

Serie

Documentos de Trabajo

**El municipio de Montevideo en la construcción del
espacio turístico y recreativo
1900-1950**

Nelly da Cunha

Documento de Trabajo N° 55
2001



*Universidad de la República
Facultad de Ciencia Sociales
Unidad Multidisciplinaria*

INDICE

Introducción	2
1- Las instalaciones recreativas entre 1868 y 1950 y la apropiación municipal.	7
Los paseos marítimos.	11
2- Los argumentos municipales y el apoyo estatal durante el primer batllismo (1903-1916).	19
3-La problemática del financiamiento.	
Los costos principales y la fuente de recursos.	26
Los empréstitos.	30
La recuperación de costos.	31
Las Rentas Municipales.	33
4- El inicio del control municipal en los servicios recreativos del Parque Rodó.	38
5- El acondicionamiento balneario.	42
El ordenamiento social de las playas	44
6- El transporte en los paseos y playas montevideanas entre 1917 y 1935.	53
7- Hacia una interpretación política e ideológica.	60
Aspectos urbanísticos.	61
La cuestión social y la legitimación del tiempo libre.	64
Consideraciones finales.	69
Apéndice	71
Referencias bibliográficas y fuentes.	73

El presente trabajo ha sido realizado bajo la supervisión de Raúl Jacob

Introducción

Hacia 1900 es posible visualizar cambios perdurables en la fisonomía de la ciudad de Montevideo que transformaron su estructura; fisonomía que la convertirá en un importante centro turístico. De esa transformación tomaremos los que a nuestro entender estuvieron relacionados con la construcción del espacio costero y de amplios espacios verdes. Se trata de dilucidar quiénes fueron los actores sociales e institucionales, cuáles fueron las modalidades tanto en lo que refiere a comportamientos sociales como municipales, las interferencias entre unos y otros en la creación del nuevo espacio –para el ocio y el trabajo– en momentos en que la ciudad se expandía.

Todo lo cual implicó en primer término, la adopción de nuevas pautas de consumo y de acceso social a bienes y servicios públicos en el marco del uso del tiempo libre. En segundo lugar, una valoración diferente del espacio y vida urbana. La elección del período 1900 y 1950, responde a la realidad turística del país en la cual dinámicamente se sucede el auge del turismo en Montevideo y su decadencia como centro de estadía veraniega. Se estudian las actividades y acciones vinculadas al turismo de veraneo y recreativo teniendo en cuenta que fue el más desarrollado, otras indagaciones nos pueden arrojar luz sobre otras modalidades minoritarias. En un proceso de acumulación empírica se ha podido constatar la simultaneidad de proyectos turísticos y recreativos en el país.¹ La diferencia estuvo en los ritmos de crecimiento y en sus tempranos significados sociales. La rápida consolidación de Montevideo como centro de estadía estuvo jaqueada desde su inicio por la competencia del resto de la costa; proceso que se aceleró con el avance de la red de comunicaciones.

El primer punto a aclarar es la noción de espacio libre y colectivo. Esta noción es desarrollada por Alain Corbin en su estudio sobre las costas europeas. El contenido implícito es que los espacios costeros fueron de uso libre, como ámbito de trabajo y provisión de alimentos. A fines del S. XVIII la realeza, luego la burguesía, los transformaron en un proceso de apropiación para el disfrute y placer social, trasladando sus lugares vacacionales mediterráneos. Para que este proceso aconteciera Corbin plantea que la sociedad tuvo que vencer antiguos miedos al mar y

¹ La simultaneidad de los proyectos turísticos ha sido resaltada por el historiador Raúl Jacob, hecho que resume en las expresiones “ciudad-balnearia” y “país-balneario”, en *Modelo batllista ¿Variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Proyección, 1988.

a su entorno, el cual fue posibilitado fundamentalmente por la Ilustración, el Romanticismo, el auge de las ciencias y la observación de la naturaleza.²

Elabora además, la diferencia entre lugares de esparcimiento espontáneo y los de equipamiento racional para un público distinguido, lo que llama el “despliegue de la arquitectura del mar” con el surgimiento a partir de 1820-60 de la moda del baño en agua salada, a influencia de los “spas” ingleses del interior que antecedieron la playa concebida en principio como terapia. Así como la participación municipal delimitando espacios y controlando el baño popular en las cercanías de las estaciones balnearias. La diferencia que el autor remarca entre lo espontáneo y lo social resulta de suma importancia. El turismo puede ser concebido como un fenómeno social, que implica el acondicionamiento de recursos naturales para la explotación racional, la instrumentación de diversos servicios con el objetivo de satisfacer las necesidades de los consumidores bajo modalidades predeterminadas por el uso, las costumbres y la moral imperante en un tiempo histórico. Construir instalaciones recreativas al igual que acondicionar un lugar con hoteles y otros servicios es ampliar el uso del espacio, a diferencia de las residencias que propician el uso individual.

Como el objetivo primordial es estudiar el rol del Municipio de Montevideo determinando las áreas en que participó, reguló e intervino, es pertinente diferenciar por un lado la acción tendiente a expandir el turismo en la ciudad, la que puede suponer la atención exclusiva a la población flotante, construyendo por ejemplo una hotelería exclusiva. Sin embargo, el acondicionamiento de espacios recreativos o del uso de la costa, tuvo también como usuario al habitante de la ciudad, a la población permanente. Es decir, no podemos analizar la construcción de ese espacio incluyendo al turista y excluyendo al montevideano, porque como veremos, muchas instalaciones fueron disfrutadas por ambos, condición que en definitiva determinó a largo plazo las diferentes modalidades de la actividad turística.

A partir de fines del S. XIX es posible observar la reducción de los espacios libres en la ciudad –abundantes en la zona externa de la delimitada por Bulevar Artigas- creciendo los de uso colectivo bajo dos formas: el acondicionamiento de la costa y la posterior regulación municipal, y la construcción de extensos parques. Los espacios libres que en principio no eran objeto del consumo social, a iniciativa de empresarios privados –en general con empresas ya instaladas con otros fines- se convirtieron en lugares de esparcimiento social generando en algunos casos, servicios comercializables y también nuevos comportamientos sociales.

Los nuevos comportamientos y la posibilidad de instrumentar servicios, pudieron ser viables y a la vez explicables en principio por dos factores. La legalización del tiempo libre mediante los cambios registrados en la duración de la jornada y semana laboral así como en la reglamentación de la licencia anual y de días de descanso. Y el nuevo concepto de ciudad, como ámbito de trabajo pero también de recreo al que debe acceder toda la población. A largo plazo, el acercamiento de la

² Alain Corbin , *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1940)*, Barcelona, Grijalbo, 1993.

ciudad a la costa como la integración de áreas verdes y naturales, provocarán nuevos hábitos en el uso del tiempo libre paulatinamente legalizado.

Con respecto a las gestiones del Municipio y a los proyectos del empresariado privado - si bien nuestro objetivo es el primero, no puede aislarse del mundo empresarial-, conviene ubicarlos en el contexto histórico. En primer lugar, nos encontramos ante un país de costas parcialmente vacías y que inicia un proceso de apropiación considerándola un ámbito de comercialización y de trabajo vinculados al ocio. Segundo, ante una ciudad en expansión en momentos que las ciudades europeas no se concebían sin espacios recreativos y donde se construían barrios periféricos para trabajadores. Transformaciones consideradas imprescindibles para mejorar la calidad de vida. Por lo tanto el primer batllismo – cuya ideología trascendió más allá de su período de gobierno- estaría recogiendo los avances urbanísticos, acontecidos en el S. XIX en Europa. Tercero, con autoridades municipales que interpretaban los cambios ideológicos, sociales y urbanísticos, y que además, impulsaron y gestionaron parte de la hotelería balnearia.

En suma, en este trabajo se analizan:

- 1- Las instalaciones recreativas consistentes en la implantación de parques esparcidos en la ciudad y de paseos marítimos que implicaron una profunda transformación del espacio urbano y de la acción municipal.
- 2- Los costos de estos emprendimientos municipales de muy difícil reconstrucción y cuyo resultado recoge lo más significativo. Como contrapartida los recursos asignados, su origen y los instrumentos de financiamiento, tratando de enmarcar estos aspectos con la percepción de rentas.
- 3- Como los acondicionamientos de los espacios recreativos generan servicios destinados a satisfacer las necesidades de los usuarios, se ha tomado el Parque Rodó y las playas como ejemplos más significativos. Asimismo, la función de la red de transportes contribuyendo en el auge o bien en la decadencia de los paseos, al igual que aspectos del cambio de comportamientos sociales en lo que refiere al uso del tiempo libre.
- 4- El marco político e ideológico, con especial énfasis en el pensamiento de José Batlle y Ordoñez, así como diferentes visiones de las autoridades municipales. Se vinculó la construcción de los espacios recreativos y colectivos durante las tres primeras décadas del siglo con la cuestión social planteada por Batlle. El culto al aire libre, higienismo y bienestar social, preconizados desde el S. XVIII ante el crecimiento de las ciudades europeas, se convierten en agentes modernizadores moldeando en este caso, la ciudad de Montevideo.

El área de intervención municipal fue más amplia que la analizada. Estamos investigando el acondicionamiento hotelero de la costa montevideana que gestionado en parte por el Municipio, tuvo un papel preponderante en el desarrollo de la actividad turística.

Fotografía

Afiche: *Montevideo Ciudad de Turismo*
1916

Fuente: Archivo Fotográfico, IMM



MONTEVIDEO CIUDAD TURÍSTICA
DE VERANOS Y CARNAVALES
ESTAS VERANOS Y CARNAVALES 1961
ILUMINACIONES CORROS MASCARADAS
REGATAS DEPORTES FISICOS Y AVIACION

1. Las instalaciones recreativas entre 1868 y 1950 y la apropiación municipal.

Los parques, paseos marítimos y playas son considerados por la economía como bienes públicos o recursos gratuitos. Se considera que tienen valor de uso para los usuarios, siendo imposible estimar algún precio en términos monetarios.³ Analizados en Montevideo, a partir de sus orígenes es posible diferenciar dos etapas. La del predominio de iniciativas privadas, formando parte de grandes propiedades y por lo tanto con valor monetario, y la del avance municipal confiriéndoles el carácter de bien público de uso colectivo luego de adquirirlos. Este proceso se inicia en 1889 con la adquisición del Parque del Prado.

La fecha inicial – 1868- no tiene otro significado que el de indicar un posible inicio del sistema de espacios verdes que aportarán su fisonomía a la ciudad. Se instaló fuera del centro original de Montevideo, en parte, más allá del límite establecido por el inicio del trazado de Bulevar Artigas en 1878. El patrimonio municipal se amplió por lo menos hasta la década del treinta en sucesivas incorporaciones, con la adquisición de proyectos netamente turísticos y recreativos convirtiéndolos en espacios públicos de valor urbanístico, muchos de éstos inicialmente privados. El financiamiento no fue exclusivamente municipal, el Estado también aportó, aunque resulta difícil aquilatar su contribución. En este sentido fue muy clara la posición del Intendente Ramón Benzano (1911-1913): “Sin la cooperación del gobierno central” era imposible “la transformación radical (...) del ornato público, comodidad e higiene”.⁴

La extensa lista de parques y lugares de esparcimiento como producto de inversiones privadas se inicia según nuestra óptica con la forestación del Parque Giot en Colón a partir de 1868 al que le siguieron El Prado en 1873, el Durandeu o Ville Augustine en 1880, el Hipódromo del Este en Punta Carretas (desde 1880 hasta 1890), el Hipódromo de Maroñas en 1888. En 1900 Esteban Elena, integrante del directorio de la empresa de tranvías de Paso Molino- Cerro, inició la construcción del parque y balneario Capurro en este paraje ya frecuentado como lugar de veraneo, con importantes instalaciones pero de corta vida.⁵

En 1889 el Municipio montevideano expropió parte de lo que luego se convertiría en el Parque del Prado, iniciándose el proceso de apropiación municipal de los espacios para uso colectivo. En 1901 inauguró las obras del Parque Urbano en terrenos recibidos por concepto de una deuda luego de quebrar el Banco Nacional.

³ Adrian Bull, *La economía del sector turístico*, Alianza Economía, Madrid, 1994, p.195.

⁴ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memoria de la Intendencia Municipal de Montevideo*, Año 1911, T 1, Montevideo, Escuela Nacional de Artes y Oficios, 1912, p. 137.

⁵ La decadencia como lugar de esparcimiento del Balneario y Parque Capurro se puede deducir como producto del impacto que produjo en la zona la instalación de plantas industriales (destilerías y lavaderos de lana). La ampliación del puerto (1909) incidió en este proceso de decadencia iniciado por el propio Federico Capurro al extraer arenas para llenar las bodegas vacías de los barcos en retorno a Europa. De todas maneras hay que diferenciar la decadencia del balneario, el más afectado, y la del parque. Presumiblemente éste perduró más tiempo. Inclusive el extendido de la red tranviaria y de ómnibus se estancó al privilegiarse el servicio de la costa Este de Montevideo, (ver Cuadro 4).

Como producto de la crisis financiera de fin de siglo pasado surgió este parque en Ramírez, zona que el Municipio pronto vislumbró como centro veraniego, dado el auge de las instalaciones balnearias adquirido por los emprendimientos privados. Tres años después el Municipio inició la sustitución de parte del viejo muelle de madera del balneario Ramírez por la construcción de la rambla, extendiendo su dominio fuera del parque, junto al encauzamiento del arroyo, dando lugar en los años siguientes al lago artificial y a su ornamentación. En 1906, aprobó el proyecto de Carlos Thays de ornamentación del Bulevar Artigas y el ensanche de la calle Canelones, importantes arterias integradoras de la ciudad. En 1907 dio comienzo a dos importantes proyectos aprobados anteriormente: el Parque Central y el Jardín Botánico. En 1909 la rambla de Pocitos. Las obras fundamentales que permitieron la unión costera hasta Carrasco culminaron en el transcurso de la década del treinta.

En 1911 el Municipio acentuó el ímpetu constructivo y de apropiación de los espacios colectivos: inició la ampliación del parque Urbano y Central con la expropiación de terrenos, iniciativas enmarcadas en el llamado “Plan de ensanche y ornamentación de parque, plazas y paseos” proyectando además la adquisición del Parque Giot, concretada en 1913. Simultáneamente reorganizaba la explotación de las concesiones recreativas del Parque Urbano. En 1912 inauguró el Rosedal del Prado, expropió quintas para la ampliación de dicho parque e inició el alumbrado de la rambla de Pocitos. En 1916 proyectó el Parque del Cerro cuya realización necesitó de un nuevo decreto en 1919. En este año el Municipio recibió en donación el Zoológico perteneciente a la familia Rossell y Pereira.

La propuesta de desecación de los bañados de Carrasco –el Parque Nacional de Carrasco- necesitó de un nuevo decreto en 1928 con una precisa asignación de recursos aportados por el Estado central. Tuvo origen con la donación realizada por la Asociación García Lagos al Estado en 1916, bajo dos condiciones: la desecación de los bañados y la implantación de un bosque. Las 1.100 hás. de los bañados y las 350 para parque –llamado Parque Nacional- permanecieron en manos estatales.

El cuadro siguiente resume ese proceso.

Cuadro 1. Instalaciones recreativas en Montevideo

<i>Año</i>	<i>Instalaciones recreativas</i>	<i>Iniciativa privada</i>	<i>Iniciativa ó apropiación municipal</i>
1868	Parque Giot	*	1913
1873	Parque El Prado	*	1889
1880	Parque Durandean o Ville Agustine	*	1929
1880	Hipódromo del Este (Punta Carretas)	*	Clausurado en 1890

1888	Hipódromo de Maroñas	*	
1890	Zoológico P. Pereira Rossell	*	1918 (donación)
1900	Parque y balneario Capurro	*	
1901	Parque Urbano (Rodó)		*
1907	Parque Central		*
1907	Jardín Botánico		*
1911	Ampliaciones de los parques Urbano y Central		*
1912	Ampliación de El Prado, y creación del Rosedal		*
1919	Parque del Cerro		*
1928	Parque Nacional de Carrasco		Terrenos privados donados al Estado central
1930	Estadio Centenario	Terreno municipal construcción a cargo de la AUF	
1931	Velódromo Municipal		*
1934	Piscina Trouville		*
1949	Parque Zoológico Lecocq		*

En 8 décadas el Municipio se apropió –adquiriéndolos- de la mayor parte de los incipientes espacios colectivos que formaban parte de extensas quintas de descanso, e inició nuevos proyectos, otorgándole a la ciudad una perdurable imagen. En 1928 emprendió la compra al Banco Hipotecario de 30 hás. cercanas a Capurro para un parque costanero en el arroyo Miguelete y 78 sobre el Pantanoso, proceso que culminó en 1929 con la adquisición del Parque Durandau. La construcción del Estadio Centenario, inaugurado en 1930, estuvo a cargo de la Asociación Nacional de Fútbol.

Desde la década del treinta a excepción de la inauguración de la piscina Trouville y del Velódromo Municipal –adquiriendo importancia entonces el deporte y en el marco de los festejos deportivos del Centenario-, el Municipio en lugar de construir cedió terrenos públicos por el término de 30 años para la instalación privada de diversos emprendimientos. Rigiendo la condición de que los proyectos de las instalaciones así como las reformas debían ser aprobadas por la comuna se erigieron el club Náutico de Carrasco y Punta Gorda, el Yacht Club Uruguayo en el predio municipal de la Barra de Santa Lucía, el Polo Club. En el caso de la Asociación Cristiana Femenina, se autorizó en 1935 un préstamo por parte del Banco Hipotecario

de 25 mil pesos nominales para la construcción de sus instalaciones deportivas.⁶ Esa modalidad fue iniciada en 1922 con el predio cedido al Club de Golf, acompañada de la garantía subsidiaria para el préstamo hipotecario de 40 mil pesos. Se entendía que esta entidad cumpliría la interesante finalidad de atraer al turismo con la capacidad económica de formar y conservar un parque excepcional. De alguna manera se intentaba que Montevideo se pusiera a tono con los gustos deportivos elitistas que desde 1911 Atlántida nucleaba en su Club de Golf.

Es probable que ante la sucesión de impactos económicos de distinta entidad, como lo representan la crisis financiera de 1913, la primer guerra mundial y la crisis económica de 1929, el Municipio restringiera este tipo de inversiones, aunque también es de hacer notar que las últimas instalaciones respondían a expectativas elitistas e iniciativas privadas.

La iniciativa privada adoptará al menos desde la década del '30 otras modalidades de intervención más colectivas; con la formación de la Comisión Fomento del Parque Rodó integrada por vecinos, la sociedad barrial se involucraba en las gestiones de mejoramiento del espacio como en la organización de fiestas populares. En la década del '50 el patrimonio municipal se amplió con el estadio cerrado -llamado Cilindro- y el Planetario "Agrimensor Germán Barbato".

La distribución espacial de los "paseos", es tema específicamente urbanístico. Por ello importa la apreciación de quien fue Director de la División Paseos Públicos en la década del '30, el Arquitecto Juan Scasso. En función del rol social que debían cumplir, Scasso se mostraba pesimista. Los clasificaba en paseos estivales - los balnearios -, y los de recreo y esparcimiento. La función de los balnearios estaba resuelta, a la cadena de playas todos los barrios tenían fácil acceso. En cambio en los de recreación, "el verde urbano", observaba una serie de limitaciones. La principal, estaba ubicado lejos de los barrios de mayor población y el área no alcanzaba el 20% aspirado por los urbanistas, apenas el 4.60%. Se puede alegar a esta apreciación que los límites considerados -Río de la Plata, Propios y Arroyo Miguelete- resultan restringidos. Poco tiempo después la expansión de la ciudad terminaría integrando las áreas verdes al igual que a Malvín y Carrasco. El carácter espontáneo, sin un plan de distribución racional, fruto de una larga serie de expropiaciones y adquisiciones en las que el urbanismo moderno no había intervenido, es otro de los aspectos negativos resaltados por Scasso.⁷

La formación del nuevo paisaje montevidеоano contó para cada proyecto con asesoramiento técnico, pero la difusión de las modernas teorías urbanísticas no acompañó la expansión ni los recursos disponibles permitieron una mayor planificación. Desde fines del S. XIX Montevideo compartía especialistas con Buenos Aires. André y Thays (Director este último de Pasos Públicos durante 26 años en esa ciudad) constituyen los casos más resonantes. Sus esfuerzos en la integración

⁶ Boletín Municipal, TII, N° 54, 3 de julio y 8 de julio de 1935, p.1711 y 1734.

⁷ J. A. Scasso, *Los paseos de Montevideo*. Revista "Arquitectura-Economía", Año XX, 1935, N°2, p.142 y *Un problema social. El empleo de las horas libres en la ciudad*", Año XXVII, noviembre 1942, p.64.

de espacios verdes en el ámbito urbano contribuyeron en la consolidación de la fisonomía de ambas ciudades.

