

ROTARUGUAY

AÑO XX
Nº 235

ORGANO OFICIAL DEL ROTARY CLUB DE MONTEVIDEO
REVISTA DE LOS ROTARY CLUBS DEL URUGUAY

OCTUBRE
1953



Arq. Juan A. Scasso.

¿Qué hacemos con la ciudad vieja?

Por el Arquitecto Juan A. Scasso. - (R. C. de Montevideo — Clasif.: "Enseñanza — Arquitectura del Paisaje") — Director de Paseos Públicos de Montevideo



Tengo la sensación de rendir ante ustedes un examen; un examen no muy fácil. Quizá de los más difíciles que me haya tocado dar.

La dificultad inicial quizá no venga porque yo no de por sentado que tenga cierta versación en materia urbanística; el optimismo da para eso y para mucho más. La dificultad está, en primer término, en la novedad del tema: que le pregunten a uno, así, de buenas a primeras, qué hacemos en nuestra ciudad, aplicando los conocimientos que se tienen, las teorías que se conocen, algo de lo mucho que se ha visto y experimentado en los viajes, significa un verdadero escollo que trataré de salvar lo mejor posible.

Pero aparece de inmediato un nuevo contratiempo, y es que se le obliga a un arquitecto a hablar, solamente; se le han quitado todas las herramientas: el lápiz, el papel, las tizas de color, el pizarrón, con los que podría ir desarrollando sus ideas; se le han quitado las diapositivas, las figuras y las fotos; para quedar solo con la palabra. Pero yo me he permitido traer otra herramienta: la caja de fósforos, no por el contenido, desde luego, sino por la caja en sí. Ustedes van a ver qué aplicación podré hacer de ella como herramienta de arquitectos, para la mejor comprensión del tema.

Otro riesgo proviene de tener que hablar un técnico, de un problema técnico, frente a un auditorio muy calificado, pero heterogéneo. Ahora bien; yo me pregunto si en la vida colectiva, si en la vida de todos los días, no están en la misma situación difícil todos los profesionales. Lo que tenemos que hacer en este caso, es llevar un problema técnico como éste, netamente urbanístico, a un nivel de comprensión tal que pueda interesar a todos. Además, sabemos por experiencia, que no somos los especialistas los que resolvemos, los que decidimos; son los políticos y son las autoridades quienes resuelven. Y precisamente ellos están constituidos en una democracia como la nuestra, por representantes de todas las actividades. Pero además no olvidemos que el problema de la ciudad es de los que afectan a todos los habitantes. De modo que todos ellos, tiene un interés del que no pueden evadirse, porque las consecuencias de la mala organiza-

ción que todos contribuimos a instaurar, la padecen sin redención a diario y en todos los momentos.

Los técnicos urbanistas son precisamente los que más necesitan ese contacto con la población. El arquitecto tiene un mano a mano con el propietario. Puede convergerlo o no, transigirá más o menos en sus ideas, pero saldrá siempre el proyecto que ha soñado, con algunas variaciones. El urbanista, no. El urbanista una vez que ha estudiado los problemas y ha ordenado sus ideas, que ha expuesto sus proyectos, se encuentra con la dificultad mayor, como es la de llevar a la práctica lo que concibió y propone para realizar. Por lo pronto no son operaciones que tengan la magnitud o el alcance de un edificio que puede levantar un particular, que exigen siempre sumas multimillonarias y requieren largos años de ejecución. Días pasados salían en el Suplemento de "El Día" una nota acerca de los 25 años de la calle Agraciada. Un cuarto de siglo se necesitó para que se abriera esa vía y alcanzara el aspecto inconcluso que aún hoy tiene. Podríamos presentar muchos casos y ustedes podrían ayudarme en ello, para recordar una serie de avenidas y de ensanches que hay a lo largo de la ciudad que están fragmentariamente realizados y eso que, algunos de ellos, tienen más de 50 años de iniciados.

