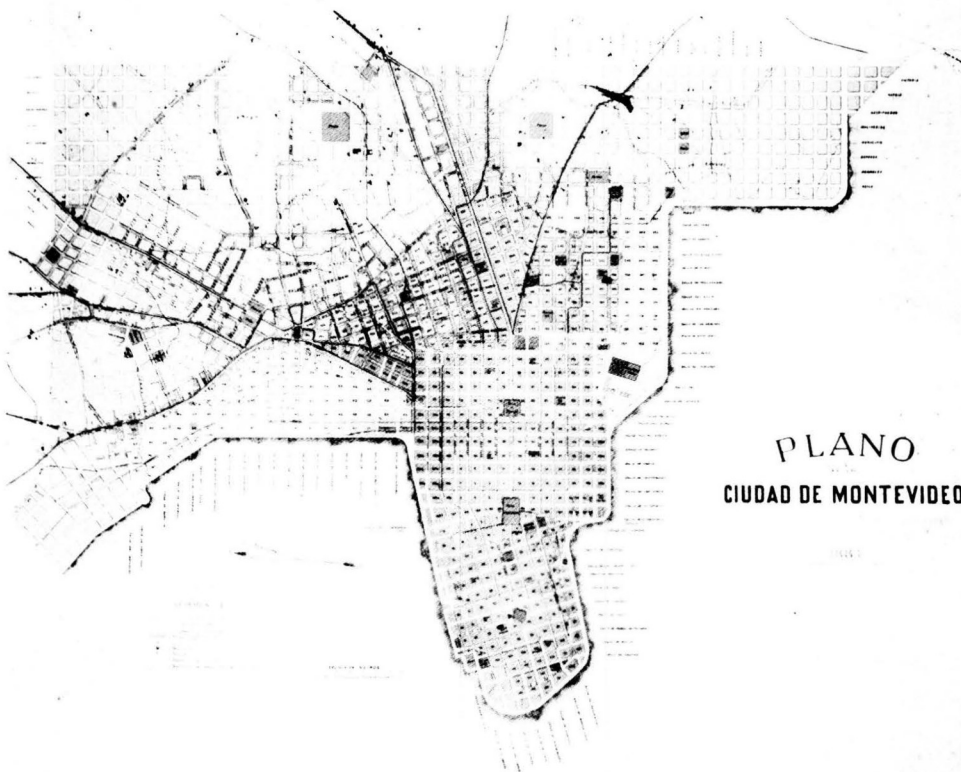
Apoyado en el concepto liberal de rentabilidad, en el marco de la libre competencia y sólo limitado por el juego de la oferta y la demanda, florece el negocio inmobiliario, aplicado preferencialmente al loteamiento de solares contiguos a la Ciudad Nueva. Ello resulta en una estimulación al crecimiento extendido y caótico de Montevideo, a partir del último tercio del siglo pasado.

La Ciudad colonial, la Ciudad Nueva

de Reyes e incluso los amanzanamientos de la Aguada y del Cordón son el resultado de la aplicación de actos unitarios de gobierno. Por el contrario, el crecimiento posterior de Montevideo se apoya en la sumatoria de actos privados de urbanización, que no responden a un concepto integrador, que da por resultado final un modo de crecimiento urbano espontáneo y desordenado.

Esa expansión caótica por loteos sucesivos promueve una creciente inquietud en esferas de gobierno que se concretará en la temprana aprobación del trazado de un boulevard de circunvalación, como modo de limitar el desordenado crecimiento extensivo de la ciudad capital. El 31 de agosto de 1878 el Gobernador Provisorio Coronel Lorenzo Latorre, aprueba su trazado. El boulevard de circunvalación se denominará Boulevard General Artigas y el territorio comprendido

Plano de la ciudad de Montevideo. Dirección de Obras Públicas. Año 1883. Planimetría de la ciudad novísima



entre la Ciudad Nueva y el citado Boulevard se denominará Ciudad Novísima.

La construcción del Boulevard General Artigas llevará décadas y será objeto de múltiples polémicas y críticas. En un artículo periodístico publicado a comienzos de 1911, se enjuicia severamente la utilización de los dineros comunales en la construcción de ese costoso Boulevard que une puntos tan distantes y desérticos como Tres Cruces (hoy aprox. Bulevar Artigas y 8 de Octubre) y Punta Carretas.

