



Um céu sitiado: a Rambla Sur de Montevideu em disputa

Un cielo asediado: la Rambla Sur de Montevideo en disputa

E2_08 – Desigualdades territoriales y prácticas sociales de contestación en América Latina en los siglos XX y XXI: antiguos problemas y nuevos abordajes.

Laura Alemán

Universidad de la República, Uruguay
alemanlau@gmail.com

Resumo: As seguintes linhas abordam a complexa relação entre poder político, capital privado e ativismo urbano, com foco em um caso particularmente revelador: a aguda tensão vivenciada pela Rambla Sur de Montevideu, um espaço público com quase um século de existência, pressionado pela crescente privatização e pela resistência da sociedade civil organizada. Essa situação é evidenciada por um evento recente marcante: a frustração inesperada, devido à pressão social, com o projeto promovido pelo Poder Executivo em 2017 a pedido de um conhecido empresário. O projeto visava vender um enclave costeiro único e instalar um terminal portuário e programas de grande impacto associados nesse local. A Rambla Sur nasceu de um gesto decisivo realizado em 1922, durante o transformador período batllista, e permanece como o espaço público emblemático dos uruguaios. Trata-se de uma varanda urbana de grande valor estético, social e ambiental, que goza do mais alto nível de proteção legal em âmbito local. O forte apoio oficial a essa iniciativa privada, seus argumentos controversos e a previsão do seu impacto iminente levaram, em agosto de 2018, à criação da Assembleia Permanente para o Paseo Sul, um coletivo social que canalizou a rejeição ao projeto — que já havia recebido aprovação parlamentar preliminar — e conseguiu impedi-lo após dois meses de intensos trabalhos. Este feito notável demonstra o valor da ação coletiva em casos como este, mas também revela a fragilidade da esfera pública na atualidade: conseguiu salvar este espaço que pertence a todos, mas não pode garantir que ele perdure como tal, sem cercas ou arame farpado.

Palavras-chave: espaço público, fratura social, capital privado, poder político, ativismo urbano

Resumen: *Las líneas siguientes abordan el complejo lazo que anuda poder político, capital privado y activismo urbano con foco en un caso muy elocuente: la aguda tensión que vive la Rambla Sur de Montevideo, un espacio público de casi cien años que se debate entre el creciente afán privatizador y la resistencia que opone a ello la sociedad civil organizada. Una situación que ha cobrado relieve en ocasión de un llamativo episodio reciente: la imprevista frustración, por obra de la presión social, del proyecto que el Poder Ejecutivo impulsara en 2017 a instancias de un conocido actor empresarial, orientado a enajenar un singular enclave costero e instalar allí una terminal portuaria y programas asociados de alto impacto.*

La Rambla Sur nace de un gesto rotundo dispuesto en 1922 bajo el giro transformador de cuño batllista y pervive como el espacio público emblemático de los uruguayos. Es un balcón urbano de gran valor estético, social y ambiental, que tiene el más alto grado de protección legal a nivel local¹ y se dispone a integrar la lista de bienes patrimoniales de la Unesco.² El férreo apoyo oficial a la citada iniciativa privada, sus polémicos fundamentos y el augurio de su previsible impacto condujo en agosto de 2018 a la creación de la Asamblea Permanente Por la Rambla Sur, colectivo social que encauzó el rechazo al proyecto —ya entonces provisto de media sanción parlamentaria— y logró frenarlo tras dos meses de intenso trabajo. Una gesta exitosa que expone el valor de la acción colectiva en estos casos pero exhibe también la fragilidad de lo público en tiempos contemporáneos: ha logrado salvar ese cielo de todos pero no puede asegurar que perdure como tal, sin cercos ni alambrados.

Palabras-clave: *espacio público, fractura social, capital privado, poder político, activismo urbano*

¹ La Rambla Sur es declarada Monumento Histórico Nacional por decreto del Poder Ejecutivo de 1986 y designada Bien de Interés Municipal por decreto de la Junta Departamental de 1995.

² En 2010 la Delegación Permanente de Uruguay ante la Unesco propone integrarla al listado indicativo de bienes candidatos a ser declarados Patrimonio de la Humanidad.

La cinta rosada: un aire suave, de pausados giros³

Richard Sennet (1974) ha definido la ciudad como el dispositivo que induce o alienta el encuentro entre extraños. Una aserción a mi juicio acertada y hermosa, que afirma el valor cohesivo de lo urbano y marca algo cardinal en ello: el poder de lo *público* como ocasión de intercambio. Una lectura que se hace crucial en tiempos actuales, regidos por el repliegue subjetivo, la anomia social y la fractura urbana.

La rambla montevideana condensa de modo simbólico y efectivo el peso asignado a lo público en este marco: congrega como si fueran iguales a quienes son y se saben diferentes. Es el más célebre espacio de reunión espontánea entre los uruguayos: un cielo alto y abierto que acoge a todos por igual y los pone en condiciones de *encontrarse* (Figura 01).

