

## RASTROS DE MODERNIDADE

Os aterros na memória urbana da cidade de Montevideu, Uruguai

## TRAILS OF THE MODERNITY

*Landfills in the urban memory of the city of Montevideo, Uruguay*

**A. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira & B. Maria Inés Travieso Rios**

*Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil*

*fontourateixeira@gmail.com*

*mariainesrios.arq@gmail.com*

### RESUMO

Aborda o estudo de caso da construção e consolidação da *Rambla Sur* [1923-1935] em Montevideu, uma alteração morfológica, parte de um processo de expansão urbana da primeira metade do século XX. No contexto de um movimento de patrimonialização da arquitetura e urbanismo modernos, pesquisar estas significativas intervenções, os aterros, como rastros da memória urbana daquele período na capital do Uruguai. Vestígios de uma transformação no espaço urbano, que serviu como modelo de modernidade para outras cidades de nosso continente. A ideia central é que se possa investigar o espaço urbano latino-americano (e suas particularidades) não como um reflexo de uma cultura referenciada ao continente europeu, mas como algo resultante de um processo complexo de transculturalidade. Através de pesquisa bibliográfica e iconográfica de fontes primárias e secundárias, contextualizar estas transformações territoriais da borda da cidade. Transformações espaciais e socioculturais, uma ruptura na forma da cidade se relacionar com a sua costa.

**Palavras-chave:** Modernidade, transformação urbana, memória urbana, Montevideu.

**Linha de investigação:** Cidade e Projeto.

**Tópico:** Morfologia urbana.

### ABSTRACT

It addresses the case study of the construction and consolidation of *Rambla Sur* [1923-1935] in Montevideo, a morphological alteration, part of a process of urban expansion in the first half of the 20th century. In the context of a movement to patrimonialize modern architecture and urbanism, research these significant interventions, landfills, as traces of the urban memory of that period in the capital of Uruguay. Vestiges of a transformation in the urban space, which served as a model of modernity for other cities on our continent. The central idea is that one can investigate the Latin American urban space (and its particularities) not as a reflection of a culture referenced to the European continent, but as something resulting from a complex

process of transculturality. Through bibliographic and iconographic research of primary and secondary sources, contextualize these territorial transformations on the edge of the city. Spatial and socio-cultural transformations, a rupture in the way the city relates to its coast.

**Keywords:** Modernity, urban transformation, urban memory, Montevideo.

**Research line:** City and project

**Topic:** Urban morphology

## Introdução

Em julho de 1923 um forte temporal com grandes prejuízos para a zona sul da cidade de Montevideu fez com que as autoridades governamentais acelerassem a implantação, depois de vários projetos rejeitados, da proposta de uma *Rambla Costanera* do engenheiro Juan P. Fabini. A ambiência de modernidade, a época, na capital do país requeria essas renovações urbanas. Ainda que os aterramentos do século XX surgissem a partir de um processo de rodoviarização na cidade, a orla passou a ser vista como protagonista de novas paisagens urbanas. Os novos usos deste espaço público vieram a estimular os esportes náuticos e a balneabilidade da costa urbana, por exemplo – demandas então recentes da cultura ocidental do banho de mar como lazer e encontro social – mostrando uma mudança também na forma de como a cidade se relacionaria com a orla e a consequente interferência na rotina e nos hábitos de seus moradores. Por outro lado, o descontentamento (de parte da sociedade e autoridades) com a ocupação desordenada da área conhecida como *El Bajo* – zona ao sul da *Ciudad Vieja* com grande concentração de prostíbulos – e a influência de novos moldes de embelezamento e saneamento da cidade vindos da Europa, também foram configurando um cenário propício para o início desta importante intervenção no espaço urbano da cidade. Avenidas foram criadas, ruas tiveram seu traçado modificado ou desapareceram, a *Rambla Sur* pretendia voltar a cidade à sua costa, unindo a região do centro fundacional aos bairros mais afastados, marcando um período de transformações espaciais e socioculturais na região. O trabalho busca também compreender os moldes urbanísticos trazidos das culturas hegemonicamente predominantes e sua forma de implantação (transfigurada, permeada ou deglutida) no nosso continente. Nos processos atuais de salvaguarda da arquitetura moderna na América Latina se faz necessário compreender o contexto urbano deste período quando a intervenção na escala do objeto – a arquitetura – dialoga com a escala do urbano. Nas duas primeiras décadas do século XXI surge o tema da descolonização estética. Uma necessidade de pesquisar não apenas o *nosso* tempo, mas também o *nosso* espaço e de apropriarmos do que de fato é *nosso*, de uma forma menos fragmentada para que possa ser investigado não como um reflexo de uma cultura centralizada no continente europeu. A propósito da incompreensão do que nos é próprio, Gutierrez nos diz que trabalhar sobre a modelística do “deve ser”, colocando o referencial fora de nós mesmos, nos impede de conhecer bem o que é *nosso* e nos leva a valorizá-lo mal (Gutierrez, 1989:77, *italico* nosso). Quais seriam então as diferentes formas, em nosso continente, de implantar os moldes de modernidade importados das cidades europeias? Como recorte, serão problematizadas as alterações na experiência com o espaço urbano costeiro na cidade a partir da nova linguagem proposta e dos diferentes usos e apropriação destas áreas acrescidas ao território, investigando como se deram as possíveis conexões entre a costa e o centro fundacional, nesse processo de expansão da cidade. Pretende-se observar as particularidades da cidade de Montevideu e o impacto na vida cotidiana das mudanças. A presente investigação surge a partir das especulações teóricas

entre professor e aluna para uma dissertação de mestrado defendida na Universidade Federal de Santa Catarina, quando foi analisada a expansão urbana da cidade de Montevidéu no início do século XX como um modelo de cidade moderna no Uruguai. O estudo, em conjunto, foi aprofundado no estágio de docência da aluna na Disciplina Arquitetura Latino Americana quando as leituras e discussões preparatórias dos seminários e o levantamento documental na região do Rio da Prata vão compondo subsídios para o projeto de pesquisa para o Doutorado.

