

CENTRALIDADES

VOLUMEN 4

Mariano Arana, coordinador

Uruguay: La centralidad montevideana



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Ciencia Histórica

Editor general
Fernando Carrión M.

Coordinador editorial
Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial
Eusebio Leal Spengler
Fernando Carrión M.
Jaime Erazo Espinoza
Mariano Arana
Margarita Gutman
René Coulomb B.

Coordinador
Mariano Arana

Editores de estilo
Andrés Landázuri

Diseño y diagramación
Antonio Mena

Impresión
Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-20-9
© OLACCHI
El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas
Telf: (593-2) 246 2739
olacchi@olacchi.org
www.olacchi.org
Primera edición: julio de 2011
Quito, Ecuador

Contenido

| | |
|--|-----|
| Presentación | 7 |
| Prólogo | |
| Montevideo: la reconquista del territorio y la urbanidad | 9 |
| Mariano Arana | |
| Revisitada: ciudad reinventada | 21 |
| Liliana Carmona y Alma Varela | |
| Centralidades urbanas e históricas de Montevideo. Políticas urbanas e instrumentos de gestión: Plan Montevideo 1998-2005 | 49 |
| Nelson Inda | |
| Las centralidades: componente clave en los procesos de planificación territorial. Una mirada sobre las estrategias e instrumentos idóneos para orientar su desarrollo | 97 |
| Juan Daniel Christoff | |
| Razones y estrategias para la regeneración urbana en Montevideo | 131 |
| Federico Bervejillo Terra | |
| De centralidades fragmentadas y cotidianos escindidos | 163 |
| Adriana Berdía | |

| | |
|---|------------|
| Claves para entender el proceso de transformación del área central de Montevideo | 189 |
| Patricia Roland | |
| | |
| Las palabras y las cosas. La construcción de la costa de Montevideo como paisaje significativo | 223 |
| Alicia Torres Corral | |
| | |
| Heterogeneidad social y ambiental. | |
| El Parque Lineal del arroyo Miguelete. | 249 |
| Hugo Gilmet | |
| | |
| Aprovechando enseñanzas para avanzar: la actuación montevideana como fundamento de la nueva legislación territorial. | 277 |
| Roberto Villarmarzo | |
| | |
| Montevideo y las centralidades históricas metropolitanas. | |
| Los casos de La Paz, Las Piedras y Progreso | 315 |
| Salvador Schelotto | |

Las palabras y las cosas. La construcción de la costa de Montevideo como paisaje significativo

Alicia Torres Corral¹

Montevideo, ciudad anfibia

Montevideo nació en el mar, y trepando por el lomo de la Cuchilla Grande se extendió a lo largo de la península ignorando su costa sur. Sin embargo, un siglo y medio después de su nacimiento, la ciudad cambió de actitud y volvió a buscar el Río de la Plata, primero tímidamente, colonizando tramos aislados del borde costero durante las últimas décadas del siglo XIX, y, luego, con el inicio del siglo XX, emprendiendo de manera decidida su total urbanización.

Ambos acontecimientos, el nacimiento de la ciudad y el retorno a su lugar de origen, obedecieron a políticas y estrategias de Estado orientadas a la explotación de la costa con sentido utilitario, pero también a los cambios operados en la sensibilidad colectiva y en los modos de mirar e interpretar la naturaleza. La urbanización de la costa montevideana fue el resultado de una operación cultural en la que política y estética se entrelazaron eficientemente para construir y afirmar la identidad montevideana y

1 Profesora adjunta de la Cátedra de Arquitectura y Teoría, y asistente de investigación del Instituto de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, Montevideo. Autora del libro *El paisaje y la mirada. Historia del Parque Rodó. 1896-1930*, Editorial Cal y Canto, Montevideo, 2000, premiado por el Ministerio de Educación y Cultura en 2001. Este texto fue elaborado a partir del libro *La mirada horizontal. El paisaje costero de Montevideo*, coeditado por la Facultad de Arquitectura y Ediciones de la Banda Oriental en 2007.

nacional, una identidad construida a partir de discursos hegemónicos que señalaban nuestra alteridad respecto a los otros países latinoamericanos, enfatizaban nuestra diferenciación respecto a los países limítrofes (Argentina y Brasil), y subrayaban algunas semejanzas con Europa y los Estados Unidos. Una identidad nacional que, además, encontró en el diseño paisajístico un eficaz instrumento retórico, ya que, como señaló César Nasselli, diseñar un paisaje es “ordenar y construir la imagen y significado de un territorio” (1992: 18).

El paisaje uruguayo

La individualidad geográfica del Uruguay reside en la ausencia de rasgos grandiosos. Diversidad en un contexto homogéneo, ausencia de contrastes y predominio de la pequeña escala son algunos de los aspectos que se suelen reconocer como propios de nuestra geografía. “Nuestros paisajes —escribió Daniel Vidart— son de orografía doméstica, delicados, a veces algo tristes. Todo el país está hecho a la medida del hombre; posee un equilibrio sereno, destila una intimidad esencial. No hay regiones sino comarcas; no hay acentos sino énfasis sutiles [...]” (1968: 26). Nuestro paisaje carece de la escala grandiosa y de la espectacularidad de algunos de los paisajes naturales en los que se sustentan las identidades geográficas de Argentina y Brasil. El territorio uruguayo posee los rasgos que la estética del siglo XVIII atribuyó a los objetos bellos: variedad, pequeñez, suavidad, delicadeza, equilibrio, armonía, claridad de color, gracia; cualidades objetivas que son percibidas por los sentidos suscitando “amor o alguna cosa parecida a él” en quienes lo contemplan (Burke, 2001: 67).

Dotado con los atributos de lo bello, nuestro país se suma por el sur a la vastedad del Río de la Plata. La extensa franja costera en la que se alternan puntas pedregosas, playas de arena y barrancas es el escenario en que se encuentran dos mundos de dimensión asimétrica. Contemplada desde nuestra costa, la superficie infinita del estuario provoca en el observador el placer de lo sublime. El espectáculo del mar embravecido infunde un “terror deleitable” imposible de experimentar cuando contemplamos nuestros pai-

sajes terrestres. Los relatos de los primeros navegantes españoles y portugueses que llegaron a nuestras costas en el siglo XVI ya registraban la percepción antagónica entre las escalas de los paisajes terrestre y marítimo, pero es en el nombre que los uruguayos damos al estuario donde se revela más claramente esa percepción: *mar*. No es este un detalle menor, ya que nuestros vecinos de la otra orilla –los argentinos– lo llaman *río*. Desde la margen argentina, el Río de la Plata es percibido como una prolongación de la superficie infinita y monótona de la Pampa, como “una pampa de agua, abierta a todas las partidas, a todas las llegadas”, escribió Victoria Ocampo (1934). Para nuestros vecinos, la costa no es el límite de la tierra.