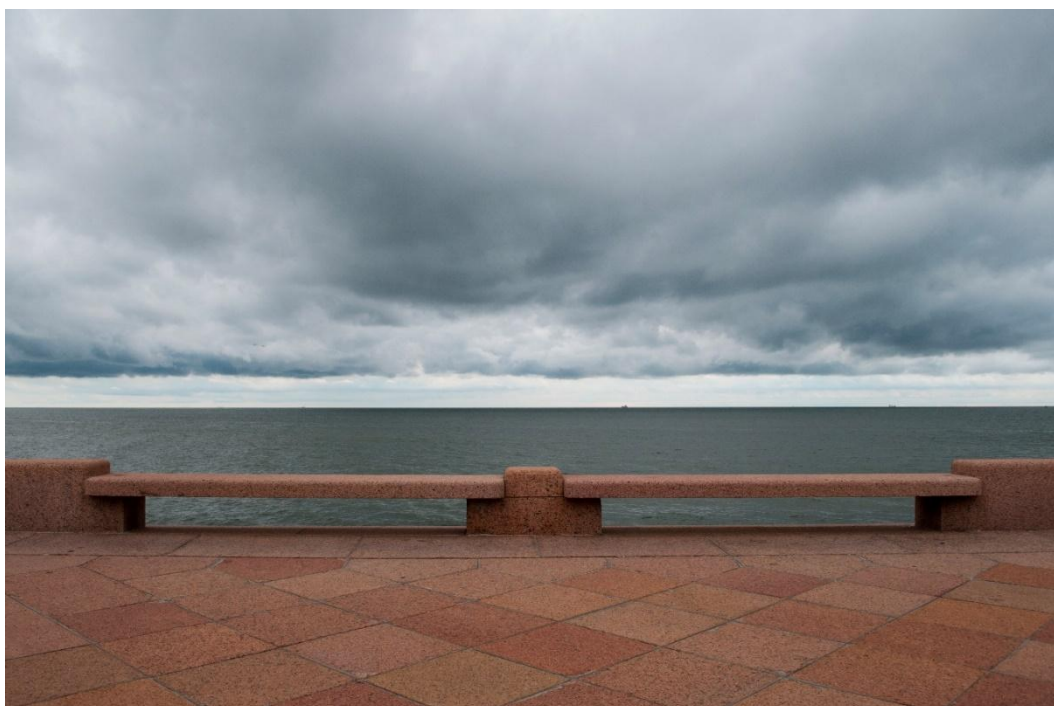


Figura 01: Rambla Sur de Montevideo.
Fuente: Marcos Mendizábal, 2012.

En esta ribera infinita —de unos veintidós kilómetros— se identifican dos tramos diversos: el más extenso, ideado por el arquitecto Raúl Lerena Acevedo en la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades del Ministerio de Obras Públicas y efectuado desde Parque Rodó a Carrasco entre 1917 y 1950, y el que une la escollera Sarandí con la calle Juan D. Jackson, trazado en 1922 por el ingeniero Juan Pedro Fabini —miembro del Consejo de Administración Departamental de Montevideo— y concretado entre 1923 y 1936.

El primero es un apacible zurcido que se dispone sobre el mar de un modo blando y distendido, sensible a las curvas de arena, al perfil natural del borde costero y al voluble juego topográfico. Un hilo dilatado y sinuoso que enlaza enclaves puntuales con cierto apego empirista y gran delicadeza, bajo una lupa que invoca el mandato de Francis Bacon (1949): dominar la naturaleza

³ Rubén Darío, “Era un aire suave...” (Darío, 1896).

exige observar sus reglas, someterse a ellas. Un suave cordel que encadena con gracia y esmero puntos singulares antes dispersos (Figura 02).⁴



Figura 02: Rambla de Montevideo. Trazado de Raúl Lerena Acevedo (1917-1950).

Fuente: Cadenazzi, 2021, p. 304.

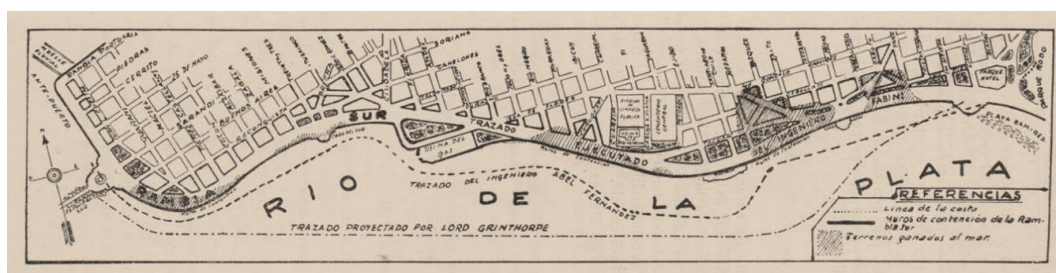


Figura 03: Plano de obras de la Rambla Sur. Trazado de Juan Pedro Fabini (1922).

Fuente: *Revista de Ingeniería* (s/d): 289.

En contrapunto con esa mórbida faja se impone la fuerza imperiosa del tramo más breve, de cuatro kilómetros de largo: una cinta incisiva, unitaria y compacta que se instala de modo violento y genera en el sur un nuevo frente urbano (Figura 03). Un trazado implacable que se lleva dos playas —Patricio y Santa Ana—, disuelve la vida febril del bajo y avanza osado sobre el estuario (Figuras 04 y 05).⁵ Un acto de fe moderno y civilizador, que da origen al muro-banco de granito rosado, la trama en damero del pavimento y el parque lineal proyectado por Juan Antonio Scasso (Figuras 06 a 08). Un polémico gesto que suprime la “llaga asquerosa” e “infame” impugnada por unos (Frugoni, 1929)⁶ y apaga la querida bohemia que otros evocan nostálgicos (Soliño, 1930). Un hito que opone la apuesta cultural del batllismo, de pulso igualador y algo puritano, al talante disoluto y sensual del Novecientos.

⁴ El trazado vincula los balnearios Ramírez (1906), Pocitos (1910) y Carrasco (1912). En 1919 se construye un tramo en Malvín; en 1929 se enlaza la rambla de Pocitos con la de Buceo y se llama a concurso para urbanizar el tramo que va desde Parque Rodó a Pocitos. A fines de 1931 la Asamblea Representativa Departamental de Montevideo autoriza al Consejo de Administración un empréstito municipal que permite concretar el tramo que va de Carrasco al Hotel Miramar (inaugurado en 1942), entubar la desembocadura del arroyo Malvín y unir así la rambla de Malvín a la de Carrasco. Esto culmina en 1950 con la apertura del puente sobre el arroyo Carrasco (Inés Cadenazzi, 2021).

⁵ La operación es liderada por la Comisión Financiera de la Rambla Sur, creada en 1926 y también responsable de las expropiaciones destinadas al trazado de la avenida Agraciada.

⁶ Emilio Frugoni [1923], “El barrio infame” (Frugoni, 1929).



