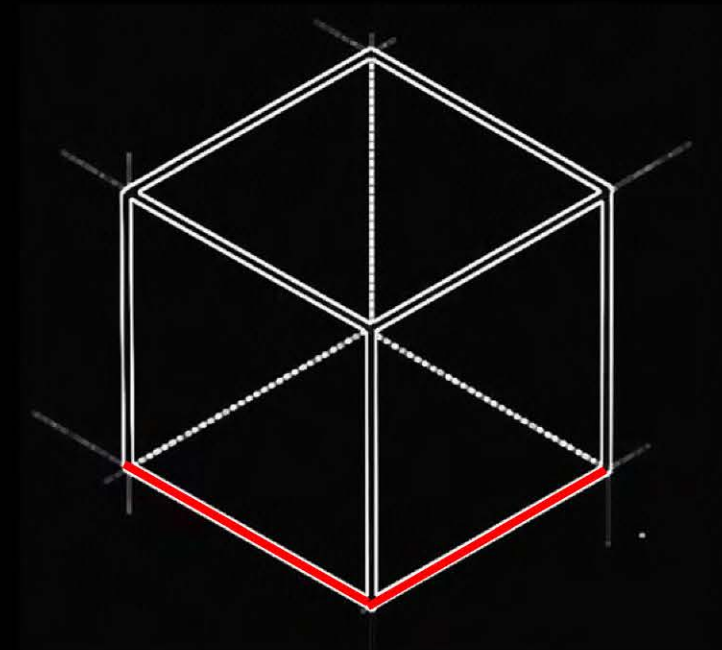


0

|||



Y



PASADO



Ceci n'est pas un front côtère

• 7. LA RAMBLA DE MONTEVIDEO: UNA INFRAESTRUCTURA PAISAJE

7.1 ACLARACIONES Y ALCANCE

Esta parte del trabajo fue construida en base a fuentes documentadas de un amplio espectro. Desde publicaciones de libros o revistas indexadas hasta recortes de noticias de prensa de la época o anales diversos, aunque también fueron importantes los aportes de estudiosos autodidactas que recopilaban información de experiencias e intereses propios y ajenos, o grupos y asociaciones organizadas que volcaron contenidos y datos a través de sitios web de relatos o archivos personales de pobladores o testigos de los acontecimientos que se relatan. El archivo del Centro de Fotografía de la Intendencia de Montevideo y de la Biblioteca Nacional, entre otras fuentes visuales, también fueron fuentes fundamentales para reconstruir en un relato gráfico ordenado la relación dialéctica entre el desarrollo de la Rambla de Montevideo y los modos de transporte que circularon hasta el frente costero.

En la investigación se encontraron distintas versiones sobre un mismo hecho, perfiles particulares que a veces son complementarios y en ocasiones contradictorios, diferencias entre fechas en las que ocurrieron los hechos, sin aclarar muchas veces si se trataban de fechas de inicio o de finalización del mismo.

Para ilustrar esta introducción solamente mencionaremos una fotografía en particular.



En el artículo del escritor y periodista Juan Carlos Pedemonte, “Los tranvías eléctricos entre nosotros” En su 80° Aniversario 1906 – 1986, publicado en el Almanaque del Banco de Seguros del Estado en 1986, aparece una fotografía en cuyo pie de página se lee: *Inauguración de “los eléctricos”, línea de Dársena a Pocitos. En coche de “La Comercial” avanza por Constituyente, 19 de noviembre de 1906.*

Sin embargo, se puede acceder a la misma fotografía en el Archivo Histórico del Centro de Fotografía (CDF) de la Intendencia de Montevideo, numerada con el código 01484FMHGE, en cuya descripción se lee: *Tranvía eléctrico. Fiesta de la locomoción. S.I.; Fecha: Año 1918.*

En la bibliografía utilizada se pudo encontrar una reseña del evento de la Inauguración del Tranvía eléctrico, describiendo justamente la decoración de la unidad con las banderas de Uruguay, Reino Unido y Estados Unidos y el Escudo Nacional.

Esta información sumada a la solemnidad del público y la ausencia de cualquier otro elemento asociado a una Fiesta popular de la época, nos inclina a pensar que la fotografía corresponde a la Inauguración del Servicio en 1906 tal cual describe Pedemonte.

Este tipo de diferencias se encuentran en más de una oportunidad, según las diferentes fuentes utilizadas. El criterio para presentarlas en este trabajo fue asociar datos consensuados, modelos de unidades de transporte, fechas de inauguración, entornos construidos, modelos de tranvías o automóviles, teniendo en cuenta el prestigio de las fuentes comparadas o de sus autores, ya que hay una importante cantidad de fuentes y datos plenamente verificados.

Por otra parte, el alcance del desarrollo del trabajo abarca el período que podríamos denominar fundacional de la red del transporte público, la consolidación del automóvil como modo de transporte y el desarrollo de las conexiones del transporte con la costa, que termina en 1930. Luego vendrán la Gran depresión norteamericana y sus efectos globales, la Segunda Guerra Mundial y el cambio de mano en 1945 en Uruguay, lo que trastoca el desarrollo de la línea de este trabajo. Del mismo modo se profundiza específicamente en el transporte privado y los servicios de transporte público que se vincularon directamente con el borde costero, analizado el tramo de la Rambla que más adelante se utilizará en el trabajo como *Laboratorio de Experimentación Metaproyectual*, focalizado en la parte gráfica y propositiva de la tesis.

Este tramo se define desde la Escollera Sarandí hasta playa Malvín, el más comprometido por su situación actual con respecto a los objetivos planteados en la tesis.

7.2 CONTEXTO POLÍTICO Y SOCIAL

La Rambla de Montevideo no se concibió como una infraestructura de movilidad. Fue producto de diversas operaciones sucesivas en el frente costero que, obedeciendo intereses específicos derivaron en el trazado y la espacialidad que hoy conocemos; operaciones tensionadas generalmente por intencionalidades políticas, ambiciones personales o de algunos colectivos de poder o empresariales, pero sobre todo firmemente orientada por una Política de Estado con una visión clara de Ciudad. Esta combinación de factores y las políticas de estado que abarcaron las primeras tres décadas del siglo pasado, construyeron en definitiva una serie continua de Piezas de Paisaje que dista mucho de considerar a la Rambla montevideana como una infraestructura de movilidad.

Su potencia integradora de la espacialidad pública, usos y actividades diversas, junto a parques y espacios verdes se mantiene incambiada hasta nuestros días, privilegiando el disfrute y la recreación como factor aglomerante de su discurrir lineal y parte indisociable de la idiosincrasia de la sociedad toda.

Es un espacio integrador y democrático, permitiendo el uso inclusivo de la ciudadanía y el goce libre de las playas y espacios públicos, distinguiéndolos del ámbito privado (Corral, Kuhlsten, 2014). Debería ser entendida como un constructo urbano y social expandido, que trasciende y se derrama ampliamente más allá de la frontera difusa sugerida por el cordón entre acera y calzada.

7.2.1 Batlle y el país modelo

José Batlle y Ordoñez fue presidente del Uruguay en dos períodos no consecutivos, el primero entre 1903 y 1907 y su segundo mandato entre 1911 y 1915. Entre sus dos gestiones al mando del gobierno, viaja a Europa y permanece allí los cuatro años de la presidencia de Claudio Williman, experimentando y vivenciando los cambios urbanos europeos que se estaban sucediendo en diversas ciudades: «[...] me he entretenido en divagar en presencia de los monumentos, paseos y jardines de acá, sobre lo que ahí podríamos hacer» señalaba Batlle en su correspondencia desde Europa (Jacob, R. 1998).

Hay consenso en subrayar que su vuelta de Europa para competir por su segunda presidencia y lograr ser reelecto en 1911, estuvo además estimulada por la determinación de convertir a Uruguay en un *País Modelo*. Esta transformación política y social se asociaba con la de construir una imagen urbana ejemplar, y Montevideo como ciudad capital debía asumir y reflejar esa condición modélica (Mazzini, A. 2018).

Las características del Estado Moderno que promovía Batlle con sus reformas implicaba una visión positivista, abierta al mundo, que se lograría a través del progreso, priorizando la sociedad urbana y afianzando a Montevideo como centro político-administrativo, económico y de servicios del país (Corral Vásquez; Kuhlén Beca, 2014).

El estímulo y la construcción de espacios públicos urbanos se constituirá en uno de los baluartes que consolidarán dicho discurso. El Parque Urbano construido en 1901 sobre la margen norte de la Playa Ramírez, agregará un gran atractivo adicional y robustecerá una de las aspiraciones que el Batllismo tenía sobre la Rambla de Montevideo: asegurar que todos los habitantes tuviesen el derecho al disfrute de las playas, adjudicándole un valor simbólico de participación ciudadana, libre y democrática.

La Rambla, junto al Parque Urbano y los demás parques y plazas que se construirán poco tiempo después (el Parque Central, la ampliación del Prado y del Parque Urbano renombrado Parque Rodó, el diseño de la Plaza Independencia, etc.) serán considerados por Batlle como espacios urbanos para la formación de ciudadanía con un encuadre de naturaleza colectiva (Torres Corral, 2007).

La insistencia en distinguir el espacio público y el ámbito privado, particularmente en lo referente al uso del tiempo libre y el cuidado de la salud, ayudó a generalizar la noción popular de tiempo de trabajo y tiempo libre.

Batlle aseguraba sobre las inversiones a realizar: [...] «No puedo menos que pensar con frecuencia en las enormes ganancias que nos proporcionaría el 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 balneario, serán siempre un buen negocio, aunque parezcan de lujo» (Vanger, M. 1983).

Una visión imaginada de Montevideo como una ciudad turística importante, capaz de generar fuertes ingresos, modélica, internacional y “embellecida” (Fig. 7.1).



Fig. 7.1 Afiches promocionales de Montevideo como ciudad turística.

7.2.2 Montevideo, ciudad balneario

La concepción formal de la Rambla tenía entre sus cometidos preservar el derecho de todos los ciudadanos al libre disfrute de las playas radicando aquí su valor como espacio institucional de participación democrática. De esta forma la Rambla, junto a otros espacios y parque urbanos, se convierten “en ámbitos colectivos de formación de ciudadanía” (Torres Corral, A. 2007). En consonancia con el discurso Batllista la población empezó a distinguir el espacio público de la esfera privada, particularmente en lo referente al uso del tiempo libre y la organización del tiempo social, asociado muchas veces con la promoción de la salud.

En el comienzo de la segunda presidencia de Batlle y Ordoñez, ya estaban contruidos los tramos costeros de Playa Ramírez y de Los Pocitos, ambos contruidos en 1906, aunque la traza de Pocitos se extendió hasta la Punta de Trouville en 1910. Luego vendría la inauguración de la Rambla de Carrasco en 1915.

Estos primeros tramos atendieron puntualmente a la consolidación de los Barrios/Pueblos de playa de Ramírez (denominada previamente “La Estanzuela”) y la playa de Los Pocitos. Unas reducidas trazas costeras fundamentales para afianzar las actividades relacionadas con la recreación y el disfrute de los baños de mar o, en el caso de la Rambla carrasquense, a formalizar la arrogancia de la rica aristocracia montevidéana, que observando con recelo el crecimiento de la ciudad, se mantenía aislada en el Balneario de Carrasco de “*los barrios de ciudad... trazando en las hermosas playas de Carrasco, los planos de un balneario aristocrático, una verdadera ciudad jardín, destinada a ser la predilecta de las personas amantes del confort y de los refinamientos de la vida moderna*” (Torres Corral, A. 2007), siendo una de las últimas en vincularse con el resto del borde costero.

Las primeras construcciones de instalaciones de baños de mar, fueron siendo sustituidas, a partir de la electrificación de los tranvías en 1906, por la presencia y desarrollo de la hotelería y las instalaciones gastronómicas recreacionales, reforzando la idea de Ciudad Balneario.

Los hoteles fueron importantes en este proceso de consolidación, generando focos importantes de actividades y prestigiando los balnearios con su cuidada manufactura, servicios y salas de juego (Da Cunha, N.; Campodónico, R., 2012).

La hotelería sería la constante que acompañaría con nuevas instalaciones el desarrollo de los bordes costeros en los balnearios de la Rambla Este, que se fueron completando posteriormente: Malvín (1918), Punta Gorda (1918) y Buceo (1920), hasta la unificación del trazado completo en la segunda mitad del S. XX.

El Parque Hotel (1909), se construye en el borde urbano frente a Playa Ramírez a *la mode* de los hoteles costeros franceses, con el refinamiento necesario para seducir a las clases altas de la sociedad criolla y argentina, brindando instalaciones y servicios que incluían salones de fiestas, restaurantes y salas de juego. La referencia a la arquitectura francesa fue una constante influyente en la arquitectura montevideana de principios de siglo, paradigma de civilización y buen gusto para la sociedad de la época (Fig. 7.2).

El conjunto de la sociedad comenzó a considerar al Parque Hotel una de las construcciones más sofisticadas y relevantes del frente costero, en sintonía con el paladar y los valores de aquella sociedad inmersa en el discurso de la construcción de una ciudad joven, floreciente y moderna.



Fig. 7.2 El Parque Hotel Casino durante un desfile de carnaval, CDF.

Promotor de fiestas lujosas (Fig. 7.3), telón escenográfico de los desfiles de carnaval, el Parque Hotel tuvo un éxito categórico y se ganó una reputación significativa en el imaginario social (García, M. 2014).



Fig. 7.3 Fiesta en el Salón del Parque Hotel, CDF.

Lo mismo sucedió en Pocitos y Carrasco, con el Hotel de los Pocitos (Fig. 7.4), el cual tuvo dos exitosas etapas distintas desde 1906 hasta 1935 y el Hotel Carrasco (Fig. 7.5), referentes icónicos de la condición glamorosa de sus correspondientes playas.



Fig. 7.4 Hotel de los Pocitos, aún con la terraza al mar, destruida por un temporal en 1928, CDF, 1919.

Si bien el Hotel de los Pocitos se construyó sobre la arena, tenía su acceso urbano por la calle Martí (Fig. 7.6), el Hotel Carrasco se levantó en un lejano desierto de arena en las afueras de la ciudad. Su construcción empezó en 1912 y culminó inaugurado por la Intendencia de Montevideo en 1921, propietaria del inmueble desde 1915.



Fig. 7.5 Hotel Carrasco en 1921, CDF.



Fig. 7.6 Hotel de los Pocitos, ya sin la terraza que se adentraba en el río, 1930, CDF.

El Hotel Casino Carrasco, ubicado en el eje del trazado urbano, se incorporaba de forma destacada en el diseño paisajístico diseñado por el Arq. Charles Thays, composición ordenada por ejes de simetría, habituales en los principios del urbanismo tradicional francés, y resuelta con calles de trazado curvilíneo que daban acceso a suntuosas viviendas aisladas en parcelas sobre el verde (Fig. 7.7).



Fig. 7.7 Hotel Casino Carrasco y el trazado paisajístico de Thays, 1930, CDF.

Durante la década del '30, coexistieron por un breve período de tiempo las tradicionales infraestructuras hoteleras de playa y la construcción del borde urbano según los paradigmas de la arquitectura moderna como modelo para el desarrollo edilicio de la Rambla con la construcción del Hotel Rambla Casino (1932/1935) del Arq. Mauricio Cravotto (Fig. 7.8).



Fig. 7.8 Playa de los Pocitos. Al fondo el Hotel Rambla (aún en construcción) y a su lado sobre la derecha de la imagen el Hotel Pocitos, 1935.

Tiempo después, con la Ley de Propiedad horizontal de 1946, nacida con la convicción de una parte del conjunto político de que sería una oportunidad de acceso a la vivienda para sectores medios por el prorratio del valor de la tierra entre varios propietarios, tuvo el efecto contrario en el borde costero y el sector inmobiliario aprovechó para comenzar a definir un perfil con edificaciones para las clases altas, deseosas de tener una residencia con frente al horizonte marítimo (Torres Corral, A., 2007).

7.2.3 Monumental

La primera obra de infraestructura vial proyectada y construida con una visión de ciudad y ambiciones urbanísticas fue la Rambla Sur. Proyectada en 1923 con una desmesurada dimensión para el parque automotor de su época, no tuvo como argumento principal la previsión de un aumento incontenible del transporte rodante futuro, impensable en su momento para los impulsores de esta semejante empresa (Fig. 7.9).



Fig. 7.9 La Rambla Sur (mirando al oeste). A la derecha de la imagen, la Usina de incineración y otras infraestructuras, 1934, CDF.

Su construcción era alentada por la clase política desde finales del S. XIX, cuando la Junta Económica Administrativa encargó al paisajista francés Edouard André un Bulevar marítimo que obedecía a los deseos de embellecimiento del frente costero, nunca desarrollado, al igual que el proyecto de la *Rambla Sud* de los Sres. Sillard y Supervielle en 1910 (Fig. 7.10).



Fig. 7.10 Sillard y Supervielle, Rambla Sud, 1910.

El discurso Batllista debía demostrar en concreciones más allá de las ideas, la preponderancia del espacio público sobre el privado que, dentro de su imaginario urbano, fue central en el diseño de sus políticas urbanas, “monumentalizando valores y virtudes cívicas” (Caetano, A. 2012).

Su principal argumento fue el embellecimiento urbano, focalizado en el desarrollo de la espacialidad pública de una “Ciudad Modelo”, que buscó hacer confluir una urbe verde e integrada de grandes parques y edificios, instalaciones deportivas y de ocio.

Con ese inters de reinterpretar la ciudad, con la construcción de la Rambla Sur se logra simultáneamente crear una platea marítima pública y desalojar a los “indeseables” y a los prostíbulos del “Bajo” de la Ciudad, sustituyendo la precariedad urbana existente (Fig. 7.11).



Fig. 7.11 "El Bajo", Barrio Sur de la Ciudad de Montevideo, CDF.

En palabras de J.P. Fabini esas construcciones "producían un desagradable contraste la presencia de las edificaciones ubicadas en la ciudad comercial" (Trochón, 2003).

Fabini agrega que este proceso de gentrificación necesitaba "de una obra radical, de gran escala, que pudiese paliar los problemas de higiene, la estética urbana y una bien entendida "economía" (CDF, 2016).

El poder destructivo del temporal del año 1923 (Fig. 7.12/7.13) que devastó gran parte de las construcciones cercanas al frente costero y arrasó con el Bajo, fue la coyuntura ideal para comenzar la construcción de la Rambla Sur.



Fig.7 .12 Temporal del año 1923, las olas castigan las contenciones en las cercanías del Templo Inglés, Instituto Meteorológico Nacional, INUMET.



Fig. 7.13 Temporal del año 1923, el estado en que quedaron las construcciones del "Bajo", CDF.

Esta infraestructura “monumental” para los requerimientos funcionales de movilidad necesarios, conectando en su recorrido un rosario de espacios verdes, plazas y plazoletas hasta su final en la calle Jackson (Fig. 7.14/Fig. 7.14a), una decisión grandilocuente que hoy celebramos dado el desarrollo que tuvo la ciudad y el incremento exponencial de movilidad motorizada que efectivamente sucedió con el devenir de los tiempos.



Fig. 7.14 la Rambla Sur hacia el oeste, llegando a la escollera Sarandí, CDF.



Fig. 7.14a Vista aérea de tramo de Rambla Sur, Tanque de Gas, Usinas incineradoras de basuras, Cementerio Central y Terraza explanada, Barrio Sur. Nótese la cantidad mínima de automóviles circulando, 1935.

La Rambla Sur le asignaría la condición jerárquica que se venía buscando con distintos proyectos sucesivos desde el XIX, lo que permitiría contemplar la costa y generar un borde urbano abierto al frente costero, favoreciendo también la especulación inmobiliaria con la ganancia de tierra al río (Carmona, L.; Gomez, M. 2002).

El más ambicioso en este sentido fue el trazado presentado por Lord Grinthorpe (1908). La propuesta del Ingeniero Abel Fernández (1907) se contorneaba sobre el borde existente con menos ambiciones, generando una superficie menor de tierra nueva. La propuesta que finalmente se construye es la que proyecta el Ingeniero Fabini, mucho más austera y económica, que solamente regulariza el borde existente (Fig. 7.15).

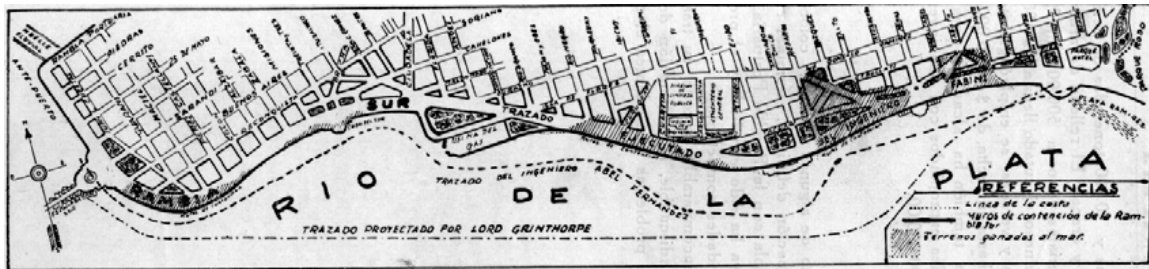


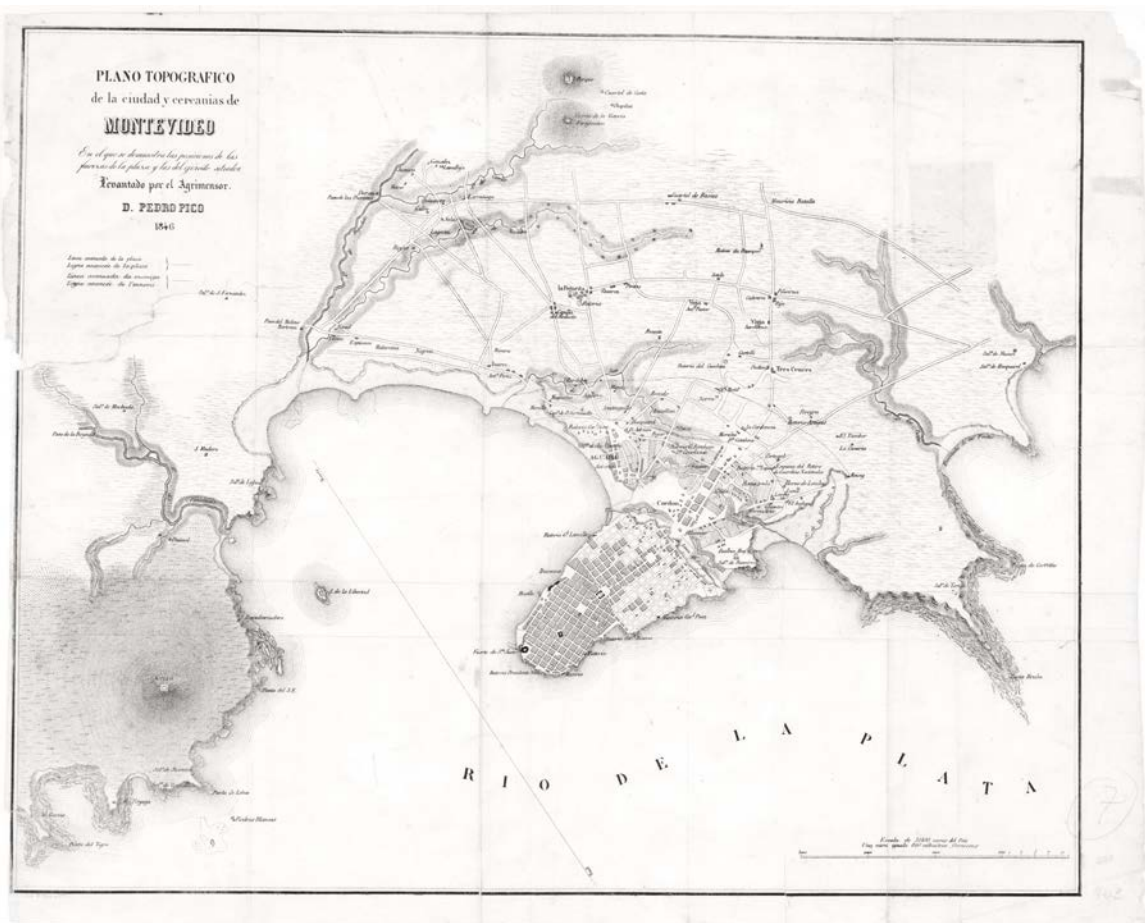
Fig. 7.15 las distintas propuestas y trazados de la Rambla Sur, con el finalmente construido del Ing. Fabini.

