



Esta publicación incluye como principal contenido una serie de artículos presentados en la jornada *LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS. Revitalización de Centralidades urbanas en el Oeste de Montevideo*, la que se desarrolló el 10 de setiembre de 2018 en el Espacio Interdisciplinario de la Udelar, en Montevideo, Uruguay.

El evento condensó, desde un abordaje integral, el esfuerzo de un colectivo de trabajo enfocado en el tema de las centralidades. A la vez que permitió el intercambio de miradas con docentes investigadoras argentinas sobre un tema cautivante y en el cual resta mucho por develar, especialmente en las realidades latinoamericanas.

El libro se estructura en tres artículos principales, fruto de las presentaciones centrales realizadas en el evento, y tres artículos complementarios encomendados a integrantes específicos del grupo de trabajo. Según el caso, se encontrarán diversos niveles de avance y profundización de los proyectos.

El equipo Centralidades Urbanas (ITU-FADU), impulsores del referido evento, se ha planteado como objetivo contribuir al fortalecimiento de las Centralidades como escenarios urbanos de acceso universal, promover el sentido de pertenencia por parte de las comunidades locales y aportar consecuentemente al atractivo y vitalidad del espacio urbano.



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



PTI CERRO



Espacio Interdisciplinario
Universidad de la República
Uruguay

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

PROPUESTAS, EXPERIENCIAS
E INTERCAMBIOS
EN CLAVE REGIONAL

EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR



u en s a t a p
s eerp isue bt é a i - b l i
a r t c í a cc u i ó m s i nc - i ó n
p r pæ lsu ue byn elt ác -oe m y e
d o p r ie m c il p pa r a i l n
j o cr c a o e n ð n é a nd " a l è a 'ho- l- na -t
b o rb ao tr oa rt io or u i rdo æ d se e
c e cnc lte urn g t ler ia dl aai dnd eam ísdoc e u s l
u r bu ar nb aa sn .a s r s ee v m iet - va id -
t a p ltr iai zh ad iz pia aóc j ni o ócr ædn næ - dl a
e n e n a t l r ia dlr à td o a r di æ
r t lue an mbi æ on a usén rn a ae l æi edl -ae
e so te es t de e d mbe oa nmt tor ena -tl ei
i r dvi eie æl "ed ,oe " lau arr tb æa cum uæj -su
e s de e sd ae rs ra o o lre los ó lt le e ó l d e
0 l lo d os e pl sre ee ts tie ænt vni àæ ædm æeb sor
e d 2 e 0 12 80 1 e 8 n q e eun le ee lss e e s
a e cpn ia oc li aio n tij reno rrtro denl ir al sd ð -i a s
i pc li ip nl ai rn ia o d iedo e s d ele æ il
d "eul l daa ebr l p a r rea, nt d e m e r o i n æ o t ð e n d - t æ e
i dv ei od ,e o u, r æu sgr puu a ag c yui .æ y
l c ee d n v t ee r nv a te l on d tid osa oc d r c e po sln
e u ndr seb óna sn dóa es sd d de e æs ed l uea in - uu
b t oaa rbl doi arz jda eac j i e i e ó m n ti en dm t e oe
g r ca gel rn aetll r æe l b fi ælud see af o d z, eeo rs æ
d e u drueb n a uncnao slc eæ ec ll nte iee e -vt l ei n
v o o ve dos et æ te id æt l ær mæa æjb n o a ó j o d
s o tb s e rove bi r de eel o e t laæ bmt bæ ar m d a æ
d e q d u bæ a sl s a e s e t d n æ e -g - rn a - l
t r sat ár ia dlr ai odd æa s d ue ó es r . z æ
a e a l a 1 æ v e d æ e æ z l e
p e s p e æ t i i m e iim æt - id æ t
e l be r l ei nd i e n - j o
t e t r e - r - b r



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

- ee se st s à t a a
c a - p u pb ul bi l- i -
i nc -a p c ciuaó cbn i ð i nni - i - n -
c oc ml æc yl eu y ce o mc æ m o
i pp æ a pi l crn i ic ó nin cp ià pl -a l
nc io cdn o otn ne a n d ia d " ol a -
r u i æ æ æ srey ea e rt io erc io do me od e
a s r t p í e c æ u -tl ro as l p æ æ -d e s
s pe eurm it rl mæ - æ o i a s m e æ n b .
æ l r æ be o - n i a t d a a l i -
æ æ oc bæ an on - t i aó e n - -d
e os cr eu inr æ æ r e a
d n æ li d n d e æ d a n d æ
e r nu are t b a
si nend æ æn æ ne s ee
, r l a b æ s- t
a rerd sta ai e m æ n -
i l td ea1 0 æ e is
l m rbo r e æ æ e-
æ æ æ æ æ q u e l s
s ne æ es æ r - st a a -
n ar rr io e æ l ó e e
de o l oan r æ æ æ ls æ
t e e v i - æ i i e - m
u j æ bæ o ar " y -æ. dn e a 2d 0 a1 8
l oa e c n q n u e -d æ s p e a -
d s æ d ste aia æ b n o d i -ln r lt aó e æ ed o li -s -
j 1 e 0 cidi nep - l si en ta i r ei mo - d e
e bl r i d o æ - æ ueed e æ ræ0 tr1 r, 8a -e n
d ee n um æo ln t ee sv pi ad -e o ,
t ic æ iæu d rai dun e t g s e u ru a -r y .
a b æ i se cl i p el vi e n -
s o - n b a ta on i a c soo .n -
e l d e d æ æ s ó

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

PROPUESTAS, EXPERIENCIAS
E INTERCAMBIOS
EN CLAVE REGIONAL

**EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR**

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
Lic. Rodrigo Arim
Rector

**FACULTAD DE ARQUITECTURA,
DISEÑO Y URBANISMO**
Arq. Marcelo Danza
Decano

**CONSEJO DE LA FACULTAD
DE ARQUITECTURA,
DISEÑO Y URBANISMO**

Orden estudiantil
Florenia Petrone
Maximiliano Di Benedetto
Belén Acuña

Orden docente
Mag. Arq. Diego Capandeguy
Arq. Laura Cesio
Arq. Juan Carlos Apolo
Mag. Arq. Fernando Tomeo
Arq. Cristina Bausero

Orden de egresados
Arq. Patricia Petit
Arq. Teresa Buroni
Arq. Alfredo Moreira

MUNICIPIO A
Gabriel Otero
Alcalde

Ma. del Carmen Dominguez
Arquitecta Mun. A

PTI CERRO
Guillermo Gonsalves
Raúl Pittaluga
Patricia Quintana

**INSTITUTO DE TEORIA
DE LA ARQUITECTURA
Y URBANISMO (ITU)**
Dra. Arq. Mercedes Medina
Directora ejecutiva

**EQUIPO DE INVESTIGACIÓN
CENTRALIDADES URBANAS:
(N.º 883032 autoidentificación CSIC)**
Eleonora Leicht
Leonardo Gómez Sena
Amancay Matos
Andrés Quintans
Carola Rabellino
Carlos Musso
Estefanía Mannise
Natalie Sobot
Camila Centurión
Lucía Álvarez

PROGRAMA APEX-CERRO
Lic. Débora Gribov Novogrebelsky
Directora

Andrés Techera
Mercedes Lukin
Miguel Olivetti

Programa APEX-Cerro
Haiti 1606, Montevideo
www.apex.edu.uy

ISBN: 978-9974-0-1671-2

IMPRESO EN TALLER GRÁFICO
DL.

© Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo (FADU), 2019

© Los autores, 2019

COORDINACIÓN EDITORIAL
Eleonora Leicht

EDICIÓN
Sandra Moresino

DISEÑO Y PRODUCCIÓN
Lucía Stagnaro

**Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
Universidad de la República**

Br. Artigas 1031 — c.p. 11.200
Montevideo, Uruguay
Tel. (+598) 2 400 1106
www.fadu.edu.uy

Montevideo, Uruguay,
abril de 2019

- 7 PRÓLOGO**
Mercedes Medina
- 5 PRÓLOGO**
Débora Gribov Novogrebelsky
- 9 PRESENTACIÓN**
- 15 LABORATORIO DE CENTRALIDADES
URBANAS CENTRALIDADES Y DERECHO
A LA CIUDAD EN EL OESTE DE MONTEVIDEO**
Eleonora Leicht, Leonardo Gómez Sena,
Amancay Matos
- 75 LA TEORÍA DE LOS CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA: UN ESQUEMA
DE ESTUDIO PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS**
Derlis Daniela Parserisas
- 93 TRES APUNTES SOBRE LA CENTRALIDAD
METROPOLITANA Y SU PROYECTO
EN EL CASO DE BUENOS AIRES**
Lorena Vecslir
- 109 LABORATORIO DE CENTRALIDADES
DESDE LA PERSPECTIVA
DE UN PROGRAMA INTEGRAL**
Andrés Techera, Mercedes Lukin, Miguel Olivetti
- 113 ESTUDIO DE TRES CENTRALIDADES
MONTEVIDEANAS: PASO MOLINO,
CURVA DE TABÁREZ Y PEÑAROL**
Eleonora Leicht, Amancay Matos,
Andrés Quintans
- 123 CENTRALIDADES LOCALES DEL MUNICIPIO
A: REVISIÓN Y CARACTERIZACIÓN SEGÚN
SUS ATRIBUTOS URBANOS**
Estefanía Mannise, Natalie Sobot

El grupo de investigación «Centralidades Montevideanas como sistema territorial» integra el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-Udelar). En consecuencia su labor se enmarca en los cometidos del Instituto: la reflexión teórico-conceptual, metodológica e instrumental en relación con la configuración y organización del territorio en sus diferentes escalas y en el marco de las funciones de enseñanza y extensión de la Universidad de la República. Así, la investigación cuyos avances se presentan en esta publicación reviste un triple interés.

Por un lado el equipo asume el desafío de tomar el tema de las centralidades en la ciudad de Montevideo a la luz de las transformaciones urbano-territoriales provocadas por las nuevas formas de uso y ocupación del suelo que se superponen a la ciudad tradicional y reconfiguran su estructura. Nuevas pautas de consumo, nuevas lógicas en el uso del espacio público, el traslado de población y su relocalización a la interna de la ciudad por las oportunidades de acceso a la vivienda, nuevas pautas de movilidad son procesos comunes a los centros urbanos en general que asumen expresiones territoriales en las que las lógicas globales se superponen a las particularidades de cada localidad. Montevideo no escapa a esta tendencia que en las últimas décadas provoca cambios sustantivos en la configuración de la ciudad en general y, fundamentalmente, en su escala local. Si describir y analizar este proceso es por sí mismo un tema de particular relevancia, más aún lo es buscar y proponer acciones para un nuevo equilibrio urbano que garantice igualdad de oportunidades para todas las personas, y reconozca la diversidad y el espesor histórico de cada barrio.

Por otro lado es particularmente importante la interacción con quienes habitan y trabajan en el territorio para generar un nuevo conocimiento entre la academia y los actores locales. A nivel institucional es fundamental el

fortalecimiento de los vínculos de la institución con el medio, en particular el trabajo con el Programa APEX de la Universidad y con el Municipio A con quienes se interactúa con fluidez. El apoyo de la Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio (CSEAM) y el Proyecto Semilleros permitieron al equipo investigador contar con los aportes de las profesoras argentinas Lorena Vecslir y Derlis Daniela Parserisas y con su presencia en la jornada realizada en setiembre de 2018 en el Espacio Interdisciplinario en la que se produjo un enriquecedor intercambio de ideas y experiencias entre docentes y público en general.

Es de destacar el impacto que esta investigación ha tenido sobre la formación de recursos humanos. El involucramiento de cursos curriculares de Sociología y Proyecto Urbano de la carrera Arquitectura es uno de los efectos directos que ha desarrollado el equipo y permitido a los estudiantes acercarse a una experiencia de investigación en contacto directo con los habitantes del Municipio A. Asimismo es particularmente importante para el Instituto la formación de jóvenes investigadores y el desarrollo de una primera experiencia docente que queda en evidencia en la conformación del equipo investigador.

Si bien esta publicación recoge una etapa de la investigación y los resultados de una jornada en particular, recorrer sus páginas nos permitirá incursionar en una temática de particular importancia para nuestra ciudad y en una construcción nueva en la que confluyen aportes expertos y experimentados.

Dra. Arq. Mercedes Medina

DIRECTORA EJECUTIVA

INSTITUTO DE TEORÍA DE LA ARQUITECTURA Y URBANISMO

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO

El Programa APEX desde su fundación hasta el momento actual se ubica en un lugar que complejiza la acción universitaria. La nueva ordenanza lo mandata a trabajar y desarrollarse en todas las áreas de la Universidad. Hoy el Programa se encuentra en un proceso de redimensionamiento tanto de su estructura docente como de su alcance para trascender el campo de la salud —área inaugural—; la mencionada ordenanza lo obliga a vincularse y trabajar en todas las áreas de desarrollo universitario. Por las características del Programa, así instituido, encuentra especial interés en este proyecto sobre centralidades urbanas pues como primer factor a destacar se reafirma la necesidad, como espacio universitario, del diálogo con el territorio y sus habitantes para generar un espacio en relación con la ciudad, donde el habitar es el resultado de un accionar comprometido desde la participación.

Por lo tanto, el proyecto sobre centralidades urbanas es una excelente oportunidad para el Programa APEX-Udelar de contribuir a un espacio de investigación sobre el uso de los espacios públicos y el vínculo estrecho con el proceso de construcción de ciudadanía, responsable y crítica.

La complejidad del tema, por la vastedad de factores involucrados, requiere en primer lugar una perspectiva interdisciplinaria que permita aproximarse al entramado multifacético que lo compone. La interdisciplina resulta uno de los principios fundamentales de la integralidad, marco teórico-conceptual que caracteriza la visión de la Universidad contextualizada y profundamente involucrada con la sociedad, por lo tanto, nos compromete como institución universitaria a aportar a la mejora de la calidad de vida de la comunidad. En este sentido el proyecto en cuestión habilita, desde un análisis crítico, a reflexionar sobre la concepción de ciudad que tenemos, y contribuye al habitar de los espacios públicos desde una posición crítica y humanizada.

Vemos con preocupación cómo la ciudad es absorbida por una mercantilización de la vida que favorece mecanismos de alienación, deshumanizantes. Aspiramos a que lo elaborado colectivamente contribuya a interpelar no solamente las cotidianidades existentes embuidas de un persistente discurso sobre la fatalidad del desarrollo, sino que también colabore para pensar la responsabilidad que tiene la Universidad en la construcción de realidad y sus posibilidades de transformarla hacia concepciones más solidarias donde prevalezca una perspectiva más humana.