Figura 04: Vista aérea de las playas Patricio y Santa Ana durante la construcción de la Rambla Sur (c. 1930).
Fuente: Centro de Fotografía.



Figura 05: Calle Misiones y Recinto durante la demolición del bajo montevidiano (1929).
Fuente: Centro de Fotografía.



Figura 06: Construcción de la Rambla Sur (1926-1935).
Fuente: Centro de Fotografía.

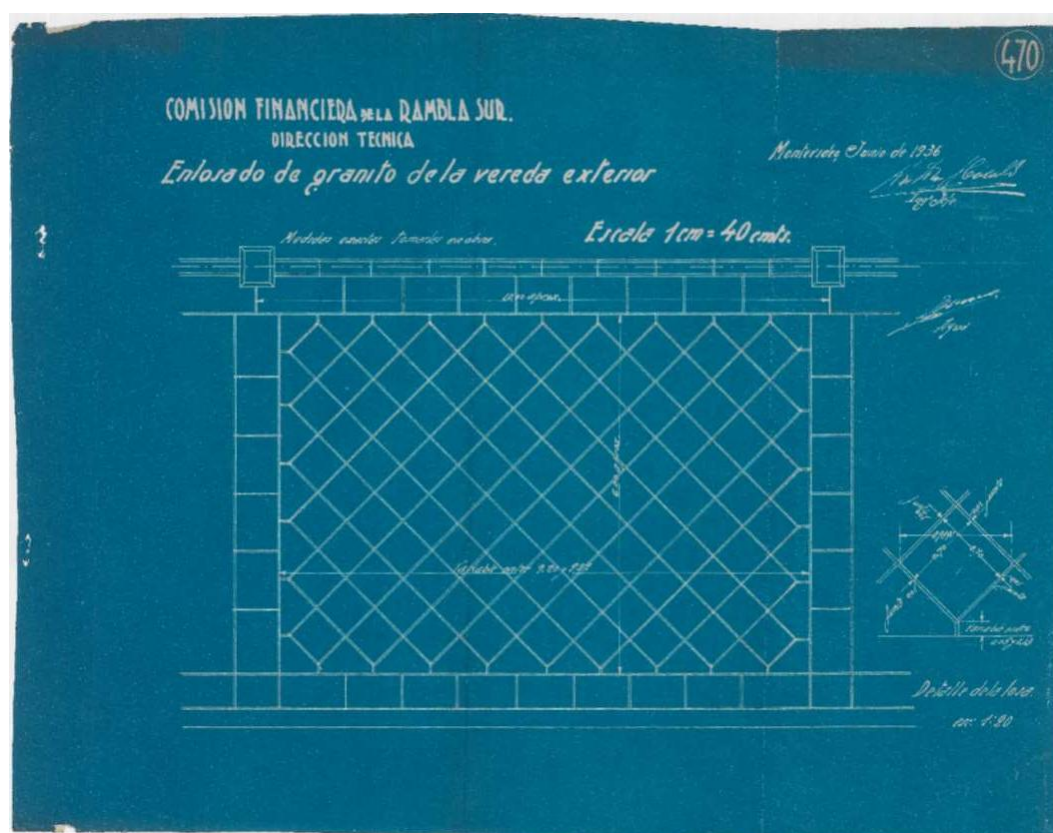


Figura 07: Pavimento de granito. Comisión Financiera de la Rambla Sur (Ing. Antonio J. Casabó y s/d., junio 1936).
Fuente: Kelbaskas *et al.*, 55.



Figura 08: Rambla República Argentina y Juan D. Jackson. Parque lineal trazado por Juan A. Scasso (1948).
Fuente: Centro de Fotografía.

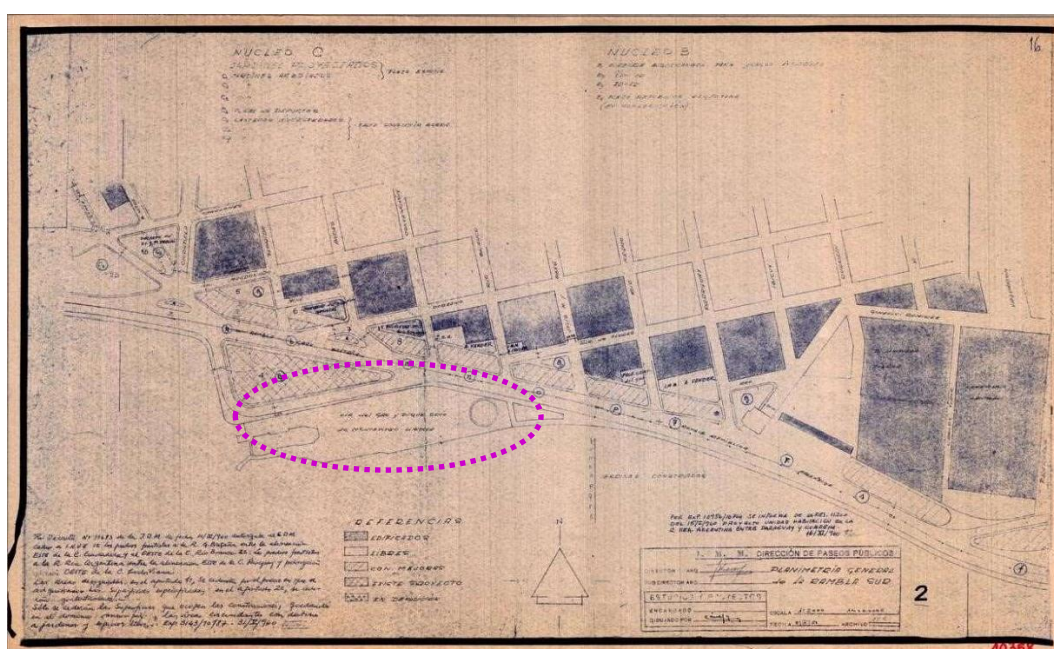


Figura 09: Rambla Sur entre Ciudadela y el Cementerio Central. Dirección de Paseos Públicos de la IMM (Juan A. Scasso, 1951). Fuente: Archivo IH-DDI, FADU.