## 1. Montevidéu: a fundação da colônia espanhola e a expansão extramuros

“[...] en 1726 Don Bruno Mauricio de Zabala pide a las Misiones Jesuíticas dos mil indios tapes para fortificar la naciente ciudad. Con ellos vinieron dos sacerdotes jesuítas para atenderlos espiritualmente y esto dio origen a la primera construcción, una capilla de piedras firmes con techo de tejas” (Cantera, 2004:45).

A localização da primeira capela da nova cidade (Figura 01-A) de *San Felipe de Montevideo* surgiu junto com o desenho das quadras definidas por Pedro Millán – uma malha urbana desenhada, a partir das Leis das Índias, com quadras circunscritas em uma muralha na extremidade da península – em 1726.

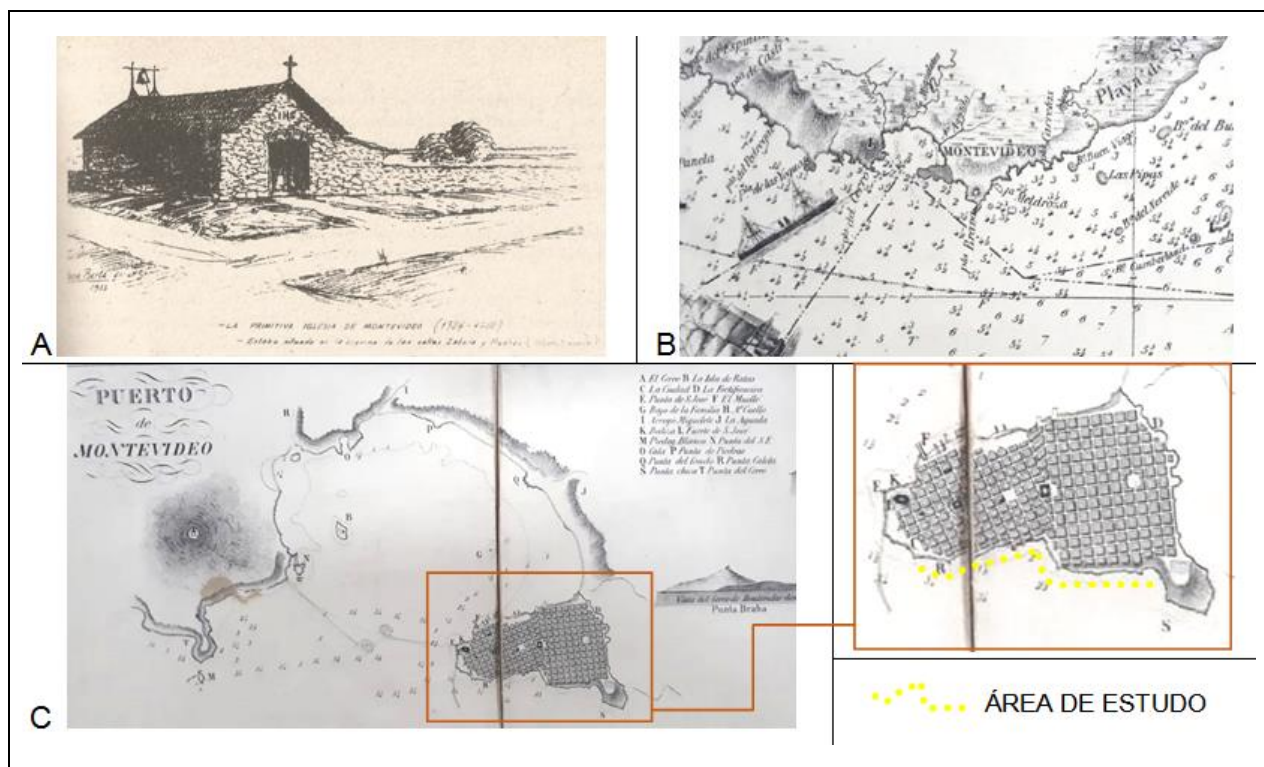


Fig. 01: [A]Primeira Igreja de Montevidéu (1724-1740) Horacio Berta (1933); [B-C] Porto de Montevidéu da “Carta Esferica del Rio de la Plata en la America del Sur”(1875). Fonte:[A](Cantera, 2004:23); [B-C]Cópia digital do original, AHPBA, La Plata, 2018.



Somente em 1788 a sede da Catedral foi transferida para o sítio atual da *Ciudad Vieja* na quadra de frente a *Plaza Constitución* na face oposta ao *Cabildo* (1804). Nas primeiras décadas de 1800 esta região (Figura 01-C) teve uma grande representação no longo processo de independência (1828) da Província Oriental. Em Montevideu, com a consolidação do novo Estado e em nome do progresso, o decreto de 1829 determina a demolição da muralha e com isso a cidade fortalece-se e direciona-se ao território continental extramuros. Por outro lado em 1805 uma terceira parte da população da cidade de Montevideu era de escravos, o que reflete a persistência de uma cultura colonial ainda enraizada. Em 1850 com a recuperação da paz, depois da Guerra Grande (conhecida no Brasil, como Guerra do Paraguai), se estruturou uma corrente imigratória e, ao mesmo tempo o progresso técnico acelerou a conexão da capital com o interior do país. Como parte dessa prosperidade, uma modernidade técnica dos transportes trouxe à cidade o *Tranvia* elétrico em 1906, incrementando as conexões intraurbanas.