Al igual que sus países fronterizos, Uruguay también explotó su individualidad paisajística para construir la identidad nacional. Debido a su gran extensión geográfica, Argentina y Brasil confeccionaron un catálogo de paisajes magníficos y excepcionales para exponer y simbolizar su poder y riqueza. Enclavado entre ambos gigantes, Uruguay debió sacar provecho de su pequeñez, celebrando y ennobleciendo el carácter modesto de su geografía. Los caracteres típicos del paisaje natural uruguayo fueron interpretados y explotados con sentido retórico, asociándolos a valores políticos, sociales y morales. En nuestro paisaje natural ya estaban presentes la diversidad y el equilibrio, dos cualidades indisociables de los conceptos de civilización y democracia; la inexistencia de barreras geográficas infranqueables remitía a la idea de libertad; y la extensa franja costera a la voluntad de abrir el país al mundo. Nuestro paisaje natural no sólo determinaba el destino de la nación sino que además lo representaba; por lo tanto, sus rasgos más significativos fueron confirmados y reproducidos en la antropización del territorio, en particular de nuestra costa platense.

Montevideo y el mar

Montevideo nació ligada al Río de la Plata. Éste ofició de cordón umbilical entre su puerto y la Metrópoli, alimentando a la ciudad colonial con pobladores, objetos materiales y bienes intangibles. Por él llegaron los fundadores españoles, los esclavos africanos, los invasores británicos y los inmi-

grantes europeos; el cristianismo, el pensamiento ilustrado y las ideas revolucionarias; los libros, las noticias, las cartas y las modas. En 1850, Alejandro Dumas —que nunca había estado en Montevideo— escribió con certero lirismo: “El mar le trae incesantemente en las alas del viento el perfume de Europa” (1961: 46)². El perfume al que se refería Dumas era el de la civilización y el progreso, una fragancia que desde fines de siglo XIX impregnó los discursos de quienes se propusieron hacer del Uruguay un país moderno y de Montevideo el motor de esa modernización.

Paradójicamente, desde el inicio de su proceso fundacional en 1724 hasta la primera década del siglo XX, la ciudad le dio la espalda al mar. Hasta entonces, Montevideo consumó la metáfora de Alberti, quien en *De re Aedificatoria* concibió a la ciudad como una gran casa. Montevideo era una gran “casa patio”³: una gran casa introvertida, únicamente vinculada al mundo exterior por medio del zaguán — a bahía y el puerto—, con sus habitaciones rodeando los patios —cuatro plazas alineadas a lo largo de la avenida 18 de Julio. Una “casa con sus ventanas del frente cerradas” (Grimthorpe, 1912: 10), advirtió en 1910 el representante de una compañía inglesa interesada en la construcción de una avenida costanera sobre el Río de la Plata.

Desde la fundación de la ciudad, sus habitantes experimentaron sentimientos antagónicos hacia la costa: una fuerte atracción originada en causas económicas y productivas, recreativas y turísticas, políticas y simbólicas, culturales y estéticas; y un justificado temor a la inclemencia de los fenómenos naturales. El comportamiento imprevisible y caótico del Río de la Plata no sólo provocaba terror a los navegantes, sino a quienes se aproximaban a sus orillas. “¿Podemos llamar nuestro a un mar que jamás se ha entregado a quienes vivimos en su ribera y que, por el contra-

2 Dumas escribió la novela *Montevideo ou une nouvelle Troie* a solicitud de Melchor Pacheco y Obes, quien había sido designado ministro plenipotenciario en Francia en 1849 por el Gobierno de la Defensa de Montevideo durante la Guerra Grande (1839-1851). Mientras duró la contienda, Montevideo permaneció sitiada y su supervivencia dependió de los víveres que llegaban a través del puerto.

3 Tipología de vivienda introvertida empleada desde la época colonial, posteriormente desarrollada hasta transformarse en la que Juan Giuria denominó “casa estándar. Su esencia radica en los muros medianeros: muros ciegos que esperan que un edificio tipológicamente idéntico se construya a su lado (Giuria, 1958a: 82-83, 1958b: 84-86).

rio, en todo tiempo y en cualquier momento nos sorprende, como un gran neurasténico, con sus cóleras en las que irrumpe inesperadamente?”, se preguntaba Isidro Más de Ayala aun cuando la ciudad ya había abierto sus ventanas al mar urbanizando la costa (1958: 82-83). Para que Montevideo deviniese ciudad costera, sus habitantes debieron superar el temor hacia el mar; y eso sucedió cuando se sintieron capaces de dominar a la naturaleza por medio de la técnica. El proceso duró doscientos treinta años, y los cambios producidos en las maneras de mirar, representar e intervenir en la costa montevideana estuvieron directamente asociados a circunstancias históricas de cambio social, político y económico. Tres momentos de nuestra historia resultan claves para entender dicho proceso: tres tiempos y sus respectivas miradas paisajísticas.

Primer tiempo

El primero de ellos correspondió al período colonial y se prolongó durante las primeras décadas de la República hasta 1860. La mirada de los fundadores se circunscribió a la costa de la bahía, y se caracterizó por un pragmatismo casi excluyente que supeditó las transformaciones del paisaje natural a la satisfacción de necesidades vitales o inmediatas. Las causas fundacionales de San Felipe y Santiago de Montevideo fueron esencialmente estratégicas –frenar el avance portugués sobre la Banda Oriental y controlar la navegación en el estuario–, por lo que su rol original fue el de plaza fuerte. Al quedar excluida del sistema de puertos únicos del Imperio Español, su trazado siguió el modelo de *ciudad mediterránea* de las Leyes de Indias y no el de *ciudad puerto*, como lo sugería su emplazamiento en la península que controla la entrada a la bahía más importante del Río de la Plata⁴. La plaza fue ubicada en el centro geográfico del damero,

4 En 1680, los portugueses fundaron la Nova Colonia do Sacramento. En 1717, Felipe V dio instrucciones al Gobernador del Río de la Plata, Bruno Mauricio de Zabala, para que poblase y fortificase lo antes posible los puestos de Maldonado y Montevideo. Esas órdenes recién fueron cumplidas luego de que los portugueses levantaran un campamento en la península de Montevideo, a fines de 1723. La demora en la fundación de

negando flagrantemente la presencia del puerto natural de aguas profundas y desatendiendo el potencial de vistas privilegiadas ofrecido por la condición casi insular del sitio. Un complejo sistema de fortificaciones deslindaba el territorio civilizado de la ciudad del territorio salvaje circundante y del indómito Río de la Plata. La muralla reforzaba el carácter del paisaje costero natural, de “aguas azules y sin orillas del río” (Darieux, 1887/1990: 38/43) que, sin intermediación de playa alguna, rompían en las rocas de la península. El tramo de costa de la bahía más próximo a la ciudad amurallada fue explotado para asegurar su sustento y para instalar actividades que las normas indianas consideraban insalubres⁵.