Esta banda rosada pervive como suma expresión de optimismo y audacia. Por su situación en el mapa socio-territorial de Montevideo, es el tramo costero más integrador de todos: se tiende sobre el Barrio Sur y el casco histórico, junto a sectores sociales de ingresos medio-bajos y al margen del sesgo elitista que han adquirido otros segmentos.

En ella hay una pieza atípica que nace por efecto directo de este trazado: el breve retazo triangular que se ubica al sur del sur, separado del tejido urbano y recostado al mar en solitario. Un enclave anómalo en su propia génesis, que incluye el dique Mauá⁷ y su espacio aledaño (Figura 09).

Este último predio —que tiene una superficie de dos hectáreas— acoge en 1867 las instalaciones de la Compañía del Gas, que el barón de Mauá gestiona entonces con capitales ingleses (Figura 10). Años después es expropiado y permanece en desuso por más de tres décadas.⁸ Allí puede apreciarse aún el galpón destinado a acopiar carbón, la sede principal con su emblemático reloj-campanario —que marcaba el ritmo de la jornada laboral—,⁹ el edificio que alojaba los servicios y algunas piezas complementarias (Figuras 11 a 14). El conjunto, que hoy pertenece al Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), cuenta con la más alta protección patrimonial¹⁰ y es el núcleo del polémico asunto que aborda este escrito.



Figura 10: Usina del Gas a fines del siglo XIX. Sede administrativa.

Fuente: <https://www.montevideoantiguo.net/usina-del-gas/>

⁷ Se trata de un dique seco destinado al armado y la reparación de embarcaciones, que fue inaugurado en 1872. Lleva el nombre de Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), barón de Mauá, empresario brasileño ligado a Pedro II, con gran incidencia en Uruguay y entonces dueño de estas tierras.

⁸ El dique y el patrimonio de la Compañía del Gas son expropiados el 3 de julio de 1973 con la promulgación de la Ley n° 14142. El primero es cedido a la Armada Nacional en 1979.

⁹ El edificio exhibe en su fachada la leyenda latina “*Ex fumo dare lucem*”, tomada del *Ars Poetica* de Horacio.

¹⁰ El predio es declarado Monumento Histórico Nacional por decreto n° 19657 del 18 de noviembre de 1975, y es además Bien de Interés Departamental.

El zarpazo: dominio, programa y proyecto

Mi exposición se cifra en el mencionado predio y gira en torno a un hecho reciente que pone en riesgo la condición pública de ese tramo costero: la iniciativa presentada en 2016 por la empresa Los Cipreses S.A., de Juan Carlos López Mena,¹¹ avalada e impulsada con firmeza por el gobierno de entonces.¹²

La propuesta del agente privado consiste en instalar allí un puerto fluvio-marítimo, un centro comercial, un hotel de lujo y estacionamientos subterráneos, con la condición previa de adquirir los padrones —6177 y 7751— que componen el predio. Implica entonces privatizar este enclave costero y el complejo edilicio que alberga, a efectos de asignarle ese nuevo destino programático. Esto es alentado con brío por el gobierno, que se muestra dispuesto a resignar el dominio público de este bien común a fin de reactivarlo, bajo una lupa que apela a la inversión millonaria como única vía. En su miopía, ignora u omite la gravedad de la operación y sus previsibles efectos ulteriores, como la paulatina privatización de la rambla a partir de este antecedente.

En 2017 la iniciativa intenta ser incluida sin éxito en la última Rendición de Cuentas, y en diciembre del mismo año es aprobada por una abrumadora mayoría en el Senado.¹³ De inmediato obtiene el aval de la Comisión de Transporte de la Cámara Baja —con la sola excepción de un diputado del Partido Colorado—, y en setiembre de 2018 se dispone a ser tratada por el plenario. Una situación que pronto genera inquietud y alarma: a las voces airadas de la academia se suma el reclamo coral de la sociedad y el anuncio de algunos legisladores renuentes a levantar la mano.

El punto más álgido en todo esto es, claro, la prevista enajenación del predio. Una opción que implica perder el control estatal del sitio y alentar operaciones análogas en otras zonas costeras: la venta asoma entonces como el primer paso de un proceso que atenta contra el carácter público de la rambla.

Pero esto tiene otros ribetes considerables. Al margen de la cuestión dominial, y en un escenario de concesión o usufructo, importa evaluar el efecto asociado al programa que se propone. Como es sabido, la privatización a menudo supera el duro plano legal y opera de modo velado, a partir de mecanismos excluyentes o inhibidores.

Esto es lo que aquí se vislumbra. La iniciativa se dirige a sectores sociales de altos ingresos y augura un efecto inductor muy claro: fomenta el hiato social instalado entre el norte y el sur, alienta la gentrificación e induce un proceso centrífugo de recambio social indeseado. Un giro de alto impacto que traiciona el *alma de la ciudad* —como diría Rodó— en esta zona: parece reñido con su talante inclusivo, su vocación costera y su ritmo pausado. Cabe anotar además que la cesión temporal del espacio público a los actores privados suele ser irreversible y alterar por siempre las condiciones de acceso al territorio.

¹¹ Se trata de la empresa Buquebus, que brinda servicios de traslado fluvial entre Montevideo, Colonia y Buenos Aires.

¹² Segunda presidencia del Dr. Tabaré Vázquez (2015-2020), exponente de la coalición de izquierda Frente Amplio. El proyecto fue impulsado en especial desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, conducido entonces por Víctor Rossi.

¹³ El proyecto es apoyado en bloque por el oficialismo y gran parte de la oposición, con veintiséis votos favorables en veintinueve.