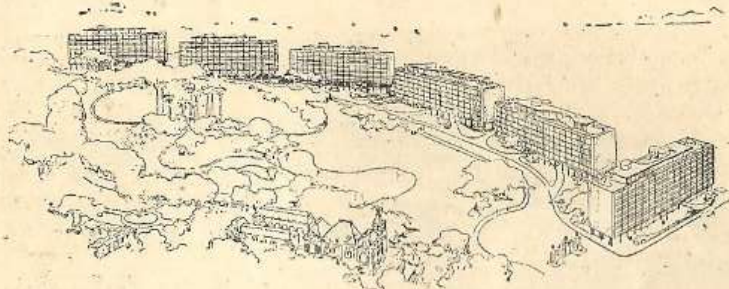
Pero con todo, la mayor dificultad que tengo hoy, no es la de hacer una exposición crítica de lo que sucede en la Ciudad Vieja, es la de tener que inventar una teoría de modificación; exponer un proyecto que cambie la situación que existe y que dé una sustitución más o menos buena a lo que consideramos mal.

Se pregunta: "¿Qué hacemos con la Ciudad Vieja?" El hecho de formularse la pregunta, tal como me la ha planteado nuestro amigo el Dr. Couture, indica que él mismo sabe ya, que hay un problema, y todos Uds. por habérmelo preguntado tantas veces en la mañana de hoy al entrar, saben que existe un problema, un problema para cada uno, de aspectos múltiples y, sin duda, el problema más arduo, más complejo y más costoso para Montevideo.

Para hacer una exposición clásica en esta materia yo tendría que empezar por hacer un examen retrospectivo: cómo fue hace años, esta Ciudad que hoy llamamos Vieja; después analizar cuál es el estado actual de ese casco peninsular; y en tercer lugar, hacer la exposición de lo que, a mi criterio, podría ser esa Ciudad modificada, recreada.

Pero como estamos tratando materia de urbanismo ante un público quizá no iniciado en esta materia, será necesario que ustedes me permitan que yo recuerde algunas generalidades urbanísticas.

En cualquier parte donde una congregación de hombres se afina definitivamente, hay cuatro funciones fundamentales que apreciar: la función de trabajar, la función de habitar, la función de cultivar el cuerpo y el espíritu y una cuarta, que es la de circular.



Bloques de Vivienda en el Parque Guinle de Río, del Arquitecto Lucio Costa. "El sol, el verde, el espacio, materias primas del urbanismo contemporáneo".

Las tres primeras podríamos llamarlas estáticas: una vez que se definen y se sitúan, allí quedan; pero la otra, la cuarta, no es de ese carácter, es dinámica. Constituye lo que se llama la dinámica urbana. Es el flujo de todo el movimiento que enlaza, que trama la vida diaria en la ciudad, vinculando la función de habitar, la de trabajar y la de cultivar el cuerpo y el espíritu, entre sí. No hay colectividad humana que pueda subsistir si no hay un trabajo establecido con carácter general y permanente. Quizá el problema de nuestros rancheríos está en eso, dicho así, al pasar.

Es necesario que se fije la razón de ese establecimiento; una vez que esa razón ha aparecido, la habitación viene de por sí. El hombre se establece, se afina para poder atender sus tareas; nace entonces un movimiento de enlace de esas dos funciones que es parte del ciclo diario, que rige la vida de la colectividad en cualquier parte. Ese ciclo diario repitiendo conceptos de Le Coubusian, es el ciclo solar de las veinticuatro horas. Hay una repartición de ese tiempo entre la tarea y el descanso, entre el taller, la oficina donde está el trabajo y la habitación donde está el reposo y la vida familiar y el tiempo invertido en ir de uno y otro. Pero andando el tiempo la tercer función, la de recrear el cuerpo y el espíritu cultivando las fuerzas de ambos, ha tomado en las colectividades una importancia considerable. El hombre no trabaja va de sol a sol. No trabaja tampoco todos los días de la semana. Tiene en el ciclo anual, sus vacaciones; entonces disfruta de tiempo libre para que lo dedique a mejorar sus condiciones físicas y sus actitudes culturales. El empleo que pueda hacer de las horas libres, es una cuestión de estos días ligada, también, a otro problema social pavoroso, el de la delincuencia precoz.

