

LOS IMAGINARIOS DE MONTEVIDEO A TRAVÉS DE SUS TARJETAS POSTALES (1890-1930)

Emilio Luque Azcona¹
CEHS. Edimburgo

RESUMEN

Utilizadas con intereses turísticos, publicitarios o políticos, las tarjetas postales permiten poner de relieve diferentes formas de representación de lo urbano. Identificando las visiones exportadas de Montevideo a través de las tarjetas postales editadas entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del XX, este artículo muestra que los editores de la época primaron en ellas la representación de los nuevos ensanches urbanos frente a las zonas más antiguas de la ciudad. Con ello se pretendió transmitir la idea de progreso y bienestar que los inmigrantes, por entonces uno de los principales compradores de tarjetas postales, querían hacer llegar a sus familiares y conocidos en sus respectivos lugares de origen.

Palabras clave: Espacio urbano, historia de la fotografía, Montevideo, imagen urbana.

ABSTRACT

Used for purposes related to tourism, advertising or politics, postcards allow the showcasing of different forms in which the urban is represented. Identifying exported visions of Montevideo through postcards published during the end of the 19th century and first decades of the 20th, this paper shows how their publishers gave priority to the representation of new areas of the city instead of the more traditional. The intention with this was to portray the idea of progress and social welfare that immigrants, one of the main buyers of postcards at this time, wanted to transmit to their relatives in their respective countries of origin.

Keywords: Urban space, history of photography, Montevideo, urban image.

¹ Research Assistant. Centre for Environment and Human Settlements (CEHS), Heriot Watt University, Edimburgo, Reino Unido. e-mail: ejl3@hw.ac.uk

1. INTRODUCCIÓN

En el momento de su invención, la fotografía permitió un conocimiento más preciso y amplio sobre ciudades del mundo de las que únicamente se tenían referencias por las tradiciones escrita, verbal y pictórica². A ello contribuyó también el masivo uso de tarjetas postales que plasmaron vistas urbanas, paisajes y otros motivos, especialmente tras la ruptura en la década de 1870 de los monopolios estatales en la edición de las mismas y el desarrollo tecnológico de los sistemas de impresión. A partir de entonces pasaron a convertirse en un instrumento artístico y documental de marketing urbano, utilizado con intereses turísticos, publicitarios o políticos³.

Las postales ha sido desde sus comienzos una muestra de síntesis comunicativa que transmite el carácter grandioso y artístico de la ciudad, su vida diurna y nocturna, plasmando aquellos monumentos, calles y rituales urbanos que contribuyen a consolidar una visión atractiva de la misma⁴. Su análisis permite acercarnos tanto al conocimiento de diversos aspectos de la historia de la ciudad y sus mitologías, como a las diferentes formas en las que lo urbano ha venido siendo representado en el transcurso del tiempo. Como afirma Néstor García Canclini en su libro *Desigualdad cultural y poder simbólico. La sociología de Pierre Bourdieu*, «lo que un grupo social escoge como fotografiable revela qué es lo que considera digno de ser solemnizado, cómo fija las conductas socialmente aprobadas, desde qué esquemas percibe y aprecia lo real»⁵.

Cada época ha tenido sus modalidades concretas de imaginar, reproducir y renovar sus imaginarios. A través de ellos, cada colectividad designa su identidad, elabora una determinada representación de ella misma, establece la distribución de los papeles y de las posiciones sociales e impone creencias comunes⁶, aspectos todos ellos que las tarjetas postales manifiestan de manera consciente o inconsciente en los motivos que representan. No obstante, la imagen en general no puede expresar significados fijos ni estables, por lo que las interpretaciones

2 KOSSOY, B. *Fotografía e historia*. Buenos Aires: La Marca, 2001, p. 22.

3 Al respecto consultar CARRASCO, M. *Catálogo de las primeras tarjetas postales impresas por Hauser y Menet*. Madrid: Casa Postal, 1992; TEIXIDOR, C. *La Tarjeta Postal en España*. Madrid: Espasa, 2000.

4 AMENDOLA, G. *La ciudad Postmoderna*. Madrid: Celeste ediciones, 2000, p. 285.

5 GARCÍA CANCLINI, N. *Desigualdad cultural y poder simbólico. La sociología de Pierre Bourdieu*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1982, p. 6.

6 BACZKO, B., «Imaginao social», en: *Enciclopedia Einaudi. Anthropos-Homen*. Imprenta Nacional-Caas da Moeda, 1985, volumen V, p. 309.

que los lectores pueden hacer de las mismas son muy diversas según sus propios intereses, el conocimiento que posean de los espacios o las acciones representadas y el contexto espacio-temporal de la cultura en el que vivan. Para que se produzca la comunicación entre el emisor (en este caso las tarjetas postales) y el destinatario, es imprescindible que exista un código mínimamente común entre ambos⁷.

En el presente artículo vamos a identificar las diferentes visiones e imaginarios que se plasmaron en las tarjetas postales de Montevideo durante los últimos años del siglo XIX y las tres primeras décadas del XX. Un período en el que dicha ciudad experimentó importantes transformaciones urbanísticas y arquitectónicas que cambiaron su tradicional paisaje por otro más cosmopolita y acorde a los gustos de la época, inspirándose en los de ciudades como París o Londres principalmente. Para ello hemos analizado un total de cuarenta y tres postales pertenecientes al fondo del Proyecto FIHCA (Fondo de Imágenes Históricas de las Ciudades Americanas) que está desarrollando el Colegio de América de la Universidad Pablo de Olavide⁸, así como ciento veintiocho de las que aparecen publicadas en el libro de Guy Gautreau *Montevideo antiguo a través de sus tarjetas postales*. Dicho autor presenta las diferentes tarjetas acompañadas en algunos casos de testimonios de la época relativos a los espacios representados, pero sin llegar a conclusiones con respecto a las temáticas representadas en las mismas.