“Al crearse el Estado uruguayo y aprobarse la Constitución de 1830, el país no tenía delimitado su territorio como tampoco estaban establecidos los del Departamento de Montevideo, ni los de su ciudad capital.[...] El 28 de agosto de 1835 el gobierno fijó unos más extensos, que son los que se mantienen en la actualidad, y comprenden una extensión de 550 kilómetros cuadrados, convirtiéndose en el más reducido de los nueve departamentos en que se dividió administrativamente el país” (Alpini, 2017).

Em 18 de Julio de 1830 na *Plaza Matriz* (atual *Plaza Constitución*), foi jurada a primeira carta constitucional do Estado Oriental do Uruguai. Neste contexto nasce a “cidade aberta”, no marco da lei da oferta e da demanda, em acordo com o liberalismo econômico dominante (CARMONA, 1997:8). Carmona, ao comentar a expansão extramuros, chama a atenção acerca da dependência inicial do novo traçado à “*Ciudad Vieja*” sendo que, conforme a autora, a “*Ciudad Nueva*” não seria a mesma se não tivesse partido da malha colonial menos rígida externa ao núcleo fundacional. Ainda que com diferentes dimensões, a maioria dos quarteirões que ladeavam o antigo *Camino de Maldonado* também seguiam a malha quadriculada. José María Reyes determinou o traçado da *Ciudad Nueva* seguindo a malha colonial a partir deste eixo conector que passou a ser denominado como *Avenida 18 de Julio*.

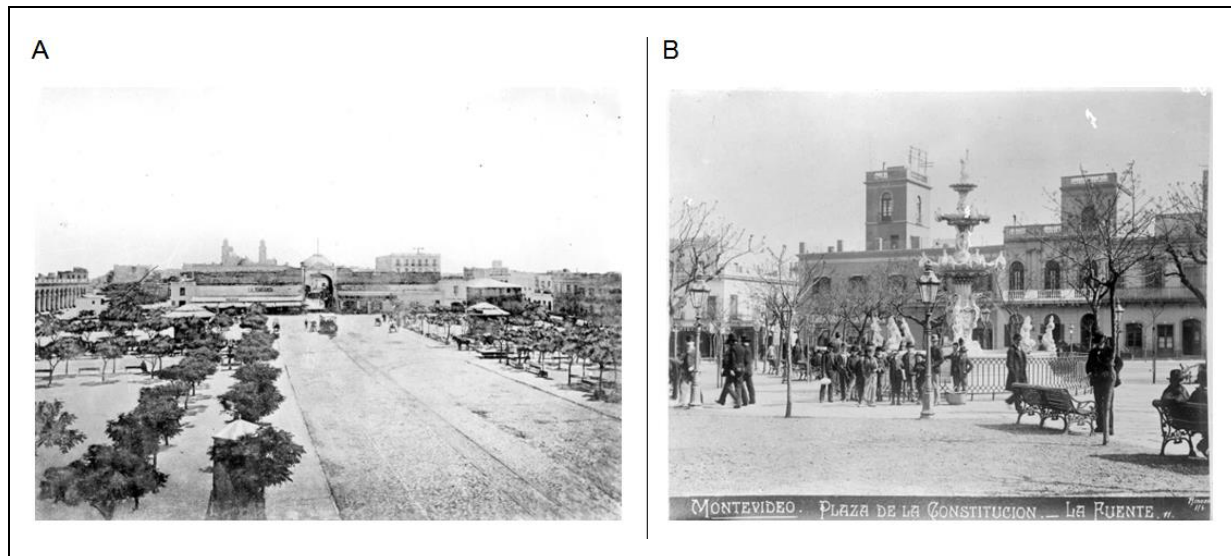


Fig. 02: [A]Avenida 18 de Julio e Plaza Independencia, ao fundo *Mercado Viejo* (década 1860). [B]*Plaza Constitución* (década 1890).  
Fonte: cdf.montevideo .

## 2. Os moldes urbanísticos europeus e sua forma de implantação na realidade da América Latina

Ao oferecer a disciplina Arquitetura Latino Americana (desde 1996), o Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina possibilitou uma reflexão e um amadurecimento de professores e alunos acerca do processo de implantação e expansão urbana das principais cidades de nosso continente. Foi possível de esta forma corroborar um pensamento acerca dos moldes urbanísticos vindos das matrizes europeias e da forma como foram implantados no nosso contexto social, econômico, cultural e urbano. Uma experiência que vem permitindo investigar sobre a arquitetura e o urbanismo no contexto da América Latina. Aproximando docentes e discentes das discussões e leituras acerca do decolonialismo estético e as percepções de centro e periferia, o que por sua vez possibilitou um olhar sob outra perspectiva à produção destes profissionais e suas experiências com o espaço urbano, em particular o moderno, em nosso continente. Perceber as trajetórias de nossas sociedades e as transformações do nosso espaço nos permite compreender com uma maior clareza as nossas próprias formas de lidar com o espaço urbano. Desta forma inicialmente necessitamos visualizar o contexto ao sul da América Latina nas primeiras décadas do século XX.