La simple aprobación del trazado de circunvalación, naturalmente, no puso freno al loteamiento efectuado fuera de sus límites, promovido por la iniciativa privada. Un ejemplo claro en ese sentido lo constituye la evolución y progreso del Pueblo de los Pocitos, que por decreto de

1881 es incorporado a la planta urbana de la ciudad de Montevideo.

En la medida que Montevideo se extiende, va incorporando a su trama urbana las villas y pueblos fundados en sus alrededores, que pierden su autonomía administrativa, pero no su autenticidad, sus rasgos urbanos y sociales caracterizantes, transformándose en barrios claramente distinguibles y de definida personalidad urbana.

Francisco Piria con su emporio comercial e inmobiliario "La Industrial" es el representante típico del urbanizador de facto, del especulador de tierras urbanas, en base a la aplicación de los primarios principios del urbanismo denominado topográfico. Emilio Reus fundador del Banco Nacional y de la importantísima em-

presa "Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas" es el ejemplo más claro y al mismo tiempo más lúcido de la especulación inmobiliaria a escala edilicia y de conjuntos habitacionales: los Barrios Reus Norte y Sur constituyen su obra mayor en este campo.

En 1864 se crea la Dirección Gral. de Obras Públicas, que subroga a la Comisión Topográfica creada en 1831, quedando a su cargo los problemas de ordenamiento territorial. El Reglamento de Conventillos de 1871 y la resolución relativa al trazado de pueblos y colonias de 1877, constituyen sus aportes más destacados. A ellos deben agregarse diversas disposiciones relativas a la ubicación de las industrias consideradas insalubres.

En 1868 comienza a funcionar la primera línea de tranvías a caballo a cargo

Plano de la ciudad de Montevideo. Autor: P. Joanicó, Año 1910. La superación progresiva de los límites de la Ciudad Novísima



de la empresa "La Unión". La sola iniciación de la colocación de los rieles produce una sensible valorización de la propiedad suburbana, en las áreas que atiende su extenso recorrido: Tres Cruces, Figurita, Blanqueada y Unión. En la medida que se extiende y consolida la trama vial tranviaria, a punto de salida de esta primera línea que recorre el eje vertebral urbano del Montevideo de entonces, las calles 18 de Julio y 8 de Octubre, se extiende y consolida la trama urbana de la ciudad capital. Hacia fines de siglo queda prácticamente estructurado el ordenamiento vial tranviario cuya electrificación se procesa en los años 1906 y 1907.

En 1869 comienza a funcionar el primer tramo ferroviario de nuestro país, comunicándose la estación Bella Vista en Montevideo con la localidad de Las Piedras. Hacia fines de siglo el sistema ferroviario, a impulsos de las inversiones británicas, queda estructurado con sus características actuales, radial y concéntrico a la ciudad capital. El sistema ferroviario constituye un elemento más, no el único, que confirma y acelera el macrocefalismo montevideano.

La red tranviaria y ferroviaria forman parte del equipamiento urbano, integrado además por un complejo sistema de instalaciones: agua potable, luz eléctrica, comunicaciones telegráficas y telefónicas, suministro de gas, y obras de pavimentación y alcantarillado. Equipamiento urbano que tiene gran impulso en el último tercio del siglo pasado.

El Prado, cuya base inicial es la donación Buschental, localización de los más espiéndidos ejemplos del eclecticismo arquitectónico, con sus Casas Quintas; Villa Colón, el sueño concretado del legendario Dn. Perfecto Giot, sobre la base del trazado realizado por el Agrimensor Pedro d'Albenas y el Parque Capurro, constituyen los paseos habituales del montevideano de las últimas décadas del siglo pasado. Paulatina y progresivamente comienzan a competir con los mismos los balnearios habilitados a lo largo de la costa urbana de Montevideo. El Pueblo de Los Pocitos constituye la primera localización urbana de calidad balnearia, precursor de numerosas localizaciones balnearias posteriores, ubicables en nuestro siglo, que van cubriendo la faja costera del territorio montevideano. Producto típico del acoplamiento de sucesivos loteos, que da como resultado una trama urbana caótica, el Pueblo de los Pocitos es tempranamente incorporado, decreto mediante, a la planta urbana de la ciudad de Montevideo.