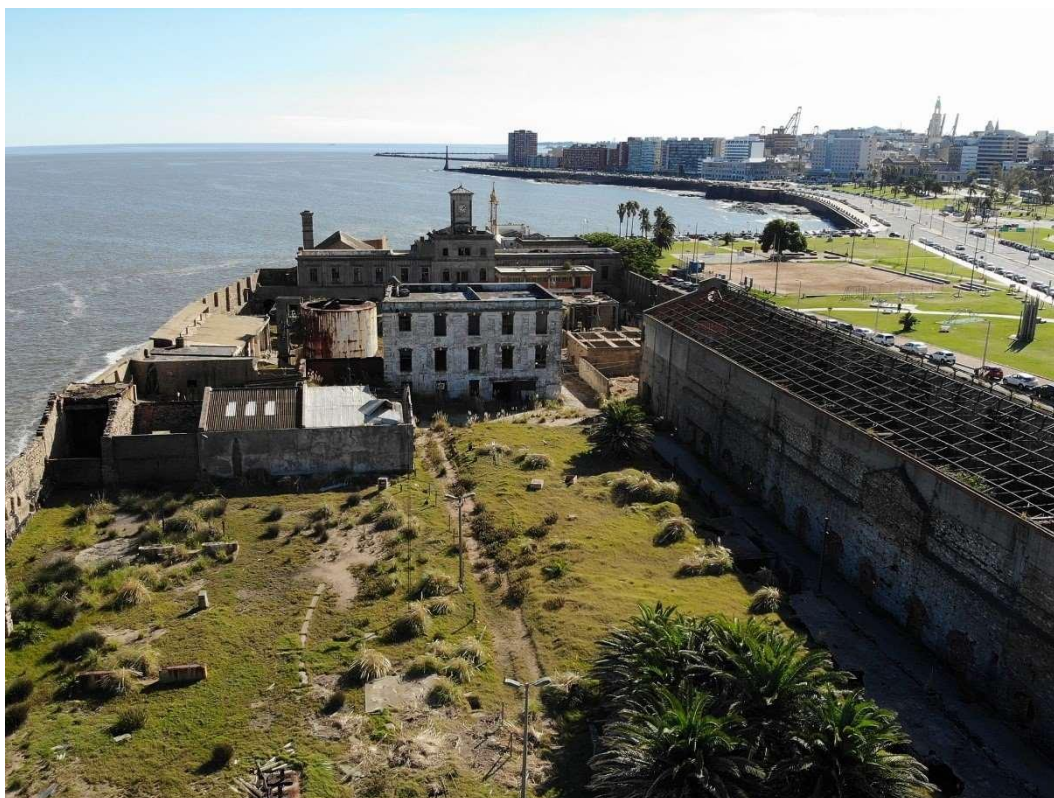


Figura 11: Predio Mauá. Carboneras y otras piezas del complejo industrial.
Fuente: Archivo PRS.

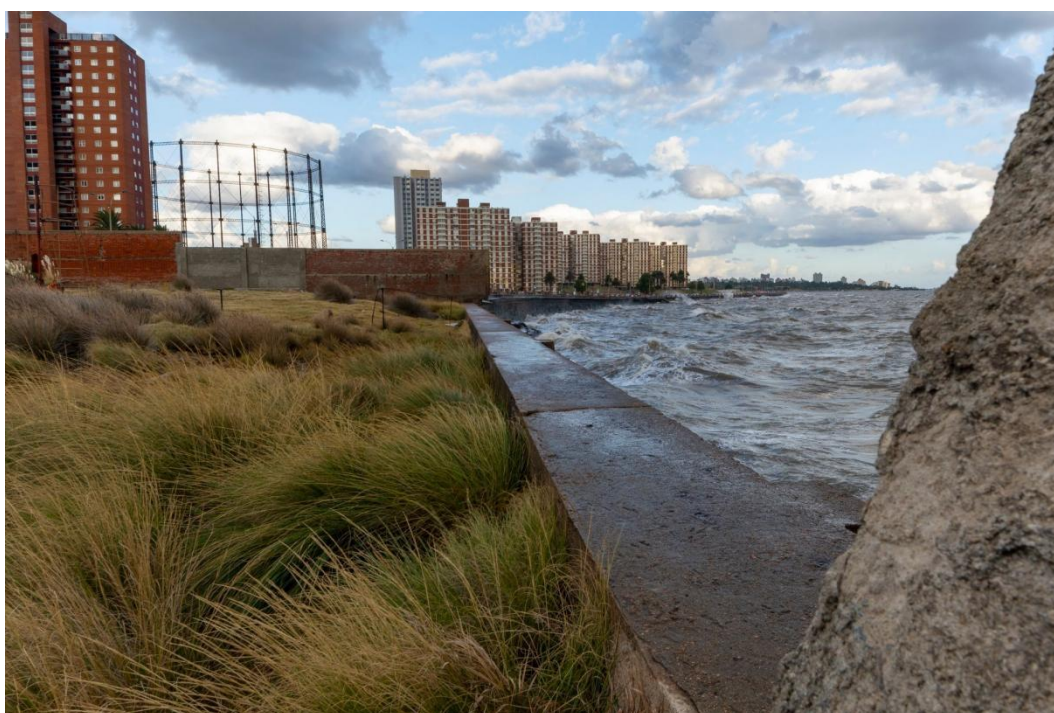


Figura 12: Predio Mauá. La presencia del río.
Fuente: Archivo PRS.



Figura 13: Predio Mauá. Sede administrativa.
Fuente: Archivo PRS.



Figura 14: Predio Mauá. Recinto y muro perimetral.
Fuente: Archivo PRS.

El proyecto edilicio no agrega mayores datos, dada la ausencia de gráficos y documentos de alcance público. Solo se sabe que apela a formas arriesgadas y exóticas, bajo la dudosa premisa de que esta zona deprimida solo así puede activarse. A esto se suma el manido argumento asociado a la creación de fuentes de trabajo: un sofisma rastrero y de corto aliento, que se invoca de modo irresponsable al precio de hipotecar el futuro.

