IHA/5
7

LA RAMBLA SUR DE MONTEVIDEO

arq. margarita montañez

FACULTAD DE ARQUITECTURA
6876
INSTITUTO DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA



UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
INSTITUTO DE
HISTORIA DE LA ARQUITECTURA
R. O. DEL U.

TRABAJO PREPARADO PARA LAS PRIMERAS JORNADAS RIOPLATENSES DE INVESTIGADORES DE HISTORIA DE LA ARQUITECTURA

1987

LA RAMBLA SUR DE MONTEVIDEO

Introducción

El tramo de Rambla objeto del presente estudio fué construído de acuerdo a un proyecto unitario y se extiende desde la Escollera Sarandí hasta la Playa Ramírez por 4 kmts.

Forma parte de una entidad mayor que desde la Escollera, pasando la Playa Ramírez, con una extensión de 16 kmts., hasta el arroyo Carrasco, arquitectura el borde entre lo urbano y el Río de la Plata.

Este trabajo se inscribe dentro de una investigación en curso sobre los Espacios Abiertos Públicos de Montevideo, por lo tanto debe aclararse, que será al término del dicho Trabajo de Investigación, que podrán valorarse adecuadamente las partes tratadas en obras monográficas, pues es en el contexto integral de la ciudad que cada intervención urbana puede ser cabalmente calificada, no sólo por su calidad paisajística, sino como parte del complejo político, económico y social que la generó.

El paisaje actual

Toda lectura de una ciudad incluye necesariamente sus líneas estructurales y definitorias, no solamente desde el punto de vista vial, sino más acertadamente desde una problemática paisajística urbana.

Para Montevideo, la Rambla es la línea de fuerza determinante de su imagen , por cuanto ciudad costera que es.

La silueta actual de Montevideo, en especial la fachada sobre la Rambla Sur, nos muestra un conglomerado urbano, de 10 pisos casi parejos al formar un horizonte construído compacto, donde se lee desde la costa hasta la calle 18 de Julio, la ladera de la Cuchilla Grande que viene desde el Brasil y cuyas últimas estribaciones se pierden en la Bahía, en la punta de San José.

La línea de máxima altura de la Cuchilla Grande, fué seguida primero por el camino y luego por las calles Sarandí, 18 de Julio y 8 de Octubre.

Los mojones sobresalientes de ese horizonte construído lo son

CIUDAD VIEJA
BARRIO SUR
PALERMO
PLAZA ZABALA
TEATRO SOLIS
MERCADO
PLAZA INDEPENDENCIA
PLAZA CAGANCHA
ESCOLLERA
SARANDI
PTA. STA. TERESA
ZONA DE PESCA
DESDE LA RAMB-A
COLEGIO HNAS VICENTINAS
HOTEL COLUMBIA
TEMPLO INGLES
GOBO DEL SUR
ASOCIACION de BANCARIOS del URUGUAY
HEBRAICA MACCABI. ASOCIACION.
PLAZA ESPAÑA
DIQUE MAUA
USINA DEL GAS
PLAZA REP. ARGENTINA
GASOMETRO
CEMENTERIO CENTRAL
EMB. ALEMANIA
A.L.A.D.I.
UNION POSTAL DE LAS AMERICAS
PUNTA PEREZ
TERRAZA
TERRAZA
PUNTA RAMIREZ
EMB. U.S.A.
PISTA DE PATINAJE
PLAYA RAMIREZ
AREAS
ENJARDINADAS

torres aisladas pero caracterizantes del paisaje: el Palacio Salvo, la torre del edificio de Correos, el edificio de la Intendencia.

El paisaje de la península, primer asentamiento colonial español, la hoy Ciudad Vieja, se relee en los afloramientos rocosos de la costa, del lado de la Rambla, que al construírse levantó el nivel natural del terreno para evitar el embate de las olas y así destruyó la caída natural del mismo. La no fertilidad de la península rocosa quedó incambiada por la ocupación urbana, sustituyendo piedra natural, por materiales inertes artificiales. Sólo nos resta del primitivo paisaje los vientos pamperos, que del cuadrante SO - S - SE con intensidades de hasta 150 kmts./hora siguen azotando la ciudad.

Más allá de la península, arena y roca se alternan.

El itinerario

Partir de la Escollera Sarandí significa dejar a la izquierda la Ciudad Vieja, el barrio Sur y Palermo, e ir desenvolviendo espacios públicos para variadas y diversificadas actividades humanas, pero conformándose todos en red, de tal manera que se lee sin lugar a dudas un parque costero entre la ciudad y la Rambla en sí, que aunque concretado en parte, debería, y esto surge a la primera lectura, reforzarse su continuidad.

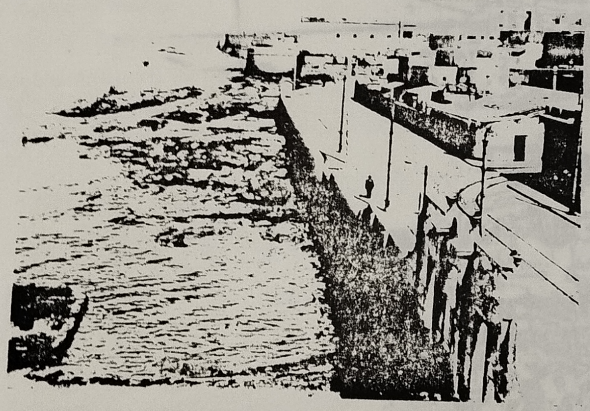
La Ciudad Vieja aporta sus construcciones, no las más importantes, por cuanto este lado de la ciudad albergaba las construcciones o "vacíos" del "bajo fondo" mientras que el otro lado, la otra ladera se favorecía por tener el puerto y además, y no por eso menos importante, ser la ladera soleada al abrigo de los vientos pamperos.

Del lado de la ciudad se presenta una fachada casi continúa de vivienda colectiva, con pocos edificios dedicados a otros fines. En la Ciudad Vieja, un hotel (Columbia), el Colegio de las Hermanas Vicentinas, el Templo Inglés, la Asociación de E. Bancarios del Uruguay (AEBU), los fondos del Mercado Central. Un gran y desarticulado espacio público, la plaza España, objeto de un reciente concurso de ideas entre arquitectos para su proyectación paisajística.

Del lado del río, el Cubo del Sur, resto de la antigua forti-



1 - Calle Yerbal, año 1929.



3 - Restos de los baños del
Sur, año 1920.

El Dique Maua, año 1886.

THE MAUÁ DRY DOCK

Proprietors: The Montevideo Gas Company, Ltd., Montevideo & London

The Mauá Dry Dock is situated alongside the Gas Works, a very central position, being only some five squares to the south of the fine large central Square, the Plaza Independencia.

The construction of this Dock was commenced in the year 1869, the initiator being Baron Mauá, who sold it, together with the Gas Company, to the present owners, The Montevideo Gas Company, Limited, in the year 1872. The Dock was finished in 1873, heavy blasting having been necessary as it was constructed out of the solid rock.

English, Spanish, Brazilian, and Italian ships of war have been repaired in the Mauá Dock, as well as innumerable passenger and cargo vessels varying in size from tugs and lighters to steamers and sailing vessels of 2,000 tons register.

SIZE OF THE MAUA DOCK

The length of the Dock is 83 metres (272 feet 6 inches), and the width 15 1|4 metres (50 feet), making it suitable for vessels of 3 metres 65 centimetres (12 feet) draught. The depth of water on the sill is generally from 4 1|4 to 4 1|2 metres (14 to 15 feet).

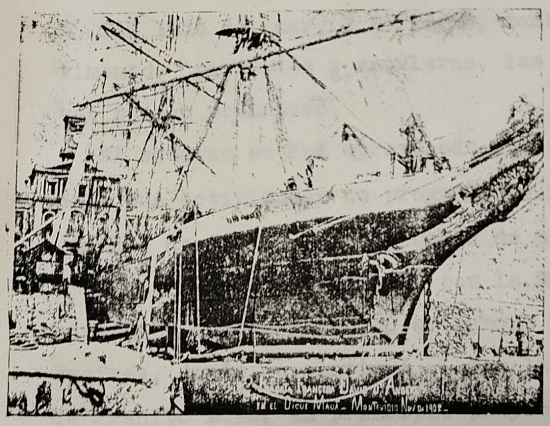
INSTALLATIONS

The Dock is fited with a floating caisson, and can be emptied in about three hours by means of two centrifugal pumps, one by Gwynne, of 46 centimetres (18 inches) diameter, driven by a horizontal steam-engine, and the other by W. H. Allen & Co., of 25 centimetres (10-in.) diameter, and driven by a vertical engine. The steam for these engines is supplied by a large "Galloway" boiler, though a smaller "Cornish" boiler made by Hy. Balfour & Co., of Leven, is kept as a stand-by.

The Dock is also supplied with a pair of 30-ton "sheer-legs", a 7-ton locomotive crane by Thomas Smith & Sons of Rodley, a 2-ton travelling crane by Chaplin of Glasgow, and a 2-ton hand crane by Appleby of London.

THE WORKSHOPS

The workshops attached to the Dock are well equipped with modern machinery, including a punching and shearing machine, made by Wm. Reid & Co., Newcastle-on-Tyne, capable of shearing plates up to 1 inch (2 1|2 cents.) in thickness, and punching



The Mauá Dock, Montevideo
with large ship, the David d'Angers, inside



The Mauá Dock and Work Shops, Montevideo.
Two of Lussich's tugs inside Dock.
The Gas Works building at back.

holes 1 inch diameter through 1-in. plates, and also of shearing angles up to 6 inches (15 cents.); 2 sets of plate rolls, one 8 feet wide, one 10 feet; a horizontal boring machine by G. & A. Harvey of Glasgow; a 12-foot (3m65) planing machine by Loudon Bros. of Glasgow ,and a 7-foot (2m14) one by Findlay & Co., of London. There are 10 lathes, ranging from an 18-inch triple-geared break lathe, to take 33 feet (10 m.) between centres, admitting 13 feet 6 inches (4m20) diameter in the gap, made by the Northern Engineering Company of Halifax, to a 5-inch brass finisher's lathe, taking 3 feet 6 inches between centres, and 2 of Long's latest 8-inch high-speed hollow-spindle lathes. There are also 5 drilling machines of all sizes, from a 7-foot radial made by the Northern Engineering Company to a "New Century" sensitive drill, as well as a "Universal" milling machine, 2 shaping machines, a slotting machine, a 3-inch pipe-screwing machine, a grindstone, and a two-wheel emery grinder.

In the smith's shop there are 4 forges, two of which are served by jib cranes, 1 coppersmith's forge and appliances for working any ordinary sized copper pipe, 2 steam hammers by Massey of Manchester, and 2 drilling machines. In this shop are also placed the 2 Cornish boilers, by Balfour of Leven, which supply steam for the engine which drives the machinery in the shop, for the hammers, and also for the engine of the Root's blower for the forges, and that of the 6-inch Allen centrifugal pump for pouring out the dock caisson.

There is also a portable pneumatic plant, supplied by the Globe Pneumatic Engineering Company.

In the carpenters' shop attached to the Dock there are a planing machine, 2 band saws, a boring and mortising machine, 2 circular saws, and various saw sharpening tools, all driven by a Crossley gas-engine of 20 h. p.

WORK UNDERTAKEN

The work undertaken is of a varied character, and ranges from the making of a set screw to putting an entirely new keel or stern frame into a ship, or fitting new rigging, including masts and yards, while the sheer legs are very frequently called upon for the changing of boilers, of which work a large amount is done. The large floating crane "Hercules", for the Montev

ficación de Montevideo, incorporado y mimetizado con las obras de la Rambla. También como testigo del pasado, la Usina del Gas y el Dique Mauá.

En el barrio Sur, entre las viviendas se destaca un tanque de gas, motivo en 1985 para que 2 pintores uruguayos, con su arte a escala urbana, lo transformaran en cilíndrica pintura mural.

Siguiendo el recorrido hacia Palermo, la forestación del Cementerio Central, la zona de vivienda interrumpida apenas por las construcciones de las Embajadas de ~~España~~ Alemania, la A.L.A.D.I., la Unión Postal de las Américas y por último la Embajada de U.S.A.

La presencia del verde es escasa salvo las grandes extensiones a nivel de suelo de césped, con una variación, la colina del cementerio Central. Unos pocos arbustos, menos grupos de flores y entre los árboles, palmeras indígenas dominan el paisaje y se pautan todo a lo largo de la Rambla Sur, por frondosos ombúes, que bien demuestran resistir el viento pampero.

El equipamiento urbano se completa con bancos de ladrillos rojos que bordean en platabanda los caminos de los jardines, bustos, estatuas (indiscriminadamente "estatuaria pública") y ~~dos~~ dos fuentes de granito ~~rojo~~ rosado, igual al de bancos y muretes de la calzada de la propia Rambla, y como ellos formalmente concebida en figuras geométricas puras y ángulos rectos, sin molduras, ni ornamentaciones.

Del lado del mar, 2 terrazas, también de granito ~~rojo~~ rosado el pavimento, parapetos y escaleras, las cuales permiten bajar al nivel rocoso primitivo.

El usuario se fué apropiando con el tiempo de varios lugares para sus actividades no programadas y cambiantes con la época; canchas de fútbol, pesca, baños de mar y de sol.

Al término del recorrido por la Rambla Sur; del lado de la ciudad nos encontramos con el Parque Hotel y enfrente la Playa Ramírez, donde se continuó con la calzada, bancos y muretes de granito ~~rojo~~, en principio proyectados hasta la calle Jackson, en acertada opción.