LA CIUDAD EN NUESTRO SIGLO

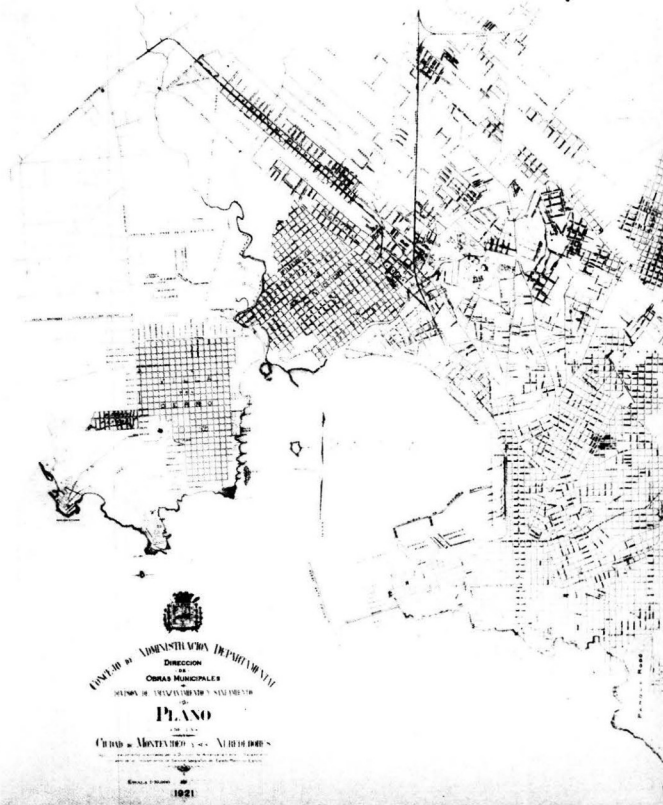
Nuestro siglo se abre con la afirmación definitiva del cumplimiento del destino histórico del Montevideo puerto. El mejoramiento sucesivo de las instalaciones portuarias desde el inicio de la República, siempre insuficiente, culmina con la aprobación del "Proyecto Definitivo de las Obras del Puerto de Montevideo", mediante decreto promulgado el 7 de noviembre de 1899, bajo la presidencia de Juan Lindolfo Cuestas. El 18 de julio de 1901, enmarcado en un acto solemne y jubiloso, se coloca la piedra fundamental del Puerto de Montevideo, la operación urbanística más compleja e importante realizada en nuestra ciudad capital. Los trabajos se realizan con precisión e inusitada rapidez, ajustándose al citado Proyecto Definitivo y muy pocos años después, entre 1906 y 1907, se habilitaban las primeras instalaciones. Hacia fines de

la primera década culminan estas obras, para cuya realización se emplearon más de dos mil obreros, ganándosele a la bahía una superficie de sesenta hectáreas.

En 1904 se introduce en Montevideo el primer automóvil, adquirido por Alejo Rossell y Rius, iniciándose la era de los automotores en nuestro país. La importación de automóviles aumenta año a año y en 1930, Montevideo tiene empadronados 37.000 automotores.

La construcción del sistema carretero nacional, que adquiere gran impulso a partir de la Ley de Vialidad e Hidrografía de 1928, creando una estructura similar y competitiva a la de los ferrocarriles, radial y concéntrica, unido al monopolio de facto que ejerce el Puerto de Montevideo, que es en realidad el Puerto de la República, constituyen factores que confirman y aceleran el macrocefalismo montevideano. La incorporación masiva del automóvil promueve el deterioro funcional de la

Plano de la ciudad de Montevideo. Dirección de Obras Municipales. Año 1921. La ciudad extendida y desordenada.



trama vial montevidéana, heredada de la época colonial y del siglo XIX, ideada y realizada a escala del transporte de tracción a sangre. Montevideo presenta ya, en la primera década de nuestro siglo, un ordenamiento territorial extendido, disperso, de baja densidad, apoyado en una trama vial inadecuada a los modos mecánicos del transporte. Tempranamente los Poderes Públicos adquieren conciencia de la necesidad imperiosa de estudiar su problemática urbana.

