

**MONTEVIDEO
FUTURA**

15

**Gerardo Caetano
Santiago Medero**



EN CUERPO Y ALMA



**Nuestra
Montevideo**

MONTEVIDEO
FUTURA

Gerardo Caetano
Santiago Medero

15



Nuestra
Montevideo

Intendenta de Montevideo: Carolina Cosse

Secretaria general: Olga Otegui

Asesoría de Desarrollo Municipal y Participación: Federico Graña

Departamento de Cultura: María Inés Obaldía

Equipo 300 años de Montevideo: Ana Acosta, Mauricio Bruno, Ximena Caporale, Ana De Rogatis, Natalia Díaz, Leonardo Fossatti, Rodrigo Mesa, Soledad Moreira, Miguel Pereira, Lía Perez, Leonardo Pintos, Jeaninne Vera

Coordinación académica por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República: Nicolás Duffau y Ana Frega

Coordinación de los equipos de trabajo: Matías Borba e Irene Taño

Equipo de investigación *Nuestra Montevideo*: Andrea Antuña, Renata Baltierra, Lía Fierro, Daniel Gómez, María Fernanda Morales, Belén Ramírez, Elisa Rodríguez, Francis Santana, Natalia Stalla, Mariana Trías

Equipo de investigación *Cuenta la ciudad desde tu barrio*: Emanuel Andriulis, Sebastián Carvalho, Eliana Crusi, Ariana Dufour, Priscila Fripp, Joaquina González, Leandro Lereté, Clara Perugorriá, Lorena Rodríguez, Marcos Rodríguez, Fabiana Solari, Marcio Souza

Corrección y diagramación: Nairí Aharonián Paraskevaídis

ISBN: 978-9974-906-52-5

© Los autores, 2024

© Las y los fotógrafos, 2024

© Intendencia de Montevideo, 2025

Imagen de portada: fotografía de Elías Martínez Ojeda, 2025.

Presentación

Comienza la colección **Nuestra Montevideo**, con quince fascículos mediante los cuales nos adentramos en un recorrido histórico donde se abordan aspectos políticos, económicos, sociales y culturales a lo largo de tres siglos.

Una ciudad es la materialización del entramado social que la vive, la construye, significa, la imagina y la reinventa. Montevideo es ese entramado, fiel reflejo de esa red diversa. Conmemoramos sus trescientos años y qué mejor manera que poner en relieve los hilos

que atan, entretujan y delimitan la trama de nuestro presente.

La historia de nuestra Montevideo también es la historia de nuestros derechos conquistados y de ese trabajo permanente por ejercerlos en libertad y en comunidad. Es una historia que vive en continua construcción, transformación y en constante diálogo con la memoria de todos sus habitantes

Montevideo es la que nos une;
Montevideo es la vida de su gente;
Montevideo tiene alma, su alma es

su historia, y Montevideo nos da un cuerpo para unirnos. Alma con música, cuerpo que canta.

Estos fascículos son un aporte para comprender mejor nuestro pasado y nuestro presente. Nos ayudarán a reflexionar sobre nuestra identidad como ciudad y como comunidad, y ojalá sean un pequeño aporte para pensar nuestro futuro.

Carolina Cosse
Intendente de Montevideo

Se agradece el trabajo de cartografía de Fernanda Morales y el trabajo con fuentes de Andrea Antuña y Elisa Rodríguez. Se valoran especialmente los aportes de Lucio de Souza, referente en los temas vinculados a urbanismo que nos ha facilitado las imágenes del Anteproyecto del Plan Regulador de Mauricio Cravotto y colaboradores y del proyecto CINVE-FADU. También se agradece por las imágenes cedidas al Centro de Fotografía de Montevideo, al equipo de comunicación del Municipio G y al Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de la República.

Gerardo Caetano es doctor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata y profesor de Historia por el Instituto de Profesores Artigas. Se desempeña como profesor titular en Régimen de Dedicación Total en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República (Udelar). Es investigador nivel III en el Sistema Nacional de Investigadores. Sus líneas de investigación abarcan la historia política del Uruguay y de América Latina, así como el análisis de las dimensiones políticas de la región y del mundo contemporáneo.

Santiago Medero es doctor en Arquitectura por la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario; magíster en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad por la Universidad Torcuato Di Tella, y arquitecto por la Facultad de Arquitectura de la Udelar. Se desempeña como profesor agregado en Régimen de Dedicación Total del Instituto de Historia de la FADU de la Udelar. Sus líneas de investigación se centran en las relaciones entre arquitectura, Estado, política y territorio en el siglo XX.

Montevideo futura

Montevideo ha sido a lo largo de su historia una y muchas. Ha sido, y es, tiempo y espacio, materia e imaginación. También ha sido, como la ha pintado para siempre

Jorge Luis Borges, una «puerta falsa en el tiempo». Pero nuestro asunto en este fascículo es presentarla antes que nada como una Montevideo *futura*. Hacia allí

apuntan las consideraciones que siguen, tanto desde la historia de sus proyectos como desde algunos asuntos que hoy alientan especialmente su aventura del porvenir.

Ciudad imaginada

Reyes y García de Salazar

Montevideo nació planificada. No fue producto de un asentamiento espontáneo, como tantas ciudades en el mundo, sino fruto de una decisión política que se tradujo en una precisa delineación de sus manzanas y una ubicación de sus edificios y espacios más relevantes según las definiciones establecidas en las Leyes de Indias. Una vez derribadas sus murallas, la Ciudad Nueva también se planificó, según el trazado

en damero de José María Reyes (1829-1836). Este continuaba la fórmula geométrica de manzanas cuadradas de la ciudad colonial, aunque con algunas novedades relevantes: se estructuraba en torno al Camino de Maldonado (luego calle del 18 de Julio), en la loma de la colina del Ejido, lo que implicó un cambio de orientación de las manzanas; las calles y veredas eran más anchas, de acuerdo a normas de higiene y de previsión

de circulaciones; el trazado no estaba delimitado por una nueva muralla, y podía, potencialmente, extenderse de manera indefinida por el territorio repitiendo la misma lógica geométrica.

Al mismo tiempo, el licenciado en Medicina toledano Francisco García de Salazar (1795-1854) ideó una extensión de Montevideo alternativa a la de Reyes, publicada en forma escrita en el periódico

El Universal el 13 de noviembre de 1829.¹ Sustentado en la fertilidad de su tierra y su ganado, el autor aventuraba un futuro promisorio para el país y para Montevideo, su principal plaza comercial: «no deben pasarse muchos siglos sin que este pueblo sea uno de los mayores del Sud de América, y acaso de los más mercantiles de toda la costa».² Sobre esa base, proponía una extensión para Montevideo separada del trazado colonial, de acuerdo con una voluntad de grandeza, esplendor y reglas de higiene. Entre la nueva y la vieja ciudad proponía un paseo público de 300 a 400 varas de ancho (250 a 334 m) y de costa a costa, con árboles, «fuentes y demás objetos de recreos». Si el trazado de Reyes generaba una colisión con la preexistencia, acentuada a medida que se demolían las murallas, la propuesta de García de Salazar se desentendía deliberadamente

de la vieja ciudad para proponer un nuevo comienzo, como se ve en la [página](#) contigua.

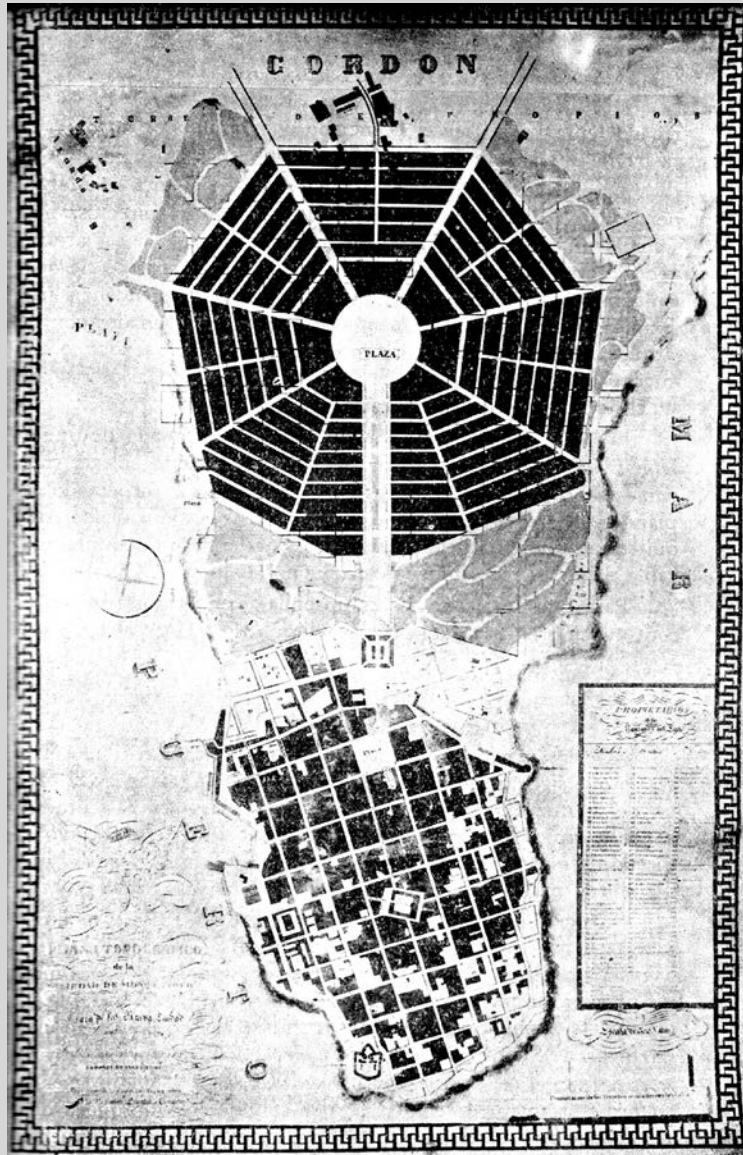
El centro de su nueva ciudad era una plaza circular de 100 a 150 varas de radio que se conectaba con la urbanización preexistente por medio de una avenida comercial de 100 varas de ancho (83 m), lo que evidencia de por sí la ambición de la propuesta del médico. Otras seis calles partían del círculo de la plaza principal (dos hacia la bahía, dos hacia el mar y dos hacia la campaña), conformando una planta heptagonal de manzanas trapezoidales. En la medida que se alejaban del núcleo, García de Salazar preveía la posibilidad de cortar los trapecios y generar nuevas calles radiales. Alrededor de la plaza central, proyectaba la ubicación de los edificios públicos o estatales: templo principal, salón de representación nacional, teatro,

consistorio, casa de seguridad e instrucción pública.

La planta poligonal de esta ciudad —presente en la tradición occidental desde la Antigüedad y forma emparentada con el círculo como figura perfecta— y su separación tajante de la ciudad colonial evidencian el carácter idealista de la propuesta, una ciudad *otra*. En este sentido, además de centralizada, la forma era cerrada, con una lógica de crecimiento geométrico que encontraba rápidas limitaciones en al menos tres de los cuatro puntos cardinales, hecho que contrastaba con la propuesta de Reyes. En cambio, la incorporación de un gran parque entre las dos urbanizaciones, se podría considerar como un rasgo plenamente *moderno* de la idea de García de Salazar, ausente en el trazado ideado y llevado a cabo por Reyes.

-
- 1 Sobre la biografía de este personaje véase Solís Otero y Roca, «Un médico de antaño y original proyectista edilicio. El Dr. Francisco García de Salazar y Morales», en *Revista Nacional. Literatura, arte, ciencia*, tomo XVII, enero a marzo de 1942, pp. 282-291; Rafael Sancho de San Román, «El doctor Don Francisco García de Salazar y Morales (breve noticia de un médico toledano en ultramar)», en el sitio web de la Real Academia de Toledo: https://www.realacademiatoledo.es/downloads/toletum_cont1/442/el-dr.-francisco-garcia-de-salazar-y-morales-r.-sancho-de-san-roman.pdf
 - 2 F. G. Zalazar [sic]. «Correspondencia», en *El Universal*, 13 de noviembre de 1829. A pesar de que firmó su nombre con Z, hemos preferido mantener la grafía que han utilizado los autores que se han dedicado a estudiar su vida.

Francisco García de Salazar,
Extensión de Montevideo, según
la interpretación gráfica de Carlos
Pérez Montero, *La calle del 18 de
Julio (1719-1875). Antecedentes
para la historia de la Ciudad Nueva.*
Montevideo: Imprenta El Siglo
Ilustrado, 1942, p. 193.



No debe llamar la atención que un médico —que culminó su doctorado en Montevideo poco después de elaborar esta propuesta urbana— se ocupara de problemas urbanísticos en la primera mitad del siglo XIX. Se trataba de un momento en el que las delimitaciones profesionales eran poco claras y, más importante aún, la higiene —traducida, entre otras cosas, en el aseamiento y la circulación del viento— era de fundamental importancia en el diseño de las ciudades. De hecho, además de «grandeza y esplendor», García de

Salazar menciona las «reglas de higiene» de su trazado, conformes «a los pueblos de nueva planta que se están trazando en el día».

Con los casos de Reyes y de García de Salazar hemos introducido dos versiones de la ideación previa: aquellas que surgieron de las autoridades efectivas y las propuestas que, desde diferentes ámbitos, imaginaron una alternativa más o menos radical. En este fascículo vamos a tratar ambas versiones, siempre y cuando propongan un planteo

de transformación radical de la ciudad real. Estas propuestas no fueron necesariamente utopías, en el sentido que le da al término Paul Ricoeur, como mecanismos de la imaginación social capaces de repensar la naturaleza de la vida social,³ sino que constituyeron muchas veces expresiones ideológicas con pretensiones de reforzar la legitimidad de las relaciones de poder imperantes. No obstante, en todos los casos, se trataba de proyectos o propuestas disruptivos con respecto al orden urbano existente.

Piria-polis

Con la ciudad planificada, ideada, imaginada, convivió la ciudad *real*, con su compleja lógica, fruto de intereses diversos, descoordinados, inarmónicos e incluso conflictivos. Ambas, imaginada y real, estuvieron presentes desde los comienzos, pero en la segunda mitad del siglo XIX y los comienzos del XX, la ciudad creció de manera exponencial, de un modo no planificado ni coordinado.

Los gobiernos intentaron contener los crecimientos y dotar de un orden geométrico a la traza urbana mediante la creación de nuevos límites de la ciudad, como el bulevar de circunvalación decretado en 1878 (actual Bulevar Artigas) o el bulevar sobre el viejo Camino de los Propios en 1887. Sin embargo, la ciudad continuó creciendo bajo el impulso de promotores privados que compraban terrenos más o

menos alejados del núcleo urbano para lotearlos y vendérselos a distintos sectores sociales de la población con cierta capacidad de ahorro.

Es un hecho singular que uno de los mayores agentes inmobiliarios del momento haya escrito un sueño utópico para su país. A quien más podemos asociar a una especie de *realpolitik* vinculada al

3 Paul Ricoeur, *Ideología y utopía*. Barcelona: Gedisa, 2006, p. 58.

territorio, en el marco de un capitalismo liberal casi sin restricciones, fue el que publicó, en 1898, *El socialismo triunfante: Lo que será mi país dentro de 200 años*: Francisco Piria (1847-1933).