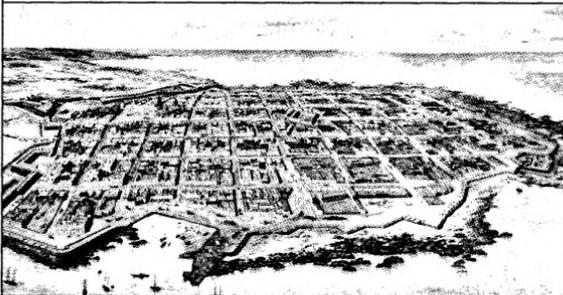
Sin embargo, la bahía y su costa no sólo fueron objeto de la mirada estratégica y pragmática de los fundadores. Su apreciación como paisaje quedó documentada en las crónicas costumbristas, así como en las acuarelas y dibujos realizados por los viajeros que visitaron la ciudad o que simplemente la contemplaron desde un barco anclado en la rada. En contraposición a la inmensidad del Río de la Plata, el espectáculo acotado de la bahía se ofrecía a los pobladores, que ni siquiera necesitaban desplazarse hasta la costa para deleitarse con el panorama. Hacia ella miraron las primeras viviendas que de manera escalonada se levantaron sobre la “colina peninsular”⁶. Cuando la ciudad y sus habitantes alcanzaron un cierto progreso económico, las azoteas y los miradores fueron los palcos desde

Montevideo, se debió a las evasivas del Cabildo de Buenos Aires, que vislumbraba en ella una amenaza al monopolio comercial bonaerense. En 1724, cuando el aplazamiento se hizo insostenible, se inició el proceso fundacional de la ciudad.

- 5 De sus manantiales provenía el agua potable que se consumía en Montevideo —de ahí su nombre, La Aguada—; en sus quintas se cultivaban las frutas y verduras que abastecían la plaza, en sus pozos de agua dulce se lavaban las ropas de los montevideanos, de sus arenas y caleras se extraían los materiales para la construcción de la ciudad, y en su playa se embarcaban los pescadores o simplemente tiraban las líneas desde las rocas de la orilla. Cumpliendo las normas de higiene indianas, también se instalaron allí los mataderos, los saladeros y el alojamiento en el que los esclavos negros pasaban el período de cuarentena. La inhóspita costa sur de extramuros permaneció deshabitada, se la utilizó como vertedero de residuos y en 1809 se instaló en ella el primer cementerio de Montevideo.
- 6 La denominación “colina peninsular” pertenece al “ilustrado geógrafo Elíseo Reclús” (Estrada, 1909: 75–76).

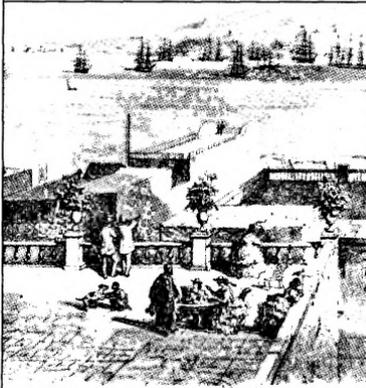
donde los más ricos contemplaban la llegada y la partida de las embarcaciones, las batallas navales y varios naufragios. La bahía y su costa conformaban un escenario en el que la naturaleza y el hombre no aparecían todavía como entidades contrapuestas, sino conviviendo en armonía.

**Ilustración 1. Carlos Menck Freire, 1987.
Reconstrucción de Montevideo hacia 1820**



Fuente: Carlos Menck Freire y Juan Antonio Varese (1996). *Viaje al antiguo Montevideo*. Montevideo: Librería Linardi y Risso, imagen de cubierta.

**Ilustración 2. Adolphe D'Hastrel,
1840. Azoteas de Montevideo:
palcos sobre la bahía**



Fuente: Archivo Ediciones de la Banda Oriental

Segundo tiempo

El segundo momento comprendió la segunda mitad del siglo XIX, período de tránsito hacia la economía capitalista y de “disciplinamiento” de la sociedad uruguaya. A partir de 1860, se aplicó un conjunto de reformas que tenía por objeto organizar un Estado moderno, conformado por ciudadanos social, cultural y políticamente modernos. El tránsito desde la “cultura bárbara” a la del “disciplinamiento” (Barrán, 1990) tuvo un motor fundamental en la reforma escolar proyectada por José Pedro Varela⁷. La creación de un sistema de enseñanza primaria de carácter igualitario, basado en los principios de gratuidad, obligatoriedad y laicidad parcial, fue la base de la futura democracia política (Nahoum, 1997: 181).

La reforma urbana de Montevideo fue otro importante instrumento disciplinador. Esta se concretó en 1878 en un segundo ensanche al que se denominó “Ciudad Novísima”⁸, basado en tres dispositivos urbanísticos de control: uno heredado de la época colonial —el trazado en damero—, y los otros dos de procedencia haussmanniana —el bulevar de circunvalación y los espacios verdes públicos. La aplicación del damero obedeció a la voluntad de organizar el territorio según la lógica capitalista, racionalidad a la que ese tipo de trazado resultaba funcional. El bulevar de circunvalación limitaría la expansión de la ciudad forzando la ocupación de los predios baldíos⁹. La creación de nuevos espacios verdes públicos —particularmente de parques—, resolvería simultáneamente problemas de higiene, de embellecimiento urbano, y fundamentalmente de orden social¹⁰. La ope-

7 El proyecto de Ley de Educación Común fue presentado por J. P. Varela en 1876.

8 El primer ensanche de Montevideo había sido realizado en 1829. A tales efectos, el gobierno republicano decretó la demolición de la muralla —símbolo del poder colonial—, y extendió la ciudad hasta el límite del antiguo ejido. El plano para la “ciudad nueva” de José María Reyes extendió el trazado en damero a lo largo de la avenida 18 de Julio, eje vertebrador de dos nuevas plazas que reafirmaron el carácter introvertido de la ciudad. Este primer ensanche continuó ignorando la presencia del Río de la Plata y no resolvió el encuentro entre la ciudad y el mar.