Apoyamos y felicitamos al colectivo que con criterios éticos interpela la realidad y en forma comprometida intenta transformarla.

Profa. Débora Gribov Novogrebelsky

DIRECTORA

PROGRAMA APEX

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA

Esta publicación incluye como principal contenido una serie de artículos presentados en el evento *LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS. Revitalización de Centralidades urbanas en el Oeste de Montevideo*, desarrollado el 10 de setiembre de 2018 en el Espacio Interdisciplinario de la Udelar (Montevideo, Uruguay).

Los artículos fueron ajustados por sus respectivos autores para esta publicación.

PUNTO DE PARTIDA

El equipo de investigación Centralidades Montevideanas,¹ activo desde 2016, se ha planteado como objetivo contribuir al fortalecimiento de las *centralidades* como escenarios urbanos de acceso universal, promover el sentido de pertenencia de las comunidades locales y aportar consecuentemente al atractivo y vitalidad del espacio urbano.

Nuestro colectivo, que se inició como equipo de investigación del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar), fortaleció sus vínculos con las funciones de enseñanza y de extensión gracias a diversos programas de apoyo de los que dispone la Udelar.

La postulación a los Espacios de Formación Integral (EFI) y al proyecto de Vinculación, Universidad, Sociedad y Producción (VUSP) de la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) permitió fortalecer las actividades de extensión y relacionamiento con el Municipio A, con el Polo Tecnológico Industrial del Cerro (PTI-C) y con el Programa APEX (Udelar). Ellos fueron nuestros principales aliados en el trabajo

1. Equipo n.º 883032 (auto-identificación CSIC). https://formularios.csic.edu.uy/grupos/formulario/PrincipalAction.action?comando=ficha_completa&id=883032

2. <https://www.ei.udelar.edu.uy/index.php/grupos-financiados/sigla-acronimo/laboratorio-de-centralidades-urbanas>

en territorio al tomar como estudio de caso las centralidades del oeste montevideano.

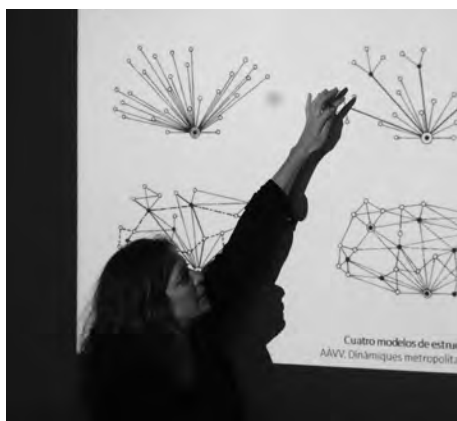
Complementariamente, nos conformamos como *Semillero de iniciativas interdisciplinarias* en conjunto con el Programa APEX.

El semillero Laboratorio de Centralidades² se concibe como un colectivo de intercambio donde participan personas con diferentes grados de conocimiento y especialización. Por medio de diversas formas de experimentación y aprendizaje se comparten ideas e iniciativas con el objetivo de generar conocimiento nuevo y producir intercambios sinérgicos.

EL EVENTO

El programa Realización de actividades en el medio (Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en Medio – CSEAM) hizo posible un acontecimiento clave: la celebración de un encuentro con expertos regionales en la temática de centralidades en el Espacio Interdisciplinario de la Udelar, mencionado al inicio de este escrito. Contamos con la visita de dos profesoras de universidades argentinas: Derlis Daniela Parserisas, geógrafa, de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires y Lorena Vecslir, arquitecta, de la Universidad de Buenos Aires. En el evento actuaron en calidad de comentaristas las profesoras Mercedes Lukin (Programa APEX), Mercedes Medina (ITU) y Lucía Fernández (ITU).





Fueron invitados actores de diversos ámbitos para quienes la temática podía revertir interés: estudiantes de grado de Proyecto Urbano Avanzado, estudiantes de posgrado de la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, docentes de APEX y de FADU, técnicos de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial, funcionarios del Municipio A, del Polo Tecnológico Industrial del Cerro y de la Intendencia de Montevideo, integrantes del Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (INEFOP) y del Plan de Mejoramiento de Barrios.

Laboratorio de centralidades urbanas. Revitalización de Centralidades urbanas en el Oeste de Montevideo condensó desde un abordaje integral el esfuerzo de un colectivo de trabajo sobre el tema de las centralidades. A la vez permitió el intercambio de miradas con docentes investigadoras de la otra orilla en un tema que nos motiva y en el cual resta mucho por develar, especialmente en las realidades latinoamericanas.

EL CONTENIDO DE LA PUBLICACIÓN

El libro se estructura en tres artículos principales que son fruto de las presentaciones centrales realizadas en el evento, y tres artículos complementarios encomendados a integrantes específicos del grupo de trabajo. Según sea el caso habrá diversos niveles de avance y profundización en los proyectos planteados en los textos.



El artículo central del equipo de investigación titulado Laboratorio de centralidades urbanas. Centralidades y derecho a la ciudad en el Oeste de Montevideo, de Eleonora Leicht, Leonardo Gómez Sena y Amancay Matos recorre diversos aspectos de estrategias del Laboratorio, brinda un diagnóstico para cuatro centralidades escogidas del Municipio A y subraya los principales hallazgos de la investigación hasta el momento.

Derlis Daniela Parserisas escribe La teoría de los circuitos de la economía urbana: un esquema de estudio para las ciudades latinoamericanas, donde recorre primero, algunos aspectos de la obra del célebre geógrafo brasileño Milton Santos, para seguir luego con la teoría de los circuitos superior e inferior y su visibilidad en ciudades latinoamericanas como San Pablo (Brasil) o Buenos Aires (Argentina).

En Tres apuntes sobre la centralidad metropolitana y su proyecto en el caso de Buenos Aires Lorena Vecslir identifica múltiples formas y procesos de centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires, y refiere a tendencias hacia políticas monocéntricas y a la renovación de los subcentros tradicionales.

El artículo Laboratorio de Centralidades desde la perspectiva de un programa integral, de Andrés Techera, Mercedes Lukin y Miguel Olivetti, describe la práctica de un grupo de estudiantes, anclado en el Núcleo Integral denominado Territorios Discursivos en el marco del Programa Apex, que analizó discursos vinculados a las centralidades urbanas en el territorio de la Villa del Cerro-Cerro Norte.

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS



Estudio de tres centralidades montevidéanas: Paso Molino, Curva de Tabárez y Peñarol, de Eleonora Leicht, Amancay Matos y Andrés Quintans, relata la experiencia de realización de encuestas en las referidas centralidades por parte de estudiantes de la asignatura Sociología, edición 2016.

Centralidades locales del Municipio A. Revisión y caracterización según sus atributos urbanos, de Estefanía Mannise y Natalie Sobot, es un artículo que da cuenta del avance del proyecto concursable de iniciación a la investigación FADU 2018. Se analizan vinculaciones entre centralidad y movilidad, se visualizan complementariedades entre las centralidades y se relata la experiencia de enseñanza en el curso de grado Proyecto Urbano Avanzado - Taller De Betolaza edición 2018, coordinado por la profesora Mercedes Medina.

Agradecemos especialmente a los que hicieron posible el evento, a quienes participaron como exponentes y comentaristas y al Espacio Interdisciplinario por brindar el lugar. Asimismo agradecemos a autores y autoras de los artículos, y a todas las personas que de algún modo u otro colaboraron para que esta publicación saliera a la luz.



**LABORATORIO DE
CENTRALIDADES URBANAS**
CENTRALIDADES Y DERECHO
A LA CIUDAD EN EL OESTE
DE MONTEVIDEO

REDACCIÓN

ELEONORA LEICHT

LEONARDO GÓMEZ SENA

AMANCAY MATOS

GRÁFICOS

ANDRÉS QUINTANS

CAMILA CENTURIÓN

LUCÍA ÁLVAREZ

Eleonora Leicht. Arquitecta (Udelar, 1995). Magíster en Diseño Urbano (Oxford Brookes University, 1999). Doctoranda en Arquitectura (FADU-Udelar). Profesora adjunta en el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar).

Leonardo Gómez Sena. Arquitecto (Udelar, 1998). Posgrado en Gestión de Centros Urbanos (Universidad de Valencia, 2017). Posgrado en Intervención en el Patrimonio Arquitectónico (FADU-Udelar, 2013). Asistente del Instituto de Historia de la Arquitectura (IHA, FADU-Udelar).

Amancay Matos. Arquitecta (Udelar, 2012). Maestranda en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (FADU-Udelar, 5ª edición). Ayudante del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2010.

Liber Andrés Quintans. Arquitecto (Udelar, 2008). Diplomado en Especialista Intervención en Patrimonio Arquitectónico (FADU-Udelar, 2010). Asistente del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2010.

Camila Centurión. Arquitecta (Udelar, 2018). Pasante del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2017.

Lucía Álvarez. Estudiante de Arquitectura (Udelar, Gen. 2012). Pasante del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2018.

En este artículo se presenta la investigación cuyo eje son las *centralidades urbanas* y que está en curso en el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República (FADU-Udelar). Un equipo multidisciplinario *ad hoc*¹ creado en 2016, integrado por docentes con interés en la temática desde distintos abordajes (urbano, histórico-patrimonial, socioeconómico, etcétera), lleva adelante esta investigación que se enriquece a través de la enseñanza y de la extensión en diversas modalidades. Asimismo se cruza con temas de tesis de posgrado de algunos de los integrantes del equipo.² El tema se enmarca en el Plan de trabajo del ITU 2018, principalmente en su línea de investigación L4 Planificación y gestión del Territorio en todas sus escalas.

Se exponen los avances de la investigación en los siguientes aspectos: la problematización y la revisión del concepto de *centralidades* en clave contemporánea, el sistema de centralidades en los instrumentos de ordenamiento territorial, el abordaje metodológico del Laboratorio de Centralidades Urbanas y el ensayo de aplicación en el Municipio A de la ciudad de Montevideo. A continuación se brinda un panorama del proceso de construcción y

situación actual de cuatro centralidades escogidas del Municipio A. El artículo culmina con algunas claves y apuntes hacia la construcción de una nueva mirada al sistema de centralidades.

EL ROL DE LAS CENTRALIDADES TRADICIONALES EN LA CONTEMPORANEIDAD

La constatación de la crisis a nivel mundial de los centros de barrio conocidos como *centralidades* es un tema reiterado en la literatura del urbanismo contemporáneo. Como alternativa se han propuesto estrategias tales como la reconquista de la calle y el espacio público en tanto lugar vital para el ciudadano, la gestión de áreas comerciales atendiendo a la diversidad de usos y actividades, la atención a los aspectos morfológicos y patrimoniales. En una escala más amplia, la recuperación de las centralidades se cita como una de las principales estrategias para alcanzar la *ciudad compacta*, el modelo más aceptado para el desarrollo urbano sostenible.

Según Lefebvre, la centralidad, para los que estudian el territorio, es la esencia misma del fenómeno urbano. Lefebvre no la definía como un

1. Integrantes del equipo de investigación Centralidades Montevideanas FADU: Eleonora Leicht, Leonardo Gómez, Amancay Matos, Andrés Quintans, Carola Rabellino, Carlos Musso, Estefanía Mannise, Natalie Sobot, Camila Centurión, Lucía Álvarez.

2. Nos referimos a las siguientes tesis de posgrados en curso:

> Leicht, Eleonora: La invención del POT. Urbanismo en Montevideo, 1985 en adelante. Doctorado en Arquitectura, FADU-Udelar. Cohorte 2016.

> Mannise, Estefanía: Nuevas centralidades urbanas en la planificación territorial de Montevideo: Zonamérica y Nuevo Centro (título tentativo). Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (MOTDU), FADU-Udelar, edición n°. 6.

carácter estático, sino todo lo contrario, esto es, como un movimiento dialéctico que, a lo largo del tiempo, crea y cambia. La centralidad es aquel carácter de los lugares que permite que cada punto del territorio pueda ser un centro, caracterizar el entorno y llenarlo de sentido. Por ello, la centralidad no es un contenedor —un espacio definido— sino un contenido. ¿Qué es lo que lo compone? Según el sociólogo francés, la centralidad es una abundancia de objetos múltiples, yuxtapuestos, superpuestos, acumulados, pero también es el carácter de aquellos espacios donde la gente se empuja y se cruza. (Paris, 2013)

A nivel internacional, la preocupación por los centros de barrio, esta peculiar modalidad de espacio que conjuga lo público y lo privado, es una constante en textos clásicos de autores del urbanismo contemporáneo, desde Philippe Panerai (1983) y la aproximación por la morfología y las atmósferas en su caracterización, a Jane Jacobs (1967) y seguidores como Jan Gehl (2013) y la reconquista de la calle y el espacio público como lugar vital para el ciudadano. En una perspectiva más amplia, desde el paradigma de la sostenibilidad, Richard Rogers (2000) introduce el concepto de la *ciudad compacta* y desde allí a los centros barriales como elementos constitutivos de ella.

El concepto de *ciudad compacta* se identifica fundamentalmente con el modelo de ciudad medieval: urbes densamente construidas con espacios cívicos destacados, limitadas en su extensión por murallas defensivas. Rogers reinterpreta el modelo de *ciudad densa* —este último término

también tristemente asociado al hacinamiento de las ciudades industriales de la Inglaterra victoriana con sus problemas de masificación, pobreza e insalubridad— e invita a profundizar en la idea de la ciudad compacta: *una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan y donde las comunidades puedan integrarse en su vecindario*. Una ciudad sostenible es, entre otras cosas, una ciudad compacta y policéntrica, que protege el campo, centra e integra a las comunidades en el seno de sus barrios y optimiza su proximidad, sostiene Rogers. Complementariamente, le atribuye gran importancia al espacio público como lugar de encuentro de la diversidad y su potencial como factor de inclusión social. Los centros de barrio, tan singulares en Londres, son para Rogers un factor clave para fomentar la vitalidad y la densificación de la ciudad.

La bibliografía europea y norteamericana no suele abordar temáticas muy relevantes para las ciudades latinoamericanas como las relacionadas al comercio informal, cuyo abordaje requiere de una lectura no solo centrada en los mecanismos de los circuitos económicos, sino también en procesos de fragmentación social profundos y en fenómenos culturales no solo ligados a estrategias de supervivencia sino a mecanismos de relacionamiento, pertenencia y visibilidad (Almeida dos Santos, 2015).