Los paseos marítimos

El extenso cinturón costero de paseos marítimos o ramblas costaneras según se los identificaba en la época –aun hoy en expansión- formó parte del equipamiento de uso social del espacio contiguo al mar. En su construcción se aprovechó la sinuosa morfología de la costa natural conformándose al compás de la atracción social por el mar, la voluntad política y de algunos sacudones financieros. En cierta forma tuvo la función de detener el avance de la propiedad privada. Como presumían las autoridades, ante el auge de la especulación urbana seguramente los propietarios no invertirían en paseos públicos, aunque sí lucrarían con su impacto al valorizarse el entorno.

En este trabajo se ha optado por concebir las ramblas como paseos, sin negar que a largo plazo y sin perder su inicial función cumplen una función integradora. El extendido desde Pocitos a Carrasco –extensos arenales poco habitados- tuvo el objetivo de acercar este nuevo barrio a la ciudad.⁸ El Hotel Carrasco aun en construcción, había sido adquirido en 1915 por el Municipio razón por la cual, su integración por la panorámica costa se hacía imprescindible. Los ingenieros Pittaluga y Ferrer Zubieta al presentar el proyecto en 1917 señalaban además su conveniencia, pues al solucionar el problema de locomoción valorizaban la propiedad adquirida.⁹ Este planteo no consiste un tema menor ni circunstancial; uno de los principales y permanentes impactos de los paseos marítimos urbanos fue la generación de la especulación de tierras y el uso residencial de su entorno. Lúcidos agentes privados aprovecharon para la ampliación del mercado inmobiliario, la vocación por el acercamiento al mar que había inaugurado la burguesía europea en las postrimerías del siglo XVIII con singular éxito.

En el mapa se presentan las fechas aproximadas de las habilitaciones, en cuyo extremo Este debiera figurar alguna interrupción, tramo corto que será unido en la década del '50. En el Cuadro siguiente se resume el proceso de construcción.

⁸ En esta oportunidad no nos detendremos en explicar las motivaciones sociales, hábitos, etc. determinantes de las modalidades del uso de la costa y que incidieron en la construcción de las ramblas así como la evolución del modelo europeo trasladado tempranamente a Mar del Plata y Montevideo.

⁹ Libro de Actas, Junta Económico Administrativa, 1 de diciembre de 1917.

Cuadro 2 Las Ramblas. Cronología de proyectos y realizaciones.

Año	Proyectos	Realizaciones	Gobierno municipal
1868	Proyecto de Rambla Sur		Cnel. José Bustamante *
1890	Proyecto de Rambla entre Buceo y Ciudad Vieja		Cnel. Salvador Tajés y Julio Muró *
1904		Sustitución parcial del muelle Ramírez por la rambla	Cnel. Juan Bernassa y Jerez *
1909		Rambla de Pocitos	Daniel Muñoz **
1912	Se estudia continuar la rambla desde Pocitos hasta Punta Gorda		Ramón Benzano **
1913	Se realiza el plano del trayecto desde la calle Massini hasta Buceo		Ramón Benzano **
1915		Conexión de los tramos Ramírez - Pocitos	Francisco Accinelli **
1916	Aprobación del proyecto de rambla entre Pocitos y Carrasco		Francisco Accinelli **
1919	Aprobación del proyecto Rambla Sudamérica para conectar el puerto con zona del Cerro		Eugenio Martínez Thedy**
1920-21		Habilitación de parte de la Rambla de Carrasco	Juan P. Fábini ***
1923-24		Habilitación del tramo desde la calle Comercio hasta Pocitos	Luis P. Ponce ***
1925	Plano definitivo de Rambla Sur	Comisión Financiera Rambla Sur	Luis Otero ***
1928		Primer tramo de Rambla Sur (Médanos-Jackson)	Juan P. Fábini ***
1931		Acondicionamiento de Rambla Wilson entre Miguel Barreiro y Larrañaga	César Batlle Pacheco ***
1935-38		Habilitación total de Rambla Sur	Alberto Dagnino Horacio Acosta y Lara **
1935-38		Inicio de la Rambla Portuaria	Alberto Dagnino Horacio Acosta y Lara**
1935-38		Habilitación total de Rambla del Perú (Pocitos-Buceo)	Alberto Dagnino Horacio Acosta y Lara**
1935-38		Acondicionamiento de las	Alberto Dagnino

		Ramblas de Chile y O'Higgins (Buceo-Malvín) y Argentina (Ramírez)	Horacio Acosta y Lara**
--	--	---	-------------------------

Fuentes: Memoria de la IMM (1911) Concejo de Administración de Montevideo (1923-24), Junta Departamental, 1934-38 y 1938-42. "La Semana de El Día", 19 al 25 de abril de 1986, Guillermo García Moyano *Pueblo de los Pocitos*, EBO, 1979.

Cargo dirigente del Gobierno Departamental: * Jefes Políticos, **Intendentes, ***Pte. del Concejo de Administración de Montevideo, en: Junta Departamental de Montevideo, *Tablas cronológicas del Gobierno Departamental*. 1830-1966, Montevideo, 1966.

El primer proyecto de paseo marítimo data de 1890. El ingeniero paisajista francés Eduardo André fue contratado por la Junta Económico-Administrativa, habiendo aconsejado la construcción de un camino de circunvalación costero desde el Buceo a la Ciudad Vieja entre otras propuestas que pretendían embellecer la ciudad. La crisis financiera dejó en suspenso la idea.¹⁰ Cuando el proyecto renació, superada la crisis de orden económico y en relativa pacificación política, la circunvalación resultó en la práctica determinada por los límites de la costa departamental, como lo indicaba la expansión hotelera. Los tímidos comienzos de 1904, ocasión en que se inició la sustitución de parte del muelle de madera de Ramírez por una rambla en el marco del equipamiento del Parque Urbano, seguidos por la rambla de Pocitos en 1909 y la inauguración del tramo que unió ambos balnearios en 1915, culminarán en 1917 con la aprobación de su extensión hasta Carrasco – que en algún momento se pensó como "Rambla Buenos Aires"-. Aunque haría falta la construcción de algunos tramos y la demolición del Hotel Pocitos en 1935 para conseguir el gran paseo marítimo. Montevideo iniciaba la década del veinte con la costanera turística y recreativa proyectada. Amplios y diseminados paseos públicos y el acondicionamiento hotelero en expansión, ampliaban el paisaje urbano. En el llamado Plan Fabini de 1928, se proporcionaron los recursos para la continuación de las obras junto a las de otras avenidas.

En 1868 un primer esbozo inició la idea de la Rambla Sur, fuera del ámbito estrictamente turístico, en 1925 se aprobó el plano definitivo y la formación de la Comisión Financiera. Sorteando innumerables dificultades la obra culminará en su totalidad entre 1935 y 1938.¹¹ En 1919 mediante el proyecto de la Rambla Sudamérica el puerto se conectaría más tarde con la zona del Cerro de Montevideo.¹²

¹⁰ Alfredo Castellanos, *Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914)*, Montevideo, Junta departamental de Montevideo, 1971, p.198. El plan de André, llamado "Proyecto de transformación y embellecimiento de la ciudad de Montevideo" es considerado actualmente el "primer paso para proponer una visión general de la ciudad que manifiesta un especial énfasis en los aspectos paisajísticos (...) junto a propuestas de orden urbanístico. En: Autores varios, *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*, Junta de Andalucía, Agencia Española de Cooperación Internacional, IMM y Facultad de Arquitectura, 1996, p.16.

¹¹ La Comisión Financiera de la Rambla Sur se formó el 8 de marzo de 1926 a instancias del Vicepresidente del Concejo de Administración, César Batlle Pacheco. Ocupó la Presidencia el autor del proyecto, el Ing. Juan P. Fabini, y la integraron el Dr. Francisco Ghigliani, los ingenieros Enrique Ambrosoli Bonomi, Santiago Mauri, Ezequiel Sánchez González y Enrique Lussich. Por el Concejo

En el período 1935-38 se lograron definitivos avances. Siendo ya un mal recuerdo la crisis económica, el quiebre institucional no significó un obstáculo para que el viejo proyecto de André, retomado por el batllismo, fuese superado. La apertura de la Rambla Sur y el inicio de la Portuaria, así como la habilitación total de la del Perú y la ornamentación de la Argentina en Pocitos y Ramírez respectivamente, la construcción del murete en las Ramblas de Chile y O'Higgins entre Buceo y Malvín, se constituyeron en motivos de orgullo del gobierno departamental, calificándolas de “valiosa mejora de nuestro gran paseo costanero”, que incluyó terminaciones de las correspondientes veredas de granito y de necesarias expropiaciones.¹³ En 1935 se habían completado 16 Kms de ramblas de los cuales aproximadamente 10, unían los balnearios montevideanos.¹⁴

La concreción del paisaje costero en el cual las ramblas se constituyeron en el elemento central, trajo una preocupación inmediata ante el avance residencial. Este, a largo plazo sustituiría al interés turístico como elemento primordial, aunque perduraría como centro recreativo. En el período 1938-42 la Junta Departamental designó la Comisión Asesora que debía determinar la altura máxima y los retiros de las construcciones “con vistas a la creación de centros caracterizados que eviten los inconvenientes estéticos de la medianería, defiendan los valores plásticos y otorguen condiciones de seguridad.” La posterior ley de Propiedad Horizontal adoptó sus propios parámetros determinando otro viraje más en la costa montevideana a pesar de la manifiesta intención de evitar “las construcciones en forma de pantalla” que quitarían “visibilidad a las playas” y perjudicarían el clima.¹⁵

Sobre el filo del nuevo siglo, este largo proceso de reformulación de la costa necesitó aun de la imaginación y voluntad política –porque en definitiva de eso se trata- de una nueva generación gubernamental. En 1997, la zona del Cerro vio coronada su costa con un paseo marítimo que seguramente contribuirá en el realce del viejo barrio industrial para el afincamiento residencial. Y que probablemente se verá acompañado de especulación inmobiliaria. También para esta zona Batlle había propuesto su transformación sobre la base al menos de la eliminación de las instalaciones saladeriles y la promoción de otro tipo de edificación. Los turistas –a los

Nacional de Administración, se incorporaron el Dr. Javier Mendivil y Vicente Costa. En: “La Semana” de El Día, 19 al 25 de abril de 1986, p.7

¹² El aprovechamiento de la costa aun despierta expectativas como factor de atracción turística. En el actual proyecto de la Comisión Financiera de Rambla Sur para la recuperación de la península de Punta Carretas, esta se aprecia como lugar “de alto significado en términos de memoria colectiva e identidad para Montevideo”, según palabras del Pte. Alvaro Echaidier, agregando que “si la perspectiva de la ciudad es crecer como punto de atracción turística, se deben generar elementos que hagan de Montevideo un lugar diferente”. Los argumentos actuales no difieren de los manejados a principios de siglo –como se verá en la próxima parte- la diferencia proviene en el origen del financiamiento, los operadores privados se harán cargo del equipamiento a cambio de la explotación comercial, como en aquel entonces se hizo en parte de la hotelería. En “El País”, 26 de octubre de 1997, p. 15.

¹³ Junta Departamental de Montevideo, *Memoria de la Junta Departamental de Montevideo, 1934-38*, Montevideo, 1938, p.9.

¹⁴ Boletín Municipal, 30 de noviembre de 1935, N° 62, en contratapa.

¹⁵ Junta Departamental, Montevideo, *Memoria de la actuación de la Junta Departamental, 1938-42*, Montevideo, 1942, p.20.

cuales se refiere Batlle – se habían “lamentado siempre del abandono en que se tiene tan inmejorable y espléndido paraje, codiciado y envidiado por muchas ciudades de mayor fuste que la nuestra.”¹⁶

Mediante la mirada de larga duración que parte de aquel territorio vacío de la ciudad de espaldas al mar, se pueden percibir netas transformaciones. De las pequeñas aldeas y lavaderos de ropa -Pocitos y Malvín-, o de extensos arenales parcialmente forestados y con algún Hospital Marítimo –Malvín y Carrasco-, el paisaje se transformó con un viraje hacia la saturación de instalaciones balnearias en Ramírez y Pocitos, cuyos agentes protagónicos fueron empresas privadas generalmente vinculadas al transporte de pasajeros. En el siglo XX sobrevino el cambio más perdurable en el cual la acción municipal se apropió del espacio, diseñando un paisaje de uso colectivo e integrador, que funcionó como instrumento promotor de la imagen turística que las autoridades gubernamentales aspiraban para la ciudad, para luego dar paso a la intensa ocupación residencial.

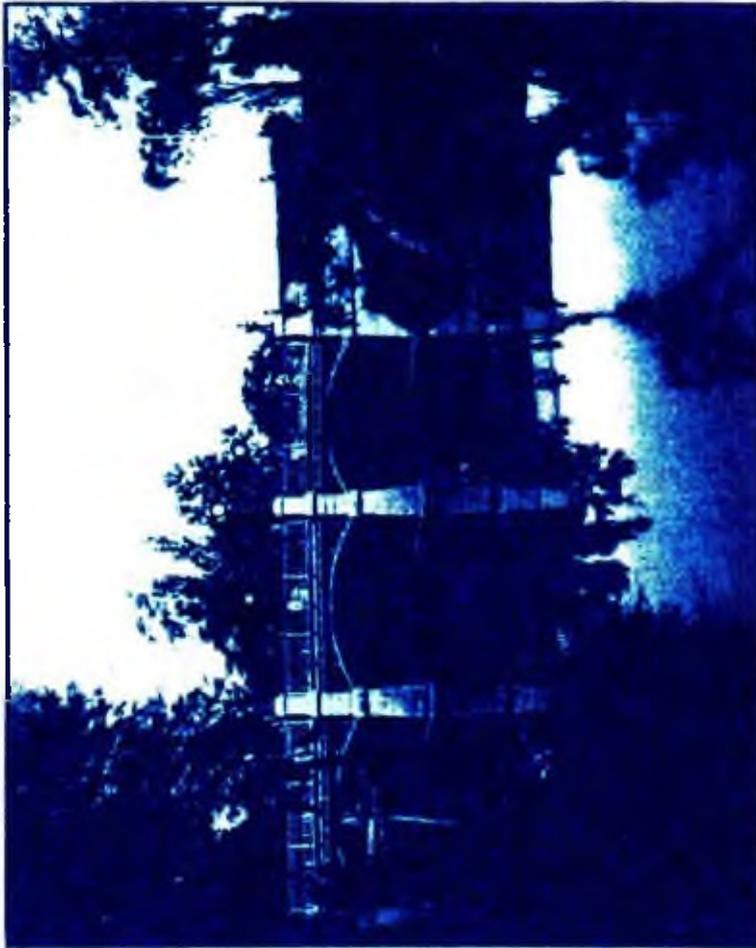
“No habrá en toda América y quizás en ninguna ciudad del mundo, una Rambla de esta naturaleza que abarque un recorrido tan extenso y que ofrezca tan grandes encantos y tan variadas perspectivas (...)”, así expresaba en 1925 el Libro del Centenario el orgullo que sentían los montevideanos y sus autoridades.¹⁷

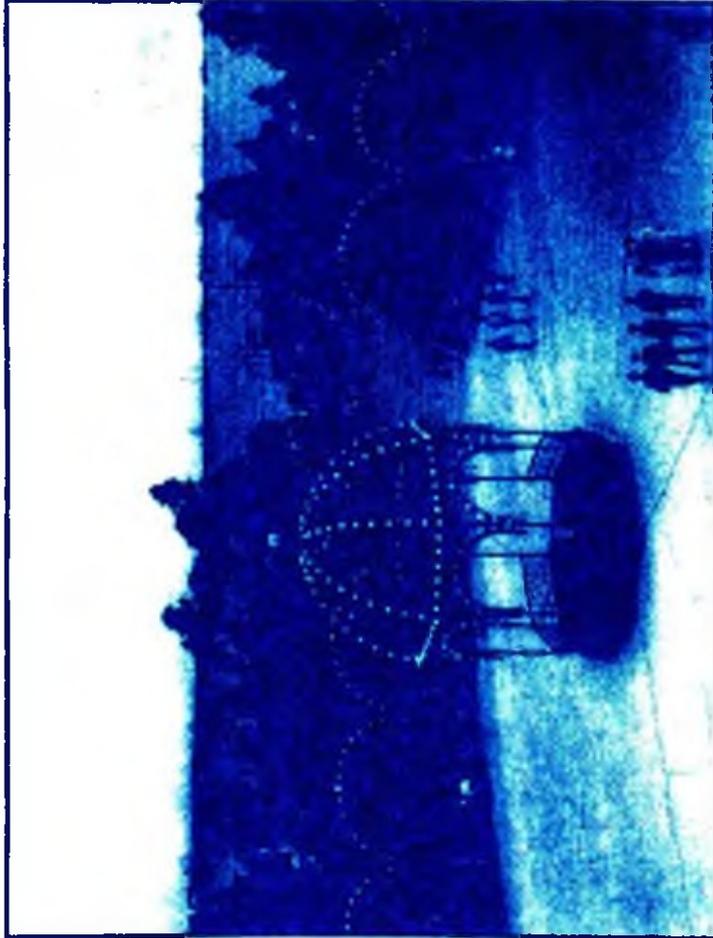
No faltaron las imitaciones; simultáneamente la ciudad de Mercedes y el balneario Piriápolis bordearon sus costas con pintorescos paseos. La analogía entre turismo, recreación y ramblas dibujó en fragmentos otro paisaje, contribuyendo en el proceso modernizador del país.

Fotografías
Parque Capurro, 1917
Puente sobre el Arroyo Miguelete, 1916
Fuente: Archivo Fotográfico, IMM

¹⁶ “El Día”, 20 de agosto de 1912, “Embelllecimiento del Cerro”, en Daniel Pelúas, Alfredo Piffaretti, *Idelogía Batllista. Componentes y Modelo*, Montevideo, Solaris, 1998, p.249.

¹⁷ *Libro del Centenario, 1825-1925*, Montevideo, Agencia Publicidad, 1925. p. 695.





2. Los argumentos municipales y el apoyo estatal durante el período del primer batllismo (1903-1916).

La línea argumental de las autoridades municipales, y de integrantes del gobierno central que de alguna forma u otra aludían a la acción municipal en los planes de instalaciones recreativas y turísticas al parecer, tiene como fuente de inspiración el pensamiento de José Batlle y Ordoñez. Pensando en la ampliación del Parque Urbano, Batlle imaginaba en 1908 "(...) un parque majestuoso que junto a las maravillas de las perspectivas del mar con los encantos de la fronda de los árboles, parque que no ocupe como ahora el fondo misérrimo de una quebrada indigente sino que se extienda, que siga la línea sinuosa del río, que trepe las alturas circunvecinas, que se apodere de todas las vistas panorámicas de la costa (...) grandes amplitudes para el desahogo de la sofocada colmena humana".¹⁸ La extensión que finalmente logró ese parque fue menor a la proyectada, la venta de terrenos adquiridos por el Municipio contribuyó en la recuperación de costos de esta y otras obras públicas.

Ante recursos escasos, cuáles fueron los argumentos esgrimidos por el Municipio justificando gastos de orden suntuario en las primeras décadas del siglo cuando la ciudad debía satisfacer otras necesidades como las de saneamiento (servicio adquirido en 1916), apertura y acondicionamiento de calles, servicios de limpieza, etc..¹⁹

El 24 de abril de 1911 en ocasión de la presentación del plan de ampliación de parques y paseos ante la Junta Administrativa, el Intendente Ramón Benzano recordaba que "la pobreza y escasez de sitios de recreación" reconocida por las autoridades y la prensa justificaba la ampliación del Prado, "el más bello paseo de la ciudad, estrecho y restringido" al que se le debía asignar la proporción de parque cumpliendo así la función de "un gran centro de atracción y amenidad".²⁰ Asimismo en la ley de expropiación para el ensanche del Parque Urbano del 18 de diciembre de 1911 uno de los considerandos se refería a "que el Parque Urbano, en su estado actual, por su reducida extensión, su aireación precaria y sus deficiencias panorámicas, no llena los fines estéticos y las necesidades higiénicas que se tienen en vista al trazarse y ejecutarse los paseos públicos que sirven de desahogo y esparcimiento a las ciudades de población considerable."²¹

El proyecto de ampliación del Parque Urbano que incluía la continuación de la rambla hasta Bulevar Artigas y hacia Pocitos requirió de importantes expropiaciones de terrenos para las cuales se debió solicitar el aval del Poder Ejecutivo, ya que de acuerdo al Código Civil el Estado proporcionaría los fondos requeridos. El Ministro del Interior, Pedro Manini Ríos, adhirió con entusiasmo a dicho proyecto,

¹⁸ "El Día", 20 de julio de 1908, en Daniel Pelúas y Alfredo Piffaretti, *Ideología...* p. 247.