Las primeras propuestas reguladoras están impregnadas de las ideas urbanísticas de Jorge Haussmann, Prefecto del Sena, bajo Napoleón III, autor del Plan de París, realizado a lo largo de la segunda mitad del siglo pasado.

Bajo la presidencia de José Batlle y Ordóñez, por ley del 6 de julio de 1911, se llama a un "Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo". La propia denomi-

nación del concurso anuncia la doctrina urbanística imperante en la época, aplicada contemporáneamente a la regulación de ciudades tan importantes y distantes como Viena y Buenos Aires. Trazado de grandes avenidas que unen importantes espacios y edificios públicos, exaltando el Poder del Estado, tal es la esencia formal que nuestro siglo hereda de las ideas haussmanianas, que se apoyan originalmente en una complejidad conceptual más vasta y profunda. Se presentaron al llamado diecisiete proyectos, siendo los ganadores: primer premio, Augusto Guidini, arquitecto italiano; segundo premio, José Brix, arquitecto alemán y tercer premio Eugenio P. Baroffio, arquitecto uruguayo. El proceso posterior del Concurso culmina con la designación de una Comisión Técnica, integrada por los arquitectos Augusto Guidini y Eugenio P. Baroffio (primer y tercer premio) y el ingeniero José P. Gianelli, encargada de proyectar el primer Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo, plan que será definitivamente aprobado mediante decreto del 12 de setiembre de 1912. El Plan Regulador de 1912 se afilia, al igual que los proyectos premiados en el llamado "Concurso de las Avenidas", a la ideología urbanística universalmente vigente, inspirada en las ideas del Barón de Haussmann.

El denominado Plan Maillart, propuesto en 1887 y aprobado con variantes por ley del 18 de enero de 1889, constituye el antecedente más valioso, en nuestro medio, tanto desde el punto de vista doctrinario como operativo del "Concurso de las Avenidas" de 1911, como de su inmediata consecuencia, el Plan Regulador de 1912. El arquitecto Norberto Maillart eleva al Poder Ejecutivo, el 25 de octubre de 1887, una propuesta de trazado de dos avenidas de veinticinco metros de ancho, confluyentes al terreno del antiguo Cementerio Inglés, actual localización de la Intendencia Municipal, predio donde construirá el Palacio de los Altos Poderes del Estado. La propuesta Maillart incluye la pavimentación de las dos avenidas, incluído veredas, la construcción del citado Palacio y la creación y ornamentación de una plaza de 15.000 m², en el extremo de la llamada Avenida Norte, en cuyo centro se levantará un monumento público. La propuesta se acompaña con tres planos: No. 1) anteproyecto del Palacio, que concentra las funciones inherentes a los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial; No. 2) trazado de las dos avenidas proyectadas y No. 3) trazado del área inmediata a las dos avenidas, que comprende un conjunto de ma-

zanas, cuya expropiación y beneficio se solicita. La ley del 19 de enero de 1889, que aprueba con modificaciones la propuesta Maillart, no modifica sustancialmente la filosofía de apoyo de la misma. Se autoriza la construcción de tres edificios para los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial y la apertura de dos avenidas de treinta metros de ancho como mínimo y una plaza pública. Los tres edificios se ubicarán: el del Poder Ejecutivo en los terrenos del antiguo Cementerio Inglés, el del Poder Legislativo y el del Poder Judicial en los extremos de las Avenidas Norte y Sud Este respectivamente. La afiliación y sustento de la ideología del Barón de Haussmann es notoria, particularmente en la versión del contrato: ley del 89: dos monumentales avenidas uniendo tres edificios públicos, representativos del poder del Estado.