Uno de nuestros principales objetivos a la hora de desarrollar esta investigación fue el de comprobar para el caso de Montevideo, si los elementos más representados en las tarjetas postales editadas durante el período analizado fueron los ensanches y la nueva arquitectura importada de Europa, o por el contrario, se priorizaron los espacios y edificios tradicionales conformados durante el período colonial y las primeras décadas de independencia. En el primer caso se pondría de relieve el deseo de los editores de tarjetas postales del período de plasmar en ellas los ideales de modernidad por entonces vigentes en la sociedad montevidéana, tras la integración de la región al mercado mundial de comercio y producción. Esto pudo responder, a nuestro parecer, a hechos como el de que una parte importante de los compradores de tarjetas postales fueron inmigrantes, de origen principalmente europeo, que utilizaron las imágenes en ellas representadas como recurso para mostrar a sus familiares y conocidos en sus respectivos lugares de origen, la pujanza y el dinamismo de la ciudad a la que habían emi-

7 JOLY, M. *Introdução á análise da imagem*. Campinas: Papirus editora, 2000, p. 56.

8 Proyecto FIHCA: www.upo.es/fihca

grado. El importante volumen de postales remitidas desde Uruguay a Europa durante el período analizado se refleja principalmente, en la facilidad con la que es posible encontrarlas en los mercadillos y tiendas especializadas de países como España o Italia.

2. DE ALDEA A CIUDAD COSMOPOLITA

Antes de comenzar el estudio de las escenas representadas en las tarjetas postales es necesario conocer algunos de los aspectos que caracterizaron al núcleo urbano montevideano del período cronológico analizado, ya que como afirma Lorenzo Vilches, «el hombre no sabe más solamente porque ve más, sino que ve más porque sabe más»⁹.

Montevideo fue fundada durante la década de 1720 en la costa septentrional del río de la Plata, concretamente en una península de configuración cuadrangular que bordea por una de sus lados una amplia bahía de excelentes condiciones portuarias. El mencionado río, de color pardo por el abundante limo que tiene en suspensión, posee a su altura unos noventa kilómetros de anchura¹⁰. Los montevideanos y montevideanas le llaman «mar», a diferencia de los habitantes de la vecina Buenos Aires que le conciben como «río». Esto responde probablemente al hecho de que en las costas uruguayas existen extensas playas de arena blanca que la acumulación de limos no permite en la argentina.

Como expusimos en la introducción, Montevideo experimentó importantes cambios urbanísticos durante las últimas décadas del siglo XIX y las iniciales del XX. La integración de Latinoamérica al mercado mundial de comercio y producción a fines del ochocientos tuvo una amplia repercusión en la tradicional fisonomía de sus ciudades, muchas de las cuales sufrieron drásticas transformaciones, especialmente en las zonas más directamente involucradas como Argentina, Brasil, Chile, México y Uruguay¹¹. Nuevos materiales, diferentes tecnologías y tipologías arquitectónicas llegadas de Europa, así como distintas organizaciones

9 VILCHES, L. *Teoría de la imagen periodística*. Barcelona: Ediciones Paidós, 1993, p. 110.

10 PAULA, A. «Las ciudades fortificadas y el territorio en el cono sur americano (1527 a 1810)», en: Gutiérrez, R. (comp.) *Estudios sobre urbanismo iberoamericano. Siglos XVI al XVIII*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1990, p. 383.

11 GUTIÉRREZ, R. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Manuales Arte Cátedra, 1997, p. 403.

territoriales determinadas por las inversiones británicas en infraestructura y equipamientos para la recolección de materias primas y la distribución de manufacturas de los países industriales, formaron parte de una etapa «modernizadora» que rompió definitivamente el equilibrio alcanzado por las ciudades americanas a fines del siglo XVIII¹².

Durante la segunda mitad del siglo XIX el estado uruguayo, influido por el pensamiento y la práctica urbanística de Europa, desarrolló toda una serie de transformaciones sobre el modelo colonial de ciudad persistente en la región, importando aspectos como los ensanches, la apertura de bulevares y avenidas, la construcción de ciudades – jardín o las leyes sanitarias de Inglaterra¹³. El arribo de un importante volumen de inmigrantes europeos a Montevideo a partir del término de la Guerra Grande en 1851 originó, junto con un crecimiento importante del volumen poblacional, la llegada de ideas y modas que se plasmaron con fuerza en su paisaje urbano y arquitectónico. Concretamente, de contar con 39.994 habitantes en 1852 pasó a tener 309.231 en 1908, y para fines del período que estudiamos poco más de 650.000¹⁴.

El aumento poblacional originó una mayor densificación del área urbana tradicional y una expansión a territorios circundantes, siendo la empresa privada uno de los principales motores que incentivó el segundo proceso. Entre los factores que propiciaron el crecimiento de la periferia urbana se encontraron algunos como el fraccionamiento de chacras y quintas realizado por compañías inmobiliarias, la apertura de industrias manufactureras en los alrededores de Montevideo, y la mejora de las comunicaciones entre el extrarradio con el centro de la ciudad a partir de la creación de empresas de tranvías¹⁵.