¹⁹ Los Intendentes hasta 1919 fueron: Daniel Muñoz (1908-11), Ramón Benzano (1911-13), Santiago Rivas (1914-14), y Francisco Accinelli (1915-19).

²⁰ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memoria.. 1911*, p. 90.

²¹ Registro de Leyes y Decretos, 18 de diciembre de 1911, p.878.

describiendo la ciudad a que se aspiraba y a parte de los escollos que se debía enfrentar:

“Nuestra capital tiene una situación marítima privilegiada (...). Distintas playas separadas por eminencias (...) dan base a una acción edilicia diligente y previsoramente que sustraiga a la explotación privada los lugares más aparentes y los entregue al uso y goce comunes”. En el caso del Parque Urbano expresaba que “Nadie que lo visite siquiera una vez dejará de lamentar su pésima situación actual, hundido en el fondo de una vertiente, sin espacios para recreo (...)”. El avance hasta el mar de las propiedades privadas impedía su función de “paseo marítimo”, “donde hasta el dominio público de la playa no alcanza sino a una porción exigua, desmembrada como está, a favor de propiedades particulares que interrumpen su completo acceso y perturban su libre goce para la población, sin duda por haber llegado tarde para Ramírez como para Pocitos y como para toda la costa departamental del Río de la Plata, la disposición previsoramente del Código Rural que prohíbe enajenar la propiedad fiscal dentro de los cincuenta metros de ribera. Esa faja de terreno adyacente al mar debe reconquistarla ahora el tesoro público, y afectarla desde luego a la continuación de la rambla costanera que una al P. Urbano con Pocitos.”²²

En el decreto del Poder Ejecutivo se argumentó –posición que se reiteraría en situaciones similares- que la erogación “lejos de suponer gastos improductivos, significa una colocación remuneradora de los caudales públicos” ya que cumplía dos funciones: el mejoramiento de las condiciones higiénicas de los habitantes de la ciudad, y el fomento de “la concurrencia de forasteros” con el embellecimiento urbano, señalándose esta última condición como compensación económica.²³

La expropiación de terrenos iniciada en 1911 destinados a la continuación de la rambla, la ampliación del parque, y a impedir la explotación indiscriminada de las canteras y arenas -contemplada en el decreto del 10 de febrero de 1896 al disponer la entrega al Municipio de los terrenos del Banco Nacional-, generó el enfrentamiento con Francisco Piria, el propietario de la mayor parte de los terrenos afectados, además de Shaw, Passolini y la Sociedad Comercial de Montevideo. Al año siguiente ante el fracaso de las negociaciones amigables del Municipio, el Ministerio del Interior otorgó el aval confiriendo carácter de trámite urgente la ocupación municipal de los terrenos de la costa, acogiéndose a la reciente ley de expropiaciones de bienes raíces del 22 de marzo de 1912.²⁴ El proyecto de un Montevideo moderno y atractivo con avenidas y parques borraba diferencias políticas al menos en el seno del Partido Colorado. El reformismo encontró apoyo en el sector conservador, así lo sugiere el decidido apoyo de Manini Ríos. Seguramente los unía un mismo objetivo: la valorización urbana.

²² Intendencia Municipal de Montevideo, *Memorias...1911* p. 95.

²³ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memorias...1911*, p. 97.

²⁴ Registro de Leyes y Decretos, 25 de abril de 1912, p. 376 - 378 y 22 de marzo de 1912, p.334 -350.

Ese modelo de ciudad, provino de más allá del Atlántico. Además de los viajes del empresariado y de influyentes políticos, que actuaron como agentes “importadores” de la modernización, las autoridades municipales se nutrieron de las experiencias viajeras de algunos funcionarios. En 1911 el Intendente Ramón Benzano, ante el viaje a Europa del Secretario Inspector de Oficinas, Juan Carlos Mendoza, le encargó el relevamiento del sistema de servicios municipales. El funcionario, de la visita a París, Londres, Francfort y Hamburgo, entre las grandes ciudades, y a los balnearios San Sebastián, Biarritz, Trouville y Ostende, elaboró una serie de recomendaciones que referían a la recolección, eliminación y aprovechamiento de basuras domésticas, al saneamiento y al sistema de espacios verdes. Fruto de la comparación con estos modernos centros urbanos, de los espacios de uso colectivo expresaba su escasez y descuido: “si se exceptúa el Prado, digno de figurar en cualquier ciudad, nada podemos recomendar a la observación de los extranjeros que nos visiten.” Aconsejaba que este debería ser cuidado con más esmero, anotando la falta de decoración floral en todos los parques montevidEOS. El arbolado, debería ser objeto de mayor atención, tomando como ejemplo los de Suiza y los Pirineos. Su recomendación, reconociendo la falta de técnicos en la materia fue la de contratar jardineros y “arboricultores” franceses.²⁵

No es difícil suponer detrás de esa acción emprendedora del Municipio de las tres primeras décadas, la voluntad política de José Batlle y Ordoñez. Como se analizará en la próxima parte, los recursos económicos resultaban muy escasos en una ciudad en plena expansión con necesidades de infraestructura aun sin satisfacer. En 1907 el líder colorado sugiriendo desde París que el gobierno contribuyera con la comuna en el realce de la pródiga naturaleza, expresaba sin rodeos claros objetivos. “Podemos tener una razón para animarnos a todo y lo que sea para embellecer a Montevideo, no debe considerarse como un gasto de lujo, sino como un buen negocio hecho con nuestros vecinos los porteños, llamados a darnos cada día mejores rendimientos”. Argumentos que fueron tomados al pie de la letra por las autoridades municipales. Tras enumerar una serie de “igualdades” con París, -iluminación, transporte y hasta el “aspecto de la población”- consideraba que se podían “hacer maravillas” bajo dos condiciones: “administraciones honradas durante veinte años” y el recorte de las ganancias de las empresas extranjeras.²⁶ En 1912 al argumentar la necesidad de transformar la zona del Cerro, reiteraba que había que “sacar partido (...)”

²⁵ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memorias...*, p. 258.

²⁶ “El Día”, 7 de julio de 1907, “Carta del Sr. Batlle y Ordoñez desde París” en Daniel Pelúas y Alfredo Piffaretti, *Ideología*, 1998, p.242.

El gobierno departamental inició su etapa de Intendentes en 1908, asumiendo como primer Intendente Daniel Muñoz, la Junta Económico-Administrativa de 22 cargos estuvo integrada por: Miguel Lapeyre, José Ramaso, Agustín Piera, Fermín Silveira, José Foglia, José Carballido, Juan Buena, Manuel de Labandera, José Rodríguez, Alejandro Lagarmilla, Fausto Veiga, Luis Fernández, Felipe Schelotto, Alfredo Echeverría, Ramón Benzano, Plácido Abad, Eugenio Legrand, Enrique Figari y Javier Mendivil. En: Junta Departamental de Montevideo, *Tablas Cronológicas del Gobierno Departamental de Montevideo, 1830-1966*, Compiladas por Alcion Cheroni, Montevideo, 1966.

de la moderna industria del turismo que tanto repercute sobre la economía de los pueblos capaces de explotarle y estimularle (...).²⁷

La transformación de Montevideo en una “gran ciudad” podía beneficiar a muchos. Al actuar como motivante ante potenciales visitantes y en la radicación de inmigrantes, el impacto económico aunque difícil de calcular parecía obvio. Por lo que aquel propósito continuó más allá de la crisis de los años '30 y de la quiebra institucional, basta recordar el empuje constructivo de las ramblas y de la hotelería municipal; en ocasión de la presentación de la Memoria de la Junta Departamental para el período 1935-38 se destacaba la serie de obras “destinadas a facilitar y acrecentar la afluencia de turistas a nuestra ciudad”.²⁸ En el marco de ideales igualitarios, al mejorar la calidad de vida de quienes vivían y trabajaban en la ciudad los espacios públicos se justificaban por sí mismos. Ese uso conjunto es otro de los factores que debió contribuir en la definición de posturas y en la asignación de recursos. Mientras, el mercado inmobiliario se consolidaba. Con agentes aparentemente perjudicados por la quita de terrenos, al mejorarse la localización de lotes cercanos a las áreas privilegiadas, sus propietarios, sin realizar ningún tipo de inversión vieron garantizadas redituables transacciones.

El gobierno central contribuyó con la aprobación de legislación apropiada a la transformación de Montevideo en “una ciudad de turismo” en varias instancias. En 1919 al discutirse en la Cámara de Representantes el nuevo régimen de días feriados, los representantes políticos atendieron dos factores que incrementan el flujo turístico: la cantidad de días feriados seguidos, los llamados en la época “días de descanso”, y su coincidencia con los vigentes en los países emisores de la región. Sobre la Semana de Carnaval, hubo acuerdo en que su función era la de complementar la temporada de verano, como “fiesta movable” resultaba natural la coincidencia. La instrumentación de una semana de turismo en cambio generó dudas. En el régimen anterior de feriados figuraban como días de descanso las “Fiestas de la Independencia Nacional” establecidos entre el 24 y 26 de agosto. Obviamente que por su carácter nacional fueron desechadas. Una de las posibilidades manejadas fue el “Día de los Estudiantes” entre el 20 y 22 de setiembre. Fecha y temporada que no se consideró apropiada por dos circunstancias: el factor climático, considerando que “la primavera es la peor estación del año” –recordando que no era la imaginada por los poetas– y su reducida cantidad de días. Las virtudes de la tradicional Semana Santa fueron resaltadas en la costumbre ya establecida en los otros países de utilizarla para viajar, en la obvia coincidencia (sexta semana después de Carnaval), y en el “encanto del otoño” que invitaba al paseo y a la navegación. Se argumentaba que la Semana Santa era de “fiesta” en los países vecinos, y muchas personas venían a pasar esos días en Colonia Suiza, Piriópolis, Punta del Este y Montevideo.²⁹

²⁷ El Día, 20 de agosto de 1912, “Embellecimiento del Cerro”, en Daniel Pelúas, Alfredo Piffaretti, *Ideología...*, p.249.

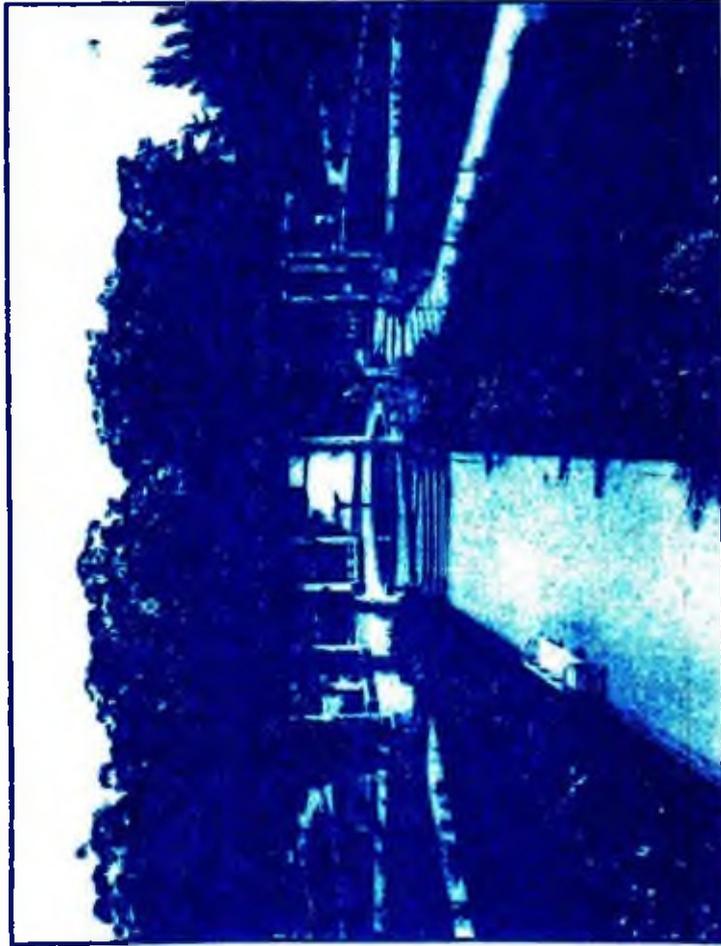
²⁸ Junta Departamental de Montevideo, *Memoria... 1934-38*, p. 9.

²⁹ Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes, 9 de octubre de 1919, pp. 238-48.

Lo cierto es que la secularización pública de esa semana no generó en esa instancia un debate de ribetes religiosos. La separación de la Iglesia del Estado en la Constitución de 1919 con su preámbulo de medidas secularizadoras de la vida social, sirve de marco explicativo.³⁰ Se buscaba el incentivo de condiciones turísticas ventajosas en el que la cuestión religiosa quedaba postergada, restringiéndose en todo caso al ámbito de decisiones privadas.

Fotografías: *Rosedal del Prado, 1931*
Rambla de Carrasco, 1930
Fuente: *Archivo Fotográfico, IMM*

³⁰ Ver en Gerardo Caetano – Roger Geymonat, *La secularización uruguaya (1859-1919). Catolicismo y privatización de lo religioso*. T. I, Montevideo, Santillana S. A., 1997.





3. La problemática del financiamiento.

Los costos principales y la fuente de recursos.

Las inversiones municipales en centros recreativos se realizaron con recursos extrapresupuestales. Como el Municipio no contaba con fondos especiales, tuvo que crearlos. Hasta la aprobación de la Ley Orgánica de Gobiernos Locales del 23 de diciembre de 1919, todo proyecto requería el aval del gobierno central, así como para las frecuentes expropiaciones o adquisiciones de terrenos y de algún tipo de financiamiento. Otra restricción presupuestaria fue el reducido monto a percibir por concepto de Contribución Inmobiliaria que recién en 1952 fue captado en su totalidad por los Municipios.

Los inicios de los parques contaron en general con aportes especiales de origen estatal. Las ampliaciones, los acondicionamientos y la construcción de ramblas, con recursos propios, préstamos estatales y empréstitos. Los aportes especiales del gobierno estatal no se limitaron a Montevideo, algunos proyectos turísticos y recreativos del interior también gozaron de estos beneficios. Y no siempre su destino fue el previsto por la ley al menos en forma explícita; en el caso de la partida para el Parque Central, el decreto del 13 de octubre de 1905 del Empréstito de Obras Públicas autorizaba al Poder Ejecutivo a contribuir en la construcción de puentes y caminos del departamento “y demás obras de mejoramiento”.³¹ Recordemos que la ciudad en permanente expansión requería el tendido de infraestructura básica urbana que por lo visto no impidió, fundamentalmente al batllismo, la concreción del sueño de una ciudad disfrutable.

³¹ Registro de Leyes y Decretos, 13 de octubre de 1905, p. 481-86.

Cuadro 3

Aportes especiales sin reintegro para adquisiciones de terrenos para parques					
	Año	Aporte en \$			Origen
		Corrientes Constantes Libras			
				1898	
Parque Urbano (35 hás.)	1898	60.000	60.000	12.765	C. Liquidadora del B. Nacional
P. Central (11 hás.)	1906	40.000	35.000	8.510	Empréstito de Obras Públicas
Bañados Carrasco (1.100 hás.)	1916	50.000	35.710	10.638	Poder Ejecutivo
Parque Urbano*	1919	83.000	46.030	17.659	Poder Ejecutivo
P. Nal. de Carrasco (350 hás.)	1928	38.640	21.708	8.221	Rentas Generales y Obras Públicas
Préstamo estatal para ampliaciones de parques					
	Año	Costo en \$		libras	
Parque del Prado	1912	664.000 **			
Parque Urbano	1912	621.882			
Parque Central	1912	500.000			
Parque Giot	1913	100.000 ***			
Total		1.885.882	401.251	2.500.000	531.914

Fuentes: Eduardo Acevedo, *Anales Históricos del Uruguay*, TVI; I M M, *Memoria de la Intendencia Municipal de Montevideo*, Año 1911, T I, Leonardo Calicchio, *"Salario y costo de vida en el Río de la Plata. 1907-1930*. Unidad Multidisciplinaria, FCS, DT N° 33, 1996.

- *Parte de las expropiaciones realizadas por concepto de Parque Urbano fue destinada a la rambla, la última corresponde a Punta Brava. **Como producto de una compraventa, parte de esta suma fue financiada. Las demás fueron expropiaciones. El costo total debe ser considerado el mínimo que insumió esta operación. *** Dicho parque fue adquirido en 962.000\$, de los cuales 100 mil se pagaron al contado, los que presumiblemente provinieron de este fondo.
- Paridad legal: 1 libra oro 4.70 pesos.

La búsqueda de recursos emprendida por el Municipio destinados a solventar las expropiaciones y adquisiciones para la ampliación de los parques Urbano, Prado y Central, más la construcción de las ramblas, se dio dentro de una estructura financiera muy rígida. Por decreto del 17 de abril de 1912 aprobado por la Asamblea General, el Poder Ejecutivo quedó autorizado a prestar al Municipio hasta 2.500.000 pesos así como se lo facultaba a fraccionar y vender los terrenos sobrantes del Parque del Pueblo cuya recaudación se entregaría en pago de dicha deuda.³²

³² Registro de Leyes y Decretos, 17 de abril de 1912, p. 370.

En 1911 el batllismo comenzó a concretar su política de estatización con la integración a la órbita estatal de importantes servicios. Una mínima comparación con otros destinos de los recursos estatales y de sus utilidades puede contribuir a dilucidar la entidad de este préstamo –particularmente generoso si se contrasta con el total de los aportes sin reintegro, según consta en el cuadro 3- y también relevante teniendo en cuenta la simultaneidad de las inversiones públicas y las carencias urbanas de todo orden. En el área bancaria, en la expropiación de las acciones privadas del Banco Hipotecario realizada en 1912 el Estado aportó un poco más de cuatro millones de pesos.³³ En 1911 se creó la sección de Crédito Rural (BROU) con un capital de 500 mil pesos, por otra parte, las utilidades anuales de dicho banco entre 1911 y 1915 promediaban un poco más de 1 millón y medio de pesos.³⁴ En el sector servicios públicos, el capital financiero de Usinas Eléctricas del Estado en 1911 fue de 1 millón y cuarto.³⁵

Sin embargo, el referido decreto debió resultar por demás escaso al Intendente Benzano cuyo plan de financiación de este proyecto y otras mejoras y servicios había sido presentado a la Junta Económico Administrativa el 3 de abril de 1911, seguido el 8 de junio por la solicitud de un Empréstito Hipotecario para el Parque Central. Ambos fracasaron. El primer plan consistía en la contratación de un empréstito de 15 millones de pesos cuyo pago se preveía con rentas creadas con ese objetivo. La Comisión que lo estudió (José P. Varela, Leopoldo Peluffo, Luciano Potenze y Alfredo Lavadie) realizó importantes objeciones al considerar que significaba una avalancha de nuevos impuestos. Con algunos recortes le otorgó el aval, planteando la disminución del monto a ocho o diez millones. Se preveía el aumento de la cuota para el Municipio del 1 al 1 y medio por mil del producido por la Contribución Inmobiliaria, del total del 6 y medio cuya mayor parte se destinaba al Estado. Entre los nuevos impuestos: recargos en la Contribución Inmobiliaria, sobre los terrenos baldíos y los edificios de un piso, suplementos a los boletos emitidos por las Empresas de Tranvías y a los pasajes al exterior.³⁶

El decreto del 1º de junio de 1921 al establecer el impuesto sobre los terrenos baldíos recogió parte de esa demanda municipal aunque la recaudación tuvo otros destinatarios. Se recargó en forma escalonada en función de la zona de ubicación entre el 2 y el $\frac{1}{2}$ % con un aumento anual del 25 %. El 50 % de lo recaudado sería depositado en el Banco Hipotecario y el Concejo de Administración Departamental lo destinaría a la construcción de viviendas para trabajadores, el resto a Rentas

³³ Datos manejados por Raúl Jacob, *Más allá de Montevideo: los caminos del dinero*. Mdeo., Arpoador, 1996, p.90.

³⁴ Datos manejados por Benjamín Nahum, *Empresas Públicas uruguayas. Origen y gestión*, Mdeo., Banda Oriental, 1993, p. 48.

³⁵ Datos manejados por Roque Faraone, *De la prosperidad a la ruina*, Mdeo., Arca, 1986, p.71.

³⁶ Intendencia de Montevideo, *Memoria ...* p.122-134. Varias fueron las firmas interesadas en cubrir dicho empréstito. Tornquist y Cia., Dreyfus, Portalis, Mihanovich, y Claussen y Cía., en representación de bancos extranjeros y del Banco Germánico de Sud América. En: Augusto Benzano, *R. Benzano. Su vida pública consagrada al Municipio de Montevideo*. Ed. Floresta Lafón, Montevideo, 1948, p. 111.