Es la Rambla Sur paseo barrial cotidiano, y paseo dominguero y festivo a nivel metropolitano. ¿Pero es realmente un PASEO con todo el contexto adecuado, desde el punto de vista de un urbanismo social, más que estético o funcional, o no es más que

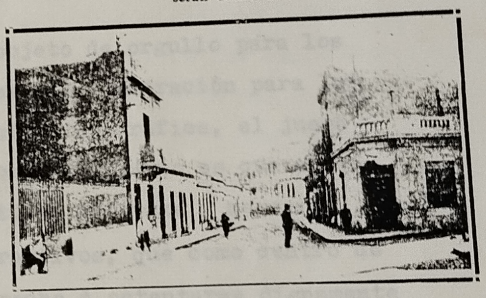


Viviendas precarias destruidas para la construcción de la R. Sur.
(Archivo de Fotos_ Comisión F. de la R. Sur)

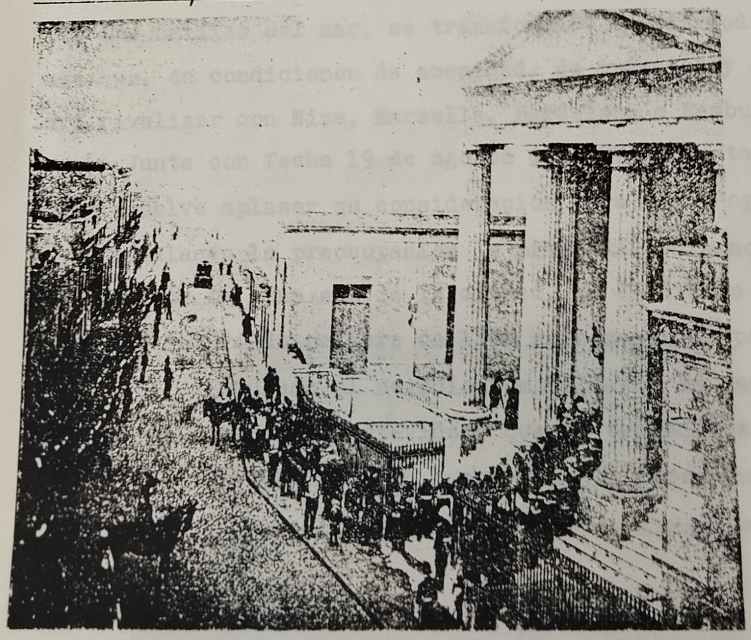
Calle Isla de Flores que desaparece, en este trecho absorvida por la Rambla.



Calle Recinto frente al Templo Inglés cuyas propiedades serán demolidas.



Year Book for 1913. THE URUGUAY WEEKLY NEWS Julio 1913



TEMPLO INGLES
1844 –
(Reconstruido en 1935 despues de ser demolido por la construcción de la Rambla Sur)

A gala Church Parade at Holy Trinity

otra muralla que levantaron los ingenieros viales del 1928 y que separó más que nunca, más que la fortificación defensiva, la ciudad de su entorno inmediato, el río, la roca, la playa?.

Antecedentes históricos

A pesar de que el Ing. Antonio Casabó en la "Revista de Ingeniería" se refiere a un plano de Dupart de 1848, donde se indicaba el trazado de una "Rambla Costanera", no habiendo podido ubicar ese documento el primer antecedente a considerar es de un funcionario estatal.

* Con fecha 23 de junio de 1887, el Director de Obras Municipales José Ma. Vilaza, somete a consideración de la Junta dos proyectos importantes para la ciudad de Montevideo. Uno de ellos nos interesa en especial, es la construcción de una "Rampla en el costado sur de la ciudad desde el Rompeolas hasta el Cementerio Central".

Argumenta que "si Montevideo es objeto de orgullo para los habitantes del país, de envidia y hasta de admiración para los extraños, dada su excepcional situación topográfica, el juego de sus industrias, lo vasto de su comercio, justo es que al renombre que se ha conquistado como ciudad marítima y mercantil, se esfuerze por reunir los demás atractivos, que como centro de cultura y civilización, le darán derecho á ostentarse dignamente en el concierto universal.Dotanto a la Capital de una avenida por las orillas del mar, se transformará de tal modo su fisonomía que, en condiciones de amenidad, de tránsito y de aseo, podrá rivalizar con Niza, Marsella, Barcelona o Hamburgo".

La Junta con fecha 19 de agosto de 1887 contesta escuetamente que"resuelve aplazar su consideración para mejor oportunidad".

* Señalando la preocupación a nivel de gobierno y de particulares por la zona sur de la ciudad, en el diario "La Tribuna Popular" del 24 de octubre de 1888 se comenta el proyecto del Sr. Piria, vinculado al negocio inmobiliario de venta de tierras en toda la ciudad de Montevideo, que se transcribe: "El Sr. Piria va a ser construir una gran muralla en la parte sud oeste de la ciudad, entre las calles Sarandí y Buenos Aires, con un frente

al mar de 200 varas. El área que quedará encerrada y terraplenada no bajará de 20.000 varas y ahí se construirán, en medio de un bosque [que] se improvisará [...] "

* En 1889 el Ing. Juan Morell y Gómez, auspiciado por la empresa de Benigno P. Carámbula y Cia., propone al gobierno un proyecto de " nivelación, embellecimiento y rambla en la parte sur de la ciudad de Montevideo".

* El arquitecto paisajista francés, Edouard André recibió un encargo del gobierno uruguayo y presenta en 1891 el "Rapport sur le projet de transformation et d'embellessiment de la Ville de Montevidéo(Uruguay), présenté à la J. E. A.", y según consta en el documento, fué inviado desde París.

Ed. André propone un boulevar marítimo desde la base del cerro, bordeando la bahía y la costa del río hasta el Cementerio del Buceo con un largo de más de 20 kmts., una "Explanada marítima" aproximadamente entre las hoy calles Alzáibar y Bme. Mitre, constituyendo una "promenade" para la ciudad vieja que carece de ello, y un Puerto de Regatas a la altura de la hoy calle Martínez Trueba, "en levant la dernière partie aujourd'hui inutilisé, de ce cimetière, on pourrait creér, dans les terrains vagues qui l'entourent, un parc public des plus pittoresques, analogue, como surface et come aspect, à celui du parc des Buttes-Chaumont, à París. Nous l'appelerons provisoirement "Parc du Sud" ".

Aconseja aquí, para resistir los vientos plantar especies adecuadas, "rustiques" y de limitar la elección a un pequeño número de especies.

* Entrado el siglo XX y dentro de un contexto encuadrado en la prosperidad de las finanzas públicas, el gobierno encarga al Ing. Abel Fernández un proyecto para la construcción de la Rambla Sur en 1907. Incluía un puente móvil y un cauce para permitir la entrada de buques al Dique Mauá y se apartaba bastante de la línea natural de la costa, lo que lo hacía muy oneroso.

* En 1908, Lord Grinthorpe, representando una empresa inglesa, se presenta y obtiene la concesión para la construcción de una Rambla, con un proyecto que se financiaría en gran parte con las muchas hectáreas de tierra ganadas al mar.

El 23 de agosto de 1909 por ley nº 3569 se autoriza "[...] al


Plano general
de la
Ciudad de Montevideo
Leyenda
Los Pocitos
Rambla Sur

Poder Ejecutivo para contratar la construcción de una rambla en la parte Sud de la ciudad de Montevideo [...]. La Empresa, es decir, el señor Ernesto William Beckett, Barón Grinthorpe, se compromete a construír una rambla al sur de la ciudad de Montevideo, cuya anchura será de setenta metros arrancando de la calle Washinton. [...] la rambla se dirigirá en demanda de la prolongación de la calle Jackson, donde terminará, después de haberse alejado de la costa en 560 mts., 240 mts., 575 mts., y 150 mts. en su extremo; ganando así al mar un área de 145 hectáreas, de las cuales 29 há. se destinarán a la rambla propiamente dicha; 36 héctáreas a las vías de comunicación; el resto, de 80 hectáreas a la venta [...]".

Se completa con otra ley del 20 de octubre de 1910, nº 3721, donde se aprueban "las bases acordadas".

El proyecto de Lord Grinthorpe aprobado tán rápidamente por el gobierno del anglófilo presidente C. Williman, es objetado desde el punto de vista técnico por los ingenieros uruguayos y durante 2 años se proponen modificaciones y contrapopuestas, sin llegar a ninguna realización de obra, aunque según consta en la Escribanía de Gobierno y Hacienda se emitieron bonos relacionados con la construcción de la rambla sur, impresos en inglés y en español.

* En 1911, el gobierno llama a concurso internacional para el "Trazado general de avenidas y emplazamiento de Edificios Públicos"

El fallo dado a conocer en abril de 1912 adjudica el 1º premio al arq. Guidini (italiano), el 2º premio al arq. J. [illegible]rix (alemán) y el 3º premio al arq. E. Baroffio (uruguayo).

Los jurados, ingenieros Capurro y Gianelli y el arquitecto Acosta y Lara quienes apoyaron para triunfador el proyecto que quedó en 2º lugar, entre otros aspectos relevantes del proyecto, señalaron "la ocupación de la Rambla sud [que] estaba solucionada de una manera artística, dada la topografía de esa parte de la ciudad y su enfrentamiento hacia el mar, aprovechando magistralmente la posición privilegiada de la ciudad sobre el Río de la Plata".

La crisis económica sufrida por la República entre 1913 y 1916 afectó fundamentalmente las obras de carácter urbano.

Revista "ARQUITECTURA" Mdeo.

"Vivat Montevideo"

Trazado General de Avenidas en la Ciudad de Montevideo



PLANO GENERAL

DE LAS AVENIDAS NUEVAS PARQUES Y PLANTACIONES DE LA CIUDAD MONTEVIDEO

ESCALA 1:10000

Arq. Joseph Brix

SEGUNDO PREMIO

Revista "Arquitectura" Mdeo.



PRIMER PREMIO

Arq. Augusto Guidini

El proyecto realizado

Entre 1924 y 1930 el Uruguay vivió un período económico y financiero muy favorable.

La historia de la Rambla Sur podría iniciarse concretamente en 1922 cuando el Consejo Departamental de Montevideo aprueba el proyecto presentado por el Ing. Juan P. Fabini para la construcción de una Rambla entre la Escollera Este (Sarandí) y la calle Jackson.

Rápidamente se dispone la iniciación de las obras por administración, realizándose un muro de contención entre las calles Médanos y Río Negro.

Pero en 1924, el Consejo Departamental, considerando que las obras superarían el presupuesto de la comuna, presenta a la Asamblea Representativa un plan de financiación.

En octubre de 1925, por Decreto municipal nº 721, se autorizó la emisión de un empréstito en base al producido de un impuesto adicional sobre la propiedad inmobiliaria en determinadas zonas de la ciudad de Montevideo, entre la Rambla, la bahía, las calles Miguelete, Sierra, 18 de Julio, 8 de Octubre, Propios y Rambla Pte. Wilson. Por el mismo decreto se crea la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

Al aprobar el trazado de la Rambla se consideraron incluídos sus accesos desde la ciudad; una diagonal de 25 mts. desde Gonzalo Ramírez y Médanos hasta la Rambla y la calle Tacuarembó; el ensanche a 20 mts. de Médanos desde Gonzalo Ramírez; la regularización y ensanche de la calle Brecha a 25 mts. ; el ensanche de la calle Buenos Aires desde Juan Carlos Gómez hasta la Plaza Independencia a 25 mts. y además una amplia explanada entre Reconquista, Ituzaingó, Rambla y Treinta y Tres que "como lugar apropiado se destinará a grandes reuniones populares", la hoy Plaza España.

Los fondos provenientes de la venta de las nuevas parcelas obtenidas con la modificación de padrones resultante del trazado de la Rambla, así como los de la venta de los materiales de los edificios destinados a demolición, serán destinado exclusivamente a la amortización del Empréstito.

En 1926 al quedar instalada la Comisión Financiera de la

El proyecto realizado

Entre 1924 y 1930 el Uruguay vivió un período económico y financiero muy favorable.

La historia de la Rambla Sur podría iniciarse concretamente en 1922 cuando el Consejo Departamental de Montevideo aprueba el proyecto presentado por el Ing. Juan P. Fabini para la construcción de una Rambla entre la Escollera Este (Sarandí) y la calle Jackson.

Rápidamente se dispone la iniciación de las obras por administración, realizándose un muro de contención entre las calles Médanos y Río Negro.

Pero en 1924, el Consejo Departamental, considerando que las obras superarían el presupuesto de la comuna, presenta a la Asamblea Representativa un plan de financiación.

En octubre de 1925, por Decreto municipal nº 721, se autorizó la emisión de un empréstito en base al producido de un impuesto adicional sobre la propiedad inmobiliaria en determinadas zonas de la ciudad de Montevideo, entre la Rambla, la bahía, las calles Miguelete, Sierra, 18 de Julio, 8 de Octubre, Propios y Rambla Pte. Wilson. Por el mismo decreto se crea la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

Al aprobar el trazado de la Rambla se consideraron incluídos sus accesos desde la ciudad; una diagonal de 25 mts. desde Gonzalo Ramírez y Médanos hasta la Rambla y la calle Tacuarembó; el ensanche a 20 mts. de Médanos desde Gonzalo Ramírez; la regularización y ensanche de la calle Brecha a 25 mts. ; el ensanche de la calle Buenos Aires desde Juan Carlos Gómez hasta la Plaza Independencia a 25 mts. y además una amplia explanada entre Reconquista, Ituzaingó, Rambla y Treinta y Tres que "como lugar apropiado se destinará a grandes reuniones populares", la hoy Plaza España.

Los fondos provenientes de la venta de las nuevas parcelas obtenidas con la modificación de padrones resultante del trazado de la Rambla, así como los de la venta de los materiales de los edificios destinados a demolición, serán destinado exclusivamente a la amortización del Empréstito.

En 1926 al quedar instalada la Comisión Financiera de la

8

Rambla Sur, se elige presidente de la misma al Ing. Juan P. Fabini autor del proyecto y además presidente del Consejo de AdministraciónDepartamental de Montevideo.

La reforma constitucional del 30 que otorga autonomía financiera a los Concejos departamentales va a posibilitar la realización de las obras.

La Comisión Financiera, conó los fondos acordados era autónoma desde el punto de vist financiera hasta que los recursos previstos en los decretos municipales ya comentados se agotasen.

Por decreto municipal nº 759 del 14 de mayo de 1926, se crea un impuesto llamado " a la edificación inapropiada " que afecta a propiedades sobre las calles Sarandí entre Maciel y Juncal; 18 de Julio entre la Plaza Independencia y el Br. Artigas; Constituyente entre Santiago de Chile y Médanos; Brandzen entre Acevedo Días y Rivera; y las propiedades con frente a las Plazas Constitución, Independencia, Cagancha y Treinta y Tres; impuesto cuyos emolumentos se volcaban al patrimonio de la Comisión.