Así se fragua la propuesta de López Mena, que el gobierno recoge como única opción posible en este marco: el inversor asoma como el mesías capaz de salvar del abandono al “nido de ratas” — así se alude al predio en la prensa—, en medio de una sesgada retórica construida a tales efectos. El proyecto se anuncia en estos términos, como una salida apremiante y *necesaria*, y en ello revela su sello arbitrario. No tiene anclaje social ni ambiental e ignora las normas vigentes.¹⁴ Nace apurado y ajeno a las claves singulares del sitio, al margen de los planes que la ciudad se ha dado a sí misma. No responde sino a la urgencia y al oportunismo del agente privado. No tiene base social ni disciplinar, proviene de otro lado: tal es su marca de origen, el cerrado reducto en que se fragua.

Un cisne negro¹⁵: *el cielo a salvo*

En este marco se funda la Asamblea Permanente Por la Rambla Sur (PRS), creada a partir de la confluencia entre algunos grupos organizados de la sociedad civil —Vecinos Unidos del Barrio Sur y Revolviendo la Polenta, entre otros—, profesionales, académicos —entre quienes me incluyo— y ciudadanos de origen diverso. El colectivo se oficializa como tal el 4 de agosto de 2018 y recoge la inquietud de sus miembros ante la iniciativa en curso (Figuras 15 y 16). Repudia ante todo la anunciada enajenación del predio costero, pero también cuestiona el programa previsto para el lugar y el oscuro proceso de decisión asociado a ello, que viola la normativa vigente y descarta toda forma de participación ciudadana.

Esto da origen a un intenso trabajo que se inicia con un primer mensaje a todos los diputados, que debían tratar el asunto de modo inminente en la cámara, y poco a poco incorpora reuniones con todos los parlamentarios y las organizaciones políticas, sociales y educativas del medio. Un breve y agitado proceso que culmina poco después con la imprevista cancelación del proyecto: el 3 de octubre de 2018 el Frente Amplio anuncia que ha desestimado la iniciativa, y la venta del predio se ve así frustrada.

Tras esta imprevista victoria, el colectivo prosigue su actividad a fin de inhibir iniciativas análogas —como la de la empresa Berkes, entre otras— y contribuir a idear alternativas sensatas para ese recinto costero. Transita de la primera fase defensiva a un estadio de ideación y propuesta, lo que comporta la realización periódica de encuentros, talleres y jornadas de trabajo. Esto se despliega hasta fines de 2025 y tiene algunos mojones importantes, como el concurso de ideas impulsado en 2019 por el MIEM, la Intendencia de Montevideo (IM) y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y la apertura puntual del predio en febrero de 2020.

¹⁴ Entre ellas, el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo, aprobado en 1998, y la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sancionada en 2008.

¹⁵ Metáfora que da nombre al libro de Nassim Taleb (2007) y es tomada por Fernando Errandonea (2020) en alusión a este caso.



Figura 15: Asamblea Permanente Por la Rambla Sur. Jornada contra la venta del predio.
Fuente: Archivo PRS, 2018.



Figura 16: Asamblea Permanente Por la Rambla Sur. Jornada contra la venta del predio.
Fuente: Archivo PRS, 2018.

Poco después, en 2023 PRS formula y presenta —sin éxito— a las autoridades de entonces su propuesta de uso para el predio: la creación de un espacio público a partir de un proceso gradual a ser transitado en tres etapas. La primera de ellas consiste en abrir el predio tras realizar algunas operaciones mínimas necesarias: limpieza, fumigación, iluminación, vallado de zonas en riesgo

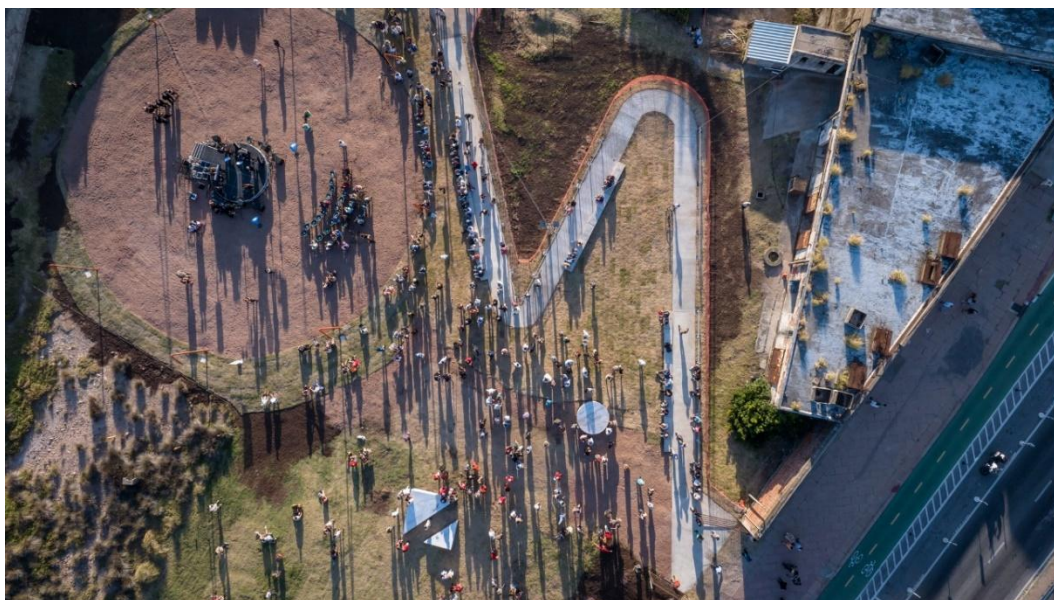
edilicio. La segunda consiste en consolidar los edificios patrimoniales a fin de frenar su deterioro, y el tercer estadio supone definir los programas a alojar en el predio, compatibles con su carácter público y a partir del diálogo entre actores sociales e institucionales.¹⁶ Una estrategia que preserva la vocación pública del lugar y procura evitar el impacto asociado al modelo de la gran inversión mesiánica. Un modo de operar que no es habitual en estos casos: implica bajos costos económicos, tiempos demorados y amplios acuerdos socio-institucionales. Una apuesta que no es aséptica y tiene por ende un anclaje ético-político: se funda en la apuesta a la *integración* social como clave de la vida urbana.