9 Se trata del bulevar Artigas, entonces límite oficial de Montevideo.

10 Los parques fueron concebidos como lugares destinados a la escenificación de los rituales del patriado y de la nueva burguesía empresarial y mercantil, pero también a la recreación, educación y dominación de las clases populares.

ración urbana se completaría con la construcción de una vía de circulación costanera destinada a fijar el límite de la ciudad con el mar, cumpliendo un rol semejante al del bulevar de circunvalación al impedir los emprendimientos inmobiliarios que ofrecían en remate terrenos sumergidos en el Río de la Plata. Al igual que el bulevar, esa vía costanera fue proyectada como un paseo ajardinado.

Ilustración 3. Vista de Montevideo y del Balneario Ramírez hacia 1915



Fuente: *Impresiones de la República Oriental del Uruguay en el siglo XX*. Inglaterra: Lloyds Greater Britain Publishing Company Limited, p. 444. Imagen de 1912.

La decisión de construir un paseo costero da cuenta del cambio producido en la sensibilidad colectiva respecto a la percepción de la costa montevideana, ya que de su explotación con fines exclusivamente económicos y productivos se pasó a percibirla como un lugar de ocio. Las pequeñas playas próximas a la muralla habían sido utilizadas como lugar de baños en la época colonial, pero esas abluciones parecen haberse originado en razones de higiene más que medicinales o recreativas. Durante los primeros años de la República, varios particulares comenzaron a ofrecer al público rudimentarias casillas de madera que servían como vestuarios, ubicadas en las playas de la costa de la bahía y de la costa sur de la Ciudad

Nueva¹¹. Los primeros “balnearios” fueron construidos recién a partir de 1870 por iniciativa de los propietarios de las compañías tranviarias. Las líneas del tranvía fueron extendidas hasta las playas más cercanas al casco urbano y sobre su orilla se levantaron edificaciones que ofrecían variados servicios¹². Esas instalaciones balnearias fueron la primera e inequívoca señal de los cambios que se estaban operando en el uso del tiempo libre. Las clases más acomodadas habían comenzado a cambiar las vacaciones en el campo y en las casas-quinta por los baños de mar. Las clases populares, que no tenían ni estancia, ni quinta y ni siquiera vacaciones, no tardaron en imitarlas y en tranvía o a pie se trasladaban a la playa, aunque fuese solamente para mojarse los pies en la orilla. La transformación de los baños de mar en una actividad lucrativa derivó en la sustitución de las actividades productivas por las del ocio organizado, y de los trabajadores por veraneantes y turistas. La costa y el mar se habían convertido definitivamente en objetos de placer. La mirada “disciplinadora” rebasó —aunque tímidamente— el límite de la bahía y se dirigió a las playas del sur y del este con sentido esteticista, iniciando la construcción de los primeros paseos costeros en la primera década del siglo XX.

11 Ver nota 8.

12 Se trataba de construcciones generalmente construidas con madera, elevadas del suelo por pilares que se internaban dentro del agua, por lo que se las denominaba “baños flotantes”. Las más simples consistían en hileras de habitaciones que servían como vestuario; las más complejas ofrecían servicios de cafetería y terrazas donde incluso tocaban orquestas. El más popular de los balnearios “tranviarios” fue el Balneario Ramírez, inaugurado en 1871. En 1875 fueron inauguradas las instalaciones de Pocitos. En algunas playas, las compañías tranviarias simplemente alquilaban carritos tirados por mulas que introducían a las bañistas en el agua.

Ilustración 4. Balneario Capurro. Concurso infantil de esculturas de arena, 1918



Fuente: Centro Municipal de Fotografía / CMDF Intendencia Municipal de Montevideo. Foto 578b.

Tercer tiempo

El tercer momento abarcó la primera mitad del siglo XX, cuando se hizo efectiva la construcción del Estado moderno. La definitiva consagración de la costa de Montevideo como paisaje significativo fue consecuencia del proyecto reformista impulsado por José Batlle y Ordóñez durante sus dos presidencias (1903-1907 y 1911-1915). El mismo abarcó un ambicioso conjunto de transformaciones sociales y económicas cuyas metas eran garantizar la libertad, consolidar la democracia y alcanzar la justicia social¹³. Además de diversificar la producción, transformar el sector agrope-

13 José Batlle y Ordóñez fue electo Presidente de la República por el Partido Colorado en tanto representante de una fracción del mismo. Raúl Jacob ha enumerado los principales objetivos del batllismo: "Superar la injusticia social en base al solidarismo, la concordia obrero-patronal, y el desarrollo de la legislación laboral y de previsión social [...]; mejoramiento de las condiciones de vida de la población [...]; nacionalización y/o estatiza-

cuario e industrializar el país, la política económica batllista fue complementada con la explotación y venta de servicios. Ésta se centró fundamentalmente en dos actividades que tenían como ámbito de desarrollo la costa: el comercio de exportación regional y el turismo. La explotación de esas dos fuentes de ingresos selló el destino y la especificidad programática de la costa montevideana; la bahía se consagró a la actividad portuaria y el resto de la costa a la actividad balnearia.

El dominio uruguayo sobre el comercio de exportación regional se había perdido a fines del siglo XIX. La ventaja de poseer un puerto natural de aguas profundas se esfumó en 1889, cuando Buenos Aires inauguró su moderno puerto artificial conectado a la región por medio del ferrocarril y de la navegación por el Río Uruguay, cuyo dominio ya era casi exclusivamente argentino. Para revertir la situación, los esfuerzos se concentraron en la construcción del nuevo puerto de Montevideo. Éste fue inaugurado en 1909, y las fotografías de la época dan cuenta del impacto visual provocado por la inmensa explanada adoquinada que avanza sobre la bahía. La visión pintoresca del puerto con los carros tirados por bueyes y caballos, los muelles de madera y las mercancías amontonadas de manera caótica fue remplazada por la de una abstracta plataforma de escala monumental en la que los hombres parecían hormigas. Con el transcurso del tiempo, la multiplicación de las grúas y depósitos hizo desaparecer esa sensación original de vacío, y el puerto extendió los tentáculos de su influencia a todo el perímetro de la bahía. Establecimientos industriales, instalaciones ferroviarias, usinas de producción de energía eléctrica y hasta una refinería de petróleo se convirtieron en los hitos tecnológicos del nuevo telón de fondo que comenzó a rodear el escenario acuático materializando una barrera entre los habitantes y el espejo de agua. El proyecto decimonónico de construir una avenida costanera ajardinada fue

ción de actividades industriales y comerciales con la finalidad de limitar la incidencia del capital británico y abaratar y extender algunos servicios considerados prioritarios para el desarrollo del país [...]; tecnificación y transformación estructural del sector agropecuario para aumentar, mejorar y diversificar la producción y redistribuir la riqueza; industrialización del país con el objetivo de sustituir la importaciones, limitar la dependencia económica, generar empleos" (1988: 9).

definitivamente abandonado. Al principio, los montevidianos no valoraron la transformación del paisaje costero de la bahía como algo negativo. Influenciados por los discursos y la prensa oficiales de las primeras dos décadas del siglo XX, en los que la pasión dominaba a la razón, los ciudadanos atribuyeron al puerto y a la bahía roles protagónicos de carácter heroico en la estrategia que conduciría al país por la senda del progreso hacia la modernidad. Por lo tanto, la creciente artificialización de su perímetro no fue apreciada como una agresión al paisaje natural, sino como el cumplimiento de su destino, como la realización de su primigenia vocación portuaria.