“La historia occidental consolida sus nuevas rutas; la ciencia y la técnica se desarrollan impetuosamente, y se produce un estallido de invenciones fundamentales. [...] En Montevideo no se inventa nada nuevo en materia técnica porque las circunstancias no eran propicias; pero el comercio y nuestra capacidad de compra nos proveyo de automoviles desde 1904 y de teléfonos, fonógrafos, maquinaria para el cine, etc” (Artucio, 1971:4).

Na virada para o século XX encontrávamos uma ambiência de prosperidade decorrente de situação econômica favorável nas principais capitais da Costa Atlântica ao sul do nosso continente – Montevideú, Buenos Aires e Rio de Janeiro – o que propiciou um investimento do poder público em projetos de modernização destes centros urbanos. Na década de 1900, inaugurando o novo século, a prosperidade econômica – Belle Époque – incrementou na capital uruguaia o adensamento urbano e novos bairros surgiram a partir da especulação privada. A cidade cresce para o leste e duas grandes zonas densas se configuraram, o Centro e Pocitos (lugar apreciado pelos turistas argentinos) que foram conectadas por grandes avenidas (as *ramblas* e a Avenida 18 de Julio) o que gerou um acesso direcionado ao centro comercial e veicular da cidade velha. Essa configuração permaneceu até os anos 1950 quando se iniciou a implantação das zonas satélites. Porém precisamos recordar que, nas primeiras décadas do novo século, no panorama mundial, a Primeira Guerra [1914-1918] abalou a economia Britânica o que também veio a repercutir na economia do Uruguai. Já a crise de 1929, direcionou o país para o fim de uma economia baseada na agro exportação o que se configura num duro golpe na economia nacional. Com a dependência econômica do Uruguai da flutuação dos preços internacionais de seus principais produtos de exportação nos anos 30 (carne, lã e couro) observou-se uma redução de 50% de suas exportações no período entre 1929 e 1932 (ACE, 2009). Estes dados nos permitem compreender a necessidade do país de diversificar sua economia. Na década de 1930, a *Comisión Nacional de Turismo* – atrelada ao Ministério da Indústria – defende uma consolidação da ideia da “indústria turística”. A infraestrutura turística passa a ser uma prioridade nacional. No interior do país, na cidade de Colônia do Sacramento, cabe resaltar o início do projeto para a estação de autobuses (conexão fluvial entre Buenos Aires e a Cidade) que junto com a estrada de acesso a Montevideú faria do porto de Colônia uma importante porta de entrada de turistas argentinos no Uruguai. Surgindo desta forma novos modelos de turismo que veem os meios de comunicação como aliado, a imprensa deu seu olhar ao novo espaço urbano que reflete a Modernidade tão desejada na época. Nesta década ainda a regulamentação da *Comisión Nacional del Turismo* (1933) fez com que, no contexto urbano, surjam novas necessidade espaciais no intuito de dar uma infraestrutura turística a cidade de Montevideú (Maronna, 2012). Na cidade surgiram projetos monumentais e grandes espaços públicos abertos, conectados por largos eixos viários, que estruturam a expansão urbana da cidade. Ainda o processo de imigração (1880-1930), veio a duplicar a população do país. Este fato provocou uma grande mudança econômica, social e cultural configurando, como cita o professor José de Torres Wilson, um “novo país, com raízes no anterior, porém incorporando também novos elementos modernizadores” (Fusco, 1997-tradução nossa). Neste cenário nacional a cidade de Montevideú como cidade portuária e cosmopolita recebe influências culturais, advindas principalmente do continente europeu. Este fato pode ser percebido na arquitetura e na urbanidade da cidade, como capital do país, em 1920, quando a metade de sua população era de estrangeiros o que veio a interferir diretamente nas características do espaço urbano a partir desta nova sociedade que se configurava. Como citado anteriormente, percebemos a interferência do agente turismo, – no início do século XX, estabelecendo um diálogo com a transformação urbana da cidade de Montevideú –, porém é inegável que as obras de renovação urbana na cidade de Paris foram replicadas como um modelo de modernidade desejada em várias cidades no mundo ocidental, e Montevideú na América Latina foi uma delas. Este espírito penetra na urbanidade da cidade e diante das particularidades do cenário social, econômico e espacial percebemos que as formas de implantar os novos ideais de modernidades são rearranjadas, transformadas, criando outras realidades espaciais na cidade. Este processo foi perceptível tanto no seu novo traçado urbano quanto nas manifestações sociais e culturais do período. Estava presente nas linhas de sua nova arquitetura como



no Palácio Salvo (1928) ou nos afiches (Figura 03) que se espalhavam pelas ruas de Montevidéu onde se davam indícios da nova forma de como a cidade e sua sociedade queriam ser vistas.



Fig. 03: [A] "Montevideo. Ciudad de turismo", Figari(1916); [B] Palácio Salvo(1929). Fonte: [A] Figari, *Habitat y Utopía*(2018); [B] *La silueta del Salvo*(2017).