Parque Mauá: una conquista ciudadana

Tras dos años de zozobra e incertidumbre, en setiembre de 2025 la propuesta de PRS es recogida y adoptada por las nuevas autoridades consagradas en la elección de 2024.¹⁷ Esto es anunciado con reservas en una reunión mantenida entonces y adquiere difusión pública en noviembre, lo que culmina el 19 de diciembre de 2025 con la inauguración del Parque Mauá en el predio.

El llamado Parque Mauá surge del acuerdo entre el MIEM, la IM y el Municipio B —alcaldía correspondiente al área central de la capital— y no es sino el cumplimiento de la primera etapa prevista en el plan incremental ideado por el colectivo.

Se trata de un espacio público que permite apreciar el río y el patrimonio industrial situado en el predio, a partir de su acondicionamiento primario: limpieza, cortado del césped, vallado de seguridad, iluminación general e instalación de baños públicos.



¹⁶ El diálogo con el MIEM no es entonces fructífero. Las autoridades niegan el aval requerido para presentar la primera etapa al llamado del Presupuesto Participativo —que financia este tipo de iniciativas—, alegando riesgos de seguridad edilicia que estaban empero atendidos en el proyecto.

¹⁷ En noviembre de 2024 el Frente amplio recupera el gobierno —tras cuatro años a cargo del Partido Nacional—, lo que modifica la dirección del ministerio. Esto permite además recobrar la sintonía entre el gobierno nacional y el capitalino, que en este caso cambia también de autoridades en el seno de la izquierda.

Figura 17: Parque Mauá, vista aérea.
Fuente: Archivo IM, diciembre de 2025.

Pero a esto se agrega un delicado diseño que responde de modo sensible a las cualidades del sitio y le otorga un brillo adicional. Bajo este enfoque el espacio abierto se organiza en varios sectores: un itinerario dinámico creado en torno al conjunto edilicio, que permite apreciarlo y comprender de modo didáctico su función de origen, un área contemplativa vinculada al mar en directo —con préstamo de reposeras y lonas a tales efectos— y un escenario circular que recobra la huella de uno de los gasómetros de la usina (Figuras 17 a 21). A esto se suma un pequeño mirador recortado en el horizonte y algunos bancos colectivos, en medio del plano verde de césped y de la vegetación autóctona que se preserva de modo deliberado.

La propuesta es novedosa al menos en dos sentidos: por el modo peculiar en que se gesta y por su resultado concreto. Lo primero remite a la interacción entre gobierno y sociedad: la iniciativa no se impone de modo inconsulto y recoge en cambio un largo reclamo social, surge del acuerdo entre la cumbre y el llano. Lo segundo refiere al tipo de espacio ideado, que se aparta de la matriz franco-inglesa tradicional —base de los grandes parques urbanos capitalinos— y se formula en cambio de un modo abierto y gradual, atento a las claves proyectuales que el sitio aporta. Se trata de un ensayo inicial: es el primer paso en un curso de largo aliento que requiere tiempo, paciencia y evaluación permanente. Un punto de inflexión que cierra un proceso de siete años y abre un nuevo arco hacia el futuro.



Figura 18: Parque Mauá, mirador sobre el río.
Fuente: Santiago Mazzarovich, diciembre de 2025.



Figura 19: Parque Mauá, zona de estar.
Fuente: Santiago Mazzarovich, diciembre de 2025.



Figura 20: Parque Mauá, recorrido por el complejo edilicio.
Fuente: Santiago Mazzarovich, diciembre de 2025.

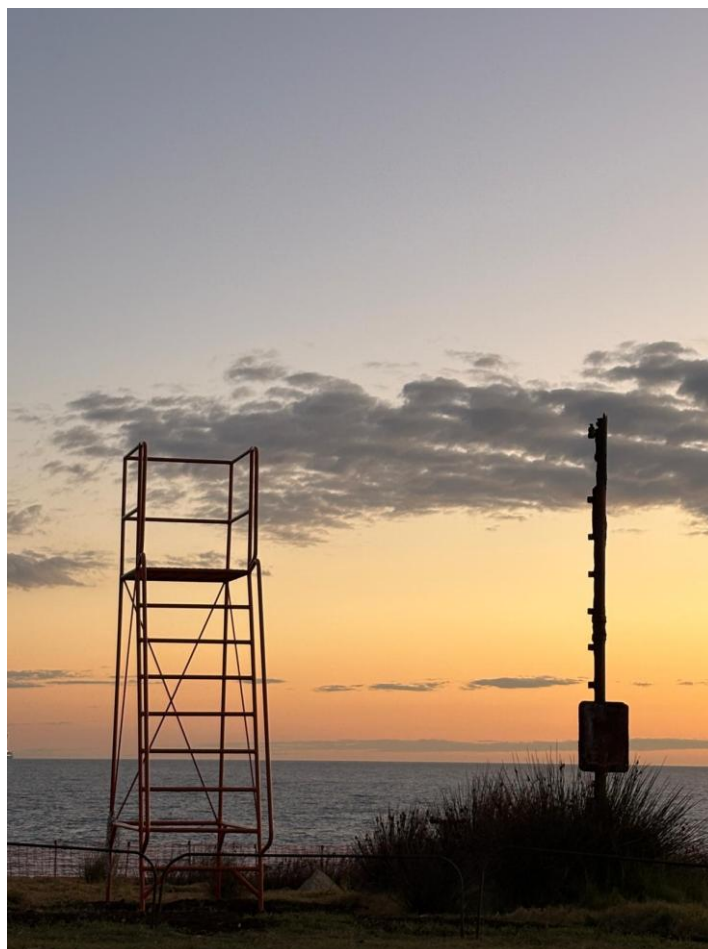


Figura 21: Parque Mauá, mirador sobre el río.
Fuente: Amparo Luraschi. diciembre de 2025.