Generales.³⁷ Como se ha señalado, una de las aplicaciones de estos impuestos herramienta fue la de “promover la edificación” y “embellecer la capital”.³⁸

La ejecución de las expropiaciones en el Parque Central y la prolongación de 18 de Julio, para realizar el ensanche (previsto en la ley del 19 de marzo de 1907 que facultaba a la Junta a formar el Parque Central), insumía 500.000 pesos. “Recursos en metálico disponibles para acometer tales operaciones está por demás decirlo, no existen en caja (...)”, expresaba el Presidente de Junta José Pedro Varela. Detalle que al parecer no retrajo al Municipio a la hora de implementar los proyectos de embellecimiento de la ciudad. El Intendente Ramón Benzano fue más explícito, las existencias en caja no alcanzaban los 300 mil pesos. La financiación propuesta el 8 de junio de 1911 fue la contratación de un Empréstimo Hipotecario por 500.000 pesos. La ventaja, según Varela, consistía en que ese tipo de empréstimo repartiría el costo de las inversiones en una obra pública destinada a beneficiar a las futuras generaciones. Las parcelas sobrantes de terrenos comprados, libradas al mercado inmobiliario contribuirían en la amortización del crédito. El proyecto de ley sancionado por la Junta fue enviado al Poder Ejecutivo. La respuesta del Ministerio de Hacienda fue un cuestionario en el cual se solicitaban detalles de los fondos municipales.³⁹ Finalmente, el referido decreto del 12 de abril 1912 instrumentó la financiación conjunta de los parques con el préstamo de 2.500.000 de pesos. Sólo se ha hecho referencia a los costos de las expropiaciones y compraventas, a excepción de la desecación de los bañados de Carrasco en terrenos del gobierno central.

El equipamiento es otro capítulo de las inversiones municipales. En los Libros de Actas de la Junta Administrativa aparecen desagregados los gastos aprobados. Por ejemplo por concepto de estudio del ensanche del Parque Urbano se le abonó 1.700 pesos al Arqto. Carlos Thays, así como los costos de alumbrado y otros.⁴⁰ Presumimos que fueron inversiones de menor magnitud, muchas de las cuales eran incluidas en el presupuesto adjudicado a la Dirección de Parques y Jardines que en el ejercicio 1911-12 le correspondió el 3.72 %.

Se desconoce el monto de las expropiaciones que insumió el trazado de las ramblas. En cuanto a la zona propiamente turística, parte de las expropiaciones realizadas a Francisco Piria en Punta Brava tuvieron ese destino, al igual que la cesión de Carlos Sanguinetti de los terrenos de Trouville. La extensión desde Pocitos a Carrasco (1917) apenas alcanzó los 350 mil pesos, aproximadamente el 50% de cada ampliación de los parques Rodó y Prado seis años antes. Consistían mayoritariamente en terrenos aun sin valorizar y sin edificación. La excepción la constituye el tramo ocupado por el Hotel Pocitos, (la actual manzana entre Av. Brasil y Martí) adquirido por el Municipio en 1935 al Banco Hipotecario por 235 mil pesos.⁴¹ El Intendente Ramón Benzano al impulsar la obra desde la calle Massini

³⁷ Registro de Leyes y Decretos, 1 de junio de 1921 p. 230-231.

³⁸ José Rilla, *La mala cara del reformismo. Impuestos, Estado y Política en el Uruguay 1903-1916*. Montevideo, Arca, 1992, p.125.

³⁹ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memoria...*, pp. 101-105.

⁴⁰ Libro de Actas, Junta Económico Administrativa, 21 de marzo de 1912, p.280.

⁴¹ A precios constantes de 1917 significaron 231.390 pesos.

hasta el Buceo en 1913 e imaginar su culminación en Carrasco, sin prever que el corte en dos tramos por la nueva construcción de ese hotel tendría su costo para la comuna a la hora de conectar ambos trazados (Ramírez-Pocitos y el nuevo tramo), consideraba que bastaban modestos recursos para “contar con la más hermosa y más dilatada rambla costanera que posea una ciudad marítima (...)”.⁴² Otros fueron los costos para las Rambla Portuaria y Sur, zonas no específicamente turísticas, cuyas expropiaciones insumieron 650 mil pesos al promediar la década del '30 para el caso de la primera. En la Rambla Sur, en 1923 el Concejo de Administración calculaba que el monto de las 80 parcelas rondaba los 5 millones de pesos incluyendo el recargo del 40% sobre el valor de los aforos.⁴³ El Boletín Municipal de 1935 informaba que el total de las expropiaciones más las obras de construcción en las ramblas habían alcanzado los 42 millones de pesos.⁴⁴ A estas cifras habría que restarle los montos recibidos por la venta de terrenos sobrantes.

Los empréstitos

La Junta Económico Administrativa contaba con antecedentes en materia de empréstitos, otra de las fuentes de financiamiento. En 1867 lo otorgaron los Bancos Mauá y Montevideo por 360 mil pesos. En 1888 por ley del 17 de octubre se autorizó la contratación de un empréstito externo por 6 millones de pesos. Y como otras fuentes externas en el S. XIX se citan los subsidios del gobierno central.⁴⁵ En 1891 el servicio de dicho empréstito resultó interrumpido a consecuencia de la suspensión de pagos de los Bancos Nacional e Inglés del Río de la Plata, apenas la mitad se llegó a emplear en servicios municipales. El resto fue absorbido por la quiebra del Banco Nacional. En 1898 éste le entregó al Municipio los terrenos cercanos a la playa Ramírez. Según expresión de Eduardo Acevedo, los resultados del empréstito habían sido “ruinosos”. Por otra parte, la Comisión liquidadora del Banco había tratado previamente de sacarle provecho vendiendo arena, entregándolos en total degradación. En 1901 se contrató un nuevo empréstito entre la Junta Económico Administrativa y la casa Baring Brothers por un capital de 1. 302.758 libras esterlinas.⁴⁶

Años más tarde, el 14 de junio de 1922 se contrató un Empréstito con el Banco Dillon Read y Cía. de Nueva York por 6 millones de dólares. Su producto se adjudicó a la ejecución de nuevas obras públicas de interés para el departamento de Montevideo y al reintegro de los 2 millones de pesos cedidos por Rentas Generales. Se autorizó al Municipio el aumento de los impuestos Alumbrado y Salubridad para

⁴² Augusto Benzano, *Ramón Benzano. Su vida pública consagrada al Municipio de Montevideo*, Montevideo, Floresta-Lafón, 1948, p.210.

⁴³ Junta Departamental, *Memoria... 1934-38*, p.11 y Concejo de Administración de Montevideo, *Memoria de la Secretaría, correspondiente a los años 1923-1924*, Montevideo, Peña Hnos., 1926, p.97.

⁴⁴ Boletín Municipal, 30 de noviembre de 1935, N° 62, en contratapa.

⁴⁵ Intendencia Municipal de Montevideo, *La Junta Económico-Administrativa de Montevideo*, Montevideo, IMM, 1979, p. 16 y 20.

⁴⁶ Eduardo Acevedo, *Anales... , T. VI, 1894-1915*, pp. 240 y 243. El servicio del empréstito de 1901 implicaba la salida anual de 362.000 pesos, según el Intendente R. Benzano.

pagar en primer lugar los intereses y la amortización del Empréstito. Al aprobarse el trazado definitivo de la Rambla Sur en 1925 se contrató el Empréstito Guaranty Trust of New York por 5 millones de pesos.⁴⁷

En 1935 circulaba una extensa serie de bonos de deuda interna, modalidad que también proporcionaba dinero en forma inmediata. Los “Rambla Costanera de Montevideo”, el “Empréstito Pro Field Oficial”, “Obligaciones Municipales”, “Bonos Municipales de Montevideo”(entre éstos los de Expropiaciones), “Bonos de Saneamiento”. Ese año fueron aprobados, los “Bonos Palacio Municipal, Viviendas Económicas y Hoteles Económicos” y los “Bonos Deuda Interna de Conversión 1935”, como fruto estos últimos de la conversión en pesos uruguayos de los empréstitos emitidos en el exterior en dólares. Los “Rambla Costanera de Montevideo” de 3 millones de pesos oro aproximadamente, se destinaron a expropiaciones y obras de la Rambla Sur y a prolongar la Rambla O’Higgins hasta el límite departamental.⁴⁸

Como se ha visto, el período 1935-38 fue pleno en culminaciones en el rubro paseos marítimos. Los bonos, si se lograban colocar, tenían la virtud de proporcionar dinero en forma inmediata. El impulso de las obras públicas también tuvo otro objetivo que trasciende los ya expuestos: la de proporcionar trabajo a los desocupados. Los presupuestos sancionados en ese período destinaban una partida extraordinaria de aproximadamente 600 mil pesos para combatir la desocupación.

La recuperación de costos

El gobierno municipal, ⁴⁹trató de recuperar los costos de algunas de sus inversiones aunque para casos concretos. Por ejemplo, el gravamen a abonar por única vez a las propiedades situadas en las cercanías de los tramos de rambla en construcción, Pocitos y Ramírez, y las ubicadas en Bulevar Artigas. Se argumentaba con acierto que dichas propiedades se valorizaban con estas mejoras, por lo cual los contribuyentes debían aportar al esfuerzo municipal.⁵⁰

⁴⁷ Junta Departamental, *Digesto Municipal. Ordenanzas y Resoluciones*, 1958, p. 928-29.

⁴⁸ Junta Departamental, *Boletín Municipal*, T.1, 29 de mayo de 1935, p. 1633-34. Los títulos de deuda externa canjeados pertenecían al Empréstito Dillon Read y al Rambla Sur.

⁴⁹ Organización del gobierno departamental: 1830-1908, Jefes Políticos (Poder Ejecutivo) y Junta Económico Administrativa (Poder Legislativo). 1908-1919, Intendente y Junta Económico Administrativa. 1920-1933, Concejo de Administración de Montevideo y Asamblea Representativa de Montevideo (colegiado y representación partidaria). 1933-1954, Intendente, Junta Deliberante en 1933 y Junta Departamental de Montevideo a partir de 1934.

⁵⁰ Intendencia de Montevideo, *Memoria...* p. 139-140. El proyecto de impuesto a las propiedades ubicadas a 200 metros de la Rambla de Pocitos remitido por la Cámara de Representantes el 1 de junio de 1911 estipulaba una contribución escalonada, a mayor cercanía mayor contribución, variando entre 100 pesos por metro lineal de construcción a 10 pesos. El total del producido quedaba destinado a la construcción de la Rambla, al ensanche de la playa y al saneamiento del arroyo Pocitos Grande. Si bien la temática de la urbanización de Montevideo no es objetivo de este trabajo cabe consignar que la apertura de calles generó en los propietarios privados diferentes reacciones. En algunos casos los terrenos fueron cedidos al Municipio, o los empresarios se encargaban de los costos, en otros fueron vendidos o expropiados. Las expropiaciones fueron realizadas en general, ante la resistencia de sus

Sin embargo estos impuestos aplicables por única vez y con destinos precisos resultaban exiguos para el cambio que se pretendía realizar en la ciudad y sobre todo de lenta implementación. En 1921 la Asamblea Representativa Departamental autorizó al Concejo cobrar a los propietarios la pavimentación de las calles en cuotas por el plazo de cinco años. También fue sujeta a régimen similar la zona circundante a la rambla Sur a partir de 1925, en este caso el recargo se efectuó sobre la Contribución Inmobiliaria al igual que en el entorno de Avda. Agraciada. Impuestos que aseguraban por lo menos en parte, el pago de los empréstitos contratados con tal fin. Los ingenieros Pittaluga y Ferreter Zubieta, al proyectar en 1917 la rambla Pocitos-Carrasco calcularon que el valor de las expropiaciones alcanzaría los 350 mil pesos, en contrapartida el aumento de la valorización de la tierra en un 50 % cuando se finalizara la rambla significaría 15 mil pesos anuales de Contribución Inmobiliaria para el Estado, para el Municipio el cobro de una cuota contributiva en una zona de influencia de 200 metros, medida esta última avalada recién con la autorización de 1921.⁵¹

Otra forma de recuperar los costos provino de las ganancias generadas por la venta de terrenos sobrantes del diseño de los parques. En los parques Urbano, Central y del Cerro, el Municipio obtuvo este privilegio. En el Urbano y el Central, el Poder Ejecutivo (1912) efectuó un adelanto como ya hemos visto, en el último caso (1919) el BROU. La municipalidad debía cancelar las deudas con el producto generado por el negocio inmobiliario. En 1935 el Intendente Alberto Dagnino proyectó el loteo de los terrenos de Villa Biarritz y su venta a plazos dejando 6 hás para parque público, el Juan Zorrilla de San Martín y para una escuela. En abril de ese año la Intendencia publicó en la prensa el aviso de remate público de 157 lotes, en la exitosa primer subasta vendió en cuotas 107 terrenos por un total de 700 mil pesos.⁵² Fue una modalidad ampliamente utilizada con los sobrantes de terrenos en la construcción de las ramblas. En 1923 se calculó que en la zona de la Rambla Sur rendiría unos 2 millones de pesos.⁵³

La modalidad de adquisición a plazos como la realizada al Banco Hipotecario en 1928 de 30 hás en la desembocadura del Arroyo Miguelete permitió, como el Municipio había sugerido en 1911 repartir los costos con las futuras generaciones. Intención que también se logró en ocasión de la compra del Parque Giot en 1913. Con similar espíritu se autorizó en 1928 la emisión de 10 mil pesos en bonos de pavimentación a amortizar en 15 años y 62 millones en títulos de deuda. Como se ha

propietarios como en el caso de Francisco Piria. Otra posibilidad que se dio ante la apertura de calles fue el intento presentado al menos por Piria – que además de propietario fue promotor de nuevos barrios-, de exigir indemnización por las calles que surgían por el amanzanamiento que él había realizado.

⁵¹ Libro de Actas, Junta Económico Administrativa, 1 de diciembre de 1917, p.134.

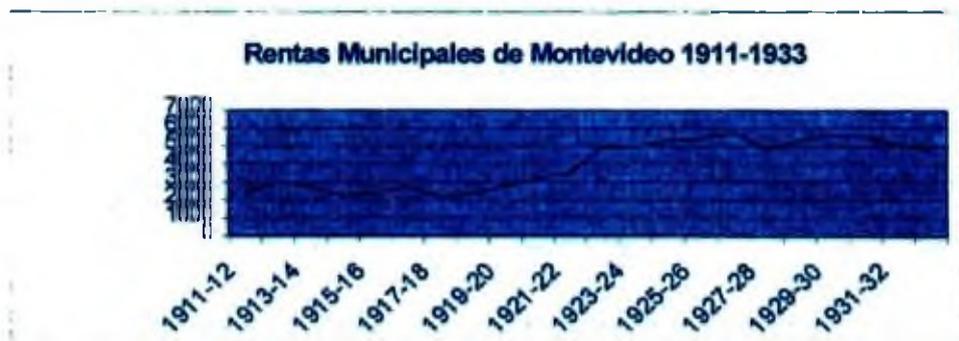
⁵² “Crónicas”, 23 de abril de 1935, p.2, Anuncio de Remate de la IMM. El 5 de mayo, en el resumen de gestiones de la Intendencia al informarse el resultado del remate se señalaba que las mejoras (pavimento, agua corriente, electricidad) que contaban dichos terrenos, habían posibilitado buenos rendimientos.

⁵³ Concejo de Administración de Montevideo, *Memoria de la Secretaría... 1923-124*, p. 97.

visto, fueron operaciones financieras ampliamente utilizadas en la década del '30 que permitieron contar con efectivo para todo tipo de infraestructura.

Las Rentas Municipales.

Si bien se debe tener en cuenta que los proyectos de nuevos centros recreativos implicaban inversiones extrapresupuestales —carecían de fondos especiales— conviene realizar un breve análisis de algunos años de las rentas municipales; los proyectos iban acompañados de solicitudes de recursos argumentándose que no se poseían fondos y el tendido de calles o su mejora con un plan impositivo destinado a los propietarios.



Fuente: En base al Cuadro A 1 en Apéndice. En pesos constantes, base 1913.

Las inversiones de 1912, desglosadas en el Cuadro 3 de este capítulo, se aproximaban al 60 % de las rentas municipales del mismo año. Entre los años 1911 a 1933 como se puede observar en la gráfica, dichas rentas a precios constantes se duplicaron, pero la ciudad en expansión así como generaba nuevas entradas en contrapartida exigía más servicios.

Desde 1888 el presupuesto de la Junta Económico Administrativa de Montevideo era sancionado por el Poder Legislativo por ley separada del Presupuesto General de la Nación. Las rentas provenían de impuestos al Abasto y Tablada, alumbrado, salubridad, por derechos de Mercado, patentes de rodado, permisos para edificar y otros de menor cuantía, ampliándose con otros servicios; por ejemplo en 1910 a la limpieza de calles y recolección de residuos, más adelante con los proventos de los casinos municipales. El Impuesto de Alumbrado y Salubridad, entre 1893 y 1922 era cobrado en una única cuota para todas las propiedades. En 1921 se estableció en un 3 % sobre la renta de dicha propiedad, con lo cual el Municipio logró su aumento regular.

De la Contribución Inmobiliaria los municipios recibían el 1 por mil de la cuota del 6 y medio por mil sobre la tierra y sus mejoras, cuya recaudación era

efectuado por la Dirección General de Impuestos Directos. Del monto total de la recaudación el 1% beneficiaba a los municipios.⁵⁴ Por la Ley Orgánica Municipal del 18 de octubre de 1935 el aporte inmobiliario se elevó al 75 %, hasta la Reforma Constitucional de 1952 por la que se destinó el 100% a los Municipios.⁵⁵ Al exiguo aporte señalado para antes de 1935, se agregaba una descuidada recaudación; la Ley de la Contribución Inmobiliaria de 1905-06 ordenó el empadronamiento total de la ciudad de manera de terminar con las “defraudaciones”. La lucha interestatal por este creciente aporte se hace patente por ejemplo en el período 1938-42, cuando el Municipio debió realizar gestiones para que el Estado le liquidara sumas adeudadas en función de la disposición de 1935.

Según se estima en el Cuadro 4, entre 1907 y 1913 la Contribución no alcanzó el 10% del total de las recaudaciones; sin embargo la expansión de los servicios, la ornamentación de la ciudad y el acercamiento a la costa, exigían cuantiosos recursos.

Cuadro 4

MONTO DE LAS RENTAS MUNICIPALES Y % DE CONTRIBUCIÓN INMOBILIARIA (1907-1914)

1907-08	%	1909-10	%	1911-12	%	1913-14	%
R. M.	2.051.921	2.262.534		2.105.000		3.568.540	
C.I.	7		6.4		9.5		8.4

Fuente: Eduardo Acevedo, *Anales Históricos del Uruguay*, T.VI, 1894-1915. Estimamos que los gastos se correspondían a los recursos. Por ejemplo, el del ejercicio de 1911-12 los gastos se calcularon en 2.103.581 pesos y los recursos en 2.105.000.

Pese a las dificultades “el despertar costero”, como lo ha definido el historiador Raúl Jacob, “encontró un decidido y firme sostén en el Estado a partir de la primera presidencia de Batlle y Ordoñez,” refiriéndose al proyecto de rambla que uniría el puerto a Carrasco. La “ciudad balneario” y la “ciudad jardín”, “no tendrían nada que envidiar a las estaciones balnearias de la Riviera francesa, que tanto fascinaban a las clases altas montevideanas y porteñas”.⁵⁶

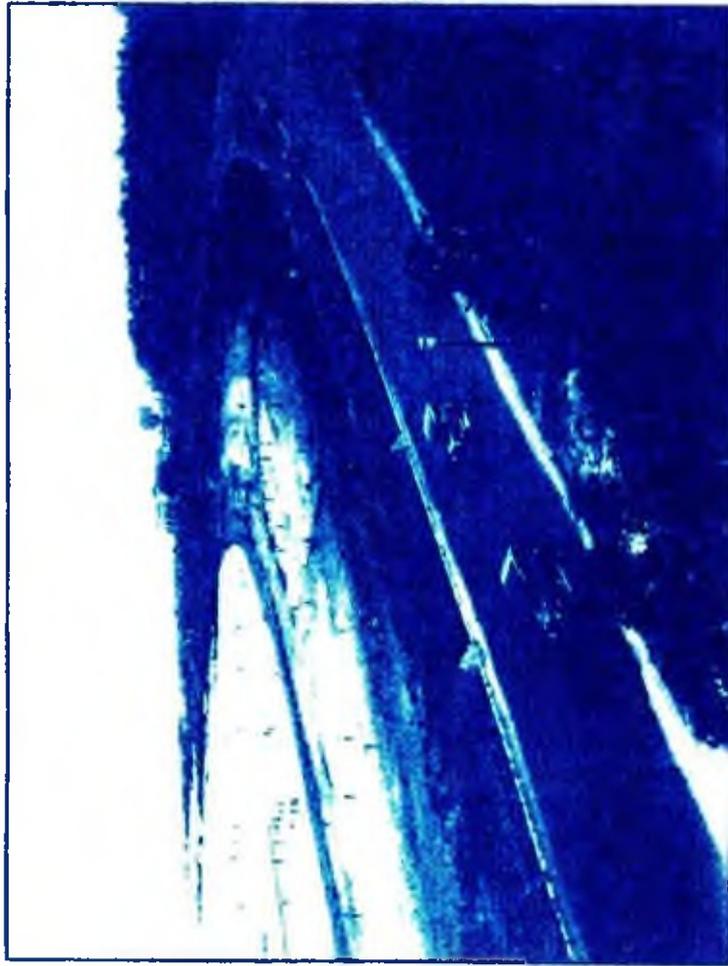
⁵⁴ Eduardo Acevedo, *Anales...* T.V, p.102.