La cuarta función, la que constituye ese instrumento de enlace de todas las otras, es precisamente, la que tiene un valor más general y una repercusión más compleja.

Las tres primeras, en realidad, tienen una influencia personal, de pequeños grupos; pero, los desplazamientos en la ciudad en procura de algo que en ella está diseminado, distribuido, y que necesitamos, lo padece toda la población, en forma de problema agudo, complicado y mortificante.



Unidad de Vivienda de Pedrogulho en Río, del Arquitecto Alfonso E. Reidy. "La vivienda no es sólo un techo, es un problema social".

Volviendo ahora al tema concreto de la Ciudad Vieja, preguntémosnos: ¿qué es la Ciudad Vieja? Son ciento cuatro manzanas de tipo español puestas en una península que tiene mil doscientos metros de largo por setecientos de ancho. Esta península tiene un lomo de ballena bien pronunciado. Quizá Vds. no sepan que desde la Catedral hasta la calle Maciel, por Sarandí, hay un desnivel de quince metros; quizá también ignoren que en Juan Carlos Gómez, de Reconquista a Sarandí, hay veinte metros de desnivel; y que de ahí, otra vez descendemos veinte metros para ir a 25 de Agosto.

¿Qué significa con el resto de la ciudad de Montevideo, las ciento cuatro manzanas? Montevideo, en total tiene nueve mil manzanas: ciento cuatro la Ciudad Vieja y nueve mil todo Montevideo.

Ahora bien; ¿cómo era esa Ciudad antes de ser vieja? Cuando fué nueva. Era un núcleo que tenía un ajuste perfecto entre órganos y funciones. Tenía una regularidad de funcionamiento extraordinaria. Alcanzó una armonía total, ya fuera plásticamente, como desde el punto de vista funcional. ¿Por qué? Porque su planta, sus calles, sus manzanas, sus plazas, estaban hechas a una medida que establecía un equilibrio general con la vida, el pulso de la población. Recuerden Vds. que las calles eran proporcionadas para la altura de los edificios; que eran adecuadas para los medios de locomoción que había en uso; que las plazas eran suficientes para poder alojar la gente que concurría a ellas. Existía entonces una gran armonía en todo, y la vida se cumplía con ese ajuste que hay siempre, que tiene que haber, en una comunidad perfecta, entre el continente que es lo físico de la ciudad, y el contenido que es lo humano. Era una perfecta unidad cívica. No es de extrañar que lo fuera así; porque fué creada y formada siguiendo los dictados de una ley muy sabia, la Ley de Indias, cuya consideración me llevaría fuera de la hora y quizá del tema; pero de la que debo decir que ella fué un apropiado y completo código de urbanística.

Veamos ahora que es lo que sucedió cuando el tiempo hizo vieja esta ciudad. Montevideo fué extendiéndose. En los planos de 1892 ya esa península ha sido desbordada en mucho. Montevideo empezó a hacerse grande. Y se sabe bien quiénes fueron los que hicieron el Montevideo que tenemos nosotros; sobre todo en la primera etapa, en la de desborde, en la de extensión: fueron los rematadores. Si ustedes quieren ver la historia de nuestra ciudad perfectamente reflejada en algún documento, nada mejor que una colección de programas de remates de principio de siglo. Hasta la literatura es interesante y sugestiva.