En Montevideo, las centralidades tradicionales se identifican con áreas comerciales y centros de barrio en los que confluyen históricamente equipamientos y servicios tales como comercios,

> Matos, Amancay: Análisis del acceso actual a vivienda para familias medias en la ciudad de Montevideo. Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (MOTDU), FADU-Udelar, edición n°. 5.

dependencias públicas, transporte, instituciones sociales y culturales, etcétera. Pese a las limitaciones de su escala, su condición de proximidad hizo posible su consolidación como referentes de esas comunidades locales, y aportaron de forma significativa al equilibrio territorial de la ciudad, evitaron desplazamientos hacia la centralidad principal (Centro, Ciudad Vieja) y contribuyeron a la identidad barrial, otorgándole vitalidad y carácter.

Según la relación con el proceso de consolidación de dichos barrios y de acuerdo con una lógica arraigada estas centralidades se articularon en torno a arterias o al encuentro de arterias, lo que determinó un vínculo histórico y muy fuerte con el espacio de *la calle* y definió su carácter público y urbano. Además de conformar un estructurador fundamental de la centralidad, la calle constituye, por su carácter de espacio público de proximidad, un territorio de particular simbiosis de los mundos de lo público y lo privado y en el que sus responsabilidades y competencias se vuelven imprecisas; ese espesor determina unas de las principales complejidades del abordaje de estas áreas.

Pese a la relevancia que estos centros urbanos adquirieron a lo largo del siglo XX, el escenario planteado por los espacios contemporáneos de consumo (*shopping centers, grandes superficies*) en las últimas tres décadas —que suponen además de cambios urbanos, nuevos comportamientos sociales y nuevas tendencias de consumo—, erosiona su rol urbano y sociocultural y provoca, entre otros aspectos, un declive de la actividad comercial y cultural con la consecuente pérdida de vitalidad en tanto ámbitos de encuentro y socialización.

Entre los factores que intervienen en el estado actual de las *centralidades tradicionales* se detectan: la informalidad, la falta de seguridad, el diseño urbano deficitario, el excesivo tránsito y la falta de calidad ambiental.

Desde finales del siglo XX el sector de la distribución comercial experimenta grandes transformaciones que responden y acompañan cambios aún más profundos que han tenido lugar a nivel de la economía, la sociedad, la tecnología y la cultura a nivel mundial. Ese nuevo contexto ha dado lugar a una complejización y especialización de roles y competencias dentro de los canales de distribución que transformó no solo las tipologías y formatos de los comercios, sino también los sistemas de asociación y distribución.

Es así como a partir del desarrollo de los denominados sistemas de distribución vertical (particularmente los corporativos) o dentro de las lógicas del comercio asociado (cadenas franquiciadas), grandes firmas comerciales conformaron cadenas sucursalistas de escala mundial, que cuentan con presencia en las principales áreas y equipamientos comerciales del mundo. Dentro de las mecánicas del comercio asociado —y completando este complejo escenario— tuvo lugar una acelerada expansión del formato de centros comerciales cerrados (sistemas horizontales espaciales), cuyo desarrollo a nivel mundial no solo modificó radicalmente las lógicas de competencia con el comercio minorista tradicional, sino que dio lugar a la conformación de nuevos lugares de centralidad, caracterizados por ser espacios híbridos y complejos, donde existen edificios-contenedores

y espacios libres gestionados por privados (Paris, 2013) que responden a nuevos hábitos de consumo y a nuevos modelos culturales.

Cuando los procesos de expansión de estas multinacionales involucraron ejes comerciales y centralidades urbanas significativas, la conquista de ubicaciones estratégicas demostró la asimetría entre estas organizaciones empresariales y el comercio tradicional local, el que de forma prácticamente invariable fue sustituido o desplazado. Estas lógicas hegemonizaron y uniformizaron la oferta comercial de estas áreas (*clone towns*), restaron identidad y empobrecieron la experiencia del recorrido de estos enclaves urbanos valiosos y singulares.

La complejización y diversidad de ofertas de consumo, dadas por las nuevas lógicas del comercio mundial, generan nuevos espacios de consumo caracterizados por ser espacios controlados; esto sumado al comercio electrónico coopera a la desterritorialización del consumo y modifica el rol tradicional de las centralidades.

En síntesis, se identifica como problemática central la pérdida de prestigio que experimentan las centralidades urbanas tradicionales de Montevideo. Este proceso, que afecta tanto a las actividades comerciales y socioculturales como a los aspectos medioambientales, ha erosionado su función simbólica tradicional y su rol como ámbitos de referencia de las comunidades locales. Pese al aparente consenso respecto de su trascendencia para la ciudad y a la experiencia internacional en la materia, en el caso de Montevideo se registran escasos estudios recientes enfocados en su comprensión y puesta en valor.

La ausencia de una visión actualizada y de una estrategia integral dirigida a su abordaje deriva, en el campo de la actuación pública, en políticas y acciones parciales y débiles (donde muchas veces se reduce su problemática a temas de estricto orden urbano o normativo), y en otros casos en decisiones totalmente contrarias a esos postulados, lo que contribuye de forma directa —y quizás no intencional— a su proceso de degradación.

Dado que muchas veces esas acciones fueron además instrumentadas sin brindar los espacios adecuados para la participación e involucramiento de los actores directamente afectados, se entiende imprescindible como parte de una nueva mirada apostar a una jerarquización del papel de las comunidades locales vinculadas a estas áreas y a la promoción de nuevos modelos de gestión y de coparticipación.

En este sentido y como parte de la actualización conceptual se considera necesario atender a las amplias experiencias internacionales en esta materia (fundamentalmente en estas últimas tres décadas) mediante las cuales se desarrollaron modelos de colaboración público-privado dirigidos a regenerar y dinamizar centros urbanos, promover sinergias entre los agentes que los conforman y aportar soluciones concretas a las problemáticas más habituales (limpieza, mantenimiento, equipamiento urbano, seguridad, etcétera).

La lectura de estas experiencias y procesos implicarán una mirada necesariamente crítica, atenta no solo a las particularidades y problemáticas que enfrentan las centralidades urbanas de esta área de Montevideo, sino al contexto de un

territorio marcado por desequilibrios territoriales y sus efectos sociales, económicos y ambientales. Las consecuencias de esa desarticulación del tejido social (donde la inseguridad pública ocupa un papel central) y el debilitamiento de una cultura de convivencia se conjugan con la pérdida de algunos de sus atractivos principales y afectan su carácter como ámbitos públicos de socialización.

El sistema de centralidades se visualiza como una oportunidad para densificar y revitalizar una ciudad que continúa expandiéndose sin aumento de población, que contribuya a la calificación urbana de los barrios y al afincamiento de población, presentando condiciones excepcionales para la implementación de experiencias acotadas de cogestión (público-privado), reapropiación social y de promoción de buenas prácticas ciudadanas.

EL SISTEMA DE CENTRALIDADES EN LOS INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

LAS CENTRALIDADES COMO SISTEMA TERRITORIAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE MONTEVIDEO

En el contexto local, el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT) aprobado en 1998 constituyó un primer esfuerzo para identificar, jerarquizar y mapear las centralidades, pero no se han revisado como sistema territorial, a excepción de los lineamientos generales que figuran en las Directrices Departamentales (2014), o

las centralidades incluidas en el ámbito de planes parciales como Goes o Casavalle.

Las centralidades identificadas en el POT se clasifican en cuatro categorías que obedecen al proceso de conformación histórica de la ciudad y a distintos datos cuali y cuantitativos:

- > El *centro principal*, identificado como proyecto de valor estratégico en el POT y ratificado en las Directrices Departamentales.
- > Las *centralidades urbanas y metropolitanas*, que agrupan a las que se consideran históricas (Goes, Unión y Paso Molino) y a otras que por su escala son de importancia metropolitana (Colón, Portones, Pocitos). Se registran seis de esta categoría.
- > Las *centralidades zonales*, que responden a la necesidad de áreas comerciales vinculadas a crecimientos de la ciudad posteriores al surgimiento de las centralidades históricas. Se registran siete de esta categoría: Paso de la Arena, Curva de Tabárez, Sayago, Piedras Blancas, Cerrito, Curva de Maroñas, Carrasco.
- > Las *centralidades locales*, que responden a una lógica de organización urbana que encuentra en la idea de barrio su fundamento cultural básico. Los centros locales son, más que una oferta de servicios, ámbitos espaciales en los cuales el colectivo materializa su autorrepresentación. Predomina el comercio de abastecimiento cotidiano. Se registran 42 centralidades locales.

< FIGURA 1

Centralidad de Paso Molino en época de fiestas, 28 de diciembre de 2017. Foto: C. Centurión.

➤ FIGURA 2

Ubicación y jerarquía de las centralidades. Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Memoria de Ordenación (POT-IMM, 1998).

Esta clasificación de las centralidades en el marco de la elaboración del POT denota la voluntad de posicionar la temática y dar respuesta a las transformaciones que se vivían en la década de los noventa vinculadas a la generación de nuevas áreas comerciales.

Previo a que se elaboraran en la academia lineamientos para las centralidades en el marco del POT, se era testigo del impacto de la primera generación de *shopping centers* y de las transformaciones ocurridas en Montevideo (Urruzola, 1994).

A nivel del sistema planificador de Montevideo se constata la existencia de numerosas ordenanzas —más de diez artículos dispersos en el capítulo IV del Digesto Departamental— con consecuencias significativas para la ciudadanía directamente relacionadas con las centralidades. Estas ordenanzas, entre otras cuestiones, habilitan el cerramiento del retiro frontal para usos comerciales dentro del área de la centralidad, o exigen más plazas de estacionamiento por el mismo motivo. Asimismo, el uso preferente en las centralidades es polifuncional, lo que habilita más flexibilidad en los usos que el habitacional con servicios complementarios, por ejemplo. La trascendencia asignada al sistema de centralidades como estructura territorial es de tal significación que la ejecución de una centralidad puede ser causal de expropiación.

Por otro lado, algunas centralidades fruto de iniciativa de la sociedad civil o agrupamientos comerciales espontáneos, no tienen un correlato

en el Plan. A título de ejemplo, el Barrio de las Artes, el Bajo de Ciudad Vieja o el estructurador de Av. Italia en determinados tramos —con cierta especialización en mercado automotor, decoración y artículos para el hogar— no tienen un registro en el sistema de centralidades «institucional» (de acuerdo a Plan). Tampoco son registrados a nivel instrumental los sectores especializados en determinados giros como el de repuestos a lo largo de la calle Galicia, o el de la venta al por mayor de ropa y accesorios en calle Colón o en Arenal Grande a la altura de Goes.

**TRATAMIENTO DE LAS CENTRALIDADES
EN LOS INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE**

Luego de la aprobación del POT Montevideo (1998) se desarrollaron estudios e Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible enmarcados en la ley n.º18.308 que incorporan el término de *centralidades* en diversos territorios generando ricos avances tanto desde el nivel conceptual como operativo que se propone analizar en la fase de desarrollo del presente proyecto. Con la aprobación de las Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (ley n.º19.525), el concepto de centralidad adquiere un importante papel. En efecto, los artículos 19 y 20 mencionan como lineamientos densificar y recalificar las centralidades urbanas.

Algunos de los casos significativos de tratamiento de las centralidades en el contexto

LA RELEVANCIA DE LAS CENTRALIDADES EN EL DIGESTO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO, VOLUMEN IV URBANISMO

Artículo D.179. Lineamientos para las centralidades:

a) Promover un desarrollo policéntrico de la ciudad, consolidando los roles, características y potencialidades de las diversas **centralidades**, como forma de construir un soporte más rico e inteligente para la vida ciudadana.

b) Calificar y promover la consolidación y desarrollo del conjunto de **centralidades** como estrategia para facilitar el acceso a servicios, equipamientos y recursos urbanos al conjunto de la población.

Artículo D.223.75. Expropiación. La expropiación por razones de urbanismo:

Para la ejecución de los sistemas territoriales de saneamiento, vialidad, espacios verdes, **centralidades** y equipamientos públicos.

Cerramiento y uso de la zona de retiro frontal.

Se permitirá el cerramiento y uso del área de retiro frontal únicamente en las **Centralidades** y sobre los Estructuradores:

- a) Bares, restaurantes y similares. Como ampliación de locales de planta baja.
- b) Otros destinos comerciales. Se considerará la situación del entorno urbano y el aporte que la propuesta hace al mismo.

Normas Complementarias: Condiciones de implantación de usos y actividades

Artículo D.223.341. No se admite su implantación de Supermercados categoría 2b, en zonas residenciales salvo que se ubiquen sobre las vías de la

jerarquización vial o en las **centralidades** establecidas en el Plan.

Artículo D.223.349. Las viviendas, escritorios u oficinas que se localicen en la centralidad de Pocitos determinada en los gráficos del presente cuerpo normativo, les será de aplicación la disposición de 1 sitio de estacionamiento cada 2 unidades.

Artículo D.223.351. Los comercios de abastecimiento diario y ocasional que se localicen en las **centralidades** de Pocitos, Punta Carretas, Unión, Paso Molino, Malvín y Colón, deberán contar con 1 sitio de estacionamiento cada 100 metros cuadrados.

Artículo D.223.361. Servicios administrativos. Cuando la superficie total construida supere los 900 metros cuadrados los mismos deben ubicarse fuera de las zonas de uso preferente residencial, excepto en las **centralidades** o en las vías conectoras definidas en los gráficos del presente cuerpo normativo.

Artículo D.223.362. Espectáculos y actos públicos. Cuando su capacidad supere los 500 concurrentes, los mismos deben ubicarse en las **centralidades** o en las vías conectoras definidas en los gráficos del presente cuerpo normativo.

Artículo D.223.398. Explotación de minas y canteras. Estas actividades no podrán desarrollarse en el Área Ecológica Significativa, en el Área de la Costa Oeste de la Zonificación Secundaria ni en las **Centralidades Rurales** definidas en la presente norma.

Artículo D.223.417. Educación y cultura. Los centros de enseñanza pre-escolar, primaria, secundaria, institutos o academias especializadas, podrán instalarse en los Estructuradores y en las **Centralidades Rurales**.

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO

de los instrumentos de ordenamiento a nivel nacional son el Costaplan en Canelones, los trabajos realizados por el ITU en convenio con la Intendencia de Maldonado sobre la aglomeración Maldonado-Punta del Este-San Carlos y el Plan de Ciudad del Plata en el departamento de San José. Estos casos resultan de interés ya que se relacionan con los procesos de urbanización del área metropolitana, y en el caso de Maldonado, con uno de los territorios de mayor dinámica poblacional y segundo polo metropolitano del país, en los cuales se constatan sectores de territorio periférico o con déficit de servicios y equipamiento, donde las centralidades se expresan como el espacio para el acceso a la ciudad, como oportunidad de reequilibrio territorial.