Podemos observar que este processo se estende pelas primeiras três décadas do novo século. Nas campanhas publicitárias desde os anos de 1916 e 1917 já é possível perceber a cidade reconhecida como uma “*ciudad de turismo*”. Sua orla passa a aparecer como protagonista não apenas das novas paisagens urbanas, mas também na forma de como a cidade se relaciona com ela e a consequente interferência na rotina e nos hábitos de seus moradores. Na vida cotidiana, o uso do espaço público para o lazer veio a estimular os esportes náuticos por exemplo. Em 1929 o Plano de Le Courbisier para Buenos Aires – na margem oposta do Rio da Prata – já previa as vias de contorno como forma de conexão e integração entre os novos núcleos urbanos e o centro fundacional em marcante expansão. Anos mais tarde, na década de anos 1950, foi proposto um projeto de aterramento para a cidade do Rio de Janeiro (na época a cidade era a capital brasileira posteriormente transferida para Brasília). Esta importante área anexada ao espaço urbano receberia o projeto paisagístico de Burle Max sendo reconhecida pelos moradores como “Aterro do Flamengo”. Uma alteração na morfologia da cidade e na forma de como a cidade e sua população experimentava a orla (no caso do Rio de Janeiro) marítima. Um projeto que buscou sanar não apenas a necessidade de infraestrutura urbana à época como também vem a atender a necessidade da sociedade por um “embelezamento” da costa da cidade.

“Estamos na estação dos banhos e já se pôde apreciar o entusiasmo que reina nas praias maravilhosas de Copacabana, da Urca e do Flamengo. [...] Estas, entretanto, pouco mais têm do que a sua beleza natural, e talvez de praias de banho só tenham as areias e as águas. Quando se contemplam photographias dos balnearios europeus, e mesmo de Buenos Aires e Montevideo, tem-se a impressão de que nos falta muita coisa inclusive o embelezamento de algumas de nossas praias” (Revista da Semana, 1926).

As palavras do autor da matéria da revista carioca nos dão indícios da influência que a paisagem urbana, à época, da capital uruguaia, exercia em outras cidades do continente como modelo de Modernidade. Nas primeiras décadas do século XX, os aterros de contorno (as *ramblas costaneras*) iniciam um processo de transformação espacial destas áreas, alterando a dinâmica urbana da cidade. Precisamos observar que quando o autor se refere a necessidade de “embelezamento” das praias cariocas claramente não fez referência a paisagem natural do sítio (de singular beleza) e sim da necessidade de novos equipamentos urbanos, como ele observa nas referidas fotografias, que possibilitariam, conforme sua perspectiva, outras formas de experimentar o espaço urbano, o que por sua vez veio a modificar também os hábitos de lazer dos habitantes.

### **3. A Rambla Sur [1923-1935] como parte de um processo complexo de transculturalidade na América Latina**

“Todo esto da lugar a la pregunta que indaga por la posibilidad de construir, no tanto modernidades alternativas, sino alternativas a la modernidad que, recogiendo los legados históricos de resistencia y lucha de individuos y comunidades, puedan convertirse en otra opción civilizadora que decolonice cada una de las dimensiones de la modernidad en las que la acción de la colonialidad se instala y se naturaliza” (Gómez, 2012).

Atualmente no processo de salvaguarda da arquitetura moderna se faz necessário uma reflexão além da materialidade do objeto, acerca da relação do sujeito com a cidade. Compreender o contexto urbano deste período quando a intervenção na escala do objeto – a arquitetura – dialoga com a escala do urbano. Na virada do século XIX para o XX artistas latino-americanos já *transitavam* por espaços urbanos com características cosmopolitas, o que permitia o encontro das diferentes culturas (e seus signos). Ao sair de seu país para completar sua formação seja técnica ou estética seus olhares se ampliavam pela própria experiência de ver sua realidade sob a perspectiva, agora, das culturas hegemonicamente predominantes, as europeias. A cidade era o lócus do moderno, nas décadas iniciais do século XX, seja ela na velha Europa, em Nova York ou, no retorno aos seus países, nas grandes cidades latino-americanas transformadas nos moldes urbanísticos de Paris. Ao romper com os limites do objeto arquitetônico, novas experiências urbanas surgiram e como reverberação na arte surgem novas visualidades desta cidade moderna. Como nas lentes do fotógrafo Horacio Coppola (1906-2012) quando observava os novos eixos viários da cidade em expansão e congelava o ritmo latente de Buenos Aires (a partir dos anos de 1930). Percebemos em suas fotografias as características deste novo espaço urbano de nosso continente, como o nervosismo de suas ruas e avenidas e a transparência arquitetônica (o ver e ser visto). Ainda na arte desses artistas da vanguarda latino-



americanos também se percebeu a ideia de ‘digerir’ esta cultura que chegava da Europa. Ao retornar aos seus países não se sentem (e de fato não o são) europeus. Na obra de Tarsila do Amaral, no Brasil, encontramos a influência de seus mestres do cubismo (em Paris Léger, Glaizes e Lhote), porém depois de suas idas e vindas à Europa, no seu retorno ao país natal, foi no contraste entre a cidade colonial (de Minas Gerais em sua viagem de descoberta do Brasil) e a cidade moderna (como São Paulo e Rio de Janeiro) que ela encontra sua desejada brasilidade. Não há como negar a contaminação da estética latino-americana, pois de fato não somos europeus. Esta consciência de não *o ser* foi em si muito importante. Ou seja, consiste na questão da expressão cultural de um lugar refletir as influências e as sensações do outro, mas de uma forma transfigurada, permeada, coada, filtrada ou deglutida. Para Canclini, de fato, a heterogeneidade da composição histórica do continente sempre dificultou a definição do que é a América Latina e de quem somos nós, latino-americanos. Ainda que, o termo decolonialismo surja como conceito apenas na segunda metade do século XX é possível perceber nas primeiras décadas do século como os artistas, arquitetos e escritores das vanguardas buscam uma forma de ruptura, uma descontinuidade no processo de modernização estética trazida (copiada, imposta) nos moldes europeus. Surge desta forma uma nova imagem da cidade que passa a conviver com uma arquitetura eclética, paradoxalmente moderna em sua volumetria e programa, e que no Uruguai, posteriormente vai se estruturar em uma linguagem própria pelas iniciativas de arquitetos como Vilamajó (1894-1948) e Mauricio Cravotto (1893-1962), nos anos de 1930, o que vem a configurar uma arquitetura de vanguarda no país, uma linguagem que repercutiria nas demais cidades do continente. Na espacialidade das cidades de nosso continente, os profissionais vindos da Europa, encontraram outras realidades diferentes das existentes no velho mundo. Especificidades que vão além das particularidades espaciais das nossas cidades e que impediam apenas replicar os moldes trazidos como uma simples cópia tardia de um urbanismo moderno. Como resultado surgem outras espacialidades, uma estética de vanguarda própria de nosso continente e não apenas releituras de projetos pretéritos.