Para 1890 Montevideo se componía ya de tres zonas bien diferenciadas, conformadas en diferentes períodos cronológicos: la «Ciudad Vieja», planificada por los ingenieros militares españoles durante el siglo XVIII; la «Ciudad Nueva», primera expansión de calles anchas y arboladas (1836); y la «Ciudad Novísima», segunda expansión hacia el norte hasta el Bulevar de Circunvalación General

12 GUTIÉRREZ, R. (coordinador). *Arquitectura latinoamericana en el siglo XX*. Barcelona: Lunverg Editores, 1998, p. 18.

13 BOERO FALCINI, G. y BERVEJILLO, F. *Modelo y realidad urbana en el Uruguay. La modernización y el primer cuarto del siglo XX*. Ponencia inédita.

14 *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Montevideo: Intendencia de Montevideo / Editorial Dos Puntos, 1996, pp. 15 y 17.

15 ÁLVAREZ LENZI, R. *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1986, pp. 25 y 26.

Artigas (1878)¹⁶. A pesar de la aparición de nuevos barrios, la Ciudad Vieja continuó siendo el principal centro cultural y comercial del país hasta 1930, albergando edificios como los de la Casa de Gobierno, la Catedral, la Universidad, teatros y la mayor parte de los bancos, hospitales, escuelas y hoteles, así como las residencias de los pequeños y grandes comerciantes¹⁷. No obstante, los ensanches empezaron paralelamente a adquirir un mayor protagonismo, compitiendo la avenida 18 de Julio de la Ciudad Nueva y sus alrededores, al convertirse en el nuevo escenario privilegiado de la imagen de ciudad moderna ansiada por la clase dirigente, con las tradicionales 25 de Mayo o el bulevar Sarandí¹⁸.

En la Ciudad Vieja convivían los sectores más acomodados con los más desfavorecidos. No obstante, la búsqueda de un mayor confort llevó a los primeros a construirse suntuosas mansiones en otras zonas de la ciudad más alejadas, como el Prado o el Paso del Molino, constituyendo sus principales espacios de encuentro el Club Uruguay, el Jockey Club y el Hipódromo de Maroñas. Con respecto a los sectores menos pudientes, los que residían en el centro lo hacían en «conventillos» o «casas de inquilinatos»¹⁹, mientras que aquellos que vivían fuera de la trama urbana lo hicieron por lo general en viviendas de madera con techos de zinc o paja, carentes de los servicios de agua, luz y gas²⁰. Los sectores medios, cada vez más numerosos por las posibilidades de progreso que el Uruguay de la época ofrecía a los contingentes migratorios arribados, vivían por lo general en barrios de reciente creación, contando muchos de ellos con recursos para acceder a una vivienda propia²¹.

Durante el período que analizamos comenzaron a sentarse las bases que conformaron la división que continua presentando Montevideo en la actualidad, entre un Oeste más desfavorecido, con la localización en las cercanías del puerto y la bahía de instalaciones fabriles y viviendas obreras (salvo en determinadas áreas como Capurro o el Prado), y un Este rico, sobre todo en la zona cercana a la

16 Al respecto ver ALTEZOR, C. y BARACCHINI, H. *Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo*. Montevideo: biblioteca José Artigas, 1971.

17 BEISSO, M. R., QUIJANO, M. R., ALTEZOR, C. *Acuarelas de Montevideo. Reflexiones a partir del catastro del Ingeniero J. A. Capurro*. Montevideo: Imprenta Gráfica, 1997, p. 13 y HARDOY, J. E. *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica*. Madrid: Colecciones Mapfre 1492, 1992, p. 392.

18 FRACHIA, J. M., PEDRAGOSA, G. M. Y RODRÍGUEZ, E. «Boulevard Sarandí, espacio de modernidad», en: *Curso de Historia Nacional*. Montevideo: 1992, p. 14.

19 ÁLVAREZ LENZI, *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*, op. cit., pp. 31-33.

20 *El 2000 mirando al Uruguay del 900. A través del Siglo*. Montevideo: El País S.A., 2000, pp. 25 y 71.

21 ÁLVAREZ LENZI, *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*, op. cit., p. 33.

costa y sus playas. En esta última, las de Ramírez, Pocitos, Capurro y algo después Carrasco, comenzaron a ser frecuentadas de manera masiva por montevidianos y familias adineradas de Buenos Aires, gracias a la construcción de líneas de tranvías a partir del último cuarto del siglo XIX. La ciudad mostró en toda esa área ciertas semejanzas con algunas ciudades del litoral mediterráneo europeo, destacando los viajeros que arribaban a la misma la elegancia de muchos de sus edificios y monumentos, así como sus concurridos paseos, comercios y teatros²².

Paralelo al crecimiento experimentado por la trama urbana hubo una preocupación por reordenarla y embellecerla, política bastante generalizada en los países industrializados de la época, al ser precisamente a fines del siglo XIX cuando estos comenzaron a desarrollar en sus ciudades este tipo de estrategias con el fin de producir consenso y atraer empresas y capitales²³. Concretamente en la capital uruguaya se presentaron en este sentido diferentes proyectos como el de 1891, el Plan Regulador de 1912 o el Plan Fabini de 1928²⁴, consolidándose entre otras cosas a inicios del siglo XX parques y jardines públicos como el Parque Urbano (actual Rodó), el Prado, el Parque Central (actual Batlle y Ordóñez), el Parque Capurro o Villa Dolores (Zoo Municipal)²⁵. Al mismo tiempo que iniciativas de estas características se ponían en práctica, la ciudad se fue transformando con la llegada de los nuevos adelantos de la época. Concretamente en 1897 se inauguró el nuevo edificio de la Estación Central del Ferrocarril, en 1901 llegó el cine y con éste imágenes y modas de las sociedades más industrializadas, en 1904 aparecieron los automóviles y dos años después se electrificaron los tranvías²⁶.