Este proyecto, basado en la funcionalidad de la traza y no en las condiciones del paisaje existente, trajo como consecuencia la desaparición de las playas de Santa Ana e Isidoro, usadas principalmente por la población más humildes que no utilizaban la Playa Ramírez como lugar de recreo (Fig. 7.16). En el planteo se bosquejan algunos espacios públicos verde y plazas (Plaza Argentina), pero no así las condiciones urbanas del borde costero, ni las características de sus edificaciones.



Fig. 7.16. La Rambla Sur en construcción. Se aprecia como el trazado le gana tierra al río en algunas zonas y anula las playas de Santa Ana e Isidoro, CDF.

Entre otros crecimientos, hubo un desarrollo inicial hacia el este de la ciudad, donde en sus comienzos se instalaron cercanos a la costa, saladeros, vertederos de basura y otros emprendimientos redituables o de servicio, como las famosas lavanderías de las morenas en el arroyo “de los Pocitos”.



Según Arana, el dinámico sector empresarial fue importante en el desarrollo de la expansión urbana, localizando la industria manufacturera en las Áreas Exteriores de la ciudad. También los fraccionamientos de chacras o quintas hechos por emprendedores inmobiliarios, aunque el factor determinante y fundamental de esta expansión fueron las empresas tranviarias que construyeron líneas de transporte urbano. Varias de las mismas acompañaron y consolidaron el asentamiento de la sucesión de Barrios/Pueblo sobre el borde costero que comenzaban a conformar la parte este de la *Ciudad Expandida* (Álvarez Lenzi, R. et al, 1985).

El proceso expansivo de Montevideo mostraba un crecimiento sostenido en áreas discontinuas, vinculadas a los principales accesos a la ciudad, aunque la expansión de la mancha urbana hacia el este de la ciudad destaca particularmente por diferentes motivos.

Los nuevos fraccionamientos tuvieron un gran aumento, principalmente por el empuje y la inventiva de Francisco Píria. Se estima que la cantidad de edificaciones aumentó de aproximadamente 6.200 edificios inventariados en el Censo de 1852, a más de 42.000 en 1911 (Fig. 7.18), acompañando el explosivo crecimiento poblacional, que pasó de 111.500 habitantes censados en 1879 a 309.231 ciudadanos identificados en el censo de 1908 (Acevedo, E. 1934), sin que la población de las Áreas Centrales aumentara. Este crecimiento urbano ocurre entonces en las expansiones sucesivas de la ciudad, incluidas las que se producían hacia el este.

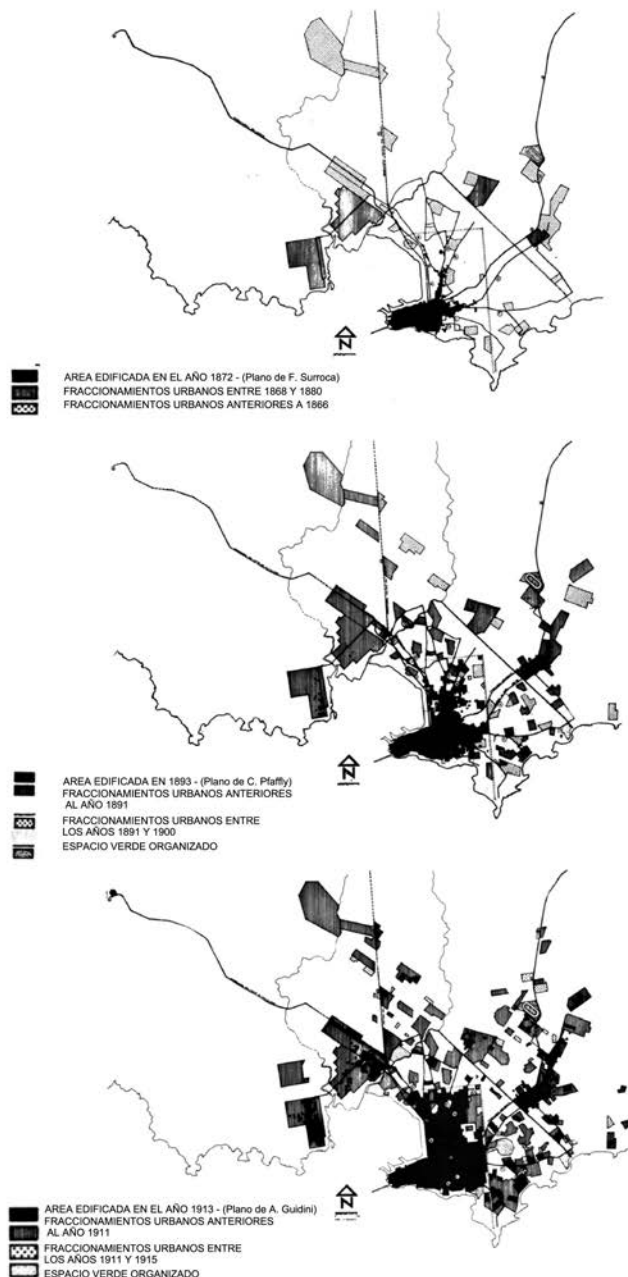


Fig. 7.18 Expansión de la mancha urbana de Montevideo e identificación de nuevos fraccionamientos entre los años 1868 y 1915.

Este hecho confirma que el crecimiento se produjo principalmente en las “afueras”, totalizando el aumento en 94.000 habitantes. Sumando los crecimientos de ambos períodos, el total de la población extramuros en general, aumentó entre 1852 y 1908 en 163.000 nuevos pobladores. (Acevedo, E. 1936)

Dicho crecimiento poblacional sostenido se debió en parte a las migraciones internas y un crecimiento vegetativo poblacional positivo, aunque el factor principal se identificó con los flujos migratorios europeos, constatado en el censo de 1908.

Se registró que el 13% de los “montevideanos” provenían del interior del país y los inmigrantes representaban cerca del 30% del total de la población del departamento, situación que no se resumió simplemente a factores cuantitativos, si no que esta población extranjera fue relevante en el proceso de industrialización ocurrido durante la segunda mitad del siglo XIX. El Censo 1889 ya verificaba que más del 80% de los establecimientos industriales y su capital invertido en Montevideo pertenecían a ciudadanos extranjeros.

Si analizamos este crecimiento de la ciudad entre 1867 y 1910, comparando los planos de Montevideo de Prosper D’Albernard del año 1867 (Fig. 7.19) y de Emilio Juanicó de 1910 (Fig. 7.20) veremos de qué forma se expandió la mancha urbana desde el Área Central, más allá de los límites de la Ciudad *Novísima* definida por el trazado de Bvar. Artigas en 1887, en particular en el este montevideano.



Fig. 7.19. Plano de Montevideo de D’Albernard, 1867.

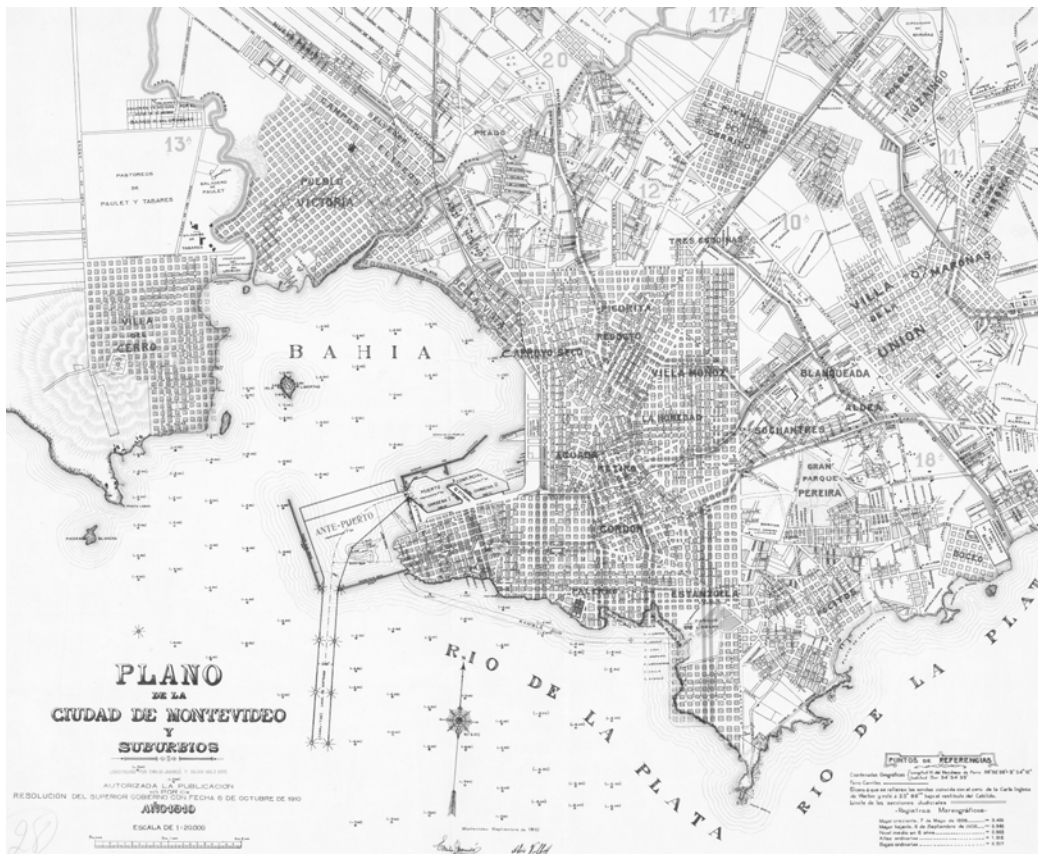


Fig. 7.20 Plano de Montevideo de Juanicó y Valz Gris, 1910.

7.3.1 Los inicios del transporte público: el tranvía de tracción animal

El proceso de expansión de Montevideo tiene un pie en el enérgico empuje de las empresas privadas propiedad de inversores extranjeros, aunque fueron los emprendimientos vinculados a las empresas del transporte colectivo los que en mayor medida contribuyeron a consolidar los sucesivos crecimientos urbanos (Arana, M. 2011).

Las empresas de transporte de pasajeros comenzaron sus actividades en 1853 con servicios de tracción animal que conectaban en primera instancia las zonas de la Unión y Paso Molino con el Área Central.

Los trayectos debían hacerse sin caminos claramente definidos por la parte alta de las Cuchillas, que no afectaban especialmente a las carretas de bueyes, pero eran bastante inadecuados para los transportes tirados por caballos (Halarewicz, W. 2021).

A partir de 1868 se introduce un adelanto técnico clave para el mejoramiento de la calidad del servicio: la instalación de líneas de tranvías con tracción animal que rodaban sobre rieles de acero.

Esta etapa inicial duraría solo unos años, ya que el diseño de los rieles primarios registraba inconvenientes para la circulación y el mantenimiento, provocando todo tipo de accidentes y contrariedades. Estos rieles iniciales fueron sustituidos en 1871 por el *Sistema de rieles MUIR* (Fig. 7.21), diseñado por el Ing. Inglés Cockburn-Muir (Kinneir, D. 1880).

La implementación de este sistema fue un incentivo importante para el sector empresarial del transporte, provocando que la red de tranvías creciera aceleradamente luego de su consolidación como sistema estándar, expandiéndose rápidamente en las décadas siguientes a su aprobación con nuevas líneas y ramales de las existentes.

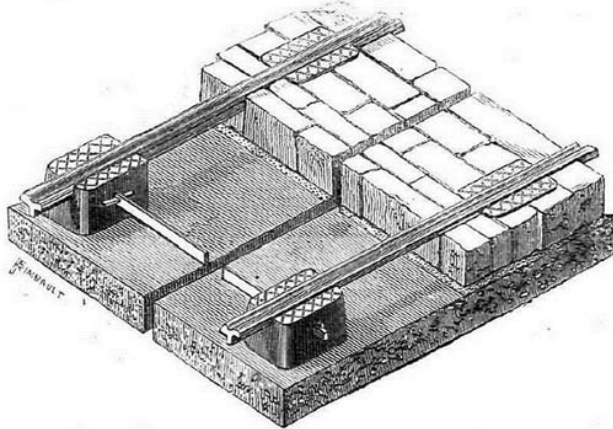


Fig. 38. — Voie métallique de Cockburn-Muir à Montevideo, etc.

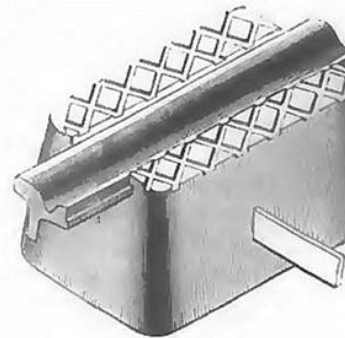


Fig. 39. — Voie métallique de Cockburn-Muir. Vue de la longuerine et du rail.

Fig. 7.21 Detalles del Sistema de rieles MUIR, 1871.

7.3.2 La expansión tranviaria hacia el Este de la ciudad

Luego de la incorporación del nuevo sistema de rieles, más seguro y estable, se generó un gran interés por parte de varios empresarios que solicitaron permisos de explotación de tranvías de caballos, iniciándose un periodo de gran efervescencia en el rubro del transporte colectivo, extendiendo ramales hacia la costa montevideana.

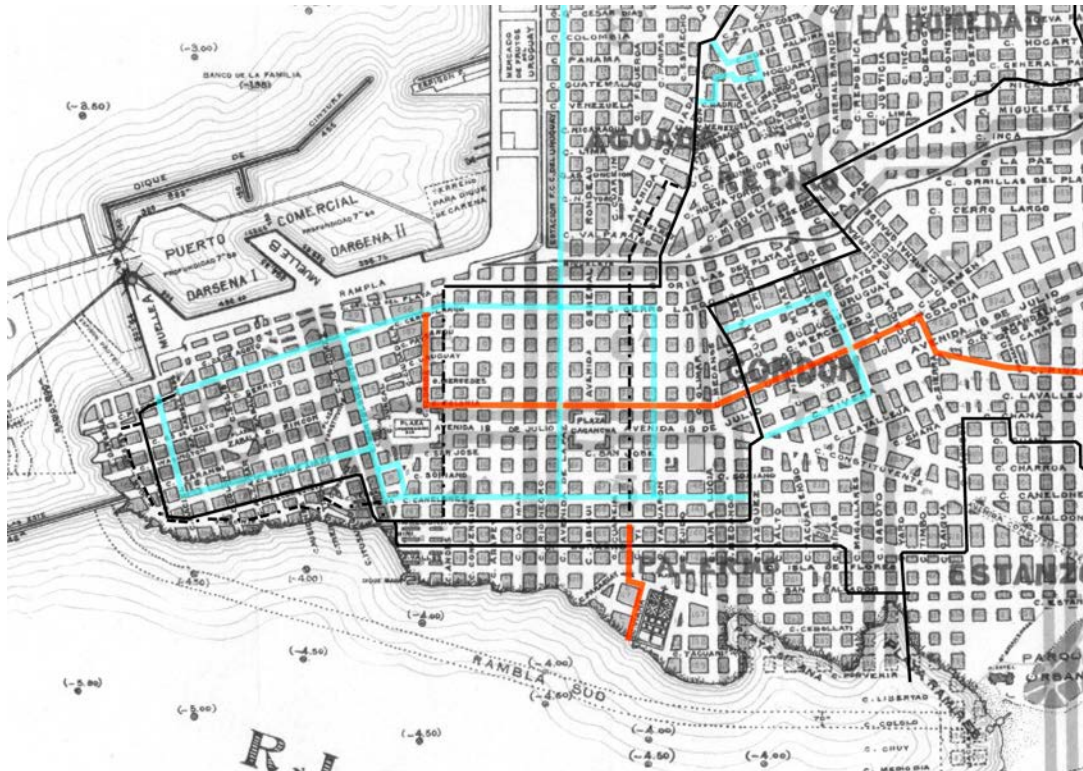
1. “Tranvía del Este” inaugurada en 1871, Elaboración propia.
Ramal por Gaboto a Playa Ramírez de 1871.



2. “Compañía Tren-vía al Buceo” inaugurada en 1871, Elaboración propia.
Tramo de Plaza Saroldi a Pocitos de **1875**.
Tramo hasta el Cementerio del Buceo de **1877**

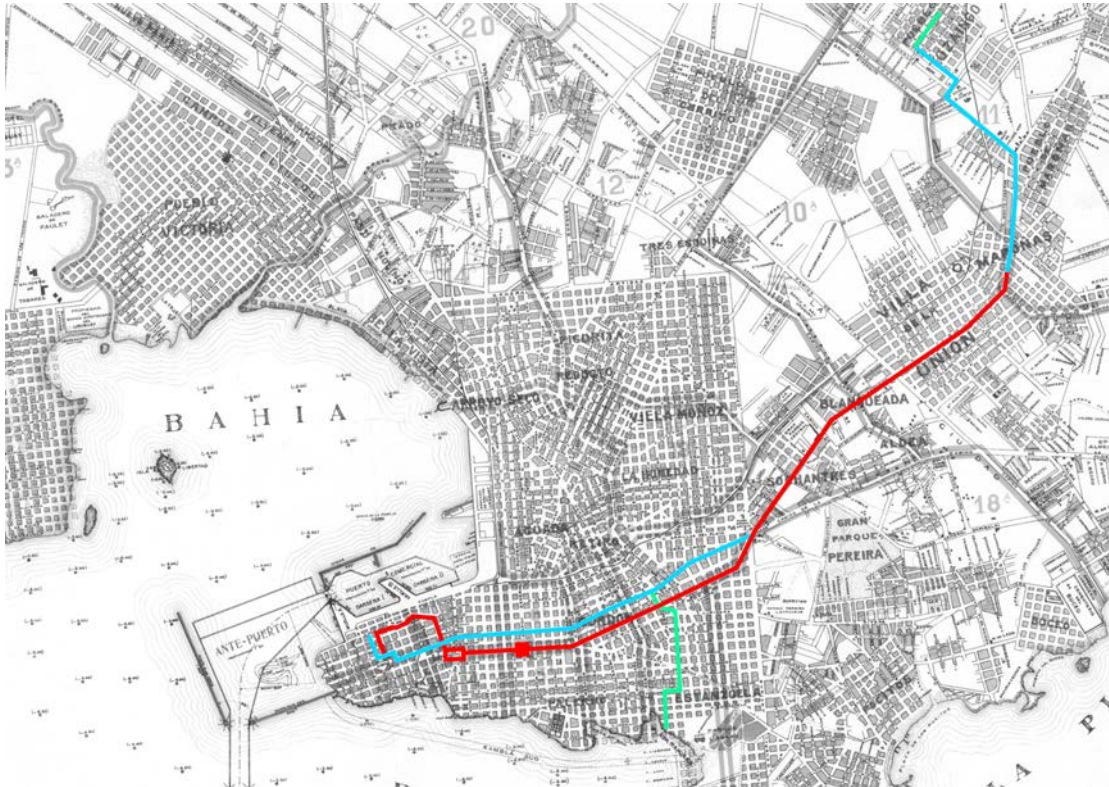


3. “S.A. Tranvía Oriental” inaugurada en 1872, Elaboración propia.
Línea Sur, de Ciudad Vieja a Pocitos por calle Durazno de **1872** (concesión)
Ramal de Ramírez de **1878**



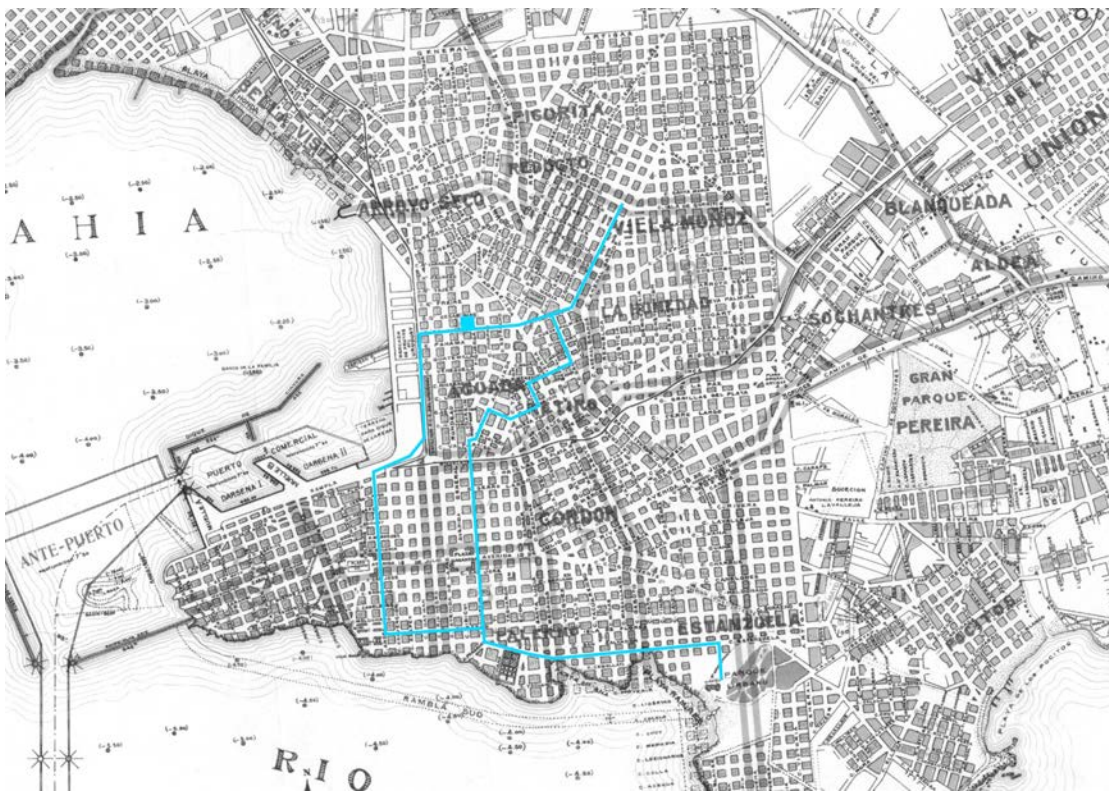
4. “Ferrocarril a la Unión”, inaugurada en 1868, Elaboración propia.