⁵⁵ Intendencia Municipal de Montevideo, *La Junta...*, p.20 y Registro de Leyes y Decretos, 18 de octubre de 1935, p. 728.

⁵⁶ Raúl Jacob, *Modelo batllista. ¿Variación sobre un viejo tema?*. Montevideo, Proyección, 1988, p. 97.

Fotografías
Lago del Parque Rodó, 1939
Rambla Buceo, 1930
Fuente: Archivo Fotográfico de la IMM





4. El inicio del control municipal en los servicios recreativos del Parque Urbano.

A partir del verano de 1889 en el predio que luego ocuparía el Parque Urbano se instaló el primer entretenimiento, la Montaña Rusa.⁵⁷ Surgía la posibilidad para pequeños empresarios –muchos de ellos inmigrantes- de prestar un nuevo tipo de servicio al que paulatinamente se agregarán diferentes comercios y otros entretenimientos. La ocupación de ese espacio por el Municipio y su ornamentación, situación a la que se suma la creciente importancia de la playa y la construcción del Parque Hotel, lo convirtieron en centro de sociabilidad que pronto se popularizó. Estos múltiples servicios hicieron realidad lo que entonces se concebía como “balneario”: servicios de baño en la playa, entretenimientos, áreas de esparcimiento, restaurantes y kioskos. Los transportistas tranviarios con una concepción muy amplia del servicio, se involucraron en el negocio proporcionando las primeras instalaciones de baños en Ramírez, Pocitos y Capurro, contribuyendo en el cambio de los hábitos y del uso del tiempo libre en amplias capas de la población, así como en la formación de nuevos barrios.

El 22 de octubre de 1912 el Municipio aprobó la “Reglamentación y nueva ubicación de los quioscos y 6*p+16Xaparatos de diversión”. Esta consistió en un detallado ordenamiento espacial de la prestación de los 11Xvariados servicios y del estricto pago del alquiler estipulado por parte del Municipio. La Comisión Especial integrada por los miembros de la Junta Leopoldo Peluffo, Luciano Potenze y Alfredo Labadie, fundamentaba que el nuevo ordenamiento tenía como principal objetivo fomentar un lugar de recreo para la población en el Balneario Ramírez, “subordinado a un plan” que permitiera al pueblo recrearse “sin necesidad de ser explotado”.

Entre los principales argumentos esgrimidos en la reglamentación así como en su contenido figuran los de corte social y los de recaudación que sugieren el avance del dominio municipal sobre el espacio público. Se señalaba que los establecimientos ocupaban áreas del Municipio y por lo tanto éste tenía “la obligación de mirar por el bienestar social”, por otro lado se observaba la insignificancia de las cuotas que se acostumbraba cobrar a los concesionarios. El informe de la Comisión fue elevado a consideración después de haber iniciado los nuevos contratos; la suba de arrendamientos aceptada por los comerciantes indicaba que los negocios eran redituables. Los contratos variaban en función del área ocupada y de los rendimientos. La escala de alquileres oscilaba entre 1.800 pesos anuales (el restaurante), algunos entretenimientos a 500, hasta un mínimo de 15 pesos. Ni siquiera los fotógrafos ambulantes escaparon de esta reglamentación. Los arrendatarios estaban obligados a aceptar la ubicación dispuesta por la municipalidad, a no ocupar más área que la indicada, a someterse a las instrucciones de seguridad e

⁵⁷ Aníbal Barrios Pintos y Washington Reyes Abadie, *Los Barrios de Montevideo, VIII, Antiguos Pueblos y Nuevos Barrios*, Montevideo, IMM, 1996, p. 55.

higiene, al pago mensual del alquiler fijado, al control municipal de los precios cobrados al público. Los permisos eran precarios y renovables anualmente.⁵⁸

A juzgar por un contrato realizado poco después, por el cual el arrendatario se comprometía a pagar 500 pesos mensuales más la garantía de 2.000 pesos⁵⁹, la comercialización de los entretenimientos gozaba de gran popularidad y se revelaba como otra fuente de ingresos municipales. La Comisión calculaba la recaudación total de aproximadamente 15.000 pesos anuales por este concepto. Si el Municipio lograba recaudar esta suma, lo que supone un rígido sistema de control, este cálculo representaba nada menos que el 30% de los recursos de la División de Parques, Paseos y Espectáculos Públicos para el ejercicio de 1911-12.⁶⁰

La definición de este paisaje que le ha otorgado rasgos peculiares a esta zona de la ciudad requirió de emprendimientos municipales complementarios y de la inventiva de pequeños inversores en la renovación del parque de entretenimientos. En 1923 el Concejo de Administración proyectó la renovación de éste, siempre a cargo de los concesionarios. En 1935 nuevas instalaciones de carácter permanente lo modernizaron, entre ellas el restaurante municipal (hoy Casa de Andalucía) rubro que también explotaba en el Parque Rivera. Al año siguiente la Dirección de Paseos proyectó la construcción del Parque Infantil en el extremo del parque más alejado de la costa, con la contribución de la Comisión Fomento del Parque Rodó.

Tipo de comercio, Concesionarios y Tarifas anuales por concepto de arrendamiento de terrenos en el Parque Urbano. 1912

<i>Restaurant</i>	<i>A. Hamilton</i>	<i>\$1.800</i>
<i>Aeroplano</i>	<i>G. Cancela</i>	<i>480</i>
<i>Kiosco</i>	<i>Prats</i>	<i>480</i>
<i>Baños Calientes</i>	<i>I. Anchustegui</i>	<i>300</i>
<i>Fuerte Makalli</i>	<i>S. Belbuzzi</i>	<i>300</i>
<i>Sute Funo</i>	<i>(japonés)</i>	<i>180</i>
<i>Su-Zú</i>	<i>Oscar Jonhson</i>	<i>300</i>
<i>Tiro al blanco</i>	<i>Luis Vismara</i>	<i>300</i>
<i>Fotógrafo</i>	<i>Juan Curet</i>	<i>80</i>
<i>Juegos Japoneses</i>	<i>George Wainwright</i>	<i>6.000</i>

Fuente: Junta Departamental, Digesto Municipal. Ordenanzas y Resoluciones. 1912, p.450. Nota: Este listado sólo incluye las concesiones aprobadas en la Reglamentación del 22 de octubre de 1912.

⁵⁸ Junta Departamental, *Digesto Municipal. Ordenanzas y Resoluciones*, 1912, 22 de octubre de 1912, pp. 448-455.

⁵⁹ Junta Departamental, *Digesto Municipal* ..., 28 de octubre de 1912, p.459.

⁶⁰ *Presupuesto de la J.E.A. e I.M. Ejercicio 1911- 1912*. Mdeo. Escuela de Artes y Oficios, 1911.

Fotografía

Parque Rodó, corso de carnaval, 1917

Fuente: Archivo Fotográfico, IMM



*b9W Np

5. El acondicionamiento balneario⁶¹

A fines del siglo XIX comenzó la transformación del paisaje costero. Al gestarse un nuevo escenario social, los viejos comportamientos propios de las estadias en las quintas se reacomodaban para disfrutar de la extensa costa, y en continuo dinamismo primero en la capital y luego en el país, acontecía un irreversible acercamiento social al mar. Tras las viejas instalaciones de baños techados y los baños de mar entorno a los bastiones de defensa (Cubos), la costa pasaría del libre uso a la plena ocupación siendo acondicionada para el turismo y la recreación. De 1871 datan los orígenes del balneario Ramírez. Con la apertura de la línea del Tranvía del Este llegaron las primeras casillas de baños, propiedad de esta empresa. Con igual necesidad de habilitar nuevos destinos, la Sociedad Uruguaya del Tranvía del Buceo entró en competencia al instalar sus casillas en Pocitos en 1879. La clausura del antiguo saladero Ramírez dejó libre la costa para nuevos usos.⁶² Finalizando el siglo se hicieron habituales los primeros remates de terrenos.

En otro extremo de la costa, el proyecto de los Capurro logró en los primeros años del nuevo siglo, establecer el parque balneario luego del intento frustrado por la crisis de los '90.

Las "estaciones balnearias" siguieron las normas impuestas por los ingleses en Europa tiempo atrás, penetrando al mar en abigarrada construcción con terrazas y muelles que separaban los baños de mujeres y de hombres, puentes, escaleras, casillas, trampolines y cuerdas de seguridad.⁶³ Se construyeron restaurantes luego alojamientos, algunos sobre las arenas como el Hotel de Pocitos de la Sociedad Comercial de Montevideo, que originalmente fue muelle y terraza de madera instalado por esa sociedad de tranvías.

El acondicionamiento de la costa de Carrasco a partir de los años '20 representa un cambio con respecto al de Ramírez y Pocitos. Aquella ocupación excesiva de la playa, dejó lugar al paisaje abierto con la instalación del equipamiento imprescindible.

Entre 1904 y 1909 el paisaje balneario inició su segunda transformación. El Municipio comenzó a construir las ramblas, a proporcionar alumbrado público, y a medida que las inversiones aumentaban inició un conflictivo control en la explotación comercial privada de las playas. Así como reglamentó la ocupación comercial del Parque Urbano, otorgaba permisos para distintos servicios con carácter de "precarios y renovables", condición que la ley Orgánica de las Juntas Administrativas de 1908

⁶¹ Se entiende como tal a la serie de instalaciones en las playas. No se incluye la hotelería.

⁶² Las fechas de las líneas de tranvías son tomadas de Aníbal Barrios Pintos y Washington Reyes Abadie, *Los Barrios de Montevideo, VIII, Antiguos Pueblos y Nuevos Barrios*, IMM, 1996, p.53, y VII, *De Pocitos a Carrasco*, p. 29.

⁶³ Este modelo de arquitectura de mar fue trasladado a nuestras costas tomando como referente su aplicación en Francia, que funcionaba como paradigma a imitar ya fuere por influencia de arquitectos de formación afrancesada o por los viajes que realizaban políticos, intelectuales, empresarios y funcionarios. Esta aclaración proviene de intercambios y discusiones mantenidas con la Arq. Susana Antola.

establecía al prohibir la celebración de contratos por un término que excediera los períodos de actuación.

El 11 de octubre de 1916 el Ministerio del Interior aclaraba la situación en la que se hallaban comprendidas las playas. Estas se concebían como bienes nacionales de uso público, por lo tanto no podían ser objeto de contratos de arrendamiento, lo cual no impedía que se pudieran conceder permisos precarios, subordinados a la revocación por la autoridad pertinente. Dicha aclaración fue solicitada por el Municipio ante el conflicto entre el Intendente y la Junta, cargos que vencían el primero en 1919 y los segundos a comienzos de 1917. La raíz del conflicto provino de la tesis sustentada por el Intendente Francisco Accinelli que consideraba a las Juntas órganos deliberantes de los asuntos que la Intendencia les sometiera, sin potestades de otro orden, situación que venía a cercenar las potestades adjudicadas a las Juntas de organización de servicios, modificación y sanción de ordenanzas ante situaciones imprevistas y concesiones de permisos. Ante los fundamentos esgrimidos por el fiscal se resolvió que la municipalidad debía acordar permisos precarios para establecer servicios “tendientes a hacer más agradable y atrayente la concurrencia del público”. Dichos permisos debían dirigirse a la Intendencia, que luego la Junta autorizaría en la forma que estimase conveniente.⁶⁴

Al dominio del espacio costero en su inicio por las sociedades de tranvías – fusionadas en las sociedades La Comercial de Montevideo y La Transatlántica- le siguió el interés de pequeños concesionarios en la instalación del equipamiento (carpas, carritos de baño, toldos, despacho de comestibles, etc.). Entre los años 1911 y 1920 – investigados con bastante detenimiento en los Libros de Actas de la Junta Económico Administrativa- se suceden anualmente las solicitudes de las compañías tranviarias como de los aspirantes a concesionarios. Como resultado del manejo de esta fuente, es posible constatar la intención del gobierno municipal de actuar en dos frentes: la búsqueda de recursos, y el ordenamiento y reglamentación del espacio costero, combinando en éste la conservación de la estética de la playa, de valores morales y una relativa defensa de espacios libres sin servicios comercializables.

En ocasión de la presentación de una solicitud de permiso, entre muchas, para colocar carpas en la playa Pocitos en 1911, la Junta consideraba que no convenía permitir “el arrendamiento de la playa (...) porque un permiso semejante obstaculizaría la concurrencia del público (...)”, prometiendo un estudio especial luego de culminar los trabajos en la Rambla.⁶⁵ Por su parte la Sociedad Comercial de Montevideo solicitaba disminución en el alquiler del espacio cercano al hotel de su propiedad, fijado para esa temporada en 80 pesos. La solicitud fue denegada con el argumento de la importancia que había adquirido dicho balneario, destinando la recaudación al mantenimiento de una cuadrilla de limpieza.⁶⁶ En la lejana playa de Carrasco, la concesión para la instalación de carpas recayó en 1917 bajo condiciones privilegiadas en la “Sociedad Balneario Carrasco” (presidida por Alfredo Arocena); se permitía el uso del lugar por el resto del período de la Junta, hasta 1919.

⁶⁴ Registro de Leyes y Decretos, 11 de octubre de 1916, p.687

⁶⁵ Libro de Actas, Junta Económico Administrativa, 7 de setiembre de 1911, pp.113-14.

⁶⁶ Digesto Municipal de 1912, *Ordenanzas y Resoluciones*, 27 de febrero de 1912.

Se ha tratado de demostrar la complejidad de la ocupación de la costa con algunas de las tantas solicitudes que se repetían todos los años y que provocaban a veces largas discusiones. No faltaron las discrepancias, las playas se estaban convirtiendo “en ferias” y la autoridad municipal se menoscababa ante las influencias que muchos concesionarios ponían en juego, situación a la que se sumaban las ocupaciones de hecho. El punto de la costa de Pocitos que ocupaba el Hotel del mismo nombre de la Sociedad La Comercial de Montevideo fue donde el Municipio encontró un importante escollo que le impedía la conexión de las ramblas. En 1923 se propuso expropiar ese terreno, situación que debía pasar por el Parlamento. Para agilizar la apropiación, esa temporada mediante el llamado a licitación anual de permisos para servicios balnearios—muchos de ellos eran renovados— incluyó la parte este del hotel de tradicional explotación de la compañía tranviaria al igual que la playa Capurro, haciéndose notar que ambas se hallaban “ocupadas por particulares”.⁶⁷ Esta situación quedó resuelta en 1935, mediante la adquisición del bien al Banco Hipotecario el Municipio pudo demoler dicho Hotel.

En 1911 el Intendente Benzano, ante el viaje a Europa del Secretario Inspector de Oficinas Juan C. Mendoza, le solicitó un informe —citado anteriormente— sobre el sistema de servicios municipales. Entre sus anotaciones, que nos recuerda que el traslado de modelos sociales deviene en interpretaciones al impregnarse de localismos, explicaba “que la parte de arena en las playas” se dejaba “completamente libre para los bañistas”, no permitiéndose “ninguna explotación industrial”. Aconsejaba liberar el espacio, salvaguardando el paisaje que brindaba el mar. También hacía referencia al peso de las inversiones públicas y privadas señalando la desidia empresarial privada. En Europa eran los ricos los que ayudaban a los municipios, secundando todas sus iniciativas, en cambio en Montevideo el Estado contribuía en el aumento de riquezas privadas y encontraba escollos cuando no defendía esos intereses. Reconocía y citaba como loables ejemplos de ímpetu empresarial a los balnearios de Piriápolis y Punta del Este.⁶⁸ Sus consejos no fueron atendidos, por el contrario el paisaje costero a impulsos del auge que fue adquiriendo requirió de rígidas normativas municipales.

El ordenamiento social de las playas

El perfil de la estancia del ocio se fue dibujando y la fuerte atracción del mar sedujo a la sociedad argentina y montevideana. Las autoridades municipales se encargaron de velar por la estética de la costa no dejando de lado la cuestión moral, pareciera que a medida que aumentaban los bañistas el control y la normativa debían ser más explícitos.

En junio de 1917 la Comisión de Playas de la Junta presentó para su aprobación la Ordenanza de Playas con el cometido de reglamentar la conducta de los usuarios y concesionarios, incluida la vestimenta permitida, el ordenamiento del equipamiento (carpas, carritos, casillas), así como los componentes de su interior, la

⁶⁷ Concejo de Administración de Montevideo, *Memoria de la Secretaría correspondiente a los años 1923-1924*, p. 80.

⁶⁸ Intendencia Municipal de Montevideo, *Memoria de la Intendencia...*, Año 1911, p. 259.

higiene, las tarifas de baños y de alquiler de trajes. Dicha ordenanza estuvo sujeta a modificaciones en 1918 y 1926. Entre 1934 y 1942 continuó el mejoramiento de los servicios balnearios, reglamentando la instalación de carpas y limpieza, construyéndose gabinetes higiénicos y reparos para el público en todas las playas habilitadas. Las concesiones transitorias de servicios continuaron así como el control de las tarifas, habilitándose en Ramírez el servicio de baños nocturno (entre las 21 y 24 horas).

La ordenanza de 1917 constaba de cuarenta y un artículos que no dejaban lugar a imprevistos o sorpresas, una larga lista de prohibiciones y obligaciones pretendía regular los comportamientos sociales, al consiguiendo equipamiento del “servicio de baños” y su comercialización, agregándose una serie de normas higiénicas.

Entre las prohibiciones establecidas: los bañistas no podían salir de las carpas o carritos sin estar vestidos con trajes que cubrieran desde el cuello hasta las rodillas. El traje obligatorio masculino era el de pantalón y blusa, prohibiéndose expresamente el mameluco. Al año siguiente, la Junta Municipal adoptó un modelo de traje de baño masculino que expuso en la Intendencia. Consistía en pantalón sin cartera y blusa larga con mangas cortas. Recién en la Ordenanza de 1944, aunque se puede suponer que la reglamentación fue el reconocimiento de modas ya en uso, no se marcaba el largo en el traje de baño y el hombre podía quitarse la camiseta. Esa reglamentación de la vestimenta masculina pero no del traje de baño de la mujer no parece casual. Seguramente el control social y religioso fue más nitido en ella, aún en los años 40 el “pollerín” le aportaba recato; estrategias de control que tornaría redundante cualquier reglamentación municipal.

Al control de la vestimenta le seguía el de la moral. Ningún bañista podía pasar las fronteras dictadas por el sexo, costumbre ya arraigada por las propias empresas de transporte con paradas instaladas frente a las viejas y correspondientes casillas de baño. Lo novedoso era el reconocimiento del baño mixto, de uso familiar.