En el plano arquitectónico, los edificios institucionales públicos y privados construidos en esos años constituyeron un fiel reflejo de las transformaciones experimentadas por el fenómeno de lo urbano con el cambio de siglo. Estos se caracterizaron por contar con unas dimensiones mayores a las de los existentes y un lenguaje en sus fachadas inspirado por lo general en el academicismo y el eclecticismo europeo. Con respecto a los destinados a viviendas, hubo un tipo muy extendido a partir de 1880 que conformó un paisaje característico que aún se

22 CARMONA, L. *Ciudad Vieja de Montevideo, 1829-1991. Transformaciones y propuestas urbanas*. Montevideo: Fundación Cultura Universitaria, 1993, p. 50.

23 AMENDOLA, *La ciudad Postmoderna*, op. cit., p. 287

24 *Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*, op. cit., p. 16.

25 SOMMARUGA, R. y SPÓSITO, E. «El espacio público urbano: revitalización y calificación», en: *Montevideo ¿qué historia? Validez presente de las arquitecturas pasadas*. Montevideo: Centro Estudiantes de Arquitectura (CEDA), 1993, p. 44.

26 *El 2000 mirando al Uruguay del 900...*, op. cit., pp. 7 y 101.

mantiene vigente en amplias zonas de la ciudad. Nos referimos a la casa de patios, tipología bautizada por el arquitecto Juan Giuria como casa «Standard», refiriéndose a «una organización espacial basada en una sumatoria de habitaciones que se disponen en hilera y lateralmente respecto al eje del predio, articulándose a uno o más patios interiores...»²⁷. Éstas se construían impulsadas por la iniciativa privada individual sin responder a reglas codificadas, aunque cada edificio «supo adscribirse al conjunto sin perder su individualidad»²⁸. Sus constructores, formados mayoritariamente en Italia, exportaron al Uruguay sus conocimientos técnicos y también «una tradición cultural en la conformación urbana, en la que más que el elemento individual importa el conjunto»²⁹.

A inicios del siglo XX se produjeron importantes transformaciones en el paisaje arquitectónico montevideano. Por una parte, la ciudad adquirió una tonalidad gris, tras aprobarse diferentes reglamentaciones que prohibían que se pintasen las fachadas de las viviendas al gusto de sus propietarios, como era lo característico. El colorido presentado por Montevideo durante la décadas anteriores fue así transformado por un aspecto más homogéneo, buscándose con ello ofrecer una apariencia más parecida a la de las principales urbes europeas³⁰. Por otro lado, la casa standard fue sustituida de manera progresiva por el edificio de renta de varios pisos en determinadas áreas de la ciudad, como consecuencia del aumento poblacional y la densificación del área urbana. Esta nueva tipología se encontraba bastante generalizada ya para fines de la década de 1920, constituyendo la altura, vista como «emblema de modernidad», uno de los factores que conformaron la nueva visión de ciudad por entonces existente³¹. Como comentaremos posteriormente, el Palacio Salvo, anunciado durante su construcción como el edificio más alto de toda Sudamérica, fue en este sentido el símbolo más destacado.

27 ANTOLA, S. y PONTE, C. "Los materiales históricos", en: *Montevideo ¿qué historia? Validez presente de las arquitecturas pasadas*. Montevideo: Centro Estudiantes de Arquitectura (CEDA), 1993, p. 28.

28 ÁLVAREZ DE LASOWSKI, S. *Presencia italiana en la cultura uruguaya*. Montevideo: Departamento de Publicaciones de la Universidad de la República, 1994, p. 120.

29 ANTOLA, S. y PONTE, C. *Los Arquitectos de segundo orden*. Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, n° 261, 1991, p. 29.

30 ANTOLA, S. y PONTE, C. "Montevideo no siempre fue una ciudad gris", en: *Arquitectura*. Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, n° 263, noviembre 1993, pp. 43 y 44.

31 Al respecto consultar ANTOLA, S. PONTE, C. *El edificio de renta como tipo arquitectónico generador de ciudad*. Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura / Facultad de Arquitectura / Instituto de Historia de la Arquitectura, 1997.

Paralelamente a ello y más concretamente entre los años 1915 y 1940, tuvo lugar el proceso de introducción y relativa consolidación de la arquitectura renovadora en Montevideo. Tras un período en el que el pensamiento arquitectónico del país se había visto claramente condicionado y mediatizado por las pautas culturales europeas, especialmente las francesas, comenzó a desarrollarse un proceso de búsqueda de una arquitectura «propia». Con este objetivo, arquitectos como Julio Vilamajó o Alberto Muñoz del Campo entre otros, plantearon un retorno a lo hispánico. Al mismo tiempo, diferentes corrientes arquitectónicas fueron llegando al Uruguay (diseño náutico, Art Decó o Racionalismo entre otras)³². Al igual que sucedió en Argentina y el resto de América Latina, la arquitectura del Movimiento Moderno en Uruguay no representó como en Europa, una posición de quiebre y ruptura con el pasado, al producirse su llegada mediante cambios muy graduales³³.