Extensión del Ramal a Playa Ramírez en **1888**

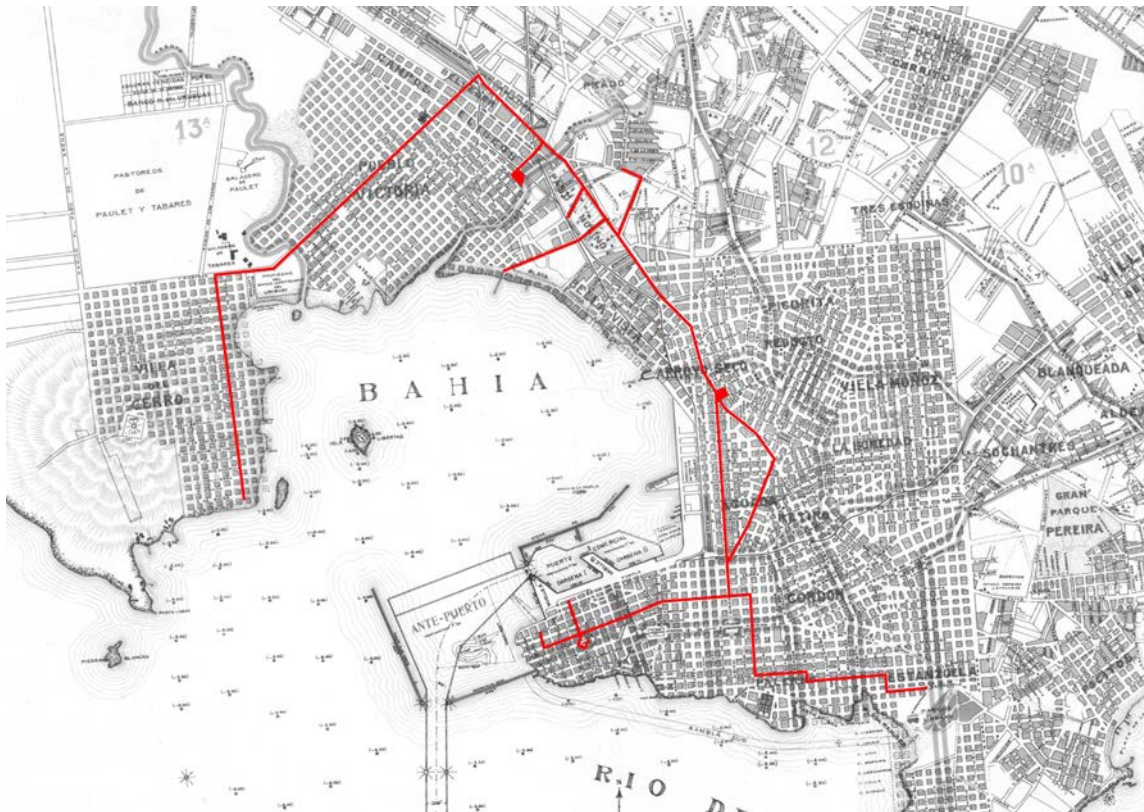


5. “Tranvía Uruguayo” inaugurado en 1888, Elaboración propia.

Línea a Playa Ramírez de **1891**



6. Sociedad “Trenway al Paso del Molino y Cerro”, inaugurada en 1869, Elaboración propia.
Línea Sud, extensión al Parque Urbano en **1904**



7.4 LOS BALNEARIOS COSTEROS

A comienzos de la segunda mitad del S.XIX, la movilidad de un sector mayoritario de los montevideanos se encontraba considerablemente limitada para poder trasladarse a los lugares de paseo y recreación, muy demandados en la temporada estival.

Cabe recordar que en 1867 la trama urbana de Montevideo se restringía a la Ciudad Vieja y el Centro, con una pequeña zona urbanizada en parte del Cordón y Aguada, aún con escasas edificaciones.

Según Eduardo Acevedo, hasta 1866 la capital carecía de instalaciones de baños de mar y las familias se arriesgaban a bañarse entre los peñascos de la costa (Acevedo, E. 1934).

Dicha modalidad se modifica en las últimas décadas del siglo con la construcción de las instalaciones para baños, separadas por sexo, en el sur de la ciudad cercano al Templo Inglés, conocidos como los Baños del Sur o Baños de Aurquí (Fig. 7.22).

La afección de la población por nuevos lugares de esparcimiento y recreo, alentados en parte por las creencias de las cualidades curativas y beneficiosas para la salud de los baños de mar, fueron factores importantes para que los asentamientos iniciales de los Barrios/Pueblo al Este de Montevideo tuviesen primero un crecimiento urbano destacable y rápidamente adquirieran perfil de balneario a través de múltiples instalaciones para bañistas, servicios y equipamientos, siendo sede de múltiples actividades recreativas, concursos o desfiles conmemorativos y/o durante el carnaval.



Fig. 7.22 Instalaciones de los Baños de Aurqía en 1910. A la izquierda se ve el Templo Inglés, CDF.

7.4.1 Balneario de Playa Ramírez

El primer servicio de transporte público que conectó las Áreas centrales con la costa fue el “Tranvía del Este” en 1871 hacia la Playa Ramírez (por ese entonces llamada playa “La Estanzuela”).

Los servicios e instalaciones que se comenzaron a ofrecer a finales de 1882, ofrecían a los usuarios baños de madera (Fig. 7.23), colocados al abrigo del viento, complementados por casillas rodantes a tracción animal que se adentraban en el mar.

Los llamados “Carros de Baños Orientales” se encontraban, al igual que los baños, separados por sexo y en donde se alquilaban las vestimentas y todo lo necesario para disfrutar de los baños de mar (Fig. 7.23a).



Fig. 7.23 Baños de madera para mujeres en playa Ramírez, 1882.



Fig. 7.23a Casillas rodantes de traslado al agua para mujeres en playa Ramírez, 1882.

Este fue el comienzo de diversas transformaciones, tanto de la trama urbana como de las instalaciones de baños, a los que el servicio de tranvías acompañó en cada una de sus etapas. Al Tranvía del Este, le seguiría en 1878 la construcción de un ramal de la línea del Tranvía Oriental. Fueron años turbulentos los que siguieron a la instalación de este servicio, que luego de tres años de disputas legales y malas prácticas de ambas empresas, se logró llegar a un acuerdo en el que establecieron y explotaron ambas compañías en conjunto las líneas de tranvías y las instalaciones para bañistas hasta entrado el S.XX (Halarewicz, W. 2021).

El evidente atractivo de la Playa Ramírez logró captar el interés de seis compañías que incorporaron líneas o ramales de transporte público durante las últimas dos décadas del siglo XIX (Fig. 7.24).



Fig.7.24 Nuevas líneas y ramales hacia la Playa Ramírez según año y empresa

1871 a 1904 Tranvía del Este (rojo) / 1871 Tranvía Oriental (azul) / 1888 Tranvía Union (naranja) / 1888 Tranvía Uruguayo (amarillo) / 1891 - Tranvía Paso Molino (verde 1904). Elaboración propia.

- Los servicios de baños de Playa Ramírez

Luego de la unificación de los servicios de transporte y explotación de los primeros servicios de playa Ramírez se construyeron nuevas instalaciones para el disfrute de los baños de río, considerados terapéuticos por las convicciones higienistas (Fig. 7.25). El Tranvía del Este se haría cargo de las instalaciones para hombres, ubicadas más al este y el Tranvía Oriental de las correspondientes al sector femenino.

Se presume que las edificaciones fueron construidas en terrenos fiscales y el acceso se tuvo que realizar atravesando predios privados, ya que aún no había caminos abiertos que lo permitiesen. Una particularidad del parcelario fue la traza de *padrones submarinos* en el agua para la construcción de dichos servicios a bañistas. Estaba compuesto por cuatro parcelas que totalizaban 7452 m², comprendidas entre las prolongaciones de las actuales calles Jackson, García de Zúñiga, Salterain e Itapúa.

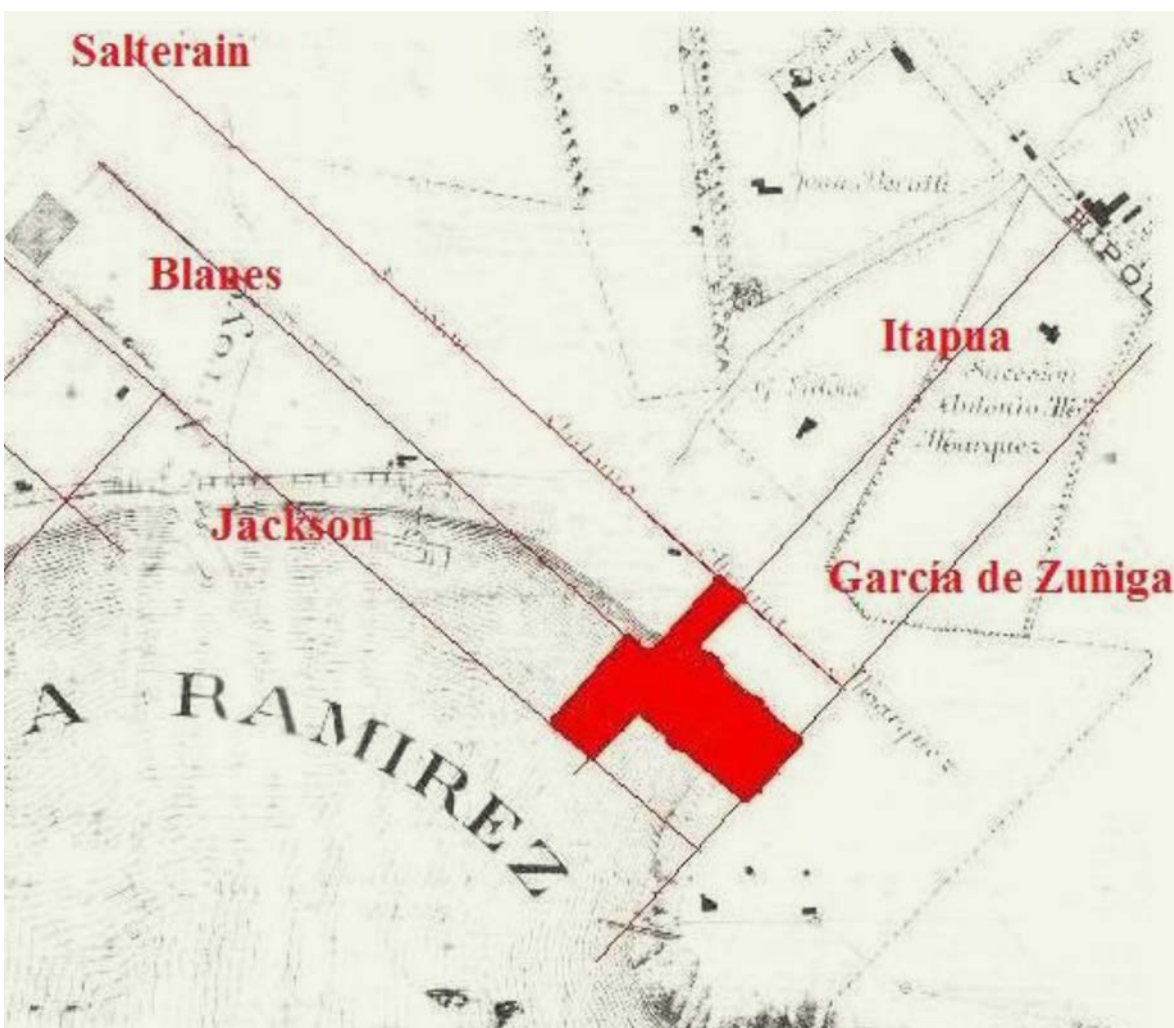


Fig. 7.25 "Terrenos submarinos" en Playa Ramírez, lugar de asiento de las instalaciones balnearias .

- Desarrollo de nuevas instalaciones

Las nuevas Instalaciones para baños en playa Ramírez correspondientes a las mujeres, explotadas por el Tranvía Oriental se ven sobre la izquierda de la imagen y a la derecha las de hombres, propiedad del Tranvía del Este (Fig. 7.26).



Fig. 7.26 Vista general de las Instalaciones de baños en playa Ramírez, 1880.

En las Instalaciones de baños para hombres, se puede observar en la parte izquierda de la imagen, algunas construcciones sobre la arena y otras sostenidas por palafitos en el agua. Junto a las mismas, los habituales servicios de cambiadores tirados por caballos que llevaban a los veraneantes hasta el borde del río (Fig. 7.27). El tranvía comunicaba ambas instalaciones (Fig. 7.28).



Fig. 7.27 Instalaciones de baños para hombres en playa Ramírez, 1880 .



Fig. 7.28 Vista hacia el este de los baños de Hombres. Sobre la izquierda de la imagen las vías del tranvía, 1880.

- Los temporales de fin de siglo: una oportunidad de desarrollo

Entre 1891 y 1898 se sucedieron una serie de temporales que dañaron varias de las instalaciones existentes. Las empresas asimilaron estas inclemencias destructoras con un espíritu optimista, y más allá de solo reconstruir las instalaciones afectadas, vieron estos sucesos como una oportunidad para

seguir ampliando y modernizando los servicios (Fig. 7.29/7.29a).

El primer temporal de 1892 afectó en general las instalaciones, particularmente la confitería recién inaugurada, rápidamente reconstruida para finales del mismo año.

El crecimiento de las instalaciones comienza con la incorporación de un centenar de casillas para baños de mar y la construcción de un nuevo restorán según proyecto del Ing. Pebralbes, a causa de los daños que sufrieron las construcciones en el temporal de finales de 1895.



Fig. 7.29 Vista general hacia el este de las instalaciones reconstruidas y ampliadas. En la imagen se puede ver en primer plano, abajo al centro de la imagen, las instalaciones sobre palafitos de la hoy desaparecida Playa de Isidoro, 1895.



Fig. 7.29a Vista general hacia el oeste de las instalaciones reconstruidas y ampliadas, 1895.

Una de las mejoras construidas por las consecuencias de los daños materiales causadas por los temporales, fue la incorporación de un puente sobre el agua para los tranvías y también paseantes entre las instalaciones, sustituyendo el trazado que circulaba sobre la arena. Tenía dos vías que se detenían en los accesos de ambas infraestructuras, además de ser transitable a pie como paseo (Fig. 30).



Fig. 7.30 La nueva vía de los tranvías sobre el agua, 1898.

Esta infraestructura fue luego ampliada, rediseñando el trazado y generando con un *loop* para la circulación de los tranvías, que dejaron de tener la necesidad de cambiar de sentido entre las instalaciones de hombres y mujeres (Fig. 7.31/ Fig. 7.32).



Fig. 7.31 Plano con la modificación de la circulación de la nueva vía sobre el agua, con el loop de regreso para los tranvías, 1900.



Fig. 7.32 Imagen del *loop* de regreso para los tranvías, apreciable sobre la izquierda de la fotografía, 1900.

Mientras que los servicios del Tranvía de Este y Tranvía Oriental provenientes de la Ciudad accedían a las instalaciones a través de la calle Eduardo Acevedo (Fig. 7.33), para luego continuar por el puente de conexión de los baños, las demás líneas que operaron en Ramírez tenían acceso y salida por la calle Jackson, donde se encontraba la terminal al llegar a las mismas (Fig. 7.34).



Fig. 7.33 Imagen de los tranvías de las compañías del Este y Oriental por la calle Eduardo Acevedo. Se aprecian aquí los tranvías circulando hacia la Ciudad, 1904.



Fig. 7.34 Imagen de los tranvías de las demás compañías que prestaban servicio hasta playa Ramírez. Vista de la calle Jackson hacia el agua. En el centro de la fotografía se ven los coches de los tranvías del Este o de la Oriental transitando por el puente sobre el agua, 1904.

Las construcciones y servicios no tuvieron cambios hasta el año 1906, cuando comenzó la electrificación de las vías, comenzando un período de reformulación general de sus trazados que tuvo un impacto urbanístico significativo en toda la zona.

Para ese entonces la Rambla de Ramírez ya estaba construida y pavimentada, destacando la baranda de balaustas que le daba un carácter muy particular al paseo costero. También se proyectó una plazoleta semicircular frente al Parque Urbano que auspiciaba de “acceso” a las arenas de la playa, con sus instalaciones de baños ordenadas con mayor racionalidad y fuera del agua (Fig. 7.35).



Fig. 7.35. Rambla de Playa Ramírez en 1908.

La extensión de su trazado llegaba desde las Canteras de piedra en el lado este hasta la calle Jackson, donde giraban para ir hacia la ciudad (Fig. 7.36), lugar donde se construiría el Parque Hotel Casino en 1909.



Fig. 7.36 Tranvía eléctrico doblando por Jackson hacia la ciudad, 1918.

7.4.2 Balneario de Playa Pocitos

Las playas al este del trazado de la Ciudad *Novissima* en general fueron tomando los nombres de los propietarios de las tierras o de las actividades que allí se realizaban previamente.

El arroyo “de los Pocitos” fue nombrado popularmente de esa forma por las actividades que realizaban las lavanderas morenas en las primeras décadas del S.XIX, atraídas por la calidad del agua de un arroyo todavía innostrado administrativamente.

Las lavanderas hacían pozos en la arena para hacer sus tareas y plantaron árboles en donde secaban la ropa que luego llevarían a sus señores, tomando el camino hacia la ciudad amurallada (Barrios Pintos, A. 1994.). En el lugar, prácticamente inhabitado, dominaba una naturaleza de paisajes de juncos y dunas de arena y con el devenir del tiempo, se dio de manera natural nombrar a la playa y al arroyo que desembocaba en ella “de los Pocitos”, por el paisaje generado con las prácticas de lavado.

La decisión de algunos pobladores de comenzar a afincarse en chacras alrededor de 1830, estableciéndose sin cumplir reglamentación alguna y de forma más o menos discrecional, fue el comienzo de la densificación paulatina y constante del paraje de los Pocitos.

Fue el Dr. Francisco A. Vidal, presidente de la República (interino) que dictó un decreto en 1881 de ordenamiento urbano atendiendo a la informalidad del amanzanamiento espontáneo, sin tener en cuenta reglamentaciones o las condiciones de higiene vigentes, amén de que ninguna de las construcciones del paraje tenía autorización administrativa oficial.

Esto terminó en la creación del pueblo *Nuestra Señora de los Pocitos* en el año 1886, acorde al plano de los Agrimensores Pedro Forte y Javier Álvarez.

Este afincamiento incipiente fue acrecentando su desarrollo gracias a la incorporación de algunos asentamientos dispersos a su entorno, que se unificaron espontáneamente y contribuyeron a acceder al frente costero y a la playa.

Comenzó a generarse un interés progresivo por la playa de los Pocitos de algunas de las familias adineradas de la ciudad, que preferían los paseos estivales frente al río a los tradicionales paseos por el Prado de Montevideo y trataban de evitar la saturación que ya experimentaba la exitosa Playa Ramírez. Esto motivó que varias familias construyeran importantes casonas, atrayendo la instalación de una variedad de servicios, especialmente los tranvías del transporte público.

- El servicio de transporte

La impulsora de líneas de tranvías hacia Pocitos fue la “Sociedad Uruguaya Tranvía al Buceo”. Autorizado su funcionamiento en 1871, inaugura recién en 1875 su primer ramal, desde la Plaza Saroldi hasta Pocitos, saliendo desde la terminal que se encontraba en la actual intersección de Av. Rivera y Av. Soca (Fig. 7.37).

De hecho, fue la única compañía que en esos años brindó transporte público a Pocitos, generando una relación sinérgica entre el desarrollo de las instalaciones recreativas y las mejoras que fue implementando en sus servicios .