En Canelones el Costaplan (2007) realiza un importante aporte en la identificación y clasificación de centralidades e incorpora, a las ya utilizadas por el POT Montevideo (1997) con respecto al área de influencia (metropolitano, urbano, local), la diferenciación por su carácter vinculado a los usos predominantes (centralidades comerciales, mixtas, o relacionadas a equipamiento específico, como educacional, cultural, entre otros). Define una metodología para su delimitación geográfica que incluye el relevamiento cuali y cuantitativo y desarrolla en la memoria de ordenación proyectos específicos para el fortalecimiento del sistema de centralidades.

En el caso de Ciudad del Plata se hace hincapié en la dependencia de centralidades de Montevideo como Santiago Vázquez y Paso de

la Arena y en general al vínculo frecuente con la capital del país, con un incipiente proceso de afirmación de centralidades locales de carácter barrial en territorialidades emergentes en el área. Resulta de interés el análisis realizado por Diego Capandeguy (2012) ya que desarrolla el estudio de los procesos territoriales de la zona en el marco de procesos de mayor escala (metropolitano / internacional, metropolitano / zonal) lo cual tiene características asimilables en algunos aspectos a lo que ocurre en el Municipio A de Montevideo en su condición de sector periférico dentro del área metropolitana, donde la reflexión sobre el potencial del rol del sistema de centralidades emergentes vuelve a ser clave.

**LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS
Y DERECHO A LA CIUDAD. UNA EXPERIENCIA
PILOTO EN EL MUNICIPIO A**

El Laboratorio de Centralidades Urbanas surge como un espacio construido desde el intercambio colectivo donde participan personas con diferentes grados de conocimiento y especialización. Por medio de diversas formas de experimentación y aprendizaje se comparten ideas, experiencias y vivencias, con el objetivo de generar conocimiento nuevo y producir intercambios sinérgicos. El formato «laboratorio» apunta a la promoción de ámbitos colaborativos y a la experimentación de nuevas metodologías de análisis y de actuación, fomentando el

Centralidades Montevideanas_La Curva de Tabárez



"Centralidades en el Oeste de Montevideo"

EFI - 2017



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO

< FIGURA 3

Presentaciones a los
Espacios de Formación
Integral 2016 y 2017.
Elaboración: Estefanía
Manisse, Natalie Sobot.

➤ FIGURA 4

Ubicación de las centra-
lidades en el Oeste de
Montevideo. Elaboración
propia con base en carto-
grafía SIG, Intendencia de
Montevideo.

ensayo, el trasvasamiento disciplinar en torno a la búsqueda de los atributos de centralidad y de soluciones a los problemas que estos espacios enfrentan. El derecho a la ciudad, como derecho humano básico, requiere del cuidado y desarrollo de estos lugares de encuentro donde convergen diversas actividades —económicas, recreativas, culturales, comerciales— y donde las personas no se presentan únicamente como consumidoras sino como ciudadanas y ciudadanos que puedan hacer uso pleno y apropiación de estos espacios.

Como criterio para definir el estudio de caso se estableció como prioridad el abordaje de centralidades vinculadas al territorio Oeste de Montevideo, sector en el que las centralidades tienen un papel relevante a cumplir dentro de una perspectiva de desarrollo equilibrado de la ciudad y del territorio nacional. En cualquier estadística de nivel nacional que indique valores respecto de la calidad de vida (educación, alimentación, vivienda, seguridad), el Municipio del Oeste figura «en rojo».

El Municipio A o «del Oeste» es uno de los municipios de Montevideo que integra el tercer nivel de gobierno según la ley de descentralización de 2009. Por tanto constituye un «territorio joven» en el que, si bien hay estudios e investigación, ninguno tiene la especificidad de su ámbito o recorte territorial. Es un territorio ávido de respuestas a los muchos problemas que enfrenta donde son relevantes las centralidades como parte de sus estructuras y sistemas territoriales.

OBJETIVOS DEL LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

Objetivos generales:

- > Posicionar el concepto de centralidades urbanas como objeto de estudio, en tanto sistema territorial esencial de la planificación urbana.
- > Visibilizar de manera integral al concepto de centralidades y su problemática a través de la investigación, enseñanza y extensión.
- > Fomentar la interdisciplina y la integralidad de las funciones universitarias a través de la generación de un colectivo de trabajo en torno al formato «laboratorio».

Objetivos específicos:

- > Generar nuevo conocimiento respecto del concepto centralidades a través del corpus casuístico del Municipio A como primera etapa de un estudio que a futuro podría replicarse en otros contextos.
- > Cooperar con el equilibrio sociourbano del territorio montevideano a través del abordaje de las centralidades del Municipio A, en tanto espacios públicos y potenciales motores de desarrollo económico local.
- > Identificar atributos, potencialidades y singularidades de las diversas centralidades que se localizan en el Municipio A.



Proyecto de Investigación
Sociedad y Cultura, del Ministerio de Educación y Ciencia
Filiación Tacuarembó
Asesorado de Urbanización y Arquitectura
Publicación 1

INSTRUCTIVO CUADRILLAS

PRE

15 días antes la cuadrilla estudia centralidad (SIG, bibliografía, personas a entrevistar)
Difundir las salidas a nuestras contrapartes (Municipio, APEX)
Imprimir plano ubicación e información

durante

Tiempo de recorrida
4 o más horas

Caminar

Ir a un bar / refresco
Tomar un café / refresco

Grabar y fotografiar:

- bicicletas / taxis / buses / peatones / motos
- policías (u otro tipo de indicador de seguridad)
- gente "de compras"
- el edificio más interesante (landmark) y el menos - puede ser más de uno
- arbolado / espacios verdes / equipamiento
- cartel publicitario singular

Identificar puntos positivos y negativos
Identificar un slogan

Identificar principales comercios
Identificar los **límites** de la centralidad

POST

15 días después devolución al equipo de lo estudiado

Todas las facturas deben venir a nombre de la FACULTAD DE ARQUITECTURA RUT: 214495330011

< FIGURA 6
Salida de campo. Instructivo
para las cuadrillas. Fuente:
elaboración propia equipo
ITU-FADU, 2018.

< FIGURA 5

Salida de campo. Paso
Molino, Santa Catalina,
Santiago Vázquez, Paso de
la Arena. Fotos: equipo ITU-
FADU, 2017-18.

Se toma como punto de partida para el trabajo del Laboratorio el universo de las trece centralidades definidas en el POT localizadas en el Municipio A:

- > Centralidad urbana-histórica
- > Paso Molino
- > Centralidad zonal
- > Paso de la Arena
- > Curva de Tabárez
- > Centralidad local
- > Santiago Vázquez
- > La Teja (Av. Carlos María Ramírez)
- > Calle Grecia
- > Santa Catalina
- > Pajas Blancas
- > Casabó (calle Etiopía)
- > Las Cadenas (Camino Cibils y Av. Carlos María Ramírez)
- > Yugoslavia y Pena (cruce de Yugoslavia y Carlos María de Pena)
- > Vitoria (Vitoria entre Santa Lucía y Julián Laguna)
- > Centralidad rural
- > Camino O'Higgins y Sanguinetti

Las fortalezas y debilidades de las centralidades del Municipio A se revisarán a través de estrategias de abordaje descritas en la sección sobre la metodología de trabajo del Laboratorio..

A partir de este estudio podrán identificarse nuevas centralidades a la luz del desarrollo que han tenido las áreas logísticas en los últimos quince años en el Municipio A, o ante las necesidades de suelos suburbanos habitacionales tipo

enclave (Barrio Gori, Los Bulevares, por citar algunos). Asimismo se podrá analizar el impacto en el Municipio A de nuevas centralidades que se han desarrollado en la órbita metropolitana cercana, por ejemplo, el centro comercial de Las Piedras, grandes equipamientos cercanos inminentes como la Unidad Alimentaria, o cómo juega la centralidad de Ciudad del Plata articulada con Santiago Vázquez.

METODOLOGÍA DE TRABAJO DEL LABORATORIO

ESTRATEGIAS DE ABORDAJE

El plan de trabajo combina múltiples estrategias de investigación, extensión y enseñanza, entre las que se subrayan:

Trabajo de gabinete

Se intercalan instancias de estudio bibliográfico en torno a dos aspectos:

- 1) El concepto de centralidad de acuerdo con distintos autores, tiempos y realidades. El auge y crisis de los centros urbanos.
- 2) El estudio de las centralidades del territorio del Municipio A en conexión con los demás elementos que integran sus sistemas y estructuras territoriales, tales como infraestructura vial, movilidad, saneamiento, equipamientos, espacios públicos. El Municipio A es un territorio complejo y heterogéneo, con gran superficie de suelo rural, la costa

V FIGURA 7

Entrevistas a informantes calificados.
De arriba a abajo: A. L. López, directora
del Centro Cultural F. Sánchez (2017),
H. Sityes, dueño del Bar Sityes (2018) y
M. Caffa, concejala del Municipio A (2018).



oeste aún prístina, pero por otro lado con enclaves tales como la Cárcel de Santiago Vázquez, el área de chacras marítimas La Baguala y numerosas áreas industriales y logísticas entre ellas el Parque Tecnológico Industrial del Cerro (PTI).

Por medio de archivos históricos, literatura y entrevistas a habitantes añosos se realiza un análisis histórico que permite estudiar el surgimiento de las centralidades, su crecimiento o decrecimiento y transformaciones en el tiempo. En simultáneo se estudian los límites actuales y ámbitos de influencia de las centralidades, los usos del suelo, datos de población y vivienda, dinámicas comerciales, dinámicas de valores del suelo y dinámicas de transporte y movilidad asociados. A su vez se identifican sus principales cualidades ambientales y morfológicas en términos de paisaje urbano, anchos de calles y veredas, alturas de las edificaciones, equipamiento existente, etcétera.

Salida de campo

Se realizan recorridas *in situ* para determinar los aspectos morfológicos así como también actividades comerciales, flujos de personas y de transporte, atmósferas. Nuevas herramientas informáticas como el *Google Streetview* —sin sustituir la salida de campo— habilitan una verificación complementaria de los usos del suelo y aspectos morfológicos de forma más eficiente y abarcativa. Se organizó el equipo en cuadrillas con instrucciones y tareas concretas para optimizar la utilidad de la salida y el procesamiento de datos antes y después de ella.

3. Ver artículo en esta misma publicación Estudio de tres centralidades montevideanas: Paso Molino, Curva de Tabárez y Peñarol.

Entrevistas y encuestas

Para conocer la percepción y opinión de diferentes actores en relación con las centralidades se decide utilizar una metodología de corte cualitativo, con diferentes abordajes, a través de técnicas de relevamiento de información que fueron analizadas en forma conjunta y complementaria.

Por un lado, se realizan encuestas en la vía pública, identificadas como «Encuestas de interceptación» por la profesora Derlis Daniela Parserisas, investigadora invitada por nuestro equipo por su trayectoria y trabajos en temas de mutuo interés. Esta modalidad de encuesta se aplicó a usuarios, vecinos y transeúntes de las centralidades, algunas en simultáneo a la salida de campo. A esto se suma el aporte de los estudiantes del curso de Sociología (FADU)³ que llevaron a cabo encuestas a usuarios de centralidades como ejercicio curricular en ambos semestres del año 2016.

Se identificaron actores barriales y locales clave en el territorio estudiado para, a partir de ello, realizar entrevistas semiestructuradas que aportan una visión de la cuestión tanto desde el ámbito público como del privado. El criterio de selección de personas a entrevistar se basó en la representación de las diversas áreas: urbano-territorial, comercial, sociocultural y educativa.

Sinergia con procesos de aprendizaje proyectual contextualizado

El trabajo coordinado entre los equipos docentes del Laboratorio y del Taller de Proyecto Urbano De Betolaza permitió que estudiantes y docentes

se acercaran a la temática y que se realizaran trabajos finales de taller problematizando las visiones a futuro en diferentes escenarios, la identificación de programas, equipamientos y nuevos usos posibles en las centralidades.

Talleres colaborativos

Por último, también se realizan talleres o jornadas de trabajo abiertas organizadas junto con el Programa APEX como forma de generar intercambio de ideas, profundizar en el entendimiento de las diferentes dinámicas existentes en la centralidad y divisar potenciales áreas de crecimiento y fortalecimiento.

Durante 2017 se llevaron a cabo las primeras jornadas de intercambio *Diálogo para el Oeste que se viene* en la sede de APEX ubicada en el Cerro, que dio lugar a mapeos colaborativos que ampliaron la mirada de las centralidades desde el saber local.

En setiembre de 2018 se celebraron las segundas jornadas de intercambio *Revitalización de Centralidades Urbanas* con el apoyo de la Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio (CSEAM), lo que permitió contar con las investigadoras Lorena Vecslir y Derlis Parserisas, autoras de dos de los artículos de la presente publicación.

Posteriormente, en noviembre 2018, se aplicó la metodología *Focus Group* en la centralidad de Paso de la Arena para abordar ejes temáticos tales como: seguridad ciudadana, circuitos de la economía urbana, comercio formal e informal, desarrollo local, identidad y patrimonio.

V FIGURA 8

Taller realizado en la Casa Comunitaria de Paso de la Arena con vecinos de la zona. Noviembre 2018. Fotos: equipo ITU-FADU, 2018.

**EJES Y ATRIBUTOS DE CENTRALIDAD**

A modo de sistematización se elaboró un *modelo de registro* que sintetiza los aspectos más relevantes que definen y caracterizan a las centralidades en nuestro contexto tomando como base diversos atributos, los que se agrupan según los siguientes ejes:

Ambiente urbano y espacio público

Constituye una de las claves para el estudio de estas áreas la elaboración de un diagnóstico de su contexto urbano en cuanto a sus características morfológicas y arquitectónicas y a los aspectos que refieren a la calificación del espacio público (diseño urbano, aceras, equipamiento, etcétera); también intervienen otros factores intangibles como lo son el volumen de tráfico, higiene, polución sonora, seguridad ciudadana, etcétera. La singular articulación e incidencia de cada uno de estos aspectos define la identidad de cada área urbana y determina la calidad

ambiental de sus espacios públicos y por ende de la centralidad en su conjunto.

Actividad, comercial y económica

En cada uno de los casos se identifican la cantidad, características y rubro de los establecimientos comerciales comprendidos y se plantean indicadores relativos a densidad comercial y al peso relativo de los distintos formatos comerciales (comercio minorista, franquicias, cadenas, grandes superficies, etcétera). Se establece asimismo el grado de asociatividad comercial y la existencia o no de iniciativas conjuntas por parte del colectivo de comercios. Para complementar esta perspectiva se busca determinar las principales actividades económicas de cada sector y su grado de vinculación con la actividad comercial y con la centralidad en términos generales. Se indaga en el vínculo entre las centralidades y las actividades industriales y logísticas que se desarrollan en el Municipio A.