3. ESPACIOS Y ESCENAS REPRESENTADAS

Las tarjetas postales constituyeron para el período que analizamos, uno de los principales referentes que conformaron los imaginarios urbanos montevideanos despertados en sus destinatarios, de ahí la importancia de su estudio. Éstas se convirtieron pronto en el vehículo ideal para el envío de mensajes breves, felicitaciones, declaraciones de amor o de amistad. Entre las postales analizadas hemos encontrado algunas que remitieron inmigrantes de origen europeo a sus familiares y conocidos en sus respectivos lugares de origen. Éstas, al aparecer por lo general sin ningún texto escrito, debieron ser remitidas junto con una carta en la que se mencionarían entre otros aspectos, algunos de los logros personales obtenidos y descripciones de la pujante Montevideo del período. Con ello se incentivaría la emigración en cadena, aspecto que autores como Rodríguez de Moraes Von Simon han analizado para casos como el de la comunidad germánica del barrio rural de Friburgo, en la región brasileña de Campinas³⁴. Como men-

32 Al respecto ver ARANA, M. y GARABELLI, L. *Arquitectura renovadora en Montevideo, 1915-1940*. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria, 1991, pp. 7, 12, 15-17 y 47-49 y CHEBATAROFF, J. F. *La Ciudad Vieja de Montevideo*. Montevideo: Facultad de Arquitectura / Instituto de Historia de la Arquitectura, 1984, pp. 13-24.

33 MARGENAT, J. P. *Arquitectura Art Decó en Montevideo (1925-1950)*. *Cuando todas las catedrales eran blancas*. Montevideo: editorial Dardo Sanzberro, 1994, p. 53.

34 RODRÍGUEZ DE MORAES VON SIMON, O. «Imagen y memoria», en Samain, E. (comp.). *O fotográfico*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998, pp. 21-34.

cionamos en la introducción, los inmigrantes conformaron una parte destacada de la clientela que tuvieron los editores de tarjetas postales de Montevideo, los cuales fueron también en muchos casos inmigrantes de primera o segunda generación, como se desprende de algunos de sus apellidos³⁵.

Por otra parte hemos localizado algunas tarjetas postales que fueron remitidas desde Montevideo por turistas argentinos a familiares y conocidos de su país, en las que se comentan diferentes anécdotas del viaje y a veces algunas impresiones de la ciudad. Es el caso por ejemplo, de una postal escrita a mediados de la década de 1930, que tiene una vista de la fachada del Hotel Palacio Florida. En ella sus remitentes destacan lo agradable que les parecía Montevideo, especialmente el Cerro, «*que es una gran ciudad estilo Avellaneda, Frigoríficos, barracas, etc.*», y las playas: «*Visitamos casi todas las playas, Ramírez, Carrasco es hermosa, Punta Gorda etc., todas muy concurridas*»³⁶. Asimismo, otras de las postales analizadas tuvieron como objetivo mandar felicitaciones con motivo de algún acontecimiento especial, caso del año nuevo, eligiendo por ejemplo uno de los remitentes para ello una vista de la Plaza Matriz y otro una vista de la concurrida Rambla de Pocitos³⁷.

Con respecto a las postales referidas al Montevideo del período analizado, hemos podido localizar hasta el momento veinticinco que muestran diferentes panorámicas y lugares concretos de la Ciudad Vieja. En ellas aparecen algunos de sus edificios más emblemáticos, como la Catedral, el Club Uruguay, el Cabildo, el teatro Solís, la Universidad o el Mercado del Puerto, y vistas de la Plaza Constitución o Matriz y Zabala. Varias de ellas presentan escenas cotidianas de sus calles como 25 de Mayo, Rincón, Zabala, Sarandí y Juncal³⁸.

A pesar de concentrarse en la Ciudad Vieja los principales edificios y plazas que aglutinan la historia y las vivencias de la ciudad desde la época colonial, existen otras zonas del Montevideo de fines del siglo XIX e inicios del XX que aparecen con mayor frecuencia retratadas en las postales consultadas. Nos referimos concretamente a la Ciudad Nueva, hecho que se explica probablemente porque ésta reflejaba mejor que la anterior, el ideal liberal y progresista de la épo-

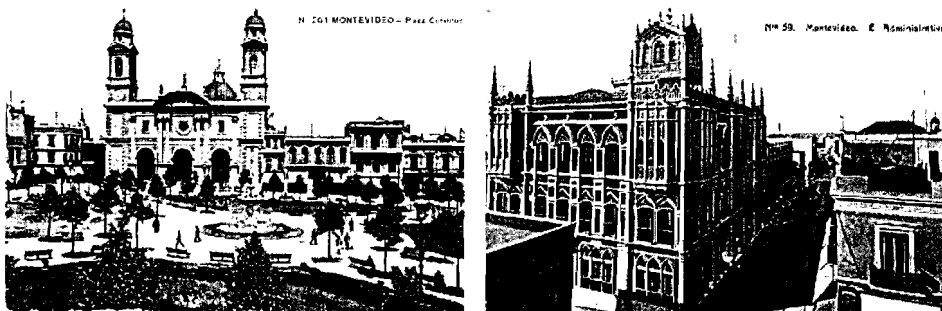
35 Entre los editores de tarjetas postales localizados en Montevideo, se encuentran algunos como A. Carluccio, Almera Hermanos, Testasecca y Cia, Adroher Hnos, Guillermo Bongoll, F. Cugnasca, A. F. Arias, o C. Galli, Franco & Cia.

36 Fondo FIHCA, n° 133003800.

37 Fondo FIHCA, n° 133000300, 133002600.

38 Fondo FIHCA, n° 133000100 a 133000700 y 133004000 y GAUTREAU, G. *Montevideo antiguo a través de sus tarjetas postales*. Montevideo: ediciones Trilce, 1998, postales de pp. 17, 18, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 101, 133.