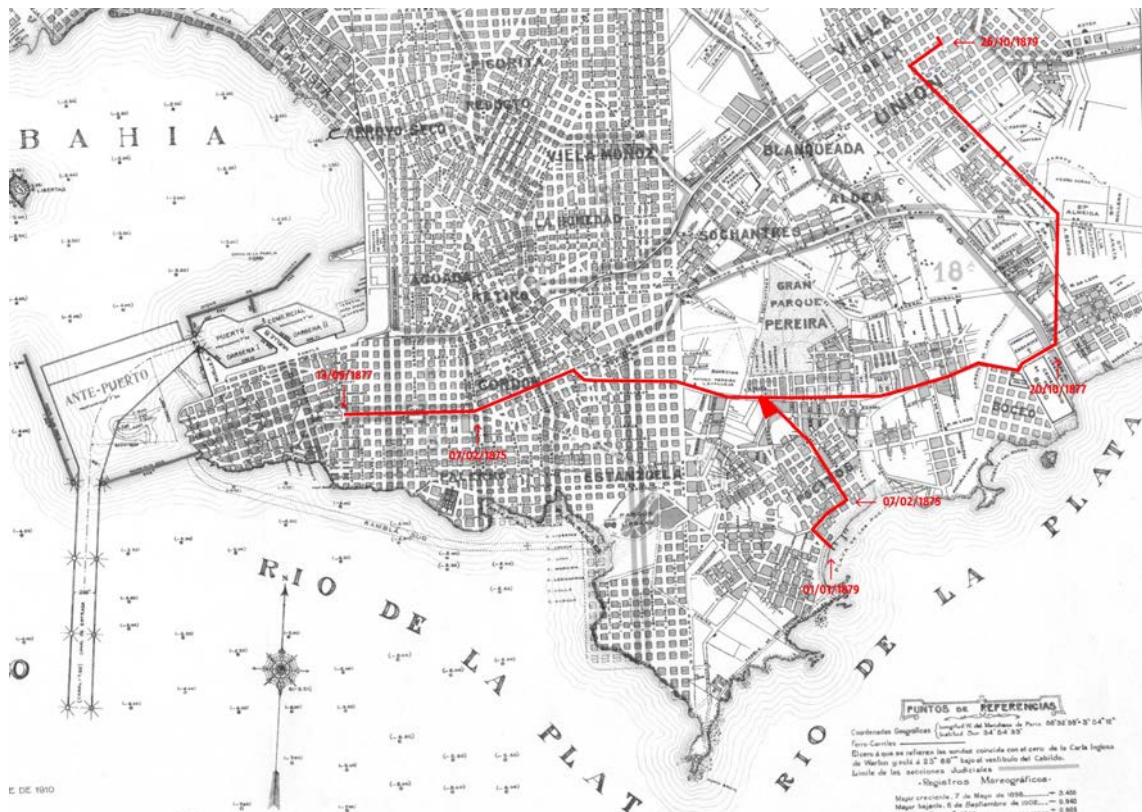


Fig. 7.37 Rutas de la "Sociedad Uruguaya Tranvía al Buceo" y el trayecto del ramal hacia Pocitos. Elaboración propia.

Su principal interés estaba centrado en brindar servicio a bañistas que concurrían a la playa, convirtiéndose en una de las líneas más exitosas, ya que por ese entonces los Baños de Pocitos era la novedad veraniega más relevante sobre la costa, tanto para la burguesía criolla como para la alta sociedad bonaerense (Fig. 7.38).

La construcción de una importante terraza mirador y un fino muelle que se prolongaba aguas adentro aumentaron el atractivo principal de los baños de mar. La instalación en 1882 de equipamientos y vestidores muelle para baños de mar, separados por sexo, consolidó al balneario como una atracción tanto nacional como internacional.



Fig. 7.38 Baños de mujeres en playa Pocitos, 1885.

Una decisión acertada en la evolución del servicio de tranvías a Pocitos, fue la ampliación de la línea con un discreto ramal en paralelo a la costa, pero que tuvo una importancia relevante en el crecimiento y desarrollo, tanto del Balneario como de toda la Villa de los Pocitos (Fig. 7.39) Denominado “Ramal de los Baños”, este tramo continuaba desde la terminal ubicada en las actuales calles Barreiro y Benito Blanco, para bajar luego hacia la playa por la calle Martí, continuando por la costa. Desde su terminal se podía acceder a las instalaciones de baños, separadas por sexo.

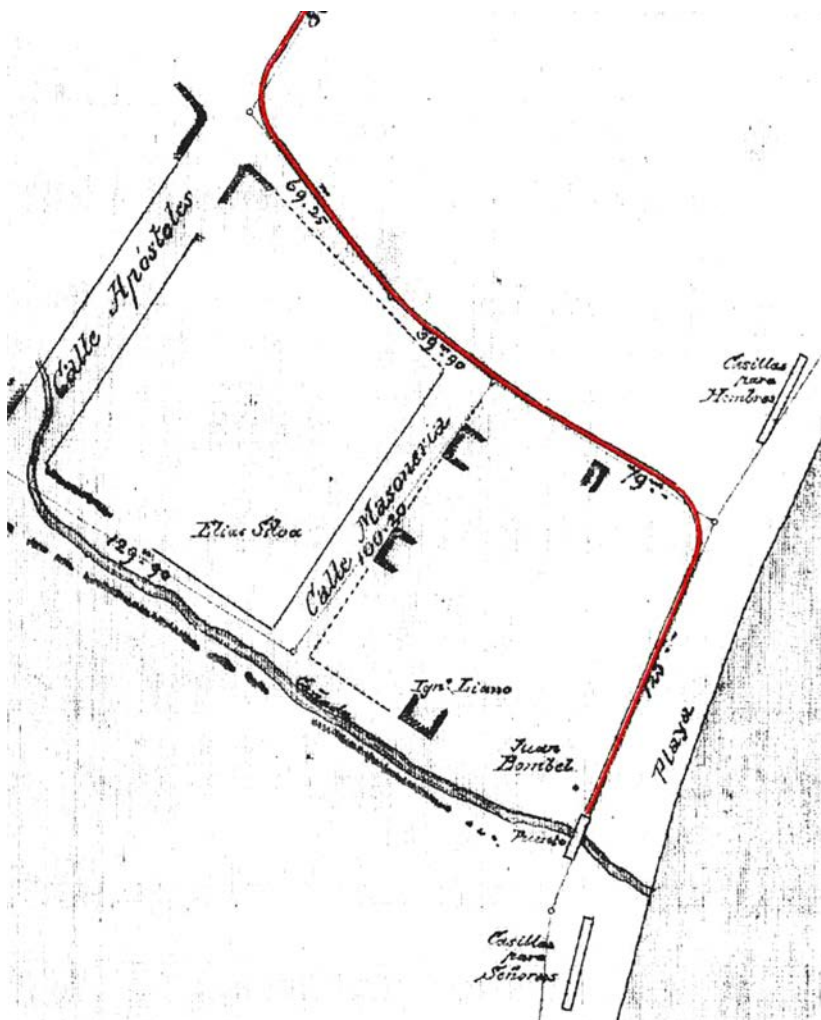


Fig. 7.39 Ramal de los baños (indicado en rojo), 1879.

- Los Hoteles

Por decisión del Ministro de Estado de España se funda la Cámara Española de Comercio con el objetivo de ayudar en *“la organización de la numerosísima población comercial que residía en Uruguay en un centro común que desarrollara sus propios intereses y la pusiera en contacto con la metrópoli, auxiliando a la vez la acción diplomática y consular”* (Cámara Española de Comercio, Industria y Navegación de Uruguay).

Una de las acciones para reafirmar estos lazos fue la inauguración del *Gran Hotel Balneario de los Argentinos* en la Villa de los Pocitos (Fig. 7.40), evidenciando la gran cantidad de veraneantes argentinos que se vieron atraídos por nuestra costa, coincidiendo con la celebración de la apertura de la Exposición Universal en Barcelona de 1888.



Fig. 7.40 Trazado de la Villa de los Pocitos. Se aprecian el trazado del tranvía (sin el Ramal de los baños), la terraza y el muelle adentrándose en las aguas. El Gran Hotel Balneario de los Argentinos se indica simplemente como Hotel Balneario, 1890.

El hotel tuvo una vida corta, principalmente por un incendio que destruyó la terraza y parte del puente mirador, finalizando sus actividades en 1892.

Frente a estos hechos la compañía tranviaria, con una nueva administración, tomó la decisión de suministrar nuevos servicios hoteleros, reconstruir y ampliar el balneario con apoyo de las altas esferas bonaerenses y británicas.

Se adquirieron nuevos terrenos en donde se construiría el Hotel de Los Pocitos, según el diseño del arquitecto inglés John Adams, de sólida reputación, además de incorporar los servicios de más de cien nuevas casillas, dando paso a la etapa de mayor esplendor del balneario (Fig. 7.41/Fig. 7.42).



Fig. 7.41 Primer Hotel de los Pocitos. Vista desde la Terraza hacia el hotel. Se observan algunos de los suntuosos chalés que comenzaron a construirse en Pocitos a la derecha de la imagen, 1912.

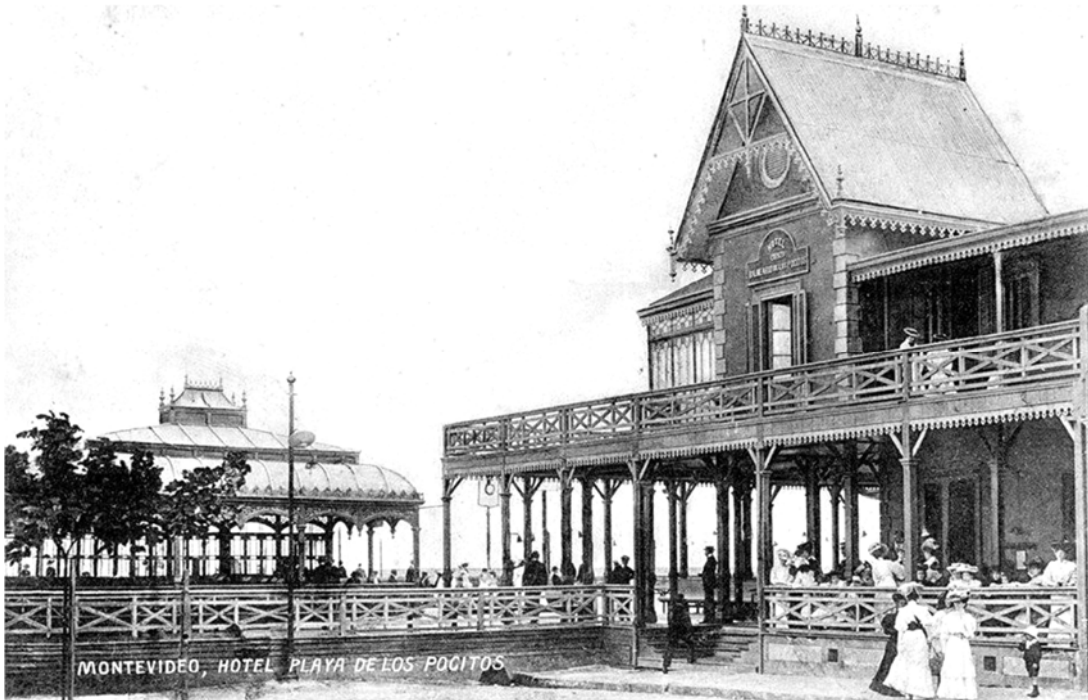


Fig. 7.42 Primer Hotel de los Pocitos, con su fachada principal hacia la calle Martí, 1912 .

En esta primera fase, se construyen pocas habitaciones, dándole prioridad a las actividades recreativas con la construcción anexa al hotel de una Terraza que se adentraba en las aguas del Río y una Galería mirador muy permeable en el primer nivel del hotel.

Su fachada principal se orientó a la calle Martí, por la cual se continuaría la ampliación del hotel, construcción mucho más ambiciosa y de un alto estándar. Estas dos etapas supieron convivir durante un tiempo (Fig. 7.43/ Fig. 7.44), hasta que nuevamente las inclemencias del tiempo destrozaron la Terraza y parte de la galería vidriada.



Fig. 7.43 Imagen del *Hotel de los Pocitos* (a la izquierda) entre 1907 y 1912, donde coexiste con la primera etapa del *Nuevo Hotel de los Pocitos*. El primer hotel será demolido a fines de 1912, luego de los destrozos sufridos por un temporal.



Fig. 7.44 Imagen del período de coexistencia de las construcciones del *Hotel de los Pocitos* entre 1907 y 1912.

La nueva configuración del Hotel de los Pocitos, sin la Terraza que ya no se reconstruiría, mantendría su aspecto y su prestigio, siendo una de las imágenes icónicas de Pocitos hasta la década de 1930 (Fig. 7.45).



Fig. 7.45 Hotel de los Pocitos, 1930.

7.4.2 Balneario de Carrasco

La fundación de Carrasco tuvo un proceso de consolidación continuo gracias a la convicción de Alfredo Arocena de crear un balneario exclusivo trazado fuera de los límites administrativos de Montevideo. Fascinado por el frente costero belga de Ostende (al igual que Batlle y Ordoñez), el cual visita en uno de sus viajes por Europa, lo consideraba la representación ideal de la aristocracia cosmopolita (Valdéz, J. 1889).

Carrasco era un mar de dunas y bosques y la forma de acceder al paraje solo se podía realizar rodeando la Villa de la Unión para luego continuar por Camino Carrasco hasta las rocas, que se atravesaban con caballos hasta la playa (Barrios Pintos, A. 1994).

En 1906, Carrasco ni siquiera tenía ese nomenclátor y presentaba un paisaje muy agreste y natural, tierras que Arocena fue adquiriendo trabajosamente hasta obtener terrenos costeros, siguiendo el sueño de construir en esas lejanías, un balneario para la clase alta de la sociedad montevideana.

Luego de muchas tareas previas para hacer viable la primera urbanización, se realizó un amanzanado atípico con calles y avenidas que conformaban un deslinde rectangular. Este inicio dio el impulso suficiente para crear la Sociedad Anónima Balneario de Carrasco, a la cual se le transfirió la propiedad de las tierras para su desarrollo urbanístico.

En 1912 se comenzó la construcción del Hotel Casino Carrasco, ubicado en el eje de la Av. Arocena, destacando en la composición general sobre una manzana ovalada y su monumental escala, se imponía en un paisaje de suntuosas viviendas aisladas en parcelas sobre el verde.

Su inauguración en 1921, fue realizada por el Municipio de Montevideo, propietario del inmueble desde 1915 (Fig. 7.46).



Fig. 7.46 El Hotel Carrasco en construcción. La Rambla de Carrasco ya contaba su característica baranda, 1912.

Para el trazado paisajístico del Balneario se recurrió al renombrado arquitecto Francés Charles Thays, que aprovechó algunas de las vías ya construidas para elaborar un diseño curvilíneo, ordenado por ejes de simetría en 1911 (Fig. 7.47). Este trazado fue también el comienzo de la pavimentación general de calles y avenidas y principalmente de la rambla costera, finalizada en 1915 (Fig.7.48).



Fig. 7.47 Imagen aérea de Carrasco ya con el trazado diseñado por Thays.



Fig. 7.48 La Rambla de Carrasco pavimentada. El Hotel Carrasco todavía en construcción.

- El aislamiento aristocrático

Arocena fue integrante de la dirección de la empresa tranviaria Trenway al Paso del Molino y Cerro. Con la electrificación de los tranvías, la empresa fue absorbida por La Transatlántica, donde también tuvo cargos de dirección.

Su idea era extender ramales hacia Carrasco, pero no vincularse con la ciudad por el frente costero, manteniendo el balneario aislado de pobladores “foráneos”. Nunca se concretó dicha aspiración y el tranvía no llegó jamás a Carrasco.

Para ingresar propiamente a Carrasco se debía atravesar los “Portones de Carrasco”, proyecto de los arquitectos Juan María Aubriot y Cándido Lerena, marcando el espíritu aristocrático reinante desde el ingreso al barrio, creando esta entrada monumental de enormes pilares de lenguaje neoclásico, rejas y muros (Fig. 7.49)



Fig. 7.49 Los “Portones de Carrasco” y la Calle Ferreira (hoy Av. Juan. B. Alberdi).

Los portones de Carrasco fueron una referencia urbana y un potente límite virtual, estableciendo la diferencia entre el mundo rural de chacras y estancias, contrapuesto al entorno de sofisticación y *finesse* del balneario al que se estaba ingresando.

La población de Carrasco utilizaba exclusivamente el automóvil como modo de transporte, y quienes quisieran trasladarse hasta allí también (Fig. 7.50), o utilizando un modo alternativo propio.

Esta situación se daba no solamente por el poder adquisitivo de la clase alta, sino que no existía un transporte colectivo formal que comunicara la ciudad con el balneario, suceso que aconteció a partir del desarrollo germinal del transporte de Ómnibus de línea a partir de 1928.



Fig. 7.50 Balneario de Carrasco durante una demostración de aeronáutica, 1921.

Solamente hubo en 1925 un servicio privado que se comenzó a explotar conectando La Unión con Carrasco (Fig. 7.51), en lo que sería la primera vinculación de cualquier tipo de transporte colectivo. Las unidades que realizaron este recorrido eran modelo Ford T modificado, brindando un servicio sin guarda, considerada suburbanas (Michelena, A. 2004).

La ruta que hacía este servicio comenzaba sobre el final de Av. 18 de Julio, tomaba el Camino de la Aldea (Av. Italia) para luego bajando por el Camino de La Cruz (hoy Av. Bolivia) llegaba hasta los Portones para “entrar” a Carrasco por a la calle Juan Ferreira (hoy Av. Alberdi) hasta llegar al balneario.



Fig. 7.51 Servicio de ómnibus privado desde La Unión a Carrasco, fotografiado estacionado en el balneario, 1925.

7.5 LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS

7.5.1 Los cambios tecnológicos y su relevancia

“[...]La ciudad prolongó sus caracteres heredados hasta 1906. Anteriormente habían sido los suyos cambios parciales, de crecimiento en extensión y población, pero desde el año citado fue la mentalidad de la urbe la que presentó modalidades distintas; y esa transformación tuvo como factor fundamental la implantación del tranvía eléctrico, seguida de los demás medios de transporte motorizados [...]”

Juan Pedro Barrán y Benjamín Nahum, 1979

“[...] es esencial una Historia de los medios de transporte y comunicación. Para entender la cultura, el desarrollo económico y político, que corresponde en parte a las características que esos medios de transporte y comunicación tienen en cada época. Además, es un tema que tiene autonomía suficiente como para dedicarle un estudio específico.”

“Francamente me parece que sin un conocimiento de los datos tecnológicos con que cada época cuenta es muy difícil entender esa época [...]Una tecnología puede estar al servicio de una cultura, de la cual es fruto, pero a la vez factor de cambio.”

Entrevista a José Pedro Barrán (Lic. Marcelo Perroni), 2003

“[...]Hay una interdependencia muy clara: la sociedad que reclama y los medios que ofrecen y viceversa [...]Hay que destacar como importante factor de modernización la electrificación de los tranvías en Montevideo hacia 1913 (sic), que estaba señalando un avance tecnológico y un crecimiento de la comunicación entre los distintos barrios de la ciudad.

Entrevista a Benjamín Nahum (Lic. Marcelo Perroni), 2003

7.5.2 Mise-en-scène

La aprobación de la electrificación de los tranvías, proceso complejo que comenzó a finales del S.XIX, puso en funcionamiento la flota de las unidades electrificadas entre 1906 y 1908. Este proceso involucró varios cambios en las vías, adaptándolas al nuevo peso de los tranvías con rieles más gruesos y unificando la trocha al tamaño estándar de 1435 mm.

Las estaciones sufrieron modificaciones para adaptarlas a la altura que requerían los cables aéreos de electrificación de los tranvías, desapareciendo caballerizas y sustituyéndolas por talleres de mantenimiento (Pienovi, M. 2009).

La irrupción del tranvía eléctrico supuso una negociación con todas las empresas tranviarias existentes, dado que la mayoría estaba pasando por problemas financieros. Salvo la empresa del Tranvía del Norte, algunas empresas fueron adquiridas por capitales británicos y unificadas bajo el nombre de “La Sociedad Comercial de Montevideo” y otras por “La Transatlántica Compañía de Tranvías Eléctricos”, solventada esta por empresas alemanas.

La inauguración del nuevo sistema se hizo con un acto masivo y la presencia de múltiples autoridades, y quedó opertivo cuando el Dr. Claudio Williman activó el sistema desde la Power House a finales de 1906 (Fig. 7.52).

La caravana de doce unidades haría una larga recorrida por los puntos más significativos de la ciudad, terminando su desfile en la terminal de la calle Martí, en el balneario de Pocitos.



Fig. 7.52 Inauguración del sistema de tranvías eléctricos, 1906.

En 1907 las compañías llegaron a un acuerdo de cuáles serían los servicios que brindaría cada una y los números de sus líneas, utilizando recorridos diferentes en las que tenían destinos muy requeridos como Pocitos, Prado, Hipódromo o Ramírez (Castellanos, A. 1971), quedando inaugurada ese mismo año la línea a Pocitos del ex-Tranvía a los Pocitos, Buceo y Unión, ahora perteneciente a La Sociedad Comercial de Montevideo.

Tenía adjudicados los trayectos a la sección Este y al borde costero una significativa cantidad de servicios, los cuales numeraba desde el 31 hacia adelante (Pienovi, 2009). La otra compañía operante denominada La Transatlántica utilizaría los números del 1 al 30.

Desde su inauguración hasta finales de 1908, los servicios tuvieron un uso intensivo y un gran éxito comercial, incluso habiendo pasajeros que tomaban el nuevo tranvía simplemente por hacer un “paseo” en las nuevas unidades eléctricas.

Las líneas que se fueron inaugurando y operando en esos años fueron básicamente las que serían a la postre las definitivas, ya que hasta 1912 no se crearon nuevas líneas y solamente se hicieron algunos ramales de pequeñas extensiones a las líneas originales. Este fue el año de mayor prosperidad del sistema, que continuó haciendo mejoras para la optimización del sistema y pequeños ajustes de los recorridos, adquiriendo también unidades nuevas para cubrir la demanda.