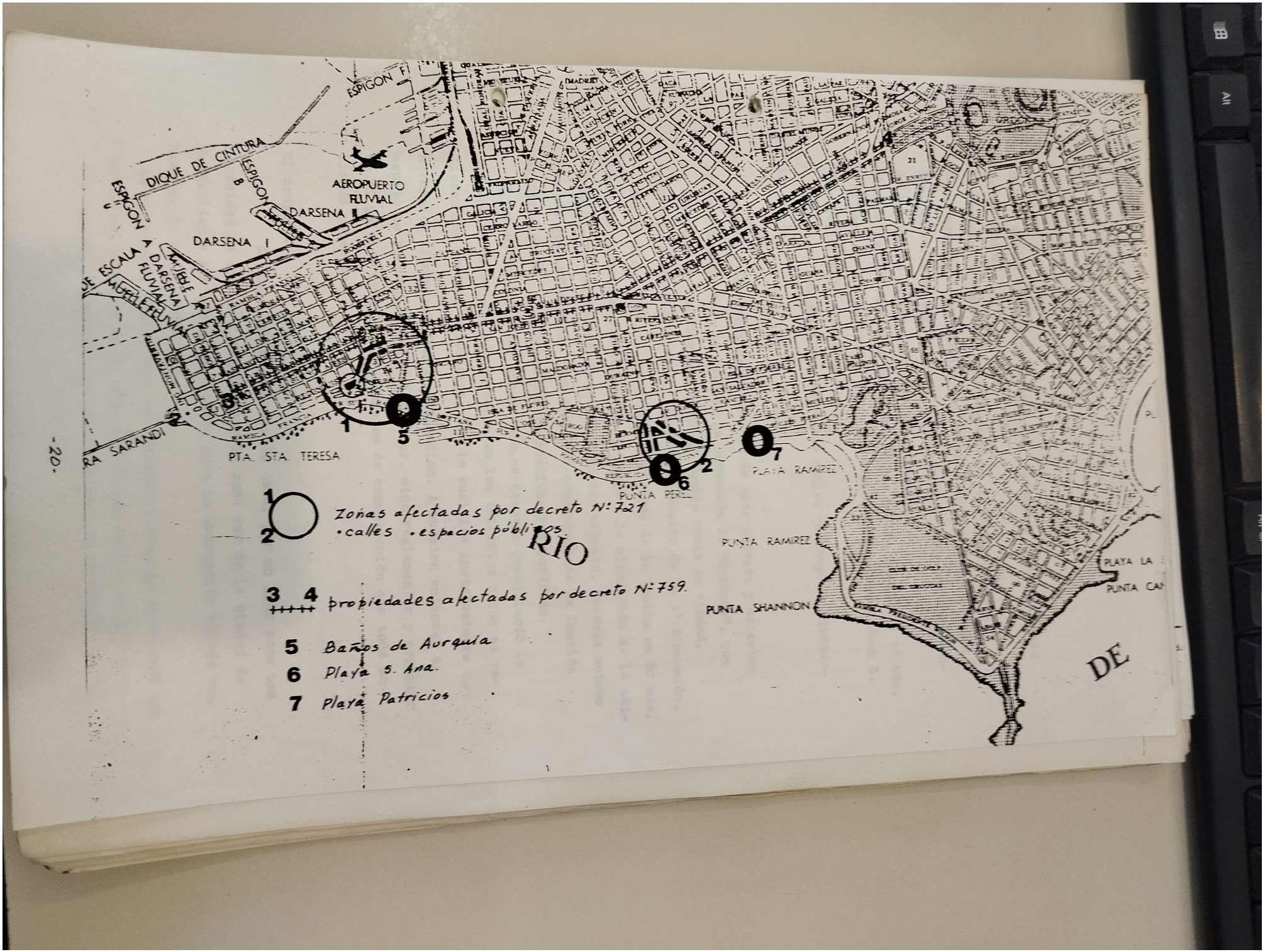
En 1926, el Consejo de Administración de Montevideo, llama a licitación para la compra de la 1º serie de"BonosRambla Sur"por un monto de $ 5.000.000 (el empréstito total es de $ 9.000.000).

A partir del Decreto Municipal del 22 de julio de 1938, la Comisión Financiera mantiene una autonomía restringida, debiendo la Junta Departamental ratificar sus erogaciones.

Posteriormente le fueron encomendadas a la dicha Comisión otras obras municipales, proyectos del Ing. Fabini; apertura y ensanche de la avenida Agraciada (hoy Avda. del Libertador Gral. Lavalleja); la Rambla Portuaria; la Avda. La paz; la diagonal (hoy Fabini).

En [1976] la Intendencia Municipal de Montevideo se hace cargo del presupuesto de la Comisión, la cual se mantiene actuante hasta el presente.

El 11 de mayo de 1972, por el decreto municipal nº 15.662, se determinan la altura de los edificios con frente a la Rambla Sur:
- alturas de los edificios entre las calles Yaro, Santiago de Chile y Cebollatí (excepto los construídos por Cia. Lamaro); 16m.50
- altura de los edificios entre las calles Río Negro y Ciudadela; 42 mts. y la planta baja con una altura de 3 mt. 50, sólo será cerrada en la parte que corresponde a los locales de acceso, el resto


DIQUE DE CINTURA
ESPIGON C
ESPIGON B
ESPIGON F
AEROPUERTO FLUVIAL
DARSENA
DARSENA I
DE ESCALA A DARSENA FLUVIAL
PTA. STA TERESA
PUNTA PEREL
PLAYA RAMIREZ
PUNTA RAMIREZ
PUNTA SHANNON
PLAYA LA
PUNTA CAN
RIO
DE
1 2 Zonas afectadas por decreto N: 721
• calles • espacios públicos
3 4 propiedades afectadas por decreto N: 759.
5 Baños de Aurquia
6 Playa S. Ana.
7 Playa Patricios

deberá quedar libre para circulación peatonal o estacionamiento de vehículos.
- manzanas contiguas al inciso anterior; 24 mts. de altura
— alturas de los edificios con frente a la Plaza España entre Bme. Mitre, Juan Carlos Gómez e Ituzaingó; 15 mts. contados desde los puntos de más alto nivel de la cuadra.
-alturas de los edificios entre las calles Maciel y Cerrito; 42 mts.
— alturas de los edificios entre las calles Buenos Aires, Juan L. Cuestas, Sarandí y Rambla; 9 mts.
- alturas de los edificios entre las calles Río Negro y Ciudadela; 6 mts.

Como se desprende de la lectura de este decreto y de estos incisos en especial, se explica la sensación de "fachada", que se interpone en las visuales desde la Rambla hacia la ciudad, despareja y diversificada en la concretización de la 3° dimensión.

Por el mismo decreto se establece el ancho de la Rambla en 60 mts. entre el paramento del murete de la misma y la alineación de la edificación, no pudiéndose ubicar nada en ese espacio. Sesenta metros son más que suficientes para resolver adecuadamente la función de circulación, de actividades recreativas y deportivas.

Y por último algo muy importante, se decreta prohibiendo la colocación de avisos y/o carteles en los edificios a que se refieren los incisos anteriores, con lo cual las instalaciones comerciales tienen una fuerte limitación. A nuestro entender el asunto no es prohibir sin clasificar, sino reglamentar y orientar en el paisaje urbano los mensajes de comunicación que toda sociedad necesita.

El proyecto

El Ing. Fabini plantea la obra, por un lado como una necesidad de sanear y regularizar la zona sur de la ciudad de Montevideo y por otro, importante para la evacuación rápida vehicular de la Ciudad Vieja.

La costanera, Rambla Sur, se extiende bordeando la ciudad por 4 kmts. con un ancho de 50 mts. y jardines todo a lo largo.

Los inmuebles expropiados se calcularon en un número de 929,



Revista de Ingeniería . Mdeo. Set 1939

La Rambla Sur, la obra de mas trascendental imp

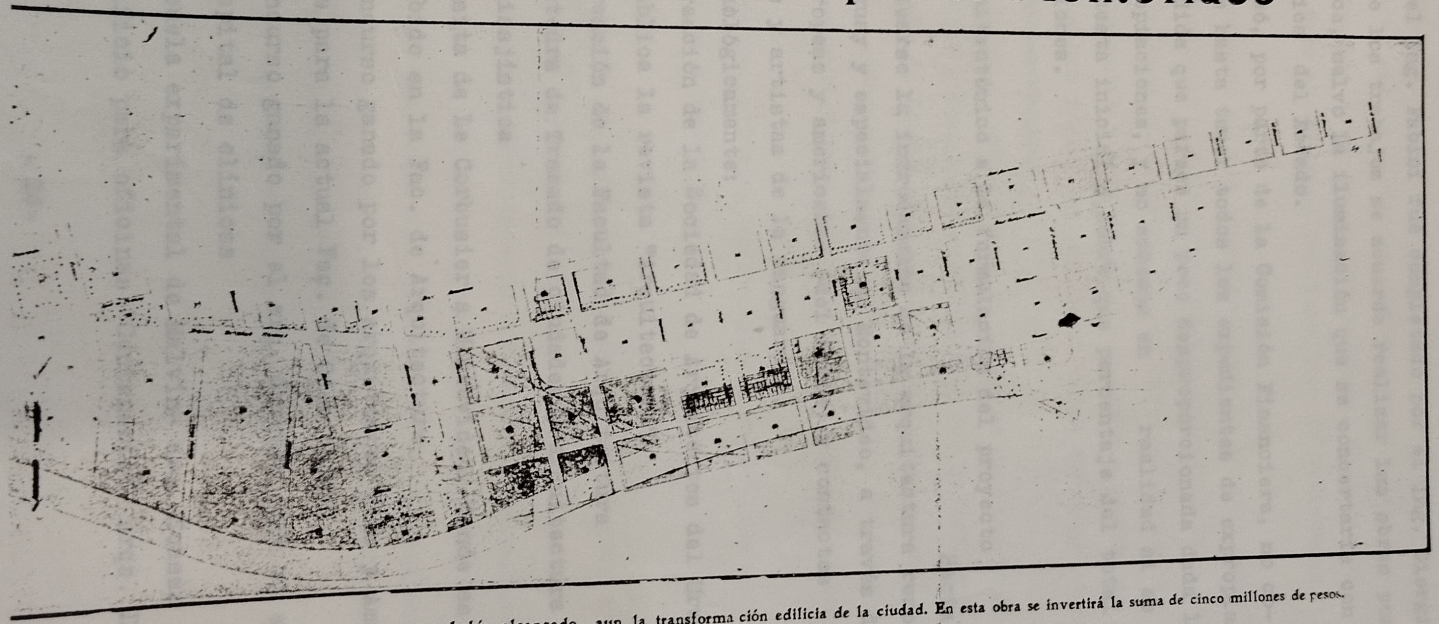


Plano general del trazado de la Rambla Sur, en el que el lector puede apreciar la importancia urbanizadora de esta obra y la zona a expropiarse que es la que está sombreada.

EN UNA OBSERVACION PRIMARIA COINCIDE
CON LA FOTO DEL PLANO ORIGINAL DEL

-22-

ortancia que realizará el Municipio de Montevideo



en el plano y que abarca barriadas a las que no había alcanzado aun la transforma ción edilicia de la ciudad. En esta obra se invertirá la suma de cinco millones de pesos.

1°

lo que significó prácticamente la demolición de los "barrios bajos" del Montevideo de entonces.

Aunque en general el trazado de la Rambla se ajusta a la línea natural de la costa, al alejarse de ella en el tramo cercano a la calle Jackson, hace que se pierdan 2 playas, la Santa Ana, que se ubicaba entre las calles Gaboto y Magallanes y la Patricios, entre Médanos y Vázquez.

El proyecto del Ing. Fabini fué completado por el Ing. Giorgi.

Al comienzo de los trabajos se acuerda realizar las obras por licitación pública, salvo la iluminación que se concertaría con la Usina El éctrica del Estado.

Además se pensó, por parte de la Comisión Financiera, no comenzar las obras hasta tener todos los expedientes de expropiación prontos. Medida que parece un poco desproporcionada dada la cantidad de expropiaciones, y no sabemos en realidad si se cumplió esa propuesta inicial o,sobre que porcentaje del total de las expropiaciones.

El contexto arquitectónico a la formulación del proyecto

Hacia 1915, puede plantearse la introducción de la arquitectura renovadora en el Uruguay y especialmente en Montevideo, a través de publicaciones europeas y americanas (del norte) y contactos con profesionales y artistas de la vanguardia.

Señalamos cronológicamente:

1914- creación de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay
- publica la revista "Arquitectura"

1915- creación de la Facultad de Arquitectura

1922- cátedra de Trazado de ciudades y arquitectura paisajística

1929- visita de Le Corbusier a Montevideo, donde es recibido en la Fac. de Arquitectura

1929- concurso ganado por los arquitectos Rius y Amargós para la actual Faç. de Odontología

1929- concurso ganado por el arq. Surraco para el actual Hospital de clínicas

1929- escuela experimental de Malvín- arq. Scasso

1930- edificio para oficinas "Centenario"- arqs. De los

Campos, Puente y Tournier
1930- vivienda propia del arq. Vilamajó
1931- vivienda propia del arq. Cravotto
1936- se crea el Instituto de Urbanismo de la Fac. de Arquitectura
1939- se crea la Dirección del Plan Regulador de la I.M.M.

Es así que el proyecto definitivo de la Rambla Sur surge con autoría de ingenieros sin la participación de arquitectos.

Las ciudades europeas de la costa mediterránea, de Barcelona a Niza, habían ya dado ejemplos de realizaciones de boulevares costeros.

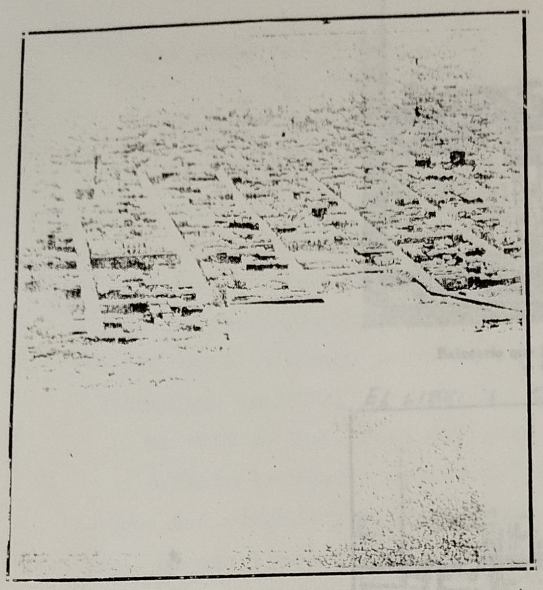
Formalmente el proyecto en sus construcciones de granito ~~rojo~~ rosado de La Paz (Dpto. Canelones), se inscribe dentro del movimiento renovador. Como ya hacíamos referencia, hay un material dominante, elegido por su resistencia y durabilidad, que desde el punto de vista estético tiene una fuerza en ese color único que logra dominar el paisaje, ~~muy bien elegido~~.

Desde el punto de vista urbanístico se inscribe también dentro del movimiento moderno y las ideas manifestadas por LeCorbusier y recogidas en la Carta de Atenas, de la búsqueda de una ciudad higiénica y saludable, atendiendo a objetivos prácticos de funciones específicas, "saneando" barrios considerados congestionados e insalubres.

Como arquitectura paisajística la evaluación se dá por sus resultados y no por el proyecto.