Postales 1 y 2. *La Ciudad Vieja: la Plaza Constitución con la Iglesia Matriz y la Avenida 25 de Mayo con la vivienda de Francisco Gómez (actual Junta Departamental). Fondo FIHCA*



Postal 3. *La Ciudad Nueva: la Plaza Independencia antes de la construcción del Palacio Salvo. Al fondo aparece la avenida 18 de julio y a la derecha la Casa de Gobierno. Fondo FIHCA*



ca, al contar con avenidas más anchas como la 18 de Julio, y plazas de mayor amplitud, como la denominada Independencia.

Dicha plaza, espacio de transición entre la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, aparece representada concretamente en nueve postales de las consultadas, mostrándose de ella principalmente su entorno arquitectónico conformado por edificios como la Casa de Gobierno o las recovas principalmente. En ellas se

refleja la transformación experimentada por su original paisaje arquitectónico neoclásico con la construcción de nuevos edificios, como el del Palacio Salvo por ejemplo. Éste se consolidó, con sus noventa y cinco metros de altura y veintisiete plantas, como uno de los principales emblemas de la ciudad, al proyectar las visiones de optimismo y progreso relacionadas con la altura, aspecto muy presente por entonces en las urbes norteamericanas³⁹. Antes incluso de su inauguración en 1925 se editaron algunas tarjetas postales en las que aparece su estructura rodeada de andamios cubiertos de publicidad, que anunciaban en castellano e inglés productos como coches de la marca Ford o ascensores Otis, elementos por entonces sugerentes de avance y desarrollo⁴⁰. En algunas de las imágenes representadas de la plaza Independencia se muestra también el ajetreo cotidiano de la gente en su ir y venir, la celebración de actos oficiales y sus cuidados jardines y fuentes⁴¹.

El otro punto de la Ciudad Nueva más retratado es la Avenida 18 de Julio, que aparece representada concretamente en trece de las tarjetas postales analizadas. En ellas se muestran sus comercios, el tráfico de carruajes y posteriormente de tranvías y vehículos, así como el ir y venir de los peatones. También algunos de sus edificios más destacados, como el de la Universidad, o la Plaza Libertad (actual Plaza Cagancha), de la que se resaltan sus arboledas y el monumento que le da nombre⁴². Estas imágenes ponen de relieve el protagonismo adquirido por tranvías y automóviles en las tarjetas postales durante las primeras décadas del siglo XX, y la relegación de los peatones a un papel secundario a medida que los anteriores se fueron convirtiendo en elementos cotidianos del paisaje urbano montevidiano⁴³.

El litoral costero también constituye uno de los espacios más representados en las postales de la época, contando los fondos consultados con cuarenta y una vistas de las playas de Capurro, Ramírez, Pocitos y Carrasco. En ellas, el paisaje natural centra pocas veces el interés de la imagen, al mostrarse principalmente

39 Para analizar esta temática referida a las postales de Estados Unidos de Norteamérica consultar MALDEREN, L. V. *American architecture a vintage postcard collection*. Victoria: Images Publishing, 2000.

40 GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 63 y 64.

41 Fondo FIHCA n° 133000800 y 133003500; GAUTREAU, op. cit., postal de p. 52.

42 Fondo FIHCA n° 133000900 a 133001200 ; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 65, 66, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 76 y 81.

43 Fondo FIHCA, n° 133001200; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 53, 66, 81, 83, 84, 85, 86 y 87.

Postal 4. *La Ciudad Nueva: La Avenida 18 de Julio con tranvía (elemento de modernidad) en primer plano. Fondo FIHCA*



Postal 5. *Vista de la concurrida rambla de los Pocitos. Fondo FIHCA*



las ramblas abarrotadas de público frente a edificios o mansiones de arquitectura europea. En las referidas a Capurro concretamente, se destacan además los jardines y pista de patinaje⁴⁴, y en la de Ramírez los tranvías, las atracciones, el Par-

44 GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 139, 141 y 142.

que Hotel, las casetas y bañistas⁴⁵. En la de Pocitos aparecen también algunas escenas cotidianas de los pescaderos, limpiadores de la playa y bañistas, el puente con el Hotel de los Pocitos y las terrazas⁴⁶, mientras que en las de Carrasco los elementos más representados son el edificio del Hotel Carrasco, las suntuosas viviendas construidas en su entorno y los numerosos vehículos que se aparcaban en los alrededores⁴⁷. La difusión de estas panorámicas en el correo de la época supuso una importante propaganda que fomentó el turismo, especialmente de argentinos que acudieron a Montevideo buscando el confort de sus playas. El color marrón característico del agua del Río de la Plata aparece incluso disimulado en las postales, al representársele con un ficticio tono azulado.

Otros espacios de esparcimiento que aparecen en las postales son los parques y jardines que se fueron planificando y materializando en la trama urbana de la ciudad por esos años. En las referidas a los del barrio del Prado se reflejan principalmente las grandes avenidas arboladas, los arroyos y los lagos con sus fuentes y puentes⁴⁸. A diferencia de las postales de las playas, en la que los protagonistas son las personas que pasean por sus ramblas, en éstas, pese a mostrar otro de los principales espacios de encuentro y ocio para los montevideanos de la época, aparecen por lo general vistas solitarias de bosques ordenados por el hombre. Lo que se destaca por tanto es principalmente el paisaje natural, transmitiéndose una idea de tranquilidad y sosiego que contrasta con el ritmo desenfadado para la época que reflejan las referidas a la Avenida 18 de Julio o las de las playas durante los períodos estivales. La representación de estos «oasis de tranquilidad», en las que muchas veces no aparecen monumentos concretos, simplemente árboles y caminos que podrían pertenecer a cualquier otra ciudad americana o europea, reflejan las preocupaciones higienistas nacidas con el crecimiento y consecuente deterioro de la vida urbana moderna.