7.5.3 Los servicios de tranvías hacia la Rambla

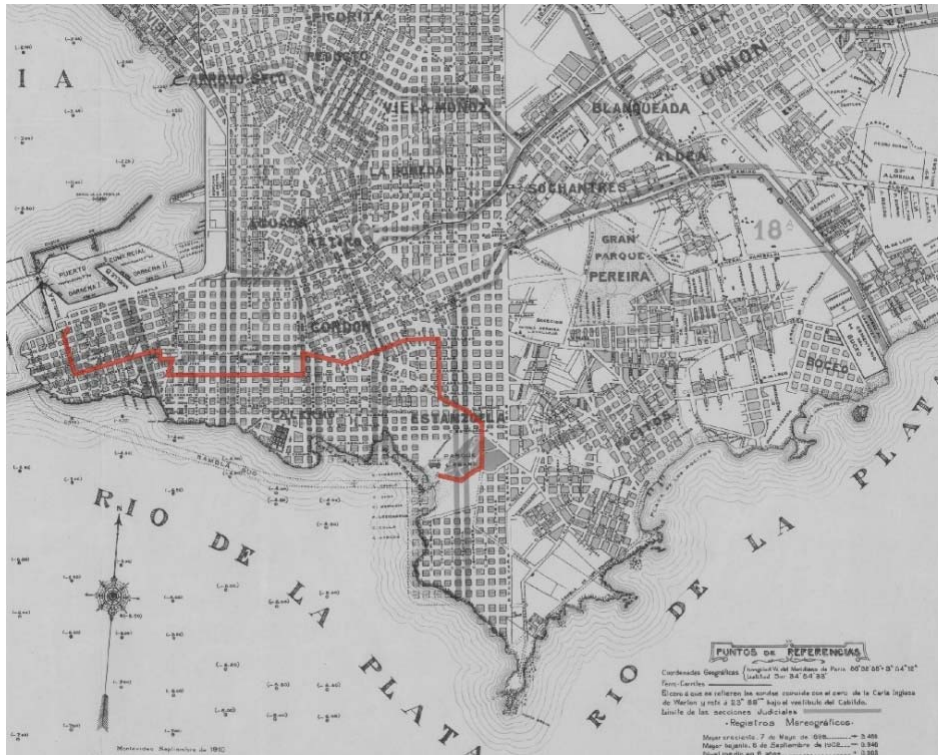
La Sociedad Comercial de Montevideo tenía en 1907 casi el monopolio de las vías al Este y a los balnearios de Ramírez y Pocitos (incluso Buceo). La Transatlántica llegaba solamente con la línea 6 hasta el Parque Urbano. La situación que se modificará en 1908 cuando La Transatlántica obtuvo también los permisos de explotación de la sección Este para poder brindar servicios a la costa. (Anexo I)

- Líneas de la Sociedad Comercial de Montevideo

Año 1907



Línea 31- Aduana-Pocitos: Yacaré, Perez Castellanos, Sarandí, Juncal, Buenos Aires, Pza. Independencia, Ciudadela, Soriano, Santa Lucía (actual Sgo. de Chile), Constituyente, Canelones, Av. Brasil, Chucarro, C. Colón (actual J. Martí) hasta Vidal (actual Rambla). Elaboración propia.

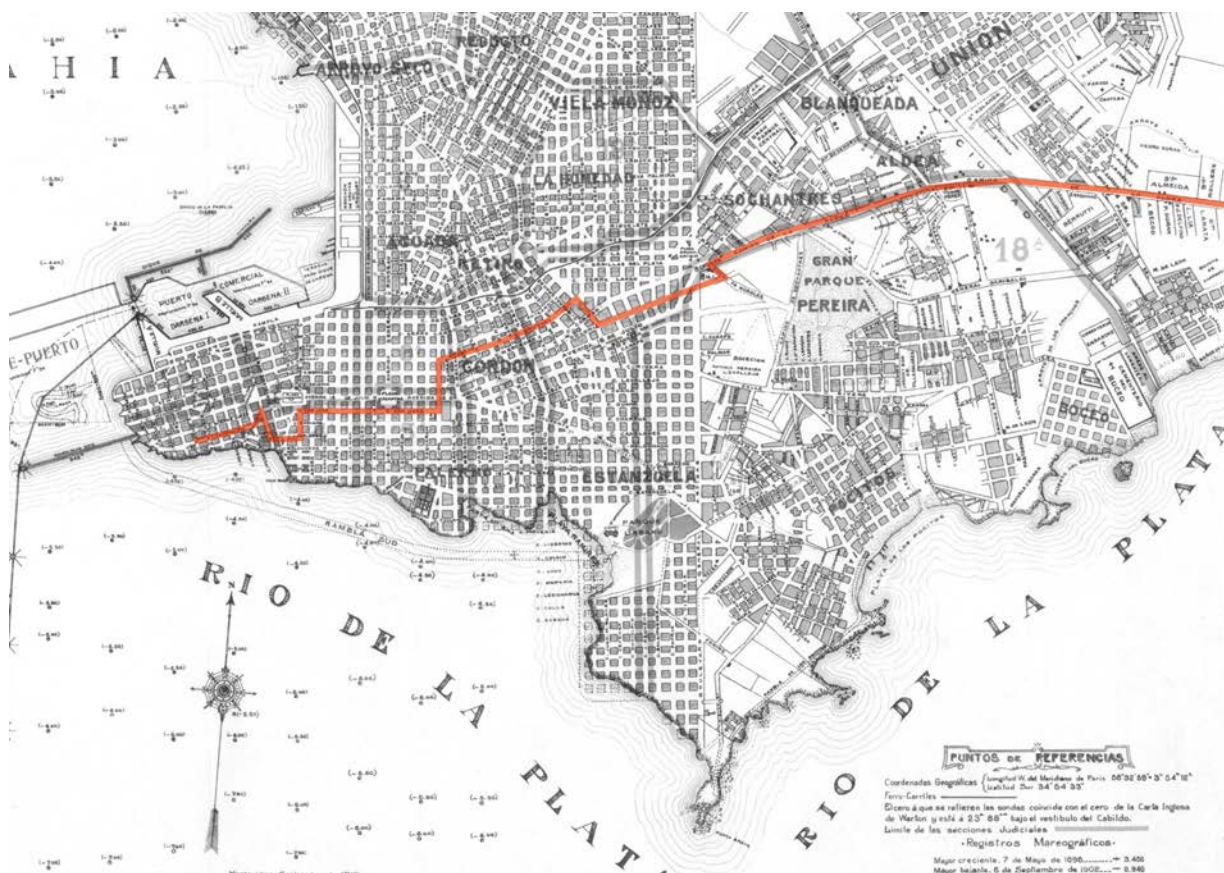


Línea 33- Aduana-Parque Urbano: Yacaré, Perez Castellano, Sarandí, Pza. Independencia, Ciudadela, Soriano, Santa Lucía (actual Sgo. de Chile), Lavalleja (hoy José Enrique Rodó), Defensa (hoy Pablo de María), Constituyente, Samayúa (hoy J.Herrera y Reissig hasta el Parque Urbano, estacionando junto a la playa Ramírez. Elaboración propia.

La Línea 9 implicó la apertura de Bulevar España (ya previsto) desde Constituyente, involucrando un proceso complejo de implementación y la pavimentación y asfaltado del nuevo Bulevar .

Estas pocas obras del período fueron importantes para contribuir en la consolidación de los balnearios más alejados como Malvín y Buceo.

La inauguración de la Línea 24 fue fundamental para la consolidación y crecimiento de Malvín. Aunque inicialmente solo llegaba hasta el cruce del Cno. Aldea (actual Av. Italia) con la calle Veracierto, y hubiese que cambiar de modo de transporte para poder llegar, esta línea tendría tardíamente una extensión directa a Malvín en 1928 sin hacer trasbordo.



Línea 24- Aduana - Malvín:

Colón, La Marsellaise, Misiones, Reconquista, Cámaras (actual Juan C. Gomez), Camacú, Canelones, Florida, San José, Ejido, Av. Uruguay, República, Colonia, Victoria (actual D. Terra), Gral. Urquiza, Morales, Cno. Aldea (actual Av. Italia) hasta Veracierto (trayecto inicial): su a Malvín será en 1928. Elaboración propia.

• 8. CONSOLIDACIÓN Y CONTINUIDAD DEL BORDE COSTERO

8.1 LA DETERMINACIÓN ESTATAL

El sector público invirtió fuertemente en las primeras cuatro décadas del siglo pasado en el mejoramiento de las infraestructuras viales, pavimentando calles y equipando espacios públicos (Castellanos, A. 1971).

Durante este período, además de la mejora, pavimentación y asfaltado de la red vial de Ramírez, Pocitos y Carrasco, se impulsó la consolidación de las Ramblas de los demás barrios costeros, incluyendo además en el oeste de la ciudad, la construcción de un extenso tramo de la Rambla Portuaria proyectada durante la primera presidencia de Batlle (Fig.8.1) y realizada durante la presidencia de Claudio Williman.



Fig. 8.1 Rambla portuaria de Montevideo en 1934

La obsesión por el borde costero continuó con un aumento incesante en las sucesivas Administraciones del país, llegando a influir de tal forma que se tomó una decisión clave en el desarrollo del borde costero: durante el gobierno de Feliciano Viera (1915-1919), se autoriza a construir una Rambla Costanera desde Pocitos hasta Carrasco de 50 m de ancho y nueve kilómetros de longitud.

La expansión del borde costero ocurriría en etapas superpuestas y discontinuas con el inicio de la construcción de las Ramblas de Malvín (1918), Punta Gorda (1918) y Buceo (1920), y por último el tramo hasta el Arroyo Carrasco, que finalmente completó la continuidad de la Rambla hasta el límite departamental en 1952.

En las primeras etapas de extensión de la Rambla montevideana solo estaban contruidos y asfaltados los tramos correspondientes a las Playas Ramírez, Pocitos (hasta Trouville), y aislada en los arenales de Carrasco, la Rambla del balneario homónimo.

Los dos primeros tramos fueron extendiéndose lentamente, con diferentes perfiles y sin una imagen *a priori* unitaria que los relacionara, previo al comienzo de la construcción de la Rambla Sur (1923), mientras en Carrasco sus pobladores seguirían aferrándose a su desinterés de vincularse con la ciudad.

Raúl Lerena Acevedo valoró la resolución administrativa que originó la expansión costera hacia el Este como una «elegante solución técnica» propuesta por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.

Elogiaba la determinación de armonizar la belleza y la eficiencia de la traza vial a través de «las circunstancias naturales de posición y topografía de la zona abarcada» (Torres Corral, A. 2007), en contraste con la solución funcionalista desarrollada por el ingeniero Fabini para la Ramba Sur, la cual en su practicidad infraestructural y vectorial le ganó tierra al mar haciendo desaparecer los baños del Sur en Ciudad vieja, las playas de Santa Ana y de Isidoro, adyacentes a playa Ramírez.

Esta propuesta que fue abrazada por diversos sectores de la sociedad, sobre todo el empresariado inmobiliario y los rematadores que vieron nuevas oportunidades para seguir loteando chacras y vendiendo terrenos frentistas a la costa, convirtiéndose en un motor urbanístico gestor de grandes transformaciones territoriales.

Un aliado fundamental de este proceso fue la comunicación impresa de la oferta de terrenos y solares de los rematadores (Fig. 8.2 a, b), los que ayudaron de gran forma al crecimiento urbano y sus cambios socioculturales, sin obviar la gran inventiva de Francisco Píria en sus remates legendarios. La información se esparcía al ritmo del crecimiento hacia el este de la ciudad de forma rápida y en gran escala, con una producción gráfica de gran originalidad, innovando en diseño, tipografía y decoración (Olguín, C; Vilariño, M. 2020).



Fig. 8.2 a, b Afiches publicitarios de remates de solares aledaños a la Rambla.

8.1.1 La extensión de la Rambla Presidente Wilson (1918)

La Rambla de Playa Ramírez, denominada Presidente Wilson, se inaugura en 1906 y entre 1911 y 1913 comienza su prolongación, primero hasta las Canteras del Parque Rodó y luego continuando su trayecto bordeando la Punta Brava para conectarse con Pocitos (Fig 8.3). Este vínculo se materializa dos años después de terminadas las obras con el proyecto de la Plaza Daniel Muñoz en 1936 (Fig. 8.4).



Fig. 8.3 Extensión de la Rambla Pte. Wilson, 1930.



Fig. 8.4 Plaza Daniel Muñoz en Trouville, conexión Rambla de Pocitos-Rambla Pt. Wilson , 1936.

El borde costero de la Rambla Wilson tiene características bien diferenciadas entre el tramo que queda al oeste de Bulevar Artigas y el que mira hacia el este de la ciudad. El trecho oeste tiene una característica particular, dada por la presencia de espacios verdes en ambas márgenes, lo cual le otorga una espacialidad excepcional y diferente.

A diferencia de los demás trayectos en casi toda la extensión de la Rambla, en este sector no existe un borde urbano construido (Fig.8.5), tiene variaciones topográficas relevantes en la margen norte y situaciones diversas en cuanto a sus características geográficas.



Fig. 8.5 Tramo Oeste de la extensión de la Rambla Pte. Wilson, 1930.

Sobre la margen costera se encuentra una zona pública que destaca por su manto de césped, siendo hoy lugar de asentamiento de varios clubes sociales y de pescadores. Su vínculo con la Playa Ramírez, se resuelve en la zona de las Canteras con un particular diseño en dos ramales, ya previendo un proyecto paisajístico y un lago artificial (Fig.8.6).



Fig. 8.6 Extensión de la Rambla Pte. Wilson. Vinculación con la Playa Ramírez, 1930.

El trazado general (1911-1918) fue realizado en años de intensos debates y conflictos sobre las potestades y/o definiciones entre arquitectos e ingenieros sobre su *métier* profesional, ambas disciplinas comprendidas desde 1915 en la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas (1885). Como bien explican Mazzini y Méndez: *“Se plantean así dos temas de importancia: se reconoce la dificultad para deslindar los límites disciplinares por la amplitud y complejidad del campo de actuación de ambas profesiones y se reconoce el peso de los cambios culturales que dieron «preponderancia absoluta al industrialismo sobre el arte» y, en consecuencia, al ingeniero sobre el arquitecto”*. (Mazzini, E.; Méndez, M. 2011).

Fueron los ingenieros entonces los que comenzaron a proponer los trazados viales y sus alternativas paisajísticas en la extensión de la Rambla Este, como el diseño proyectado en 1909 el Ingeniero José Foglia (Fig.8.7), con clara influencia del paisajismo francés, preponderante por ese entonces.

Esta alternativa no prosperó y se construyó finalmente el proyecto más austero que conocemos, el cual no rodea completamente la península.

Esta extensión se convirtió en la primera modificación planificada del borde costero, y como resultado del trazado se produjo, además de una nueva geometría, el aumento de la superficie de arena en la playa Ramírez.

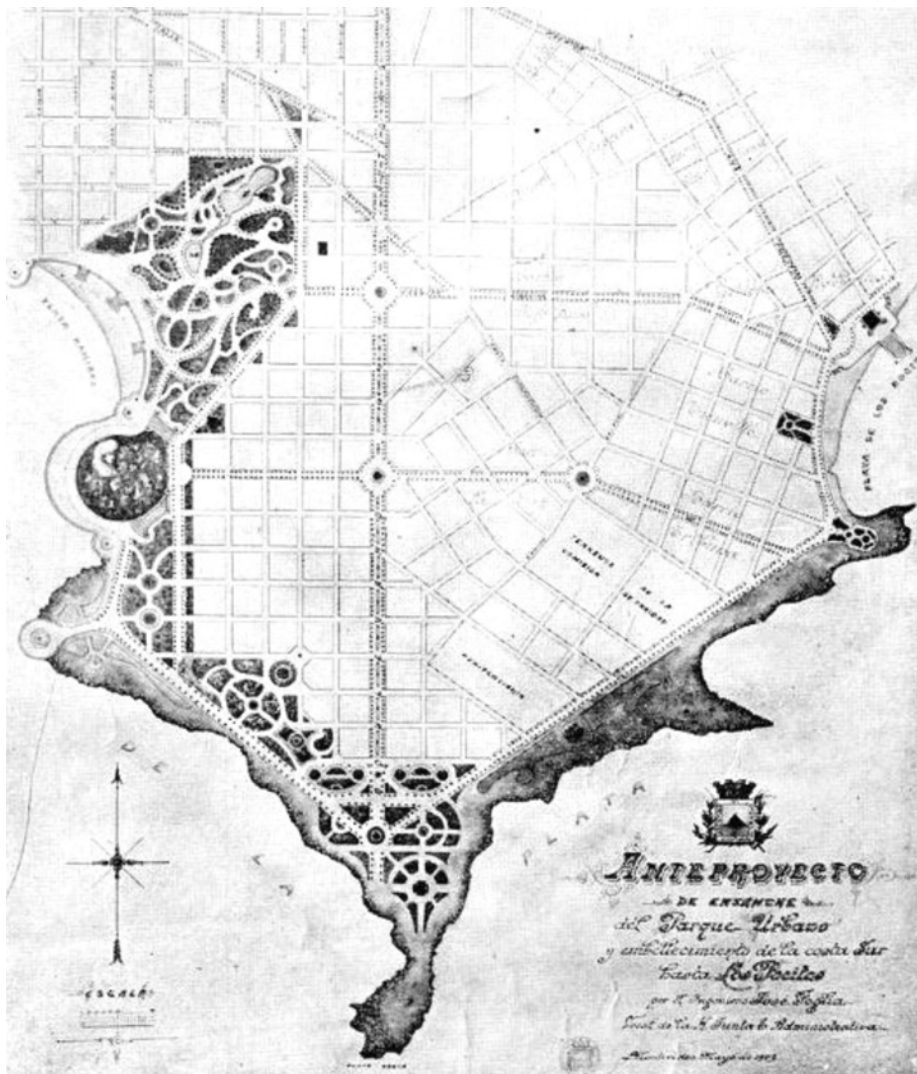


Fig. 8.7 Proyecto no realizado del Ing. Foglia, 1909.

El tramo de la extensión que se orienta hacia el Este de la ciudad fue loteado y rematado, comenzando a conformar el borde urbano que fue consolidándose a lo largo del tiempo (Fig.8.8). La margen sobre el río ofrecía espacios públicos de grandes superficies verdes (actualmente existen servicios, restaurantes, clubes náuticos y espacios deportivos). Aunque el crecimiento de Punta Carretas fue constante, se respiraba un ambiente taciturno, provocado por la presencia de la Cárcel de Punta Carretas, dominando el paisaje urbano, lo que influyó en los tipos y calidades de edificación construidas en las primeras décadas luego de consolidado el frente costero.



Fig. 8.8 Extensión del tramo Este de la Rambla Pte. Wilson. Se aprecia cierta densidad en la trama urbana y arriba al centro, la Cárcel de Punta Carretas, 1910.

8.1.2 La Rambla de Malvín (1918)

Hacia 1900, Malvín era un gran arenal de médanos que suministraba a través de las areneras que se instalaron en el lugar, materia prima a la ciudad y los barrios aledaños para usos en la construcción. Previamente, fue una zona donde se habían instalado diversos saladeros, de los cuales uno perteneció a Juan Balbín González de Vallejo.

La denominación del paraje proviene justamente de la distorsión de su segundo nombre, comenzando a denominarse “Malvín” (Barrios Pintos, A. 1994).

Iniciada la década del '10. algunas familias construyeron sus casas de veraneo, “chalets” que solo se usaban en temporada estival, comenzando a configurar un pequeño balneario. Llegar a Malvín era bastante trabajoso, ya se encontraba bastante aislado y no contaba con transporte público. Los propietarios que no contaban con locomoción propia debían hacer un trayecto en el tranvía de La Transatlántica (ya electrificado) con su terminal ubicada en el Camino de la Aldea (Av. Italia) y Veraciero, teniendo que completar su recorrido en “charrets” o “sulkys” de alquiler para llegar a la playa (Fig. 8.9).



Fig. 8.9 Vehículos de alquiler para hacer el trasbordo desde Av. Italia y Veracerto hasta la Playa Malvín, 1912.

La construcción de la Rambla de Malvín en 1918 tuvo importantes repercusiones en la densificación y expansión urbana del paraje, junto a la construcción de servicios e instalaciones relacionadas con la promoción del turismo (Fig. 8.10). En 1917 ya había quedado habilitada la calle 18 de Diciembre, la primera vía de acceso que tuvo Malvín, complementada con la consolidación de la calle Orinoco.



Fig. 8.10 Construcción de la rambla de Malvín. Al fondo, a la derecha se ve Punta Gorda, 1918.

Hacia fines de la década de 1920, Malvín se ubicó rápidamente a la par de los balnearios más prestigiosos de la ciudad, integrándose al circuito de balnearios que avanzaba hacia el este desde Ramírez. En el correr de las dos décadas siguientes la infraestructura turística tuvo un fuerte empuje del empresariado que construyó en ese lapso varios hoteles (Fig. 8.11).



Fig. 8.11 Hotel Las Brisas, uno de los primeros en instalarse sobre la Rambla de Malvín.

El desarrollo urbano de Malvín fue continuo y se transformó gradualmente de ser Balneario de temporada a Barrio de residencia permanente, generándose una gran identificación por parte de sus habitantes con el “nuevo” Malvín.

Esta progresiva transformación fue incentivada en primer lugar por la creación de leyes para que empleados y obreros pudieran acceder a préstamos muy convenientes.

El costo de la tierra en Malvín era sustancialmente bajo, por lo que generó que se afincara una población muy variopinta, desde obreros y empleados hasta comerciantes y veraneantes de clase media que terminaban radicándose (Cribari, A. 2016).

El acceso a la tierra fue acelerado y exitoso (Fig. 8.12), pero el factor determinante de la captación de habitantes permanentes y del crecimiento urbano fue nuevamente la llegada del transporte público.

La extensión hasta la Rambla de la línea 24 del tranvía eléctrico proveniente de la Aduana con destino en el arroyo Malvín en 1928, le permitió a la población poder vincularse con la ciudad sin la necesidad de tener un transporte propio, ni hacer trasbordos en un recorrido mucho más largo y demorado (Pienovi, 2009).



Fig. 8.12 Vista aérea de las playas Malvín, Brava y Honda. Barrios Malvín y Punta Gorda. A lo lejos la figura solitaria del Hotel Carrasco, 1930.

- Una infraestructura disruptiva

Otra particularidad de Malvín fue el proyecto del Aerocarril hacia la Isla de las Gaviotas, finalmente no concluido. Una infraestructura urbana de movilidad inédita y radical para los años '50, que pretendía fomentar el turismo con un "centro de animación" que se instalase en la isla (Fig. 8.13).



Fig. 8.13 Aerocarril entre Playa Malvín e Isla de Las gaviotas, proyecto original, década del '50.

El proyecto publicado difiere notoriamente de las infraestructuras que llegaron a construirse, que se restringieron a torretas de llegada y salida en hormigón armado. Monolitos incomprensibles para los observadores principiantes o desinformados.

Si bien es una infraestructura que se impone fuertemente en el paisaje, tangencialmente es coherente con el perfil de una población de mucho arraigo, que vivenciaba de forma intensa su barrio y lo usaba del mismo modo, al igual que la playa y el río (Fig. 8.14/ Fig. 8.15).

Ofrecía instalaciones que marcaban diferencias con el resto de los barrios costeros en cuanto a equipamientos colectivos, como lo fue el Cine en la Playa, múltiples colectivos y clubes deportivos o las actividades náuticas relacionadas con el canotaje, impulsadas inicialmente por clubes como el Uruguay Canoas Club (1950) y el ACAL Náutico Club (1956) (López, H. 2010).