A los planteos iniciales y por decreto del 10 de agosto, de 1943 nº3935 se dispone el ensanche de la Rambla hasta la acera sur de la calle Reconquista, lo que corresponde, en esa zona, el considerar a la Rambla con un ancho de 110 mts. La Comisión Financiera argumenta que la Rambla es una buena vía de tránsito pero considera que podría ser algo más que eso y con el ensanche podrían crearse "jardines para paseo y embellecimiento".

Aunque en parte se hicieron expropiaciones, no se llevó a cabo el enjardinamiento.



Playa Patricios, detrás de la Escuela Industrial que desaparecerá con la Rambla Sur y cuyo relleno se practica activamente.

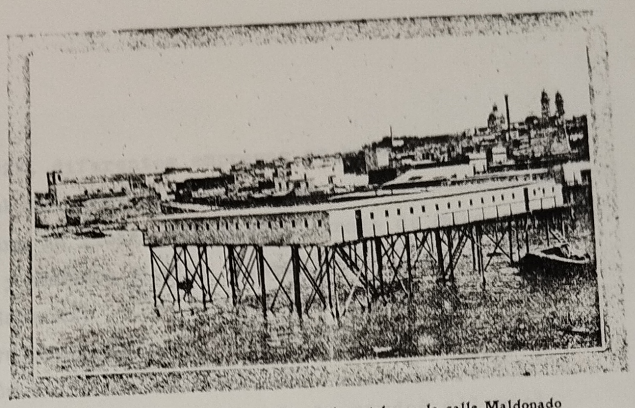


Playa Ramírez y Parque Rodó con la Rambla Wilson con la qu se unirá la Rambla Sur en las proximidades del Parque Hotel



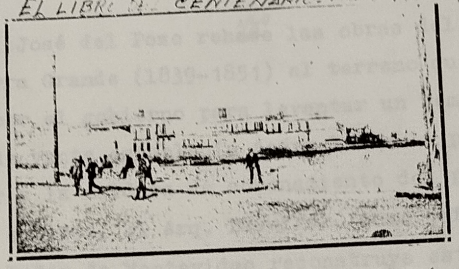
LA PLAYA RAMIREZ. — El grabado representa los antiguos baños de Ramírez, hace setenta años, cuando el estupendo centro de esparcimiento popular, comenzaba recién a ser trabajado por la mano del hombre. Hoy miramos estas fotos del Montevideo antiguo, y nos parece un sueño, o un intento de sorpresa a nuestra buena fe de hombres progresistas y civilizados.

u Mdeo. 1930. 4. Mdeo. 1930

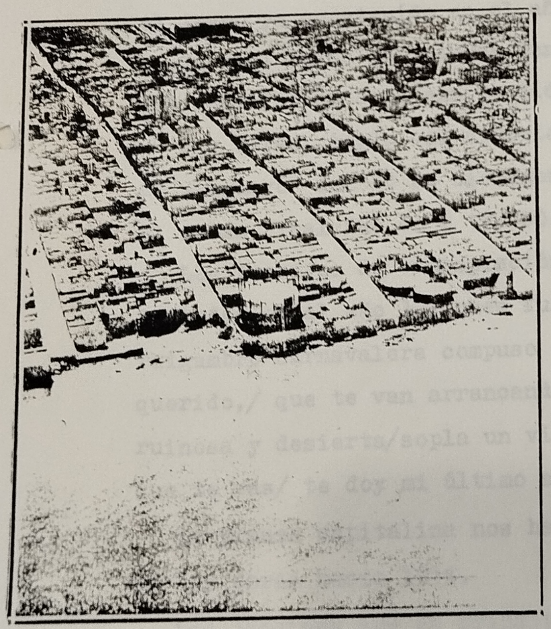


Balneario que hasta hace 15 años se levantaba en la calle Maldonado y Ciudadela, conocido por baños de Aurquía

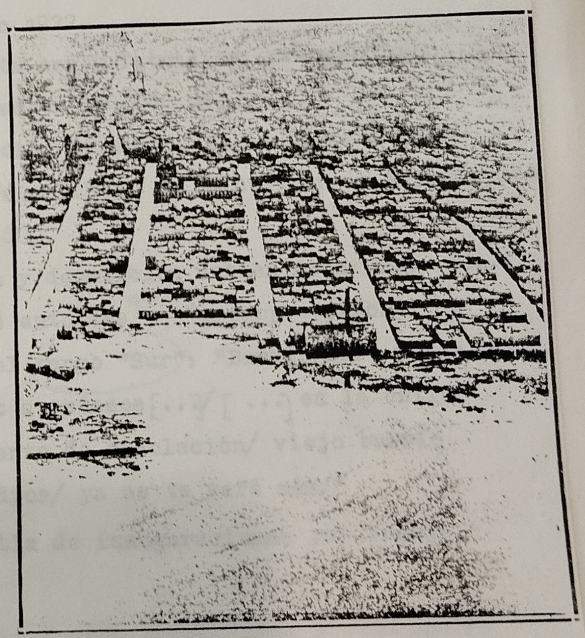
EL LIBRO DEL CENTENARIO. Mun. 1930. p. 687.



Antigua playa de Aurquía que desaparece por el trazado de la Rambla.



La zona de los gasómetros donde la Rambla toma la dirección de tierra, desde Paraguay hasta Miní.



La antigua playa Santa Ana que será absorvida por la Rambla. Se vé el muro del trozo ya construído.

Las obras

Para 1927, diferentes empresas se habían hecho cargo por tramos de las obras, comenzándose por el muro de contención. "Sudriers Hnos." gana la licitación para el tramo de muro entre las calles Jackson y Médanos y "F.H. Schmidt SA." para el tramo entre Curuguatí y Sarandí.

Por el decreto ya mencionado del 10 de agosto de 1943, se dispone la restauración del Cubo del Sur.

El Cubo formaba parte de la muralla de la ciudad colonial, terminada en 1780.

En 1812 el Ing. José del Pozo rehace las obras del Cubo del Sur.

Durante la Guerra Grande (1839-1851) el terreno que abarca el Cubo fué vendido por el gobierno para levantar un templo anglicano. La escritura de venta establecía dejar libre la parte exterior, semicircular y la moldura de coronamiento del parapeto del Cubo.

Posteriormente en 1941, el Arq. Baroffio, como jefe de la oficina del Plan Regulador de Montevideo reconstruye esta parte de las fortificaciones siguiendo los planos del Ing. del Pozo.

Las instalaciones para la construcción de los bloques de cemento del muro de contención se ubicaron a la altura de la calle Minas. El muro comenzó a realizarse desde la calle Sarandí hasta el tramo ya construído en el año 1922.

Se rellenaron las playas Santa Ana y Patricios, calculándose las superficies de arena perdidas en 180,000 m^2.

Las obras, según una apreciación divulgada en la revista "Mundo uruguayo" del 30 de diciembre de 1926, se calculaban en $ 5.000.000 El saldo final fué de $ 16.000.000.

Los trabajos de expropiación y demolición debían estar muy adelantados en el año 30, pues fué entonces que la "trouppe Oxford" de raigambre carnavalera compuso el tango "Sur": "Barrio Sur, viejo querido,/ que te van arrancando a pedazos [...]/ [...] en la calle ruinosa y desierta/sopla un viento de desolación/ viejo barrio que te vas/ te doy mi último adios/ ya no te veré más/"

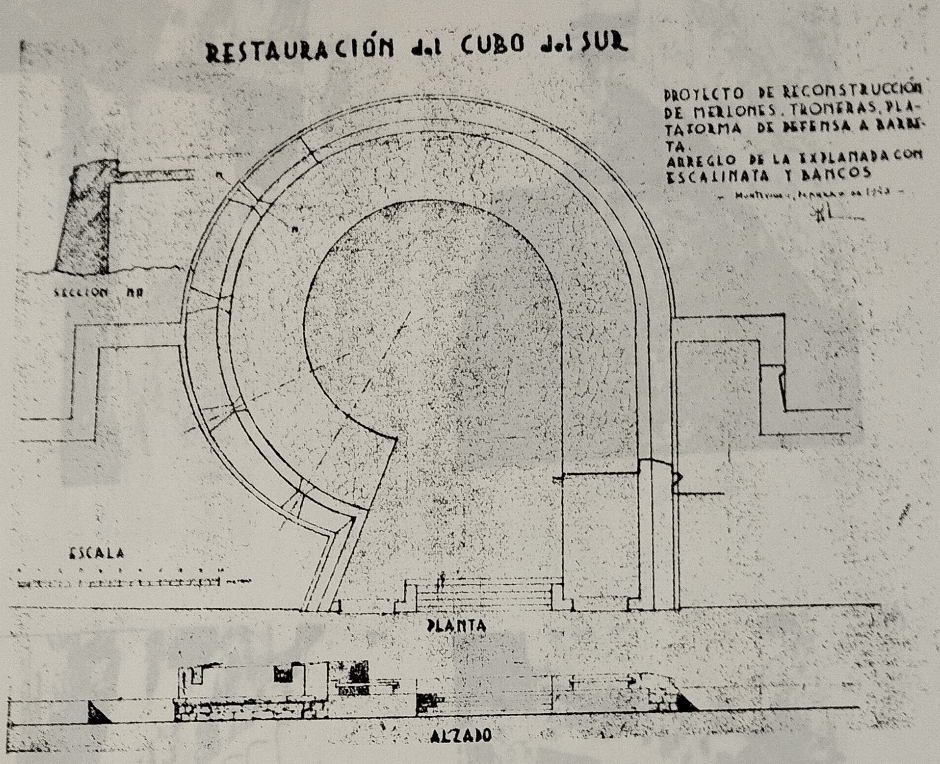
La prensa capitalina nos habla de inauguraciones por tramos de las obras hacia 1934.

Los jardines que en principio fueron proyectados y realizados por la Comisión Financiera de la Rambla Sur pasan luego a la Intendencia.



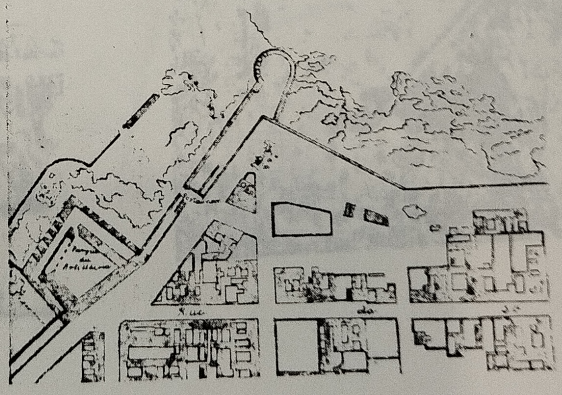
En este lugar tuvieron punto de iniciación las obras del muro de contención, sobre bolsas de cemento que ahora parecen piedras. La alcantarilla y la chimenea del respiradero lo hacen fácilmente reconocible para el lector.

Suplemento dominical del diario "El Día" Mdeo
(IHD - carp. 259).



Proyecto de reconstrucción del Cubo del Sur formulado por el Arquitecto don Eugenio P. Baroffio, y de acuerdo al cual se han realizado los trabajos.

Boletín Municipal - 1945. Méx.



Detalle ampliado del plano levantado durante la dominación portuguesa por sus ingenieros militares, por el que se comprueba que el Cubo del Sur conserva sus troneras y su estructura colonial.











5

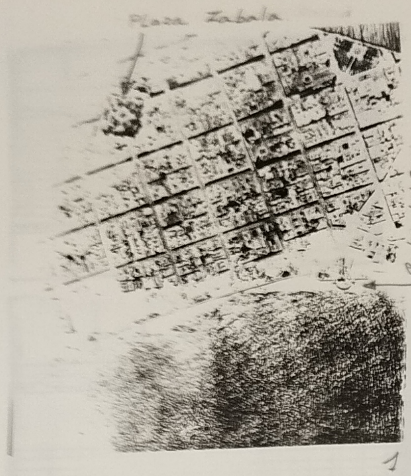
1 á 7.—
Fotos tomadas durante la construcción de la R. Sur.
(Archivo de fotos. Comisión financiera de la R. Sur.)



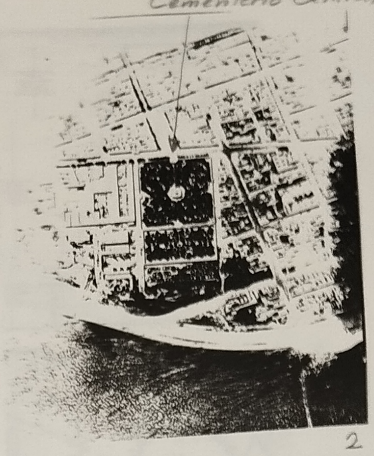
6



7



1



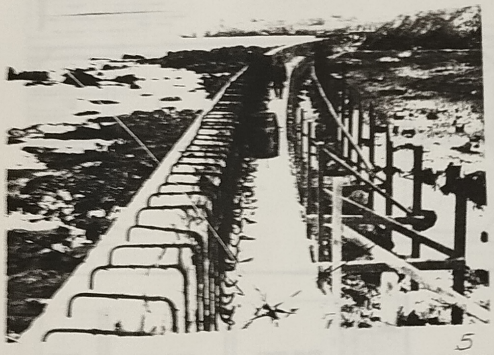
2



3



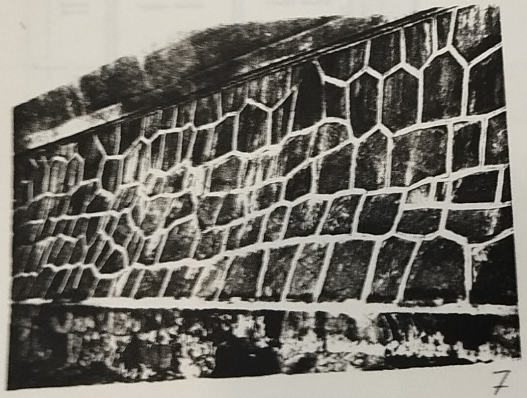
4



5

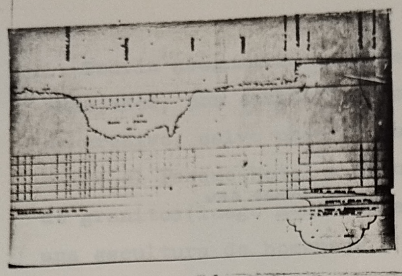


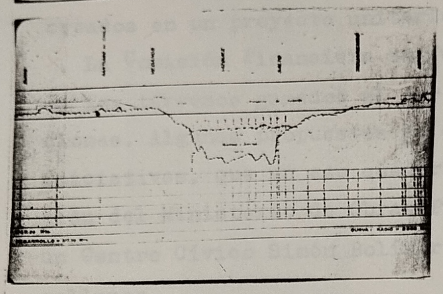
6

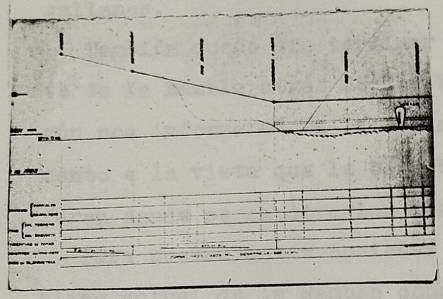


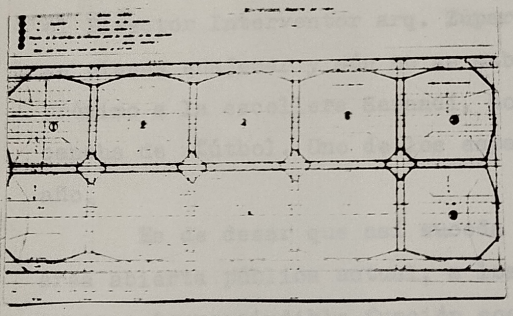
7

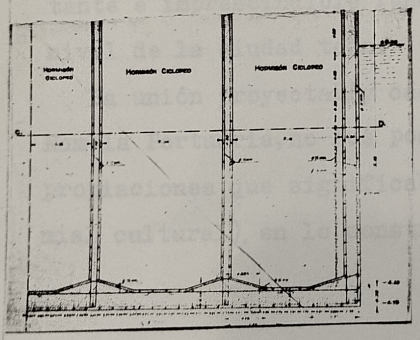
1 a 7
Fotos tomadas durante
La construcción de la
Rambla Sur.
(Archivo de fotos de la
Comisión Fde da R. Sur)