Ilustración 5. Vista del nuevo puerto de Montevideo, 1910

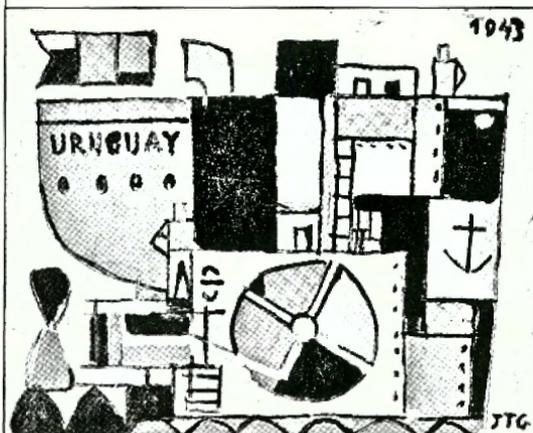


Fuente: *Impresiones de la República Oriental del Uruguay en el siglo XX*, op. cit., p. 280.

El entusiasmo con que el Gobierno abordó la realización de las grandes obras técnicas en la bahía estaba en sintonía con el que las vanguardias culturales experimentaban por las formas mecánicas e industriales. Hacia 1930, Montevideo ya contaba con varios edificios caracterizados por su antihistoricismo, su tendencia a la abstracción y a la simplicidad formal, el uso de volúmenes puros, sus alusiones al mundo de las máquinas. Ese nuevo paisaje urbano que se estaba gestando estimuló la aparición de modalidades de representación pictórica inéditas. Una vez más, la bahía y el puerto resultaron los escenarios más atractivos para los pintores: “El artista de hoy que va con preferencia a nuestro puerto [...] saluda al gran trasatlántico, se fija en las grúas, en las mercaderías allí amontonadas y mira al hombre que trabaja... y, si se quiere, ya no ve la nota pintoresca del sol ni sus reflejos en el agua. Ve la enorme chimenea del vapor. Las escalas, las

cuerdas, los guinches y los traga-aíres y la masa enorme del navío. Ve los hangares, las letras y los números; [...] y la locomotora que pasa... Ve todo eso como algo ideal porque contempla formas y no cosas; y su arquitectura. ¿Qué quiere decir todo esto? Pues que pasó la época romántica de lo pintoresco y que se está frente a la época dórica de la forma". La cita pertenece a Joaquín Torres García (1935/1969: 45/107), quien a su regreso de Europa en 1934, se apropió del puerto de Montevideo como objeto de representación y de investigación iconográfica. En él, la mirada culta del artista moderno percibió las formas de una "realidad cubista-futurista". El paisaje industrial y portuario que los sucesivos Gobiernos produjeron guiados por una sensibilidad exclusivamente utilitaria y tecnocrática fue estéticamente valorado por Torres García y sus discípulos, quienes construyeron un imaginario pictórico montevideano y a la vez universal. Al igual que las vanguardias culturales locales, el constructivismo de la Escuela del Sur contribuyó a la construcción de una imagen substancial de nuestra identidad la cual se fundamentó en la consagración de la fachada urbana "maquinista" y a la valoración de la bahía como paisaje significativo.

Ilustración 6. El nuevo puerto de Montevideo, 1910



Fuente: *Impresiones de la República Oriental del Uruguay en el siglo XX*, op. cit., p. 280.

Además de la oferta de servicios portuarios como fuente prioritaria de ingresos, el batllismo resolvió convertir al Uruguay en un país turístico y a Montevideo en una ciudad balnearia. La decisión se fundamentaba en el éxito alcanzado por los primitivos balnearios capitalinos cuyas instalaciones eran visitadas por multitudes de veraneantes locales y por numerosos turistas extranjeros, especialmente bonaerenses. Así, durante su segunda presidencia, Batlle y Ordóñez impulsó una fuerte política de inversión de capitales públicos en obras directamente vinculadas a la “industria sin chimeneas”, al tiempo que estimuló la inversión privada en dicha actividad¹⁴. Sin lugar a dudas, la obra emblemática de la transformación de Montevideo en ciudad balnearia fue la construcción de la rambla, una avenida costanera comprendida entre el extremo de la península y el límite este de la ciudad, la cual incorporaría en su trazado los tramos ya existentes¹⁵. Batlle y Ordóñez no fue el primero en imaginar un paseo costero destinado a articular la ciudad con el mar, pero sí fue un tenaz impulsor de su concreción definitiva.

- 14 La legalización de los juegos de azar y el fomento de la construcción de infraestructura hotelera por medio del otorgamiento de préstamos especiales fueron dos importantes recursos manejados por el Gobierno para la atracción de turistas. Algunas de las medidas adoptadas para la consolidación del Estado laico también fueron explotadas para estimular el turismo. El 23 de octubre de 1919 se secularizaron los feriados religiosos, a consecuencia de lo cual, el Día de la Inmaculada Concepción –de diciembre– devino “Día de las playas”, y la Semana Santa se convirtió en la “Semana del Turismo”.
- 15 Al asumir Batlle y Ordóñez su segunda presidencia, Montevideo sólo contaba con dos tramos de rambla costanera: la del Parque Urbano –construida en 1906– y la del Pueblo de los Pocitos –que en 1910 se extendía hasta la villa balnearia de Trouville. A ellos se sumó en 1915 la rambla del Balneario Carrasco. Los límites de la Rambla son la escollera Sarandí y el arroyo Carrasco.

Fotografía 1. Vista del nuevo puerto de Montevideo, 1910



Fuente: *Impresiones de la República Oriental del Uruguay en el siglo XX*, op. cit., p. 280.