El “servicio de baños” era proporcionado por los “Guías bañistas”, los “boteros” –salvavidas- o por los concesionarios de carpas y carritos, instalados estos últimos en 1909 aproximadamente, y también responsables del control de las normas. La instalación de carritos, carpas, casillas, generada por la modalidad del veraneo exigió normativas específicas. La autoridad permitiría su instalación en tanto se adecuaban en su forma y color, deberían contar con suficientes duchas de agua dulce y equipos higiénicos debidamente esterilizados. Los concesionarios debían proporcionar al bañista de ropas de baño y toallas por lo que se destinarían lugares para su higienización. El arena debía mantenerse limpia trasladando semanalmente de lugar el equipamiento. Las carpas con piso de madera y un imprescindible mobiliario, se distribuirían en líneas paralelas y a determinada distancia del mar, al igual que los carritos. De estos se estipulaba el color de su pintura y ya no se permitiría su uso original –el de traslado del bañista al mar- permaneciendo fijos. En contrapartida a

este cuidadoso equipamiento el usuario debía abonar tarifas fijadas en cada inicio de temporada.⁶⁹

El uso social de las playas aconteció dinámicamente, cuyos cambios paulatinos no siempre provenían de las autoridades sino de los propios usuarios. En los años '30 se pueden hallar síntomas de despeje del paisaje playero en las zonas más concurridas. Entre el impacto de la crisis económica, las bajas temperaturas del verano de 1933, y la modernización de la vestimenta de baño, los concesionarios de servicios vieron peligrar su negocio. Los bañistas que se acercaban a pesar de las condiciones anotadas –argumentaban esos concesionarios– no acudían a los servicios de baños al concurrir con la vestimenta apropiada, porque residían en las cercanías o porque se trasladaban en automóviles. Presumiblemente las razones eran más profundas: lo que se registraba era el cambio de relación con el mar y la costa, el bronceado comenzaba a simbolizar el ocio saludable. El Director de Paseos Públicos, el Arq. Scasso, resumía esa transformación: “Es indudable, que en los últimos años se ha operado un cambio en las playas, que antes eran eminentemente *balnearios* y ahora no lo son tan exclusivamente”, usando ese término en el sentido tradicional de lugar para bañarse solamente y no para disfrutar del sol y la arena como se los concibe actualmente, pero aludiendo justamente al cambio de hábitos que transformarían el significado del propio vocablo. Ante las autoridades se presentaba un dilema, defender el negocio de los concesionarios e intereses municipales obligando al público a utilizar los servicios o suprimirlos parcialmente, como presentaba la cuestión César Batlle Pacheco.⁷⁰

En 1944 la Ordenanza de Playas fue sustituida por otra más flexible, en la que se prohibió el uso de carritos de baño, adecuando las instalaciones al proceso de modernización que venía aconteciendo en los comportamientos sociales. La irreversible expansión del espacio costero hacia el este del país competitivo con Montevideo acontecía con la liberalización de los comportamientos sociales. En 1911 los baños en la Playa Mansa de Punta del Este eran mixtos, tras el traslado del baño exclusivamente femenino en la llamada Pileta sobre la Plata Brava. Los principales hoteles habían instalado allí sus casillas de madera.⁷¹ Sin embargo aparecieron nuevas prohibiciones: la de encender fuego en las playas así como el procesamiento de alimentos por parte del público, y la de descender en la costa con automóviles, y motocicletas. La práctica de deportes se delimitaba a ciertas zonas aunque en cualquier caso se prohibía expresamente el “juego de pelota con el pie”. Para partidos de fútbol se habilitaba el este del Hotel Miramar (Carrasco).⁷² Prohibiciones que están indicando el uso diferente que los veraneantes le daban a la costa a aquellos “encasillados” comienzos del disfrute costero del siglo XIX.

⁶⁹ Junta Económico Administrativa, Libro de Actas, 21 de junio de 1917, pp. 545-47.

⁷⁰ Boletín Municipal, 9 de enero de 1933, No.433, p.5923. El precio que pagaban los concesionarios al Municipio variaba con relación a la playa que ocuparan. En 1931 en Pocitos cada concesión le retribuaba al Municipio \$800 por temporada.

⁷¹ Observaciones que provienen de la Primera Exposición de fotos de colecciones privadas realizada en el Hotel Conrad en julio de 1997 en ocasión de los 100 años de Punta del Este.

⁷² Junta Departamental de Montevideo, *Digesto Municipal. Ordenanzas y Resoluciones*. TII, 1958, pp.216-223.

Este cambiante diseño del paisaje balneario que formó parte de la expansión urbana en Montevideo tuvo su correlato en otros núcleos urbanos latinoamericanos. En la capital de Brasil, Río de Janeiro, en el último cuarto del siglo XIX se inició una profunda transformación que tomó como referente el modelo europeo, en la que tuvieron un rol protagónico la prefectura, el gobierno estatal y las empresas transportistas. A diferencia de Montevideo la ciudad se vio constreñida por su ámbito geográfico, pero en forma simultánea emprendió su modernización. La apertura del viejo centro con una zona residencial al norte provocó una revolución en el transporte colectivo, e intereses inmobiliarios de estas empresas contribuyeron en el proceso de expansión. En 1892 tras la apertura del túnel en el cerro Barroso se inauguró la línea de tranvías Copacavana a cargo de la Cía. Jardín Botánico, que en 1905 abriendo otro túnel creó un nuevo acceso a las playas del sur. A partir de 1900 la Prefectura y el gobierno federal en su empeño por mejorar la ciudad construyeron en 1904 la Avenida Central con el objetivo de organizar el espacio urbano, cortando el centro de la capital y sumándose a la modernización la reconstrucción del puerto que debía ligar el país con el comercio internacional y atraer flujos inmigratorios. Historiadores brasileños han anotado que fue una acción devastadora que arrasó con parte del centro antiguo, transformando el uso social del espacio. El Prefecto Pereira Passos estableció una severa legislación normativa del tipo de construcciones. Construyó la Avenida Beira Mar que además de facilitar el tránsito entre el centro y los arrabales del sur, se constituyó en un pintoresco paseo marítimo incentivando la ocupación residencial de su entorno. También en 1904 se inauguró la Avenida Atlántica sobre la costa y se abrieron nuevas líneas de tranvías entre Copacabana e Ipanema.⁷³

⁷³ Elisabeth von der Weid, *O bonde como elemento de expansao urbana no Rio de Janeiro*. "Siglo XIX. Revista de Historia". Segunda época, N° 16, junio-diciembre de 1994, p.94.

Tarifas (en pesos) de servicios de baño en 1917, 1952 y 1958.

Año 1917

Alquiler de carpas y carritos

<i>Por la mañana</i>	<i>0.30</i>
<i>Por la tarde</i>	<i>0.30</i>
<i>Por día</i>	<i>0.50</i>
<i>Por 15 días</i>	<i>7.50</i>

Tarifas de Baños

<i>Por cada baño a persona mayor</i>	<i>0.10</i>
<i>Por cada baño a menores de 12 años</i>	<i>0.06</i>
<i>Por alquiler de pantalón y blusa</i>	<i>0.10</i>
<i>Por alquiler de toalla</i>	<i>0.05</i>

<i>Alquiler de carpas</i>	<i>Año 1952</i>	<i>Año 1958</i>
<i>Por medio día</i>	<i>1.20</i>	<i>1.50</i>
<i>Por todo el día</i>	<i>2.00</i>	<i>2.50</i>

Alquileres varios

<i>Trajes de baño</i>	<i>0.20</i>	<i>(no se alquilan)</i>
<i>Toalla de baño</i>	<i>0.10</i>	<i>0.20</i>
<i>Cuidado del traje de baño *día</i>	<i>0.04</i>	<i>0.20</i>
<i>Cuidado de sillas particulares *mes</i>	<i>0.30</i>	<i>1.50</i>
<i>Cada silla</i>	<i>0.05</i>	<i>(no figuran)</i>
<i>Toldos para carpas *medio día</i>	<i>0.10</i>	<i>0.20</i>
<i>Sombrillas *todo el día</i>	<i>0.85</i>	<i>1.00</i>
<i>Cuidado de sombrilla *mes</i>	<i>3.00</i>	<i>6.00</i>
<i>Cuidado de carpas *mes</i>	<i>6.00</i>	<i>10.00</i>
<i>Cuidado de carpas a instituciones (no figuran)</i>		<i>15.00</i>

Fuentes: Libro de Actas, 22 de noviembre de 1917 p.117. Digesto Municipal, Ordenanzas y Resoluciones, 1958, 5 de diciembre de 1952 y 17 de enero de 1958, pp. 218-19.

Fotografías

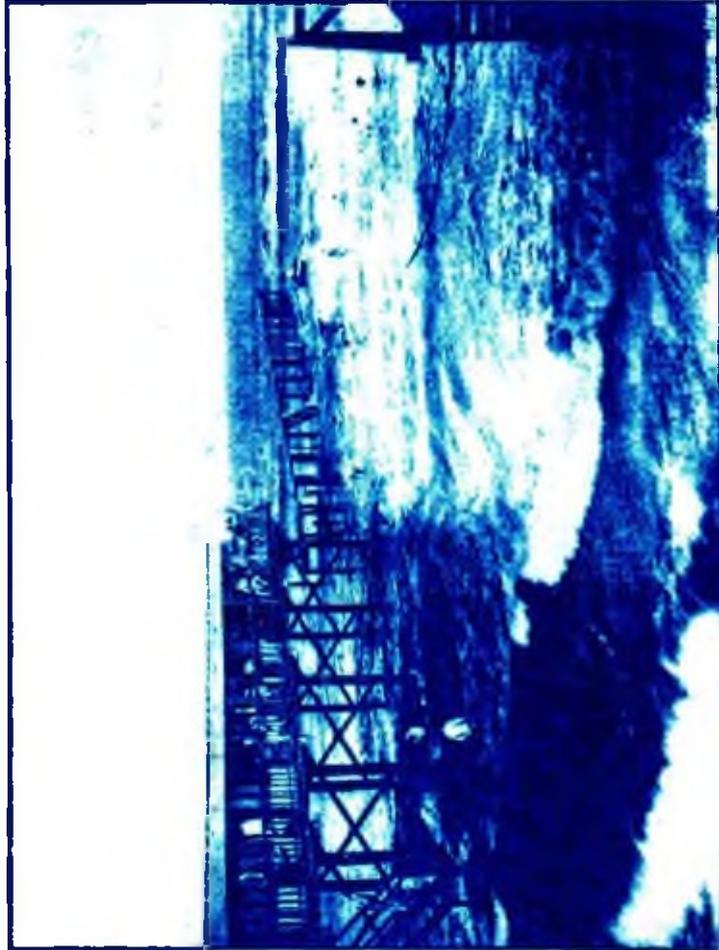
Playa Ramírez, 1916

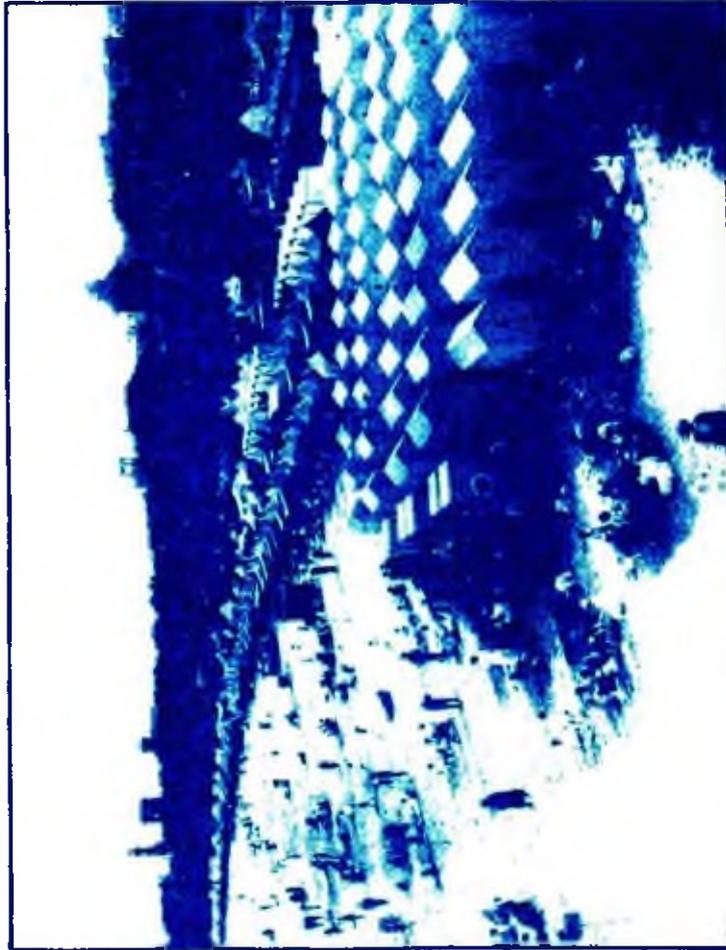
Terraza de Pocitos, s/f

Playa Pocitos, 1924

Fuente: Archivo Fotográfico, IMM







6- El transporte en los paseos y playas montevideanas entre 1917 y 1935

El transporte es uno de los servicios secundarios o indirectos, con respecto al turismo y la recreación, de mayor importancia. Su expansión o por lo contrario su retracción es determinante del auge, decadencia o popularización de cualquier tipo de instalación recreativa o turística. Desde la óptica histórica permite el planteo del cambio y las permanencias en los comportamientos sociales relacionados al uso del tiempo libre. La fuente utilizada permite un análisis que cubre el período 1917-1935.

Cuadro 4

EL TRANSPORTE Y LOS PASEOS DE MONTEVIDEO

Cantidad de Líneas (Tranvías – Omnibus)

Paseos	T	T	O	Total	T	O	Total
	1917	1931	1931		1935	1935	
Playa Ramírez- P. Urbano	8	8	6	14	9	6	15
Playa Pocitos	5	7	2	9	8	5	13
Playa Malvín	1	2	1	3	2	2	4
Playa Carrasco			3	3		2	2
Playa Capurro	1	2		2	2		2
Playa del Cerro	1	1	1	2			
Prado-Botánico	3	4	3	7	4	3	7
Fortaleza del Cerro	1	1	1	2	5	1	6
H. de Maroñas	3	3	3	6	5	3	8
Zoológico	2	6	1	7	5	2	7
P. Batlle y Ordoñez	3	5	4	9	5	4	9
M. Durandean			3	3		3	3
Villa Colón	1	1	1	2	1	1	2
P. S. Vázquez		1	1	2			
E. Centenario					6		6

Fuente: "Guía del Uruguay", años 1918, 1931 y 1935. Nota: En la guía de 1917 también figuraban como paseos: Atahualpa, Br. Artigas, Cementerios Buceo, Inglés y Central; Piedras Blancas, Sayago y Unión. En las celdas vacías esos paseos no figuraban en la Guía correspondiente.

La primera lectura que se puede realizar es sobre el cambio de modas o en el concepto de paseo. En 1917 figuraban como tal, los cementerios, una avenida y barrios, lo cual podría estar indicando pobreza de lugares de interés colectivo. Sin embargo los espacios verdes, el aprovechamiento de los recursos naturales con que contaba el departamento, las importantes instalaciones recreativas y playeras, está indicando lo contrario. El traslado de lugar de veraneo desde las quintas del norte de la ciudad al entorno costero más cercano se fue consolidando en esa década, en

cambio su popularización parece más tardía y es probable que las motivaciones recreativas hayan contribuido en el cambio antes que irrumpiera el disfrute costero.

El acercamiento social al mar fue lento. El mar fue concebido primero como ámbito de trabajo y fuente de alimentos, luego, vencidos temores y repulsiones que generó en el hombre, la costa se convirtió en lugar de veraneo.⁷⁴

Las variadas actividades no vinculadas al mar, concentradas en Punta Carretas al menos desde el último cuarto del S.XIX, motivaron la construcción del paisaje recreativo, con otros rituales y nuevos trayectos de paseo, mezclando al distinguido con el trabajador o como lugar de sociabilidad popular. Este extremo rocoso, fue centro de maniobras militares y luego campo de aterrizaje de la aviación, de asentamiento del primer hipódromo, de juegos clandestinos (riñas de gallos, rat-pit) y de canchas de fútbol. La radicación de extensas quintas permitió la realización de picnics, muchos organizados por las tantas sociedades recreativas, que consistían en verdaderas fiestas domingueras a las que se acudía en carruajes y luego en tranvías, en los que no faltaban ni la comida ni las orquestas.⁷⁵

Del interés por la pesca surgió la sociedad recreativa “República de Parva Domus Magna Quies” en 1895. Su importante masa social permitió a la sociedad la adquisición del terreno y la construcción de la actual sede inaugurada en 1917 a cuyas fiestas eran invitados políticos e intelectuales.⁷⁶ Los ranchos de pescadores por su parte se convertían ocasionalmente en lugares de “expansión” de los jóvenes, práctica que a medida que se densificaba la población se extendió a zonas más vacías y pueden ser concebidos como precursores de los clubs de pesca que caracterizan actualmente la costa de Punta Carretas. En este contexto de prácticas sociales, no resulta casual el interés de las compañías de transporte colectivo en mejorar el servicio. Así como la propuesta de José Batlle y Ordoñez de implantar allí el centro deportivo de la ciudad. Asimismo el origen del barrio Buceo, como lugar de veraneo, está vinculado a los ranchos de los pescadores y a su uso para otros cometidos. “Paralelamente —expresa Federico García Capurro— comenzaron a levantarse o a alquilarse ranchitos para “parrandas”, lugares de comilonas y niditos de amor (...)”.⁷⁷ La inauguración del edificio del Yacht Club en 1939 incentivó un nuevo paisaje arquitectónico, de claros componentes elitistas, en el que los chalets veraniegos y residenciales arrasaron con la imagen de bohemia inicial.

Desde 1917 es posible deslindar lugares recreativos y playas privilegiadas, tendencia que se mantiene en 1935: playa Ramírez como proyecto integral turístico-recreativo y Pocitos, ambos muy cercanos. Esta situación de privilegio ha de vincularse al decisivo apoyo de recursos estatales que en tres oportunidades (ver cuadro 3) intervinieron dotando al Parque Urbano del mejor equipamiento de la época, continuando la obra de las empresas tranviarias y acentuando éstas la red de

⁷⁴ Ver en Alain Corbin, *El territorio del vacío...*

⁷⁵ El conjunto de actividades concentradas en este lugar ha sido extraído de la publicación mensual “El Tranvía”. Publicación independiente de Pocitos y Punta Carretas. Noviembre de 1997. Año 6, N°65.

⁷⁶ Aníbal Barrios Pintos y Washington Reyes Abadie, *Los Barrios de...*, VIII, pp. 21 y 22.

⁷⁷ Semanario “Búsqueda”, 4 de diciembre de 1997. Reportaje de César de Candia a Federico García Capurro, p.54.

comunicaciones. En parte se hizo realidad el proyecto de José Batlle y Ordoñez, si bien su tamaño fue disminuido por la venta de terrenos, se convirtió en “el gran paseo” que aprovechó “todos los efectos de las caídas hacia la costa” siendo “el más concurrido y el más encantador de todos los paseos públicos” como se atrevió a imaginarlo en 1908.⁷⁸

Las líneas regulares de ómnibus instaladas a partir de 1928⁷⁹ contribuyeron en la acentuación de esa desigualdad, e innovaron en la relativa integración de Carrasco a la ciudad, cuya urbanización había comenzado en los inicios de la década del veinte. En esta zona, la lejanía y la escasa población residente debieron actuar como obstáculo para el tendido de las vías tranviarias.

En 1935 no figuran en la Guía, Playa del Cerro ni Pueblo Santiago Vázquez, movimiento que no sólo puede ser interpretado como producto de la preferencia de la costa este sino en función de otras motivaciones; en el Cerro el paseo cultural y recreativo sustituyó al playero, Santiago Vázquez debió perder interés ante el nucleamiento de deportes marítimos en la Barra de Santa Lucía cuyo exponente elitista lo constituye el Yacht Club Uruguayo fundado en 1916, con el complemento cercano del Hotel La Barra y una línea de tranvía.

Los casos de Capurro y Carrasco merecen conclusiones diferentes, aunque hacia 1935 ambos figuren en aparente igualdad de condiciones. De Capurro se puede deducir la decadencia de un balneario- parque. Pese al emprendimiento de concepción integral (parque, entretenimientos, costa), la zona cercana al remodelado puerto culminó como asentamiento industrial y barrio de trabajadores, cuyo auge como producto del traslado de montevidianos –sobre todo por la presencia de instalaciones recreativas y deportivas- se puede estimar ya agotado en los años treinta.⁸⁰ En cambio Playa Carrasco, como proyecto de balneario esencialmente elitista, a excepción del circunstancial traslado de los trabajadores del Hotel Casino Carrasco –se les proporcionaba vivienda-, poco necesitaba del transporte colectivo. En comparación el Parque Durandeu, en las cercanías del mismo balneario, contó relativamente con mejor servicio siendo un lugar bastante frecuentado por los montevidianos.⁸¹

Al sistema de transporte oficial –sobre la base de concesiones de líneas- se agregaban los de permisos municipales para paseos, el “tipo turismo”, de creciente auge en las décadas del '20 y '30 a juzgar por las múltiples solicitudes de particulares, que realizaban los trayectos entre Plaza Independencia y Carrasco, Pajas Blancas, Rincón de Pando y Playa Azul.

⁷⁸“ El Día”, 20 de julio de 1908, en Daniel Pelúas, Alfredo Piffaretti, *Ideología...* p. 247.

⁷⁹ En 1912 se iniciaron líneas de ómnibus a Pocitos y Colón. En Pocitos fueron suspendidas por el mal estado de las calles y se reiniciaron en 1914.

⁸¹ Por supuesto que esta lista no agota el uso del tiempo libre de los montevidianos y turistas. Si bien la temática de las actividades culturales, por ejemplo, no es abordada en este trabajo se deja constancia al menos que entre 1905 y 1915 las salas de teatro aumentaron de 9 a 15 salas, el “biógrafo” casi duplicó las salas aumentando de 21 a 46 cines.

La transformación de la ciudad y de su adecuación al uso del tiempo libre de nuevos lugares generó miradas nostálgicas. A fines de los años '20 un editorial de la Revista Anales realizaba una revisión comparando el antes y después del Prado. “Fueron en un tiempo los paseos al Prado, predilectos de la sociedad de Montevideo. Interesantes cabalgatas desfilaron (...)”, y fue el “punto de cita y sociabilidad”. “Hoy ya no es nuestro Prado lo que fue hasta el día en que nuevos problemas urbanos lo cambiaron (...). La tracción eléctrica acortando distancias y facilitando el transporte, desvió la atención hacia el mar, y las playas han sido desde entonces rivales que le robaron el cariño de la sociedad montevideana (...)”.⁸² Los balnearios de moda se habían convertido en espléndidos escenarios “para ver y ser vistos”. Allí sobre sus ramblas se ubicaron terrazas, hoteles y casinos.