Así fué formándose y extendiéndose esta ciudad, pero el mal no estuvo sólo en eso; estuvo en que después de haber cubierto esas extensiones de la ciudad con nuevos y distantes barrios, la gente otra vez volvió hacia adentro, y empezó a complicar aquella ciudad que había sido equilibrada para determinado ritmo de vida y la fué densificando en forma intensa y rápida. Aquellos solares que podían soportar muy bien las casas de un piso y de dos pisos, fueron recibiendo las casas de muchos pisos. Fueron desapareciendo algunas palmeras y árboles que en el interior de las manzanas, en los baldíos internos, existían. Fué desapareciendo todo ese espacio; fué intensificándose la vida en las calles; fueron apareciendo vehículos nuevos, vehículos individuales, en creciente número, a los que se agregaron también los colectivos, que se han multiplicado en forma considerable.

¿Cuál fué el resultado de todo esto? Un desajuste total. La máquina que estaba hecha para determinado trabajo, se forzó para un trabajo de una intensidad y una variedad para el que no estaba capacitada. De ahí el desajuste fatal entre la estructura física y el contenido humano. Tenemos, entonces, en la Ciudad Vieja, una desintegración total y creciente.

¿A qué obedece esto? Podríamos decirlo en pocas palabras: a que mucho de lo que interesa en nuestra ciudad, está en el casco viejo de Montevideo. Allí tenemos el Puerto, la Banca, el alto comercio, casi todos los Ministerios, muchas Oficinas públicas importantes, gran cantidad de servicios de interés general y numerosos centros de atracción. ¿Y están bien allí? No. Absolutamente, no.

Podíamos demostrarlo con algunos contrastes. ¿Qué dirían Uds. si la Administración del Puerto se instalara en el Cerrito; el Contralor de Importación, Exportación y Cambios, en Carrasco; la Facultad de Humanidades en el Cerro? Dirían, en cada caso, que es un disparate edilicio. Sin embargo, para obtener un servicio de aguas corrientes, en el Cerrito, en Carrasco, es preciso ir a Rincón y Zabala; para tratar cualquier gestión sobre carreteras nacionales, desde los puntos extremos del país, es necesario seguir esa red de caminos que vemos en todos los mapas para acusar la inflexible centralización de Montevideo, y llegar a la calle Zabala y Piedras, donde está la Dirección Nacional de Vialidad. Uds. saben que toda la correspondencia del país se centraliza en las calles Misiones y Buenos Aires? Hasta las cartas que se dejan en el Aeropuerto de Carrasco, creyendo que van

a salir en el primer avión, después de franqueadas, son traídas a Misiones y Buenos Aires y vueltas a llevar al Aeropuerto.

Yo me pregunto, por qué extraño designio, Marte, es decir, nuestro buen amigo, don Ledo Arroyo Torres, tiene concentrado todo el poder de sus fuerzas de cielo mar y tierra, en la calle 25 de Mayo y Colón. Únicamente que se quiera una vez más, comprobar con ello, que "es una calle donde la calidad es una tradición..."

En la Ciudad Vieja están los siguientes Ministerios: Instrucción Pública, Ganadería y Agricultura, Defensa Nacional, Relaciones Exteriores, Industrias y Trabajo. Están las Direcciones de Vialidad Nacional, de Topografía, de Ferrocarriles y de Hidrografía; el Instituto de Colonización, el Instituto de Viviendas Económicas, la Alta Corte de Justicia, con todos sus órganos de Poder Judicial y, desde luego, casi todos los escritorios de los abogados y profesionales que trabajan en esta materia. La administración de Loterías, la Facultad de Humanidades, la Dirección de Aeronáutica Civil, la Dirección de Comunicaciones, la Intendencia del Ejército y la Marina, o sea el Servicio de Intendencia, el Consejo Nacional de Subsistencias, las Oficinas del Frigorífico Nacional, la Inspección de Hacienda, y muchos más.

Es claro que si todo se encuentra ubicado en una zona, en la Ciudad Vieja, en este caso, la población de todo Montevideo tiene que ir allí, una, dos o tres veces por día, y tiene que ser llevada por los medios de transporte colectivos, o por sus autos particulares.