Congelado voluntariamente por doscientos años dentro de una caja de triple pared de cristal, el protagonista del texto de Piria, Fernando, se levanta en la Montevideo de 2098 y exclama «¡Qué lindo es el sol!». El primer comentario ya denota el tono positivo con el que se va a presentar esta sociedad, habitante de un próspero Estado Cisplatino (el viejo Uruguay más territorios ganados al Brasil) de veintidós millones de almas. En contraste, la época del autor y el narrador es despreciada: siglo de mentira, de farsa, de embuste y engaño; era de progreso nocivo; valle de amarguras, penas y dolores, de desengaños y sufrimiento causados por el egoísmo, la corrupción política, la moral dominante.

Piria imagina una nueva sociedad, no únicamente una ciudad renovada. En ella no han desaparecido los Estados, pero sí las fronteras y barreras para productos y personas: cada quien es libre de arraigarse donde quiera, «la sociedad es una familia, la patria el mundo».⁴ También han desaparecido la pobreza, la riqueza extrema (pero no la propiedad ni las diferencias sociales), los ejércitos, los vicios, al tiempo que se ha instalado una prosperidad sin sujeción a vaivenes coyunturales. No existe ya la religión católica ni ninguna otra de las presentes en 1898, pero se ha rescatado al cristianismo en su esencia universal y se adora a un ser supremo.

A partir de los cinco años, niños y niñas le pertenecen al Estado, que se hace cargo de su sostén y educación, y, a los quince, son mayores de edad. La unión conyugal es libre y espontánea y sus bienes son administrados por ambos (no solo por el varón, como en los tiempos de Piria). Los hijos ya no

heredan: la sucesión, privilegio de pocos, ha sido abolida. Los sectores dirigentes han dejado entonces de estar compuestos por imbéciles y el devenir ha otorgado el poder a los más aptos e inteligentes. Pero el sueño de Piria no era estatista: emprendedores y sociedades anónimas pueblan su relato, así como acciones filantrópicas y críticas a los impuestos de antaño (ahora existía uno solo, que gravaba a la propiedad para atender a los presupuestos nacionales, reducidos estos a la mínima expresión).

El Supremo Consejo de Gobierno se compone de doce ciudadanos elegidos directamente por el pueblo, en una curiosa anticipación del colegiado. Esto constituía una doble crítica a la fórmula decimonónica de un presidente elegido de manera indirecta, que luego concentraba todo el poder en sus manos. De acuerdo con los preceptos platónicos, los gobernantes son ancianos, en apariencia varones, aunque en algunos

4 Francisco Piria, *El socialismo triunfante. Lo que será mi país dentro de 200 años*. Montevideo: Imprenta Artística de Dornaleche y Reyes, 1898, p. 29.

aspectos centrales Piria pone en pie de igualdad a las mujeres.

Progreso y fraternidad son las señas de la nueva sociedad. Socialismo liberal del siglo XXI, contrapuesto al «socialismo anárquico» del siglo «infame», que erró al pretender cambios rápidos y violentos contra el capital y su personificación, la burguesía. «El socialismo pretendía una sociedad en la que todos los hombres fueran iguales. Error funesto y contrario a las leyes de la naturaleza».⁵

Como buen burgués, Piria creía en el valor del trabajo y el esfuerzo como superación: la aristocracia terrateniente no era su modelo, sino uno de los males a extirpar. A diferencia del burgués, anhela un orden social que eliminara la explotación y garantizara las condiciones de existencia y el despliegue de la personalidad e

inteligencia de cada individuo. Este individualismo era similar al que expresaron Marx y Engels en *La ideología alemana*, cuando imaginaron una sociedad comunista en la que se pudiera cazar en la mañana, pescar en la tarde, apacentar el ganado en la noche y dedicarse a la crítica luego de la cena, sin necesidad de ser en exclusivo cazador, pescador, pastor o crítico. Es decir, una sociedad en la que cada individuo «pueda desarrollar sus aptitudes en la rama que mejor le parezca».⁶

De alguna manera, Fernando Ilegua así al fin de la historia, aunque Piria, inspirado en la idea de evolución y de metempsícosis, da a entender que el perfeccionamiento del alma nunca cesa. Sin embargo, todos todas las vicisitudes y adelantos tecnológicos, sociales, jurídicos e incluso biológicos (el sueño eugenésico del perfeccionamiento de la raza mediante el

dominio de los más fuertes) se sitúan en el período entre 1898 y 2098. La descripción de ese mundo futuro no parece dejar lugar a ningún salto cualitativo ulterior. La medición del tiempo ya no se rige por meses, sino que ha vuelto a los ciclos de las estaciones; ya no se abusa de la comida o de las «salsas»; la alimentación es sencilla y moderada: carnes, legumbres, frutas, lácteos; la música humana se confunde con el trino de los pájaros. Equilibrio entre lo humano y lo natural. Todo es ya perfecto.

El nuevo orden social y político tiene, en su imaginación, un correlato material que se entiende y se expresa de modo coherente. Es decir, a diferencia de lo que sucede en la realidad, existe en su utopía una relación lineal y directa entre la organización social y su expresión material. De esta manera, la Montevideo futura cristaliza la sociedad perfecta y es en ella

5 Piria, o. cit., p. 107.

6 Karl Marx y Friedrich Engels, *La ideología alemana*. Barcelona y Montevideo: Ediciones Grijalbo y Ediciones Pueblos Unidos, 1974 (quinta edición), p. 34. El libro fue escrito entre 1845 y 1846, pero se publicó recién en 1932. La intención de la comparación es resaltar un paralelismo, no una relación causal. Por otra parte, no es la única coincidencia con el marxismo. Para Piria, la fortuna de los millonarios no es fruto de su trabajo, sino del obrero (o. cit., p. 184). El rechazo a las grandes concentraciones parece contradictorio con su situación patrimonial real, que llegó a ser una de las mayores fortunas del país.

que nos detendremos, para describirla y compararla con la ciudad real en 1898.

En busca de su recuperación luego del largo letargo, Fernando es llevado a una casa con amplia escalinata de mármol, propileos con columnas de un orden desconocido y hermoso, y una habitación central de armazones de bronce niquelado, cristales de colores, jardinera con plantas tropicales y temperatura regulada por sus usuarios. Las primeras impresiones que Piria sitúa en los ojos de Fernando revelan una estética grecolatina de tintes fantásticos. La vestimenta es una túnica y manta «con franja griega». Sus anfitriones y *cicerones*, el anciano Temístocles y su familia.

Un primer paseo revela aspectos de la nueva ciudad. Ha desaparecido «ese estilo chabacano, híbrido y sin orden arquitectónico alguno de mi época, fruto del caletre de constructores de media cuchara».⁷ La mayoría de los edificios —dice— son de un nivel,

aunque están dos metros levantados del suelo. Piria no imagina una ciudad en altura sino baja, similar en este aspecto a la Montevideo de 1898, pero muy diferente en su distribución.

Más adelante, reitera la descripción de un barrio alejado del centro: casas aisladas de un nivel, parques, trazado que evita la monotonía de las manzanas cuadradas (parece Piria describir un suburbio jardín, precisamente el mismo año en que Ebenezer Howard publicaba *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, piedra de toque del movimiento urbanístico de la *ciudad jardín*). Escalinatas de acceso y jardines colgantes sobre las azoteas de las viviendas evidencian tanto el gusto y la admiración del autor por la Antigüedad como su rechazo a la arquitectura dominante montevideana de viviendas de patios entre medianeras.

En contraste, los vehículos son modernas y veloces máquinas movidas por electricidad o por

aire comprimido que apenas rozan el pavimento de mosaico. Los tranvías (de tracción a sangre cuando se publicó el libro) y sus rieles han desaparecido; también los adoquines. La molestia sonora de los carros contra las viejas calles empedradas se ha acabado. Montevideo es una ciudad sin ruido. Plena de sonido: una música «celestial» que hace su presencia en forma reiterada en ambientes urbanos y domésticos.

Montevideo es una ciudad sin noche. Así como se logró controlar el clima interior, también se logró almacenar la luz solar e irradiarla en las horas nocturnas, de la misma manera en que un disco de vinilo y un gramófono podían almacenar y reproducir sonidos. «Iluminación a sol.» Inventos e inventores: Piria imagina una lógica continuación de la era que él mismo presenciaba y su pretendido resultado final: el control absoluto de la naturaleza.

Al igual que los alrededores del centro capitalino, el palacio de

7 Piria, o. cit., p. 14.

Gobierno es bajo, de solo tres niveles, pero no carece de amplitud y monumentalidad. Obra de Orestes Pereira (año 2064), el edificio ocupa cuatro hectáreas en el lugar donde antes se ubicaba el Hospital Italiano, en Tres Cruces. Como luego se verá, esta ubicación para la sede del Ejecutivo va a ser retomada por los urbanistas de las siguientes décadas de forma insistente. Su planta, cuadrada, una amplia escalinata, sus fachadas revestidas de mármol. Una galería de veinte metros de ancho y quince de altura rodea las salas centrales donde se desarrollan las funciones gubernativas. En sus alrededores se extiende un parque de árboles nativos.

Por las referencias que Temístocles nos brinda, el palacio de Gobierno parece ubicarse sobre la calle 18 de Julio (que mantuvo su nombre), en un punto intermedio entre las plazas Moralidad (ex plaza Cagancha) y Orden Público, esta última en la zona antes llamada de la Unión. Al sures-te, desde Tres Cruces, pasando por la quinta de Cibils hasta el mar, siguiendo la línea quebrada

del arroyo Pocitos y flanqueado por una amplia avenida (desde Constituyente hasta Pocitos), se desarrollan un parque de herméticas bóvedas arboladas, arroyos cristalinos, un gran lago, una gruta y millares de aves y peces de colores.

En el lugar que ocupaba el cementerio inglés en el siglo XIX, las manzanas entre 18 de Julio, Ejido, Santa Lucía y Soriano, se ubica el gran templo de cien metros de frente, doscientos metros de fondo y treinta y cuatro de alto. Se trata de un templo clásico con escalinata, galerías y una cúpula central de ochenta metros de diámetro y ciento veinte de altura (quizás inspirado en el Panteón de Roma, que combinó la estructura longitudinal del templo clásico con la de una construcción centralizada). Piria imagina un gran edificio público en el emplazamiento donde sus contemporáneos pensaban ubicar el palacio de Gobierno.

La ciudad del futuro ha transformado el significado de los parajes, pero no ha cambiado totalmente su vocación. De la misma manera,

se replican programas, pero mejorados, como el gran «orfanotrofo» (orfanato) de 50.000 m² en la orilla del Miguelete, comparado de forma favorable con el mísero asilo cercano a la playa Ramírez, o el gran centro de instrucción primaria en la quinta de Tomkinson, o la Mansión del Plácido Retiro, gigantesco hogar de ancianos en el centro de los Campos Felices, parque ubicado en los antiguos bañados de Carrasco.

La calle 18 de Julio se continúa hacia el oeste de la plaza Moralidad y hasta el mar con un ancho equivalente al de la plaza Independencia, con edificios monumentales en sus costados y un jardín público en lugar de calzada, proyecto del ingeniero oriental Eurípides Rosental, ganado por concurso en 2056. El ingeniero Tolomeo Ricaldoni, por su parte, es el autor del puente colgante de aluminio que une el norte de la Ciudad Vieja con la zona sur del Cerro, y Felipe Rivera, ingeniero de la Facultad de Colonia, es el responsable del diseño del puerto, que ocupa prácticamente toda la bahía. El autor parece adscribirse

con entusiasmo a los procesos de profesionalización apenas incipientes en el Uruguay de finales del siglo XIX. En lugar de la Montevideo real dominada por los constructores de oficio, imagina una donde los profesionales y sus mecanismos meritocráticos (estudios universitarios, becas en el exterior, concursos de oposición), con el apoyo del Estado, dominan y configuran la ciudad.

La confianza y la admiración por la ingeniería civil son evidentes en Piria (que no distingue, además, entre ingenieros y arquitectos, como era usual en la época). Pero también los artistas han dejado su impronta con obras colosales, como las que representan a Fructuoso Rivera y a Manuel Oribe (monumento a la Fraternidad) o la estatua de la Igualdad, al oeste del puente que une la bahía: bronce, ciento treinta metros, sobre un pedestal pétreo de ciento setenta metros, obra de Gualberto Garzón.

Con la ampliación y extensión de 18 de Julio se demolieron los

edificios alrededor de la plaza Independencia, que Piria detestaba, pero también el cabildo y la iglesia Matriz. En la Montevideo de 2098 perduran algunas huellas del pasado como las trazas de algunas calles, pero, al parecer, no las edificaciones. A comienzos del siglo XX, la Sociedad de Fomento Criollo inició las obras de derrumbamiento de la «asquerosa ciudad vieja»⁸ y ganó cientos de metros al agua, construyó un canal de mil quinientos metros al sur y un paseo costero de ochenta metros de ancho. Otros sitios emblemáticos tampoco resistieron la presión del progreso: el Prado, paseo de los ricos del siglo XIX, es ahora sede de otro asilo de ancianos. El espacio público calificado no es para privilegiados, sino para el disfrute de todo el pueblo.

Hay cuatro grandes *estadios* en Montevideo, lugares de reunión que albergan bibliotecas y salas para conferencias. En el centro de la ciudad, el Ateneo tiene una capacidad para cien mil usuarios. Todos leen. Asisten a conferencias,

toman apuntes, debaten; concurren a obras musicales o de teatro (el Teatro Dramático Nacional tiene capacidad para ochenta mil espectadores y se sitúa frente al Ateneo, cerca de la playa Ramírez). Trabajo: solo dos horas al día. Montevideo: Atenas idealizada; multiplicada y expandida a todas las clases sociales y a ambos géneros. También Roma idealizada: separados por sexo existen baños públicos (*termas*) frecuentados por miles.

Aunque en la utopía de Piria los adelantos materiales están a la orden del día, su esencia no es tecnológica. Es una utopía de reforma social y moral que, una vez acaecida, hace que la inteligencia humana se ponga al servicio de la especie. La ciudad resultante no es producto de un mecanismo de *tabula rasa*, aunque poco se conserve. Al igual que la sociedad que los produce, transforma los elementos del pasado con un nuevo sentido. De este modo, Montevideo es nueva y arcaica al mismo tiempo, es decir, ha encontrado un nuevo principio o *arché*.

8 Piria, o. cit., p. 32.

Guidini y Brix, dos nuevos modelos

A diferencia de Piria, ni Augusto Guidini (1853-1928) ni Joseph Brix (1859-1943) propusieron utopías. Eran dos técnicos —uno arquitecto, el otro ingeniero— que, en 1911, se presentaron al *Concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos* para Montevideo, en el cual obtuvieron el primer y el segundo premio respectivamente. Impulsado por José Batlle y Ordóñez apenas asumida su segunda presidencia, el concurso coincidía con la cristalización y la maduración de la disciplina urbanística en el ámbito internacional y la voluntad política del batllismo de transformar Montevideo en una capital modélica.