El Plan Maillart, el "Concurso de las Avenidas", el Plan Regulador de Montevideo de 1912, apoyados en sendas resoluciones gubernamentales, quedan en simples propuestas. La aplicación práctica de las ideas haussmanianas deriva de la aprobación del Plan Fabini, aprobado en 1928 mediante varias disposiciones legislativas. Sin los pretenciosos alcances del Plan Regulador de Montevideo y sin la impronta especulativa que signan las propuestas de Norberto Maillart, la propuesta de Juan P. Fabini significa la intervención directa del Estado en la solución de una problemática urbana concreta y limitada. La construcción de la Rambla Portuaria, de la Rambla costanera hasta el Br. Artigas, el delineamiento definitivo de varias calles de importancia, su construcción, su ensanche o su rectificación, dentro de los límites de la Ciudad Novísima y fundamentalmente la construcción de la Avenida Agraciada, constituyen la problemática concreta del Plan Fabini. La apertura y regulación de la Avenida Agraciada, que permite apreciar en todo su esplendor, desde su encuentro visual con la principal avenida, 18 de Julio, al monumental Palacio Legislativo, orgullo arquitectónico de la época y el más importante y representativo edificio del Estado. Es la aplicación concreta y lograda de la visión urbana manejada por Jorge Haussmann y al mismo tiempo su última influencia en Montevideo.

En 1930 la ciudad de Montevideo celebra jubilosamente, junto al resto de la República, el Centenario de la Jura de la Constitución. Simultáneamente se cumple poco más de doscientos años de su proceso fundacional. La toma de conciencia de un desarrollo urbano extendido y desordenado, de la existencia de un



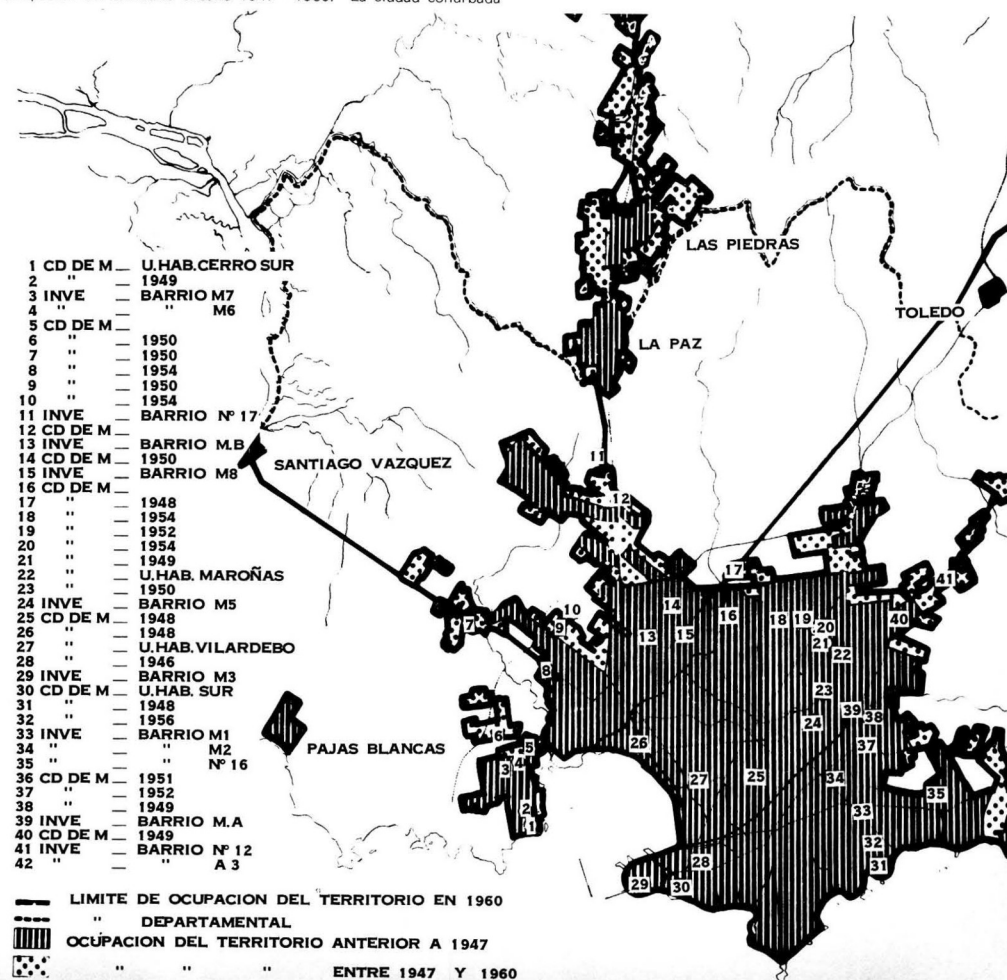
ordenamiento territorial caótico, que traba la armonía necesaria de las funciones urbanas, llega ahora a amplias capas de la población montevideana. Es en este entorno que se constituye una Comisión, que patrocina y financia la elaboración de un Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo, que se conocerá posteriormente con la denominación de "Plan del Centenario". Dicha Comisión está integrada por José Serrato, Baltasar Brum, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos. El equipo de técnicos seleccionados para tal fin está integrado por los arquitectos Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Hipólito Tournier,