Equipamientos sociales y servicios públicos

De acuerdo con lo que fue la conformación histórica de estas áreas urbanas, desempeñan un papel de primer orden en el desarrollo y el atractivo de ellas la presencia o no de oferta cultural y de ocio, así como la existencia de servicios y equipamientos públicos.

Constituye un objetivo de la investigación su identificación, mapeo y evaluación de su peso en la actualidad, así como sus potenciales roles en procesos de recuperación y revitalización de estas áreas.

Movilidad

Desde la perspectiva de la accesibilidad se promueve una mirada global relativa a las formas de acceso y desplazamiento hacia la centralidad, ya sean sistemas de transporte rodado colectivo o individual (motorizado o no) o áreas destinadas a la circulación peatonal.

Se establece como objetivo evaluar el rol y la calidad de los sistemas de movilidad y de los espacios destinados a ellos (localización de paradas de transporte colectivo, dotación adecuada de áreas peatonales, previsión de estacionamientos, accesibilidad desde áreas logísticas, etcétera).

Identidad y rol simbólico

Dado el relevante —e histórico— papel que estas áreas desempeñaron como centros de referencia de los barrios de la ciudad, se entiende imprescindible conocer cuál es el valor que estas comunidades locales les asignan en la actualidad a la luz de las importantes transformaciones que la ciudad ha experimentado en este terreno.

Indagar en este terreno permite establecer el grado de identificación y el sentido de pertenencia que estas centralidades generan, tanto entre la población de proximidad como en el conjunto de actores directamente involucrados.

A partir del análisis de los ejes y atributos de centralidad definidos se estructura un relato del proceso de conformación y escenario actual que presenta cada una de estas centralidades para conformar un mapa actualizado del *sistema de centralidades* según jerarquía, especificidad, delimitación y área de influencia donde se expliciten las diversas modalidades de interrelacionamiento y vinculación entre ellas.

CASOS DE ESTUDIO: CUATRO CENTRALIDADES URBANAS DEL MUNICIPIO A

El objetivo de indagar en el proceso de gestación y consolidación de las centralidades urbanas dentro del proceso urbano de Montevideo enfrenta como uno de sus obstáculos principales la ausencia de abordajes específicos. Las principales contribuciones surgen de referencias tangenciales provenientes de trabajos enfocados en la historia de los barrios, crónicas de época y artículos de prensa.

En la construcción de ese relato confluyen otras historias a veces *mínimas*, vinculadas a comercios, instituciones deportivas, organizaciones barriales y, naturalmente, también a la propia voz de pobladores y vecinos. Las informaciones surgidas de encuentros y entrevistas con personas vinculadas a dichas

V FIGURA 10

Paso de la Arena. Terminal de ómnibus. Foto: equipo FADU, 2018.



> FIGURA 9

Líneas de ómnibus por centralidades. Fuente: Elaboración propia.

centralidades resultaron en muchos casos imprescindibles para completar esa composición fragmental y necesariamente colectiva.

Los ejes y atributos referidos anteriormente (ambiente urbano y espacio público, actividad comercial y económica, equipamientos sociales y servicios públicos, movilidad, identidad y rol simbólico) fueron orientadores tanto en la consideración de los procesos histórico-urbanos como en la elaboración de un diagnóstico de sus escenarios actuales.

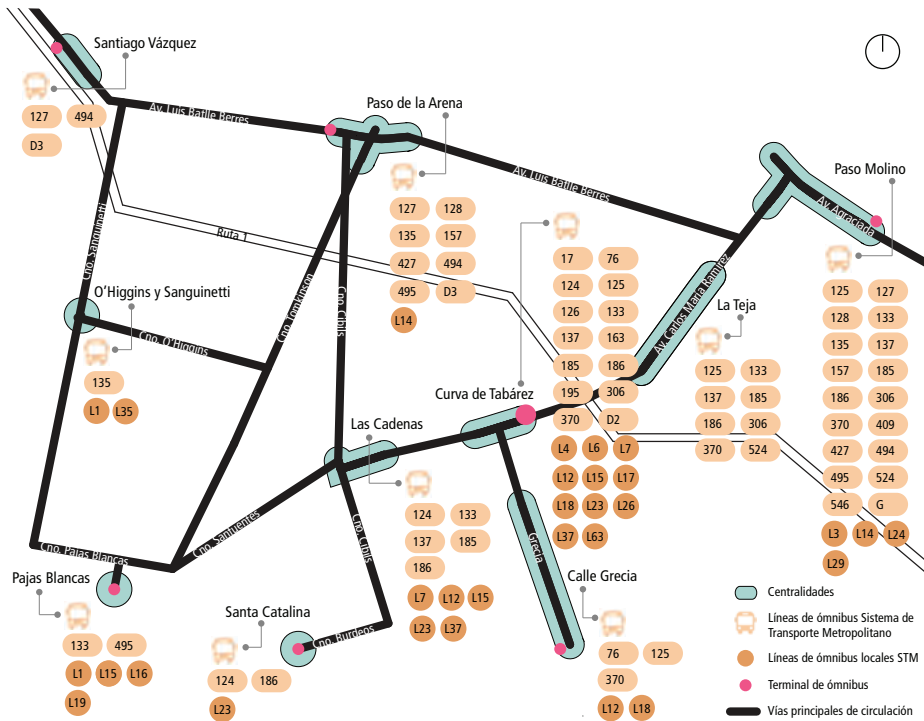
De acuerdo con el nivel de avance de la investigación se desarrollan los estudios de caso correspondientes a Paso Molino, Paso de la Arena, Santiago Vázquez y calle Grecia.

PASO MOLINO

Los orígenes de este sector se vinculan a los procesos de reparto de tierra realizados durante el período colonial entre los primeros pobladores de Montevideo (Pedro de Millán, 1726). De acuerdo con las lógicas de zonificación territorial del modelo indiano esta área se destinó a chacras de explotación agrícola llamadas Chacras del Miguelete.

En el marco de estos repartos de tierra en 1747 el Cabildo de Montevideo aprobó la solicitud del sacerdote jesuita R.P. Cosme Agulló para la instalación de un molino de harina, y le asignó un terreno muy próximo al paso sobre el arroyo

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS



Miguelete en su encuentro con el camino Real (actual Avda. Agraciada).

La actividad del molino, su vínculo productivo con las chacras (promovido por el propio Padre Agulló) y su condición de paso/parada de carretas y jinetes contribuyó a la conformación de un centro poblado (1870) que constituyó el germen de la actual centralidad del Paso Molino.

En las primeras cartografías que se cuentan del sector (Bartolomé Muñoz, 1813) pueden apreciarse además de informaciones militares, la localización y propietarios de las chacras, la ubicación del paso sobre el Miguelete y también la del antiguo molino. Las cartografías elaboradas posteriormente por Pedro Pico (1846) y P.

D'Albenas (1867) permiten apreciar la evolución y el grado de consolidación del entonces ya denominado Paso Molino.

Con los procesos urbanos que tuvieron lugar durante la Guerra Grande muchos partidarios de Manuel Oribe pasaron a residir en chacras y quintas lo que generó un aumento significativo de la población y la conformación de un área de residencia permanente que constituirá uno de los núcleos de la «ciudad sitiadora». Al culminar el conflicto bélico quedó conformada una red de caminos, servicios de carretas y diligencias que dieron paso a nuevas formas de transporte (tranvía a tracción animal) y generaron una vía de comunicación con el núcleo poblado del Paso Molino.

< FIGURA 11

Cinta cronológica del Laboratorio de Centralidades. Actividades desde 2016. Fuente: elaboración propia equipo ITU-FADU, 2018.

➤ FIGURA 12

Paso Molino y La Teja, vista parcial de "Plano de la Ciudad de Montevideo capital de la República Oriental del Uruguay", 1867. Autor: Agrimensor P. D'Albenas. Fuente: Biblioteca Nacional, Uruguay.

En las últimas décadas del siglo XIX y de acuerdo con las nuevas costumbres de la alta sociedad montevideana, muchas de aquellas antiguas chacras se convierten en casas quintas de veraneo de las familias más pudientes, y comienzan a implementarse las primeras acciones de la «Política de plazas, parques y jardines» de Montevideo. En ese contexto en 1893 la quinta del Buen Retiro perteneciente al banquero alsaciano José Buschenthal pasó a propiedad del Estado con el objetivo de conformar el parque «El Prado»; se estableció así un vínculo histórico entre este paseo público y la centralidad.

Como parte de esa visión, algunos años antes (1875) había sido expropiado también el predio del Dr. Eustaquio Tomé (4 hectáreas) a efectos de conformar el denominado «Jardín del Paso Molino». Su materialización se dilatará y será recién en 1918 cuando este espacio público se inaugure bajo el nombre de Plaza Melchor Pacheco y Obes, luego, Plaza de Deportes n.º 7 del Paso Molino.

La relevancia de Avda. Agraciada como vía de comunicación con el oeste de Montevideo convirtió al Paso Molino, ya en las primeras décadas del siglo XX, en una de las principales centralidades comerciales de la ciudad y en centro de referencia para barrios y localidades como Prado, La Teja, Cerro, Colón, Las Piedras, etcétera.

El sector de mayor dinamismo de la centralidad comercial se ubicó originalmente en el encuentro de la Avda. Agraciada con Carlos María Ramírez, situación que se modificó como derivación de los procesos de cambio

experimentados en el sector (construcción del viaducto, particularmente).

A partir de la década del veinte esta oferta comercial se complementó con nuevas propuestas culturales como la de los cines *Real* (inaugurado en 1926 en Avda. Agraciada y San Quintín, posteriormente Cine *Ritz*) y *Alcázar* (inaugurado en 1928 en Avda. Agraciada entre Inocencio Raffo Arrosa y Pablo Zufriategui). En la década del cuarenta, período de apogeo de las salas cinematográficas, se incorporaron el *Copacabana* (inaugurado en 1946 en Avda. Agraciada y Juan A. Artigas) y el *Belvedere Palace* (inaugurado en 1945 en Carlos María Ramírez y Luis Batlle Berres). Según los procesos experimentados por el conjunto de los cines de barrio de Montevideo, en el entorno de la década del ochenta todas estas salas cerraron sus puertas y dieron lugar a nuevos destinos (comercios, gimnasios, iglesias evangélicas).

La problemática ocasionada por la intersección de la Avda. Agraciada y la vía férrea está presente desde la década del treinta, pero será recién en 1945 que el Ministerio de Obras Públicas aprobará una partida para la construcción de un pasaje superior sobre la vía férrea. La operación no se concretó y a partir de 1949 comenzó a manejarse con AFE la alternativa de un puente ferroviario que sobrevolará la avenida. Esta propuesta se incorporó como una de las operaciones viales promovidas por el Plan Director de 1956.

Entre los años 1955 y 1959 se realizaron llamados a licitación para la ejecución de



< FIGURA 13

Imagen de Paso Molino desde el cruce con el arroyo Miguelete, a mediados del Siglo XX, previo a la construcción del viaducto. Fuente: agrimensor P. D'Albenas. Fuente: Biblioteca Nacional, Uruguay.

> FIGURA 14

Paso Molino y La Teja. Foto aérea. Ubicación Comercios y Servicios en la zona. Fuente: Elaboración propia con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

dicho puente ferroviario, pero ante discrepancias planteadas por vecinos y dificultades del proceso de obra, la operación quedó inconclusa y se comenzó a trabajar en el proyecto que dará lugar al actual viaducto. Las obras comprendieron un plazo de aproximadamente 10 años. Se inauguró el 19 de junio de 1970.

La realización del viaducto no solo generó un fuerte impacto en la centralidad y en su vínculo con el Prado, sino que determinó la división de ella en dos sectores con características muy diferentes, tanto desde el punto de vista urbano-ambiental como desde la perspectiva comercial y social. Mientras que en el tramo definido entre Carlos María Ramírez y Pilar Costa (ubicación de cabecera del viaducto) se mantuvo el perfil urbano de la Avenida y sus intensos flujos vehiculares, el sector que quedó por debajo de la estructura (de Pilar Costa hacia el Prado), si bien mejoró en cuanto a las problemáticas de tráfico, vio alteradas de forma dramática sus condiciones ambientales, que impactó en la actividad comercial y alentó procesos de degradación urbana.

Situación actual

El Paso Molino constituye junto a la Unión y Goes los tres ejemplos de centralidades históricas de escala metropolitana de Montevideo reconocidos por el POT. Su proceso de consolidación, escala y características la convierten en un caso de estudio único en el Municipio A, en la que es posible apreciar y analizar las temáticas y problemáticas inherentes a los principales centros urbanos de la ciudad.

Su condición de «paso» hacia el norte y oeste de Montevideo ha sido el factor que ha determinado históricamente su desarrollo social y comercial, pero constituye también el origen de algunas de las problemáticas e intervenciones más relevantes.

El contexto urbano, consolidado y caracterizado preponderantemente por edificaciones de baja altura (1 y 2 niveles), pese a contar con piezas y tramos significativos, se encuentra globalmente afectado por las transformaciones, adecuaciones y tratamientos de fachada generados por los comercios. Las alteraciones de fachadas, la presencia invasiva de elementos publicitarios y el escaso mantenimiento edilicio dan como



resultado un entorno urbano degradado que no contribuye a la calificación de la centralidad.

En las últimas décadas han sido escasas las intervenciones públicas dirigidas a la revitalización de la centralidad. En 2004 comenzaron procesos de expropiación de los predios en la proa de Agraciada (Avda. Agraciada, San Quintín, Carlos María Ramírez) con el objetivo de conformar un espacio público y el *Centro Cultural del Oeste*, pero el proyecto no se ha materializado ni se encuentra actualmente en la agenda departamental. La ausencia de una actividad dinamizadora y la situación de deterioro de las edificaciones en torno a la proa afectan negativamente a la centralidad.

Entre 2011 y 2012 se llevaron adelante un conjunto de obras que incluyó la reparación estructural del viaducto, mejoras del sistema de desagües y en el pavimento vehicular, arreglo de veredas, barandas, columnas de alumbrado público y limpieza. Estas operaciones redundaron en una mejora de los espacios de las aceras pero la ausencia de una adecuada gestión posterior no pudo impedir su nueva ocupación por puestos de venta callejera. Esta situación se volvió aún más conflictiva en el tramo de Avda. Agraciada comprendido entre Pilar Costa y Camino Castro (sector bajo viaducto), donde las instalaciones —transitorias— de estos puestos derivaron en ocupaciones permanentes y nuevos procesos de degradación.