### **3.1. Alterando a morfologia da cidade: conectando a cidade e a nova orla**

A análise das plantas do projeto de Fabini para a Rambla Sur nos permite observar as transformações espaciais decorrentes tanto por acréscimo no caso do aterro como pela área de desapropriação (principalmente a região denominada como “*El Bajo*”) no Barrio Sur onde percebemos (Figura 04-C) a presença das edificações pretéritas na borda do rio. Como decorrência, ruas foram alargadas, outra desaparecera, permitindo a conexão do novo tramo com a malha anterior. Ainda com o aterramento (Figura 04-D), desapareceram as praias de Patrício e Santa Ana com o propósito de, como se refere o projeto, criar um amplo espaço público aberto para a população o que veio a dinamizar a nova área acrescida à cidade.

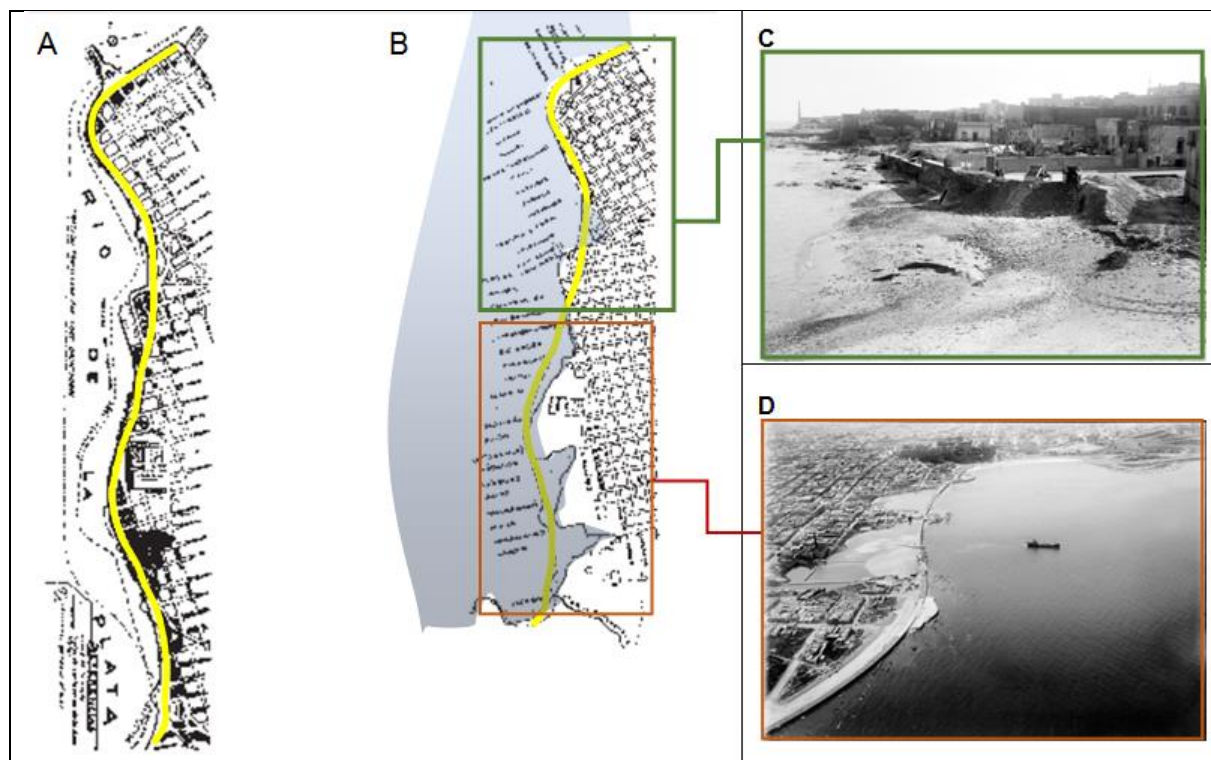


Fig. 04: “Proyecto de la Rambla Sur” [A]Nova malha; [B]Projeção na malha anterior; [C]“El Bajo”(1920); [D]Praias de Patrício e Santa Ana durante drenagem e aterramento (1930). Fonte: Elaboração dos autores a partir de (Carmona e Gómez, 2002:60); [C-D] cdf.montevideo, 2016.