El proyecto de la rambla siguió las directrices de la política municipal de espacios públicos montevideanos. Ésta integraba el conjunto de estrategias destinado a la mejora de las condiciones de vida de la población, especialmente de los sectores menos privilegiados. El reconocimiento del derecho de los trabajadores a la recreación y a una vida más saludable en contacto con la naturaleza derivó en la aprobación de la ley de trabajo que estableció la jornada laboral de ocho horas y un día de descanso semanal, así como en la inversión de capital público para la formación de ámbitos adecuados en los que ejercer esos derechos. En ese contexto, los espacios verdes públicos comenzaron a ser valorados como espacios institucionales de participación democrática y de nivelación social; dejaron de ser “paseos” para convertirse en ámbitos colectivos formadores de ciudadanía¹⁶. Esos mismos criterios orientaron la realización de la Rambla: una pieza urbanística continua que, además de officiar como vía de circun-

16 El modelo de parque público francés “inventado” por Alphand se avenía perfectamente a la concreción de la reforma social de Batlle y Ordóñez. Por lo tanto, el Gobierno encomendó al prestigioso paisajista francés Carlos Thays la realización de dos impor-

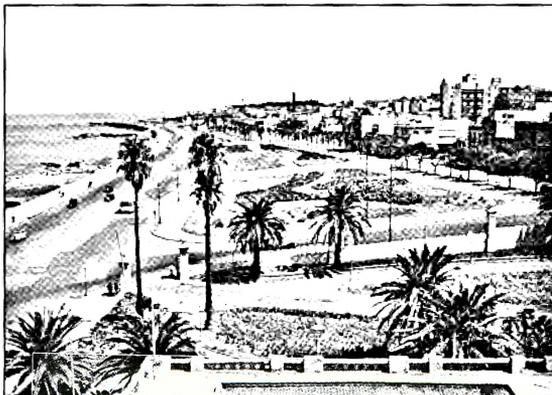
lación, vertebró numerosos espacios verdes públicos conformando un paseo costero de unos 17 km de longitud. Por lo tanto, además de ser considerada un instrumento cardinal para la conversión de Montevideo en ciudad balnearia, la rambla fue pensada como artefacto destinado a preservar el derecho de todos los ciudadanos al libre disfrute de las playas y de las magníficas vistas al Río de la Plata.

Iniciada y concluida entre los años 1918 y 1950, la rambla fue proyectada simultáneamente como frontera y como sutura arquitectónica entre el tejido urbano y la costa, entre la ciudad y el mar, entre el paisaje artificial y el paisaje natural. En su concepción estética y programática se conjugaron postulados teóricos muy diversos. En el trazado de sus tramos originales conviven la racionalidad, la monumentalidad y el esteticismo del urbanismo metropolitano de Haussmann, junto con el pintoresquismo y la intención de restablecer los vínculos entre el hombre y la naturaleza propios de la ciudad jardín de Ebenezer Howard. A esa mixtura conceptual decimonónica, se sumaron más tarde los principios del urbanismo moderno en sus dos variantes: “organicista” y “funcionalista”. Por lo tanto, el diseño de la rambla es el resultado de una síntesis concertada entre racionalidad y subjetividad, entre teoría y empirismo, entre funcionalismo y organicismo, entre la exaltación de su condición artificial y la mimesis con el paisaje natural. Aunque en alguno de sus tramos la primera actitud prevaleció sobre la segunda, en general la abstracción y el racionalismo intrínsecos a toda obra de ingeniería vial fueron domesticados por la voluntad de respetar en lo posible al paisaje natural¹⁷.

tantes proyectos: en 1907 el diseño del Parque Central –actual Parque José Batlle y Ordóñez–, y en 1911 la ampliación del Parque Urbano –actual Parque José Enrique Rodó. Atendiendo a la voluntad del Presidente, ambos diseños incluyeron programas de tipo educativo y cultural, así como instalaciones deportivas.

- 17 En 1911 se había creado la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades del Ministerio de Obras Públicas. Su primer director fue el arquitecto Raúl Lerena Acevedo, quien sostenía que “es la arquitectura la que debe subordinarse al paisaje”. Lerena trató de inculcar ese principio desde la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista creada en 1918 en la Facultad de Arquitectura. Años más tarde, la cátedra estuvo a cargo de los arquitectos Mauricio Cravotto y Juan Scasso, quienes a su vez ocuparon cargos municipales de jerarquía en el área de paseos públicos. Scasso diseñó los jardines de la Rambla Sur.

Fotografía 2. Jardines en la rambla sur diseñados por el Arq. Juan Scasso hacia 1950



Fuente: Centro Municipal de Fotografía / CMDF Intendencia Municipal de Montevideo. Foto 8278.

Una vez construida la rambla, Montevideo perdió su cualidad de ciudad mediterránea y se volcó decididamente a la costa platense. Coadyuvada por las progresivas mejoras de los medios de transporte —en particular por la difusión del uso del automóvil—, la rambla aportó un nuevo eje para la expansión de la ciudad, deviniendo el gran espacio orientador de las operaciones inmobiliarias. La centralidad e introversión montevidéanas fueron desafiadas por la conformación de nuevos barrios que miraron al Río de la Plata, dotados de infraestructuras de servicios básicos que con el paso del tiempo dieron origen a nuevas centralidades. Así, a partir de los años veinte, los montevidéanos descubrieron nuevas playas en las que ya existían primitivos asentamientos balnearios —Buceo, Malvín—, las cuales no demoraron en convertirse en barrios y sumarse a los pioneros Trouville, Pocitos y Carrasco hasta conformar una franja residencial continua. A su vez, la mayor facilidad para acceder a la costa durante el verano por parte de las clases populares provocó la migración de los montevidéanos más ricos hacia los balnearios de los departamentos situados al este de la capital (Canelones, Maldonado y Rocha).

Fotografía 3. Rambla de Pocitos hacia 1950



Fuente: Centro Municipal de Fotografía / CMDF. Intendencia Municipal de Montevideo. Foto 9520.