Américo Ricaldoni, Milton Puente y el ingeniero Santiago Michelini. El arquitecto Mauricio Cravotto será el director del mencionado equipo y vinculará esa iniciativa privada, avalada por el Estado, con las doctrinas dictadas en su cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, de la Facultad de Arquitectura, de la cual Mauricio Cravotto es Profesor Titular desde el año 1926. Su permanente inquietud creadora le permite conocer y asimilar las ideas urbanísticas del racionalismo europeo, que se formulan a lo largo de la década de los años veinte, proceso que culminará con la creación de los C.I.A.M. (Congresos Internacionales de la

Arquitectura Moderna), en La Sarraz, en 1928 y que tendrá su definida codificación doctrinaria e instrumental en la denominada Carta de Atenas, documento emergente del 4to. Congreso de los C.I.A.M., realizado en 1933.

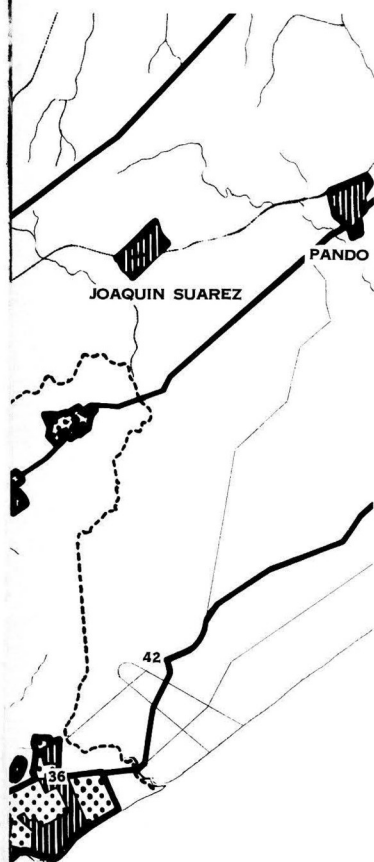
El Anteproyecto del Plan Regulador de 1930 debe valorarse tanto en el plano estrictamente técnico-urbanístico, como en el plano de la denuncia y consecuente concientización de la existencia de una problemática urbana no resuelta. Vale por sus principios sustentadores y por el innegable valor arquitectónico de la propuesta, más allá de la ineficacia operativa, que resulta del propio concepto regulador,

Ocupación del territorio urbano 1947 - 1960. La ciudad conurbada



implícito en los ambiciosos propósitos urbanísticos de los C.I.A.M.

El Anteproyecto del Plan Regulador del Centenario promueve amplias discusiones a nivel técnico y en definitiva, reactualiza el interés por la problemática urbana. Su incidencia en el campo de la docencia se concreta en 1936, con la creación del Instituto de Urbanismo, en la Facultad de Arquitectura, que dirigirá el propio arquitecto Mauricio Cravotto. En el plano político-administrativo su influencia se refleja en la creación de la Oficina del Plan Regulador, que comienza a actuar en 1939.