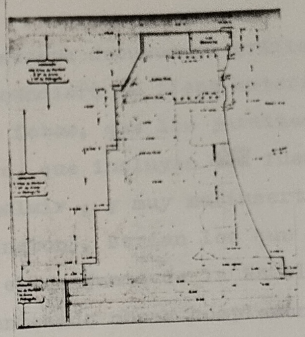


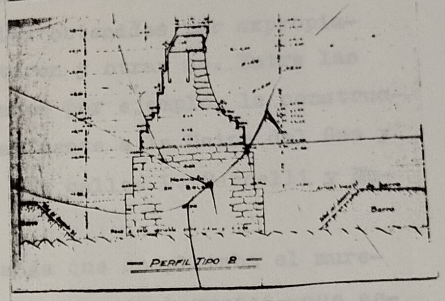


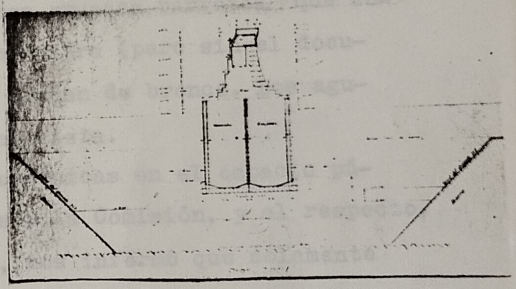


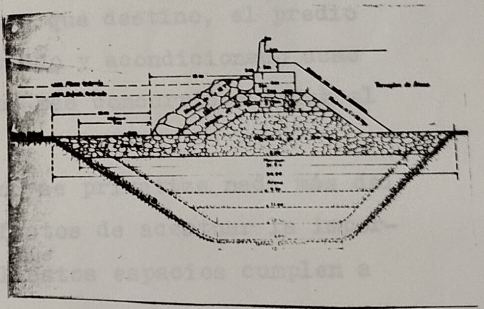


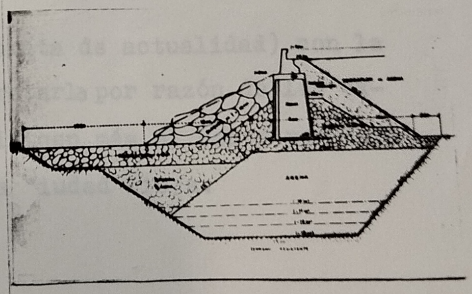












DETALLES CONSTRUCTIVOS

(PLACAS DE VIDRIO _ C.F. de la R.SUR)

13

Podría asegurarse en base a los escasos documentos gráficos manejados, por cuanto la Comisión Financiera no tiene material de archivo, salvo unas pocas y malas fotos, que los jardines entre el Parque Hotel y la calle Yaro, que incluyen ~~dos~~ una de las fuentes de granitos (luego modificada para incluir , y muy mal insertado, una escultura de homenaje a G. Washington), serían los que fueron creados en un proyecto unitario con el conjunto de la Rambla.

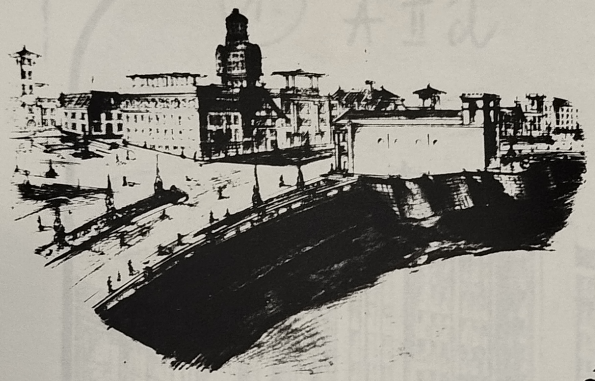
La Comisión Financiera se fué planteando obras complementarias, en los terrenos ganados al mar o en los obtenidos por expropiaciones. Algunas propuestas se concretaron y otras no. Entre las iniciativas, que en eso quedaron, citamos por ejemplo, la construcción del Ministerio de Obras Públicas frente a la Usina del Gas y un Centro Cívico Simón Bolívar entre las calles L. Carnelli y Magallanes.

También quedó sin terminar la baranda que completaba el murete de la Rambla atrás de los bancos con gruesos barrotes, que según nos informaron en la Comisión Financiera (pero sin el documento a la vista que lo corroborara) serían de bronce. Los agujeron donde se empotrarían, están a al vista.

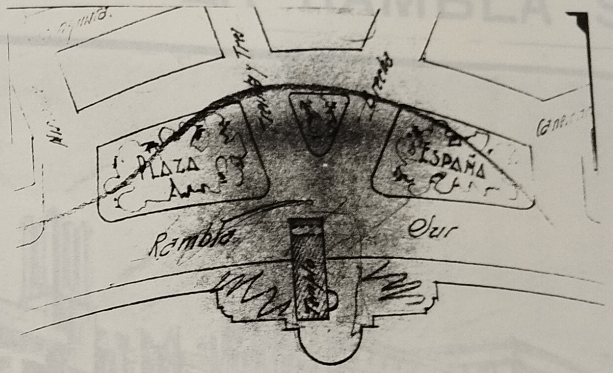
Para nuevas intervenciones arquitectónicas en el espacio público actual de la Rambla consultamos a la Comisión, y al respecto, el Director Interventor arq. Zupardi, nos informó que solamente se piensa enajenar y aún no se sabe con que destino, el predio próximo a la escollera Sarandí, hoy usado y acondicionado como cancha de fútbol. Uno de los espacios más concurridos todos el año.

Es de desar que así suceda y no se privatize nada más del área abierta pública actual, a los efectos de acentuar la importante e imprescindible función social que estos espacios cumplen a nivel de la ciudad toda.

La unión proyectada (y cada tanto puesta de actualidad) con la Rambla Portuaria, no fué posible concretarla por razón de las expropiaciones que significaba (y significan, más el costo patrimonial cultural), en lo construído de la Ciudad Vieja.



9



10

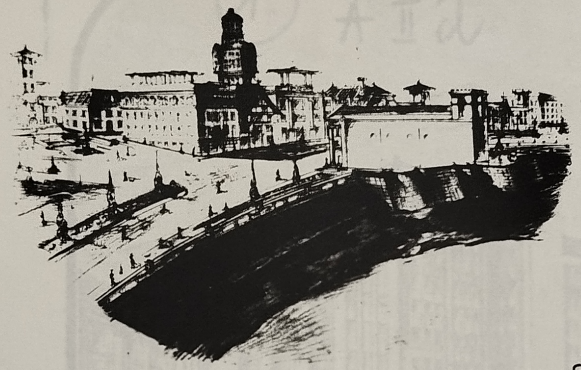


11

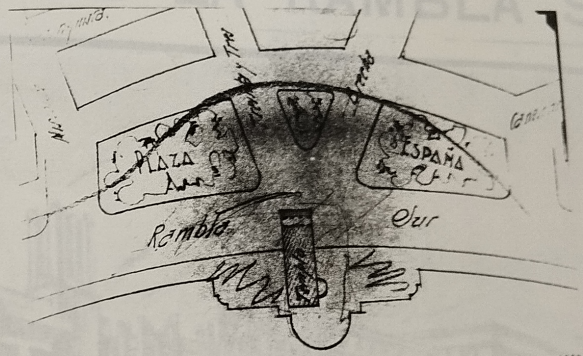


12

1 a 12.— Fotos, en secuencia; estudio para el traslado del Templo inglés.—
(Archivo de fotos de la Comisión F. de la R. Sur)



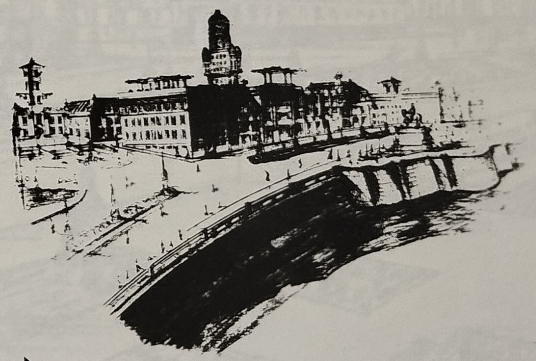
9



10



11



12

1 a 12.— Fotos, en secuencia; estudio para el traslado del Templo inglés.—
(Archivo de fotos de la Comisión F. de la R. Sur)

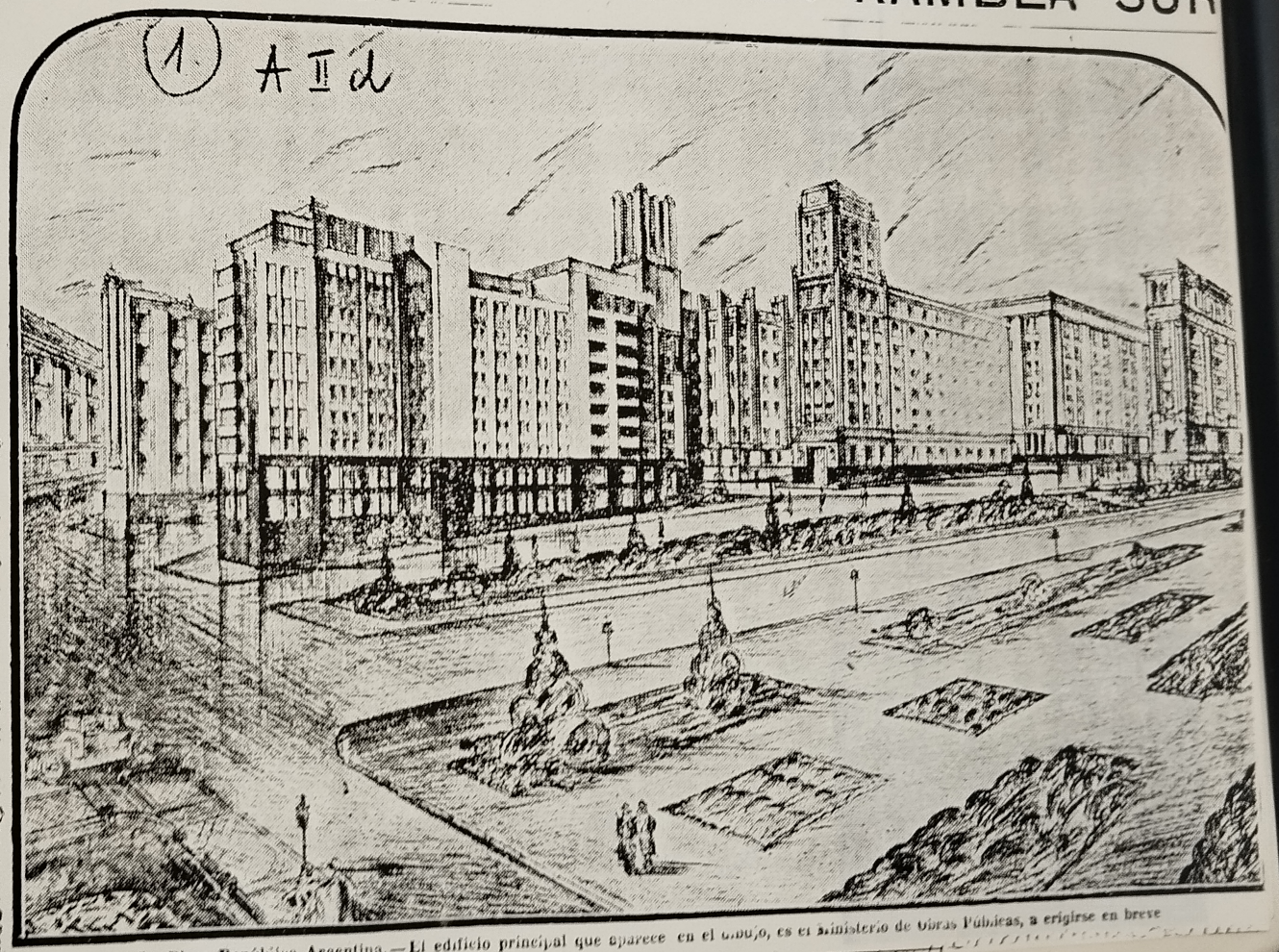
-39-

PROYECTO NO REALIZADO

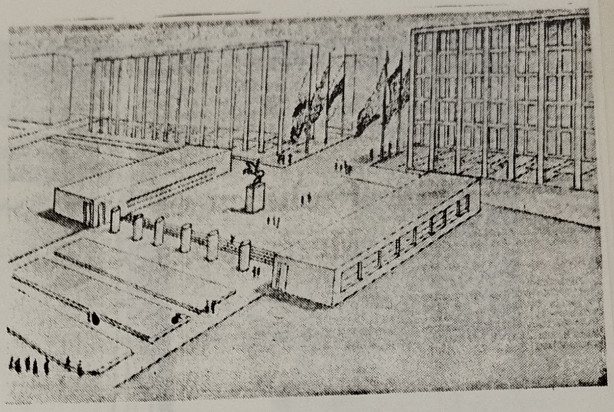
Recorte de periódico
S/nombre S/fecha
Archivo particular
del Arq. A. Ciravolo