Guidini, nacido en el cantón del Tesino (Suiza) y luego ciudadano italiano, se había instalado en Montevideo en 1910. Antes de ello, ya había intentado convencer al Gobierno de su proyecto de galería monumental entre las plazas Constitución e Independencia,

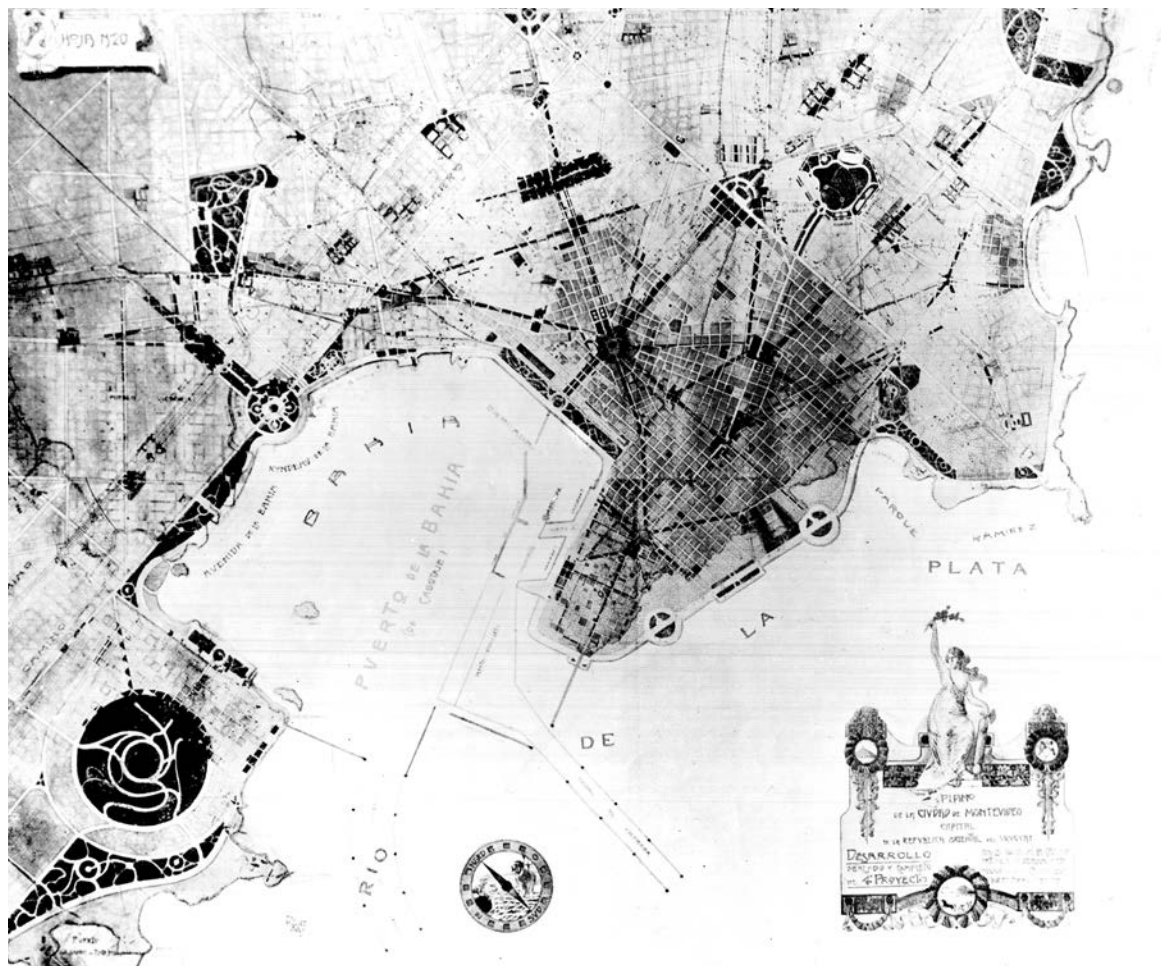
una idea que recordaba a la famosa galería milanesa Vittorio Emanuele II inaugurada en 1867. En 1911, pocos meses antes del concurso, había publicado un extenso artículo en la *Revista de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos del Uruguay* en el que proclamaba la necesidad de un plan regulador para Montevideo y adelantaba ya sus principales ideas al respecto. En ese entonces, su opinión sobre la capital no era del todo positiva:

El carácter genérico de la ciudad es todavía promiscuo y netamente modesto. Las casas, en gran parte, son todavía de mezquina apariencia y de defectuoso organismo, en lo que se refiere a la higiene, y en la mayor parte de su extensión, la vida se desenvuelve en todo momento dentro de una uniforme promiscuidad de las diversas funciones y de las diversas categorías sociales [...] con las carnicerías donde el importante alimento que es la carne es considerado refractario a toda infección; y con los tambos, que infestan el aire con desagradables perfumes, que si bien son pastorales, no por ello son menos molestos.⁹

En su proyecto para el concurso, Guidini se propuso desterrar esta promiscuidad social (la convivencia de distintas clases sociales en espacios comunes, especialmente en la zona céntrica) y funcional. También fue el más claro y contundente con respecto a la idea de unificar los fragmentos de Montevideo (como se puede ver en el fascículo 7 de *Nuestra Montevideo*). De hecho, su propuesta se situaba fuera de las bases en tanto consideraba el trazado más allá de los límites impuestos por estas, que abarcaban el núcleo urbano delimitado por la calle Propios y el arroyo Miguelete. Además del plano 1:5000 (que se puede ver en la [página](#) contigua), donde se incluían en la propuesta los poblados de La Teja y el Cerro, Guidini presentó un plano en escala 1:25000, en el que su proyecto se plasmaba ocupando prácticamente toda la superficie del departamento, como se ve en la [página](#) 20.

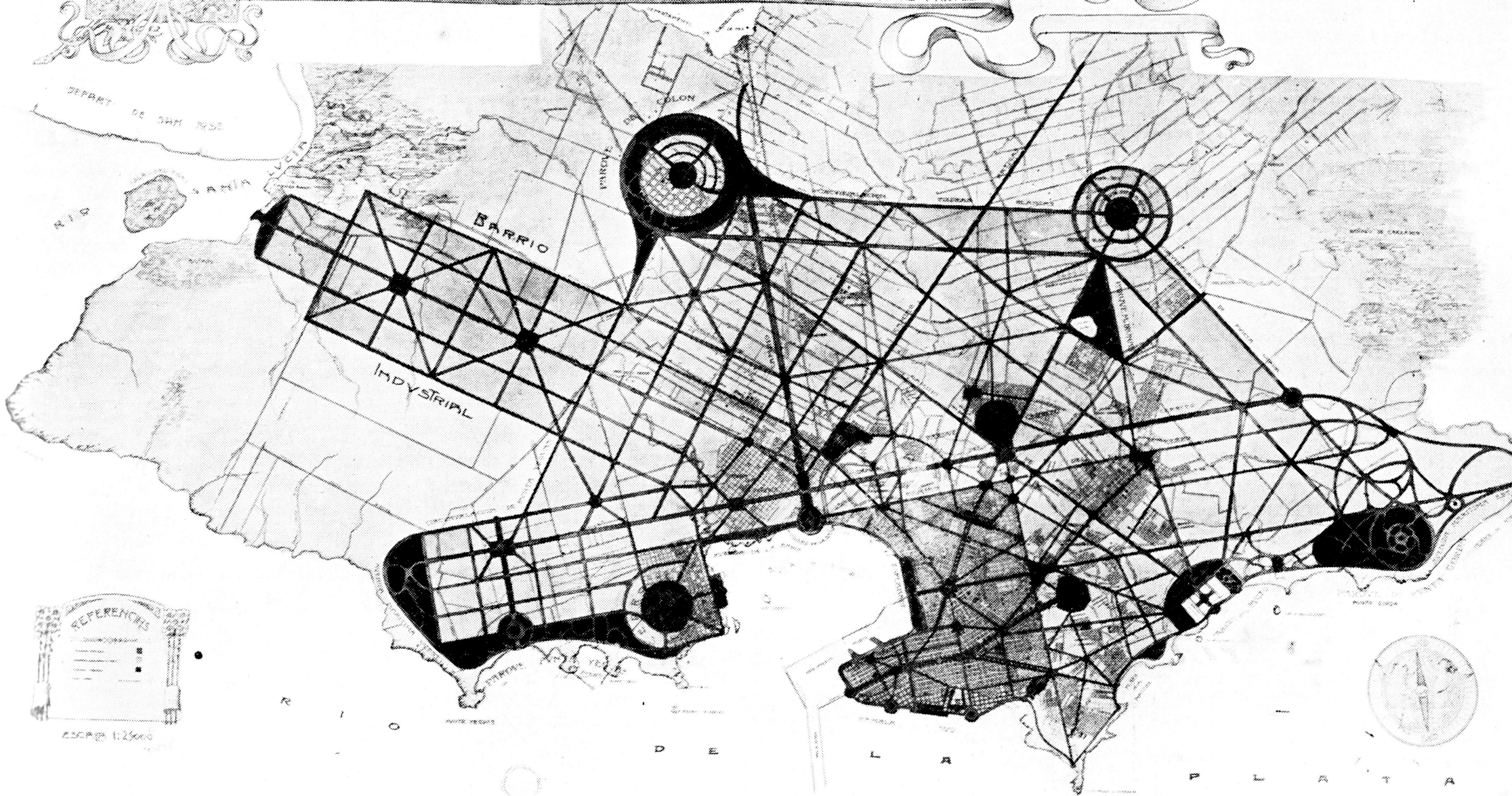
9 Augusto Guidini. «Montevideo actual y futuro. Lo que impone su desenvolvimiento edilicio. Falta de un plano regulador», en *Revista de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos del Uruguay*, n.º 37, mayo de 1911, p 101.

Augusto Guidini. Copia del plano 1:5000 para el concurso de las avenidas de 1911. Departamento de Documentación e Información (DDI) del Instituto de Historia (IH), Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU), Universidad de la República, plano n.º 5150.



PLANO DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO:
SUBURBIOS Y ZONAS ADYACENTES.

INSTALACION GENERAL DEL IV PROYECTO QUE EMPRENDE EL COMPLETO DESARROLLO DE LA CIUDAD FUTURA
CON EL TRAZADO DE LAS ARTERIAS RADIALES Y DE ENLACE DE LAS VARIAS PARTES



REFERENCIAS

1	2
3	4
5	6
7	8
9	10

Augusto Guidini. imagen del plano 1:25000.
«Urbanización. El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas en la ciudad de Montevideo», en *Arquitectura*. *Revista de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay*, n.º 36, 1920, p. 11.

El proyecto ganador cambiaba el eje histórico de la ciudad situado en la vía Sarandí-18 de Julio por una avenida nueva que conectaba el Palacio Legislativo en obras con el futuro palacio de Gobierno, situado en la zona de Tres Cruces (cercano a donde Piria lo había imaginado), y se extendía hasta el límite este del departamento, hecho que reforzaba la importancia del nuevo eje. A causa de la integración del oeste de la ciudad al proyecto general, la bahía se convertía, como anota Juan Articardi, en «el centro del artefacto urbano».¹⁰ Con sus bordes rectificadados y con grandes extensiones de espacios verdes, se transformaba en una suerte de plaza acuática gigantesca.

Por su parte, los nuevos parques metropolitanos que proponía empujaban los ya existentes del Prado y Central. Situados en los extremos sur de la ciudad, frente a la costa, los parques de Punta Yeguas y Punta Gorda se conectaban por un extenso paseo costero

que Guidini denominó Avenida del Mar. Esta avenida estaba conectada con la gran avenida del Cerrito y formaba un circuito paisajístico, un balcón al mar y una avenida que cruzaba uno de los puntos más altos de Montevideo y desde la que se podía disfrutar de renovadas vistas de la ciudad.

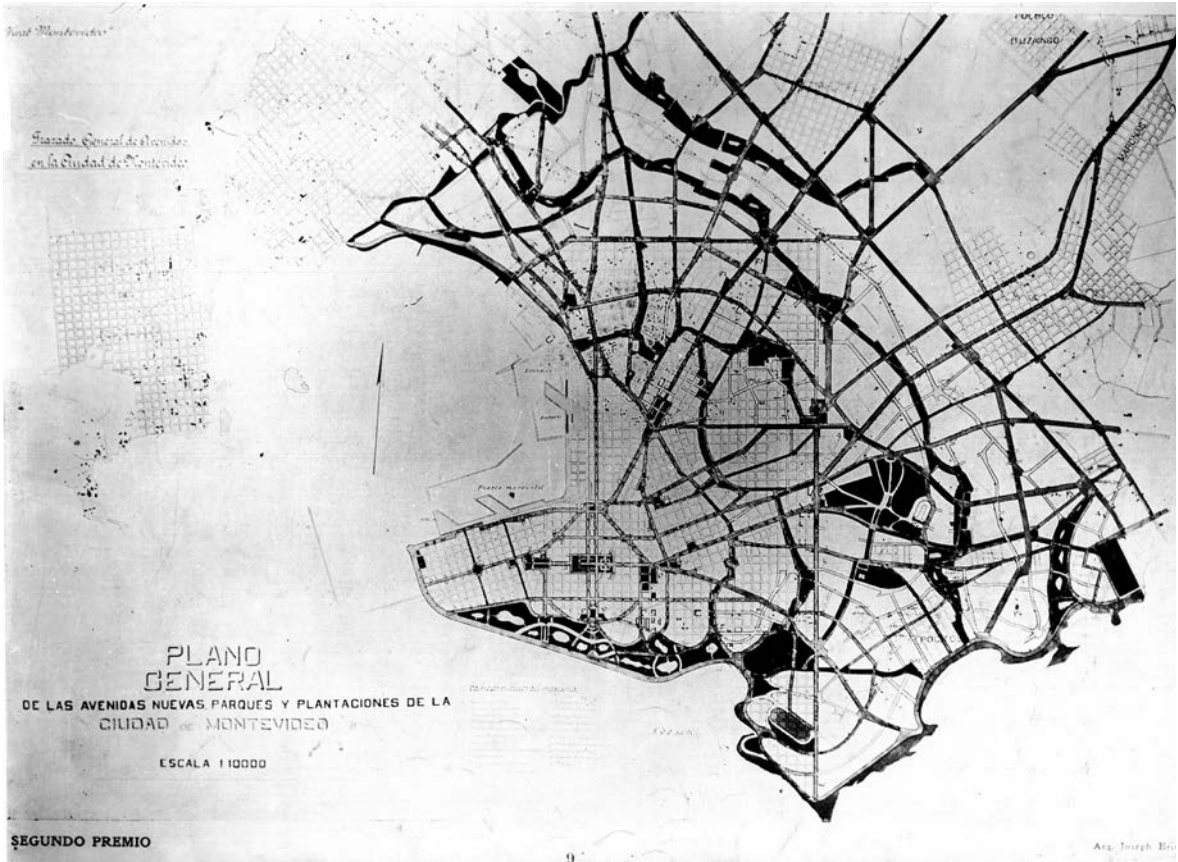
Entre el este y el norte de la ciudad se establecía un nuevo límite de circunvalación que unía el parque Punta Gorda, una urbanización en forma de círculo a la altura de Piedras Blancas y el parque del Colón, que rodeaba la villa homónima, rediseñada también como un círculo. Hacia el oeste, donde se desarrollaban la incipiente industria frigorífica y las curtiembres, el arquitecto ubicaba un barrio industrial de gigantescas proporciones, desarrollado en torno a un eje-avenida que tomaba el trazado del camino a la Barra de Santa Lucía (hoy avenida Luis Batlle Berres).

Todo el planteo evidencia la optimista voluntad de crear una gran metrópolis, capaz de albergar varios millones de habitantes, y de integrar todos sus fragmentos bajo un nuevo orden urbano. Este orden intentaba potenciar las ventajas naturales (el paseo costero, las alturas del Cerro y del Cerrito para crear parques), pero imponía el trazado humano en forma categórica. Apenas sobrevivían en el planteo gráfico algunos elementos naturales como las puntas rocosas de la costa este y oeste, mientras las dunas de las playas desaparecían, reemplazadas por el paseo costero y los parques. Los arroyos Miguelete y Pantanoso apenas se distinguen en los planos y no parecen haber cumplido ningún papel en la propuesta.

Por su parte, la propuesta de Brix (que se puede ver en la [página](#) continua) era diametralmente opuesta en este sentido. En ella, los arroyos cumplían un papel fundamental. No solo el Miguelete (límite de la intervención, según

¹⁰ Juan Articardi, *Dilemas modernos. El proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Montevideo: Universidad de la República, 2016, p. 63.