En los años treinta, la costa había devenido el paisaje más representativo de Montevideo. Un paisaje compuesto por dos tramos caracterizados que tienen como frontera común a la escollera Sarandí: el acotado paisaje portuario e industrial de la bahía resguardado por el cerro, y el extendido paisaje costero conformado por la articulación de las playas y la rambla. El protagonismo de la costa en el imaginario colectivo no sólo se construyó a partir de su forma física, sino desde los discursos políticos y desde la enseñanza normal. Apenas aprendían a leer, los escolares eran instruidos acerca de nuestra excepcionalidad paisajística. Todos los niños sabían que Uruguay era “el país de las playas”, y además se sentían orgullosos porque se les enseñaba que “tal vez no haya en el mundo país que tenga tantas y tan hermosas playas como las que tú [el Uruguay] tienes” (Zarrilli y Abadie, 1946a: 143). Además, se les explicaba que esa belleza natural reportaba beneficios económicos: “Estas playas son una gran riqueza para el país, pues constituyen la base de nuestra industria turística”. Y a continuación se acotaba: “Las playas del Uruguay representan algo más que esa importancia económica. Las playas del Uruguay son belleza y son poesía” (Ibid.: 144). En medio del campo, los niños de las escuelas rurales que nunca habían visto el mar ni estado en una gran ciudad intentaban imaginar la capital del país descrita en el libro de lectura: “Montevideo es la única ciu-

dad del mundo que, además de ser una Metrópoli, es una estación balnearia insuperable por la belleza de sus playas, su cielo transparente y azul, y la dulzura de su clima” (Zarrilli y Abadie, 1946b: 199). El puerto de la metrópoli era presentado como un lugar de intensa actividad, como la puerta de acceso a un país próspero en el que todos los hombres aspiraban a vivir: “Día y noche llegan grandes transatlánticos cargados de hombres fuertes que vienen de todas partes del mundo a trabajar en paz con nosotros y con las bodegas llenas de productos de todos los países. Día y noche salen los transatlánticos de nuestro puerto llevando nuestras cosechas a todos los puertos del mundo” (ibíd.: 200). La costa montevideana era presentada como el lugar común del trabajo y del descanso, del comercio y del turismo, de la producción y de la recreación, de los uruguayos y de los extranjeros; el espacio público en el que se condensaban los anhelos y esperanzas de sus habitantes. Además de orientar y protagonizar la construcción física del paisaje costero, el Estado uruguayo dirigió la exitosa estrategia cultural de su construcción simbólica.

La mirada horizontal

La materialización de los principios fundamentales del modelo batllista en la costa urbanizada de Montevideo constituye un ejemplo de singular coincidencia entre “las palabras y las cosas”. El programa político se plasmó en el espacio público: rambla y playa conforman un ámbito de inclusión social, de uso igualitario y democrático, un sitio en el que los ciudadanos se relacionan entre sí y con la naturaleza, un lugar en el que se puede conversar, jugar, practicar deportes, pero también meditar y contemplar el paisaje. El propósito de construir una sociedad basada en los principios de libertad, democracia y justicia se formalizó en el borde de la ciudad: un gran balcón desde el cual disfrutar del paisaje marino de manera equitativa. Libre de obstáculos, la mirada panorámica discurre de un extremo a otro del horizonte: una *mirada horizontal* como la sociedad del “país modelo” que se tenía la certeza de poder construir. El paisaje costero montevideano devino a partir de entonces depositario de la simbología y del imaginario del país batllista y, en el marco de particular prosperidad de los años siguientes

a la Segunda Guerra Mundial, del mito del “Uruguay feliz” (Rial, 1986)¹⁸. La mesocracia uruguaya se formalizó en un paisaje antropizado que, al igual que nuestro paisaje natural fue desarrollado en el medio tono: es en el equilibrio entre arteificio y naturaleza, en la discreción de valiosas arquitecturas que no interfieren con el goce del paisaje y en la ausencia de gestos arquitectónicos ostentosos donde residen el encanto y la diferencia de la costa montevideana¹⁹. No se trata ahora de idealizar un pasado mítico, sino de señalar la orientación francamente democrática y moderna de un modelo urbanizador que salvaguardó la franja costera como espacio público.

Fotografía 4. Vista actual de la rambla desde el Puerto del Buceo hasta Punta Carretas



Fuente: Servicio de Medios Audiovisuales. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Foto 24104.

- 18 Sostiene Rial que el imaginario social del “Uruguay feliz” se fundaba en cuatro mitos predominantes: “el de la medianía” –consecuencia del asistencialismo estatal que daba seguridad a los uruguayos–, “el de la diferencia” –no éramos latinoamericanos, ni europeos, ni norteamericanos–, “el del consenso” –del respeto a la ley y las reglas de juego en que se cimentó nuestro sistema democrático–, y “el de ser un país de ciudadanos cultos” –sustentado en la alfabetización de la totalidad de su población.
- 19 Estas consideraciones sólo refieren al tratamiento del espacio integrado por las playas, la rambla y los espacios verdes públicos adyacentes. Al amparo de la Ley de División Horizontal de la Propiedad N.º 10.751, aprobada en junio de 1946, la especulación inmobiliaria se apropió de las manzanas frentistas a la costa inaugurando la conformación de una pantalla edilicia cuya verticalidad se contrapone a la horizontalidad de la rambla, atentando en algunos tramos contra el uso de la playa debido a la sombra que arroja sobre ella.

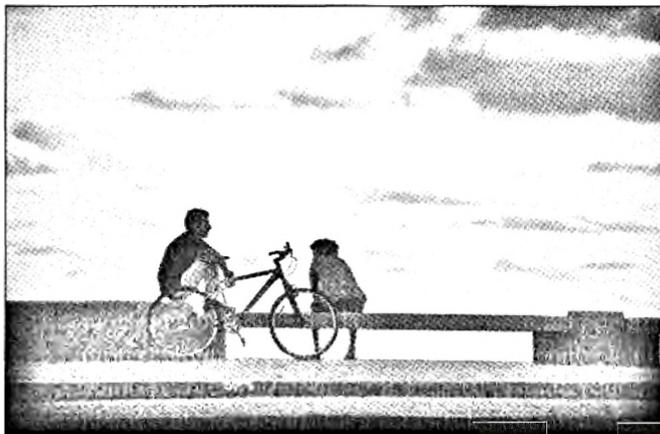
Actualmente, la costa de Montevideo está habitada por los montevideanos más ricos, y es además el sector de la ciudad en el que la expulsión de los ciudadanos pobres hacia zonas menos privilegiadas alcanzó mayor intensidad. Sin embargo, la playa y la rambla continúan siendo espacios de uso popular. La preservación de los principios distributivos del modelo de gestión original fue confirmada por algunas acciones municipales a partir de la década de 1990²⁰. Entre ellas se destacan la descontaminación de las playas por medio de la concreción de un ambicioso plan de saneamiento, la construcción de nuevos tramos de rambla al oeste de la bahía –barrio del Cerro, pueblo Santiago Vázquez– y la subvención del transporte colectivo para facilitar el acceso a la playa²¹. Sin embargo, aunque la franja costera comprendida entre la escollera Sarandí y el arroyo Carrasco, incluida la rambla y sus dos aceras, fue declarada Monumento Histórico Cultural en 1986, no existe un protocolo que regule las futuras intervenciones que en ella se realicen, o un plan de manejo y gestión que proteja el interés público en un sitio expectante para la economía urbana como la costa. Las presiones del capital privado para instalar grandes complejos edilicios destinados a actividades terciarias, de consumo o vivienda suntuaria son cada vez más frecuentes y agresivas. En general, se trata de iniciativas que, debido a su altura, sólo pueden ser aprobadas a través de la excepción de las ordenanzas municipales, pretendiendo además instalarse en tierras públicas vacantes bajo un régimen de gestión mixto. Sin que se hayan realizado estudios de impacto que evalúen pérdidas y ganancias, algunos plantean que acceder a esas demandas permitiría aplicar los recursos obtenidos en áreas menos privilegiadas de la ciudad. De prosperar esa línea de pensamiento cortoplacista, la costa montevideana no sólo perdería sus últimas tierras públicas disponibles para la construcción de espacios