En las tarjetas postales referidas al Parque Urbano, al contrario de lo que sucede con las del Prado, los protagonistas son las personas que pasean por los jardines o reman en las barcas del lago. El Ferrocarril Liliputiense, la Gruta o el Castillo son algunos de los elementos de dicho parque que aparecen también re-

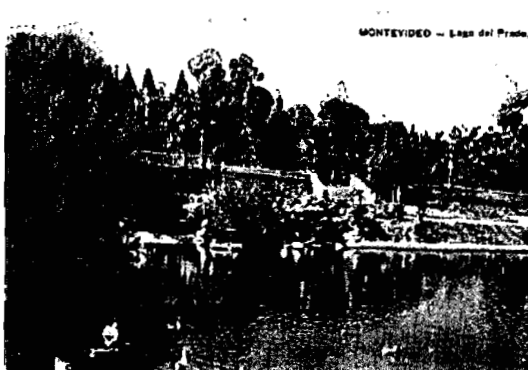
45 Fondo FIHCA n° 133002200 a 133002500; GAUTREAU, postales de pp. 143, 145, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155 y 157.

46 Fondo FIHCA n° 133002600; GAUTREAU, *op. cit.*, postales de pp. 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 173, 175, 177, 178 y 179.

47 GAUTREAU, *op. cit.*, postales de pp. 181, 182, 183, 184 y 185.

48 Fondo FIHCA, n° 133002800, 133003000, 133003100, 133003200, 133004200, 133004300; GAUTREAU, *op. cit.*, postales de pp. 110, 111, 113, 114 y 115.

Postal 6. Lago del Prado. Fondo FIHCA



Postales 7 y 8. Vista de la bahía con su actividad portuaria desde el Cerro y detalle del barrio José María Muñoz. Fondo FIHCA



presentados⁴⁹. Entre las zonas de esparcimiento y de ocio de Montevideo se encuentran asimismo algunas vistas relativas al zoológico de Villa Dolores, en las que se destacan principalmente algunos de sus animales y el conocido como «Lago blanco»⁵⁰.

Por otra parte, la bahía montevideana, el Cerro y el puerto de la ciudad con sus embarcaciones, fueron también escenarios comunes en las tarjetas postales

49 Fondo FIHCA, n° 133002900, 133004400; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 117, 119, 120, 121, 122, 123.

50 Fondo FIHCA, n° 133002700; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 125, 126, 127, 128, 129.

del período. Frente a los espacios de ocio plasmados en las escenas de playas y parques, en éstas últimas aparecen representados los principales elementos que simbolizaban la actividad económica montevideana: la bahía llena de barcos que cargan y descargan productos en los muelles del puerto y las instalaciones industriales de la Villa del Cerro⁵¹. Otros barrios montevidianos menos representados fueron Villa Muñoz, la Aguada o Paso del Molino, pudiéndose encontrar también algunas escenas de lugares como el Hipódromo de Maroñas o la Plaza de Toros de la Unión⁵².

Entre las ausencias llama la atención las referidas a zonas como las de Barrio Sur o Palermo, áreas básicamente residenciales de la Ciudad Nueva cercanas a la costa, que en la actualidad se promocionan ampliamente de cara al turismo, principalmente por la tradición carnavalera de sus vecinos. También las de la población de origen africano que, pese a su importante presencia, no aparecen ni siquiera representados en las postales costumbristas consultadas. Entre estas últimas se encuentran algunos de los personajes característicos del Montevideo de la época, como las lavanderas de los Pocitos⁵³.

4. A MODO DE CONCLUSIÓN

Como sospechábamos al iniciar la presente investigación, los ensanches de Montevideo que plasmaban los principales elementos representativos del ideal de ciudad liberal por entonces imperante, fueron los mayoritariamente representados en las tarjetas postales analizadas. Podríamos concluir por tanto, que los editores de las tarjetas postales primaron la representación de escenas urbanas que testimoniaran el progreso y el bienestar del Montevideo de la época, por constituir el contingente inmigratorio arribado de Europa una parte destacada de su clientela y estar estos interesados en transmitir esa visión a sus destinatarios. También las vistas de los balnearios del Este de la ciudad, al existir un importante volumen de turistas argentinos que acudían principalmente a disfrutar de las confortables playas montevidneas, más que del patrimonio histórico y artístico de la ciudad, que aparece por ello con menor frecuencia representado.

51 Fondo FIHCA, n° 133001800, 133001900, 133003300, 133003600; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 9, 10, 11, 12, 13, 15, 19, 21, 22 y 23.

52 Fondo FIHCA, n° 13301600, 133001700, 133002000, 133002100; GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 105 y 107.

53 GAUTREAU, op. cit., postales de pp. 89 y 91.

Las tarjetas postales analizadas reflejan a modo de puzzle diferentes caras de la ciudad: la cotidianeidad del centro, la de los espacios de ocio y descanso, formados por las playas y los parques fundamentalmente, y la de la actividad comercial e industrial, esta última localizada en la zona del puerto y el barrio del Cerro. Difícilmente alguna de ellas por sí sola podría transmitir un conjunto de todas estas realidades que, junto a las negadas y ocultadas, caracterizaron al Montevideo de la época.

Hoy muchos de los escenarios representados en las tarjetas postales de la época han experimentado importantes transformaciones. Con el paso del tiempo los imaginarios de progreso también han ido evolucionando, hecho que se refleja en el cambio experimentado por las temáticas y los espacios representados actualmente en las postales relativas a Montevideo. Y es que éstas, al igual que antaño, continúan en nuestros días actuando como portadoras de los nuevos valores e imaginarios que se van generando, quedando con ello fielmente representados para la posteridad.