Coda: *claves de lo anómalo*

Ahora bien, la gesta de PRS plantea preguntas interesantes y ya ha sido objeto de estudio en el campo de las ciencias sociales.¹⁸ Una de ellas inquiriere los motivos que llevaron a frustrar la venta del predio y consagraron el primer éxito del colectivo, que debió afrontar por sí mismo la alianza entre poder político, capital privado y el creciente *sentido común* de corte neoliberal. Un episodio que asoma como un *cisne negro* en medio de otras cruzadas similares pero infructuosas. A esto debe agregarse la creación efectiva del Parque Mauá, que remata el proceso con un segundo triunfo atribuible a este movimiento social.

Estas interrogantes aún no han sido respondidas, al margen de ciertas conjeturas sensatas o atendibles. En principio, creo que el triunfo inicial consagrado en 2018 puede atribuirse a los siguientes factores. Uno de ellos es el modo en que PRS tensiona al Frente Amplio y lo enfrenta a su propia contradicción insalvable: *vender la rambla* parece una iniciativa del todo reñida con una posición de izquierda, al menos en el plano conceptual. Esto agudiza la tensión creada entre la dirigencia y las bases partidarias, y cobra relieve en un año pre-electoral: al factor ideológico se suma el pragmático, y crece la inquietud ante el malestar de los votantes. A esto debe agregarse la vigencia local de la matriz batllista, un valioso legado asociado a la propia génesis de la rambla,

¹⁸ Un ejemplo de ello es el reciente trabajo de Paolo Venosa (2025).

que el colectivo ha sabido afirmar.¹⁹ Cabe anotar además que PRS ha contado entre sus miembros con figuras notorias como la de Mariano Arana,²⁰ y es posible que esto haya incidido en su triunfo inicial. Aun así, y como algunos autores señalan, el éxito obtenido tras solo dos meses de trabajo es aún un *enigma* pendiente. Así lo plantea Fernando Errandonea en tiempos recientes:

Lo que resulta una curiosidad histórica o una anomalía es que el citado colectivo, integrado por pocas personas, sin trayectoria, sin mayor visibilidad pública, sin publicidad, sin propaganda, sin recursos económicos, y sin haber logrado instalar el tema en la agenda mediática más allá de algunas notas de prensa y programas periodísticos fuera de horarios centrales, haya logrado frustrar una propuesta que contaba con media sanción parlamentaria y el aval de los dos principales partidos políticos en sólo dos meses: PRS se constituyó el 4 de agosto y el proyecto se archivó el 3 de octubre de 2018.

Resulta también extraño que PRS lograra obturar un proyecto en marcha contra una alianza que unía un influyente capital monopólico de trayectoria en ambas orillas del Plata y dos poderes del Estado. Y todo esto sin que mediaran “prestamistas” externos de poder y legitimidad provenientes de los grandes movimientos sociales históricos. Se trata de un enigma. Constituye lo que Nassim Nicholas Taleb denomina “cisne negro”: una rareza que deriva en “el impacto de lo altamente improbable” (Errandonea, 2020).

El asunto es oscuro y debe examinarse más. Pero hay una certeza que a todas luces se impone: la ciudad ha ganado un nuevo espacio de *encuentro*, y esto ha ocurrido por efecto de la movilización social. El proceso aquí reseñado deja un rastro clave en el territorio, pero lo hace ante todo en el *modo de operar*. Muestra la posibilidad de burlar el nudo entre el poder político y el capital voraz. Montevideo ha eludido en ello el embate que afecta a muchas ciudades y su efecto letal. Ha logrado ser fiel a sí misma. Ha evitado traicionarse.

Referencias

ALEMÁN, Laura. Vender el alma: tres perlas de un collar oscuro. **La Diaria**. Montevideo, 10 de agosto de 2018, p. 12.

BACON, Francis. [1620]. **Novum Organum**. Buenos Aires: Losada, 1949.

CADENAZZI, Inés. **La arquitectura paisajista en los paseos públicos de Montevideo**. Juan Antonio Scasso (1929-1955). Tesis de maestría. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Montevideo, 2021.

DARÍO, Rubén. **Prosas profanas y otros poemas**. Buenos Aires: Pablo E. Coni e Hijos, 1896.

ERRANDONEA, Fernando. Por la Rambla Sur: un cisne negro. **La Diaria**. Montevideo, 6 de junio de 2020, s/p.

FRUGONI, Emilio [1923]. **Poemas montevidianos**. Montevideo: Editorial Claridad, 1929.

IMM, **50 años de la Comisión Financiera de la Rambla Sur (1926-1976)**. Montevideo: IMM, Publicaciones y Prensa, 1976.

¹⁹ El legado batllista es una cuerda sensible en el seno de la izquierda y en algunas figuras del Partido Colorado.

²⁰ Mariano Arana (1933-2023). Arquitecto y político uruguayo vinculado al Frente Amplio. Fue senador (1990-1994), intendente de Montevideo (1995-2005), ministro de vivienda (2005-2008) y edil de Montevideo (2015-2023). Cabe anotar que Arana tenía entonces gran prestigio simbólico pero escaso apoyo real en las filas de su partido.

KELBAUSKAS, Pablo, *et al.* **Geometría monomaterial**. Exposición. Montevideo: FADU, 2025.

SENNET, Richard, **The fall of public man**. New York/London: W.W. Norton & Company, 1974.

SOLIÑO, Víctor. Adiós mi barrio. Música de Ramón Collazo. Buenos Aires: Víctor, 1930.

TALEB, Nassim. **The black swan**. The impact of the High Improbable. New York: Random House, 2007.

TORRES, Alicia. **La mirada horizontal**. El paisaje costero de Montevideo. Montevideo: Banda Oriental, 2007.