La situación no solo afecta a los servicios y comercios ubicados en ese sector sino que compromete, como problemática más profunda, el vínculo de la centralidad con el Parque del Prado, principal atracción de ocio del sector. De forma análoga, el vínculo que se establece entre la centralidad y el Parque Bellán (pasaje peatonal frecuentemente ocupado por puestos de venta callejera) tampoco logra conformar un paseo atractivo capaz de calificar y estimular la permanencia en la centralidad.

Merecen la referencia las acciones de recuperación urbana implementadas en el marco del Plan Especial Arroyo Miguelete dirigidas a la protección y mejora de los barrios Prado y Capurro. Esta intervención desarrollada en el encuentro de

la Avda. Agraciada y el arroyo Miguelete posibilitó la erradicación de asentamientos informales, la recuperación del arroyo y la generación de nuevos espacios públicos.

En cuanto a servicios públicos, además de oficinas comerciales del Banco República (BROU) y UTE, existen en las proximidades de la centralidad cuatro liceos (Bauzá, 54, 71 y 75) y la escuela pública n.º 23, esta última asociada físicamente al Parque Bellán, principal espacio público integrado a la centralidad.

Desde esta perspectiva se entiende también relevante la presencia del club de fútbol uruguayo Liverpool Fútbol Club y de la Plaza de Deportes n.º 7, ambas instalaciones localizadas sobre el eje

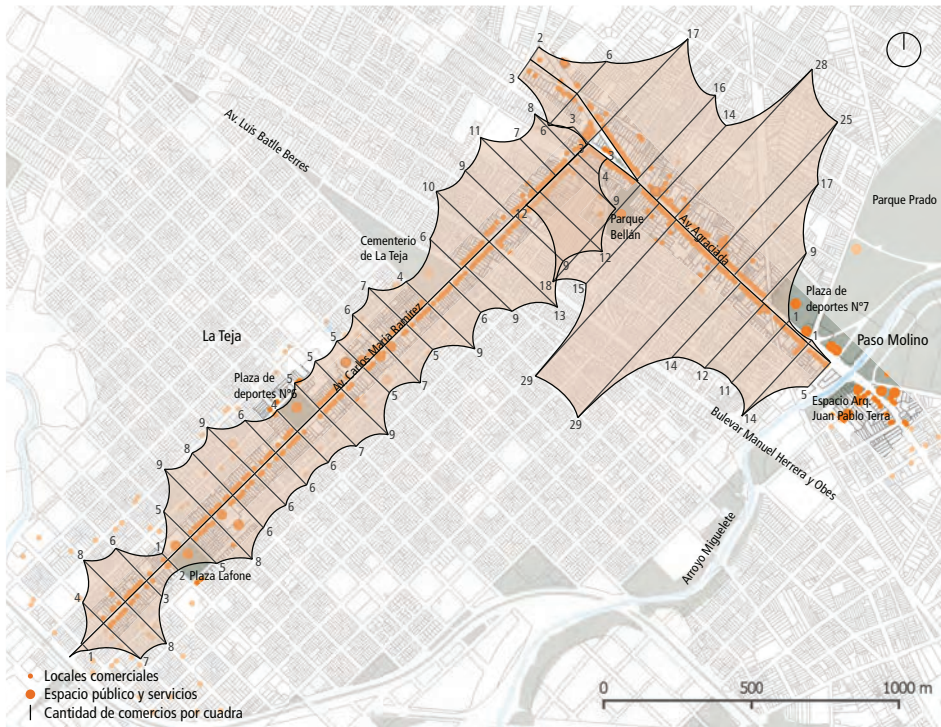


FIGURA 15

Paso Molino y La Teja. Ubicación Comercios y Servicios en la zona. Fuente: Elaboración propia con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

FIGURA 16

Paso Molino y La Teja. Graficación de la densidad comercial. Fuente: Elaboración propia con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

CONSTRUCCIÓN GEOMÉTRICA:

Se relevaron comercios existentes en el eje comercial principal y en la primera cuadra hacia cada lado de las calles transversales. El largo de las abscisas hacia cada lado se determina según el número de comercios existente hacia ese lado en cada transversal y la mitad de los comercios existentes en las dos cuadras adyacentes a dicha abscisa hacia cada lado.

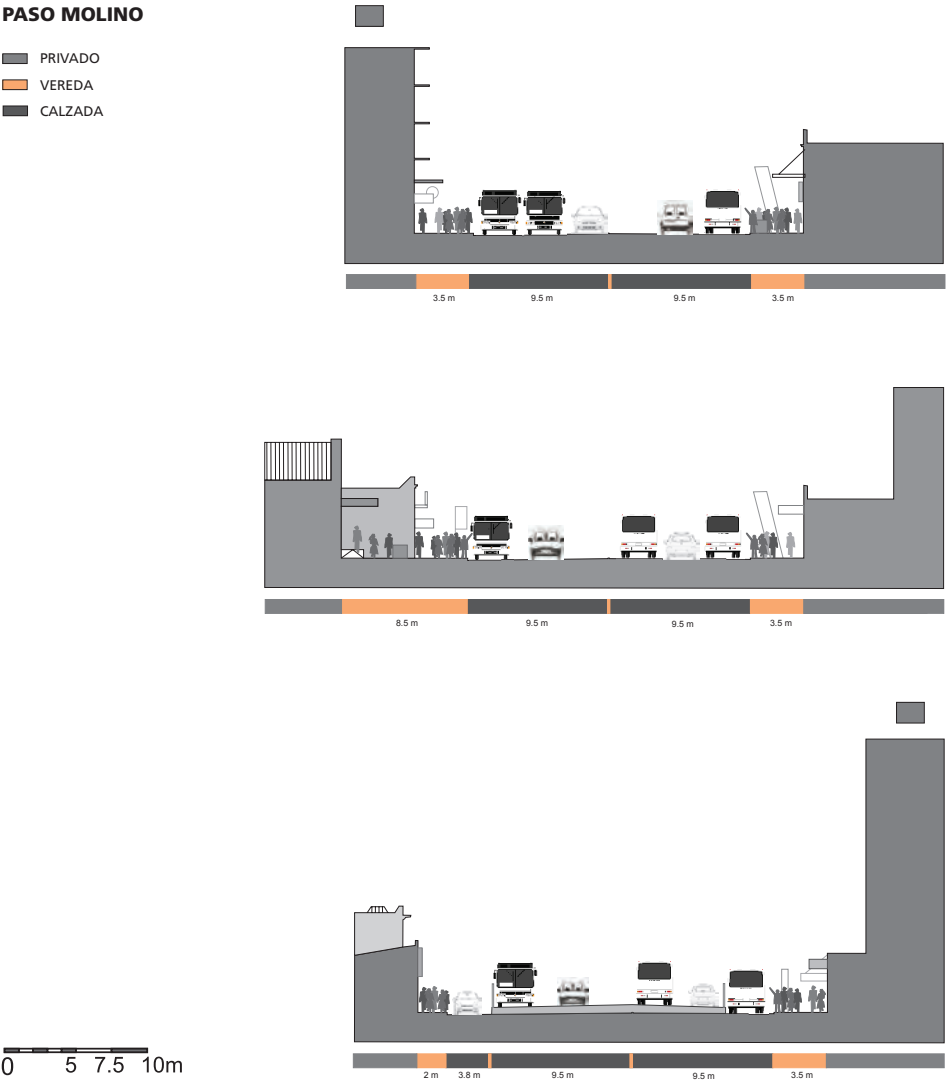
de Avda. Agraciada y en vínculo directo con la centralidad. En el caso de la Plaza de Deportes el acceso principal ha sido temporalmente deshabilitado (se presume debido al deterioro urbano que experimenta ese tramo de Avda. Agraciada), lo que afecta por tanto su vínculo con la centralidad.

La oferta de ocio se presenta muy debilitada, prácticamente no existen propuestas culturales y las opciones gastronómicas son muy limitadas (solamente cuatro establecimientos en toda la centralidad). Constituye una excepción altamente positiva la instalación del centro cultural «Paseo del Hotel», emprendimiento que ha apostado a la rehabilitación del antiguo Hotel del Paso Molino y a la recuperación de la memoria cultural del barrio.

V FIGURA 17
Cortes de la Av. Agraciada,
eje de la centralidad Paso
Molino en las esquinas Julián
Álvarez, Juan Antonio Artigas
y Pilar Costa respectivamente.
Fuente: Relevamiento y elabora-
ción propia, equipo de gráficos.

PASO MOLINO

- PRIVADO
- VEREDA
- CALZADA



Desde el punto de vista de la oferta comercial la centralidad presenta fortalezas tanto en lo que refiere al *mix* comercial como al número y perfil de los establecimientos. Existe un amplio espectro de rubros, escalas y perfiles empresariales, y se constata la convivencia de pequeños establecimientos con importantes cadenas (predominantemente del rubro vestimenta) presentes en los principales ejes urbanos y centros comerciales cerrados.

Las distintas problemáticas del ambiente urbano (deterioro del entorno edificado, venta callejera y la falta de calificación del espacio público) generan como resultado un paseo poco atractivo que provoca la migración de sectores de público hacia otras ofertas de ocio y consumo.

Esta situación no ha afectado sensiblemente el número de comercios integrados a la centralidad (actualmente unos cuatrocientos) pero sí ha incidido en la actividad comercial del sector en lo que refiere a niveles de facturación, perfil y rubro de los establecimientos.

En 1969 se conformó la Asociación de Comerciantes del Paso Molino y Belvedere, institución que nuclea a los comercios de la centralidad con el objetivo de dinamizar la actividad del eje comercial. Esta asociación comercial ha establecido entre sus prioridades actuales el control de la venta callejera irregular, el estacionamiento vehicular, la iluminación y la seguridad pública. En 2018 se realizaron gestiones ante la Intendencia de Montevideo con el objetivo de autorizar a la Asociación a comercializar espacios de publicidad en la centralidad y generar

de esta forma recursos para realizar mejoras en ella (enjardinados, iluminación, actividades de carácter social, etcétera).

También en 2018 se incorporaron a esta agenda la preocupación por los impactos ambientales que ocasionará en la zona la circulación del denominado Ferrocarril Central (conexión de la nueva planta de producción de celulosa con el Puerto de Montevideo) y el proyecto de instalación de un nuevo *shopping center* en el Parque del Prado («Paseo Prado» en predio de la Casa Quinta de Storage).

La causa y la consecuencia de muchas de estas situaciones se relaciona claramente con una erosión del rol simbólico y una pérdida de prestigio global de la centralidad como espacio de referencia y encuentro social. Pese a la diversidad de actores comerciales, sociales e institucionales que conviven en este sector, no existen ámbitos de confluencia y gestión que promuevan y lideren procesos de cambio y revitalización de la centralidad. En este sentido se valora el papel desarrollado por la Asociación de Comerciantes del Paso Molino y Belvedere, pero se constata una débil participación de los comercios, entre otros motivos debido a la proliferación de cadenas comerciales cuya lógica empresarial centralizada deriva en un escaso compromiso con la realidad particular de cada centralidad.

PASO DE LA ARENA

Surgido como uno de los «pasos» de acceso a Montevideo sobre el arroyo Pantanoso donde el

V FIGURA 18

Elección de la Reina Nacional de la Vendimia en la explanada de la SFDA, 1966. Imágenes pertenecientes al archivo de la Sociedad de Fomento y Defensa Agraria de Paso de la Arena (SFDA).



V FIGURA 19

Paso de la Arena. Cruce de Av. Luis Batlle Berres y Camino Tomkinson. Foto: Equipo FADU, 2018.



arenal permitía el paso, la localidad de Paso de la Arena comunicaba la ciudad con el oeste a través del entonces Camino Nacional a la Barra de Santa Lucía.

Al finalizar la Guerra Grande se asentaron en esta área inmigrantes vasco franceses y más tarde italianos, cuyo impulso fue clave para el desarrollo de la producción hortifrutícola y también para la construcción de una comunidad social y de trabajo. Entre las principales quintas sobre el arroyo Pantanoso pueden señalarse las quintas de Schiaffino (actual ubicación de la Empresa COUSA), Thomas Tomkinson (actual Parque Tomkinson) y Edelmiro Mañé (actual Escuela n.º 150).

El cultivo y producción de avena, alfalfa, viñedos, papas y otras verduras y frutales promovidos por aquellos primeros inmigrantes conformará la matriz productiva de Paso de la Arena por prácticamente un siglo. El desarrollo de la floricultura

(también muy relevante en la zona) fue muy posterior y se vinculó a la llegada y asentamiento de inmigrantes japoneses en la década del cuarenta.

La inauguración en 1878 de la línea E del «Ferrocaril y Tranvía del Norte» y la denominada «Parada Pérez» (ubicada en el actual cruce de Tomkinson y Llupes) contribuyó a la conectividad de la zona a través de la principal vía de ingreso de carne faenada a la ciudad de Montevideo. Del mismo modo fue un hecho igualmente significativo la construcción del puente de La Barra del Santa Lucía (1925), que consolidó a la Av. Luis Batlle Berres como un articulador con el oeste productivo y el litoral suroeste del país.

A partir de la década del treinta y hasta 1965 Paso de la Arena vivió un período de particular pujanza productiva expresado en la vida social y en el desarrollo de la centralidad. En 1931 se inauguró la Sociedad de Fomento y Defensa Agraria (SFDA) con productores de Paso de la

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO



Arena, Rincón del Cerro y Punta Espinillo. La asociación adquirió tempranamente el predio donde a partir de 1942 estableció su sede hasta la actualidad. La SFDA, que en la década del cincuenta llegó a contar con más de mil asociados, desarrolló un importante rol de defensa de los productores locales (compras de insumos, créditos, etcétera) y promovió actividades como la Fiesta de la Vendimia o el reconocido «Baile de los *paperos*», evento de fuerte convocatoria en la comunidad local que se desarrolló por más de 25 años en la propia sede de la SFDA.

El particular desarrollo que tuvo la producción vitivinícola en este período dio lugar al surgimiento de más de cincuenta bodegas en el Paso de la Arena, entre las que figuran firmas relevantes como Aguerre, Zunino, Scoffone, Elhordoy, entre otras. Como hecho singular de la importancia de esta actividad se señala la realización en 1954 del primer campeonato de fútbol celebrado sólo entre equipos deportivos pertenecientes a bodegas.

Como parte de la importante actividad sociocultural que tuvo lugar en esa década del cincuenta en vínculo con la centralidad deben mencionarse la inauguración del Teatro de Barrio (1956-57) y del Cine, el Tablado de Tomkinson y Berres, el surgimiento de clubes deportivos como el Club Social y Deportivo Paso de la Arena (1948), el Huracán de Paso de la Arena (1954) y también clubes de ciclismo.