Joseph Brix. Copia del plano 1:5000 para el concurso de las avenidas de 1911. DDI-IH, FADU, Universidad de la República, plano n.º 5151.



las bases del concurso), sino también aquellos menores, como los arroyos Pocitos, Buena Moza, Quitacalzones, Seco o Chanchos, que hoy, entubados, fluyen por el subsuelo montevideano sin ser notados ni recordados. Brix, que se había especializado en la ingeniería hidráulica, los utilizó como estructuradores de su propuesta de *parkways*, es decir, de vías de circulación rodeadas de vegetación concebidas con fines recreativos o de disfrute paisajístico.

En contraste con Guidini, la propuesta global de Brix parece exhibir una voluntad antimonumental. Si bien esta observación no se debe llevar a un extremo —pues finalmente ubicaba un palacio de Gobierno y a todos sus ministerios sobre la principal avenida y trazaba algunas diagonales para conectar monumentos—, parece haber una cierta voluntad de acotar este tipo de intervenciones. Un ejemplo de ello lo encontramos en el Bulevar Artigas, que, en su trayecto sur-norte es seccionado por una edificación y angostado a continuación. Ensanchamientos y angostamientos se observan en

casi todas las avenidas por fuera de la Ciudad Novísima. También en zonas céntricas se observan conexiones poco amplias y ángulos pronunciados, como el trazado de la avenida que recoge la actividad del puerto y su conexión con Miguelete y General Flores, a la altura de la estación central, punto clave del movimiento de mercancías de la ciudad.

Estas características llevaron a que fuera el proyecto que más desavenencias generó en el jurado evaluador: apoyos encendidos por parte de algunos de sus integrantes y una resistencia tal en otros que los llevó a apoyar la propuesta de Guidini, aunque esta también tuviera aspectos controvertidos o directamente inaplicables. Algunos elogiaron soluciones como las de la Rambla Sur, donde Brix planteaba un parque de grandes dimensiones con terrenos ganados al mar, y la consideración general hacia la topografía de la ciudad. Otros criticaron duramente los angostamientos de vías, las curvas rápidas y una voluntad general que, según el ingeniero Octavio Hansen, miembro del

jurado, pretendía «irregularizarlo todo».

De haberse llevado a cabo, el planteo hubiera cambiado completamente el carácter de la ciudad, con su relativa regularidad basada en la repetición de manzanas. Hubiera implicado, además, una gran cantidad de demoliciones en los barrios en favor de los nuevos *parkways*. Las enormes dificultades para implementar un plan de estas características también le valieron críticas.

Casi veinte años después, en 1930, Mauricio Cravotto, acompañado por un equipo de arquitectos y por un ingeniero, diseñó un nuevo plan para Montevideo que retomaba aspectos de las propuestas de Guidini y de Brix. Fue un emprendimiento técnico, con apoyo de influyentes personalidades de la industria, del comercio y de la política, en sintonía con otros planes urbanos en el ámbito internacional y con diferencias cualitativas respecto a las propuestas de comienzos de siglo. Las distancias metodológicas entre el urbanismo de 1930 y el de 1911 ya han sido

señaladas en diversas publicaciones especializadas, pero nos interesa resaltar aquí algunas coincidencias con el imaginario sobre la Montevideo futura.

Al igual que Guidini, Cravotto y su equipo también suponían una *Montevideo metrópolis*: en 2015, pensaban, la capital llegaría a albergar a tres millones de habitantes. A pesar de que el censo de 1908 ya había mostrado signos preocupantes en relación con el crecimiento demográfico, la migración había mantenido la ilusión de un aumento sostenido de su población hacia el futuro. En palabras del arquitecto Leopoldo Agorio, si en un siglo Montevideo había pasado de ser un villorrio a una ciudad de más de medio millón de habitantes, otro siglo más podía llevar a que adquiriera «una magnitud no sospechada».¹¹

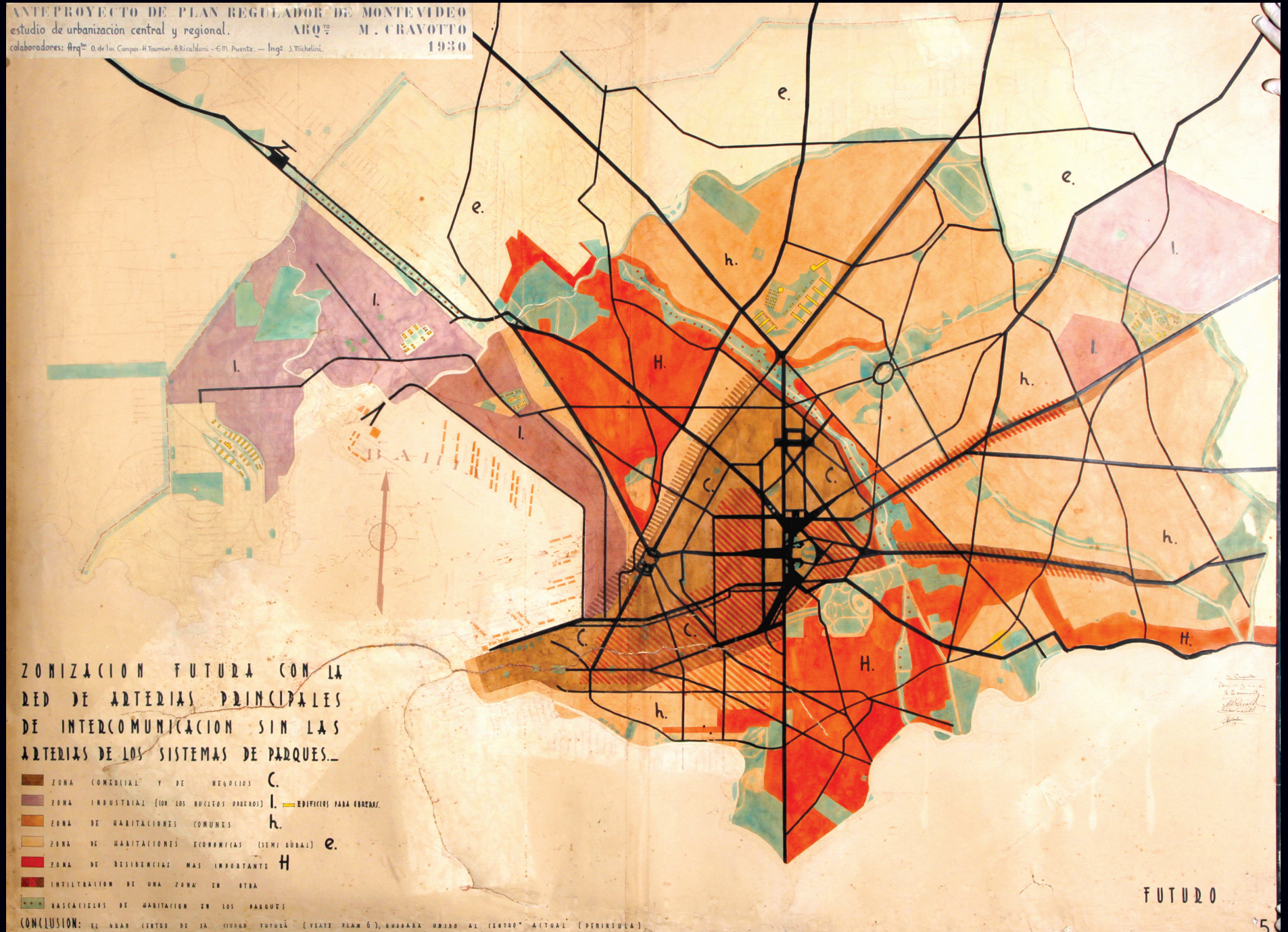
De igual manera, los técnicos de 1930 entendían que la promiscuidad social y de funciones debía ordenarse y, por ello, entre otras

cosas, distinguieron entre la «zona de habitaciones comunes» y la de «residencias más importantes», al tiempo que propusieron residencias específicas para obreros en las cercanías de las zonas industriales, como se ve en el plano de las páginas siguientes. Las funciones de Gobierno también se concentraban y, del mismo modo que Guidini, emplazaron el nuevo centro de gobierno en la zona de Tres Cruces, conectado por amplias avenidas con el viejo Centro, la zona portuaria y el Palacio Legislativo. Era un nuevo centro marcado por el poder político que reestructuraba la ciudad y que se mantuvo en el imaginario de los urbanistas en las décadas de 1930 y de 1940.

Con base en la ciudad existente, Cravotto y sus colaboradores planteaban tres grandes áreas: central (3450 ha), exterior (4285 ha) y extraurbana (5905 ha). Cada una de ellas poseía un límite constituido por un *parkway*, idea que, como se ha visto, también estaba

presente en el plano de Brix. La longitud de estos *parkways*, sin embargo, era mucho mayor. El *parkway* del segundo límite trazaba un arco desde Punta Gorda a la desembocadura del arroyo Miguelete, y el tercero atravesaba el área rural del departamento desde la desembocadura del arroyo Carrasco hasta Puntas de Sayago, atravesando las zonas de Peñarol y de Piedras Blancas en el norte. Por otra parte, en el primero de ellos, con un recorrido similar al propuesto por el urbanista alemán (partía de Pocitos y finalizaba en el arroyo Miguelete), el equipo de urbanistas colocó cincuenta rascacielos destinados a habitación colectiva que hubieran cambiado el paisaje de ese recorrido en forma radical.

¹¹ Leopoldo Carlos Agorio, «El plano regulador de Montevideo», en *Arquitectura. Órgano Oficial de la Sociedad de Arquitectos*, n.º 160, marzo de 1931, p. 50.



Cravotto y otros, *Plano de zonificación del Anteproyecto del plan regulador para Montevideo, 1930*. Fondo documental Cravotto, Fundación Cravotto.

En marrón, la zona comercial, lila las industriales, naranja las habitaciones comunes y roja las «residencias más importantes».

El sueño tecnocrático de la comunidad

En 1970, Carlos Gómez Gavazzo (1904-1987), arquitecto especializado en urbanismo, se mostraba interesado en calcular el cambio político. La posibilidad del ascenso al poder de la izquierda y la eventualidad de concretar las transformaciones radicales que prometía se podía deducir matemáticamente. Razonaba entonces: «entorno de activismo necesario para [efectivizar] el cambio por “minoría” [es] igual al 60 % del 60, o sea 36 %».¹² Esta cifra coincidía con el volumen de votos que había obtenido Salvador Allende en Chile, pero estaba alejada de la situación de la izquierda en Uruguay, que, según Gómez, era incapaz de sobrepasar el 17 %. Un cambio político radical en nuestro país era, a su parecer, una imposibilidad aritmética.

Sin embargo, nos interesa ahora señalar la actitud del arquitecto,

que aunaba el deseo de transformación radical de la sociedad con una forma de análisis de la realidad con pretensiones de exactitud científica. Esta actitud no era nueva en Gómez, quien también había soñado con transformar Montevideo en una *ciudad otra* a través de decisiones y operaciones estrictamente racionales. Gómez no era un revolucionario, sino un técnico, ¿o quizás un revolucionario vestido de técnico? Más bien, era alguien que entendía los cambios profundos a partir de la acción profesional y especializada.

En cualquier caso, en la década de 1950 y desde su papel de director del Instituto de Teoría de la Arquitectura y el Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, promovió una serie de cambios urbanoterritoriales que fueron

plasmados en el Plan Director de Montevideo, aprobado por las autoridades departamentales en 1956. Dos aspectos de transformación radical anidaban en este plan: la apertura de la capital hacia el territorio y el mundo vía infraestructuras de movilidad¹³ y la subdivisión del territorio urbano en *unidades vecinales*.

¿Qué eran las unidades vecinales? En ellas nos detendremos por su potencial de transformar Montevideo en una ciudad radicalmente distinta a la que conocemos. La idea no era novedosa: había sido planteada por el sociólogo estadounidense Clarence Perry en la década de 1920 y publicada en 1929 en su texto «The Neighborhood Unit, a Scheme for Arrangement for the Family-Life Community». Tampoco las ideas de Perry eran originales, sino que

12 Carlos Gómez Gavazzo, *Manuscrito*. Archivo del Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos, FADU, Universidad de la República.

13 Lucio de Souza, comunicación personal, 29 de noviembre de 2024. Según este investigador del Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos de la FADU (Universidad de la República), «La idea más potente que subyace al Plan Director fue la de invertir la relación de la ciudad de Montevideo con el resto del país, la región y el mundo en general. Un Estado que planifica el desarrollo necesita una capital conectada y abierta hacia el espacio productivo principal (el campo) y vinculada fuertemente al exterior para comerciar. Esto explica el énfasis del Plan en las infraestructuras de movilidad (rutas, autopistas urbanas, vías férreas, puerto, aeropuerto, etcétera)».



Situación Actual

Los parques aislados en la masa edificada aún cuando se les extienda en superficie, se mantienen desvinculados de la vivienda densa o exceden como espacio libre a las necesidades de la vivienda rala.

Densificar los parques y ralear la masa edificada significa conquistar el bienestar de la vivienda.



1.ª Etapa

Transformación Estática

Etapa inmediata
circunstancial

Utilización de las áreas municipales que marginan los parques existentes con fines de habitación colectiva, iniciando la creación de unidades vecinales con centro en ellos.

Parques Tomkinson, Prado, Gral. Rivera, etc.



2.ª Etapa

Transformación Estática

Etapa mediata

Creación de pequeños parques vecinales convenientemente ubicados como futuros centros de unidades vecinales (Política de expropiación) y construcción de viviendas contiguas:

- a) en áreas centrales densas.
- b) en áreas descentralizadas densas.
- c) en áreas ralas, conjuntamente con % de fracciones privadas para habitación colectiva.



3.ª Etapa

Transformación Dinámica

- a) División del territorio en unidades vecinales iniciadas en la 2ª etapa, por medio de circulaciones troncales periféricas.
- b) Liberación paulatina de áreas marginales a los rutos troncales antedichas (Política de expropiación)

Remodelación de la ciudad. «Planificación Municipal técnica y administrativa», en *Boletín del ITU*, n.º 8, julio de 1955.

más bien reelaboró nociones anteriores y las condensó en un concepto claro e instrumental: «una receta de planificación que tenía por objetivo cuidar y proteger la unidad familiar y su vínculo con la comunidad [...], donde el automóvil [...] dejara de ser una amenaza en el ambiente público».¹⁴

Comunidad era la palabra clave. Reinventar la comunidad en la metrópolis, dominio de la muchedumbre y del anonimato. Reinventar la vida del barrio (*neighbourhood*) en la era del automóvil. Comunidad *versus* sociedad. En 1887, el sociólogo alemán Ferdinand Tönnies ya había advertido sobre su diferencia: *Gemeinschaft* (comunidad) y *Gesellschaft* (sociedad) no eran ni debían ser tratados como sinónimos, sino como dos modos radicalmente distintos de relación recíproca y afirmativa del individuo con los otros. La comunidad: real y orgánica, vida en común duradera y auténtica; la sociedad: ideal

y mecánica, mera coexistencia pasajera y aparente.

Los límites de la unidad vecinal están dados por las vías rápidas de circulación, avenidas o autopistas, mientras su corazón es la escuela primaria. A cada unidad vecinal le corresponde una, lo que indica el tamaño aproximado de su población: unos pocos miles de habitantes. En la concepción de Gómez, la unidad vecinal incorporaba las propuestas de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) de segunda posguerra, en concreto su idea de crear grandes unidades de habitación que concentraran viviendas y servicios, y liberaran la mayor cantidad de espacio público posible, modelo contrapuesto al de viviendas unifamiliares en lotes individuales.