Fotografías

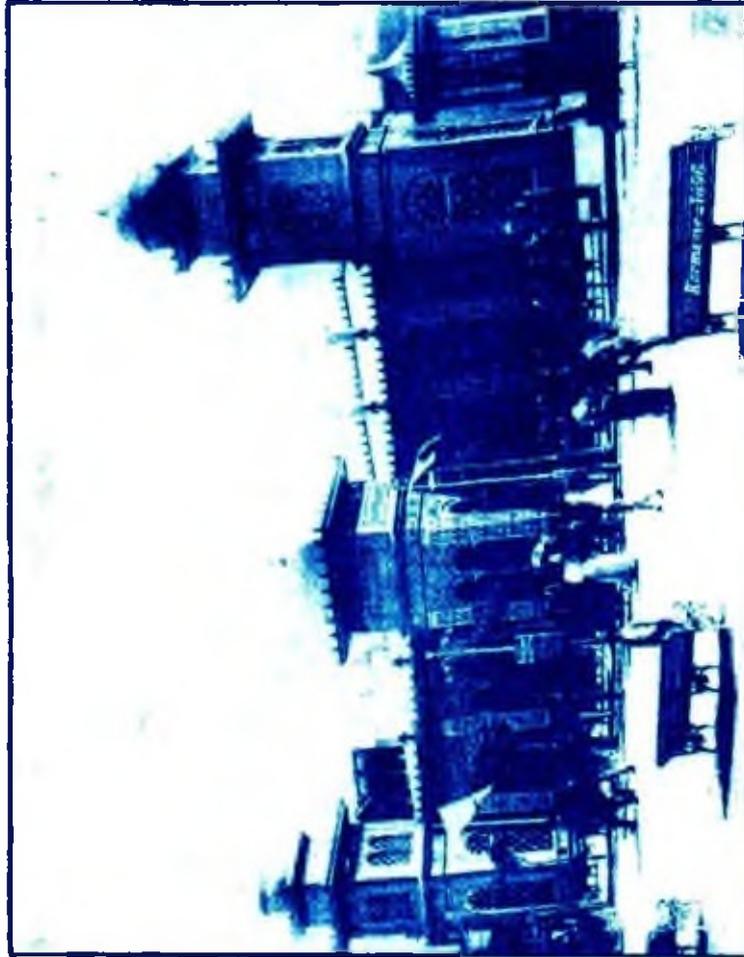
Plaza Independencia, kermesse, 1896

Playa Buceo con bañadera, 1934

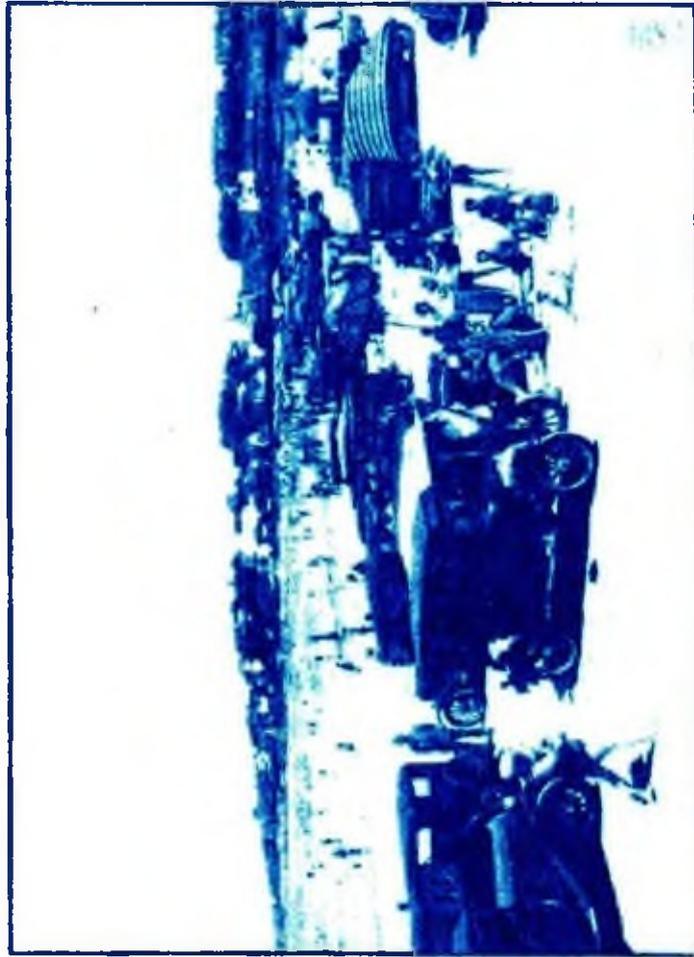
Playa Verde, 1936

Fuente: Archivo Fotográfico, IMM

⁸² “Anales”, Revista Nacional, N°102, 1929.







7. Hacia una interpretación política e ideológica

Se hará referencia al pensamiento y acciones de José Batlle y Ordoñez cuya influencia no sólo ha permanecido sino que impactó notablemente en la idea de ciudad a la cual se aspiraba. El Municipio, como organismo idóneo en el manejo de ésta, trató de adecuar y transformar su estructura en función del proceso de modernización.

Es conocida la voluntad de José Batlle y Ordoñez por transformar la ciudad, que en parte se ha planteado en capítulos anteriores. Nuestra historiografía ha resaltado su fermental viaje a Europa antes de ejercer la segunda presidencia, para “repensar el país” en función de otro modelo, como ha expresado Raúl Jacob.⁸³

Milton Vanger, señala que luego de su regreso ante el inminente loteo de los terrenos particulares cercanos al Parque Urbano, “Batlle los expropió inmediatamente para construir un gran paseo marítimo, de fácil acceso para los pobres”, obteniendo el consentimiento legislativo así como para la ampliación del Parque Rodó.⁸⁴

Por su parte Raúl Jacob al citar una carta de Batlle a Domingo Arena escrita desde París en 1907 rescata la propuesta de corte turístico. En ésta, Batlle expresa la conveniencia de “atraer a nuestros baños, todos los años, a una gran masa de argentinos. Los gastos que haga Montevideo para embellecerse y ofrecer comodidades en la estación balnearia, serán siempre un buen negocio, aunque parezcan un lujo”.⁸⁵

Batlle intentaba promover la “industria del turismo” como parte del modelo de país industrial que sustentaría el progreso económico y social; la idea de una capital ostentosa y opulenta contiene entonces un valor instrumental, a través de ella se obtendría el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y la atracción de recursos económicos externos.⁸⁶

Aquí están planteados los dos objetivos que debía cumplir el nuevo Montevideo: el recreativo para “los pobres” en los que se incluyen los inmigrantes que se verían motivados a radicarse en una ciudad atractiva, y el turístico, en especial para los argentinos. En este capítulo nos referiremos a las posibles explicaciones de orden urbanístico y social. Este último hará referencia a la situación de los trabajadores y empleados en función al derecho de tiempo libre, destinatarios naturales de muchos de los cambios acontecidos en la ciudad.

⁸³ Raúl Jacob, *Modelo batllista...* p. 92.

⁸⁴ Milton Vanger, *El país modelo. 1907-1915*, Montevideo, Arca-Banda Oriental, 1980, p.180.

⁸⁵ Raúl Jacob, *Modelo batllista...* p. 92.

⁸⁶ Más allá del tema que nos ocupa, las acciones tendientes al cambio de imagen de Montevideo, han sido interpretadas en función de la búsqueda de “exaltación del orgullo nacional” y de prestigio estatal. Ver en: Carlos Altezo y Hugo Baracchini. *Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo*. Mdeo. Junta Departamental de Montevideo, 1971, p.183.

Los aspectos urbanísticos.

En el ámbito nacional Batlle contó con el antecedente de 1890. La Junta Económico-Administrativa había contratado a los ingenieros paisajistas franceses Eduardo André y su hijo René para formular planes de ornamentación y ordenamiento en la ciudad. En su estudio André aconsejó innovaciones para la “ciudad novísima” (fuera de la arteria Bulevar Artigas). Estas consistieron en la ornamentación del paseo del Prado, la creación de uno nuevo denominado Parque del Pueblo o de la Ciudad, otro en las proximidades del Cerrito con observatorio astronómico y un camino de circunvalación costero desde el cementerio del Buceo hasta el extremo de la península, una gran explanada en la costa norte de la bahía y la rectificación de la caminería de acceso a la ciudad. Dichos proyectos quedaron en el papel luego de la crisis financiera de esos años.⁸⁷

¿Qué aspectos de las ciudades europeas pueden haber impresionado a Batlle?. En la segunda mitad del S. XIX, Haussmann proyectó la modernización de París sobre la base de una red de amplios bulevares, abastecimiento de agua y desagües. Incluyó espacios verdes y paseos aunque estos cumplieron un fin secundario. El resultado fue la separación de la ciudad en barrios elegantes y periféricos. Su objetivo primordial fue el de ordenar una ciudad en proceso acelerado de expansión. Entre 1901 y 1904 el proyecto de ciudad industrial de Garnier fue el primer intento de planificación urbana, tomaba en cuenta factores económicos, sociales y demográficos. Planificó la distribución espacial de zonas diferenciadas según sus funciones (industriales, residenciales, etc.), separadas mediante espacios verdes, integrando además la arquitectura y el paisaje. Si bien su proyecto no se llevó a cabo, mostró la necesidad de la planificación y ordenamiento urbano. La *ciudad jardín* de Ebenezer Howard acentuó la tendencia inglesa de integrar campo y ciudad, a influencia de la crítica social. Howard concibió pequeñas ciudades autosuficientes rodeadas de un cinturón verde, con la peculiaridad que serían controladas por las municipalidades para impedir un crecimiento indebido. En realidad fueron barrios satélites, en donde predominaba el equilibrio entre edificaciones y áreas verdes perdurando el concepto de paisaje urbano como un todo orgánico.⁸⁸ El proyecto del Arqto. Carlos Thays del balneario Carrasco se inspiró en la teoría de Howard.⁸⁹

⁸⁷ Alfredo Castellanos, *Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo. (1829-1914)*, Montevideo, Junta Departamental de Montevideo, 1971, p.198.

⁸⁸ Lowe, Donald, *Historia de la percepción burguesa*, México, FCE, 1986, pp. 134-136 y Benévolo, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*, España, Gustavo Gilli, 1994, p. 382.

⁸⁹ Julio Abella Trias, “Arquitectura y urbanismo”, en *Cuadernos de Marcha*, N° 22, 1969, p. 62. Según este trabajo, Batlle entendió que el crecimiento de la ciudad necesitaba de un plan regulador y organizó en 1911 el concurso internacional para el “Trazado general de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos” que se constituyó en el Tercer Plan Urbanístico. Resultó ganadora la propuesta del Arqto. Augusto Guidini en la cual mostró un concepto orgánico de la ciudad y concebida como una serie de centros de interés conectados por grandes avenidas. El Parque de Colón, el Hipódromo, unidos con Carrasco hasta el Parque del Cerro. Concibió barrios satélites unidos por un sistema vial claro y conectados a las grandes avenidas y espacios verdes. Este plan orgánico fue estudiado recién en 1939 y retomado en el Plan Director de Montevideo de 1957.

Las ciudades europeas, a cuyo modelo de transformación se remitía Batlle, adolecían de graves problemas de hacinamiento que según algunas interpretaciones constituían el caldo de cultivo de ideologías socialistas. Montevideo por el contrario era una ciudad extendida, donde la tierra sólo escaseaba en la parte “vieja”. Pero al igual que lo que acontecía en Europa, creció la idea de la conveniencia para la estabilidad familiar de favorecer el acceso a la propiedad del domicilio. También es cierto que las transformaciones provenían del S. XIX. Y como lo ha señalado José Pedro Barrán, en el período de “modernización” del Uruguay (1860-1890) a medida que la sociedad se estratificaba, el “entorno” se transformaba con “la especialización de los barrios”, el cambio en las fachadas de las casas o la sustitución del silencio por el “ruido urbano” y el surgimiento de la obsesión higienista.⁹⁰ Con ello sólo se pretende señalar la complejidad de la transformación de las ciudades, temática que trasciende los límites de este trabajo.

Por supuesto que al igual que lo que venía aconteciendo en Montevideo algunas ciudades latinoamericanas en las primeras décadas del S.XIX acompañaron su crecimiento con el rescate de espacios recreativos. Basta recordar que entre los paseos de interés turístico más importantes de Río Janeiro (capital en ese momento de Brasil) figuran el teleférico entre los cerros Pan de Azúcar y Urca cuyo primer tramo fue inaugurado en 1912 y el segundo al año siguiente. El llamado “bondinho” era la réplica de un vagón de madera impulsado por un motor eléctrico. De al menos 1884 data el interés turístico por el cerro Corcovado, año en que se inauguró la línea férrea que lo conectó con el centro urbano y un hotel.⁹¹ Un poco más tardío es el Cristo del mismo, obra del gobierno de Getulio Vargas en los años treinta. Desde el punto de vista urbanístico en Río de Janeiro también se produjeron profundas transformaciones. Caso similar a las ciudades europeas en lo que refiere al hacinamiento, el viejo centro con sus calles estrechas y congestionadas por la actividad mercantil y el crecimiento demográfico, resultó escaso. A la expansión hacia el norte como nueva área residencial aristocrática—la Cidade Nova en torno al palacio de residencia de la familia real en el barrio Sao Cristóvão— luego dio lugar al asentamiento industrial en el camino que lo unía al viejo centro, provocando en la década de 1890 un nuevo corrimiento residencial hacia el sur costero.⁹²

Interesa rescatar dos visiones del Montevideo de 1930. La de un economista, Julio Martínez Lamas, y la de un arquitecto, Eugenio Baroffio. Julio Martínez Lamas en *Riqueza y Pobreza del Uruguay*, trabajo polémico y crítico sobre el modelo económico vigente antes de la crisis de los años treinta, muestra un país de perfiles contrastantes. La pobreza del medio rural y la opulencia de la capital. Esta última fue producto de un cambio acelerado que él estima ocurrió en un lapso de 20 años merced al sistema de “la bomba de succión fiscal” y en función de la ganadería. Su descripción de Montevideo —en la que también se vale de contrastes impactantes para

⁹⁰ José Pedro Barrán, *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. T.2. El disciplinamiento (1860-1890)*, Montevideo, Banda Oriental, 1990, p.17.

⁹¹ Elisabeth von der Weid, *O bonde como elemento de expansao...*, p. 92.

⁹² Elisabeth von der Weid, *O bonde como elemento de expansao...*, p. 81.

resaltar el cambio- resulta oportuna, se tenga o no en cuenta el profundo sentido crítico que la motivó.

Aproximadamente en 1910 Montevideo era “una *gran aldea*, pobre, de modesta vida, casi rural en la mayoría de sus manifestaciones (...). De edificación sencilla; con poco comercio, con menos industrias; sin paseos ni avenidas, ni tráfico apreciable, ni pavimento aceptable; hermosea únicamente por sus condiciones naturales, el mar, el cielo, el suelo, cuyas incomparables bellezas superan o recuerdan los paisajes de las regiones más afortunadas (...)”. Aproximadamente en 1930, “La población y la extensión de la Ciudad, están hoy triplicadas; ahora ella es populosa, grande, lujosa, rica: posee anchas avenidas flanqueadas de palacios, doscientas hectáreas de parques y jardines, edificios que son admirados por los extranjeros, estaciones balnearias que a lo largo de la ribera se suceden en una ininterrumpida multitud de hoteles y villas fastuosas que rivalizan en suntuosidad y salpican las playas marinas. (...). El asfalto refleja las luces eléctricas y sobre el se deslizan cuarenta mil vehículos (...). La multitud se solaza en cien salas de espectáculos. (...). Una nueva ciudad, Pocitos nuevo, se ha levantado como por arte de encantamiento (...) en lo que hasta ayer fueron zanjas y arenales improductivos”.⁹³

La visión de Eugenio Baroffio en 1928, Director de la División Arquitectura del Municipio y batllista, resulta más mesurada y crítica, no el sentido macro económico de Martínez Lamas, sino en cómo se encaraban los problemas. El gobierno municipal y el Estado habían hecho mucho por la ciudad pero faltaba más por hacer. A pesar de que reconocía “un gran progreso urbano” y de que Montevideo iba tomando “el aspecto que presentan las grandes ciudades”, carecía de vías de circulación que aportarían “unidad al conjunto, todavía inorgánico, desmenuzado (...)”. A su juicio faltaban entretenimientos en la costa, “las hermosas playas con que la naturaleza la ha favorecido, deben ser aún completadas con los más elementales servicios, dentro del confort moderno. Faltan en ella locales de adecuada disposición y de oportuno carácter, como para ofrecer al público atractivos propios del lugar (...). La ciudad se había extendido a impulso de “la desastrosa acción de la especulación privada, en la creación esporádica de esos núcleos de urbanización rudimentaria, que complican los servicios públicos”. Propuso, para dotarla de un crecimiento racional, la adquisición municipal de tierras con el apoyo crediticio del Estado.⁹⁴

Urbanismo y cuestión social encastraban en la ideología reformista. En 1919 cuando los cambios posibles en la ciudad estaban en plena materialización el propio José Batlle y Ordoñez reflexionaba: “Nuestra prédica incesante en materia edilicia se ha orientado en el sentido de conseguir la distribución profusa, por toda la ciudad, de plazas, parques y jardines públicos, que sean verdaderos sitios de oxigenación colectiva, a la vez que de confortador esparcimiento. Nosotros hemos juzgado que éstos eran algo más que simples conveniencias de orden estético, puesto que las hemos considerado verdaderas exigencias de conservación social, y hemos pensado

⁹³ Julio Martínez Lamas, *Riqueza y Pobreza del Uruguay. Estudio de las causas que retardan el progreso nacional*. Montevideo, Cámara de Representantes del Uruguay, 1996, pp. 368-369.

⁹⁴ “El Día”, 30 de julio de 1928, N° Extraordinario, p. 5.

siempre en lógica consecuencia, que el deber de contemplarlas constituía una necesidad absoluta e imperiosa.”⁹⁵

La cuestión social y la legitimación del tiempo libre.

El reformismo social batllista preocupado por las condiciones de vida del trabajador -sobre todo el urbano- propició el derecho al descanso junto a la familia, al tiempo libre luego de la jornada y semana laboral, cuya vida transcurría en una ciudad que ahora daba cabida a espacios disfrutables.

La legislación laboral fue uno de los aspectos de interés del reformismo, junto a esta se consagró el derecho a la educación, la limitación del poder de la religión católica, etc. El historiador Henry Finch la califica de avanzada en América Latina. Según su óptica la ley más importante fue la limitación de la jornada laboral de 12 a 8 horas, que fue aprobada el 17 de octubre de 1915 y ampliada en 1920 por el día de descanso semanal obligatorio (cada 6 días 1 de descanso) con indemnización por accidente. Sugiere que la nueva legislación vino a uniformizar lo que estaba aconteciendo en el mundo laboral; en 1908 en ocasión del Informe de la Comisión de la Cámara de Representantes sobre la propuesta de Batlle de disminuir la jornada laboral a 8 horas se informó que algunos oficios habían disminuido la jornada y en 1911 más de un tercio de los trabajadores trabajaban en ese régimen. En resumen, la larga discusión de más de una década en el parlamento y en la prensa había sido acompañada por la restricción real y paulatina.

La seguridad social se había iniciado en 1896 con el establecimiento de un fondo para los maestros de escuelas. En 1904 la Caja para empleados públicos estableció el mínimo de 60 años de edad y 30 de servicio, en 1919 se acogió al sector privado incluyendo los empleados de servicios públicos extranjeros y en 1925 y 1928 a los empleados bancarios, de comercio e industria respectivamente. ⁹⁶

Otro factor que incrementa o bien, restringe el tiempo libre son los feriados nacionales. El decreto del 23 de octubre de 1919 en cumplimiento de la reforma constitucional además de establecer el nuevo régimen de feriados, se despojó de cualquier analogía religiosa.⁹⁷ El laicismo permeó las instituciones y los extensos paseos de Montevideo acentuaron su competencia con la Iglesia y los cementerios. Nació oficialmente la “Semana de Turismo”. De alguna manera la religión católica se acercó a las nuevas prácticas sociales; en lugar de prohibir, bendijo. En particular la Parroquia de Pocitos, se prestó a bendecir las aguas cada 8 de diciembre integrando sus rituales al paisaje recreativo. ⁹⁸ En el espacio natural del interior la tradición de la

⁹⁵ “El Día”, 19 de mayo de 1919, en Daniel Pelúas y Alfredo Piffaretti, *Ideología...* p. 249.