El concepto de Plan Regulador será subrogado, entre los años 1955 y 1959, por el concepto de Plan Director. Nace entonces el Plan Director de la Ciudad de Montevideo, que importa algo más que una simple modificación terminológica. En la década de los años 50, a escala universal, se cuestionan los principios básicos y las propuestas reguladoras del racionalismo internacional, en el seno de los propios C.I.A.M.. La idea totalizadora de regular toda la problemática urbana de una ciudad, mediante la aplicación de una serie de mecanismos técnicos de largo alcance, es sustituida por el concepto director, que supone aplicar el instrumental técnico-urbanístico, a los problemas más urgentes y detectables de la ciudad, con metas modificables a corto plazo, sin pretender abarcar toda la problemática urbana, ni universalizar la misma. Se reconoce la identidad caracterizante de cada núcleo urbano, que no permite planteos globales generalizadores y consecuentemente se reconoce un cierto grado de desarrollo espontáneo de la ciudad, factible de ser dirigido, direccionado. El primer Plan Director para la Ciudad de Montevideo, se formula en el período citado, siendo Director General del Departamento de Planeamiento el arquitecto Julio César Abella Trías.

En las primeras tres décadas de nuestro siglo, se conforma el ordenamiento de parques y jardines actualmente existente. A los ya mencionados cuando analizamos la Ciudad Novísima: Prado, Parque Capurro, Villa Colón, paseos habituales del montevidiano del último cuarto de siglo, debemos agregar vastas áreas de la ciudad que se dedican a esos fines.

Como consecuencia de la quiebra del Banco Nacional, que creara y regenteara don Emilio Reus, y luego de un largo proceso de liquidación, la Junta Económico Administrativa de Montevideo, recibe en 1896 los terrenos ubicados sobre la playa Ramírez, propiedad del Banco Nacional, destinados a la creación de un Parque Urbano (hoy Parque Rodó), en pago de la deuda que el referido Banco tenía con la Junta. En 1911, por decreto del 18 de diciembre, se autoriza la expropiación de amplias áreas colindantes a los efectos de la ampliación del citado Parque Urbano.

En 1907 se crea el Parque Central (hoy Parque Batlle y Ordóñez) en base a la donación testamentaria de don Antonio Pereyra. Posteriormente, vía legislativa, se aprueba la expropiación necesaria para su ensanche y configuración definitiva. En ese mismo año de 1907, se proyecta

el Jardín Botánico, colindante a el Prado.

Hacia fines de la década de los años 20 se aprueban los delineamientos definitivos del Parque Rivera y del Parque Fernando García.

Particular significación, por su destino funcional, tiene el decreto del 31 de mayo de 1912, que autoriza el establecimiento del entonces lejano Balneario Carrasco, en el límite este del Departamento de Montevideo. Su creación tiene un doble significado: anuncia tempranamente el punto de atracción de la conurbación este de la ciudad de Montevideo y la creciente predilección del montevidiano por la franja de playas en la costa, que desplaza paulatina y progresivamente a los tradicionales paseos interiores. Ello exigirá una implantación habitacional acorde, de la cual el Pueblo de los Pocitos, será su temprano y premonitorio anuncio.

El crecimiento extensivo de la ciudad de Montevideo continúa sin interrupción a lo largo de nuestro siglo. Las tendencias conurbadoras se acentúan en las últimas décadas, particularmente en dos direcciones: la conurbación norte, entroncando a las localidades de La Paz, Las Piedras y Progreso, que con el crecimiento inexorable de la ciudad capital, constituirán en un futuro próximo áreas caracterizables de la misma y la conurbación este, que llega, a lo largo de las localidades balnearias costeras, hasta Parque del Plata. Las localidades ubicadas, tanto en la conurbación norte como en la conurbación este, tienden a constituirse en poblaciones dormitorio, en tanto su población activa tiene mayoritariamente su actividad productiva asentada en la ciudad de Montevideo. El último Censo de Población y Vivienda confirma esta tendencia. La coordinación del transporte interdepartamental, la extensión de regulares servicios urbanos de Montevideo en dirección a las conurbaciones citadas, constituyen, sin duda, el reconocimiento comunal de la existencia de la problemática enunciada.

El Montevideo actual, con caracteres urbanos claramente definidos, es el resultado de la permanencia de determinantes generadas desde su fundación colonial y del desarrollo de problemas urbanos originados en la República liberal del siglo XIX, acelerados por la explosión metropolitana de los últimos decenios. La resultante actual de ese complejo proceso, es una ciudad capital con una definida y fuerte personalidad. □