No processo de expansão da área central, a *rambla* surge como um novo percurso para o pedestre à beira rio o que permitiu um novo campo de visão, agora afastado do adensamento do núcleo fundacional. Ao percorrer este novo trecho próximo ao núcleo urbano – ainda que em terra firme – foi possível observar do lado sul da península a cidade de fora para dentro – como era feito quando o acesso era somente por meio fluvial – nutrindo o imaginário de seus moradores com outras perspectivas (paisagens) do espaço urbano. Por outro lado o deslumbramento com o carro no início do século XX encontrou, com a implantação e conexão das “ramblas” costaneiras, (Figura 05) um novo trajeto possível dentro do espaço urbano para “desfrutar” deste “fetiche” da modernidade, o que deu um dinamismo a estas novas paisagens a partir da orla. Modificações significativas na forma de experimentar a cidade.





Fig. 05: *Rambla Sur*, *Ramblas* adjacentes, Zona Portuária, praias de *Ramirez* e *Pocitos*. Fonte: Elaboração própria a partir da estrutura urbana atual de Montevideo e dados da construção da *Rambla Sur*.

Na primeira década dos anos 1900 Montevideo já se reconhece como cidade turística e suas praias, neste contexto, já passam a ser vistas como balneários, um espaço público de encontro de sua sociedade para o lazer ou esportes. Ao conectar o centro fundacional com as praias de *Ramirez* e *Pocitos*, a *Rambla* tem um papel de relevada importância na reestruturação urbana que veio a permitir um novo olhar a cidade agora desde e para o rio.



Fig. 06: Praia de *Ramirez* [A]1900; [B]1916; [C]1922-1923; [D]1921. Fonte: cdf.montevideo.



Cabe observar, porém, que ainda que o projeto venha a transformar a paisagem local (como acontece na trama do Barrio Sur), alguns hábitos já existentes entre os moradores são incorporados ao projeto assim como – com a possibilidade de uma nova infraestrutura urbana neste trecho da *rambla* – outros novos hábitos ganham popularidade na capital do país. Desta forma observamos que os esportes náuticos, a balneabilidade e a prática do “lazer” nesta região também prosperaram e se instalam no novo espaço público estabelecendo um diálogo, uma nova dinâmica no uso da *rambla costanera* em todo seu trajeto desde o Centro fundacional até a praia de *Pocitos*. Com as desapropriações e transferência de parte dos moradores *Del Bajo* para áreas periféricas da cidade, ainda que os novos espaços sejam públicos podemos observar uma forte mudança no aspecto sócio cultural desta área.

#### 4. Conclusão

Ao trabalharmos com o patrimônio – seja cultural, natural ou patrimônio imaterial – inserido no espaço urbano, tratamos com um conjunto de diferentes elementos, desde as manifestações diárias de nossas memórias como sensações e nostalgias até a experiência com sítios arqueológicos, edifícios isolados ou centros históricos. Desta forma – a partir das construções sociais investigadas nos espaços urbanos de nosso continente – num processo de preservação patrimonial, inicialmente, precisamos determinar o *valor* deste *patrimônio*. Encontrar as conexões entre a sociedade e o patrimônio, entre o passado e o presente, para determinar o seu *valor patrimonial* para a nossa sociedade. Retornar ao conceito de paisagem patrimonial a partir da observação do diálogo estabelecido entre estes *cenários urbanos* com o sujeito.

“As obras públicas, os traçados de novas ruas ocasionam muitas demolições e construções: os planos se sobrepõem uns aos outros. [...] Se, entre as casas, as ruas, e os grupos de seus habitantes, não houvesse apenas uma relação accidental, e de efêmera, os homens poderiam destruir suas casa, seu quarteirão, sua cidade, reconstruir sobre o mesmo lugar uma outra, segundo um plano diferente; mas se as pedras se deixam transportar, não é tão fácil modificar as relações que são estabelecidas entre as pedras e os homens” (Halbwachs, 1968:136).

Necessitamos desta forma, investigar o que a cidade (como um organismo vivo) faz com o sujeito, quais as transformações – sociais e culturais – que a experiência com o espaço urbano trouxe para uma determinada sociedade no passado e o seu valor no presente. Compreender que as paisagens patrimoniais perdem sua essência (seu valor) se as estudarmos sem as pessoas. Falamos desta forma das comunidades com as quais ela dialoga, de apropriação cultural, de significado urbano, de memória urbana, de valor patrimonial. Haesbaert compreende que o *território* é construído como relação de poder em várias dimensões e que incidem em diferentes escalas. Para ele importa caracterizar os processos que dão sentido e valor aos territórios como constructos sociais e culturais em certas bases materiais. Para o geógrafo, o espaço trabalhado por Lefebvre é “um espaço feito território” através dos processos por ele denominados de apropriação (que começa pela apropriação da própria natureza) e dominação (mais característica da sociedade moderna, capitalista) (Haesbaert, 2004). Ainda que estejamos envolvidos em fortes mudanças de valores em nossa sociedade, precisamos considerar o *uso social do patrimônio*, seu valor na estruturação de uma determinada cultura. Poderemos então perceber os territórios patrimoniais, com suas características particulares, como referenciais culturais de uma determinada sociedade. Compreender que estão inseridos em cidades em constante mudança de sua paisagem, porque também estão mudando as sociedades que as