Fig. 8.14 Sobre la izquierda de la imagen, las torretas del Aerocaril en el agua; en primer plano, botes e instalaciones náuticas, 1970.



Fig. 8.15 Torretas del Aerocaril. Estas fueron demolidas en 1973, luego de que se cancelara definitivamente el proyecto.

8.1.3 La Rambla de Punta Gorda (1918)

Como se ha comentado previamente, las playas de Montevideo tomaron sus nombres por actividades relacionadas con el lugar (Pocitos), nombres de propietarios de tierras o instalaciones industriales (Carrasco y Malvín (“Balbín”).

La Playa de los Ingleses, tramo final de las obras de vialidad en Malvín, no obedece este patrón y se relaciona según Carlos Machado a uno de los acontecimientos ocurridos durante la Segunda Invasión Inglesa al Río de la Plata en 1807. En enero de ese año, un destacamento de soldados ingleses desembarcó en la playa para luego dar batalla a los soldados españoles que estaban asentados en el Molino de Pérez.

“[El Teniente Coronel Samuel]...Auchmuty dirigió el ataque contra Montevideo. Desembarcaron antes de Punta Gorda. Vencieron en el Molino de Pérez y luego en el Cardal” (Machado, C. 2020).

Otras versiones indican que las principales tropas inglesas desembarcaron en el Buceo, lugar que llamaron “Bahía de la Basura”⁵⁶ y posteriormente ocurriría la batalla en El Cardal. Es por eso que, en algunos textos o fotografías antiguas, la “playa del Buceo” se nombra como playa “de los ingleses”.

Las tierras de Punta Gorda eran propiedad de Juan Ma. Pérez, al igual que el Molino que lleva su nombre (Fig. 8.16/Fig. 8.17) y del cual perdura parte de la construcción, actualmente restaurada y convertida en Espacio Cultural, propiedad de la Intendencia de Montevideo desde 1958.



Fig. 8.16 Molino de Pérez, 1960.



Fig. 8.17 Punta Gorda vista desde la playa de Los Ingleses en 1918.

A principios de S.XX, llegar hasta Punta Gorda presentaba bastantes dificultades, ya que al igual que Carrasco era un territorio de dunas y vegetación agreste.

El recorrido para llegar a Punta Gorda implicaba rodear la ciudad por el norte, atravesando la Villa de la Unión y continuar por Camino Carrasco, luego por el camino de la Cruz (actual Avenida Bolivia) para bifurcarse luego por el camino a Punta Gorda o seguir hacia Carrasco (IMM, 2003).

La construcción de este tramo de la Rambla en fue respetuosa de sus contornos naturales, cosa que no ocurrió con la extensión de la Rambla Presidente Wilson en la Punta de las Carretas, generándose de esta forma, una circulación sobre el frente costero que rodea la punta.

Esta decisión preservó el mirador natural de la península elevada, convirtiéndose inicialmente en un parque público (IdD et al, 2006).

De todas formas, su construcción incentivó la concreción de los primeros fraccionamientos de la tierra, ya en manos de los herederos de Juan Ma. Pérez, pensados inicialmente para construir residencias veraniegas de la aristocracia criolla (Fig. 8.18).



Fig. 8.18 Calle Coimbra y Rambla O'Higgins, mirando hacia Punta Gorda, 1929.

El vínculo costero posterior hacia el Este hacia Carrasco y al Oeste con Malvín, construidos en 1925, trajo aparejado mayores facilidades de acceso y muchas familias se asentarían de forma permanente a partir de estas nuevas posibilidades de conexión (Fig. 8.19).



Fig. 8.19 Vista aérea del Barrio Punta Gorda. Al centro, la Rambla República de México y Playa Verde, década de 1930.

8.1.4 La Rambla de Playa Buceo (1920)

La basura (extracto)

Sansón Carrasco Periódico "La Razón" de Montevideo, agosto 1 de 1883.

“¿Qué se hace del contenido de los setenta carros de basura que diariamente salen de Montevideo? El tranvía me dejó en la puerta del Cementerio del Buceo, cuya soberbia entrada contemple por algún rato.

Seguí, pues, todo a lo largo de la tapia, recorriendo un trecho de unas tres cuadras; ¡ya al llegar a la esquina...horror! me encontré con el reino de la inmundicia, vasto, hediondo, con montañas de desperdicios y abismos de porquería... y en medio de toda aquella inmundicia, como dueños absolutos de aquellos pestilentes dominios, centenares de cerdos, gordos, ufanos, orgullosos de verse enseñoreados de tanta porquería. Y junto con los cerdos, hombres, hozando como los cerdos entre la basura, disputándose con ellos las piltrafas.

A pesar de la repugnancia que aquello me infundía, quise verlo todo, pues ya que en ello estaba no era cosa de dejarlo a medio camino, y eché a andar, atravesando de un extremo al otro el país de la basura.

Al extremo del basurero, el terreno declina rápidamente hacia la playa, y en ese declive está instalada la grasería, en cuyas tinas se echan todos los huesos para sacarles la grasa que conservan adherida.

Desde aquella pendiente en que está situada la grasería, se divisa un paisaje amplio, monótono, pero con esa monotonía grandiosa del mar que se junta allá en el horizonte con el cielo.

En torno todo era arena, festoneada la costa con graciosas curvas, terminadas en promontorios que se internaban en el agua.

Al pie de la grasería revoloteaba una bandada de gaviotas, pescando a picotazos los pejerreyes y roncaderas que acuden a comer los desperdicios que vomita en el mar el caño de la fábrica”.

Daniel Muñoz fue fundador y director del periódico “La Razón”, en el cual escribía crónicas de las costumbres locales bajo el seudónimo de *Sansón Carrasco* para luego dedicarse a la actividad política, eventualmente llegando a ser el primer Intendente de Montevideo entre 1909 y 1911.

Esta crónica de fines de S.XIX nos brinda el panorama que había a finales del S.XIX en Buceo que, sumado a la presencia del Cementerio, poco contribuía a promocionar la zona como lugar de vivienda o recreación.

El tramo que rodea la bahía del Puerto del Buceo, al otro lado de lo que sucedía adyacente al límite Este del Cementerio, fue el que en primera instancia comenzó su desarrollo urbano. Escenario de múltiples acontecimientos históricos, incluyendo la búsqueda de las riquezas que transportaba el navío “Nuestra Señora de la Luz” que naufragó en estas aguas, dando nombre “del Buceo” al paraje por las actividades de inmersión que se realizaron para rescatar dichos tesoros.

Los primeros pobladores de la bahía datan de mediados del S.XIX, desarrollando principalmente actividades comerciales relacionadas con la pesca, aunque el núcleo urbano organizado creció sobre las trazas del Agrimensor Eugenio Penot (1872), que diseñó el amanzanamiento de los predios que se ubicaban sobre la costa del Puertito del Buceo, entre el arroyo “de los Chanchos” y el Cementerio del Buceo (Fig. 8.20).



Fig. 8.20 Sector del plano de los Ing. Juanicó y Valz Gris de 1910. Se observa el trazado de Eugenio Penot de Buceo. Al este de Propios se pueden apreciar nuevos loteos y parcelas, empujados por el sector empresarial y los rematadores, indicando múltiples sub-zonas con nombres diferentes. Sobre la playa Este ya aparece una zona de esparcimiento indicada como “Baños de la Unión” junto a una pequeña cañada.

El sector Este de la Playa Buceo tuvo un desarrollo todavía posterior, tanto a nivel de consolidación urbana como de lugar de baños recreativos, y por ende fue uno de los últimos tramos de la franja costera en consolidarse, casi con indiferencia y básicamente por su utilidad al vincular Pocitos con Malvín, siguiendo las directivas gubernamentales de consolidar una Rambla Costanera desde Pocitos hasta Carrasco (Fig. 8.21).

La densificación residencial fue tardía pero la conexión de estos dos balnearios tuvo un impacto urbano importante dada la sinergia que hubo entre ambos al poder conectarse con la Ciudad por la costa.

El desarrollo sostenido de ambos barrios sin embargo no fue favorable para la población que inicialmente se estableció en Buceo, inicialmente ocupado por un asentamiento de rancheríos muy populares en los años '20 por sus jornadas nocturnas de fin de semana (Barrios, A; Reyes, W. 1994), refugio de artistas, intelectuales y diversas personalidades.

Al igual que en el *Bajo* de la ciudad central, hubo un proceso de gentrificación y de extracción social de sus habitantes, desapareciendo también los famosos “Ranchos” y el intenso período de encuentros sociales.



Fig. 8.21 Sector del plano de Miguel J. Coppetti con la Rambla trazada según datos “oficiales” editados por el diario El Día; se lee en el Trazado: Rambla a Carrasco (en construcción)”, 1919.

La Rambla del Buceo fue construida entre 1920 y 1925, con un trazado paralelo respetuoso del perfil natural de la costa. El sector de la bahía del puerto fue adoptando un carácter deportivo que se consolidaría con la construcción del edificio del Yacht Club del Uruguay (1938), proyecto de corte *streamline*, diseñado por los arquitectos Herrán y Crespi (Fig. 8.22).

El borde marítimo cercano al puerto continuó su proceso de consolidación urbana, cambiando eventualmente la imagen, los pobladores y el aroma social de la bohemia que lo antecedió, por un asentamiento de residencias para la burguesía montevideana.



Fig. 8.22 Playa Buceo y el puerto deportivo con el Yacht Club ya construido, 1938.

Algo muy distinto ocurrió en el tramo Este de la Rambla de Buceo, hoy denominada Rambla República de Chile (Fig. 8.23/Fig. 8.24), contenido entre un terraplén verde muy pronunciado (hoy denominado Parque Ing. Octavio Hansen) y amplios espacios verdes de uso público previos a las arenas de la playa (IdD et al, 2006).



Fig.8.23 Rambla de Playa Buceo y el Parque Hansen hacia el Este, 1936.



Fig.8.24 Rambla de Playa Buceo desde el Parque Hansen hacia el Oeste. Se aprecia el Crematorio y Morgue del Cementerio al centro y arriba de la imagen. Hoy se encuentra el 'Castillito del Buceo' alojando las instalaciones del Museo Oceanográfico, 1930.

Este tramo se consolidó tardíamente como lugar de recreación y baños de mar, aún sin tener un frente urbano que acompañara la extensión de la playa.

Ya eran tiempos en donde el transporte colectivo de ómnibus se estaba robusteciendo y la cantidad de automóviles había aumentado sustancialmente, aunque la forma de llegar en transporte público a Buceo seguía siendo el tranvía No. 29 de Aduana/Cementerio del Buceo.



Línea 29- Aduana-Buceo: 25 de Agosto, Treinta y Tres, Cerrito, Florida, Av. Uruguay, Sierra, Dante, Arenal Grande, Av. 18 de Julio, Av. 8 de Octubre, Comercio, Av. Rivera hasta Cementerio Buceo. Elaboración propia.

El vínculo entre ambos sectores también se construye, al igual que en Playa Ramírez, con una doble vía que rodea el edificio que en principio funcionó como el Crematorio y Morgue del Cementerio del Buceo (Fig. 8.25).



Fig. 8.25 Tramo que vincula ambos tramos de las playas de Buceo. Se ve el Crematorio y Morgue del Cementerio, previo a convertirse en el Museo Oceanográfico, denominado popularmente “Castillito del Buceo, 1925.

Luego de que se trasladaran estos servicios del cementerio, la construcción tuvo una serie de reformas diseñadas en 1935 por los Arquitectos Canale y Mazzara por encargo del Sr. Visconti Romano, con la intención de construir un “Café Morisco”, que funcionó primero como cabaret y luego como bar.

Tuvo un pobre desempeño comercial y fue adquirido en 1939 por la Intendencia de Montevideo para cederlo al Servicio Oceanográfico y de Pesca, albergando la Estación Oceanográfica, funcionando como tal hasta 1940 (Fig. 8.26) .

Pasado este período inicial, funcionó durante mucho tiempo el Museo Oceanográfico Dámaso Antonio Larrañaga, hasta 2012, que cerró sus puertas al público para reabrir algunos años después, donde sigue funcionando en la actualidad.



Fig. 8.26 Playa de Buceo vista desde el Parque Hansen, con el Museo Oceanográfico construido (al centro atrás), 1934.

9. LA RED DE TRANSPORTE DE ÓMNIBUS DE PASAJEROS

9.1 EL COMIENZO DE UNA NUEVA ERA

9.1.1 La irrupción del Ómnibus de Transporte Público

Entre 1915 y 1927, la población del Uruguay creció de 1.346.161 a 1.762.451 habitantes, contando el crecimiento vegetativo y la inmigración, que seguía siendo importante.

Este crecimiento poblacional de 416.290 nuevos ciudadanos en dicho período, aproximadamente un 30% del total de la población, era ciertamente mayor en Montevideo que en el Campo y continuó aumentando con un ritmo moderado en los años siguientes. En 1931 vivían en Montevideo 481.725 ciudadanos (Acevedo, E. 1936).

La densidad edilicia acompañaba el crecimiento demográfico (Fig. 9.1), que presentaba la tendencia incremental descrita desde principios de siglo. Esto se manifiesta claramente en el número de permisos de edificación presentados entre 1904 y 1915 a la Municipalidad de Montevideo que llegó a 31.699 solicitudes, proceso que seguiría al mismo ritmo hasta 1927.

Pese a este panorama de crecimiento exponencial de Montevideo, las empresas tranviarias se negaban a construir líneas nuevas, a pesar de los pedidos del gobierno de atender nuevos barrios que se consolidaban y necesitaban transporte público. Su política se restringió entre 1912 y 1925 en solamente incorporar o sustituir unidades en malas condiciones.

Esta negativa constante fue un aliciente más para que el Estado siguiera adelante con la idea de contar con un transporte público estatal para poder tomar decisiones de cómo atender el crecimiento de la ciudad (Fig. 9.2), tanto de la mancha urbana como de la población, durante las sucesivas presidencias hasta finales de la década del '20.

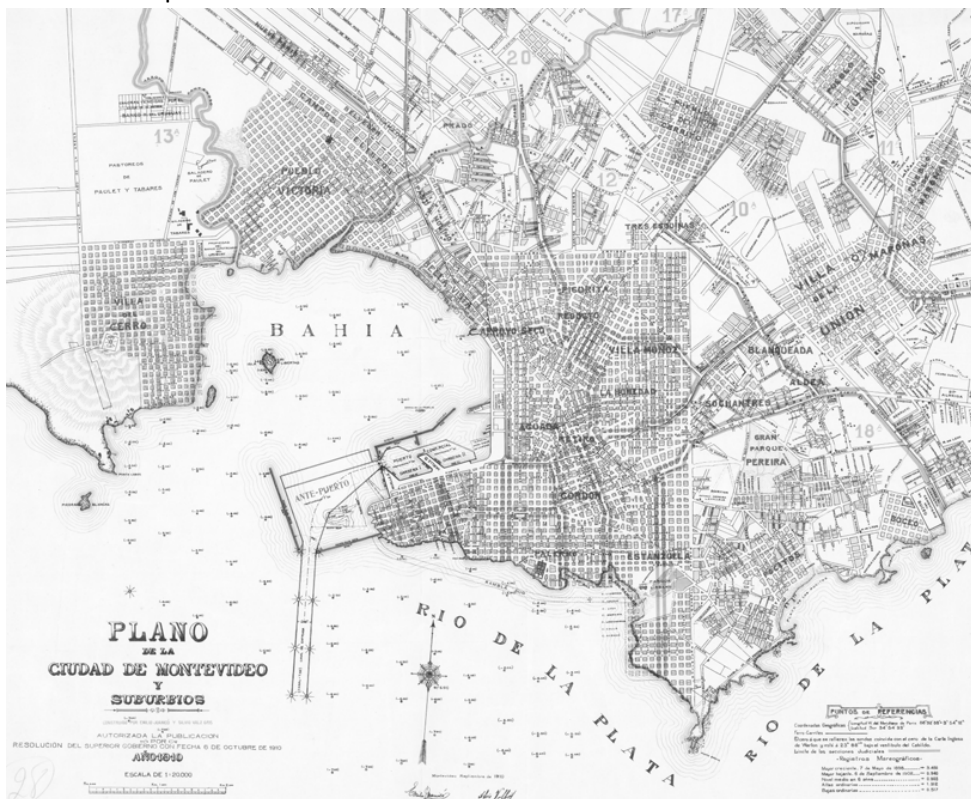


Fig. 9.1 Plano de la ciudad de Montevideo y suburbios realizado por los Ing. Emilio Juanicó y Silvio Valz Gris, 1910.



Fig. 9.2 Plano de Montevideo, publicado por Capurro & Cia. con datos del Municipio, Instituto Geográfico y Dirección del Puerto, 1932.

Con Batlle y Ordoñez como principal promotor de iniciativas estatales que consideraba modernas frente a las empresas tranviarias de capitales extranjeros, estas no terminaban de dar frutos. Desde el Ministerio de Obras Públicas se implementaron sucesivas experiencias para la puesta en marcha de ómnibus estatales desde 1911 hasta 1919, las cuales fracasaban por el difícil mantenimiento y las constantes roturas de las unidades, causadas por el estado de las calles y el empedrado.

El germen del éxito de los servicios de ómnibus de pasajeros provino de forma espontánea, casi disimulada, por iniciativas de particulares que adaptaban chasis y los convertían en unidades de transporte público que, siguiendo los trazados de las líneas de tranvías, salían a “pescar” pasajeros. Esta informalidad fue permitida por la Dirección de Tránsito, haciendo obviamente caso omiso a los reclamos de las empresas tranviarias, lo que alentó a muchos más empresarios a seguir la modalidad, convirtiéndose de a poco en un servicio competidor de fuste. Aun teniendo una creciente competencia, las empresas tranviarias continuaban con la negativa de aumentar las vías o crear recorridos hacia los barrios nuevos de la Ciudad Extendida.

Esta situación siguió incambiada hasta la creación de la Sección Tranvías y Autobuses de la Dirección de Tránsito Público que, a partir de 1926, reconoció como servicios habilitados a varias iniciativas independientes que comenzaron a prestar sus servicios con recorridos que fueron considerados suburbanos en su momento.

Según Pienovi, este año marca una inflexión en la historia del transporte público uruguayo, al ser regularizados permisos y recorridos de los ómnibus en Montevideo, asociados en el Centro de Propietarios de Ómnibus, por la Dirección de Transporte, (Pienovi, 2009).

Las compañías de Tranvías eventualmente se unificarían en la Sociedad Comercial de Montevideo en 1933, básicamente porque los empresarios alemanes de La Transatlántica decidieron retirar sus capitales del país en 1928, justificada por la disminución de ingresos por una merma sustancial de la venta de boletos entre los años 1927 y 1928, en buena parte causada por la competencia que significaba el transporte público de ómnibus, aunque también se estima que hayan previsto la “Gran Depresión” que asomaba en el horizonte estadounidense (Silvera Antúnez, M.; Garrido, A.2012).

- Incremento anual de la flota de ómnibus en Montevideo

1926 : 70

1927 : 375

1928 : 385

1930 : 483

1933 : 520

- Incidencia en la merma de viajes en tranvía

1918: 3.332.973

1919 : 3.941.999

1920 : 4.532.289

1921 : 4.839.131

1922 : 4.880.576

1923 : 5.467.781

1924 : 5.709.551

1925 : 5.892.861

1926 : 5.997.035

1927: 6.074.377

1928: 4.847.725

1929: 4.590.574

1930: 4.710.876

1931: 4.735.273

1932: 4.377.213

1933: 4.245.659

1934: 4.056.675

La comparación entre los años 1927 y 1928, nos muestra que, con casi la misma cantidad de unidades del transporte de ómnibus, la caída de viajes en tranvía descendió en aproximadamente 1.200.000 boletos, situación a la baja que ya no se revertiría.

En los años siguientes se darían una infinidad de debates, solicitudes de permisos o concesiones, resoluciones estatales, reestructuras de líneas, en una durísima batalla por la supremacía en la prestación de servicios de transporte colectivo entre tranvías y ómnibus (Fig. 9.3).

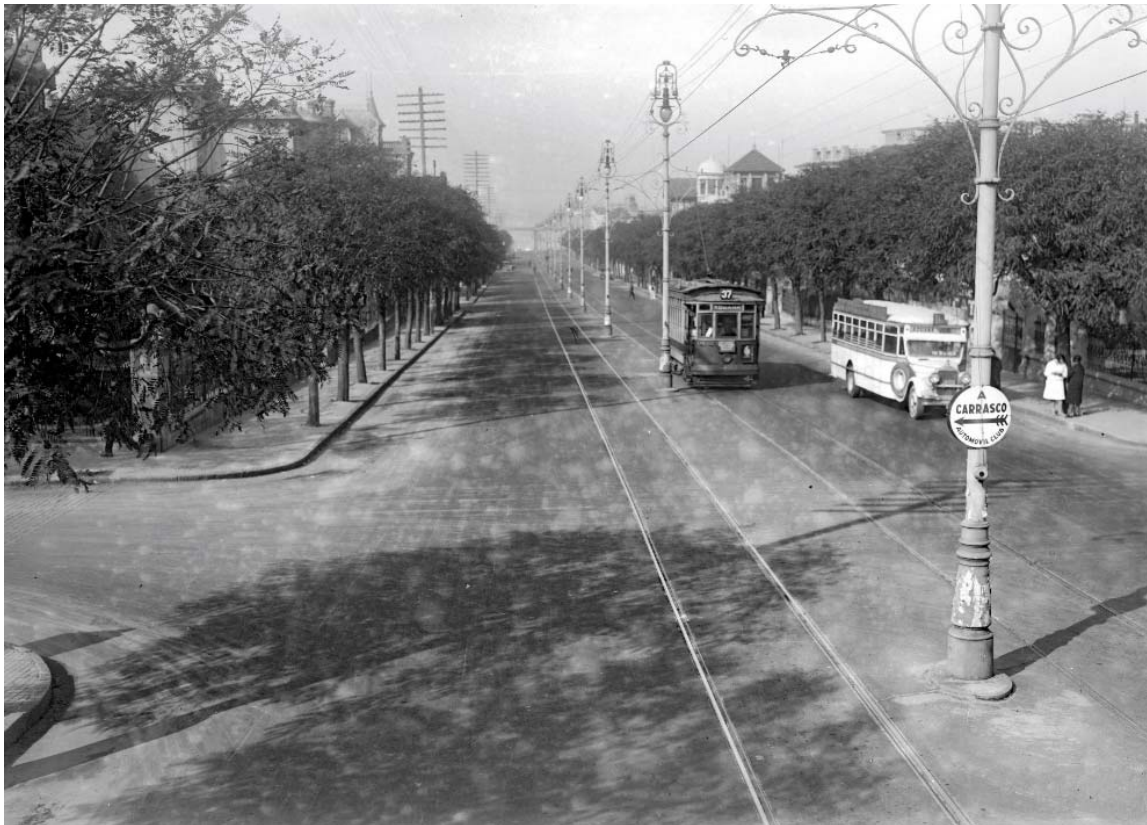


Fig. 9.3 Tranvías y Ómnibus en la carrera por la supremacía del transporte colectivo. Se ven las unidades transitando por Av. Brasil y 26 de Marzo hacia Pocitos, 1929.