Aquí tiene el grave problema de la circulación, la comprobación numérica. Se calcula que por día entran y salen a Montevideo al Oeste de la calle Juncal, alrededor de quince mil autos; es decir, la tercera parte del total de los que Montevideo tiene empadronados. Pero hay algo peor que este número, y esto, es el caudal diario de tránsito: 25 de Mayo tiene cuatrocientos ochenta autos por hora y tiene nueve horas de más de trescientos autos; Sarandí tiene quinientos cuarenta y cinco autos por hora y doce horas de más de trescientos cincuenta; Rincón tiene quinientos quince autos y cinco horas de más de trescientos cincuenta; Cerrito tiene cuatrocientos, y cuatro horas con más de trescientos cincuenta autos.

De ochocientas unidades de transporte colectivo que atraviesan hacia el Centro la línea Jackson-Sierra, más de la mitad entran a la Ciudad Vieja.

Pasemos ahora a una cuestión complementaria del tránsito: el estacionamiento. Se calcula que en un momento determinado hay detenidos en las calles de la Ciudad Vieja cinco mil autos. ¿Cuántas cuadras lineales necesitan cinco mil autos? Necesitan por lo menos unas cuatrocientas cuadras. ¿Cuántas ofrecen las ciento cuatro manzanas de la Ciudad Vieja? Precisamente, cuatrocientas diez y seis. Pero recordemos que a ese número de cuatrocientas cuadras hay que deducirles una gran cantidad, la de todos aquellos sitios donde no es posible el estacionamiento.

He aquí, un desorden en la función de trabajo por localización excesiva de centros de ocupación, que trae el caos en la dinámica, en todo el conglomerado urbano. He aquí explicado todo.

Hay una insuficiencia de cauce para la libre circulación del



Unidad de habitación en Caracas, del Arquitecto Guido Bermúdez. "Yo instalo la vivienda en el corazón del binomio INDIVIDUAL - COLECTIVO y, estando asegurada la libertad individual por la vivienda, organiza todo aquello que pueda aportar lo colectivo".

torrente de tránsito y hay una carencia acentuada de espacio para el estacionamiento.

Agreguemos algo más; ¿Uds. saben cuántas personas entran a Montevideo por los transportes sub urbanos?: algo más de cincuenta mil. De esa multitud se presume que más de diez mil trabajan en la Ciudad Vieja.

Esto nos permite decir que la Ciudad Vieja es una "Ciudad de emigrantes", está bien justificado esto si nosotros añadimos que de los cuarenta y ocho mil habitantes que contiene durante el día, veintitrés mil apenas, quedan viviendo ahí, de noche. Hay entonces casi una duplicación de habitantes durante el día, y más de la mitad sale fuera de la ciudad cuando termina el trabajo.

Estos hechos tienen directa vinculación con las jornadas de trabajo: la obrera de ocho horas o las cinco horas de oficina. Prácticamente es una ilusión el horario para esa gente porque tiene que estar más horas en los medios de transporte para poder alcanzar su vivienda, o viceversa. Esto crea otro problema: el de la movilidad excesiva y sin justificación. Algunas veces

en la prensa se cita el alto índice de movilidad de Montevideo como una de las señales de progreso. Lo ideal sería que ese índice fuera bajo porque significaría menos desplazamientos inútiles, menos horas perdidas y menos gastos de transporte.

La situación actual está expuesta. Viene ahora la parte más difícil del examen. ¿Qué hacemos con la Ciudad Vieja? Y esto es más serio porque ya debe desaparecer el plural. Uds. están esperando qué es lo que pienso hacer con la Ciudad Vieja. He aquí algunas sugerencias:

Por lo pronto, debo expresar que no es ésta la única ciudad que tiene estos problemas. Todas las ciudades que han tenido una evolución rápida, están en igual situación. Es una crisis urbanística que se ha planteado en todos lados, que constituye un interesante campo de estudios y experiencias; es el problema de recuperación de las áreas centrales, o áreas vetustas, o dañadas por las guerras. Esta situación, si bien la padecen muchas ciudades, debe decirse que ha sido abordada y resuelta en muchas de ellas. Las ciudades van desvalorizando muchas de sus zonas; van haciendo mal uso de muchas de sus áreas bien situadas y bien servidas. Yo podría citarles unas cuantas, además de la zona Vieja, en Montevideo, donde el actual uso de la tierra es inadecuado y sin justificación.