habitam. Analisar a trajetória de construção dos aterros em Montevideu e dentre eles a *Rambla Sur* nos dá indícios de que não apenas a morfologia, mas também a paisagem (tangível e intangível) do sítio foram fortemente transformadas. Uma intervenção significativa observando a trajetória da cidade desde a sua fundação. Permite-nos também perceber com uma maior clareza as novas formas que surgiram de perceber a paisagem urbana, agora para e desde sua costa, e de experimentar a cidade, com o ritmo do automóvel, as desejadas “imagens urbanas” de modernidade que passaram a compor o cotidiano e as memórias dos seus moradores. Sob a perspectiva em que Maurice Halbwachs (2000) vê a memória, os termos da definição de tempo e espaço e sua memória coletiva, a experiência da pessoa na vivência social produz uma representação de seu juízo de valor, ou seja, a constituição da memória seria o “eu” em interação com sua sociedade no presente (tempo e espaço). Certamente o aterramento trouxe outras características de ocupação, distintas das anteriores, porém observamos que atualmente as novas paisagens já constituem uma marca na memória coletiva. Somam-se, desta forma, os espaços criados pelos aterros a memórias urbanas da cidade.

“Barrio Sur... Viejo barrio querido | que te van arrancando a pedazos [...] guardás en tus calles estrechas | mil recuerdos sagrados [...] Para vos viejo Barrio Sur de mi vida | que engendraste el tango [...] para vos es mi canto. [...] Viejo barrio que te vas | te doy mi último adiós | ya no te veré más” (CDF, 2012).

Se por um lado os moradores locais lamentaram a perda desta “vida” do espaço urbano do bairro, como na letra de Víctor Soliño (1930) ao relatar a demolição de parte do *Barrio Sur*, uma marca deixada pela implantação do projeto da *Rambla Sur* na comunidade local a relação (conexão) com o rio (como uma característica natural que delimita e compõe o sítio) no lado sul da península – importante protagonista na fundação da cidade – foi reestabelecida. Constatamos que os modelos urbanísticos trazidos da Europa foram experimentados nas realidades sociais, econômicas, culturais e espaciais de nosso continente resultando em novas paisagens urbanas distintas das praticadas no continente europeu. Percebemos a necessidade de estimular e aprofundar as investigações acerca do patrimônio urbano moderno como uma manifestação única e particular deste movimento nas cidades latino americanas – observando suas articulações dentro do nosso contexto urbano – considerando o valor deste patrimônio para sua sociedade na construção de uma cultura e, no nosso presente, como rastros de uma memória urbana. Isso poderá nos permitir atuar na estruturação de subsídios teóricos para a salvaguarda destes.

## 5. BIBLIOGRAFIA

- ARTUCIO, L. C. (1971). 5 – Montevideo y la Arquitectura Moderna. Montevideo: Nuestra Tierra.
- BENJAMIN, W. (1987). Infância em Berlim por volta de 1900. En W. BENJAMIN. Obras escolhidas. Rua de mão única (71-142). São Paulo: Brasiliense.
- BENJAMIN, W. (1995). O flaneur. En Passagens (461-498).
- CANTERA, R. C. (2004). La Iglesia Matriz – Catedral de Montevideo. Montevideo: LEA.
- CANCLINI, N. G. (2003). A globalização imaginada. São Paulo: Iluminuras.

CARMONA, L. (1993). Ciudad Vieja de Montevideo 1829-1991 – Transformaciones y propuestas urbanas. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria.

CHOAY, F. (2011). O Patrimônio em questão: antologia para um combate. Belo Horizonte: Fino Traço.

DE VARINE, H. (2013). As raízes do futuro. O patrimônio a serviço do desenvolvimento local. Porto Alegre: Medianiz, 2013.

FELIPE, B. V. e MELLO, M. A. S. (2015). Além das ruínas: a Arqueologia Urbana como modo de reconhecer e fazer conhecer a cidade. Revista Antropolítica (Niterói), 38, 169-206.

FREIRE, C. (1997). Além dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo. São Paulo: SESC: Annablume.

FUSCO, N. (1997). Historia de la Arqueología Histórica en el Uruguay. Los Angeles: The Institute of Archaeology – University of California.

GEHL, J. (2013). Cidade para pessoas. São Paulo: Perspectiva.

GUTIÉRREZ, R. (1989). Arquitetura latino-americana. São Paulo: Nobel.

HAESBAERT, R. (2004). Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. Porto Alegre.

La construcción de la Rambla Sur (1923 - 1935). Intendencia de Montevideo / Centro de Fotografía. Montevideo: CdF. (2016).

LYNCH, K. (1960). The image of city. Cambridge: The M.I.T.

PEVSNER, N. (1981). Origens da arquitetura moderna e do design. São Paulo: Martins Fontes.

Fontes Eletrônicas:

[http://www.acadeco.com.uy/files/2009\\_premio2.pdf](http://www.acadeco.com.uy/files/2009_premio2.pdf) (consulta: 12/10/2018).

<https://adelajusic.files.wordpress.com/2012/10/decolonial-aesthetics.pdf> (consulta: 04/09/2018).

<http://www.cdf.montevideo.gub.uy> (consulta: 06/08/2019).

<http://cesycme.co/wp-content/uploads/2015/07/Memoria-Colectiva-Halbwachs.-.pdf> (consulta: 02/07/2018).

[http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=025909\\_02&pagfis=12781](http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=025909_02&pagfis=12781) (consulta: 13/02/2020).

[http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322012000300002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322012000300002&lng=es&nrm=iso)> (consulta: 10/09/2018).

[http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/63802/Documento\\_completo\\_.pdf-PDFA.pdf?sequence=1](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/63802/Documento_completo_.pdf-PDFA.pdf?sequence=1). (consulta: 18/04/2018).