El Centro de Propietarios de Ómnibus sería la piedra fundamental para la creación de la Compañía Uruguaya de Transporte Colectivo Sociedad Anónima (CUTCSA) en 1937, haciendo hincapié en el origen nacional de la Empresa al colocar la palabra “Uruguaya” en su denominación, así como la empresa tranviaria se transformaría eventualmente en la Administración Municipal de Transporte más conocida por su sigla AMDET, cuando pasa a ser propiedad de la Intendencia Municipal de Montevideo en 1947.

Este último hecho se debió a que el Reino Unido mantenía una gran deuda con Uruguay por las ayudas recibidas durante la Segunda Guerra Mundial, por lo cual se firma un convenio en la que prácticamente lo adeudado se salda con el traspaso de los Ferrocarriles, los Tranvías y la Red de agua potable a manos del Estado Uruguayo, expropiándose por tanto la totalidad de los bienes y concesiones de la Sociedad Comercial de Montevideo.

9.1.2 La Red de Ómnibus del Transporte Público y los Servicios Costeros

Cuando comenzaron a prestar servicios de transporte, los propietarios particulares de servicios de pasajeros tenían una relativa anarquía en su organización. Estos pequeños ómnibus habitualmente colocaban carteles en sus laterales promocionando una marca o alguna empresa. Eventualmente fueron organizándose de mejor manera, formando cooperativas de líneas agrupadas, a las cuales se las denominó con letras y un color particular para ser reconocidas.

La última línea en incorporarse a los recorridos urbanos fue la línea “La”. Este sería el último servicio que se indicaría con letras, ya que desde 1938 la denominación de las unidades cambiaría letras por números de tres cifras, que prácticamente se mantendrían así hasta nuestros días (Anexo II).

Haciendo un análisis rápido de los datos del listado del Anexo II podemos deducir algunos detalles interesantes a destacar de la circulación de los ómnibus. Estos comenzaron a operar a partir de 1926 calcando las rutas tranviarias, luego de varios procesos de reestructuración llegaron en 1938 a este planteo, prestando servicios mucho más variados, pero restando mayor atención a la zona Sur de la Ciudad, Parque Rodó y Playa Ramírez incluidos.

Por esta razón se afirma que el desarrollo y auge de las zonas costeras en las primeras décadas del S.XX se debe casi exclusivamente a la acción de las empresas tranviarias y sus unidades de tracción a sangre primero y eléctricas luego (Halarewicz, W. 2021).

La lucha por la prevalencia entre las líneas de ómnibus y servicios de tranvía trajo como consecuencia la modificación de varias líneas costeras por otros destinos más rentables o produjeron cambios en sus recorridos por Avenidas más concurridas y/o barrios consolidados más densificados.

Actualmente la red de ómnibus del transporte público cuenta con 103 Líneas Departamentales y 71 Líneas Interdepartamentales.

Las primeras operan dentro de los límites del Departamento de Montevideo y las segundas brindan conectividad con los otros Departamentos del territorio nacional especialmente los limítrofes como Canelones y San José.

Además, existen 9 Líneas Diferenciales que brindan servicios con menos paradas intermedias entre origen y destino, y 21 Líneas Locales que ayudan a la conectividad entre zonas de la periferia del Departamento..

Haciendo un relevamiento de las características de los recorridos, se puede apreciar que la distribución de la red sobre la ciudad tiene una alta concentración de líneas con su destino en el entorno del Centro Histórico de la ciudad, ya sea en terminales de la Ciudad Vieja, Ciudadela, Aduana, Plaza España o en la Terminal Baltasar Brum (Río Branco) de las Líneas Interdepartamentales (Fig. 9.4).

De la totalidad de las 204 Líneas, observamos esta situación en el 64% de las departamentales (68 Líneas), el 76% de las interdepartamentales (54 Líneas) y en 8 de las 9 Líneas Diferenciales, sumando un total de 120 líneas que finalizan su recorrido en las zonas centrales y el Casco Antiguo de Montevideo.



Fig. 9.4 Distribución de las líneas de transporte en Montevideo, 2023.

Si hacemos esta misma operación con la situación del transporte público en el año 1938, nos encontraríamos que de las 57 líneas operativas, 35 de ellas parten o llegan a la Aduana, lo que nos daría una proporción del 61%, muy similar al panorama actual.

Por lo tanto se puede aseverar que el macrocefalismo del transporte público de ómnibus montevideano comenzó a definirse ya en los comienzos de su operativa.

No resulta sorprendente, ya que la Ciudad creció en sucesivas expansiones desde el Casco Antiguo, donde se encontraban la mayoría de las actividades estatales, comerciales y públicas, que no hicieron más que prosperar, en una zona que se densificaba ininterrumpidamente (Acevedo, E., 1936).

Cabe señalar que los omnibus de transporte público, tienen varias terminales en la Rambla, aunque pertenecen a líneas que hacen sus recorridos de forma perpendicular a la misma, o circulan en tramos muy pequeños.

Prácticamente no se crearon líneas nuevas que hicieran su trayecto por la Rambla, situación que dejó todo el espacio de circulación para los automóviles particulares, el medio de transporte que se impondrá en el correr del siglo XX.

9.2 EL AUTOMÓVIL PARTICULAR

9.2.1 Período inicial

A pesar de que existen versiones de que ya existían en 1900 automóviles en Montevideo, nunca fueron plenamente confirmadas, ni se encontraron fuentes documentales confiables que lo avalaran. Se llegó a publicar en la revista *Rojo y Blanco* de 1900 (Fig. 9.5), una fotografía sobre la que los expertos internacionales y nacionales no pudieron confirmar la veracidad de la misma, ni la marca o el modelo del vehículo (Casal Tatlock, A. 1981).



Fig. 9.5 Automóvil fotografiado en Montevideo según la Revista Rojo y Blanco, 1900.

En lo que si hay coincidencia y registros verificados que avalan que Alejo Rosell y Rius fue quién trajo personalmente de sus viajes el primer automóvil a Uruguay en 1904, un Delin de un solo cilindro fabricado desde 1900 por la empresa belga *Usines Delin* (Fig. 9.6).

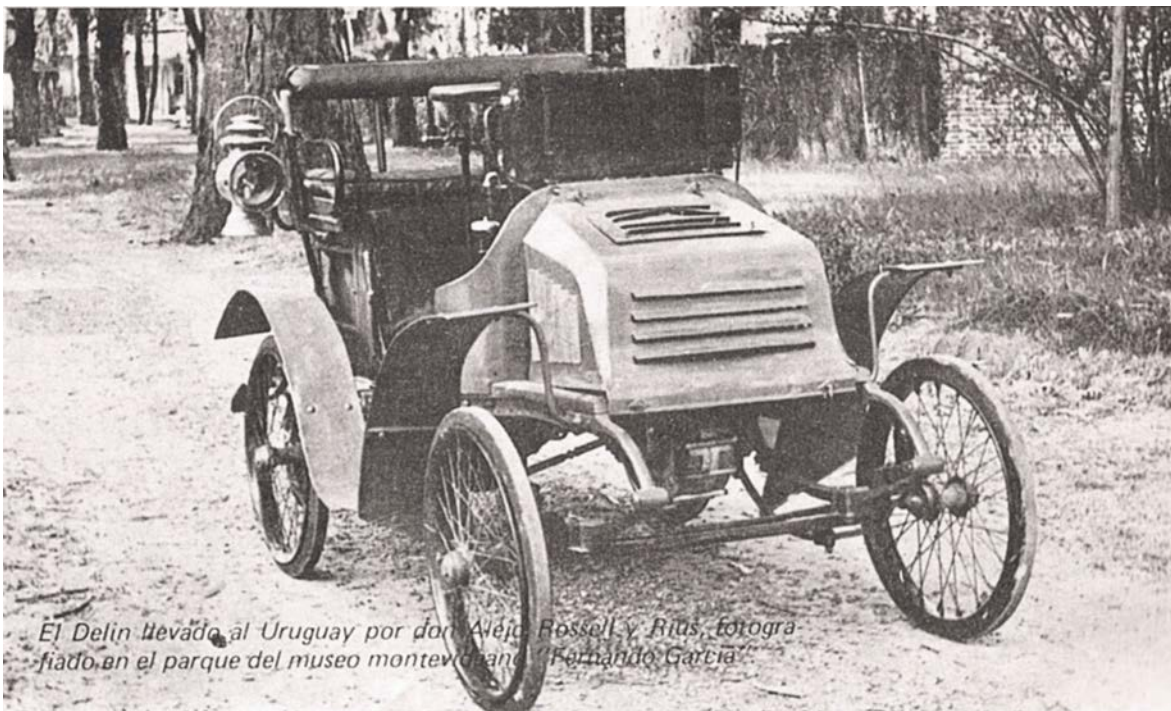
Al llegar al país, fue presentado en sociedad en un paseo de exhibición a toda pompa por Montevideo, colocado en un carro tirado por caballos de forma similar a la Fiesta de la locomoción de 1917 (Fig. 9.7).

La razón de esta modalidad de presentación no era puramente un acto hedonista, si no que nadie sabía cómo conducir aquel legendario “carro sin caballos”.



Fig. 9.6 Exhibición del Delin propiedad de Alejo Rossell y Rius, 1917.

Rossell y Rius lo utilizó muy poco en la ciudad, básicamente hacía paseos diarios de placer con su esposa Dolores Pereira por Villa Dolores, donde años después se instalaría el Zoológico Municipal.



El Delin llevado al Uruguay por don Alejo Rossell y Rius, fotografiado en el parque del museo montevideano "Fernando García".

Fig. 9.7 El Delin de Alejo Rossell y Rius, 1904.

En una primera instancia, el “artefacto” produjo cierto rechazo en la sociedad montevideana y algunos temores, dando lugar a debates varios sobre seguridad y viabilidad práctica de este nuevo modo de transporte que Karl Benz inventó en 1886.

Estos temores se superaron muy rápidamente, debido en parte a la doctrina de “Ciudad Moderna” fomentada por el Batllismo y que comenzaba a ser asimilada por la sociedad uruguaya.

Tanto fue así, que del recelo inicial se pasará a abrazar la incorporación del automóvil a la vida urbana con un gran entusiasmo, básicamente por la aristocracia citadina que podía acceder a la compra de un automóvil.

9.2.2 El primer Plan Vial

A poco de introducirse en el país el primer automóvil, se redacta en 1905 el primer Plan Vial. Su cometido general es en esencia el mejoramiento del estado de las rutas existentes, deterioradas a causa del tránsito añoso de carretas y diligencias.

La expansión acelerada del sistema automotor en la experiencia internacional seguramente promovió la rápida respuesta local en cuanto al mejoramiento de los caminos nacionales. De todas formas, el reacondicionamiento de los caminos se circunscribe en los hechos a un área cercana a la capital (Baracchini, H. 1981), teniendo que esperar a la segunda década del siglo para que el proceso de consolidación se desarrollara también en las “afueras”.

Ya se ha comentado que la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez (1911 – 1915) se distinguió por un espíritu reformista fortalecido, luego de que este regresara de su estadía europea.

El renovado impulso se concretó, entre otros logros, en importantes inversiones para la mejora de las infraestructuras y la pavimentación de calles. Como política de estado, se propuso ordenar y regularizar la intensidad de la inversión privada, en un esfuerzo por organizar el desarrollo de la ciudad, pasando a la órbita estatal todos los aspectos relacionados a los sistemas de comunicación (Jacob, 1988).

El uso herramental de las comunicaciones territoriales para fines de transformación social y económica, cristaliza cuando el Estado reclama íntegramente el manejo del tema, aplicando el concepto de servicio público al ámbito de las comunicaciones territoriales (Loustana, 2012).

9.2.3 El Incremento exponencial de automóviles en Montevideo

“El novecientos asistió, entre otras revoluciones tecnológicas, al triunfo del automóvil...El nuevo rey fue el automóvil. De un índice de 100 en 1905, constituyendo el 0,39% del total de vehículos utilizados en Montevideo, pasó a un índice 4.012 en 1916 y a constituir el 9,76% de ese total; él solo casi se equiparó a los cupés, breacks y volantas juntas. Su número entre 1905 y 1916 se multiplicó por 40” (Barrán, P; Nahum, B. 1979).

“En 1912 están empadronados en la ciudad de Montevideo 700 automotores y en 1932, 45.000, lo cual nos da una idea de la rápida difusión de este medio de transporte” (Baracchini, H. 1981).

Para tener una idea más precisa del incremento del parque automotor privado montevideano se discriminan por año los nuevos empadronamientos de la década de 1910:

1909	159
1910	155
1911	436
1912	448
1913	559
1914	289
1915	183
1916	654
1917	1.961
1918	1.696
1919	1.662
TOTAL	9043

Fuente: Eduardo Acevedo; Anales Históricos del Uruguay Tomo V (1894 / 1915) y Tomo VI (1915 / 1930)

En 1923 el movimiento de importación de automóviles comenzó a intensificarse. Las cifras ilustran el quinquenio 1923 / 1927:

1923	2.205
1924	2.844
1925	2.553
1926	2.887
1927	2.749
TOTAL	13.238

Fuente: Eduardo Acevedo; Anales Históricos del Uruguay Tomo V (1894 / 1915) y Tomo VI (1915 / 1930)

Al faltar algunos años en el relevamiento de datos que realizó Acevedo, no podemos calcular sus cifras definitivas hasta el año 1932.

Sin embargo, se encuentran coincidencias en datos que aseguran que: *“El número de vehículos patentados por la Dirección de Rodados de Montevideo llegaba a 19.314 en 1912. En esa cifra estaban comprendidos 704 automóviles”*(Acevedo, E. 1934).

Este dato coincide con los de Baracchini y también con los de Casal Tatlock, por lo que se podría afirmar que en 1912 había en Montevideo cerca de 700 automóviles en circulación y 45.000 unidades empadronadas en 1932.

9.2.4 Uruguay y el escenario Latinoamericano

En cuanto a la tendencia incremental del crecimiento de unidades y al tipo de automóviles nuevos, es interesante el estudio que hacen Yáñez y Badia-Miró sobre el consumo de automóviles en América Latina, lo que refuerza el entusiasmo de la sociedad uruguaya, especialmente en Montevideo, por este modo de transporte (Yáñez, C; Badia-Miró, M. 2011). En el cuadro siguiente se observan datos entre 1923 y 1927 de la situación latinoamericana:

El acervo de automóviles en la América Latina y el Caribe*(1923 y 1927)**(Por mil habitantes)*

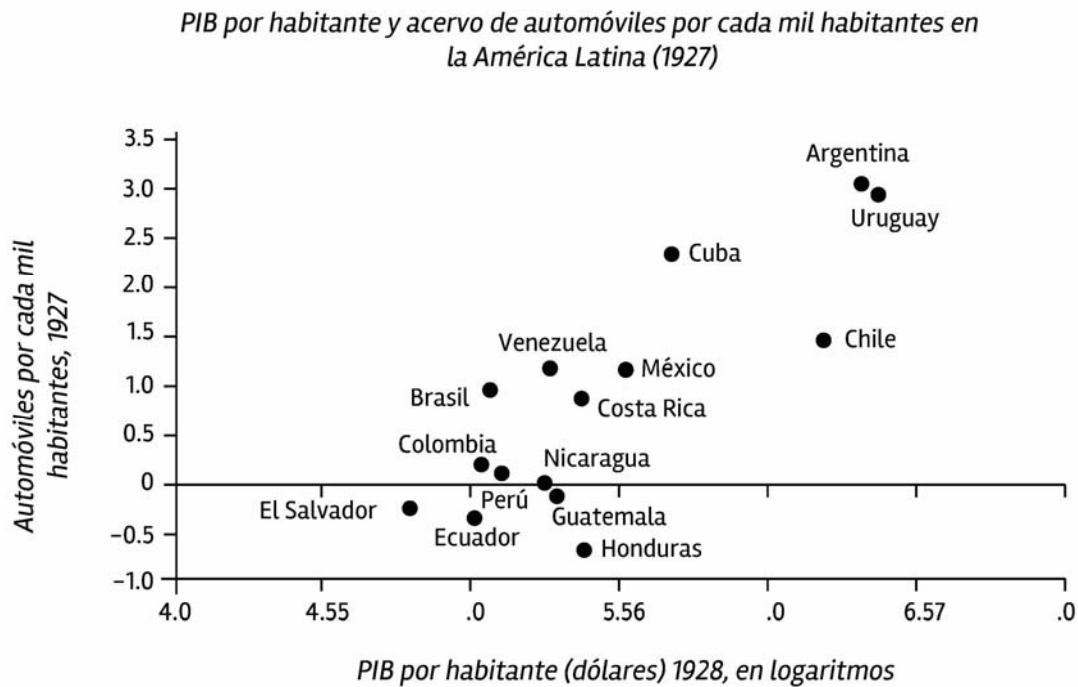
	1923	1927
Argentina	8.8	20.3
Uruguay	8.6	18.3
Cuba	11.5	13.8
Panamá	4.7	1.1
Chile	2.0	4.3
México	2.2	4.1
Venezuela	1.3	3.3
Costa Rica	0.7	2.6
Brasil	1.0	2.6
República Dominicana	2.2	2.5
Perú	0.7	1.7
Colombia	0.4	1.1
El Salvador	0.4	1.1
Nicaragua	0.3	1.0
Guatemala	0.4	1.0
Bolivia	0.2	0.9
Hatíí	0.3	0.8
Ecuador	0.4	0.6
Honduras	0.3	0.6
Paraguay	0.6	0.4

Fuente: Yáñez, César; Badia-Miró, Marc. El Consumo de Automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930), 2011.

En este quinquenio, hubo en el país un aumento del 47% en la cantidad de automóviles cada 1000 habitantes, posicionando a Uruguay en esta relación solamente por debajo de Argentina. Si bien la cantidad total de automóviles es mayor en otros países por su cantidad de habitantes (Brasil, México, etc.), los porcentajes nos arrojan esta sorprendente cifra de aumento per cápita a nivel nacional, ya que la población del país alcanzaba 1.762.451 habitantes al finalizar el año 1927 (Acevedo, 1936).

Con respecto al poder adquisitivo, Uruguay tenía el PBI más alto de Latinoamérica, secundado por Argentina. Este dato, junto a la cantidad de automóviles cada 1000 habitantes se visualizan en la gráfica a continuación.

La gráfica muestra que a fines de la década del '20, Uruguay no solamente tenía un gran poder adquisitivo, sino que también ostentaba el segundo porcentaje más alto de automóviles por habitante del continente (Fig. 9.8).



Fuente: Yáñez, César; Badia-Miró, Marc. El Consumo de Automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930), 2011.

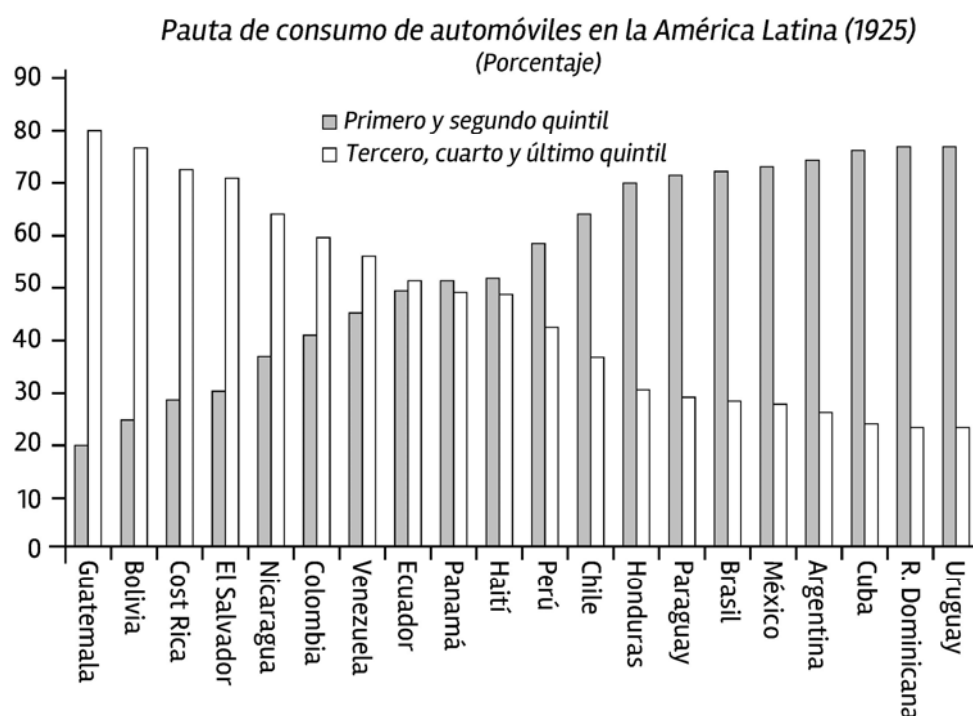


Fig. 9.8 Proa de la Rambla O'Higgins y la calle Malabrigo, Malvín, 1930.

Esto se da en cierta medida por la intención del gobierno de promover la industria nacional del automóvil en ese decenio, Estos datos muestran que las políticas estatales aplicadas para incrementar el consumo automotriz fueron sumamente eficaces.

Según Jacob, “*El Estado protegió la industria automotriz nacional disminuyendo su carga impositiva en respuesta a una solicitud de la General Motors. La normativa fue clara y distinguió el grado de industrialización que se podía realizar en el país: los automóviles y chasis para automotores podían venir desarmados; o sin terminar, sin pintura y/o sin tapizar. En consecuencia, aquí se los podía armar, o se podía finalizar el proceso de fabricación.*” (Jacob, R. 2016).