El método para llegar a esta ciudad se describe en la imagen de la [página](#) anterior y consta de tres pasos. En las primeras dos se

crean unidades de habitación colectiva en los parques existentes y nuevos parques en áreas vecinales, con unidades de habitación asociadas. Finalmente, una vez que la población se concentra en estos edificios, es momento para demoler el viejo tejido y hacer de todo ello una extensa área verde limitada por las vías de circulación rápida.

El resultado es una nueva Montevideo. El plano de las [páginas](#) 32 y 33 puede llevar a confusión, puesto que su contorno, sus trazados viales y grandes espacios verdes nos remiten a la idea que tenemos de la ciudad actual. Pero esto no nos debe llevar a engaño. En primer lugar, tenemos límites claros, muy diferentes a los de la ciudad real, entre lo urbano, lo suburbano y el sector rural. Asimismo, las calles y avenidas, que en la ciudad real conforman un conjunto de difusa jerarquía, se diferencian claramente entre ejes troncales (negro) y vías de

14 Martín Cajade, «Vivienda para la era de la máquina. Descentralización y nuevos imaginarios urbanos, 1950-1970», en Mary Méndez, Santiago Medero, Martín Cajade y Pablo Canén, *Casas comunes: arquitectura para la vivienda social en Uruguay*. Montevideo: FADU, Universidad de la República, 2024, p. 227. Las consideraciones generales sobre la naturaleza de la unidad vecinal se han tomado fundamentalmente de este texto.

segundo orden que corren por los límites de las unidades vecinales (en beige), cuyos caminos interiores no se representan.

Imaginemos que vamos o regresamos del trabajo por los actuales bulevares Artigas o Batlle y Ordóñez. La velocidad crucero es alta, quizás mayor a 75 km por hora, pues esas vías troncales tienen como función conectar con rapidez y no se cruzan con el tráfico de baja velocidad y mucho menos con el peatón. A nuestros

costados no tenemos la sucesión de viviendas o edificios entre medianeras, sino zonas verdes, con grandes bloques colectivos salpicados, que concentran la habitación y los servicios de la vida comunitaria. En el verde, los niños juegan, sin temores, y los viejos pasean, tranquilamente.

Ahora bien, ¿cómo se expresaban los conflictos entre clases sociales en esta ciudad de la planificación? El problema aparentaba estar fuera de la ecuación, al menos

en la década de 1950. La unidad vecinal y las unidades de habitación asociadas parecían homogeneizar la población en una serie de comunidades semiautónomas o, al menos, minimizar las diferencias.

El dilema parecía ser planificación o revolución: se podía evitar el cambio violento si la sociedad aceptaba ser guiada por el urbanismo y sus apologistas, los tecnócratas.

Fantasías urbanas en la era del declive utópico: la experiencia de los *Seminarios Montevideo*

El episodio de los Seminarios Montevideo, un evento académico creado por la Facultad de Arquitectura de la Udelar en 1998, representa el signo contrario del sueño de Gómez Gavazzo. En lugar de la planificación científica para el cambio radical de la ciudad y la sociedad, surgía el *proyecto* como instrumento para

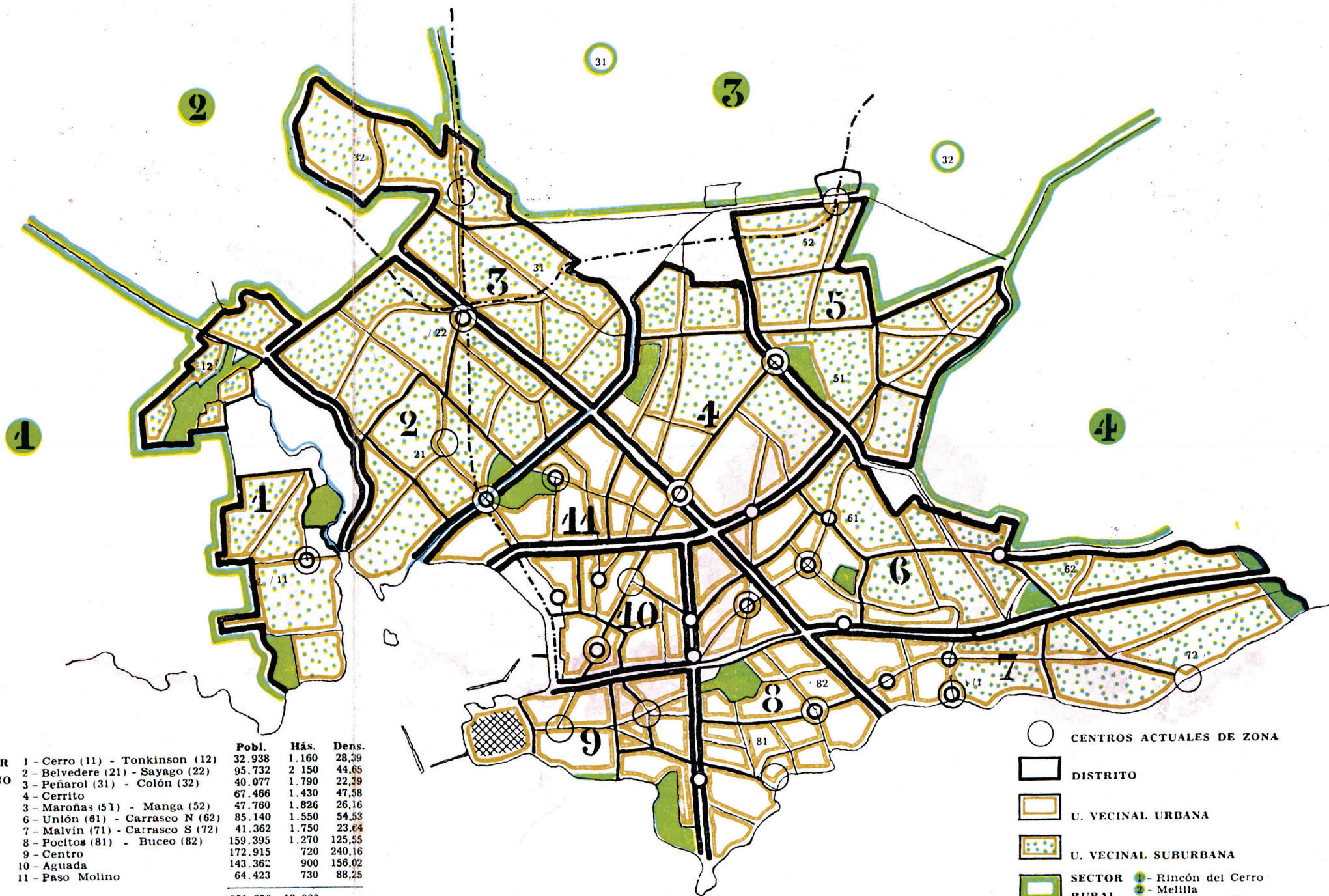
la transformación urbana en la era del liberalismo triunfante.

Los seminarios se celebraron una vez por año en algún mes entre marzo y octubre. Había charlas y conferencias, pero la médula de sus catorce ediciones consistió en una serie de talleres —entre tres y seis en

cada encuentro— compuestos por docentes y estudiantes de arquitectura y liderado por una arquitecta o arquitecto proveniente del exterior (en algunos casos, figuras de renombre internacional).¹⁵ La consigna, diseñada por el comité académico de cada seminario, era presentar un proyecto urbano que fuera respuesta a

15 Hubo dos seminarios más, el 15 (2014) y 16 (2017), pero entonces se cambió el formato.

Plan Director de Montevideo. Estructura de las unidades vecinales, en *Boletín del ITU*, n.º 12, julio de 1957.



SECTOR URBANO		Pobl.	Hás.	Dens.
1 - Cerro (11) - Tonkinson (12)		32.938	1.160	28,39
2 - Belvedere (21) - Sayago (22)		95.732	2.150	44,65
3 - Peñarol (31) - Colón (32)		40.077	1.790	22,39
4 - Cerrito		67.466	1.430	47,58
5 - Maroñas (51) - Manga (52)		47.760	1.826	26,16
6 - Unión (61) - Carrasco N (62)		85.140	1.550	54,53
7 - Malvin (71) - Carrasco S (72)		41.362	1.750	23,64
8 - Pocitos (81) - Buceo (82)		159.395	1.270	125,55
9 - Centro		172.915	720	240,16
10 - Aguada		143.362	900	156,02
11 - Paso Molino		64.423	730	88,25
CIUDAD VIEJA (1d)		951.070	18.000	

- CENTROS ACTUALES DE ZONA
- DISTRITO
- ▭ U. VECINAL URBANA
- ▨ U. VECINAL SUBURBANA
- SECTOR RURAL
- ① - Rincón del Cerro
- ② - Melilla
- ③ - Mendoza - Manga
- ④ - Bañado de Carrasco

una problemática general (frentes fluviales, ríos urbanos, espacios de ocio, etc.)¹⁶ en una zona concreta, aunque generalmente muy amplia, del departamento. Por ejemplo, en el primer seminario, se trabajó sobre la bahía de Montevideo, mientras el segundo abarcó la cuenca del arroyo Miguelete.

Desde el momento en que el proyecto urbano o urbanoarquitectónico se erigía como el instrumento privilegiado de intervención, en muy pocos casos hubo propuestas de cambios integrales de la ciudad. Sin embargo, en algunos planteos se pueden vislumbrar rasgos de transformación radical. De un total de más de sesenta proyectos urbanos, vamos a mostrar brevemente dos propuestas, realizadas por los arquitectos Hiroshi Hara y Hrvoje Njiric en 1998 y 2010 respectivamente. Aunque no fueron las únicas en poseer un carácter radical su elección resulta funcional para mostrar dos abordajes diferentes

en ediciones distanciadas en el tiempo.

¿Qué significados tenían estas propuestas en un contexto de crisis de las utopías de transformación política?

Quizás la situación de Montevideo fuera diferente. La izquierda gobernaba desde 1990 y había llegado con ímpetu, dispuesta a implementar cambios. Pero el Frente Amplio vivía procesos de transformación ideológica y en su omnívoro menú cabían propuestas de matriz liberal, como la llamada *planificación estratégica*, con su énfasis en el proyecto urbano como herramienta para hacer más atractivas y rentables ciertas zonas de la ciudad. La esperanza de los gobernantes y académicos locales era transformar esa fuerza (inversión privada o público-privada) en un recurso para revitalizar el espacio público y generar un ciclo virtuoso. En todo caso, nada

de esto propiciaba la aparición de proyectos radicales.

Una clave explicativa más factible de la aparición de proyectos de transformación puede tener relación con la crisis disciplinar que sufría la arquitectura. ¿Cuál era el papel del arquitecto en el mundo global de las grandes corporaciones y la crisis del Estado? Aquejada por la ausencia de una finalidad clara, jaqueada por la competencia de otros saberes expertos, obligada a una función instrumental o arrinconada como subproducto del *design*, y con un terreno cada vez más exiguo para la toma de decisiones relevantes, no parece extraño que la arquitectura reaccionara instalándose en el terreno de la fantasía. Si a ello le sumamos el extrañamiento de alguno de los visitantes extranjeros, las condiciones para la aparición de proyectos que significaran un cambio radical en la propia matriz de la ciudad eran propicias.

16 Hugo Gilmet. «Una reflexión desde el Comité Académico», en *Seminarios Montevideo. Talleres de proyecto urbano*. Montevideo: FARO, Universidad de la República, 2007 (segunda edición ampliada), p. 21. A esta característica de ubicar un área concreta para discutir un tema general, por ejemplo, la cuenca del arroyo Miguelete para hacer propuestas y reflexionar sobre los ríos urbanos, Gilmet la denomina «urbanismo temático».

Taller Hiroshi Hara. Propuesta para el primer Seminario Montevideo (1998). Perspectiva de la bahía y la zona de La Aguada. Tomado de *Elarqa*, n.º 28, setiembre de 1998, p. 27.

El proyecto integra a la Torre de las Telecomunicaciones de Antel, entonces en construcción.



Hiroshi Hara, arquitecto japonés nacido en 1936, fue un claro ejemplo de ello. Hara se convirtió en un asiduo visitante de nuestra capital, ya que participó como director de taller en los primeros cinco seminarios (1998-2003). Su propuesta para cada uno de los seminarios podría resumirse con el concepto de *ciudad de los eventos*.

Ciudad de los eventos, es decir, de lo efímero, de lo transformable, de lo móvil. Era una fascinación que Hara compartía con buena parte de la cultura arquitectónica de finales de la década de 1990 y comienzos de la de 2000. En forma paradójica, era también un rechazo a la condición objetual de la arquitectura y su tendencia a permanecer en el tiempo. La arquitectura como plataforma, dispositivo o soporte adecuado y propicio para una acción humana hasta cierto punto impredecible.

En 1998, el primer seminario trabajó sobre la bahía de Montevideo.

Desde el vamos, la propuesta pretendía cambiar la histórica vocación industrial e infraestructural de los bordes urbanos que lindaban con el espejo de agua, en procura de convertir la bahía en el baricentro de la ciudad o, más aún, en «el nuevo mito, o la nueva ilusión de los montevideanos»,¹⁷ a contrapelo de su tendencia a la extensión, especialmente hacia el este. En paralelo, se desarrollaba el Plan Fénix, un intento de convertir a la Aguada en un barrio de oficinas y viviendas de media y alta categoría que fracasó, a pesar de la operación estrella de la Torre de las Telecomunicaciones de Antel.

La intervención que proponía Hara constaba de una serie de plataformas de madera y «un cinturón verde natural».¹⁸ Por un lado, plataformas flotantes, móviles, de acopio de contenedores u otras materias vinculadas al puerto, pero también posible soporte de actividades de recreación. Por

otro lado, un continuo lineal de plataformas sobreelevadas por encima de la infraestructura vial en todo el perímetro de la bahía, concentradas especialmente en la zona entre la Estación Central y el Palacio de la Luz. La solución al «problema» de la bahía era una nueva topografía, «liviana», pero de escala gigantesca (como se ve en la [página](#) anterior), que sustentaba nuevos usos públicos.

Doce años después, el seminario se propuso «intensificar la ciudad consolidada» como tema de trabajo. Si el primer encuentro, en 1998, había tenido como motivo cambiar la matriz de una vasta zona de Montevideo, en este se intentaba recoger ideas para transformar una de sus características más sobresalientes y longevas: su tendencia a la disgregación y la construcción de territorio urbano de escasa densidad y calidad.

La respuesta del croata Hrvoje Njiric (1960) consistía en

17 Palabras del arquitecto Nelson Inda, jurado del primer seminario en representación de la Intendencia Municipal de Montevideo, citado por Raúl Velázquez en «Epílogo. La evaluación del jurado», en *Elarqa*, n.º 28, setiembre de 1998, p. 40.

18 Miguel Azadián y Ángela Perdomo, «Taller Hiroshi Hara», en *Elarqa*, n.º 28, setiembre de 1998, pp. 24-25.

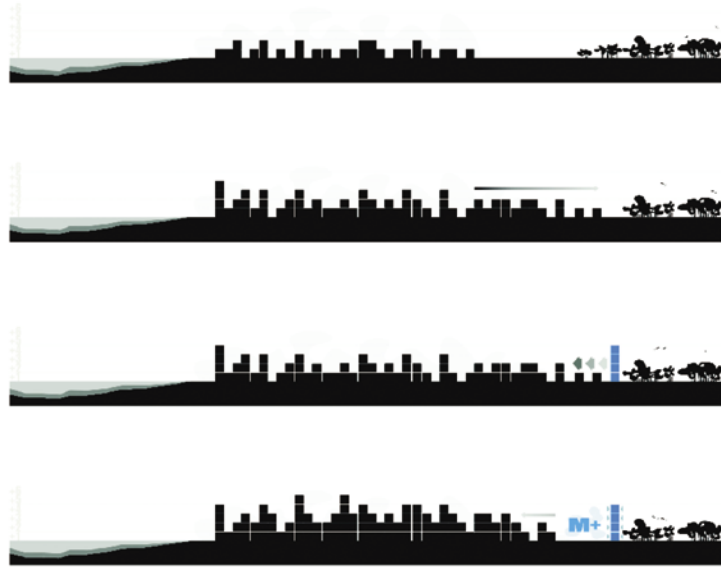
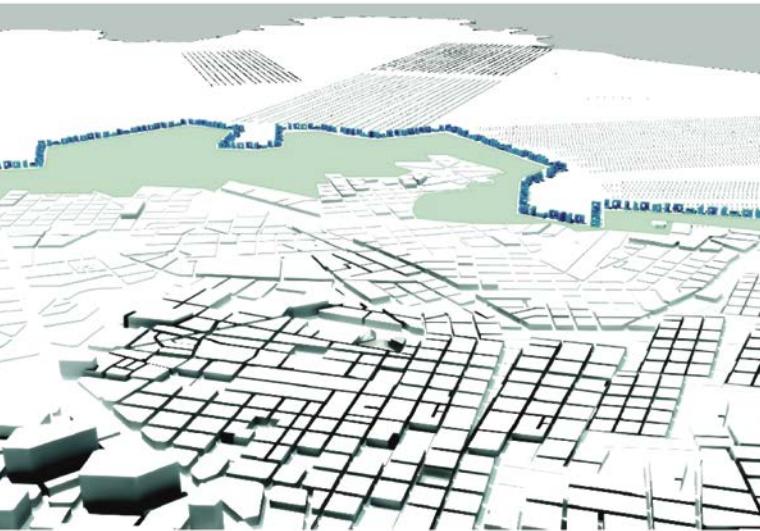
transformar radicalmente el paisaje de la periferia y la ciudad intermedia mediante la creación de un límite. A diferencia de las propuestas de finales de siglo XIX y comienzos del XX, que apostaban por delimitar las ciudades mediante vías de circulación, Njiric proponía hacerlo con arquitectura: una muralla de edificios altos, un cordón edificado que envolvía la ciudad y separaba lo urbano de lo rural (como se ve en la [página](#) siguiente). Entre esta construcción lineal y la ciudad intermedia creaba una nueva zona sin normativa

y sin intervención profesional: una nueva ciudad autorregulada imposible de anticipar en su forma. Por último, se pretendía densificar el área consolidada mediante la replicación de pequeños edificios, *casetas* prefabricadas, que intensificaran la vida urbana con programas utilitarios, comerciales o para el ocio. Estas *casetas*, gestionadas por el Gobierno departamental, ocuparían espacios en las manzanas consolidadas y en los espacios libres de conjuntos de vivienda colectiva.

En ambas propuestas podemos observar un deseo de transformación de la ciudad, radical, pero no utópico. Una celebración de las fuerzas incontroladas de lo social, que apostaba a la espontaneidad y la autoorganización sin cuestionar el *statu quo* en la llamada sociedad de mercado. La fantasía arquitectónica no consistía en transformar el mundo, sino que radicaba en la fascinación por los procesos contemporáneos y el deseo de encontrar su forma mediante la operación del proyecto.

Taller Hrvoje Njiric. Propuesta para el 12.º Seminario Montevideo (2010). Tomado de *SMVD 12. Existenzmaximum*. Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, 2010.

A la izquierda se observa una perspectiva de la ciudad. En azul se dibuja el nuevo cordón edilicio y en verde claro la nueva zona libre de normativa. A la derecha, la misma propuesta, pero en sección y en el transcurso del tiempo (arriba, la ciudad actual y debajo la futura, más densa, con un límite claro (en azul) que tiene la zona libre a sus pies (M+).



Ciudad futura

Hacia un nuevo modelo de desarrollo de la ciudad

Hoy, a trescientos años de su nacimiento, Montevideo vuelve a plantearse la necesidad de una mirada estratégica que guíe su desarrollo urbano y rural, y revierta algunos problemas territoriales persistentes y de larga data. En este sentido, entendemos de utilidad tomar como guía para esa reflexión a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas. Erradicar la

pobreza extrema y el hambre; lograr la igualdad de género; reducir la desigualdad social; promover la sostenibilidad de los modelos de producción, de consumo y del uso de energías; garantizar el acceso a los servicios de salud, a la educación de calidad, al trabajo digno, al agua potable y al saneamiento son objetivos deseables y razonables, aunque no pongan en tela de juicio los problemas de desigualdad estructural entre sectores sociales.

El objetivo número 11 se refiere concretamente al desarrollo urbano: «lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles»,¹⁹ pero todos ellos poseen una dimensión territorial. No habrá cambios sociales significativos y positivos si no se atienden todos estos objetivos, pero estos no se podrán conseguir si no se aborda también su dimensión espacial o territorial. En suma, todo espacio es político.

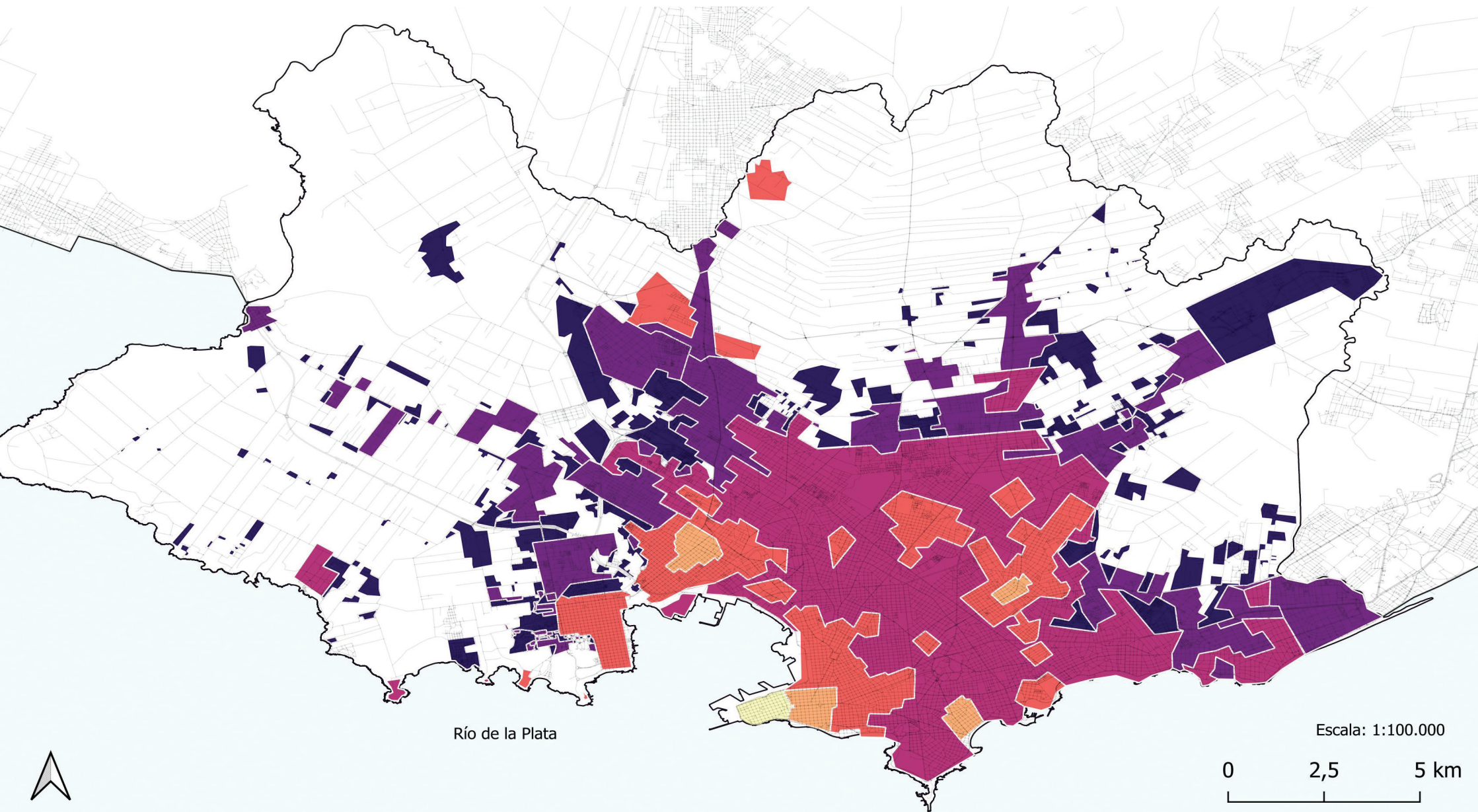
Montevideo y los problemas de desarrollo

La ciudad enfrenta un conjunto de desafíos interrelacionados que requieren una acción coordinada y sostenida para asegurar un desarrollo urbano inclusivo, sostenible y equitativo hacia el futuro. Montevideo decrece en población, pero su vocación de extenderse hacia la periferia, tensando

las relaciones con el suelo rural, obligando a llevar equipamiento y servicios, reproduciendo lógicas que configuran espacios de muy baja calidad urbana se ha mantenido. Las últimas décadas han sido testigo tanto de la proliferación de asentamientos irregulares como de la creación de reductos para

sectores de alto poder adquisitivo en la periferia, aun si los barrios privados no se permiten por normativa. Por otro lado, el vaciamiento poblacional va de la mano de la extensión de la ciudad hacia los departamentos limítrofes y la consecuente mayor dependencia del transporte vehicular, con todos

¹⁹Organización de las Naciones Unidas, *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de setiembre de 2015*, p. 16. En https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf



Plano de Montevideo con sus crecimientos entre 1719 y 2017 a partir de planos elaborados en 1965 en el Instituto de Historia de la Arquitectura por Ricardo Álvarez Lenzi (n.ºs 4109 y 4110); Álvarez Lenzi, Ricardo y Muras, Otilia, *Área metropolitana de Montevideo y un núcleo dentro de ella: La Paz, Las Piedras, antecedentes históricos*. Montevideo: IHA, FARO, Universidad de la República, 1977; vuelo fotogramétrico de 1966 (Servicio Geográfico Militar) y 2017 (IDEuy). Cartografía elaborada por Fernanda Morales en diciembre de 2024.

Referencias:

- 1719-1829 (1) 1830-1861 (2)
- 1862-1905 (2) 1906-1947 (3)
- 1948-1966 (4) 1967-2017 (5)

□ Límite departamental actual (6)

Sistema de referencia: EPSG 4326 (Datum WGS 84).

Sistema de coordenadas: Geográficas (lat, long).

los problemas sociales, económicos y ecológicos que esto genera.

La expansión de la ciudad ha producido áreas desconectadas que desafían la provisión de servicios básicos convergentes y la generación de empleo para las y los habitantes pobres de las zonas periféricas, cuyo acceso a espacios verdes, infraestructura de calidad, servicios de salud, educación y seguridad se ven comprometidos. Asimismo, el crecimiento de la violencia es más evidente en las zonas vulnerables y ello crea una nueva brecha referente a la seguridad, que compromete la capacidad de respuesta del Estado.

El empleo informal o precario, una realidad presente para parte de los habitantes del departamento, a pesar de la reducción de la pobreza, dificulta el acceso a beneficios sociales y a las oportunidades que permitan mejorar las condiciones de vida. De ese modo, el ascenso social resulta en extremo difícil

para un porcentaje nada despreciable de la población, lo que contribuye a que la pobreza se perpetúe generación tras generación.

Parte de esta población reside en zonas céntricas y habita en pensiones, refugios o directamente en la calle. Esta última es una situación que se ha agravado en el último lustro, con consecuencias negativas en la limpieza urbana y la convivencia vecinal. La solución requiere de un conjunto de medidas coordinadas y de una mayor generosidad y empatía hacia quienes nada poseen y no han tenido, en general, oportunidad alguna en la vida.

La limitada diversificación económica de la ciudad que, a pesar de ser uno de los principales motores económicos del país, sigue dependiendo de los servicios y del comercio, acota la capacidad de generación de empleo en sectores productivos con alto grado de innovación como la industria tecnológica, la biotecnología y las

energías renovables. Si bien estos no pueden solucionar los problemas estructurales de la pobreza o del empleo de manera aislada, pueden colaborar, combinados con políticas públicas dirigidas y sostenidas, a crear las condiciones para un ascenso social más efectivo.

Por su parte, si bien Montevideo no enfrenta los problemas de gentrificación de otras ciudades latinoamericanas, es decir, de desplazamiento de poblaciones de bajos ingresos por otras de mayor poder adquisitivo producto de fenómenos de renovación urbana, sí existe un vaciamiento en algunas áreas centrales como Ciudad Vieja, Barrio Sur o La Comercial.²⁰ Esto implica un desafío de repoblación que si bien ha sido atendido (por ejemplo, con el incentivo a que cooperativas se instalen en el casco histórico), está lejos de revertir la tendencia. El desplazamiento de los residentes originales, por otra parte, puede implicar la difuminación de ciertos valores

20 Para el caso de la Ciudad Vieja, véase Agustín Viera Casanova, «Gentrificación en Ciudad Vieja. Una aproximación cuantitativa al proceso en el casco histórico de Montevideo (2011-2019)», en *XV Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, vol. 15, n.º 15, junio-setiembre de 2023.

culturales compartidos y por tanto un empobrecimiento en cuanto a capital cultural con repercusiones hacia toda la población.²¹

Estos procesos, además, suponen tensiones sociales, puesto que los habitantes originales a menudo se sienten desplazados tanto de sus hogares como de su implicación en la vida comunitaria. Como consecuencia, surgen desafíos relacionados con la toma de decisiones y la gobernanza urbana, en cuyos procesos deberían estar incluidas las poblaciones locales.²² En este sentido, si bien la Intendencia de Montevideo ha implementado mecanismos como el Presupuesto Participativo, aún se evidencian limitaciones para involucrar a sus ciudadanos en las proyecciones de futuro.

El precio de la vivienda en Montevideo se ha vuelto escandalosamente caro y ello no ha

mermado con la ley de incentivo a la construcción (o de vivienda promovida), que impulsa una política que ha tenido algunas consecuencias favorables: ha ayudado a radicar inversiones en zonas antes deprimidas, ha colaborado con la política de empleo y ha atendido los requerimientos de vivienda de sectores medios y medios-altos (además de generar importantes beneficios para los empresarios vinculados al sector inmobiliario). Sin embargo, no ha colaborado con el control de los precios ni ha resuelto el problema de la vivienda, es decir, el acceso a este bien por parte de toda la población en condiciones dignas.

Este marco colabora con el vaciamiento de la ciudad, sin que ello signifique un alivio de las circulaciones. Todo lo contrario: los altos niveles de congestión vehicular producto del desmedido crecimiento del parque automotor en

los últimos veinte años, así como la falta de alternativas colectivas y sostenibles, ha generado desafíos a futuro para la gestión de la ciudad. La red de transporte público colectivo, que depende básicamente de autobuses, es ineficiente y cara, y no existen otras opciones de transporte masivo.

En lo que refiere a las implicaciones del cambio climático, Montevideo enfrenta serios riesgos. La ciudad no está bien preparada para enfrentar eventos climáticos extremos como las inundaciones, en particular en aquellas zonas bajas o cercanas a la costa que están expuestas a sufrir sus graves consecuencias.²³ Si bien en las últimas décadas se han destacado esfuerzos por mejorar la infraestructura de drenaje y el sistema de alcantarillado, su capacidad de respuesta aún resulta insuficiente, sobre todo en las zonas donde emergieron

21 Danilo Veiga y Ana Laura Rivoir, *Desigualdades sociales y segregación en Montevideo*. Montevideo: DS, FCS, Universidad de la República, 2001.

22 Alicia Veneziano, «La participación ciudadana en la descentralización de Montevideo: Aprendizajes y reflexiones desde los noventa», *Revista Uruguaya de Ciencia Política*, vol. 17, n.º 1, 2008.

23 Miguel Ángel Dobrich y Gabriel Farías, «Cambio climático, movilidad y desigualdad». [Amenaza Roboto. De la sequía a la inundación: Montevideo], 6 de setiembre de 2023. Disponible en: https://amenazaroboto.com/de_la_sequia_a_la_inundacion/montevideo

asentamientos irregulares producto de la urbanización desordenada.

Esta situación se ve agravada por una red de servicios públicos cuyas infraestructuras están envejecidas y requieren de inversión para su mantenimiento y modernización. En este sentido, se evidencia la necesidad de renovar varias zonas de la ciudad en función de las exigencias de estas demandas

más contemporáneas. Ello está vinculado, asimismo, con otro de los grandes retos de la ciudad como lo es la gestión sostenible de los residuos.

Se han creado en Montevideo espacios públicos de gran calidad en las últimas décadas, tanto en zonas céntricas como en la periferia. Sin embargo, esta política ha coexistido con la reducción

de espacios verdes calificados, producto de una indiscriminada cesión de suelo público. El éxito de propuestas como las plazas Seregni, Casavalle, Las Pioneras, el renovado Parque Capurro o el Espacio Modelo indica que la ciudad está ávida de lugares de reunión y recreación. No obstante, la oferta emergente está lejos de colmar la demanda en cantidad y en diversidad.

La economía circular, el vínculo urbano-rural, la gobernanza

Hemos hablado hasta ahora, y casi siempre, de Montevideo en tanto ciudad o incluso metrópolis o área metropolitana. Permítasenos ahora presentarlo como *departamento*: la imagen inmediata nos lleva el pensamiento y la reflexión hacia esa importante porción de su territorio de carácter rural (ver fascículo 2). Para plantear el asunto de la economía circular, el vínculo urbano-rural y la gobernanza, es necesario hacer énfasis en esta dimensión. Sabemos desde

hace décadas que es imposible pensar lo urbano sin el territorio que lo rodea y que la jurisdicción departamental existe, todo lo cual resulta relevante. Sin embargo, es insuficiente para abordar los desafíos presentes y futuros.

Pensar la economía circular en Montevideo implica replantear el modelo de consumo tradicional, con su consiguiente generación significativa de residuos, hacia otro sistema en el que

los recursos sean utilizados de manera eficiente, se reduzcan a valores mínimos y permanezcan en circulación el mayor tiempo posible. Este enfoque ha tenido creciente importancia en las últimas décadas y se erige como clave para reducir y mitigar los efectos del cambio climático global. En el ámbito urbano, tiene el potencial de mejorar diversos aspectos, desde el tratamiento de los residuos hasta los modos de producción y consumo de los bienes.²⁴

24 Sobre este tema, véanse Mariana Robano, María José González y Mariale Ariceta, *Montevideo Resiliente. Diseño de la estrategia para la promoción de la economía circular en Montevideo*. Montevideo: Intendencia de Montevideo, 2020, y María José González, *Estudio de situación de la economía circular y propuesta de iniciativas en el marco de una ciudad resiliente*. Montevideo: Intendencia de Montevideo, 2018. Las siguientes reflexiones provienen en buena medida de estos textos.

Plaza Seregni. Fotografía de Carlos Contrera. Centro de Fotografía de Montevideo,
Intendencia de Montevideo, 2009. Foto 13448FMCMA.



El Montevideo del futuro debería tomar una acción decidida en estos temas a través de políticas e incentivos para que reduzca el consumo y reutilicen los productos. Ello implicaría profundizar las políticas existentes relativas a la creación de infraestructura para la separación de residuos, mediante la implementación de sistemas de reciclaje más accesibles y eficientes a lo largo de la ciudad, como la instalación de contenedores específicos u otras respuestas innovadoras. Asimismo, la configuración de redes de colaboración entre los gobiernos locales, las empresas diseñadoras y recicladoras de productos y la ciudadanía será crucial para el desarrollo exitoso de la economía circular en la ciudad.

En vínculo con el Montevideo rural, la ciudad podría potenciar la transformación de residuos orgánicos a los efectos de reducir los vertederos y generar recursos para el sector agrícola. Ello no será posible sin antes impulsar la innovación ecológica en sectores como la construcción y el diseño de productos. A su vez, se podría apoyar la creación de plataformas

digitales de economía colaborativa que faciliten compartir productos y servicios, así como de tecnologías de monitoreo que obtengan una mayor eficiencia en la utilización de los materiales dentro de la ciudad.

La promoción de una cultura de consumo más responsable requiere campañas de sensibilización y educación. El fomento de la economía circular en las instituciones educativas implica nuevas generaciones conscientes de los impactos ambientales de la actividad urbana, y con mayores aptitudes para insertarse en un mercado laboral en el que este tipo de economía adquiere cada vez mayor significación. En este sentido, existe un potencial para el desarrollo de nuevas capacidades y empleos verdes en sectores como la gestión de residuos y la innovación ecológica.

Vincular la economía circular con el desarrollo entre el Montevideo rural y urbano es fundamental para crear una ciudad más sostenible y resiliente. Esta relación tiene el potencial de generar sinergias entre el uso de

recursos naturales, la gestión de residuos, la agricultura sostenible y la producción local, mientras se mejora la cohesión territorial entre ambos contextos. En este marco, como hace tiempo se ha insistido, resulta relevante concretar nuevas vías para fortalecer las actividades productivas en el Montevideo rural.

Entre otras opciones, se podría incentivar a las empresas rurales a adoptar modelos de producción circulares, en los que los subproductos de la agroindustria fueran reutilizados como materia prima para biocombustibles. Esto tendría el potencial de mejorar las cadenas de suministro y favorecer la interconexión urbano-rural. Más aun, los residuos orgánicos de la ciudad se podrían trasladar a las zonas rurales para ser utilizados como compostaje o para el desarrollo de biogás, fuente renovable, lo que ayudaría a reducir la huella de carbono de la ciudad. A ello podría sumársele la promoción de energía solar y eólica en el campo y su conexión con las redes de suministro, lo que también puede reducir las emisiones de gases de

Cooperativa de trabajo Planta Durán. Fotografía del equipo de comunicación del Municipio G, 2024. En <https://municipiog.montevideo.gub.uy/cooperativa-de-trabajo-planta-dur%C3%A1n>

Según el Municipio G, este emprendimiento «supone el sustento de 28 familias que antes clasificaban en la calle»..



efecto invernadero y profundizar la autosuficiencia energética.

Por su parte, la creación de mercados locales, en los que los productos agrícolas provengan de procesos circulares, proveería a la ciudadanía de alimentos frescos y reduciría la huella de carbono vinculada al transporte de los productos. Estos procesos se podrían fortalecer mediante la promoción de centros de innovación y apoyo a la investigación en la zona rural. Estos polos de desarrollo podrían funcionar como generadores de modelos productivos innovadores que promuevan la interrelación de la sostenibilidad ambiental con los procesos económicos, tanto en el Montevideo rural como en el urbano.²⁵

Estos ejemplos dan cuenta de que la vinculación de la economía circular con la promoción de nuevos vínculos entre el Montevideo rural y el urbano implica una nueva

visión integral del territorio. El fomento de la agricultura circular, los mercados locales y las infraestructuras sostenibles dan cuenta del potencial de este enfoque para una mayor equidad territorial y desarrollo sostenible que beneficie a las comunidades y reduzca la brecha rural-urbana.

En consonancia con lo anterior, el Montevideo del futuro requiere de una profundización del modelo de gobernanza que se viene implementando en las últimas décadas, a los efectos de promover una mayor participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones sobre políticas públicas, urbanismo y desarrollo de la ciudad. En este sentido, una de las novedades más gravitantes podría ser la llamada *gobernanza digital*, es decir, la creación de plataformas para facilitar el contacto directo entre la ciudadanía y los Gobiernos municipal y departamental (por ejemplo, consultas en

línea o encuestas) y aumentar la transparencia, al impulsar que la sociedad civil participe en la solución de los problemas. Asimismo, la irrupción de la inteligencia artificial podría ayudar a optimizar la gestión de los servicios públicos, como el transporte, la energía y la recolección de residuos. Con relación a esto y vinculado al onceavo objetivo de la Agenda 2030, se hace cada vez más importante incluir una gobernanza climática para la ciudad, a partir de la creación de consejos especializados que incluyan a actores de diversos sectores que diseñen políticas para la adaptación y mitigación del cambio climático.²⁶

25 Intendencia de Montevideo, *Dos años de la visión Montevideo resiliente. Estrategia de resiliencia de Montevideo. Balance de implementación 2018-2020*. Montevideo: Intendencia de Montevideo, 2020. Disponible en: <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/dosanomontevideoresiliente.pdf>

26 Paola Arjona (coord.), *Montevideo y los objetivos de desarrollo sostenible*. Montevideo: Intendencia de Montevideo, 2022. Disponible en <https://sdgs.un.org/sites/default/files/vlrs/2023-05/lvrmontevideoods2022vf1.pdf>

El Molino, Fábrica Cultural en la ciudad de Santa Fe, Argentina, 2015. Fotografía de Santiago Medero.

Se trata de un viejo molino harinero, convertido en un centro de juego y producción (tela, papel, madera), especialmente destinado a niñas y niños. El clima de Montevideo y las nuevas realidades familiares y urbanas demandan la creación de este tipo de espacios.



Algunas propuestas

A partir del breve diagnóstico y de los ejes conceptuales que hemos introducido, pero también en consideración de la larga historia de la ciudad imaginada, se presentan a continuación algunas propuestas (que se suman a las que ya hemos adelantado) para la Montevideo futura:

1) *Con relación a un mejor uso del espacio público:* mejorar el equipamiento y desandar la política de cesiones en los grandes parques montevideanos; ampliar el Parque Rodó y recuperar el espacio público del Club de Golf de Punta Carretas; a la luz de la buena acogida del Espacio Modelo, invertir en nuevos espacios públicos cerrados pensados especialmente para los niños (y sus padres), como existen en ciudades similares a Montevideo, como las argentinas Rosario y Santa Fe (página 49).

2) *Con relación al transporte y a la movilidad:* apostar por un sistema metropolitano de transporte; re-crear la intercomunicación ciudadana desde la premisa de que no

es suficiente facilitar la conexión del centro con el este, sino asumir con mayor radicalidad formas de transporte y movilidad (públicas y privadas) que conecten toda la ciudad, también sus zonas norte y, en especial, oeste; apostar a un tipo de transporte masivo y barato que desplace al ómnibus, caro e ineficiente.

Además de antecedentes históricos, se ha puesto a consideración recientemente (2024), por parte del Centro de Investigaciones Económicas (CINVE) y la FADU de la Universidad de la República, la posibilidad de generar dos líneas (centro-este y centro-noreste) con buses ecológicos de carril único, alta frecuencia y gran capacidad de pasajeros. El proyecto, que cuenta con un tramo subterráneo bajo la avenida 18 de Julio, parte de un estudio detallado y requiere una inversión económica extraordinaria. Aunque no atiende la zona oeste, sus efectos podrían ser muy positivos para toda la zona metropolitana. ¿Será una realidad en breve o estará condenado a reunirse con las tantas propuestas

que han quedado en el papel y las buenas intenciones?

3) *Con relación a la densificación y la vivienda:* promover una densificación planificada y controlada, en lugar de impulsos inconexos a base de torres que generan todo tipo de problemas en la morfología urbana; evitar o por lo menos controlar los emprendimientos *exclusivos* que ceden zonas privilegiadas y las excepciones normativas que distorsionan las reglas del juego; promover una política de vivienda agresiva a partir de una revisión de los instrumentos de gestión, desafiando prácticas instaladas, como la de la vieja tradición estatal de otorgar todo en propiedad; la de experimentar con solvencia y solidez con distintos instrumentos para bajar el precio del metro cuadrado; la de revisar qué se construye y dónde para evitar la creación de periferias descalificadas, o la de rever los tamaños de las cooperativas, y apostar a emprendimientos que permitan ahorros económicos significativos por racionalización tecnológica al tiempo que mejoren la propuesta urbana.

Iniciativa a Considerar

Proyecto Para Unir el Cerro con la Zona Portuaria con Trenes de Alto Nivel

Oblta en poder del Consejo Departamental de Montevideo una interesante propuesta que, de ser aceptada, permitiría encajar la incorporación a la metrópoli del sistema de trenes a alto nivel para el transporte colectivo, ya en uso desde hace varios años en numerosas ciudades de distintos continentes.

BORDEANDO LA AMPLIA BAHIA.

Líneas ALWEG, se denominan los transeúntes conveves de pasajeros que han sido sugeridos a la Comuna para unir inicialmente la populosa barriada del Cerro con la zona portuaria capitalina, bordeando la amplia Bahía de Montevideo. Integran los mismos, trenes eléctricos elevados a cinco o seis metros, que corren sobre una viga de cemento armado precomprimido, la que es sostenida por columnas del mismo material distanciadas 20 metros entre sí. Los vagones se apoyan en ruedas con neumáticos y su estabilidad es absoluta, pues cuentan con otro rodado horizontal similar a ambos costados. De construcción alemana, los excelsos tienen capacidad para cien personas cada uno, poseyendo grandes ventanas que le permiten al pasajero una observación panorámica fuera de lo común dado el nivel en que viaja. Las puertas y los dispositivos de seguridad son accionados automáticamente desde la cabina del conductor, ya que el servicio prescinde de guardas y el pago del viaje se hace en molinetes en las estaciones antes de ascender.

MUCHAS CIUDADES LOS TIENEN.

Actualmente las líneas ALWEG funcionan con extensos recorridos en varias ciudades de Alemania, Italia, Estados Unidos de América y Japón, hallándose en construcción en Laos, Nigeria, Calcuta, Durban y Bogotá y por iniciarse la misma, en Londres, Río de Janeiro y San Pablo. En nuestra capital, el trayecto insinuado en la propuesta de que informamos y que tendría por fin unir el Cerro con la Aduanas, partiría de la Rambla Recoquevit a la altura de Ituzingio y por está hasta tomar la curva en Río Branco dentro del recinto aduanero, siguiendo luego por Baltasar Brum, Parque Capurro, Refinería de la Ancap y tras bordear la cañera de La Teja, cruzaría en la boca del arroyo Pantanoso para tomar luego en curva la calle Turquia hasta República Argentina, donde la estación terminal tendría acceso directo a la calle Grecia. A la altura del Parque Capurro se prevé un ramal que iría por la calle Herrera y Obes siguiendo el antiguo recorrido del Ferrocarril del Norte para llegar a Belvedere, de donde se podría ser prolongado hasta la Barra de Santa Lucía pasando por el Parque Lécocq.

RAPIDEZ, CONFORT Y FRECUENCIAS

Para conocer otros aspectos de la importante obra proyectada, entrevistamos al representante de la empresa ALWEG en el Uruguay, señor José González Ferrando, quien fue el promotor de la obra al Consejo Dptal.

Nos dijo en primer término que está seguro de que aún sin conocer todos los pormenores de lo que es este revolucionario transporte, la gran mayoría de la población montevideana, aprobará su implantación.