LOS PROYECTOS DE LA RAMBLA SUR

(1) A II d



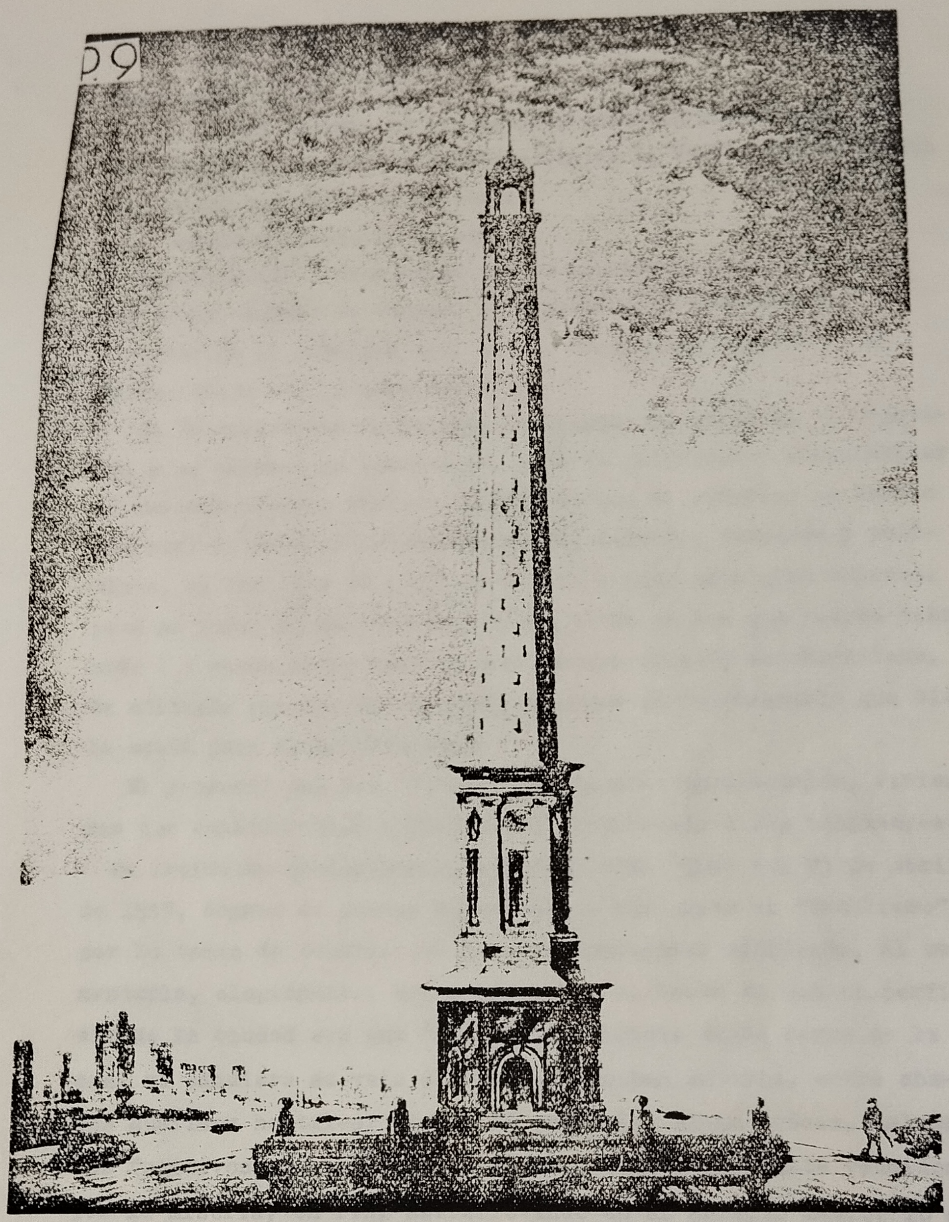
La Plaza República Argentina.—El edificio principal que aparece en el grabado, es el Ministerio de Obras Públicas, a erigirse en breve



El Día 26-I-43

Aspecto del futuro Centro Cívico "Simón Bolivar" que se pienza emplazar en la zona definida por la Rambla y las calles Cebollatí, Dr. Carnelli y Magallanes

PROYECTO NO REALIZADO



La Rambla Sur irá acentuando cada día más su carácter de paseo preferido por la población. Es necesario pues hacerla bella y atractiva, debiendo todos los elementos que contiene, participar de estas condiciones. Por ello la Comisión Financiera de la Rambla Sur, ha iniciado el estudio de la transformación de la chimenea de ventilación ubicada en la Rambla a la altura de la calle Curuguatí. Este grabado muestra uno de los estudios realizados para convertir esa construcción en un motivo decorativo de aquélla

Boletín Municipal - 1945 - Video

PROYECTO PARA UNA CHIMENEA - NO REALIZADO

14

Conclusión

Del estudio de las actas y decretos municipales con referencia al proyecto y construcción de la Rambla Sur se pueden explicitar los fines de la obra:

1.- embellecimiento de la ciudad.

2.-expropiación y demolición de las construcciones de la zona sur de la ciudad, en función de considerarse inadecuadas.

3.-solución al problema vial de las conexiones rápidas de la Ciudad Vieja con la zona costera.

En la valoración de la obra realizada, se logró el 1º objetivo, y no diremos de embellecer, sino de calificar y singularizar el paisaje urbano. Nuestra opinión es que al estudiar la Rambla Sur hoy, apreciamos la audacia de los hombres, técnicos y políticos, de los años 20 y 30, al llevar a cabo esta gran empresa, pero no vemos su concretización más tarde en los que podría haber sido (y puede serlo aún) el gran parque costero metropolitano, de múltiple opción, en atención al poder de convocatoria que tiene la costa para el montevideano.

El proyecto del Ing. Fabini demolía sin consideración, viviendas por considerarlas inadecuadas, desplazando a sus habitantes.

En artículos periodísticos del diario"El Día", del 23 de abril de 1957, órgano de prensa directamente vinculado al "batllismo" y por lo tanto de acuerdo con la obra monumental realizada, al comentarla, elogiándola, hace referencia al hecho de que el perfil sur de la ciudad era una "franja inaccesible desde cerca de la cual ni siquiera se veía el río, menudeaban en ella, entre chatas guaridas hostiles, cuando no entre las mismas rocas, maleantes fugitivos, bichicomes auténticos, seres totalmente vencidos por la miseria, en fin, sobrellevando en el abrupto medio, lo que quedaba aún en ellos de humanidad".

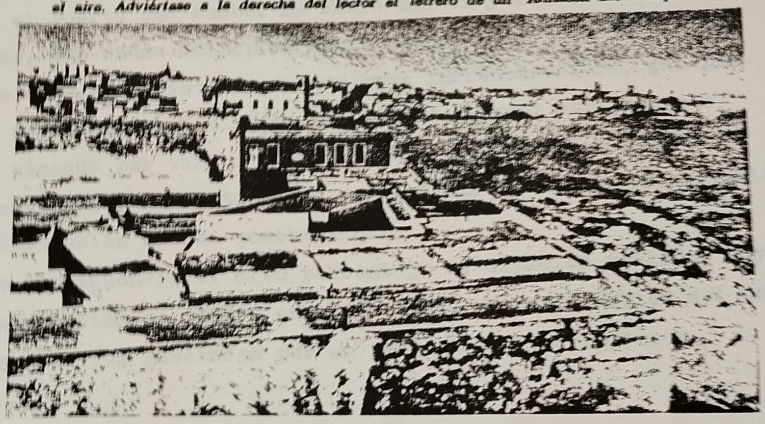
Humanidad que se mencionaba como perdida en esos moradores de la zona destinada a la nueva construcción, pero no se oyeron voces que pidieran la reubicación de esas personas o familias cuyas viviendas fueron expropiadas en nombre del progreso y de la modernización.

Hoy valoramos aquella intervención de manera muy diferente, es obvio decirlo y reiterar posturas sociales o criterios de preservación del patrimonio construído.

Con respecto a la Rambla sur como solución vial creemos que



Las primeras demoliciones fueron despejando el cuadro sombrío por el que ya lucía el sol y corría el aire. Adviértase a la derecha del lector el letrero de un "Almacén del Templo Inglés".



Las viejas casuchas fueron demolidas, y aun cuando es esta la parte menos transformada de la Rambla, pues aun quedan baldíos sucios y casas vetustas a su margen, quedó expedita la amplia calzada.



Así eran las casuchas que servían de comercios y viviendas en el "barrió reo", como le gustaba oirse llamar.

Suplemento dominical del diario "El Día" Mdeo.
(IHA - carp. 259).

15

es imprescindible hoy, reveer esa situación, por cuanto la ciudad cuenta con vías de alta velocidad más adeduadas y estamos perdiendo del todo el contacto transversal VIVIENDA- COSTA, razón de ser de la extensión de Montevideo según el eje centro-este, jalonado por puntos tan significativos como el complejo Playa Ramírez-Hotel y Casino- Parque Ródo- Parque de atracciones mecánicas- Teatro de Verano-Campo de Golf y siguiendo el eje hacia el este, lo que pudo haber sido el Parque Punta Carretas, la Playa de Pocitos, el Puerto del Buceo, La Playa Malvín y el otro centro, Carrasco, que reúne múltiples actividades.

Como obra paisajística, es una gran infraestructura, que partiendo de una geografía dada, río, rocas, arena, aún presente aunque atacada por varios frentes (desde la contaminación hasta sus dimensiones), se mantiene en condiciones de mínima proyectación y subutilización de sus posibilidades.

Como consecuencia, el alto porcentaje de espacios públicos cuyo uso y adecuación se generó en actividades de apropiación del usuario, frente a los generados por un proyecto arquitectónico.

BIBLIOGRAFIA

-[Vilaza, José M.- Junta E. A. del Dpto. de Mdeo.]: " Tres mejoras públicas". Mdeo. 1888

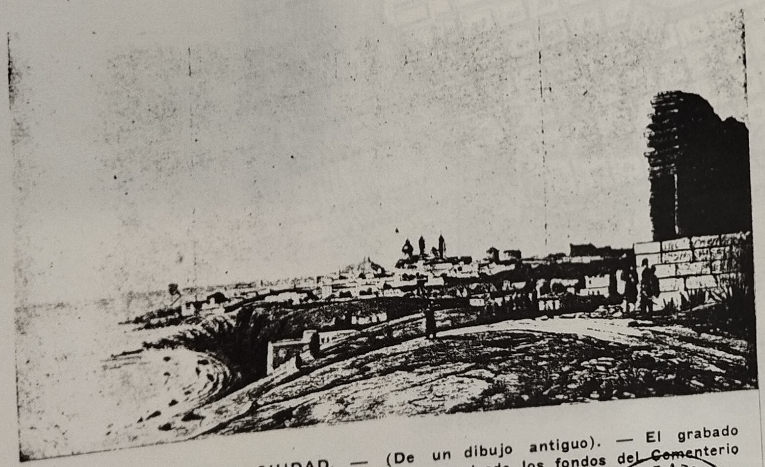
- "Historia de la Rambla Sur" Mdeo. 1912

- Comisión Financiera de la Rambla Sur : "Montevideo y su Municipio" Mdeo. 1926

- Idem: "Compilación de Decretos de la Asamblea Representativa Departamental referentes a la Comisión". Mdeo. 1936

- I.M.M. : " 50 años de la Comisión financiera de la Rambla Sur" Mdeo. 1976

Lo hizo el Sr. D. Juan de los Reyes, Coronel de Infantería de los R. Exercitos de S. M. C. y Sargento Mayor de esta Plaza año de 1798



PANORAMA DE LA CIUDAD. — (De un dibujo antiguo). — El grabado representa una vista de Montevideo, tomada desde los fondos del ~~Cementerio~~ Central, allá por 1860, más o menos.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

"Montevideo 1930" Mdeo 1930.



Lamina LXIII. — Plano de Montevideo, editado por Mege y Willens. Año 1862

año 1893
c. gas
t. inglés
cementerio
CALLE CERRO
CALLE CAMARAS
CALLE MISIONES
CALLE SOLIS
CALLE PEREZ CASTELLANOS
CALLE GUARANI
CALLE PATAGONES
CALLE PARAGUAY
CALLE RIO DE JANEIRO
CALLE WASHINGTON
CALLE FRANKLIN
CALLE CHARCAS
CALLE CHACABUCO
CALLE PERU
CALLE BOLIVAR
CALLE MORENO
CALLE CONVENCION
CALLE ANDES
CALLE FLORIDA
CALLE CUYO
CALLE JUNCAL
CALLE TREINTA Y TRES
CALLE RIVADAVIA
CALLE ITUZAINGO
CALLE SARMIENTO
CALLE ESMERALDA
CALLE TALCAHUANO
CALLE LAVALLE
CALLE RECONQUISTA
CALLE PIEDRAS
CALLE CHILE
CALLE BELGRANO
CALLE ALSINA
CALLE VIAMONTE
CALLE CORRIENTES
CALLE LORIA
CALLE SARMIENTO
CALLE TUCUMAN


BAHIA
año 1920
Isla de la Libertad
Bella Vista
Usina de La Transatlantica
Usina Electrica
Reducto
Villa Muñoz
Arroyo Seco
Palacio Legislativo
Aguada
Puerto de Cabotaje
Comercial
Puerto
Dique de Cintura
Ante Puerto
Punta San Jose
Escuela Naval
Cordon
Estanzuela
Palermo
Entrada al Puerto
Escollera Sud
Escuela Militar
Hospital Vilardebo
Facultad de Medicina
Servicio Geografico
Isla del Buen Pastor
Universidad
Aduana
Bolsa
Mercado Central
Usina del Gas
Usina Incinerador

LA RAMBLA SUR DE MONTEVIDEO

Arq. Margarita Montañez

Introducción

El tramo de la avenida costanera objeto del presente estudio, fué construído de acuerdo a un proyecto unitario y se extiende desde la Escollera Sarandí hasta la Playa Ramírez por 4 kmts.

Forma parte de una entidad mayor que desde la Escollera, pasando la Playa Ramírez hasta el arroyo Carrasco, arquitectura el borde entre lo urbano y el Río de la Plata, con una extension de 16 Kmts.

Este Trabajo se inscribe dentro de una investigación en curso sobre los Espacios Abiertos Públicos de Montevideo, por lo tanto debe aclararse, que será al término de dicho Trabajo de Investigación, que podrán valorarse adecuadamente las partes tratadas en obras monográficas. Solamente en el contexto integral de la ciudad cada intervención urbana puede ser cabalmente calificada, no sólo por su calidad paisajística, sino como parte del sistema político, económico y social que la generó.