Promovidos por la Intendencia de Montevideo se inauguraron en este período el Barrio Obrero de Paso de la Arena (1952) y la primera feria

vecinal. Al igual que otros conjuntos obreros realizados en ese período (Cerro, Villa Española, La Teja, etcétera) contó con una cuidada urbanización y se resolvió con base en una tipología de *chalets* a dos aguas apareados.

Por ese entonces en la centralidad había cinco bancos (Banco Regional, Banco Popular, Banco Uruguayo de Administración y Crédito, Banco de Crédito, Banco Transatlántico), bares (como La Enramada —propiedad de don Domingo Torres— o el Añón), almacenes de ramos generales como el de don Félix Sityes y *La Herrería*, punto de particular significancia en el que se realizaba el trabajo de herraje de caballos de los productores de la zona.

Este escenario floreciente comenzó un proceso de declive a partir de la década del setenta, el que se acentuó con la construcción de los nuevos accesos a la ciudad y el trazado del nuevo recorrido de la ruta n.º1 (1980). Ello evitó el atravesamiento de áreas urbanas como Paso de la Arena y Santiago Vázquez, y cambió por completo el dinamismo de ambas centralidades.

En forma paralela la zona comenzó a absorber una población de sectores de ingresos medios y bajos expulsada de las áreas centrales de Montevideo y del interior del país, provocando el surgimiento de nuevos fraccionamientos y barrios en las proximidades de Paso de la Arena (Los Bulevares, Las Torres, Maracaná, etcétera).

Esta situación produjo cambios sociales importantes en la zona, entre ellos la acentuación de las problemáticas de pobreza y seguridad, lo que derivó además en el cierre de

> FIGURA 20

Centralidad de Paso de la Arena. Ubicación Comercios y Servicios en la zona. Propuesta de reconfiguración de los límites de la centralidad. Fuente: Elaboración propia equipo de gráficos con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

establecimientos y en el resentimiento de diversas actividades productivas (bodegas, emprendimientos de floricultura, etcétera). Este contexto impactó a su vez en la vida de la centralidad y provocó el cierre de comercios y el fin de muchos de los eventos socioculturales que se desarrollaban (celebraciones, bailes, competencias, etcétera) con el consecuente debilitamiento de su rol simbólico.

Situación actual

El Paso de la Arena —centralidad zonal— presenta como particularidad constituir el centro «urbano» de una extensa área semirural y productiva de muy larga tradición en el departamento de Montevideo, pero que en las últimas décadas ha experimentado importantes cambios en su composición social y en su base productiva. Se asiste en las zonas rurales aledañas a una fuerte sustitución para usos de tipo logístico, con intenso tránsito pesado.

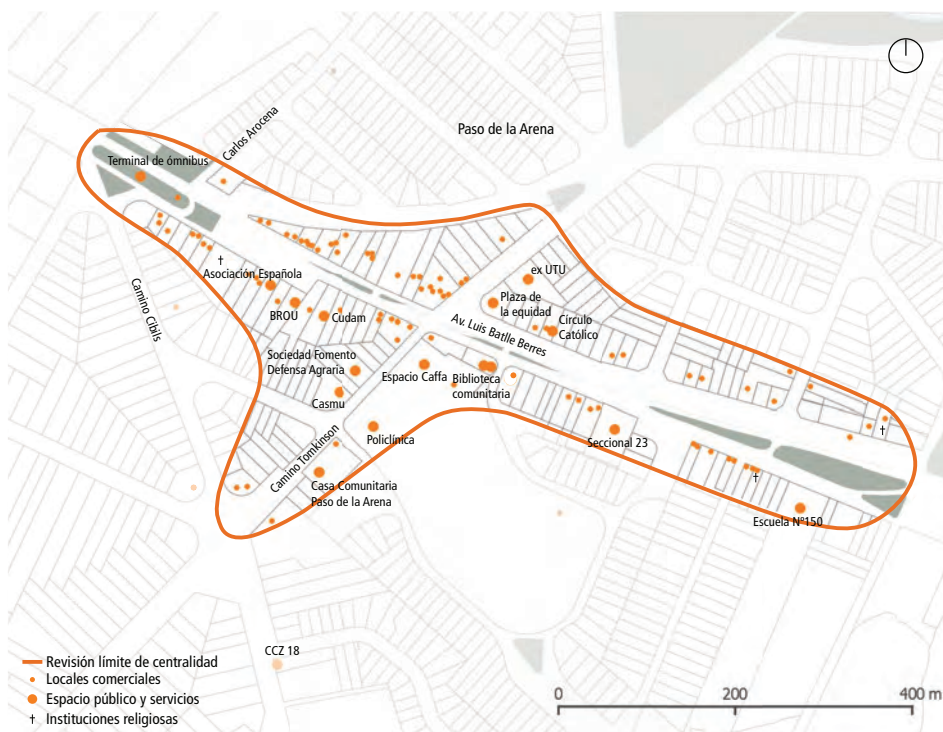
La conformación de la centralidad de Paso de la Arena en la actualidad continúa tomando como principal eje estructurador la Av. Luis Batlle Berres y establece su nodo principal en su encuentro con Camino Tomkinson, vía sobre la que existe un desarrollo, pero significativamente menor. Es posible identificar un sector principal en el que se localiza el mayor número de comercios, instituciones y servicios (en el tramo de la Av. Luis Batlle Berres entre Camino Tomkinson y Carlos Arocena se localizan el 50 % de los casi 100 comercios de la centralidad), y tramos dispersos con escasos equipamientos y menor flujo de público.

Constituye también una fortaleza indudable de Paso de la Arena la importante presencia de servicios de salud; se localizan en la centralidad dependencias permanentes del CASMU, CUDAM, Gremca, Círculo Católico y Asociación Española Primera de Socorros Mutuos.

Es una transformación relevante para Paso de la Arena la inauguración en 1990 de la nueva terminal de ómnibus, la que fue trasladada del encuentro de la Av. Luis Batlle Berres y Camino Tomkinson al cruce de la Av. Luis Batlle Berres con Carlos Arocena. El cambio, si bien trajo mejoras a nivel de la operativa vehicular y en el servicio a los pasajeros, supuso su alejamiento del corazón de la centralidad y un corrimiento de los flujos de público a un área de menor consolidación.

De menor impacto pero también de incidencia negativa para la centralidad ha sido el cierre de la Escuela Técnica de UTU, situación que no solo ha alterado el movimiento de público sobre Camino Tomkinson sino que ha derivado en la generación de un foco de degradación urbana (desde que abandonó su función el antiguo edificio se encuentra vacío y vandalizado).

Como aspectos positivos se señalan la presencia de servicios de carácter público como la Sucursal del Banco República, Antel, la Casa Comunitaria y la Policlínica Municipal, así como la actual construcción del Espacio Multicultural Julia Arévalo. Este último constituirá un equipamiento muy relevante para la centralidad ya que dotará al Paso de la Arena de un complejo con diversas salas y servicios, un importante



anfiteatro y más de dos mil metros cuadrados de espacios exteriores parquizados.

Dada la condición rural/suburbana y pese a los importantes avances en estas infraestructuras y servicios, la centralidad refleja aún hoy en día una escasa consolidación de su entorno urbano. El contexto urbano se presenta escasamente caracterizado y salvo algunas edificaciones puntuales (sede de la Sociedad de Fomento y Defensa Agraria, Bar Sityes, etcétera) no presenta valores particularmente significativos.

En lo que refiere al espacio público se verifica que en las áreas de la centralidad de mayor dinamismo se presenta menos caracterizado y equipado que en los tramos secundarios donde

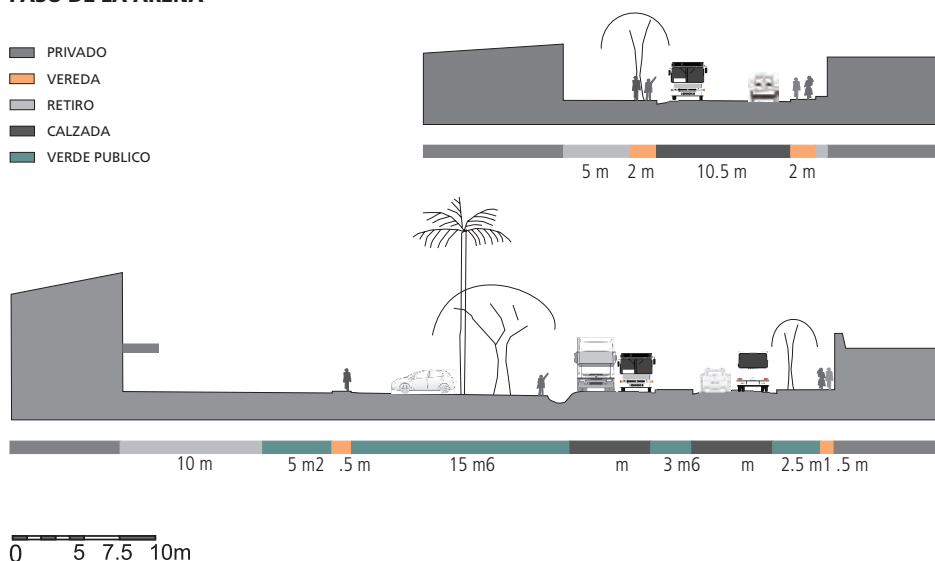
es posible identificar sectores y recorridos de interés en cuanto a sus tratamientos vegetal y/o equipamiento (Plaza de la Equidad, Plaza Carlos Caffa, etcétera). Las áreas de dominio peatonal en las que tienen lugar los principales flujos de público (tramo comprendido entre Camino Tomkinson y Carlos Arocena), a pesar de contar con dimensiones generosas y potencialidades, no cuentan con tratamiento de pavimento, equipamiento urbano o vegetal.

Esta situación determina como principal consecuencia la conformación de un ambiente urbano escasamente caracterizado e inhóspito que no promueve recorridos peatonales ni comunicaciones amigables con otros espacios

V FIGURA 21

Centralidad Paso de la Arena:
cortes de Cno. Tomkinson esq.
Alfredo Moreno y de Av. Luis
Batlle Berres esq. Prebistero
Cosme Agullo. Fuente:
Relevamiento y elaboración
propia, equipo de gráficos.

PASO DE LA ARENA



públicos que cuentan con mejores equipamientos. Se considera que proyectos como el Espacio Multicultural Julia Arévalo podrían aportar en otras dimensiones al fortalecimiento del Paso de la Arena —además de la estrictamente cultural— si formaran parte de una visión consensuada e integral de revitalización de la centralidad.

En las instancias de intercambio mantenidas con actores sociales, productivos y comerciales de la zona se planteó en ese sentido un panorama muy alentador, expresándose como comunidad un fuerte sentido de pertenencia y un compromiso con su desarrollo futuro.

SANTIAGO VÁZQUEZ

La instalación de una guardia portuguesa en la desembocadura del río Santa Lucía (1765) dio lugar a la primera denominación de esta localidad en tiempos hispánicos. «La Guardia» constituyó un pequeño asentamiento rural vinculado a la actividad de saladeros y molinos además de parada de troperos y posta de diligencias.

Un punto de inflexión para el desarrollo del centro poblado fue la instalación por parte de Mario R. Pérez (1878) de «Los Corrales de Abasto del Santa Lucía» y de la línea E del «Ferrocarri

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO

V FIGURA 22

Los mataderos de Santa Lucía. Tarjeta postal, s/f. Editor: A. Carluccio, Montevideo.



V FIGURA 23

Puente de Santiago Vázquez sobre río Santa Lucía en la década de 1920. Fuente: Centro de Fotografía de Montevideo.



y Tranvía del Norte». Ambos emprendimientos desarrollados conjuntamente por este empresario permitieron resolver eficientemente el abastecimiento de carne faenada a los mercados centrales de Montevideo desde una localización alejada de la ciudad y próxima a un curso de agua dulce (de acuerdo con las exigencias de salubridad requeridas para esta industria). El matadero se constituyó junto a la industria arenera en una de las principales fuentes laborales de la zona.

En 1912 se aprobó el decreto por el cual el centro poblado pasó a denominarse oficialmente «Santiago Vázquez». En la exposición de motivos el diputado Alberto Zorrilla señaló que a mediados de ese año la calle principal ya «era de material en su mayor parte» y que contaba «con algunos edificios de estilo moderno». Se indica asimismo la existencia en la centralidad de una Escuela Pública (n.º 116) y de oficinas del orden administrativo, judicial y municipal.

También tuvo lugar en esos comienzos del siglo XX la licitación para la construcción del puente sobre el Santa Lucía (sustituyendo a la antigua balsa que funcionaba desde mediados del siglo XIX), constituyendo con su innovadora estructura metálica —importada de Norteamérica— y su puente giratorio, una de las principales obras de ingeniería de América Latina. Se concluyó e inauguró el 25 de enero de 1925.

En esa década del veinte Santiago Vázquez registró un avance significativo a nivel edilicio y demográfico (alcanza una población de 1.500 habitantes), se inauguró el nuevo tranvía eléctrico (1926) y nacieron instituciones sociales y deportivas como el Centro Recreativo La Lira y el Club Alemán de Remo.

Este impulso se vio seriamente afectado por el desarrollo de la industria frigorífica en la zona del Cerro de Montevideo y el mejoramiento de los tendidos ferroviarios (la presencia del nuevo



puente permitió llegar con el ganado directamente a La Tablada), provocando el decaimiento y posterior cierre de Los Corrales de Abasto del Santa Lucía (1929).

Este hecho que generó un fuerte impacto en la localidad y que provocó el desempleo y la emigración de familias motivó el desarrollo de políticas dirigidas a posicionar a Santiago Vázquez como punto de atracción turística y recreativa. Entre estas acciones se señalan la construcción de la pista de regatas de Melilla, el crecimiento del Hotel de la Barra, la reconversión del antiguo matadero en el Parque Segunda República Española (1943, proyecto del arquitecto Miguel A. Canale) y el proyecto del Parque Lecocq (1946-49, arquitecto Mario Payssé Reyes), inaugurado parcialmente en 1951.

Dado su fuerte vínculo con la centralidad debe reseñarse el importante papel del Hotel de la Barra, el que era frecuentado por figuras

de relevancia que visitaban Montevideo. Entre esos episodios se destaca la presencia de Carlos Gardel quien cantó *Mi Buenos Aires querido* a la selección argentina que concentraba en las instalaciones del hotel en la previa de la final de la Copa del Mundo de 1930.