20 El Frente Amplio, coalición de partidos políticos de izquierda fundada en 1971, alcanzó su primera victoria electoral en las elecciones municipales de Montevideo en 1989. El discurso de la coalición conjuga la prédica tradicional de la izquierda –estatismo, igualitarismo, redistribución– con la tradición política uruguaya de las primeras décadas del siglo XX.

21 Cabe destacar que esas medidas fueron aplicadas a contrapelo de un contexto político nacional dominado por Gobiernos de derecha alineados a la ortodoxia neoliberal.

verdes, sino también sus principales cualidades: haber logrado permanecer al margen de la cultura del consumo y del espectáculo, y continuar siendo un ámbito de convivencia en la diversidad.

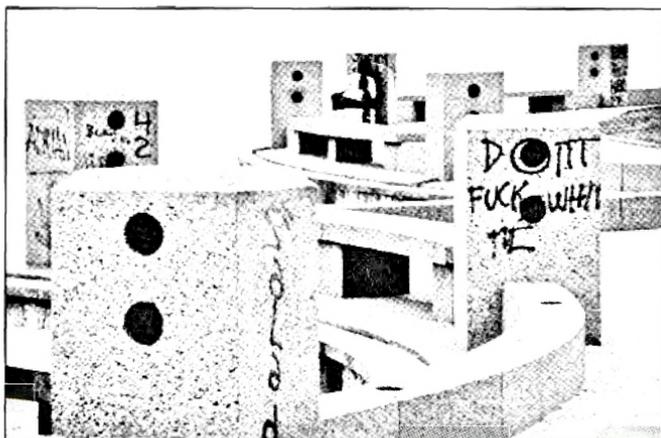
Fotografía 5. La mirada horizontal. Murete-banco de la rambla sur, 2007



Fuente: Fotografía de Ramiro Rodríguez Barilari

El imaginario cultural que dio forma a nuestra costa pertenece a un tiempo en el que los gobernantes y los ciudadanos confiaban entusiastamente en la idea de progreso. Paradójicamente, es invocando al progreso y la modernización que el capital privado pretende apropiarse del espacio público costero. En un contexto económico caracterizado por la escasez de recursos, no resulta sencillo poner freno a esas pretensiones, y tampoco desvelar los intereses exclusivamente especulativos de propuestas megalómanas que cuentan con ingentes sumas de dinero para su presentación a través de los medios de comunicación masiva. Hasta el momento, la actitud ha sido resistir y preservar los derechos de todos los ciudadanos al uso de la costa. Ahora es tiempo de definir una normativa que proteja nuestro espacio público más significativo: el espacio que remite a la fundación de la ciudad y al destino que ésta eligió para sí.

Fotografía 6. “Esplanade” de la rambla sur, 2005



Fuente: Fotografía de Pablo Navajas

Bibliografía

- Barran, José Pedro (1990). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. Tomo 2. El disciplinamiento. 1860-1920*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Burke, Edmund (2001) [1957]. *Indagación filosófica sobre el origen de nuestras ideas acerca de lo sublime y de lo bello*. Madrid: Editorial Tecnos.
- Darieux, Emilio (1887). “Viaje de vacaciones al Río de la Plata”. En Revista *La Ilustración*. España. Entregas desde el 23 de octubre de 1887. Reproducido en *Hoy es Historia*, Año VII, N° 38, Montevideo, marzo-abril 1990, p. 43.
- Dumas, Alejandro (1961). *Montevideo o La Nueva Troya*. Buenos Aires: Compañía General Fabril Editores S.A..
- Estrada, Norberto (1909). *Uruguay contemporáneo*. Valencia: s/e.
- Giuria, Juan (1958a). *La arquitectura en el Uruguay. Tomo II. De 1830 a 1900*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura.

- (1958b). *La arquitectura en el Uruguay. Tomo II. De 1830 a 1900. Láminas*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura.
- Grimthorpe (1912). “Carta de Lord Grimthorpe al Excelentísimo Sr. Presidente de la República Don José Batlle y Ordóñez”. En *Historia de la Rambla Sud*. Montevideo.
- Jacob, Raúl (1988). *Modelo batllista. ¿Variación sobre un mismo tema?* Montevideo: Proyección.
- Más de Ayala, Isidro (1958). *Y por el sur el Río de la Plata*. Montevideo: Palacio del Libro.
- Menck Freire, Carlos y Juan Antonio Varese (1996). *Viaje al antiguo Montevideo*. Montevideo: Librería Linardi y Risso.
- Nahoum, Benjamín (1997). *Manual de Historia del Uruguay. 1830-1903*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Naselli, César A. (1992). *De ciudades, formas y paisajes*. Asunción: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Asunción.
- Ocampo, Victoria (1934). “Quiromancia de la Pampa”. En *Testimonios. Primera Serie*. Buenos Aires: Editorial SUR.
- Rial, Juan (1986). “El ‘imaginario social’ uruguayo y la dictadura. Los mitos políticos de [re]construcción”. En C. Perelló y J. Rial. *De mitos y memorias políticas*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Torres García, Joaquín (1935). “La escuela del Sur. Lección 30 de Universalismo Constructivo”. En *Historia ilustrada de la civilización uruguaya*, Tomo V, Cuaderno N.º 45 agosto de 1969. Montevideo: Editores Unidos y Editorial Arca.
- Torres García, Joaquín (1941). *La ciudad sin nombre*. Montevideo.
- Vidart, Daniel (1968). “Las tierras del Sin Fin”. Reproducido en enciclopedia: *Historia ilustrada de la civilización uruguaya*, Tomo I, N.º 2. Montevideo: Editores Unidos y Editorial Arca.
- Zarrilli, Humberto y Abadie Soriano, Roberto (1946a). *Libro Cuarto de Lectura*. Montevideo: Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal.
- (1946b). *Naturaleza. Tercer libro de lectura para las escuelas rurales*. Montevideo: Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal.