

## CONCURSO INTERNACIONAL DE PROYECTOS PARA EL TRAZADO GENERAL DE AVENIDAS Y UBICACIÓN DE EDIFICIOS PÚBLICOS EN MONTEVIDEO **B3**

### FECHA

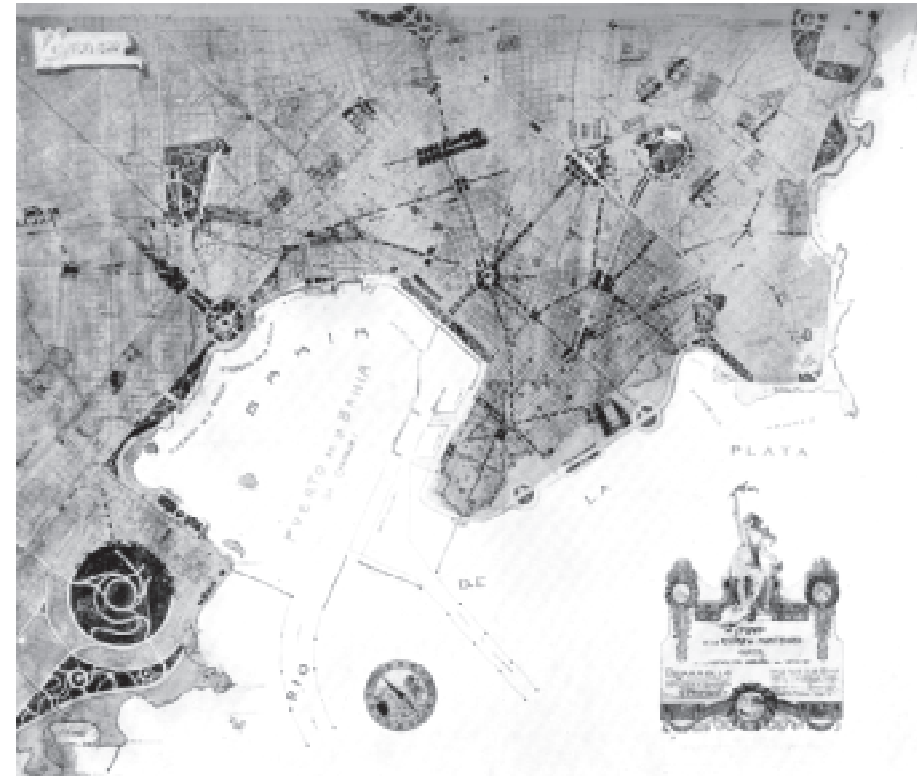
1911- Llamado a concurso para el trazado de avenidas y ubicación de edificios públicos.

1912 - Fallo del concurso.

### INICIATIVA

Ámbito publico: El 1° de julio de 1911 por resolución del Poder Ejecutivo se invita a ingenieros y arquitectos, nacionales y extranjeros, a presentar proyectos para los concursos del Palacio de Gobierno y el Trazado de Avenidas en la ciudad de Montevideo. Los invitados nacionales son los arqs. Jacobo Vázquez Varela, Horacio Acosta y Lara, Mauricio Erro , Humberto Pittamiglio, Eugenio Baroffio y Alfredo Jones Brown y los ings. Abel Fernández y Luis P. Ponce. Los técnicos extranjeros invitados son J.A. Bouvard y Victor Lalou, de Francia; Herman Janson y Joseph Brix, de Alemania; Augusto Guidini de Italia; Manuel Mendoza Sáez de Argañona, de España y José P. Carré y Juan Veltroni, residentes en el país.

El 6 de julio de 1911, con el N° 3737, es aprobada una ley por la que se ordena suspender las obras de la construcción del Palacio de Gobierno, que se está levantando en terrenos del antiguo Cementerio Inglés, ubicación propuesta por Maillart. Al mismo tiempo se autoriza al Poder Ejecutivo “para proceder de inmediato á la ejecución del proyecto general de trazado de avenidas y ubicación de edificios públicos, plazas, etc., mediante concurso.” “Autorízase asimismo al Poder Ejecutivo para proyectar, mediante concurso también, el Palacio de Gobierno, dándole como área mínima de ubicación 40.000 metros.”



B3.1 Proyecto de Augusto Guidini (1er. premio)

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

Territorio de la ciudad comprendido dentro de los límites fijados por el Camino de Propios (Br. J. Batlle y Ordóñez) y el Arroyo Miguelete.

### OBJETIVO

Ampliar y mejorar la red vial urbana, teniendo en cuenta el futuro crecimiento de la ciudad, la estética de la misma, la economía en el costo y la facilidad de comunicación. Unir entre sí, por medio de vías apropiadas, los paseos públicos, las playas y los barrios principales.

Destacar los edificios públicos más importantes ya construidos y ubicar los que se proyecten por indicación del programa del concurso, de modo que resulten frentistas a plazas o a intersecciones de avenidas que reúnan condiciones apropiadas de situación.

### MODELO

Tanto el enunciado del llamado a concurso como su programa, refieren al modelo del urbanismo imperial francés. Los proyectos premiados registran incidencia teórica de un conjunto de vertientes del pensamiento urbanístico de la época; la idea de Ciudad Jardín de Ebenezer Howard, conjuntamente con las concepciones higienistas, la teoría de Camilo Sitte y el urbanismo viario monumental y esteticista que respalda las intervenciones de Haussmann en la ciudad París.

### PROPUESTA

El jurado del concurso otorga tres premios, correspondiendo por su orden a los arqs. Augusto Guidini el primero Joseph Brix el segundo y Eugenio Baroffio el tercero.

**Proyecto Guidini:** Propone el trazado de grandes avenidas rectilíneas que vinculan puntos destacados de la ciudad. Así por ejemplo, el Cerro y el Cerrito se unen mediante la Av. del Cerrito de la Victoria; el Camino de los Propios



B3.2 Proyecto de Augusto Guidini. Esquema circulatorio y núcleos satélites



B3.3 Proyecto de Joseph Brix (2do. premio)

une el Parque del Buceo con el del Cerrito y el Gran Parque de Colón; los Palacios Legislativo y de Gobierno están vinculados por el Camino Aldea. Esta red de avenidas se complementa con un sistema de diagonales. Una serie de “núcleos satélites” centralizados se conforma en Punta Gorda, Manga, Colón y el Cerro. Un barrio industrial se ubica en una amplia faja atravesada por una gran avenida que corre desde La Teja hasta la Barra de Santa Lucía. Una Avenida del Mar recorre la costa entre Punta Yeguas y Punta Gorda y se canaliza el arroyo Miguelete. Es de destacar la creación de espacios verdes y grandes parques, vinculados entre sí y con los ya existentes, mediante avenidas parqueizadas.

**Proyecto Brix:** Propone la conformación de un sistema de avenidas parqueizadas, adaptadas a la topografía, que vinculan espacios verdes ubicados en las riberas de algunos arroyos y a lo largo de la Rambla Sur. Modifica grandes vías de circulación existentes mediante sustituciones o rectificaciones; tales los casos de Agraciada, 8 de Octubre, General Flores, Rivera, etc.

**Proyecto Baroffio:** Propone la vinculación de los principales parques urbanos (existentes y creados) por medio de rectificaciones parciales de vías importantes. La Av. Garibaldi continuándose con el Camino Lucas Obes une El Prado con el Parque Central (J. Batlle y Ordóñez); Agraciada se continúa con Sierra (Fernández Crespo) y Jackson, etc. Ubica el Palacio Municipal en su actual emplazamiento y el Centro de Gobierno en la intersección de Sierra y 18 de Julio. Ambos se unen a través de esta última avenida y mediante Sierra y la prolongación de la calle Ejido, con el Palacio Legislativo. Una rambla con algunos tramos parqueizados recorre la ribera este del Arroyo Miguelete y la costa del Río de la Plata, hasta Pocitos.

## INSTRUMENTACIÓN

Llamado a concurso cerrado, por invitación a destacados técnicos.

La Ley N°3.737 destina recursos tanto para pagar lo ya ejecutado de las obras del Palacio de Gobierno suspendidas e indemnización del contratista, como

para los gastos del concurso.

## CONCRECIÓN

El anteproyecto ganador no es llevado a la práctica. Sin embargo, el Poder Ejecutivo decide encomendar a una comisión técnica integrada por el ganador del concurso, arq. Augusto Guidini, el arq. Eugenio Baroffio y el ing. Gianelli, la formulación de un Plan Regulador para Montevideo. El mismo debe contemplar y coordinar las mejores ideas del concurso, así como las observaciones hechas por el jurado.



B3.4 Proyecto de Eugenio Baroffio (3er. premio)

# PLANO REGULADOR DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO

**B4**

## FECHA

1912/junio 27 - Decreto de creación de la comisión encargada de elaborarlo  
1912/setiembre 12 - Decreto de aprobación del Plano Regulador de la Ciudad de Montevideo.

## INICIATIVA

Ámbito público: Por decreto del Presidente de la República se constituye una comisión técnica integrada por el Ing. José Gianelli, jefe de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, el Arq. Eugenio Baroffio, jefe de la Sección Arquitectura de la Junta Económico-Administrativa de la Capital, y el Arq. Augusto Guidini, quien obtuviera el primer premio en el concurso para el Trazado General de Avenidas y ubicación de Edificios Públicos en Montevideo. A la referida comisión se le encomienda la elaboración del plano regulador definitivo para Montevideo, debiendo tener en cuenta para ello los proyectos premiados en el concurso mencionado así como las observaciones formuladas por el jurado.

## ÁMBITO DE APLICACIÓN

Planta urbana comprendida entre la calle Ciudadela y el Bulevar Artigas.

## OBJETIVO

Siendo una derivación del Concurso de las Avenidas, mantiene los mismos objetivos que convocaron a aquel.



B4.1 Plano Regulador de Baroffio, Gianelli y Guidini

## MODELO

Se afilia a las mismas concepciones doctrinarias que sustentan el Concurso de las Avenidas.

## PROPUESTA

Plantea un sistema de parques y edificios públicos articulado por un conjunto de avenidas jerarquizadas de corte academicista. Los edificios representativos de los tres poderes del Estado se ubican: el Palacio de Gobierno en la zona de Tres Cruces, con una amplia calle parquizada que lo conecta al Parque Central (Batlle y Ordóñez); en las inmediaciones de Fernández Crespo y Uruguay se implanta el Palacio de Justicia. Sendas avenidas vinculan a los dos edificios entre sí y con el Palacio Legislativo.

Otros edificios jerarquizados en el planteo son el Teatro Municipal y la Plaza de Armas (emplazados en la actual ubicación de la Intendencia), hacia los que confluyen tres avenidas: Constituyente, Rivera (que se prolonga y rectifica) y 18 de Julio.

Sobre la costanera sur traza una rambla que se interna en el río, ganándole tierras y regularizando la línea de la costa. Las obras necesarias para llevar a la práctica el plan se financian, en parte, con el producido de la venta de los terrenos ganados. La rambla se continúa hacia el este, bordeando importantes áreas parquizadas.

## INSTRUMENTACIÓN

Decreto de creación de la comisión a la que se encarga el proyecto.

Decreto de aprobación del Plano Regulador.

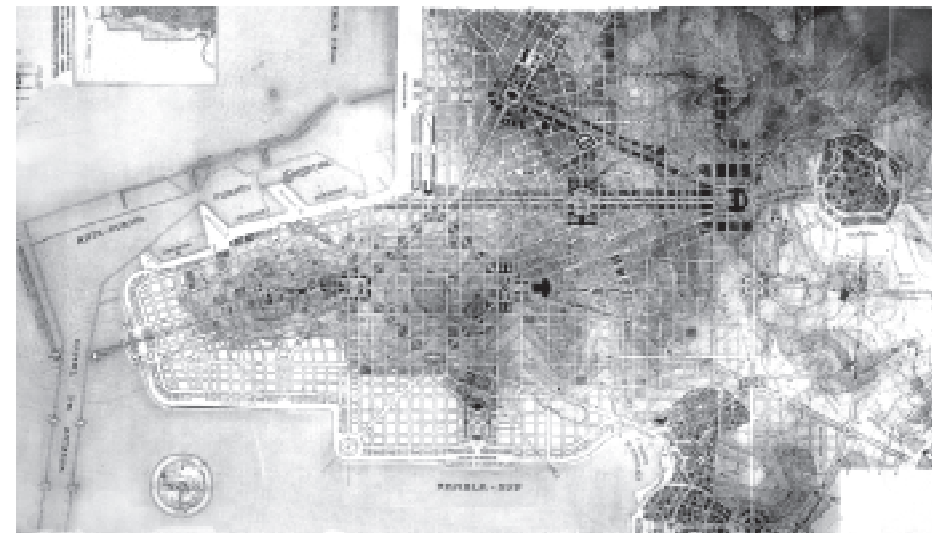
Se propone la generación de recursos mediante la venta de terrenos ganados al río.

## CONCRECIÓN

El Plano Regulador sienta las bases de la reflexión acerca del crecimiento de la ciudad y la necesidad de su “regulación”. Estas inquietudes se ven estimuladas y concretadas en dos organismos públicos, la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades del Ministerio de Obras Públicas y, a nivel docente, la

Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, de la Facultad de Arquitectura. La Sección, aunque creada en 1911, desarrolla su actividad a partir de 1916 orientada por el pensamiento esteticista y pintoresquista de Raúl Lerena Acevedo. La cátedra, creada en 1918 comienza a funcionar en 1922, conducida también por Lerena.

Si bien el Plano Regulador no es llevado a la práctica, reafirma la concepción de integrar a la ciudad con un sistema de espacios públicos abiertos vinculados por vías jerárquicas. También señala, a través de la ubicación de edificios públicos, la importancia en la estructura urbana de determinados nodos, como la zona de Tres Cruces y la actual ubicación de la IMM.



B4.2 Plano Regulador de Baroffio, Gianelli y Guidini. Area Central

## RAMBLA SUR

**B5**

### FECHA

1925/octubre 19 - Se aprueba el trazado definitivo de la Rambla Sur.

1926 - Se coloca la piedra fundamental.

### INICIATIVA

Ámbito público: En octubre de 1922 el Ing. Juan P. Fabini presenta al Concejo Departamental de Montevideo, del cual forma parte, un proyecto de rambla costanera que resulta aprobado un mes después.

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

Tramo costero comprendido entre el eje de la calle Juan D. Jackson y la esollera Sarandí.

### OBJETIVO

Concretar la idea reiterada desde el siglo XIX de contornear la costa montevideana con una rambla que otorgue a la ciudad la jerarquía a la que aspira. Dicha rambla permitiría la contemplación del amplio espejo del río, a la vez que abriría las ventanas del frente de la ciudad –al decir de Lord Grinhorpe para exhibirla a quienes a ella arriben. Varios proyectos para realizarla antecedieron al de Fabini -Dupart en 1848, José Ma. Vilaza en 1887, Abel Fernández en 1907, Lord Grinhorpe en 1908, Sillard en 1910- sin que ninguno llegara a concretarse. Casi todos ellos tienen como objetivos más importantes la higiene, el embellecimiento y la regularización del sector sur de la ciudad capital y se caracterizan por una finalidad especulativa basada en la ganancia de tierras al río.

También en los proyectos premiados en el Concurso de las Avenidas, así como en el Plan Regulador de 1912, se plantea, con diferentes características y extensión, la idea de una rambla costanera. En la propuesta de Fabini se busca además la conexión vehicular rápida de la Ciudad Vieja con los restantes barrios costeros.

Al demoler gran parte de la edificación lindera -constituida sobre todo por viejas construcciones mal conservadas- se cumple con la aspiración de eliminar los “barrios bajos”, considerados un marco inadecuado y poco decoroso para la obra a realizarse.

### MODELO

Desde la propuesta de Fabini hasta la materialización de su marco construido media un lapso de no menos 50 años. Por otra parte, el proyecto inicial delinea únicamente el trazado vial, no previendo el ordenamiento para los edificios frentistas. De este modo, ambas concreciones -la vial y la edilicia- no se afilian ni cronológica ni formalmente a la misma ideología urbanística.

La propuesta de Fabini, en tanto concepción higienista, que persigue “regularizar, sanear y embellecer” el sur de la ciudad, particularmente suprimiendo los barrios bajos, así como su concepción de ciudad extrovertida, vinculada eficientemente a la periferia, puede emparentarse con el urbanismo imperial francés. En la misma dirección apuntan los aspectos monumentales del diseño. La propuesta arquitectónica para la faja costera frentista se materializa mediante la inserción de bloques exentos dispuestos sobre el plano uniforme del suelo expropiado, característica ésta que la emparenta con las ideas impulsadas por el urbanismo de los CIAM.

## PROPUESTA

Como característica general, el trazado se diferencia de las propuestas anteriores en su búsqueda por realzar los valores pintorescos de la costa. Borneado por jardines, otorga a esa zona densamente poblada un paseo marítimo y a la ciudad un poderoso atractivo turístico.

En el Decreto N° 721, la Asamblea Representativa de Montevideo aprueba el trazado definitivo de la Rambla Sur, que comprende un tramo de 4 Km, “desde el eje de la calle Juan D. Jackson hasta la escollera Sarandí, conjuntamente con los anexos que siguen:

- a) Apertura de una avenida diagonal de 25 m. de ancho que unirá la esquina de las calles Gonzalo Ramírez y Médanos [Javier Barrios Amorín] con la de la Rambla proyectada y Tacuarembó [Lorenzo Carnelli].” (Esta parte de la propuesta vuelve a formularse años más tarde en el Plan Fabini.)
- b) “El ensanche a 20 metros de la calle Médanos sobre la línea Este, desde la de Gonzalo Ramírez hasta la Rambla.
- c) La regularización y el ensanche a 25 metros de la calle Brecha, sobre la línea Sud-Este, en toda su extensión.
- d) El ensanche a 25 metros de la línea Sur de la calle Buenos Aires desde su intersección con la de Juan Carlos Gómez hasta la Plaza Independencia.
- e) El establecimiento de una amplia explanada en el área comprendida por las calles Reconquista, Ituzaingó, Rambla y Treinta y Tres, que, como lugar apropiado, se destinará para las grandes reuniones populares.”

## MODIFICACIONES E INCORPORACIONES POSTERIORES

Modificaciones posteriores son introducidas por el Ing. Luis Giorgi, director de las obras. Tienen por finalidad el aprovechamiento de muros de contención existentes y evitar la demolición de algunos edificios, como la Facultad de Ingeniería (antiguo Hotel Nacional), la Intendencia General del Ejército y la Armada y el Templo Inglés (demolido en 1934, erigiéndose una réplica en 1936 con distinta ubicación).

Durante la construcción de los muros de la Rambla, se decide conservar en su estructura el Cubo del Sur, torreón extremo de las fortificaciones coloniales.



B5.2 Trazado de la Rambla Sur propuesto por Fabini (en sombreado la tierra ganada al río)



B5.1 La costa sur antes de construida la rambla

En 1943, la Comisión Financiera de la Rambla Sur promueve el ensanche de la Rambla a 110 m, hasta la acera sur de la calle Reconquista, por considerar que el anteriormente asignado de 50 m, “impide obtener una vía de tránsito de la importancia que era lógico exigir a una obra de tal magnitud.” No obstante en 1972, por decreto, se establece su ancho en 60 m.

## **INSTRUMENTACIÓN**

Decreto N°721

Expropiación de las parcelas que absorba la obra proyectada y demolición de los edificios que contengan, en plazo perentorio.

Todas las parcelas frentistas a la rambla proyectada deben tener una servidumbre de alineación de cinco metros.

Todas las propiedades afectadas por los ensanches proyectados, quedan sujetas al retiro impuesto, el que se hará efectivo toda vez que se realicen reformas que impliquen la ampliación o consolidación de la finca. Una vez reedificada en la nueva línea se expropiará el terreno absorbido por los ensanches.

El decreto N° 15.662 (22 mayo/1972) establece que:

El ancho mínimo de la Rambla Sur será de 60 m. entre la rambla Franklin Delano Roosevelt y la calle Juan D. Jackson. Dicha dimensión se mide entre el paramento exterior del muro de borde hasta la alineación de la acera opuesta. Las alturas de los edificios a construirse con frente a la Rambla o a las calles y/o espacios libres contiguos a la misma son las establecidas en la Ordenanza General de Alturas, con excepción de las que este decreto y el N°17.497 (30 marzo/1976) establecen especialmente.

A los efectos de atender los asuntos financieros se crea una comisión honoraria denominada “Comisión Financiera de la Rambla Sur”, que tiene a su cargo el estudio definitivo del plan de financiación de las obras y la superintendencia de todos los trabajos.

Para financiar los gastos que demande la realización de la obra, así como las expropiaciones necesarias, se contrata un empréstito municipal hasta la suma de \$9.000.000 que se denomina “Empréstito Rambla Sur”.

A los efectos de atender el servicio del empréstito y como garantía del mismo, se aumenta entre 1,5% y 3% el impuesto de Contribución Inmobiliaria de las propiedades cuyo aforo supere los \$ 2.000 y que se encuentren situadas en la zona delimitada por la rambla proyectada, la Bahía, las calles Miguelete, Sierra, 18 de Julio, 8 de Octubre, Camino Propios y Rambla Presidente Wilson. Por decreto N° 759 (14 mayo/1926) se crea un impuesto “a la edificación inapropiada” que afecta a propiedades sobre las calles Sarandí entre Maciel y Juncal; 18 de Julio en toda su extensión; Constituyente entre Santiago de Chile y Médanos; Brandzen entre Acevedo Díaz y Rivera; y las frentistas a las plazas Constitución, Independencia, de Cagancha y Treinta y Tres. Los emolumentos de este impuesto se vuelcan al patrimonio de la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

## **CONCRECIÓN**

La Rambla Sur se realiza a lo largo de la extensión proyectada marginada en tramos, por espacios enjardinados, sin grandes pendientes y con curvas muy abiertas. Aunque en líneas generales el trazado se ajusta al borde natural de la costa, en los tramos donde se aleja de ella, se pierden dos playas; la de Santa Ana, entre las calles Gaboto y Magallanes y la de Patricios, entre Médanos y Vázquez. En el tramo comprendido entre las calles J. Barrios Amorín y Yaro, la Rambla se conecta con Gonzalo Ramírez mediante dos diagonales -Carlos M. Morales y H. Abadie Santos- que con su trazado siguen el contorno de la costa de las playas suprimidas. De estas diagonales sólo la primera se proyecta en la propuesta original. A modo de grandes miradores, una serie de terrazas se asoman al río: una entre las calles Ejido y Santiago de Chile, otra a la altura de la calle Minas y una tercera entre Eduardo Acevedo y Jackson. Para evitar el embate de las olas se levanta el nivel del terreno, con lo que pierde su caída



natural. Un paramento de granito rosado define el límite costero. El mismo revestimiento se emplea en terrazas y veredas.

De imponente envergadura para su época pueden calificarse las obras de construcción de la Rambla. Hacia 1930 se completa el muro de contención y regularización de la costa. Sin embargo, una década después aún falta terminar el revestimiento de algunas terrazas, colocar barandas, el estudio y ejecución de la iluminación definitiva y terminar el enjardinado de las áreas expropiadas. Para llevar a cabo la obra se expropiaron 959 inmuebles, lo que significó la erradicación de un importante número de población. La concreción de esas expropiaciones implica además la pérdida de un sector del tejido, la sustitución de su catastro y modificaciones en la traza. De ese modo desaparecen parcial o totalmente las calles Santa Teresa, Yermal, Miní, Valles y Recinto entre otras.

Atendiendo a la “amplia explanada” propuesta, hacia 1976 la Intendencia Municipal de Montevideo, procede a convocar a licitación pública para la construcción de la Plaza España, un gran espacio delimitado por las calles Treinta y Tres, Reconquista, Camacuá, Ciudadela y Rambla. El proyecto prevé además la eliminación de varias de las bocacalles que en forma diagonal desembocan en la Rambla, en los alrededores del Templo Inglés y el Mercado Central. Prevé también el rescate de vestigios de la muralla colonial y el traslado hacia la calle Camacuá de la terminal de omnibuses que se sitúa a espaldas del Mercado Central. Este reordenamiento urbanístico se lleva a la práctica varios años después.



**B5.3 Muro de contención de la rambla en construcción, en el tramo de la desaparecida Playa de Santa Ana**

## PLAN FABINI

**B6**

### FECHA

1928/junio 18 - Aprobación del trazado definitivo de la Av. Agraciada.  
1928/setiembre 17 - Aprobación de trazados, rectificaciones y ensanches señalados en el “Plan Fabini”.

### INICIATIVA

Ámbito público: Concejo de Administración de Montevideo.  
Técnico actuante: Ing. Juan P. Fabini, Presidente de dicho Concejo.

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

Ciudad Vieja, Ciudad Nueva y adyacencias en la Ciudad Novísima.  
Corresponde actualmente a los barrios Ciudad Vieja, Centro, Aguada, Cordón, Cordón Norte, Barrio Sur y Palermo.

### OBJETIVO

Hacer efectiva la intervención directa de los poderes públicos en la solución de los problemas urbanos. Mejorar la estructura circulatoria del sector más congestionado de la ciudad y jerarquizar valores urbanos potenciales aplicando criterios monumentalistas y esteticistas. Contribuir a la materialización del modelo de ciudad balnearia y turística impulsado desde el poder político.

### MODELO

Adopta del urbanismo imperial francés la concepción de un sistema de vías estructurantes -de mayor jerarquía que el entramado de calles- y la apertura de

visuales a edificios y espacios relevantes. Retoma los lineamientos operativos de su antecedente el Plan Maillart de 1887. La valoración del principio de eficiencia, confiado a la circulación, anuncia la incidencia del Urbanismo Moderno en el planeamiento montevideano.

### PROPUESTA

Operación urbana de menor alcance que el Concurso de las Avenidas, en cuanto al ámbito de aplicación y a la modalidad de intervención, que se limita a trazados y ensanches de tramos de rambla costanera, varias avenidas y calles. Incorpora en el plano general el trazado de la Rambla Sur aprobado 3 años antes y el de la Av. Agraciada aprobado independientemente con tres meses de anticipación, ambos de su autoría, para poner en evidencia la concepción unitaria del conjunto de vías jerárquicas del sector.

Comprende:

Ensanche y prolongación de la Av. Agraciada hasta la Av. 18 de Julio, con un ancho de 40 m. conservando como eje de la misma el del primer tramo desde el Palacio Legislativo. Se señalan los predios a expropiar total o parcialmente. Su aprobación se adelanta para priorizar la ejecución del conector físico y visual entre el principal eje cívico y el emblemático Palacio Legislativo.

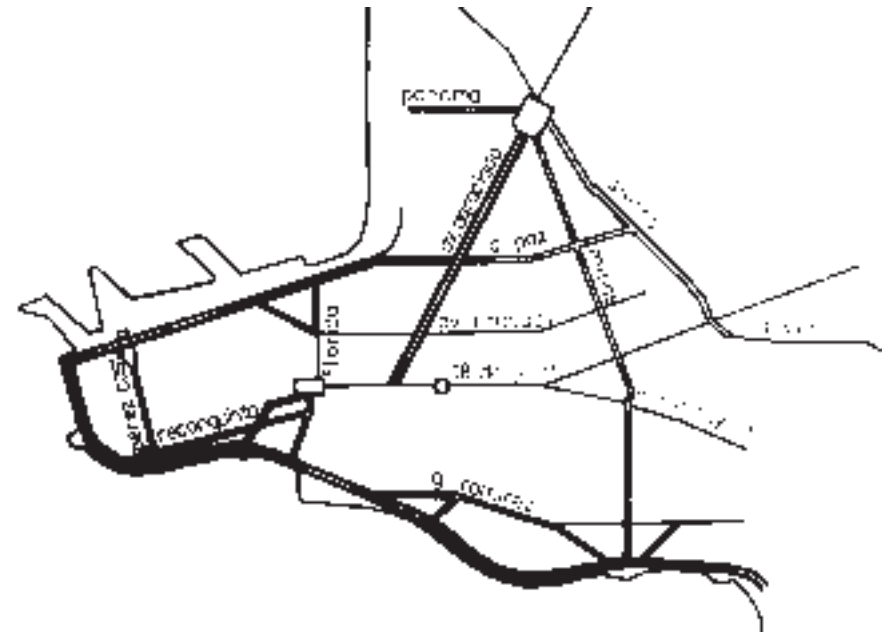
- Rambla Portuaria, con un ancho de 60 m.
- Diagonal Uruguay-Rambla Portuaria, desde Florida a Rambla Portuaria, con un ancho de 30 m.
- Calle Florida, desde Uruguay a Rambla Portuaria, con un ancho de 25 m.
- Calle Pérez Castellanos, tomando como eje la prolongación del eje de la Aduana y conservando la línea este actual.

- Calle Reconquista, con un ancho de 16 m. ensanchados en la línea sur.
- Calle Ciudadela, con un ancho de 22 m. desde la Plaza Independencia hasta la Rambla Sur.
- Parte de calle Miguelete y calle La Paz hasta Sierra, con un ancho de 25 m. y ensanche por el norte alineándose con el edificio de AFE del tramo desde su iniciación hasta Agraciada.
- Calle Isla de Flores, con un ancho de 20 m. desde la calle Yí hasta la Rambla Sur.
- Diagonal Médanos y Gonzalo Ramírez-Rambla Sur.
- Diagonal Curuguay, con un ancho de 20 m. hasta la Rambla Sur.
- Calle Minas, con un ancho de 26 m. en toda su extensión.
- Calle Sierra, con un ancho de 30 m. desde el Palacio Legislativo y su prolongación directa hasta la Av. 18 de Julio.
- Calle Rivera, con un ancho de 24 m. desde Brandzen hasta Arenal Grande.
- Rectificación de las calles adyacentes al Palacio Legislativo y a la Avenida Agraciada.
- Calle Panamá, con un ancho de 25 m. sobre la acera sur, desde el Palacio Legislativo hasta la calle Paraguay.

Para los trazados y ensanches señalados en el Plan se fijan las nuevas alineaciones de las construcciones en la parte afectada, autorizando las obras de conservación e higiene, las de reconstrucción hasta el 20% del aforo en la parte no afectada y excepcionalmente obras en la parte afectada hasta el 5% del aforo. Para las propiedades afectadas por los trazados de la Rambla Portuaria, Diagonal Uruguay-Rambla y prolongación de Sierra, sólo se admiten obras de conservación e higiene. Se señalan los terrenos a expropiar.

## INSTRUMENTACIÓN

El planteo del Ing. Fabini incluye una modalidad operativa basada en la expropiación y reventa de predios adyacentes a las obras, sustituyendo el beneficio del inversionista privado -planteado en las propuestas imbuidas de la ideología liberal del novecientos-, por la administración del sector público acorde al peso regulador del Estado impulsado por el batllismo.



B6.1 Plan Fabini. Int. gráf. I.H.A.

En octubre de 1927, se aprueba el plano general presentado por Fabini, por parte de la Comisión de Obras de la Asamblea de Representantes.

Por Decreto de la Asamblea Representativa de Montevideo N°1.037, de junio de 1928, se aprueba el trazado definitivo de la Av. Agraciada y su prolongación hasta la Av. 18 de Julio, con un ancho de 40 m.

Por Decreto de la Asamblea Representativa de Montevideo N°1.070, de setiembre de 1928, se aprueba el trazado de las vías de tránsito señaladas en el plano refrendado por la Mesa y la Comisión de Obras y Servicios de la Cámara Departamental.

El Decreto N° 1.037, incluye la adjudicación de las obras de la Av. Agraciada y el plan de financiación a la Comisión Financiera de la Rambla Sur, determinando sus potestades. Se autoriza además al Concejo de Administración Departamental a contratar un empréstito Municipal de monto determinado en moneda uruguaya o en bonos, a designar «Empréstito Avenida Agraciada».

Por Decreto N° 1.070 de 1928, se autoriza al Concejo de Administración a abrir un rubro «Expropiaciones», cuyo monto determina y se designan los inmuebles a expropiar de acuerdo al plano de trazado de vías presentado por el Ing Fabini.

### CONCRECIÓN

Los numerosos trazados y ensanches previstos en el Plan Fabini y aprobados en los decretos referidos, tienen distinto grado de concreción:

La apertura y prolongación de vías jerárquicas consigue mayores logros a través del instrumento de la expropiación y de la adjudicación de las obras a la Comisión Financiera de la Rambla Sur, con experiencia en realizaciones de gran magnitud. Corresponden a ello la Av. Agraciada, la Rambla Portuaria, la Diagonal Fabini (concretada tardíamente con otro carácter) y la prolongación de la calle Sierra (actual Fernández Crespo) hasta 18 de Julio.

De los ensanches y regularizaciones de trazas, se efectúan los de mayor incidencia en la estructura circulatoria. A ello corresponden ciertos tramos de las calles Ciudadela, Rivera y circunvalación del Palacio Legislativo. Entre los restantes ensanches algunos se realizan parcialmente como en Reconquista,

Minas y Sierra, donde se evidencia la diferencia de alineaciones entre antiguas y nuevas construcciones, en tanto otros no se concretan.



B6.2 Diagonal Fabini (inconclusa)

## CRECIMIENTO DE LA CIUDAD REAL. PERIODO 1890 - 1930

**B.2 1893 - Plano de Casimiro Pfäffly.** El suelo urbano multiplica su extensión, ocupando y desbordando los límites del Br. Artigas. Se produce la expansión de los núcleos de población aislados ya existentes, como por ejemplo la Unión, el Cerrito y el Cerro. Surgen nuevos núcleos, motivados en la necesidad de huir de la vida urbana, buscando un mayor contacto con la naturaleza, con localizaciones preferenciales en la zona norte (Prado, Paso Molino, Villa Colón) y posteriormente en relación con la costa este (Pocitos, Buceo). El surgimiento de otros núcleos está motivado en la especulación inmobiliaria, materializada por el fraccionamiento y venta de solares, característico del período. El plano incorpora los amanzanados proyectados estando ocupados solamente los que señala.



**B.3 1910 - Plano de P. Joanicó.** Se observa la evolución de la trama al este del Br. Artigas, ocupando parcialmente los huecos entre los asentamientos ya existentes hasta los caminos de Larrañaga y Propios.

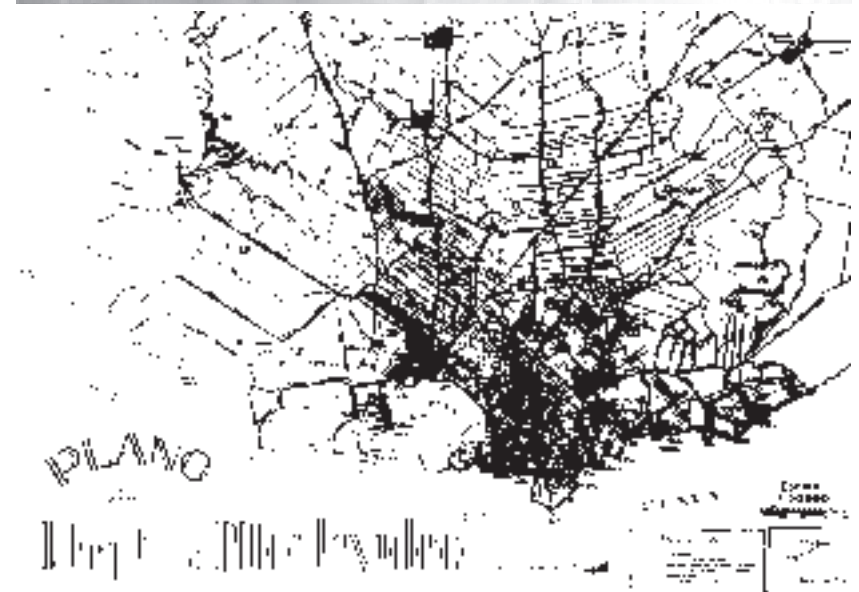
Al igual que en el plano de Pfäffly se muestra al interior del Br. Artigas el amanzanado aprobado aún no totalmente ocupado.



**B.4 1906 - Plano de Saturnino Cortesi.** La ciudad mantiene un constante crecimiento, a través del surgimiento de nuevos barrios, tanto vinculados a las vías de penetración, como en continuidad con la trama existente.

**B.5 1926 -** Se mantienen las tendencias de crecimiento por las vías de penetración, orientándose fundamentalmente por la Av. Garzón y los caminos Cuchilla Grande y Maldonado. Se compactan las áreas adyacentes a las dos ramas del Br. Artigas y se ocupa la costa este al sur de Rivera, llegando como fenómeno continuo hasta el Buceo, en las inmediaciones de la calle Comercio. Aparecen los núcleos aislados de Malvín, Punta Gorda y Carrasco, así como otros al sur del Camino Carrasco.

Con el proceso de modernización, iniciado en la década de 1870, la ciudad capital se convierte en un centro económico y de poder a escala nacional. Entre 1860 y 1890 Montevideo cuadruplica su población tanto por la inmigración europea como por las migraciones internas. Se hace efectiva una oferta de tierra urbanizable, preferentemente fuera del área central, dirigida especialmente a las clases medias que el modelo político procura afianzar. Ante la expansión incontrolable de la ciudad, la actitud planificadora no tiene en cuenta el conjunto urbano, orientándose a reordenar las áreas centrales de la ciudad, con intervenciones jerarquizadoras, que procuran lograr una imagen urbana comparable a la de las capitales europeas.

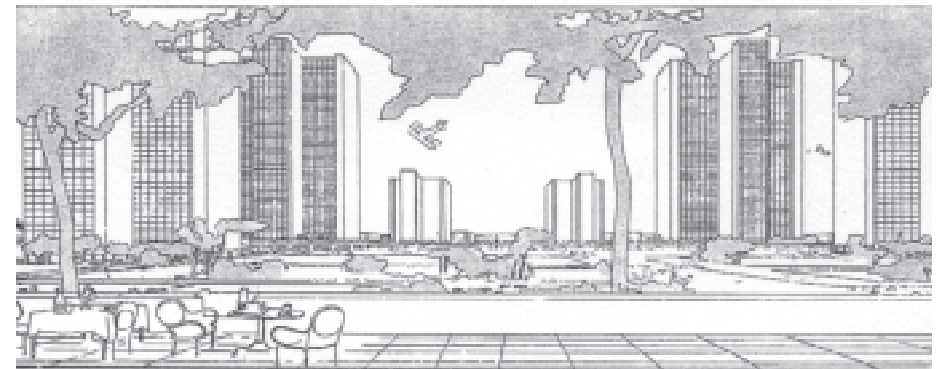
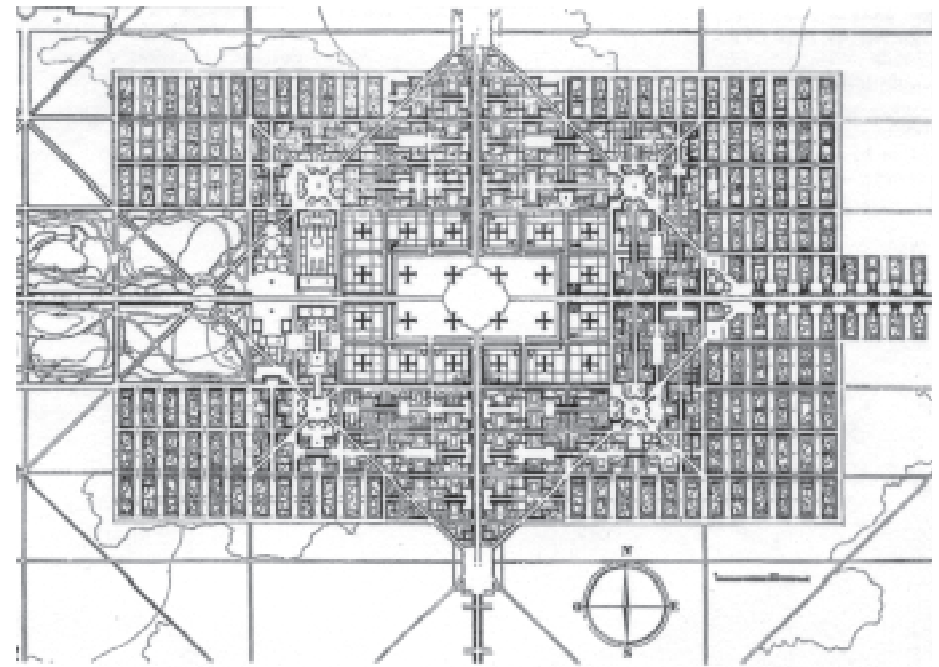


## C. PROPUESTAS DE CIUDAD ALTERNATIVA (1930 - 1980)

En la medida que las propuestas generales del período anterior no tienen mayor concreción y que la problemática urbana cobra más vigencia en el correr del siglo, surge una serie de propuestas promoviendo una ciudad alternativa, algunas de las cuales tienen iniciativa privada.

Pierde primacía la orientación urbanística del modelo imperial francés, a favor de la identificación con la postura del Movimiento Moderno que se viene gestando en Europa desde las primeras décadas del siglo. Las propuestas promueven una estructura alternativa a la manzana como unidad de intervención, introduciendo rupturas en la homogeneidad de la forma urbana de varios sectores de ciudad, afectando incluso los núcleos originarios de algunos barrios. Las propuestas surgen de una metodología científica de análisis basada en el conocimiento de la ciudad existente, a través de la formulación del expediente urbano.

El carácter higienista y ordenador de este pensamiento se traduce en una importante normativa que rescata de la ideología del Movimiento Moderno las ideas de zonificación de actividades, la transformación de los tipos residenciales y sus modalidades de adición.



C.1 Plan de una ciudad de tres millones de habitantes, Le Corbusier

# ORDENANZAS SOBRE HIGIENE DE LA HABITACIÓN

**C1****FECHA**

1928/abril - Se sanciona la Ordenanza sobre Higiene de la Habitación.

**INICIATIVA**

Ámbito público: El Concejo de Administración Departamental de Montevideo, bajo la presidencia del Ing. J. P. Fabini, retoma un proyecto de ordenanza relativo a higiene de la construcción, siendo revisado por la Dirección de Arquitectura que introduce modificaciones a propuesta de la Sociedad de Arquitectos.

**ÁMBITO DE APLICACIÓN**

Departamento de Montevideo.

**OBJETIVO**

Mejorar las condiciones generales de salubridad de la población, poniendo la edificación en «armonía» con los «modernos principios de la higiene».

Cumplir una «obra de saneamiento moral», poniendo fin a la excesiva especulación inmobiliaria, que procura el mayor rendimiento del capital aún a costa de la salud y bienestar de los inquilinos.

Crear un instrumento que responsabilice y ampare al técnico en la aplicación de principios higienistas.

«Colocar a la construcción en el plano de perfeccionamiento exigido por la importancia y los progresos de la capital».

El conjunto de objetivos, refleja la voluntad de representar en la ciudad el espíritu democrático y moderno que envuelve al Centenario de la Jura de la Constitución.

**MODELO**

Aplicación a la normativa edilicia de los principios higienistas que animan el pensamiento urbanístico europeo contemporáneo, explicitado ese mismo año en el Congreso de La Sarraz.

**PROPUESTA**

Conjunto de disposiciones que establecen condiciones de asoleamiento y ventilación de locales, dimensiones mínimas de habitaciones, patios, vanos, escaleras, corredores y obligación de contar con locales destinados a cocina y baño para toda casa habitación.

La Ordenanza rige para toda obra a construir o reconstruir y para las obras de valor importante en edificios existentes.

Incorpora disposiciones relativas a los proyectos y su realización, tales como: especificaciones de los planos para solicitar Permiso de Construcción y obligatoriedad de ejecutar las obras de acuerdo a lo aprobado por la División de Arquitectura.

Establece la responsabilidad del técnico firmante de los planos respecto a las infracciones a la Ordenanza, fijando multas según la gravedad y plazo para adaptar obras.

Incluye el instrumento de la inspección final para habilitar.

**INSTRUMENTACIÓN**

Agrega a las inspecciones periódicas el requisito de «Inspección Final de Recepción», para determinar la «habilitación» para el destino solicitado en el edificio construido, reconstruido o reparado. De no cumplirse las condiciones, la habilitación será negada hasta la adaptación de las obras, aplicándose ade-



más las multas correspondientes. Se prohíbe el uso de edificios sin habilitación para el destino que corresponda, responsabilizando al propietario y al técnico frente a la Municipalidad.

### **CONCRECIÓN**

Al disponer la obligación para cada vivienda de contar con locales de cocina y baño de su uso exclusivo, así como normas de ventilación e iluminación directas y establecer el concepto de vivienda mínima, se pone fin al desarrollo del conventillo, en tanto la prohibición de su construcción por legislación anterior no había obtenido resultados favorables. En cuanto a la casa de patios, con claraboya corrediza, sus permisos de construcción se siguen aprobando por algún tiempo, dada la convalidación social adquirida por esta tipología, cuya decadencia está más vinculada a los cambios en los modos de vida y en el gusto.

A la aplicación de la Ordenanza sobre Higiene de la Vivienda, contribuye la renovación de las pautas proyectuales de los años treinta. Ambas coadyuvan a la transformación paulatina de los tipos edilicios hacia una mayor extroversión, modificando la estructura de la manzana tradicional por el ahuecamiento de su corazón.

Su mayor grado de concreción se encuentra en los tejidos aún no consolidados en la época, o sea fuera de las áreas centrales, en aquellas obras realizadas con Permiso de Construcción aprobado con posterioridad a su sanción. Sin embargo es de destacar que en la periferia existe un porcentaje importante de construcciones sin permiso que por lo general adoptan los principios higienistas de la Ordenanza, aunque de un modo más intuitivo y laxo.

Se aplica además en las áreas centrales en todos los tejidos de sustitución o renovación urbana, identificables de forma genérica con los bordes de avenidas, bulevares, ramblas y calles jerárquicas.