El paisaje actual

Toda lectura de una ciudad incluye necesariamente sus líneas estructurales y definitorias, no solamente desde el punto de vista vial, sino más acertadamente desde una problemática paisajística urbana.

Para Montevideo, la Rambla Sur es la línea de fuerza determinante de su imagen , por cuanto ciudad costera que es.

La silueta actual de Montevideo, en especial la fachada sobre la Rambla Sur, nos muestra un conglomerado urbano, de 10 pisos casi parejos formando un horizonte construído compacto, donde se lee, desde la costa hasta la calle 18 de Julio, la ladera de la Cuchilla Grande que viene desde el Brasil y cuyas últimas estribaciones se pierden en la Bahía, en la punta de San José.

La línea de máxima altura de la Cuchilla Grande, fué seguida primero por el camino natural que partiendo de la ciudad colonial se conectaba con el oeste del territorio, y que luego, pasado el tiempo, se transformó en las calles Sarandí, 18 de Julio y 8 de octubre.

Los mojones sobresalientes de ese horizonte construído son torres aisladas, pero caracterizantes del paisaje; la torre del edificio de Correos, el Palacio Salvo, el edificio de la Intendencia y los campanarios de dos iglesias franciscanas.

El paisaje natural de la península, el asentamiento colonial español, la hoy Ciudad Vieja, se relee en los afloramientos rocosos de la costa del lado de la Rambla, que al construírse la levantó el nivel natural del terreno para evitar el embate de las olas y así destruyó la caída natural del mismo. La no fertilidad de la península rocosa quedó incambiada por la ocupación urbana, sustituyendo piedra natural, por materiales inertes artificiales. Sólo nos resta del primitivo paisaje los vientos pamperos, que del cuadrante SO - S con intensidades de hasta 150 kmts./hora, siguen azotando la ciudad.

Más allá de la península, arena y roca se alternan, en el borde natural de la ribera del Río de la Plata.

El itinerario

Partir de la Escollera Sarandí significa dejar a la izquierda la Ciudad Vieja, el barrio Sur y Palermo, e ir atravesando espacios públicos para variadas y diversificadas actividades humanas, conformados en red, de tal manera que se desarrolla un parque costero entre la ciudad y la Rambla en sí, que aunque concretado en parte, debería, y esto surge en la primera lectura, reforzarse en su continuidad.

La Ciudad Vieja aporta testimoniales edificios no los más importantes, por cuanto este lado de la cuchilla grande albergaba las construcciones del "bajo fondo", mientras que el otro lado, la otra ladera, se favorecía por tener el puerto y además, y muy importante, por quedar al abrigo de los vientos pamperos.

Del lado de la ciudad se nos presenta una fachada casi continúa de viviendas colectivas, con pocos edificios dedicados a otros fines, entre otros el hotel Columbia, el Colegio de las Hermanas Vicentinas, el Templo Inglés, la Asociación de E. Bancarios del Uruguay (AEBU) y los fondos del Mercado Central. Domina el sitio un grande y desarticulado espacio público, la plaza España que fué objeto de un reciente concurso de ideas entre arquitectos para su proyectación paisajística.

Del lado del río vemos el Cubo del Sur, resto de la antigua forti-

ficación de Montevideo, incorporado y mimetizado con las obras de la Rambla. También como testigo del pasado, nos queda la Usina del Gas y el Dique Mauá.

En el barrio Sur, entre las viviendas se destaca un tanque de gas, motivo en 1985 para que 2 pintores uruguayos, con su arte a escala urbana, lo transformaran en cilíndrica pintura mural.

Siguiendo el recorrido hacia Palermo, nos encontramos con la forestación del Cementerio Central, la zona de vivienda es interrumpida por otro tipo de construcciones; la Embajada de Alemania la A.L.A.D.I., la Unión Postal de las Américas y España la Embajada de U.S.A.

La presencia del verde es escasa, salvo las grandes extensiones a nivel de suelo de césped, con una variación, muy importante y singular en la colina del cementerio Central. Unos pocos arbustos, menos grupos de flores y entre los árboles, las palmeras indígenas dominan el paisaje y frondosos ombúes pautan todo el trayecto de la Rambla Sur, demostrando bien resistir el viento pampero.

El equipamiento urbano se completa con bancos de ladrillos rojos que bordean en platabanda los caminos de los jardines, bustos, estatuas (indiscriminadamente "estatuaria pública") y dos fuentes de granito rosado igual al de bancos y muretes de la calzada de la propia Rambla, y como ellos formalmente concebidas en figuras geométricas puras y ángulos rectos, sin molduras, ni ornamentaciones.

Del lado del mar, 2 terrazas, también de granito rosado el pavimento, las parapetos y las escaleras, las cuales permiten bajar al nivel rocoso natural.

El usuario se fué apropiando con el tiempo de varios lugares para sus actividades no programadas y cambiantes con la época; canchas de fútbol, pesca, baños de mar y de sol.

Al término del recorrido por la Rambla Sur, del lado de la ciudad nos encontramos con el Parque Hotel y enfrente la Playa Ramírez, donde se continuó con la calzada y muretes de granito en acertada opción, en principio proyectados sobre hasta la calle Jackson,

(? dejar un espacio libre)

Es la Rambla Sur paseo barrial cotidiano, y paseo dominguero y festivo a nivel metropolitano. ¿Pero es realmente un PASEO con todo el contexto adecuado, desde el punto de vista de un urbanismo social, que debe ser algo más que estético o funcional, o no es más que

otra muralla que levantaron los ingenieros viales del 1928 y que separó más que nunca, más que la fortificación defensiva, la ciudad de su entorno inmediato, el río, la roca, la playa?.

Antecedentes históricos

A pesar de que el Ing. Antonio Casabó en la "Revista de Ingeniería" se refiere a un plano de Dupart de 1848, donde se indicaba el trazado de una "Rambla Costanera", no habiendo podido ubicar ese documento el primer antecedente a considerar es el de un funcionario estatal.

* Con fecha 23 de junio de 1887, el Director de Obras Municipales José Ma. Vilaza, somete a consideración de la Junta Económica Administrativa dos proyectos importantes para la ciudad de Montevideo. Uno de ellos es la construcción de una "Rampla en el costado sur de la ciudad desde el Rompeolas hasta el Cementerio Central".

Argumenta que "si Montevideo es objeto de orgullo para los habitantes del país, de envidia y hasta de admiración para los extraños, dada su excepcional situación topográfica, el juego de sus industrias, lo vasto de su comercio, justo es que al renombre que se ha conquistado como ciudad marítima y mercantil, se esfuerze por reunir los demás atractivos, que como centro de cultura y civilización, le darán derecho á ostentarse dignamente en el concierto universal. Dotanto a la Capital de una avenida por las orillas del mar, se transformará de tal modo su fisonomía que, en condiciones de amenidad, de tránsito y de aseo, podrá rivalizar con Niza, Marsella, Barcelona o Hamburgo".

La Junta con fecha 19 de agosto de 1887 contesta escuetamente que "resuelve aplazar su consideración para mejor oportunidad".

* Señalando la preocupación a nivel de gobierno y de particulares por la zona sur de la ciudad, en el diario "La Tribuna Popular" del 24 de octubre de 1888 se comenta el proyecto del Sr. Piria, vinculado al negocio inmobiliario de venta de tierras en toda la ciudad de Montevideo, que se transcribe: "El Sr. Piria va a hacer construir una gran muralla en la parte sud oeste de la ciudad, entre las calles Sarandí y Buenos Aires, con un frente

al mar de 200 varas. El área que quedará encerrada y terraplenada no bajará de 20.000 varas y ahí se construirá , en medio de un bosque [que] se improvisará [...] "

* En 1889 el Ing. Juan Morell y Gómez, auspiciado por la empresa de Benigno P. Carámbula y Cia., propone al gobierno un proyecto de " nivelación, embellecimiento y rambla en la parte sur de la ciudad de Montevideo".

* El arquitecto paisajista francés, Edouard André recibió un encargo del gobierno uruguayo y presenta en 1891 el "Rapport sur le projet de transformation et d'embellessiment de la Ville de Montevidéo(Uruguay), présenté à la J. E. A.", y que según consta en el documento, fué enviado desde París.

Ed. André propone un bulevar marítimo desde la base del cerro, bordeando la bahía y la costa del río hasta el Cementerio del Buceo con un largo de más de 20 kmts., una "Explanada marítima" aproximadamente entre las hoy calles Alzáibar y Eme. Mitre, constituyendo una "promenade" para la ciudad vieja que carece de ello, y un Puerto de Regatas a la altura de la hoy calle Martínez Trueba, "en levant la dernière partie aujourd'hui inutilisé, de ce cimetière, on pourrait creér, dans les terrains vagues qui l'entourent, un parc public des plus pittoresques, analogue, como surface et come aspect, à celui du parc des Buttes-Chaumont, à París. Nous l'appelerons provisoirement "Parc du Sud" ".

Aconseja además para resistir los vientos, plantar especies adecuadas, "rustiques" y de limitar la elección a un pequeño número de variedades.

* Entrado el siglo XX y dentro de un contexto enmarcado en la prosperidad de las finanzas públicas, el gobierno encarga al Ing. Abel Fernández un proyecto para la construcción de la Rambla Sur, en 1907. Incluía un puente móvil y un cauce para permitir la entrada de buques al Dique Mauá. Se apartaba bastante de la línea natural de la costa, lo que lo hacía muy oneroso.

* En 1908, Lord Grinthorpe, representando una empresa inglesa, se presenta y obtiene la concesión para la construcción de una Rambla, con un proyecto que se financiaría en gran parte con las muchas hectáreas de tierra ganadas al mar.

El 23 de agosto de 1909 por ley nº 3569 se autoriza "[...] al

Poder Ejecutivo para contratar la construcción de una rambla en la parte Sud de la ciudad de Montevideo [...]. La Empresa, es decir, el señor Ernesto William Beckett, Barón Grinthorpe, se compromete a construír una rambla al sur de la ciudad de Montevideo, cuya anchura será de setenta metros arrancando de la calle Washington. [...] la rambla se dirigirá en demanda de la prolongación de la calle Jackson, donde terminará, después de haberse alejado de la costa en 560 mts., 240 mts., 575 mts., y 150 mts. en su extremo; ganando así al mar un área de 145 hectáreas, de las cuales 29 há. se destinarán a la rambla propiamente dicha; 36 héctáreas a las vías de comunicación; el resto, de 80 hectáreas a la venta [...]".

Se completa con otra ley del 20 de octubre de 1910, nº 3721, donde se aprueban "las bases acordadas".

El proyecto de Lord Grinthorpe aprobado tán rápidamente por el gobierno del anglófilo presidente C. Williman, es objetado desde el punto de vista técnico por los ingenieros uruguayos y durante 2 años se proponen modificaciones y contrapopuestas, sin llegar a ninguna realización de obra, aunque según consta en la Escribanía de Gobierno y Hacienda se emitieron bonos relacionados con la construcción de la rambla sur, impresos en inglés y en español.

* En 1911, el gobierno llama a concurso internacional para el "Trazado general de avenidas y emplazamiento de Edificios Públicos"

El fallo dado a conocer en abril de 1912 adjudica el 1º premio al arq. Guidini (italiano), el 2º premio al arq. Joseph Brix (alemán) y el 3º premio al arq. E. Baroffio (uruguayo).

Los jurados, ingenieros Capurro y Gianelli y el arquitecto Acosta y Lara quienes apoyaron para triunfador el proyecto que quedó en 2º lugar, entre otros aspectos relevantes del mismo señalaron "la ocupación de la Rambla sud [que] estaba solucionada de una manera artística, dada la topografía de esa parte de la ciudad y su enfrentamiento hacia el mar, aprovechando magistralmente la posición privilegiada de la ciudad sobre el Río de la Plata".

(dejar un espacio)

La crisis económica sufrida por la República entre 1913 y 1916 afectó fundamentalmente las obras de carácter urbano.

El proyecto realizado

Entre 1924 y 1930 el Uruguay vivió un período económico y financiero muy favorable.

La historia de la hoy Rambla Sur podría iniciarse concretamente en 1922 cuando el Consejo Departamental de Montevideo aprueba el proyecto presentado por el Ing. Juan P. Fabini para la construcción de una Rambla entre la Escollera Este (Sarandí) y la calle Jackson.

El Ing. Fabini plantea la obra; por un lado como una necesidad de sanear y regularizar la zona sur de la ciudad de Montevideo y por otro, para la rápida evacuación vehicular de la Ciudad Vieja.

La costanera, Rambla Sur, se extiende bordeando la ciudad por 4 kmts. con un ancho de 60 mts. y jardines todo a lo largo.

Rápidamente se dispone la iniciación de las obras por administración, realizándose un muro de contención entre las calles Médanos y Río Negro.

Pero en 1924, el Consejo Departamental, considerando que las obras superarían el presupuesto de la comuna, presenta a la Asamblea Representativa un plan de financiación.

En octubre de 1925, por Decreto municipal nº 721, se autorizó la emisión de un empréstito en base al producido de un impuesto adicional sobre la propiedad inmobiliaria en determinadas zonas de la ciudad de Montevideo, entre la Rambla, la bahía, las calles Miguelete, Sierra, 18 de Julio, 8 de Octubre, Propios y Rambla Pte. Wilson. Por el mismo decreto se crea la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

Al aprobar el trazado de la Rambla se consideraron incluídos sus accesos desde la ciudad; una diagonal de 25 mts. desde Gonzalo Ramírez y Médanos hasta la Rambla y la calle Tacuarembó; el ensanche a 20 mts. de Médanos desde Gonzalo Ramírez; la regularización y ensanche de la calle Brecha a 25 mts. ; el ensanche de la calle Buenos Aires desde Juan Carlos Gómez hasta la Plaza Independencia a 25 mts. y además una amplia explanada entre Reconquista, Ituzaingó, Rambla y Treinta y Tres que "como lugar apropiado se destinará a grandes reuniones populares", donde hoy esta emplazado el Templo Ingles.

Los fondos provenientes de la venta de las nuevas parcelas obtenidas con la modificación de padrones resultante del trazado de la Rambla, así como los de la venta de los materiales de los edificios ha demoler serán destinado exclusivamente a la amortización del Empréstito.

En 1926 al quedar instalada la Comisión Financiera de la

Rambla Sur, se elige presidente de la misma al Ing. Juan P. Fabini autor del proyecto y que además es presidente del Consejo de Administración Departamental de Montevideo.

La reforma constitucional de 1930 que otorga autonomía financiera a los Concejos departamentales, va a posibilitar la realización de las obras.

La Comisión Financiera, cono los fondos acordados sería autónoma desde el punto de vista financiero hasta que los recursos previstos en los decretos municipales ya comentados se agotasen.