Este problema ha tenido amplio estudio en muchas ciudades europeas, a raíz de la última guerra, durante la cual, las zonas centrales y vitales de muchas grandes ciudades fueron destruidas totalmente.

La recuperación urbanística de esas zonas devastadas, permitió el desarrollo de importantes estudios realizados con toda libertad de pensamiento y de creación, pues el terreno se ofrecía integralmente, ya que no sólo había desaparecido la traza de la vialidad sino hasta las marcas delimitatorias de la propiedad privada.

Esta situación de libre estudio, permitió la conquista del espacio público y plantado que antes no se poseía y facilitó la conjunción de todas las funciones urbanísticas, en los nuevos planos de recuperación de esas zonas, tan excepcionalmente situadas y capacitadas para un nuevo rol edilicio.

Para estas operaciones de gran envergadura edilicia hay la posibilidad de emplear nuevas teorías urbanísticas; nuevas técnicas de arquitectura aparecen luego para cooperar en ellas y hay también nuevos instrumentos legales que intervienen con eficacia, tales como la ley de condominio, o la habitación horizontal y leyes de expropiaciones.

¿Qué habría que hacer entonces para mejorar la Ciudad Vieja, para reevaluarla, para re-crearla y hacer una nueva unidad cívica en su lugar?

Por lo pronto, introducir un nuevo orden interno. Hay una tarea previa de mudanza, diría yo. Es sacar del casco viejo todo lo que está ahí injustamente para dejar sólo aquellos organismos que están íntimamente ligados a la función específica de la Península: Puerto, Gran Mercado e Intercambio; los edificios que puedan tener valor histórico, así como aquellos otros de construc-

ción reciente que están ligados a los órganos funcionales permanentes y esenciales.

Habría que desplazar primero los elementos urbanos que sin fundamento efectivo y razonable, están en la Península y que han quedado allí, quizá sólo por la fuerza de la rutina. Habría que reducir también la importancia de otros; los bancos, por ejemplo, que son de interés privado, ya han disminuído esa importancia y han proliferado y dispersado sus agencias para atender a la gente en sus barriadas. Una vez que se hubiera retirado todo éso, que el terreno quedara más libre, tendríamos entonces la Península en condiciones de poder usarla de acuerdo con el primitivo destino. Destinarla otra vez a vivienda. Vivienda adecuada, con sus prolongaciones sociales y urbanísticas; vivienda en el verde.

Aquí aparece ahora apropiado el empleo de la caja de fósforos.

La Península no es más que una serie de cajas de fósforos acostadas, puesta en línea, dejando entre ellas, un poco más que su alto que corresponde a la altura de los edificios, en escala. Supónganse que pudiéramos hacer lo siguiente: levantar todas estas manzanas de edificios y dejarlas paradas, por ejemplo, a lo largo de los números pares de las calles que van de Este a Oeste: de Ituzalngó, de Treinta y Tres, de Misiones...

Tendríamos nosotros la liberación del terreno en un porcentaje extraordinario; y la gente que vive mal ahora en viviendas vetustas, viviendo de acuerdo con el procedimiento arquitectónico del block o del edificio de altura en viviendas soleadas por ambos lados, ventiladas perfectamente y puestas con todo confort, en las mejores condiciones de habitabilidad, de vista, de alegría.