⁹⁶ Henry Finch, *Historia Económica y Social del Uruguay Contemporáneo*, Montevideo, Banda Oriental, 1980, p. 213.

⁹⁷ Registro de Leyes y Decretos, 23 de octubre de 1919, p.433. Se establecieron 18 días festivos. Además, carnaval y la sexta semana siguiente que pasó a llamarse “Semana de Turismo”. Las otras nuevas denominaciones correspondieron al 6 de Enero, como “Día de los Niños”, al 8 de diciembre como “Día de las Playas” y al 25 de diciembre como “Fiesta de la Familia”.

⁹⁸ El comienzo de la temporada de playa en una fecha predeterminada con rituales religiosos se usa en Europa desde mediados del S. XIX, variando de la festividad de la Virgen del Carmen (16 de julio) a la

Semana Santa en campamento provenía de fines del S. XIX.⁹⁹ Se podría deducir que el batllismo interpretó y formalizó hábitos de ocio latentes en la sociedad.

El interés del batllismo por incrementar los flujos migratorios no se plasma en el ámbito legislativo, pero al igual que una ciudad atractiva la protección de los derechos del trabajador podía actuar como motivante de radicación. A nivel más amplio, el propio sistema de producción capitalista estableció la ampliación de esos derechos, propios de la sociedad burguesa, con la neta separación de los tiempos de trabajo y de descanso a los que Batlle aludía en defensa de su proyecto.

Los argumentos utilizados por Batlle diferían según el aspecto al que hacía referencia. Para la disminución de la jornada hizo hincapié en la necesidad que tenía todo trabajador de cultivar los valores cívicos, familiares y de amistad, de lo contrario se convertía en una “bestia de carga”. La jornada debía de disponer de tres tiempos diferenciados. “(...) todo hombre – expresaba en 1911- ha de disponer cotidianamente de ocho horas para el sueño y el reposo, y de otras ocho horas para ocuparse de sí mismo, de su familia, de sus amigos, de su país y del mundo en que vive. El resto del tiempo correspondería al trabajo.”¹⁰⁰ Otros fueron los argumentos cuando tuvo que defender el derecho al día libre semanal. Se manifestó contrario al descanso dominical obligatorio porque el día libre de unos necesitaba del trabajo de otros; aparte de la inconveniencia que significaba paralizar totalmente la maquinaria industrial, señalaba el detenimiento de la vida social del trabajador al no disponer de servicios. Descanso también significaba diversión. El domingo “sería monótono (...), las ciudades se verían privadas de los atractivos, en que las pequeñas satisfacciones que el trabajador podría proporcionarse a poco costo en un día de trabajo le serían negadas, en que hasta los medios de locomoción y las diversiones públicas se verían suprimidas, ya que eso exige el esfuerzo de personas que también tendrían derecho a su descanso.” En la prensa precisó esos argumentos preguntándose que sería del domingo si no hubiera trenes, tranvías, cafés, confiterías, teatros, carreras, diversiones de todo género, y destacaba como única diversión posible la cercana taberna “tanto más barata cuanto más corruptora”.¹⁰¹

La restricción de los días feriados llegó junto con la crisis aunque con el reconocimiento de uno de los derechos que más han influido en el crecimiento de los flujos turísticos –externos e internos-, la licencia anual obligatoria. Esta licencia proporciona a los trabajadores beneficiados un prolongado tiempo libre disminuyendo algunas de las restricciones que impiden su traslado fuera de la residencia habitual: la disponibilidad de ingresos y la cantidad de tiempo libre. El decreto del 27 de abril de 1933 extendió la licencia de dos semanas consecutivas que beneficiaba sólo a funcionarios de la Administración Pública (1920) a los empleados de comercio y

de San Juan Bautista (24 de junio) y aún perdura en algunos lugares. Ver en Luis Fernández Fuster, *Historia General del turismo de masas*, Madrid, Alianza, 1991, p.140.

⁹⁹ José Pedro Barrán, *Historia de la sensibilidad...* p.237.

¹⁰⁰ Efraín González Conzi - Roberto Giudice, *Batlle y el batllismo*, Montevideo, Medina, 1959 2da. Edición, p. 310. Mensaje del Poder Ejecutivo a la Asamblea General del 26 de junio de 1911.

¹⁰¹ Efraín González Conzi - Roberto Giudice, *Batlle...* pp. 309 y 318.

oficinas privadas, suprimiéndose algunos días feriados.¹⁰² En 1945 la licencia anual comenzó a retribuirse –con sueldo extra- en la actividad privada.

La ciudad extendida, en proceso de embellecimiento y con la “especialización” de los nuevos barrios, asistió obviamente al crecimiento de su población.¹⁰³ Según estimaciones de Henry Finch a una tasa del 3.5 anual hasta 1930 y estima el aumento de la fuerza de trabajo al menos del 4 %. Las obras públicas, y el auge de la construcción a excepción del descenso registrado con el estallido de la Primer Guerra – cuyo promedio anual de permisos creció del 3.5 registrado entre 1906-09 al 7.3 entre 1925-29-, proporcionaron trabajo al igual que las instalaciones industriales, frigoríficos, curtiembres, hornos de ladrillos, molinos, industrias químicas, etc.¹⁰⁴ A la expansión del mercado interno señalada, habría que agregar el cambio e incentivo del consumo.

Fotografías
Playa Pocitos, 1916
Playa Ramírez, figuras de arena, s/f
Archivo Fotográfico, IMM

¹⁰² Registro de Leyes y Decretos, 27 de abril de 1933, p. 319. En 1932 este derecho había sido propuesto por diputados herreristas. Dato manejado por Raúl Jacob en: *El Uruguay de Terra 1931-1938. Una crónica del terrismo*. Montevideo, EBO, 1983, p.108.

¹⁰³ Los factores desencadenantes de esta concentración provenientes del S. XIX, anotados por Ricardo Alvarez Lenzi y otros: la tecnificación de la producción rural que provocó la migración de población rural, la inmigración, la intensificación del comercio y la radicación de la educación de nivel terciario. Las empresas tranviarias, la industria y las compañías inmobiliarias son señaladas como los agentes privados que impulsaron la expansión de la ciudad. En Ricardo Alvarez Lenzi, Mariano Arana y Livia Bocchiardo, *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*, Montevideo, Banda Oriental, 1986, pp. 17 y 26.

¹⁰⁴ Henry Finch, *Historia del...*, p.218.





Consideraciones finales

Atracción de flujos turísticos e inmigratorios, legalización del tiempo libre y nuevo calendario de días de descanso, en su conjunto contribuyeron en la configuración de espacios recreativos y en el acondicionamiento costero para el esparcimiento y el paseo. Los comportamientos sociales, el mundo del trabajo y la ciudad adquirieron otras dimensiones.

El uso social de espacios de reunión y de atracción turística, creó otras modalidades de tiempo libre fuera del ámbito cerrado del hogar —o de la taberna— y posibilitó el acercamiento a la costa con fines ajenos al exclusivo intercambio comercial. Uno de los ejemplos es la zona de Punta Carretas, como lugar de esparcimiento cercano al mar fue centro de variadas actividades; hipódromo, lugar de maniobras militares y de aviación, asentamiento de pescadores, reunión dominguera de sociedades recreativas, aconteciendo entonces una avidez social que precedió a la acción municipal.

Es poco probable que el baño de mar se trasladara automáticamente desde Europa o que la ocupación de la costa fuese producto exclusivo de la voluntad política y de arriesgados empresarios. Los procesos que implican un cambio en el ámbito social son precedidos por el paulatino acostumbramiento, paso a paso. Alain Corbin ha estudiado cómo las civilizaciones antiguas, por ejemplo la griega, legaron un profundo temor al mar que luego fue ampliado con aportes de otra índole, como la repulsión a las riveras donde el mar depositaba toda clase de desperdicios. Montevideo comenzó expandiéndose de espaldas al mar, pequeñas aldeas de modestos trabajadores se fueron instalando en los últimos 50 años del S. XIX en los vacíos y extensos arenales. Mientras la vida social de las clases altas transcurría en la vieja ciudad o en las quintas del norte. Pero aquellos que no disfrutaban de las grandes residencias, fueron inventando sus lugares de esparcimiento. Por ello, el surgimiento de la recreación en ámbitos públicos y el acercamiento a la costa tiene su componente popular, que el Municipio y en cierto sentido la legislación social batllista irían a recoger. Por supuesto que manifestada esa avidez, los empresarios y el Municipio contribuyeron activamente. Los primeros buscando el negocio. El segundo apropiándose de espacios públicos a veces vacíos o ya ocupados en los que reivindicó el dominio público, con la doble intencionalidad de búsqueda de recursos y de proporcionar bienestar a los montevideanos.

Recreación y turismo significan ocio y trabajo. Y si surgieron nuevas posibilidades de inversión también se diversificaba el mundo laboral. Los nuevos comportamientos exigieron como se ha visto servicios comerciales de diferente especie, generándose la lucha por la apropiación y control del espacio, en la que el Municipio adquirió protagonismo. No fue posible contabilizar las ganancias de los concesionarios de servicios o del propio Municipio, sólo se contó con algunos datos, pero independientemente de éstos, el interés progresivo por los nuevos servicios resulta un buen indicador. Se puede alegar que donde escaseaban las oportunidades, al menos de negocios de poco monto, toda oportunidad era buena.

Desde el punto de vista del mercado de trabajo, es conocida la actitud estatal de incentivar las obras públicas en tiempos de crisis para generar empleo. Pero más allá de aspectos coyunturales la expansión de la ciudad y en el caso que nos concierne, el acercamiento a la costa y la construcción de parques, también deben haber proporcionado nuevas oportunidades de trabajo.

Otro cambio es el acontecido en la ciudad. Recreación implica transformación del espacio para ese objetivo y no otro. El Montevideo del S. XX es fruto del proceso simultáneo de apertura de nuevos lugares de residencia, y entre otros, de espacios verdes de uso colectivo, de acondicionamiento de la costa para el paseo y como red de comunicación. Aún cuando servicios de primera necesidad - el saneamiento y la mejora de las calles - eran escasos, el Municipio se abocó al tendido de las ramblas, porque las entendió prioritarias como fuente de recursos. Tampoco faltó la intención de regular la especulación de tierras, apropiarse de éstas era defender el paisaje. Contradictoriamente, la acción municipal en defensa de ese paisaje legitima el excesivo acercamiento al mar y participa en la especulación; la valorización también llenaba las arcas estatales. En los años '30 surgió la autocritica, se había ganado terreno al mar y se erosionaba el atractivo turístico. Comenzaba la problemática ambiental, los técnicos elaboraban el conocimiento del delicado equilibrio de la dinámica de las costas, pero las modalidades de disfrute de la época - respirar las brisas marinas y admirar el paisaje o el baño privado en espacios colectivos- sólo hicieron posible ese acondicionamiento, del que quedan las ramblas. Muelles de madera, terrazas, trampolines y otras instalaciones fueron desafectados por las autoridades o por la fuerza del mar. La avidez social por la costa se limitó parcialmente, más tarde la pantalla de edificios terminó rodeando las ramblas.

La concepción de la administración batllista de espacios públicos diseminados en la ciudad constituyó un proyecto funcional al ideal democrático; todos debían tener derecho al disfrute del tiempo libre así como al trabajo y a la vivienda decorosa. En la construcción de espacios verdes al inicial interés privado le siguió el avance municipal. Al pasar al dominio público los terrenos luego ocupados por el Parque Urbano, después Rodó, y las ramblas, hubo una clara intencionalidad de detener la especulación urbana sobre la franja más cercana a la costa. Afloraba la conciencia paisajística a tono con el gusto de la época. Conciencia que no se limitó al entorno costero, la necesidad de espacios verdes había sido plasmada en el S. XIX en el Prado y Colón, formando parte de la integración de esas zonas a la ciudad.

Sin embargo, con la especialización de los barrios y el tendido de la red de transporte privada la ciudad se fragmentó al resultar privilegiados ciertos lugares. La fuerte atracción social por la costa resultó determinante. La dotación de recursos estatales legitimó esa temprana fragmentación de matriz socioeconómica.

A largo plazo, se habían conformado las bases para la expansión del turismo interno.

APÉNDICE

Cuadro A 1. Rentas Municipales de Montevideo 1911-33

Año	\$corrientes	\$constantes 1913
	Miles de \$	Miles de \$
1911-12	2281	2371
1912-13	2729	2990
1913-14	2726	2726
1914-15	2439	2251
1915-16	2748	2403
1916-17	2913	2714
1917-18	3191	2214
1918-19	3486	2338
1919-20	3821	2764
1920-21	4283	3217
1921-22	4347	3448
1922-23	4535	4924
1923-24	4856	4941
1924-25	5495	5291
1925-26	5877	5388
1926-27	6215	5747
1927-28	6663	4748
1928-29	7194	5271
1929-30	7613	5586
1930-31	7442	5502
1931-32	6812	5045
1932-33	6380	4725

\$ Constantes en base a 1913. Fuentes: BROU, Sinopsis económica y financiera del Uruguay. Estadística Retrospectiva, Mdeo., 1933, Leonardo Calicchio, Salario y Costo de vida en el Río de la Plata 1907-1930, Unidad Multidisciplinaria, FCS, DT N° 33.

**Cuadro A 2. Evolución de las Rentas Municipales de Montevideo.
(1911 a 1927)**

Ejercicios	Miles de \$	Indice (1911/12=100)
1911/12	2.281	100
1912/13	2.729	119.64
1913/14	2.726	119.50
1914/15	2.439	106.92
1915/16	2.748	120.47
1916/17	2.913	127.70
1917/18	3.191	139.89
1918/19	3.486	152.82
1919/20	3.821	167.51
1920/21	4.283	187.76
1921/22	4.347	190.57
1922/23	4.535	198.81
1923/24	4.856	212.88
1924/25	5.495	240.90
1925/26	5.877	257.65
1926/27	6.215	272.46

Fuente: BROU, Sinopsis económica y financiera del Uruguay. Estadística Retrospectiva, Mdeo., 1933.

Referencias bibliográficas y fuentes.

- ACEVEDO, E., *Anales históricos del Uruguay. 1915-1930*. T.V y VI, Montevideo, Barreiro y Ramos, 1936.
- Anales, Revista Nacional, Montevideo, 1929.
- ALTEZOR, C.,- BARACCHINI, H., *Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo*, Montevideo, Junta Departamental de Montevideo, 1971.
- ALVAREZ LENZI, ARANA, BOCCHIARDO, *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*, Montevideo, EBO, 1986.
- ASSUNÇÃO, F.- BOMBET, I., *Pocitos*, Serie Montevideo 4, Montevideo, Fundación Banco de Boston, 1991.
- BARRAN, J. P., *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. T 1, La cultura bárbara: (1800-1860)*. Montevideo, EBO/Facultad de Humanidades y Ciencias, 1989.
- BARRAN, J.P., *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. T 2, El disciplinamiento (1860-1920)*. Montevideo, EBO/Facultad de Humanidades y Ciencias, 1990.
- BARRAN, J.P.- CAETANO, G.- PORZECANSKI, T., (Coordinadores). *Historias de la vida privada, TI, Entre la honra y el desorden, 1780-1870*. Montevideo, Taurus, 1995.
- BARRAN, J.P.-CAETANO, G.- PORZECANSKI, T., (Coordinadores). *Historias de la vida privada, TII, El nacimiento de la intimidad, 1870-1920*. Montevideo, Taurus, 1996.
- BARRIOS PINTOS, A. *Montevideo. Los barrios I*, N° 4, Montevideo, Nuestra Tierra, 1971.
- BARRIOS PINTOS, A.- Reyes Abadie W., *Los barrios de Montevideo, VII, De Pocitos a Carrasco*, Montevideo, IMM, 1994.
- BENEBOLO, L., *Historia de la Arquitectura Moderna*. España, Gustavo Gilli, 1994.
- BENZANO, A., *Ramón Benzano. Su vida pública consagrada al Municipio de Montevideo*, Montevideo, Floresta-Lafón, 1948.
- BERTOLA, L., *La industria manufacturera uruguaya. 1913-1961*. Montevideo, Facultad de Ciencias Sociales/ CIEDUR, 1991.
- BOULLÓN, R., *Los Municipios turísticos*, México, Trillas, 1986.
- BULL, Adrian, *La economía del sector turístico*, Madrid, Alianza Ed., 1994.
- CALICCHIO, L., *Salario y Costo de vida en el Río de la Plata 1907-1930*. Unidad Multidisciplinaria, FCS, DT N° 33.
- CASTELLANOS, A., *Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914)*, Montevideo, Junta Departamental, 1971.
- CASTELLANOS, A., *La Belle Epouque montevideana*, Montevideo, Arca, 1995.
- CHERONI, A., *Tablas Cronológicas del Gobierno Departamental de Montevideo 1830-1966*. Montevideo, Junta Departamental de Montevideo, 1966.
- Concejo de Administración de Montevideo, *Memoria de la Secretaría correspondiente a los años 1923-24*. Montevideo, 1924.
- CONZI, E., GIUDICE, R., *Batlle y el batllismo*. Montevideo, Medina, Segunda Edición. 1959.
- CORBIN, Alain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Barcelona, Mondadori, 1993.

- FERNANDEZ FUSTER, L., *Historia General del Turismo de masas*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.
- FINCH, H., *Historia Económica del Uruguay Contemporáneo*. Montevideo, EBO, 1980.
- GARCIA MOYANO, G., *Pueblo de los Pocitos*, Montevideo, EBO, 1979.
- Intendencia Municipal de Montevideo, *La Junta Económico- Administrativa de Montevideo*. Montevideo, 1979.
- Intendencia Municipal de Montevideo, *Memoria de la Intendencia Municipal de Montevideo*, Año 1911, T.1, Montevideo, Escuela Nacional de Artes y Oficios, 1912.
- Intendencia Municipal de Montevideo, *Boletín Municipal*, 1920 a 1950.
- JACOB, R., *Modelo batllista, ¿variación sobre un viejo tema?*. Montevideo, Proyección, 1988.
- JACOB, R., *Más allá de Montevideo: los caminos del dinero*. Montevideo, Arpoador, 1996.
- Junta Económico Administrativa, *Libros de Actas*, 1906 a 1919.
- Junta Departamental de Montevideo, *Memoria de la actuación de la Junta Departamental, 1938-42*, Montevideo, 1942.
- Junta Departamental de Montevideo, *Digesto Municipal. Ordenanzas y Resoluciones*, 1912.
- LERENA ACEVEDO de Blixen, J. *Novecientos*, Montevideo, Ed.Río de la Plata, 1967.
- LOWE, D., *Historia de la percepción burguesa*, México, FCE, 1986.
- MARTINEZ LAMAS, J., *Riqueza y Pobreza del Uruguay. Estudio de las causas que retardan el progreso nacional*. Montevideo, Cámara de Representantes del Uruguay, 1996.
- MUNOZ, J. *Monumentos vegetales de la ciudad de Montevideo*. Montevideo, IMM, 1994.
- NAHUM, B., *Empresas Públicas uruguayas. Origen y gestión*. Montevideo, EBO, 1993.
- ODDONE, J.A. *La formación del Uruguay moderno. La inmigración y el desarrollo económico -social*. Argentina, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1966.
- PASTORIZA, E., Mar del Plata en los años 30: entre la regresión política y el progresismo social. En varios autores: *Los caminos de la democracia. Alternativas y prácticas políticas 1900-1943*, Buenos Aires, Biblos, 1996.
- PASTORIZA, E., Notas sobre el veraneo marplatense en los albores del siglo: un capítulo indeclinable de la alta sociedad porteña. Mar del Plata, Centro de Estudios Históricos, Universidad Nacional de M.d. P., 1995. Ponencia presentada en las V Jornadas Interescuelas - Departamentos de Historia, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1995, (inédita).
- PELÚAS, D., PIFFARETTI, A., *Ideología Batllista. Componentes y Modelo*, Montevideo, Solaris, 1998.
- Registro Nacional de Leyes y Decretos.
- RILLA, J., *La mala cara del reformismo. Impuestos, Estado y Política en el Uruguay, 1903-1916*. Montevideo, Arca, 1992.
- fines de 1994.

- SABELLI, M., *Régimen Municipal Uruguayo 1830-1935*, Montevideo, Junta Departamental, 1993.
- TOUSSAINT-SAMAT, M., *Historia técnica y moral del vestido*, (tres tomos), Madrid, Alianza Ed., 1994.
- VANGER, M., *El país modelo. José Batlle y Ordoñez 1907-1915*, Montevideo, Arca-EBO, 1983.
- VON DER WEID, E., O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro. En *Siglo XIX. Revista de Historia.* . Segunda época, N°16, 1994.

Se terminó de imprimir en
Noviembre de 2001, en el
Taller de Impresiones
de la Facultad de Ciencias Sociales.-