El consumo de automóviles se dio particularmente por las clases altas de la sociedad, superando ampliamente la compra de unidades por parte de los quintiles más bajos de la población:



Fuente: Yáñez, César; Badia-Miró, Marc. El Consumo de Automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930).

Luego del final de la Primera Guerra Mundial (1914-1919), cuando los fabricantes y empresas europeas enfrentan una gran crisis y disminuyen tanto su producción como sus mercados en forma significativa (Yáñez, C.; Badia-Miró, M. 2003), produjo una disminución importante en las empresas fabricantes que sobrevivieron a los efectos del conflicto.

El desarrollo de la industria automotriz en Uruguay se asocia con los intereses de las sucursales de las compañías Ford (1920) y General Motors (1926) en la difusión de sus productos y la industria norteamericana de automóviles (Jacob, R. 2016).

La expansión del automóvil el quinquenio 1923 -1929 coincide con el papel predominante que refuerza a los Estados Unidos como proveedor.

En paralelo, Ford y General Motors se disputaban el mercado internacional y nacional, aunque la línea de montaje inventada por Henry Ford en 1903, le permitió abaratar el costo de producción, siendo el Ford “T” (Fig. 9.9) el automóvil más vendido en Uruguay.

En un principio fue adquirido por las clases altas, pero a medida que el modelo de producción fordista se perfeccionaba, el precio por unidad disminuyó notoriamente, pasando a ser el automóvil preferido de la clase media criolla (Loustau, D. 2012).



Fig. 9.9 Los Ford “T” circulando por Av. 18 de Julio y Ejido, 1930.

Luego de este período de auge, sobreviene la gran crisis norteamericana en 1929, más conocida como la “Gran depresión”.

Como consecuencia de las secuelas diferidas de la crisis del ‘29, se interrumpió casi absolutamente la importación de automotores en Uruguay, síntoma que explicaba la tremenda crisis. Las estimaciones en 1932 indican que no ingresaron al país más de treinta unidades.

9.2.5 El Periodo Poscrisis (1930-1969)

- De la Incertidumbre al Proteccionismo

Luego de los acontecimientos de 1929, empieza un período en donde con altibajos, el abastecimiento de vehículos se dio prácticamente a través de la importación, suceso que ocurrió en casi toda Latinoamérica.

Fueron décadas cargadas de acontecimientos históricos de máxima relevancia a nivel global, ya que se desata en 1939 la Segunda Guerra Mundial.

Una de las consecuencias posteriores al conflicto bélico, finalizando en 1945, fue la consolidación de la hegemonía norteamericana como productora y exportadora de automóviles a nivel mundial, influyendo en derivaciones a nivel local como por ejemplo el cambio de mano en la circulación rodante, con el traslado del volante a la derecha en los nuevos vehículos de toda clase, a la manera americana.

En los años ‘50, el déficit que experimentaba la economía uruguaya se intentó paliar con medidas proteccionistas que involucraban la importación de bienes que se consideraron prescindibles, suntuarios o que fuesen una competencia para la industria local.

Los automóviles se consideraron por el Poder Ejecutivo como un bien “suntuario”, sufriendo una suba de un 300% en los costos de importación de nuevas unidades, aunque no así algunos repuestos y componentes (Vargas; Zavala. 2004).

Esto trajo aparejado por un lado el estancamiento del nivel de actividad, el crecimiento de los precios internos de los automóviles y la disminución del ingreso por habitante. La reducción de la demanda de Automóviles (Fig. 9.10) abrió una oportunidad a la importación de autopartes para hacer posteriormente el ensamblado localmente (Cancela; Gongorra; Nalbandián, 1976).

En este escenario, se aprobaron una serie de normativas que crearon un clima favorable para el desarrollo de la industria automotriz local a partir de 1959, aunque sus efectos en la actividad del sector no se verán reflejados hasta mediados de la década del '60.



Fig. 9.10 Rambla República del Perú y calle Charles De Gaulle (hoy Benito Blanco), Pocitos, enero de 1958.

- El crecimiento asistido de la producción local (1970-1979)

El Poder ejecutivo continuó implementando políticas que estimularan el crecimiento de la industria automotriz con nuevos decretos y normativas durante la década del '70.

Esto incluía tanto al sector de autopartes como a la producción de unidades terminadas. La decisión apuntaba claramente que el sector automotriz tuviese un mercado regular donde colocar la producción de autopartes y privilegiaba el mercado interno mediante gravámenes altos o directamente la negativa a la importación de unidades terminadas en algunos casos.

Entre 1972 y 1980 se da esta variación de guarismos (*):

	Producción	Personal ocupado	Importaciones	Exportaciones
1972	3.715	3.061	18.081	3.500
1974	5.085	4.500	21.255	7.457
1977	8.372	6.070	35.953	27.366
1980	15.352	7.500	139.113	62.892

(*) Producción: total en unidades
 Personal Ocupado; Importaciones (en miles de dólares)
 Importaciones: total entre automóviles armados en origen y autopartes
 Exportaciones: total entre autopartes y automóviles (en miles de dólares).

Fuente: Vargas, Zavala, 2004.

Se puede observar que en el período analizado hubo un aumento creciente en la producción, especialmente en el período 1977-1980 donde prácticamente se duplica. Esto se debe a que en 1979 las normas de importación de unidades terminadas se flexibilizaron.

- Los años '80: entre Crisis y Recuperación (1980-1990)

La década de 1980 estuvo marcada por la gran crisis económica de 1982, denominada popularmente "La Crisis de la Tablita", donde la regulación del dólar norteamericano deja de ser controlada por el estado. En consecuencia, las ventas de automóviles y camionetas disminuyeron notablemente entre 1980 y 1984, recuperándose a partir de 1986 gracias al fortalecimiento de la producción nacional frente a la escasa cantidad de vehículos importados. El cuadro está expresado en cantidad de unidades terminadas 0 Km.

	Ventas 0 Km.	Importaciones	Fabricación nacional
1980	20.936	1.969	22.905
1982	12.841	545	13.386
1984	6.003	174	6.177
1986	11.725	129	11.854
1988	11.923	606	12.529
1990	13.805	597	14.402

- El fin del crecimiento: la Crisis del 2002 (1990-2003)

Este período continuaría con el aumento sostenido de las ventas de automóviles 0 Km experimentado a partir de la segunda mitad de la década del '80.

Las ventas de automóviles muestran un sólido incremento de nuevas unidades hasta 1998, cuando se comienza a presentar una situación económica adversa, que efectivamente explotaría en 2002, año en que se desató una de las peores crisis que experimentó Uruguay y la Región, cayendo de manera drástica todos los indicadores en aumento mantenidos a partir de 1998.

El cuadro siguiente está expresado en cantidad de unidades terminadas 0 Km.

	Ventas 0 Km.	importados	fabricados en el país
1991	17.094	659	17.753
1992	24.531	973	25.504
1993	32.202	1.548	33.750
1994	27.232	1.495	28.727
1995	30.572	1.833	32.405
1996	27.053	1.720	28.773
1997	33.999	2.071	36.070
1998	36.909	2.125	39.034
1999	19.570	1.346	20.916
2000	17.847	1.061	18.908
2001	14.346	861	15.207
2002	5.222	284	5.506
2003	4.379	96	4.475

- 2003-2023

A pesar de los probados los efectos negativos que provoca en múltiples aspectos a escala global, el automóvil se ha generalizado como el medio de transporte culturalmente más aceptado a través de gran parte del siglo XX y en mayor medida en la actualidad.

Se ha organizado a su alrededor, un intrincado sistema de tecnologías, prácticas sociales y económicas de difícil desacople, al que Urry llama *Sistema de la Automovilidad* (Urry, J. 1999). Ha desarrollado globalmente una fortaleza tal, que es capaz de establecer sus propias condiciones para continuar expandiéndose, involucrando y sometiendo a una serie de esferas distintas de la sociedad y la producción en un complejo ensamblaje que comprende máquinas, individuos, economías y modos de habitar. Estas condiciones han convertido a la industria automotriz en una de las causas mayores de consumo de recursos naturales a escala mundial.

Además de la masificación en su producción y la accesibilidad generalizada, asistimos a un fenómeno social en la cultura global que le otorga al automóvil un estatus de tecnología dominante con un alto grado de legitimación cultural y eficacia utilitaria. Las posibilidades de elección, de ser modificado o incluso producido a medida, sumado a la inmensa gama de productos disponibles en el mercado, genera una identificación tal que ha transformado su su significado como objeto de consumo para convertirse en un distintivo de estatus social o económico y/o una fuente de satisfacción y representación de la diferenciación individual.

Así, el automóvil ha llegado a ser un artefacto esencial en la producción y en el consumo, sintetizando el vínculo entre importantes ramas de la economía global. Se ha convertido simultáneamente en una forma de movilidad claramente subordinante de otras modalidades de desplazamiento (transporte público, caminar, andar en bicicleta, etc.) y en una industria alrededor de la cual se articulan múltiples valores y símbolos culturales.

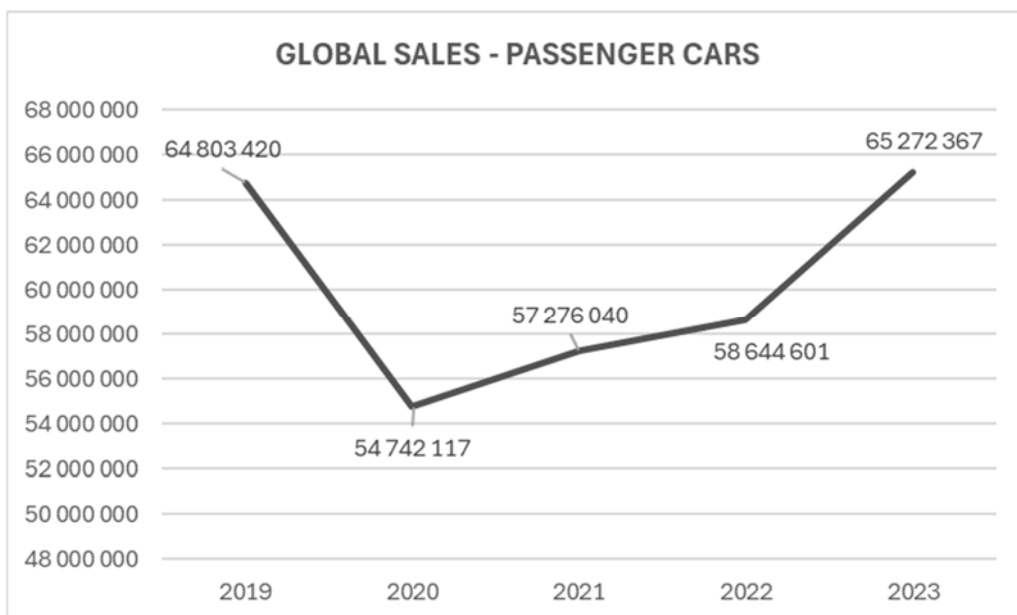
La producción global de automóviles aumenta casi ininterrumpidamente año tras año, siendo considerada en China y otras regiones, como una de las industrias base de su economía. En lo que va de este siglo la producción de automóviles chinos aumentó de 605.000 en el año 2000 a más de 26.000.000 de unidades en 2023.

Según el último reporte disponible de OICA (*Organization Internationale des Constructeurs d'Automobiles*) realizado en 2024, la cantidad total de Vehículos motorizados en Circulación en China pasó de 31,6 millones a más de 318 millones de unidades entre 2005 y 2020, y a nivel mundial aumentó de 892 millones a 1.590 millones de unidades en el mismo período.

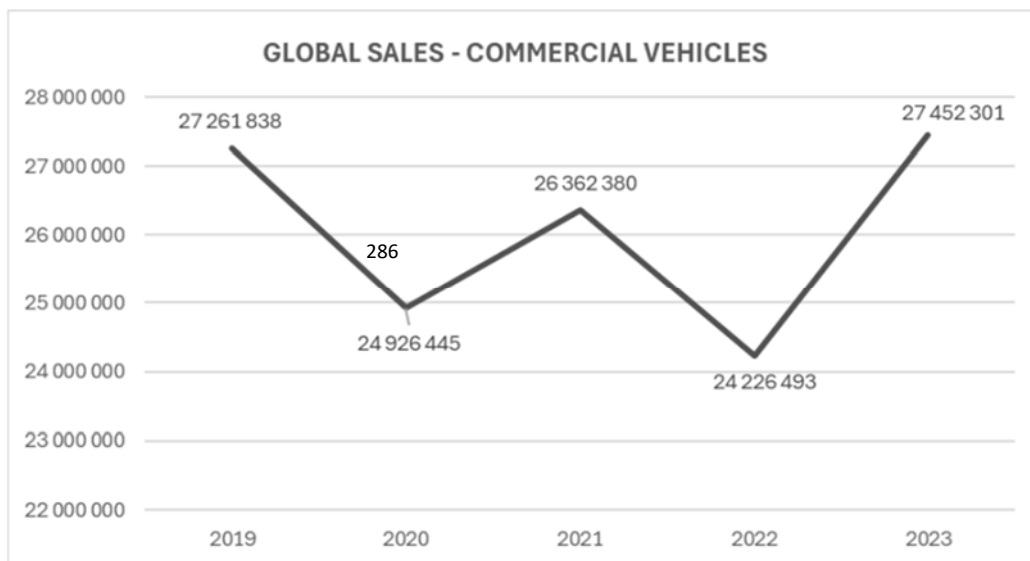
Según ASCOMA (Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores), en 2023 la venta de Automóviles y Comerciales 0Km en Uruguay, alcanzó las 58.367 unidades (ASCOMA, 2024), con patrones similares de consumo de unidades a nivel mundial desde el año 2019.

Cabe destacar que en el período pandémico se produjo una retracción global en todos los indicadores, pero hoy ya se han superado los guarismos de 2019, año previo a la pandemia. En cuanto a la Producción mundial de vehículos motorizados, esta se elevó de 58,3 millones de unidades en el año 2020 a cerca de 93,5 millones en 2023, un 2% mayor que en 2019.

De estas nuevas unidades más de 65 millones son automóviles particulares, superando la producción prepandémica, a lo que hay que sumarle casi 27,5 millones de vehículos comerciales.



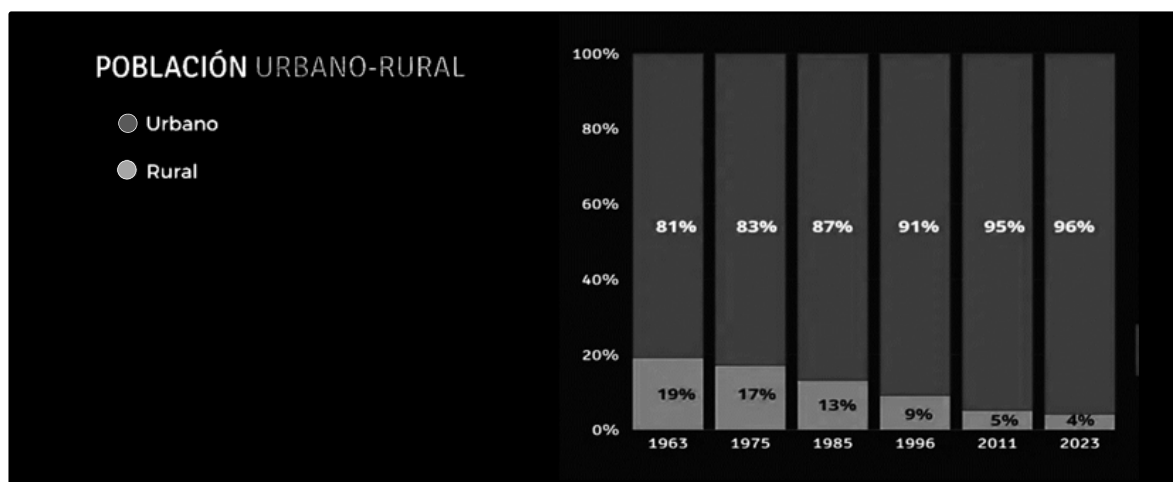
Venta de vehículos particulares en el período 2019-2023 a nivel global. Fuente: OICA, 2014.



Venta de vehículos comerciales en el período 2019-2023 a nivel global. Fuente: OICA, 2014.

A esta realidad, se suma que la proyección del crecimiento de la población mundial, prevé que en 2050 habrá más de 9 mil millones de personas en el mundo, de las cuales un enorme porcentaje vivirá en las ciudades y, según las tendencias actuales, muchos elegirán el automóvil como modo preferencial de desplazamiento.

En Uruguay, el último Censo poblacional de 2023 arrojó que la población total es de 3.444.263 habitantes, de los cuales 1.383.965 viven en Montevideo, el cual presenta un porcentaje cercano al 96% de población urbana.



Variaciones en la población urbana y rural en el período 1963-2023. Fuente: INE, 2024.

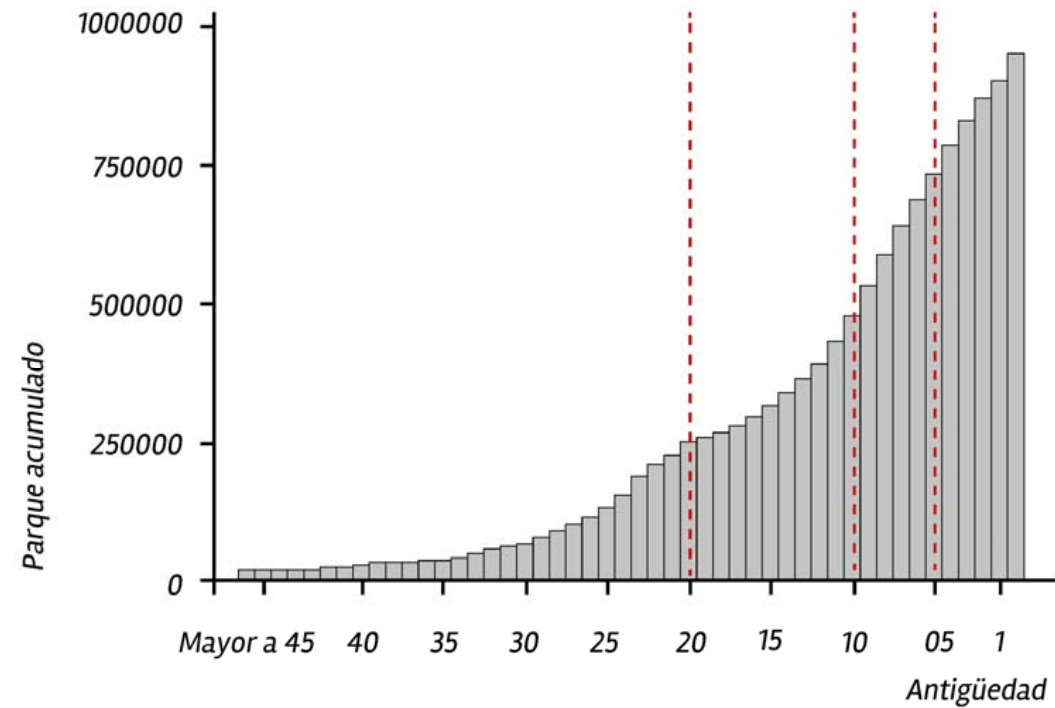
Un dato que se verifica en el mismo Censo, es que la población del Área Metropolitana de Montevideo, concentra cerca de 2.400.000 habitantes, un 66% de la población total del país, en un área muy menor del territorio nacional, cada vez más congestionada e integrada en diversas formas (Fig. 9.11), particularmente asociadas al traslado de personas y mercaderías.

Quintil	Vehículos cada mil habitantes														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1	49,4	55,4	58,8	X	X	X	X	X	99,3	94,7	94,6	103,3	99,4	96,9	
2	100,1	110,3	118,9	X	X	X	X	X	164,9	164,4	161,8	165,6	167,0	162,8	
3	143,7	153,7	156,1	X	X	X	X	X	216,3	218,0	214,8	216,8	224,8	211,6	
4	201,7	214,9	225,8	X	X	X	X	X	263,3	268,9	272,7	285,5	285,2	282,8	
5	350,0	360,0	371,3	X	X	X	X	X	420,2	416,5	413,8	425,8	429,6	417,0	
Quintil	Motocicletas cada mil habitantes														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1	23,3	30,9	35,7	X	X	X	X	X	56,5	47,3	49,3	51,1	46,0	40,6	
2	35,5	44,3	53,5	X	X	X	X	X	66,9	57,1	56,3	49,3	48,2	42,1	
3	32,2	41,2	48,7	X	X	X	X	X	56,3	51,5	46,5	44,9	39,6	39,7	
4	27,8	35,3	38,4	X	X	X	X	X	44,8	41,7	38,2	35,2	28,8	27,6	
5	15,3	22,2	24,3	X	X	X	X	X	28,6	26,7	21,3	21,8	19,3	17,6	
Quintil	Autos o camionetas cada mil habitantes														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1	26,1	24,5	23,1	X	X	X	X	X	42,9	47,4	45,3	52,2	53,4	56,3	
2	64,6	66,0	65,4	X	X	X	X	X	98,0	107,3	105,5	116,3	118,8	120,7	
3	111,5	112,5	107,5	X	X	X	X	X	160,0	166,5	168,3	171,9	185,2	181,8	
4	173,9	179,6	187,4	X	X	X	X	X	218,5	227,2	234,5	250,3	256,4	255,2	
5	334,8	337,7	347,0	X	X	X	X	X	391,7	389,8	392,5	404,0	410,3	399,5	

Tasa de motorización privada cada mil personas por quintil de ingresos. Fuente: Observatorio de Movilidad, IM.

En cierta forma esta situación ocurre por la tendencia del mantenimiento en uso de vehículos particulares durante muchos años, si los comparamos con otras realidades globales. La cantidad total de vehículos rodantes en general en el período 2000/2022, se elevó de 531.000 a 1.510.809 de unidades de todo tipo en el territorio nacional (SUCIVE, 2024), y el total del parque de Livianos (Automóviles, SUV, Crossover, Rural, Pick Up y Utilitarios) acumulados, alcanza unas 950.000 unidades en total. De esa cantidad, más de la mitad tiene 10 años de antigüedad o más, y hay 250.000 unidades que tienen más de 20 años de uso circulando.

LIVIANOS



Parque de vehículos livianos acumulados por antigüedad en Montevideo. Fuente: SUCIVE, 2024.