Lo curioso es que el cálculo no da el mismo número; da un mayor número de personas alojadas; y, aprovechando diferencias de nivel, se podría, en lugar de hacer vivir veinticinco mil personas, hacer vivir muy bien cincuenta mil y hasta cien mil habitantes, en la Ciudad Vieja, en óptimas condiciones, lo que sería una gran mejora para todo Montevideo.

Esta manera de considerar el problema no es una novedad. Uds. sabrán que un gran maestro de la arquitectura contemporánea lo ha esbozado, y lo ha puesto en práctica, Le Corbusier ha preconizado, olvidando las ideas viejas y empleando la técnica que tenemos ahora en nuestras manos, para ser arquitectos del día de hoy, para liberar el suelo y conquistar el espacio que, al decir de Reyles, "hace digna la vida del hombre".

Si levantamos esta caja del suelo, después de pararla; si construimos el block sobre pilotis, lo que quedaría entonces es un terreno extraordinariamente grande, todo el terreno casi a disposición de la población. Ejemplos a citar para terminar: en el año 32, cuando yo recorría Amsterdam, las partes centrales, los barrios judíos, en aquel tiempo, habían sido totalmente desmantelados y sustituidos con edificios de altura, dándoles espacios libres, precisamente, para que pudieran coexistir todas las funciones: la de trabajar, la de vivir, la de cultivar el cuerpo y el espíritu y la de poder circular con holgura y libertad; pero pos-

teriormente, han habido otras obras a mencionar como ejemplos. Podemos citar lo que el mismo Le Corbusier ha hecho, con la "Unidad de viviendas de Marsella", donde se alojan más de dos mil personas en un mismo edificio, teniendo en el nivel intermedio una calle de negocios y contando en la parte superior con todos los servicios sociales, porque ya nadie se ocupa de hacer la casa sin la prolongación de la vivienda, es decir: toda la parte social que ella necesita.

Pero hay un ejemplo reciente y mucho más cercano. Los que han ido a Río, posiblemente han oído hablar y han visitado la vivienda hecha por la Prefectura de esa capital, que está en una localidad que se llama Pedregulho: es un gran block, no ya recto, no ya un prisma, como podía ser, sino viboreando en el espacio y en una altura, en la falda de un morro, donde tres mil personas van a estar perfectamente alojadas.

Imagínense Uds. aquellas manzanas acostadas en el suelo, y luego levantadas, de esta manera, si se quiere en esta forma, con mayor altura, dejando todo libre el espacio, en el sitio mejor ventilado, mejor asoleado, más próximo a núcleos importantes de la ciudad, como podía ser esa ciudad nueva; sería seguir la obra de los arquitectos contemporáneos, cuya mención he hecho a título de aleccionamiento.

La lástima que ésto tenga que terminar aquí, porque no hay la manera en nuestro país de exponer estas ideas, frente a los profesionales de otras actividades, a fin de poder hablar de estas cosas y llevarlas a un grado de madurez, porque podría ser realizado, no por el Estado, sino por la iniciativa privada, siempre que el Estado le diera el instrumento de una ley especial. En nuestro país no se puede hablar de problemas edilicios, no se hace la crítica de los mismos, lo que se hace es la oposición política a las iniciativas. Y eso es de lamentar.

Para mí, la intervención del Estado, del Municipio y de la actividad privada en este gran problema de recuperación de la Ciudad Vieja, se define en este proceso:

Corresponde al Estado crear los instrumentos legales que permitan el agrupamiento de los intereses privados; ampliar y mejorar la legislación de propiedad en condominio y de expropiación, y facilitar los créditos para la ejecución del plan.

Es de incumbencia del Municipio, formular el plan urbanístico de la Península con criterio moderno y dictar las ordenanzas que aseguren su cumplimiento.

Y por último, es a la iniciativa y a la actividad privadas a las que estará confiada la obra constructiva que haría realidad el proyecto.

Este es el examen. A Uds. les corresponde dar la nota, ahora.

(Exposición hecha por su autor, en la Reunión del R. C. de Montevideo, el 18 de agosto de 1953).