Por decreto municipal nº 759 del 14 de mayo de 1926, se crea un impuesto llamado " a la edificación inapropiada " que afecta a propiedades sobre las calles Sarandí entre Maciel y Juncal; 18 de Julio entre la Plaza Independencia y el Br. Artigas; Constituyente entre Santiago de Chile y Médanos; Brandzen entre Acevedo Días y Rivera; y las propiedades con frente a las Plazas Constitución, Independencia, Cagancha y Treinta y Tres; impuesto cuyos emolumentos se vuelcan al patrimonio de la Comisión.

En 1926, el Consejo de Administración de Montevideo, llama a licitación para la compra de la 1º serie de "Bonos Rambla Sur" por un monto de $ 5.000.000 (el empréstito total es de $ 9.000.000).

A partir del Decreto Municipal del 22 de julio de 1938, la Comisión Financiera mantiene una autonomía restringida, debiendo la Junta Departamental ratificar sus erogaciones.

Posteriormente le fueron encomendadas a la dicha Comisión otras obras municipales, proyectos también del Ing. Fabini; apertura y ensanche de la avenida Agraciada (hoy Avda. del Libertador Gral. Lavalleja); la Rambla Portuaria; la Avda. La paz y la diagonal Fabini .

En [1976] la Intendencia Municipal de Montevideo se hace cargo del presupuesto de la Comisión, la cual se mantiene actuante hasta el presente.

El 11 de mayo de 1972, por el decreto municipal nº 15.662, se determina la altura de los edificios con frente a la Rambla Sur:
- alturas de los edificios entre las calles Yaro, Santiago de Chile y Cebollatí (excepto los construídos por Cia. Lamaro); 16m.50
- altura de los edificios entre las calles Río Negro y Ciudadela; 42 mts. y la planta baja con una altura de 3 mt. 50, sólo será cerrada en la parte que corresponde a los locales de acceso, el resto

deberá quedar libre para circulación peatonal o estacionamiento de vehículos.

- manzanas contiguas al inciso anterior; 24 mts. de altura
- alturas de los edificios con frente a la Plaza España entre Bme. Mitre, Juan Carlos Gómez e Ituzaingó; 15 mts. contados desde los puntos de más alto nivel de la cuadra.
- alturas de los edificios entre las calles Maciel y Cerrito; 42 mts.
- alturas de los edificios entre las calles Buenos Aires, Juan L. Cuestas, Sarandí y Rambla; 9 mts.
- alturas de los edificios entre las calles Río Negro y Ciudadela; 6 mts.

Como se desprende de la lectura de este decreto y de estos incisos en especial, se explica la sensación de "fachada", que se interpone en las visuales desde la Rambla hacia la ciudad, despareja y diversificada en la concretización de la 3° dimensión.

Por el mismo decreto se establece el ancho de la Rambla en 60 mts. entre el paramento del murete de la misma y la alineación de la edificación, no pudiéndose ubicar nada en ese espacio. Sesenta metros son más que suficientes para resolver adecuadamente la función de circulación, de actividades recreativas y deportivas.

Y por último algo muy importante, se decreta prohibiendo la colocación de avisos y/o carteles en los edificios a que se refieren los incisos anteriores, con lo cual las instalaciones comerciales tienen una fuerte limitación. A nuestro entender el asunto no es prohibir sin clasificar, sino reglamentar y orientar en el paisaje urbano los mensajes de comunicación que toda sociedad necesita.

Los inmuebles expropiados se calcularon en un número de 929,

lo que significó prácticamente la demolición de los "barrios bajos" del Montevideo de entonces.

Aunque en general el trazado de la Rambla se ajusta a la línea natural de la costa, al ganar tierras al mar en el tramo cercano a la calle Jackson, se pierdan 2 playas, la Santa Ana, que se ubicaba entre las calles Gaboto y Magallanes y la Patricios, entre Médanos y Vázquez.

El proyecto del Ing. Fabini fué completado por el Ing. Giorgi.

Al comienzo de los trabajos se acuerda realizar las obras por licitación pública, salvo la iluminación que se concertaría con la Usina Eléctrica del Estado.

Además se pensó, por parte de la Comisión Financiera, no comenzar las obras hasta tener todos los expropiaciones realizadas. Medida que parece un poco desproporcionada dada la cantidad de expedientes, y no sabemos en realidad si se cumplió esa propuesta inicial o,sobre que porcentaje del total de las expropiaciones se comenzaron las obras.

El contexto arquitectónico a la formulación del proyecto de la Rambla Sur

Hacia 1915, puede plantearse la introducción de la arquitectura renovadora en el Uruguay y especialmente en Montevideo, a través de publicaciones europeas y estadounidenses y contactos con profesionales y artistas de la vanguardia.

Señalamos cronológicamente:

1914- creación de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay
- publica la revista "Arquitectura"

1915- creación de la Facultad de Arquitectura

1922- cátedra de Trazado de ciudades y arquitectura paisajística

1929- visita de Le Corbusier a Montevideo, donde es recibido en la Fac. de Arquitectura

1929- concurso ganado por los arquitectos Rius y Amargós para la actual Faç. de Odontología

1929- concurso ganado por el arq. Surraco para el actual Hospital de clínicas

1929- escuela experimental de Malvín- arq. Scasso

1930- edificio para oficinas "Centenario"- arqs. De los

Campos, Puente y Tournier

1930- vivienda propia del arq. Vilamajó

1931- vivienda propia del arq. Cravotto

1936- se crea el Instituto de Urbanismo de la Fac. de Arquitectura

1939- se crea la Dirección del Plan Regulador de la I.M.M.

El proyecto definitivo de la Rambla Sur surge con autoría de ingenieros sin la participación de arquitectos.

Las ciudades europeas de la costa mediterránea, de Barcelona a Niza, habían ya dado ejemplos de realizaciones de bulevares costeros.

Formalmente el proyecto en sus construcciones de granito rosado de la Paz (Dpto. Canelones), se inscribe dentro del movimiento renovador. Como ya hacíamos referencia, hay un material dominante, elegido por su resistencia y durabilidad, que desde el punto de vista estético logra gran fuerza con ese color único que singulariza el paisaje.

Desde el punto de vista urbanístico se inscribe también dentro del movimiento moderno y las ideas manifestadas por LeCorbusier y recogidas en la Carta de Atenas, de la búsqueda de una ciudad higiénica y saludable, atendiendo a objetivos prácticos de funciones específicas, "saneando" barrios considerados congestionados e insalubres.

Como arquitectura paisajística la evaluación se dá por sus resultados y no por el proyecto.

A los planteos iniciales y por decreto del 10 de agosto de 1943 nº3935 se dispone el ensanche de la Rambla hasta la acera sur de la calle Reconquista, en esa zona la Rambla tiene un ancho de 110 mts. La Comisión Financiera argumenta que la Rambla es una buena vía de tránsito pero considera que podría ser algo más que eso y con el ensanche podrían crearse "jardines para paseo y embellecimiento".

Aunque en parte se hicieron expropiaciones, no se llevó a cabo el enjardinamiento.

Las obras

Para 1927, diferentes empresas se habían hecho cargo por tramos de las obras, comenzándose por el muro de contención. "Sudriers Hnos." gana la licitación para el tramo de muro entre las calles Jackson y Médanos y "F.H. Schmidt SA." para el tramo entre Curuguatí y Sarandí.

Por el decreto ya mencionado del 10 de agosto de 1943, se dispone la restauración del Cubo del Sur.

El Cubo formaba parte de la muralla de la ciudad colonial, terminada en 1780.

En 1812 el Ing. José del Pozo rehizo las obras del Cubo del Sur.

Durante la Guerra Grande (1843-1851) el terreno que abarca el Cubo fué vendido por el gobierno para levantar un templo anglicano. La escritura de venta establecía dejar libre la parte exterior, semicircular y la moldura de coronamiento del parapeto del Cubo.

Posteriormente en 1941, el Arq. Baroffio, como jefe de la oficina del Plan Regulador de Montevideo reconstruye esta parte de las fortificaciones siguiendo los planos del Ing. del Pozo.

Las instalaciones para la construcción de los bloques de cemento del muro de contención se ubicaron a la altura de la calle Minas. El muro comenzó a realizarse desde la calle Sarandí hasta el tramo ya construído en el año 1922.

Se rellenaron las playas Santa Ana y Patricios, calculándose las superficies de arena perdidas en 180.000 m^2.

Las obras, según una apreciación divulgada en la revista "Mundo uruguayo" del 30 de diciembre de 1926, se calculaban en $ 5.000.000 El saldo final fué de $ 16.000.000.

Los trabajos de expropiación y demolición debían estar muy adelantados en el año 30, pues fué entonces que la "trouppe Oxford" de raigambre carnavalera compuso el tango "Sur": "Barrio Sur, viejo querido,/ que te van arrancando a pedazos [...] / [...] en la calle ruinosa y desierta/sopla un viento de desolación/ viejo barrio que te vas/ te doy mi último adios/ ya no te veré más/".

La prensa capitalina nos habla de inauguraciones por tramos de las obras hacia 1934.

Los jardines que en principio fueron proyectados y realizados por la Comisión financiera de la Rambla Sur pasan luego a la Intendencia para su mantenimiento.

Podría asegurarse en base a los escasos documentos gráficos manejados, por cuanto la Comisión Financiera no tiene material de archivo, salvo unas pocas y malas fotos, que los jardines entre el Parque Hotel y la calle Yaro, que incluyen dos fuentes de granito, serían los creados en un proyecto unitario con el conjunto de la Rambla. El jardín que cierra la calle T. Narvaja fué a posteriori modificado para incluir, degradando el contexto, una escultura-homenaje a G. Washington.

La Comisión Financiera se fué planteando obras complementarias, en los terrenos ganados al mar o en los obtenidos por expropiaciones. Algunas propuestas se concretaron y otras no. Entre las iniciativas, que en eso quedaron, citamos por ejemplo, la construcción del Ministerio de Obras Públicas frente a la Usina del Gas y un Centro Cívico 'Simón Bolívar' entre las calles L. Carnelli y Magallanes.

También quedó sin terminar la baranda que completaba el murete de la Rambla atrás de los bancos con gruesos barrotes, que según nos informaron en la Comisión Financiera (pero sin el documento a la vista que lo corroborara) serían de bronce. Los agujeron donde se empotrarían, están a la vista.

Para nuevas intervenciones arquitectónicas en el espacio público actual de la Rambla consultamos a la Comisión, y al respecto, el Director Interventor arq. Zupardi (en 1987), nos informó que solamente se piensa enajenar y aún no se sabe con que destino, el predio próximo a la escollera Sarandí, hoy usado y acondicionado como cancha de fútbol. Uno de los espacios públicos más concurridos todo el año, del gran parque costero que tratamos en este trabajo.

Es de desar que así no suceda y no se privatize nada más del área abierta pública actual, a los efectos de acentuar la importante e imprescindible función social que estos espacios cumplen a nivel de la ciudad toda.

Conclusión

Del estudio de las actas y decretos municipales con referencia al proyecto y construcción de la Rambla Sur se pueden explicitar los objetivos de la obra:

1.- embellecimiento de la ciudad

2.-expropiación y demolición de las construcciones de la zona sur de la ciudad, en función de considerarse inadecuadas, antihigiénicas y habitada por gente de mal vivir

3.-solución al problema vial de las conexiones rápidas de la Ciudad Vieja con la zona costera

En la valoración de la obra realizada, se logró el 1º objetivo, y no diremos de embellecer, sino de calificar y singularizar el paisaje urbano. Nuestra opinión es que al estudiar la Rambla Sur hoy, apreciamos la audacia de los hombres, técnicos y políticos, de los años 20 y 30, al llevar a cabo esta gran empresa, pero no vemos su concretización más tarde en los que podría haber sido (y puede serlo aún) el gran parque costero metropolitano, de múltiple opción, en atención al poder de convocatoria que tiene la costa para el montevideano.

El proyecto del Ing. Fabini demolía sin consideración, viviendas por considerarlas inadecuadas, desplazando a sus habitantes.

En artículos periodísticos del diario"El Día", del 23 de abril de 1957, órgano de prensa directamente vinculado al "batllismo" y por lo tanto de acuerdo con la obra monumental realizada, al comentarla, elogiándola, hace referencia al hecho de que el perfil sur de la ciudad era una "franja inaccesible desde cerca de la cual ni siquiera se veía el río, menudeaban en ella, entre chatas guaridas hostiles, cuando no entre las mismas rocas, malean-tes fugitivos, bichicomes auténticos, seres totalmente vencidos por la miseria, en fin, sobrellevando en el abrupto medio, lo que quedaba aún en ellos de humanidad".

Humanidad que se mencionaba como perdida en esos moradores de la zona destinada a la nueva construcción, pero no se oyeron voces que pidieran la reubicación de esas personas y familias cuyas viviendas fueron expropiadas en nombre del progreso y de la modernización.

Hoy consideramos aquella intervención de manera muy diferente, es obvio decirlo, tanto como sería el reiterar posturas sociales o criterios de preservación de obras testimoniales.

Con respecto a la Rambla sur como solución vial, creemos que

es imprescindible hoy, reveer esa situación, por cuanto la ciudad cuenta con vías de alta velocidad más adecuadas y estamos perdiendo del todo, el contacto transversal VIVIENDA- COSTA, razón de ser de la extensión de Montevideo según el eje centro-este, jalonado por puntos tan significativos como el complejo Playa Ramírez-Hotel y Casino- Parque Ródo- Parque de atracciones mecánicas- Teatro de Verano-Campo de Golf y siguiendo el eje hacia el este, lo que pudo haber sido el Parque Punta Carretas, la Playa de Pocitos, el Puerto del Buceo, La Playa Malvín y el otro centro, Carrasco, que reúne múltiples actividades.

Como obra paisajística, es una gran infraestructura, que partiendo de una geografía dada, río, rocas, arena, aún presente, aunque muy agredida, en especial la contaminación hídrica y el dominio del automóvil, se mantiene en condiciones de mínima proyectación con subutilización de sus posibilidades.

—————o—————

BIBLIOGRAFIA

-[Vilaza, José M.- Junta E. A. del Dpto. de Mdeo.]: " Tres mejoras públicas". Mdeo. 1888

- "Historia de la Rambla Sur" Mdeo. 1912

- Comisión Financiera de la Rambla Sur : "Montevideo y su Municipio" Mdeo. 1926

- Idem: "Compilación de Decretos de la Asamblea Representativa Departamental referentes a la Comisión". Mdeo. 1936

- I.M.M. : " 50 años de la Comisión financiera de la Rambla Sur" Mdeo. 1976

Ponencia presentada a las "Primeras jornadas rioplatenses de investigaciones de Historia de la Arquitectura Mdeo, 19