—Si preguntásemos en seguir con los viejos sistemas, expresa en seguida, diríamos que la verdadera cuestión es: ¿Cuándo podemos pensar en mejorar el transporte en nuestra creciente capital? El aumento de la población nos

obliga a prestar seria consideración al problema del tránsito, no sólo del actual, sino del que tendremos en años próximos.

—¿Por qué han elegido el trayecto propuesto?

—Basta ver el volumen de la corriente de tránsito que se desplaza entre el Cerro y el Centro de Montevideo, para justificar el proyecto inicial. Por otra parte, quien tiene que trasladarse de uno a otro extremo sin contar con automóvil, andando rápidamente tarda por lo menos 45 minutos de viaje en ómnibus. En los trenes ALWEG, la misma puede ser cubierta con mucha mejor comodidad y sin trasbordos, en menos de 10 minutos y con un costo inferior a la mitad de lo que cobran ahora los ómnibus.

—¿Qué otros detalles hacen atrayente esta iniciativa?

—La rapidez, el confort y las frecuencias del servicio. Tres características que deben influir para que se deinde la adopción del sistema. La primera está explicada en el hecho de que los trenes, al igual que el subterráneo, no tienen problemas de congestión de tránsito y únicamente para contadas se- gundos en las estaciones intermedias, en el aspecto confort, los coches superan con amplitud el standard presente en todos los órde-



Puede observarse en la línea gruesa del grabado, la trayectoria que se ha sugerido al Municipio para la instalación de la primera línea de trenes elevados ALWEG, cuyo funcionamiento se está extendiendo por las ciudades populosas de todo el mundo en forma que demuestra sus innegables ventajas.

nes, especialmente en suspensión y carencia de ruidos dentro y fuera del vehículo y además permiten al usuario sentarse en su avión como si fueran en un avión y en cuanto a la frecuencia, corriendo un convoy cada tres minutos, las congestiones y las prietas desaparecen prácticamente.

EL COMPLEMENTO DE LOS OMNIBUS

—¿Puede este servicio eliminar totalmente a los ómnibus?

—Completamente, no; pues siempre quedan distancias más o menos alejadas de las estaciones de los ALWEG, que necesitan contar con medios complementarios de transporte. Estos servicios tienen que ser lógicamente cubiertos por los ómnibus que operan en las diversas calles de la ciudad y que contactando con las terminales de los trenes elevados, pueden alimentar una alta densidad en la línea.

—No, expresó finalmente el Sr. Ferrando, que de incorporarse este servicio en el tramo sugerido y posteriormente en otros de análoga densidad locomotor, la población de Montevideo habrá resuelto su problema de largos traslados insidiosos a largas distancias por lo menos hasta dentro de treinta años.

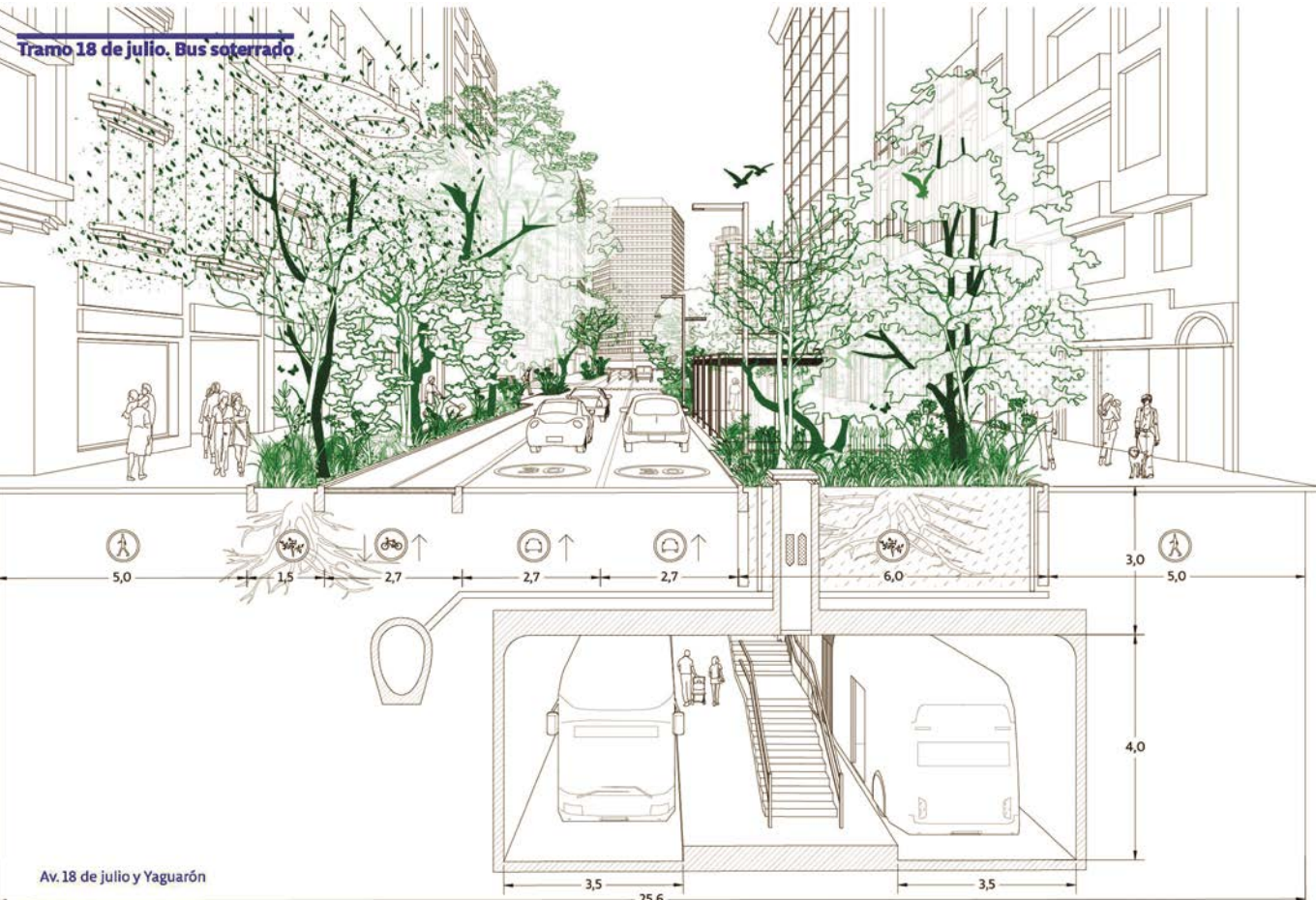


Sobre una viga de cemento sostenida por columnas del mismo material, corren los conveves eléctricos proyectados ahora para Montevideo, uniendo largas distancias a mas de 80 k.p.h.

El Día, 15 de marzo de 1964. Recorte de prensa. DDI, IH, FADU, Universidad de la República, carpeta 775, folio 3.

En la década de 1960 todavía se soñaba con un transporte que uniera de modo barato y eficiente el oeste de Montevideo con las zonas centrales. Hoy el desafío es mucho mayor.

Corte transversal de la avenida 18 de Julio con el sistema metropolitano de transporte propuesto, que en este tramo es subterráneo. CINVE-FADU, Universidad de la República.



Vista de la zona de Tres Cruces (la terminal y shopping center al fondo). CINVE-FADU, Universidad de la República.

La calidad excepcional de los renders recrea una utopía ecológica promovida por el uso de la alta tecnología, un sueño largamente acariciado por la modernidad.



Quizás este tipo de propuestas puedan juzgarse demasiado osadas y hasta provocadoras. Pero para proyectar a la Montevideo futura no hay que olvidar la ciudad

imaginada y la convicción transformadora presente en muchos de los grandes hitos y momentos de la historia de esta ciudad. No se trataría entonces de una ruptura

cultural de cuño refundacional, sino de atreverse a reencontrar la tradición con la innovación, las raíces con los futuros imaginarios de nuestra Montevideo.

Pistas para liberar un mejor futuro

Muchos otros temas y asuntos se podrían analizar para pensar el Montevideo del futuro, pero este fascículo tiene limitaciones de espacio y desarrollo, y solo pretende desatar una vieja inspiración: la de Montevideo como una ciudad signada desde siempre por una dimensión inherente de futuro. En suma, Montevideo no puede, sino ser la *Montevideo futura*.

¿Cómo interpretamos entonces la ciudad en la que vivimos? ¿De qué manera la habitamos o la caminamos, con su historia y sus lugares? ¿Desde qué observatorio conceptual podemos llegar mejor a su historia y a sus rincones, al eco de sus momentos más significativos y al pulso de su gente? ¿Cómo

contribuimos de mejor manera a construir su futuro?

Sobre las ciudades y su significación más profunda se ha escrito mucho y desde distintas perspectivas. El siempre útil *Diccionario de símbolos* de Juan Eduardo Cirlot nos propone algunas ideas clave:

En la génesis de la historia [...] existía una verdadera «geografía sacra» y la posición, forma, puertas y ordenación de una ciudad con sus templos y acrópolis no era nunca arbitraria ni se dejaba al azar o al sentido utilitario. [Por] otro lado, el hecho de fundar una ciudad estaba en estrecha conexión con la constitución de una doctrina y por ello la ciudad era un símbolo de la misma y de la sociedad dispuesta a

defenderla. [...] En toda la Antigüedad se personificó a las ciudades en matronas.²⁷

Más cerca en el tiempo y con el foco central puesto en América Latina, intelectuales de la talla de Richard Morse, José Luis Romero o Ángel Rama pudieron asumir las ciudades como distintas *plataformas* desde las que historiar la aventura cultural, social o política de sus pueblos. Sus ensayos y los de otros muchos supieron incorporar ese «catálogo fascinante de metáforas urbanas» que magníficamente refiere Adrián Gorelik, en su visión del clásico de Ítalo Calvino, *Las ciudades invisibles*, que tanto gravitó —aunque de distinta manera— en la visión de los autores señalados.²⁸

²⁷ Juan Eduardo Cirlot, *Diccionario de símbolos*. Madrid: Siruela, 2021.

²⁸ Véase el excelente prólogo de Adrián Gorelik titulado «Vicisitudes de un clásico», en la última reedición del célebre libro de Ángel Rama, *La ciudad letrada. Un ensayo*. Barcelona: Trampa ediciones, 2024, pp. 13-52. Véase también la publicación de esta reedición en Montevideo por Estuario en 2024.

Cuenca del Casavalle en 1958. Fotograma: Alberto Miller, 1958. Copia digital: Laboratorio de Preservación Audiovisual del Archivo General de la Universidad de la República, Subfondo ICUR/DMTC.

Aunque denota su tiempo, la imagen tiene algo presente. ¿Cuándo cumpliremos con el artículo 45 de la Constitución? La Montevideo futura no puede permitirse continuar con la miseria material y espacial.



Si, como vimos, la Montevideo futura es la que se impone, esa noción inspiradora tiene fuertes implicaciones en el asunto del que trata este fascículo. En estos tiempos en los que parece estallar la temporalidad —esa dimensión particular e irremplazable de toda sociedad—, las tensiones entre pasado y futuro se han complejizado. Así como la sentimos en nosotros mismos de modo cotidiano, esa disputa también habita nuestras ciudades. Y, de manera muy especial, esa tensión se encuentra en esta joven Montevideo que cumple sus primeros trescientos años.

Ella ha sabido albergar desde su origen sus historias, así como sus sueños de porvenir. Y no siempre esa dualidad ha transcurrido de manera sensata o fecunda. A menudo, el pasado ciudadano ha terminado por configurar un ancla demasiado pesada. En otras oportunidades, la mera adaptación a un presentismo omnipotente ha parecido predominar. Por su parte, la idea sobre la inevitabilidad de construir el presente y el futuro *contra el pasado*, en más de una oportunidad se ha convertido en

el atajo preferido, y, sin embargo, si hay algo que refiere al mejor legado de Montevideo es apostar a una brújula más difícil, que apunta a hilar fino cuando hablamos del porvenir de una ciudad que tanto amamos.

Algunas de las imágenes que acompañan este texto aluden a esta exigente problemática. Allí puede verse el sueño generoso, pero tal vez imprudente, de crear la Rambla Sur, ganando tierra al mar, disciplinando El Bajo, construyendo un balcón urbano por el que hubo que pagar el precio de eliminar playas. También está el trazado imaginario del eternamente proyectado «subterráneo» de Montevideo (u otras variantes de transporte metropolitano), una de las tantas propuestas que se acumulan en la lista casi interminable de las grandes ideas no realizadas y que siempre retornan a nuestro horizonte de expectativas, como vemos en la propuesta de CINVE y la Universidad de la República. Tampoco podía faltar el atajo recurrente de que el *dios mercado* nos resuelva el problema, transfiriéndole al dinero (y a los que lo

manejan) la irrefutable decisión sobre nuestra visión del territorio, los estilos de convivencia, la privatización de los espacios, las formas de (des)encuentro entre los pobladores, hasta la visión que todos y cada uno de nosotros pueda tener del horizonte a orillas del *río-mar*.

Pero el asunto es más complejo y no admite ningún atajo. Requiere participación y pluralidad de voces, que disputen y resuelvan de la mejor manera, desde la creación del genio de las personas de carne y hueso, pero siempre desde exigencias de comunidad que trascienden los intereses individuales y los afanes disciplinadores y autoritarios. Montevideo padeció y mucho la dictadura. Fue literalmente herida de muchas formas y maneras por esos tiempos de terror y autoritarismo. Nos dejó la marca indeleble, que siempre deberemos preservar como señal civilizatoria del Nunca Más, de esos *sitios de memoria* desplegados de manera tristemente por la ciudad, recordando, recordándonos, siempre. Aunque también ese pasado oprobioso nos pueda reencontrar con la esperanza de las luchas que

Calles Misiones y Recinto, durante el proceso de demolición del «bajo» para la construcción de la Rambla Sur, 1929. Sin datos de autoría. Centro de Fotografía de Montevideo, Intendencia de Montevideo. Foto 0739FMHB.



no claudican, como las de Mariano Arana y el Grupo de Estudios Urbanos para evitar la destrucción de la memoria histórica.

Desde la historia, su frase emblemática sobre que «nuestro pasado es siempre parte de nuestro futuro» nos propone una buena pista para *liberar* de veras el porvenir de Montevideo. Porque, finalmente, tanto como sus rincones y sus lugares, una ciudad con porvenir es su gente, con sus narraciones y sus esperanzas compartidas. Pues como decía el inolvidable Norbert Lechner hace más de veinte años: «Crear una perspectiva es crear un relato que sitúa al presente en relación al pasado y al futuro. [...] Sería contar el cuento del Nosotros que queremos llegar a ser».²⁹ Allí hay una pista ineludible para encontrar el mejor porvenir para nuestra ciudad, *la Montevideo futura*.

29 Norbert Lechner (2002), «Las sombras del mañana. La dimensión subjetiva de la política», en *Obras escogidas*, tomos I y II. Santiago de Chile: LOM ediciones, 2006, pp. 580-581.



Torres en construcción,
2025. Fotografía de
Santiago Medero.

El sueño de la bahía como espacio público de la década de 1990 (ver la imagen con la propuesta de Hiroshi Hara, que se puede ver en la página 35) transformado en torres con amenities favorecidas por la ley de vivienda promovida.



Primero de mayo de 1984. Fotografía de Agencia fotográfica Camarates, Centro de Fotografía de Montevideo, Intendencia de Montevideo, Foto 0022 _ 37FPCT.

Con el proceso de transición hacia la recuperación democrática, tras once años de oscuridad, vuelve la manifestación y la protesta a la calle. Ninguna utopía de futuro es deseable si esta dimensión no se conserva y atesora.