BIBLIOGRAFÍA

- ALTEZOR, C. y BARACCHINI, H.: *Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo*. Montevideo: biblioteca José Artigas, 1971.
- ÁLVAREZ DE LASOWSKI, S.: *Presencia italiana en la cultura uruguaya*. Montevideo: Departamento de Publicaciones de la Universidad de la República, 1994.
- ÁLVAREZ LENZI, R.: *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1986.
- AMENDOLA, G.: *La ciudad Postmoderna*. Marisa García Vergaray y Paolo Sustersic. Madrid: Celeste ediciones, 2000.
- ANTOLA, S. PONTE, C.: *El edificio de renta como tipo arquitectónico generador de ciudad*. Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura / Facultad de Arquitectura / Instituto de Historia de la Arquitectura, 1997.
- ANTOLA, S. y PONTE, C.: *Los Arquitectos de segundo orden*. Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, n° 261, 1991.
- ANTOLA, S. y PONTE, C.: «Los materiales históricos», en: *Montevideo ¿qué historia? Validez presente de las arquitecturas pasadas*. Montevideo: Centro Estudiantes de Arquitectura (CEDA), 1993.
- ANTOLA, S. y PONTE, C.: «Montevideo no siempre fue una ciudad gris», en: *Arquitectura*. Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, n° 263, noviembre 1993.

- ARANA, M. y GARABELLI, L.: *Arquitectura renovadora en Montevideo, 1915-1940*. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria, 1991.
- BACZKO, B.: «Imaginao social», en: *Enciclopedia Einaudi. Anthropos-Homen*. Imprenta Nacional-Caas da Moeda, 1985, volumen V.
- BEISSO, M. R., QUIJANO, M. R., ALTEZOR, C.: *Acuarelas de Montevideo. Reflexiones a partir del catastro del Ingeniero J. A. Capurro*. Montevideo: Imprenta Gráfica, 1997.
- BOERO FALCINI, G. y BERVEJILLO, F.: *Modelo y realidad urbana en el Uruguay. La modernización y el primer cuarto del siglo XX*. Ponencia inédita.
- CARMONA, L.: *Ciudad Vieja de Montevideo, 1829-1991. Transformaciones y propuestas urbanas*. Montevideo: Fundación Cultura Universitaria, 1993.
- CARRASCO, M.: *Catálogo de las primeras tarjetas postales impresas por Hauser y Menet*. Madrid: Casa Postal, 1992.
- CHEBATAROFF, J. F.: *La Ciudad Vieja de Montevideo*. Montevideo: Facultad de Arquitectura / Instituto de Historia de la Arquitectura, 1984.
- El 2000 mirando al Uruguay del 900. A través del Siglo*. Montevideo: El País S.A., 2000.
- FRACHIA, J. M., PEDRAGOSA, G. M. Y RODRÍGUEZ, E.: «Boulevard Sarandi, espacio de modernidad», en: *Curso de Historia Nacional*. Montevideo: 1992.
- GARCÍA CANCLINI, N.: *Desigualdad cultural y poder simbólico. La sociología de Pierre Bourdieu*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1982.
- GAUTREAU, G.: *Montevideo antiguo a través de sus tarjetas postales*. Montevideo: ediciones Trilce, 1998.
- Guía arquitectónica y urbanística de Montevideo*. Montevideo: Intendencia de Montevideo / Editorial Dos Puntos, 1996.
- GUTIÉRREZ, R. (comp.): *Estudios sobre urbanismo iberoamericano. Siglos XVI al XVIII*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1990.
- GUTIÉRREZ, R.: *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Manuales Arte Cátedra, 1997.
- GUTIÉRREZ, R. (coordinador): *Arquitectura latinoamericana en el siglo XX*. Barcelona: Lunweg Editores, 1998.
- HARDOY, J. E.: *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica*. Madrid: Colecciones Mapfre 1492, 1992.
- JOLY, M.: *Introdução á análise da imagem*. Campinas: Papirus editora, 2000.
- KOSSOY, B.: *Fotografía e historia*. Buenos Aires: La Marca, 2001.
- MALDEREN, L. V.: *American architecture a vintage postcard collection*. Victoria, Images Publishing, 2000.
- MARGENAT, J. P.: *Arquitectura Art Decó en Montevideo (1925-1950). Cuando todas las catedrales eran blancas*. Montevideo: editorial Dardo Sanzberro, 1994.

- PAULA, A.: «Las ciudades fortificadas y el territorio en el cono sur americano (1527 a 1810)», en: Gutiérrez, R. (comp.) *Estudios sobre urbanismo iberoamericano. Siglos XVI al XVIII*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1990.
- RODRÍGUEZ DE MORAES VON SIMON, O.: «Imagen y memoria», en Samain, E. (comp.). *O fotografico*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998.
- SAMAIN, E. (compilador): *O fotografico*. Sao Paulo: Editora HUCITEC, 1998.
- SOMMARUGA, R. y SPOSITO, E.: «El espacio público urbano: revitalización y calificación», en: *Montevideo ¿qué historia? Validez presente de las arquitecturas pasadas*. Montevideo: Centro Estudiantes de Arquitectura (CEDA), 1993.
- TEIXIDOR, C.: *La Tarjeta Postal en España*. Madrid: Espasa, 2000.
- VILCHES, L.: *Teoría de la imagen periodística*. Barcelona: Ediciones Paidós, 1993.