A partir de la década del ochenta Santiago Vázquez experimentó un nuevo proceso de declive acentuado por las obras de los accesos a Montevideo (nuevo trazado de la ruta n.º 1) y la posterior realización de un nuevo puente sobre el Santa Lucía. Estas operaciones viales implicaron la ruptura del vínculo natural que la centralidad mantenía con el Parque Segunda República Española y la sustitución de la Av. Luis Batlle Berres como principal vía de comunicación.

Este escenario derivó, como en otros casos análogos, en la reducción de flujos vehiculares, en una pérdida de movimiento de público y en un declive general de la centralidad con los

< FIGURA 24

Santiago Vázquez. Río Santa
Lucía, vista hacia el puente.
Foto: Equipo FADU, 2018.

consecuentes procesos de degradación urbana y cierre de locales comerciales.

Con el objetivo de revertir este proceso de degradación en 2004 comenzó a implementarse desde la Intendencia de Montevideo (con apoyo de la Unión Europea) un proyecto de reposicionamiento de Santiago Vázquez como polo turístico natural, potenciando los valores paisajísticos y ambientales de sus costas, bañados y montes indígenas. Las obras desarrolladas comprendieron la realización de una costanera de 400 metros a lo largo del río, la conformación de una pasarela de 800 metros sobre los Humedales del Santa Lucía, el trazado de calles y vías peatonales, canchas y equipamientos deportivos, estacionamiento vehicular, equipamiento urbano y vegetal, etcétera.

Situación actual

Los excepcionales valores de su entorno geográfico y natural y su condición de único pueblo del departamento convierten la centralidad de Santiago Vázquez en un caso de particular interés para el Laboratorio.

A pesar de tratarse de un centro urbano con un largo proceso de consolidación, su centralidad continúa desarrollándose —de acuerdo con su conformación tradicional— sobre la Av. Luis Batlle Berres en su atravesamiento del área urbanizada de Santiago Vázquez. Por tanto ella queda definida por el histórico tramo de cinco cuadras comprendido entre las calles Tamandúa y La Barra, sin verificarse crecimientos sobre el propio eje o en las vías transversales.

Producto de ese escaso dinamismo el contexto urbano de la centralidad mantiene el perfil urbano generado en la primera mitad del siglo XX, en el que se constatan escasas transformaciones y sustituciones. Pueden identificarse tramos y piezas de interés urbano arquitectónico a poner en valor ya que se constata un importante número de edificaciones degradadas y vacías. Solamente en las cinco cuadras de la centralidad se verifican siete baldíos y cinco construcciones abandonadas.

El pueblo cuenta con una presencia relevante de servicios públicos (Escuela Pública n.º 116, Biblioteca Municipal y SOCAT, Seccional de Policía n.º 20 y dependencias de ASSE y Antel). Los equipamientos de recreación y de ocio se encuentran sobre la margen del río Santa Lucía, siendo también muy utilizados por pobladores de Ciudad del Plata. Se observa un solo emprendimiento gastronómico pero no funciona de manera permanente.

El sector comercial de la centralidad se desarrolla principalmente entre las calles La Barra y Silvestre Ochoa. En dicho tramo de cuatro cuadras se disponen prácticamente la totalidad de los comercios integrados a la centralidad (46 establecimientos), y se genera una mayor concentración en el sector definido entre La Guardia y Silvestre Ochoa (la densidad en el sector es de 13 a 15 comercios por cuadra). El perfil de los establecimientos es el de comercios minoristas de pequeña escala orientados al consumo cotidiano del público de proximidad. Se señala particularmente el emprendimiento de una galería comercial abierta con 14 locales en la que los únicos locales ocupados son los que se encuentran sobre la Avenida.



< FIGURA 25

Santiago Vázquez. Ocupación de predios. Propuesta de centralidad local y centralidad recreativa de alcance metropolitano. Fuente: Elaboración propia equipo de gráficos con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

└ FIGURA 26

Santiago Vázquez. Foto aérea. Ubicación Comercios y Servicios en la zona. Propuesta de centralidad local y centralidad recreativa de alcance metropolitano. Fuente: Elaboración propia equipo de gráficos con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

Mientras que en el sector comercialmente más denso la proporción entre comercios y viviendas guarda una relación de 70 % a 30 %, esa proporción se invierte en los extremos de la centralidad, tanto en el tramo comprendido entre La Guardia y La Barra como en el sector definido por Silvestre Ochoa y Tamandúa.

Las principales políticas públicas desarrolladas en la centralidad tuvieron lugar en el marco del referido proyecto implementado por la Intendencia de Montevideo en 2004. Comprendieron la intervención de *El Camino de la Vía* (senda que reconstruye mediante un tratamiento de adoquines el antiguo recorrido del tren), la peatonalización de la calle Quaraí y la reconversión del antiguo mercado municipal.

Estas acciones contribuyeron a la calificación del sector del Parque Segunda República Española integrado al área urbana, comprendido entre Av. Luis Batlle Berres y ruta n.º 1. Además de su aporte como plaza/área verde opera como ingreso al sector más importante del Parque (el que se desarrolla al otro lado de la ruta n.º 1) y como conexión con el *Camino de la Vía* a través de la peatonal Quaraí. Se señala como particularidad de ese tramo del eje de la centralidad la presencia de la escuela pública y del antiguo Hotel de la Barra, cerrado y en mal estado de conservación.

Santiago Vázquez —que actualmente cuenta con 3.800 habitantes— convoca de forma intermitente mediante su oferta de ocio (principalmente durante los fines de semana) un significativo número de visitantes que concurren

a sus paseos de proximidad a cielo abierto — Costanera del Río, Parque República Española, Humedales del Santa Lucía— y a atracciones algo más alejadas como el Parque de Regatas, el Parque Lecocq y Punta Espinillo.

Pese a la importancia de estas propuestas y a los movimientos de público que ellas conllevan se verifica que no actúan como elementos dinamizadores de la centralidad comercial ni generan derrames significativos en su actividad.

Se entiende que esta situación podría deberse en parte a la ausencia de atractivos potentes de la centralidad (débil *mix* comercial, degradación urbana, ausencia de oferta gastronómica, etcétera), pero existen otros aspectos que inciden negativamente en el desplazamiento de los visitantes, como la ausencia de recorridos continuos y amigables que vinculen los referidos paseos con la centralidad (expresión clara de esta situación es la problemática de las condiciones urbanas del último tramo de la Av. Luis Batlle Berres, el que opera de nexo entre el paseo costero y la centralidad).

Por estas razones una estrategia de revitalización de la centralidad requerirá, además de una puesta en valor general de su ambiente urbano y un fortalecimiento de sus atractivos turísticos, comerciales y socioculturales, un acuerdo entre los distintos actores públicos y privados (comerciantes, asociación de vecinos, gobierno local, etcétera) para la definición de una mirada integral y de lineamientos de acción concertados.

En suma, si bien Santiago Vázquez es una centralidad local desde el punto de vista comercial, por su generoso aporte de espacios

V FIGURA 27

Antiguo Cine-Teatro Apolo sobre la calle Grecia esq. Norteamérica a principios de siglo XX (Actual Teatro Florencio Sánchez) Fuente: S/D



V FIGURA 28

Calle Grecia. Mercado del Cerro. Foto: Equipo FADU, 2019.



verdes públicos tiene el potencial de constituirse en centralidad recreativa-turística de alcance metropolitano.

CALLE GRECIA

Como parte de la Estancia del Rey y dadas sus particulares condiciones geográficas, las tierras que rodean al Cerro al oeste del arroyo Pantanoso fueron destinadas desde su origen a fines militares. En un comienzo estuvieron asignadas a la caballada del ejército, pero a fines del siglo XVIII se decidió establecer allí el Almacén de la Pólvara (1794) y la Fortaleza (1809), integrándolas al sistema de defensa de la ciudad.

En 1834 mediante decreto estatal se decidió crear un poblado con la categoría de Villa para facilitar la radicación de inmigrantes empleados en la industria saladeril. Se adoptó un trazado

en damero, con calles en dirección norte-sur y se estableció la ubicación del embarcadero que conectaría por vía marítima la Villa con el puerto de la ciudad.

La extensión de la línea del *Tranvía al Paso del Molino y Cerro* realizada en 1877 permitió conectar por primera vez mediante tranvías a caballo la Villa del Cerro con el centro de la ciudad. Al comienzo llegó hasta el encuentro de las calles Grecia y Carlos María Ramírez y a partir de 1888 alcanzó a la esquina de las calles Grecia y Norteamérica. En 1905 estas líneas adquiridas por la empresa «La Transatlántica» pasaron a funcionar con base en la energía eléctrica.

El impulso que experimentó la industria frigorífica en los comienzos del siglo XX generó un clima de progreso y contribuyó al desarrollo social, comercial y cultural del sector. La calle Grecia comenzó a consolidarse como principal



centralidad nucleando en su entorno actividades comerciales y servicios.

De acuerdo con una estadística impositiva de 1913, además de los establecimientos habituales de aprovisionamiento, existían también mueblerías, sastrerías, empresas de pompas fúnebres, relojerías, ferreterías, una fábrica de jabón, fábricas de conserva, así como de calzado, graserías, depósitos de carbón, curtiembres y dos frigoríficos.

La fundación en 1915 del *Teatro Cine Apolo* por parte del comerciante Manuel Diz constituyó el primer paso del proceso de inclusión de actividades culturales a la centralidad. La sala funcionó de forma continua hasta 1962 en que fue adquirida por la Intendencia Municipal de Montevideo y pasó a denominarse *Teatro Florencio Sánchez*.

De forma análoga a otros barrios, la incorporación de salas cinematográficas tuvo lugar recién a mediados del siglo XX. En 1949 se fundó el *Cine Cosmópolis* (calle Juan B. Viacaba, 1.284 butacas) y en 1953 el *Cerrense*, en Carlos María Ramírez, entre Grecia y Chile (la primera permaneció abierta hasta 1965 y la segunda hasta 1983). El fuerte carácter residencial del sector y la oferta de predios aptos para estas actividades determinaron su localización dispersa y alejada del núcleo principal de la centralidad comercial (conformado históricamente en el tramo de la calle Grecia comprendido entre las calles Holanda y Prusia).

Como expresión de la diversidad poblacional del Cerro en este período debe señalarse la presencia en la centralidad de sedes vinculadas a

distintas comunidades inmigratorias, como es el caso de las comunidades helénica y lituana (por diferencias políticas esta última contaba con dos sedes diferentes).

Constituyó un hecho igualmente relevante para el proceso de consolidación de la centralidad en esa primera mitad del siglo XX, la localización de distintos servicios públicos y privados. A nivel público se señalan como hechos de relevancia la instalación del Mercado Municipal (1919) y Salud Pública (ambos en la esquina de Grecia y Prusia), el Banco República (Grecia y Viacaba) y la Caja de Jubilaciones. Además del Banco República la centralidad contó con otras entidades bancarias públicas y privadas como el Banco de Seguros, el Banco Mercantil y el Banco de Crédito.

En relación con equipamientos educativos es importante señalar la temprana instalación en 1859 de la escuela n.º 29 Checoslovaquia (Portugal esquina Francia) y la apertura del primer liceo en 1953 (ocupando el antiguo edificio del *Duna Hotel*, en la esquina de las calles Grecia y México). La instalación de este último fue patrocinada por una Comisión de Vecinos creada en 1950 en la que jugó un importante papel el arquitecto Luis Vaia.

Un hecho particularmente significativo para la centralidad fue la instalación sobre el eje Grecia de las sedes de las dos principales instituciones futbolísticas del barrio, el Club Atlético Cerro y el Club Atlético Rampla Juniors (1943), a las que se sumó luego el Verdirrojo Basketball Club. Es significativo que las sedes de ambos equipos de fútbol se emplazaron en las otrora



residencias de figuras de mucha relevancia para el Cerro; en el caso de Rampla Juniors había pertenecido al doctor Juan Bautista Viacaba y en el caso del Club Cerro era la antigua vivienda del doctor Martín Harreche.

La confluencia de este complejo entramado de actividades comerciales, sociales y culturales convirtió a la calle Grecia en el principal eje estructurador del Cerro, y en un ámbito de referencia para una comunidad reconocida por su fuerte arraigo local. Estas lógicas guiaron el desarrollo de la centralidad hasta comienzos de la década del noventa, momento en el que se hace sentir de forma más clara y directa los impactos de las nuevas tendencias de consumo vinculadas a las grandes superficies y a los centros comerciales cerrados.

Situación actual

El escenario actual de la calle Grecia constituye un fiel reflejo de la situación que experimentan en la actualidad las pequeñas centralidades barriales de Montevideo en lo que refiere a actividad comercial, oferta cultural, servicios y condiciones ambientales del espacio público.

Pese a su larga tradición y a las fortalezas que presenta en términos de su contexto urbano y social, la centralidad expresa una situación de estancamiento relacionada a la baja profesionalidad de su oferta comercial (comercio minorista de proximidad orientado al consumo cotidiano), a un entorno urbano deprimido y a la presencia débil y dispersa de servicios y propuestas culturales.

La confluencia de estos distintos aspectos determina la escasa vitalidad y atractivo que la

< FIGURA 29

Proyecto Nodos Urbanos en
calle Grecia. Plan + conviven-
cia, intervenciones urbanas
2019-2020, Municipio A.

centralidad plantea en términos generales y a la erosión de su rol como ámbito de encuentro social. Si bien se constata presencia comercial en toda la extensión del eje, ella es de muy baja densidad (aproximadamente 200 comercios en sus 23 cuadras de longitud). Se genera la mayor concentración en el tramo histórico de la centralidad determinado por las calles Holanda y Barcelona. En esas cinco cuadras se concentra el 25 % de los comercios del eje (con una densidad de 8 a 13 establecimientos por cuadra), y los principales servicios e instituciones (Mercado Municipal, FOICA, Club Atlético Cerro, Club Atlético Rampla Juniors, etcétera). Existen otras instituciones y servicios relevantes fuera de este sector como el Teatro Florencio Sánchez (extremo sur del eje) o el Banco de Previsión Social y el Correo, localizados próximos al encuentro de Grecia con la centralidad de Curva de Tabárez.

Atendiendo al proceso de debilitamiento experimentado por la centralidad (y acentuado por el cierre/traslado de la sucursal del Banco República a Curva de Tabárez) en 2017 se promovió desde el Municipio A (cuyo alcalde es Gabriel Otero) una propuesta de intervención urbana dirigida a la revitalización de la centralidad de la calle Grecia. Esta propuesta se enmarca en el denominado «Plan + Convivencia» destinado a potenciar locaciones caracterizadas de uso colectivo de fuerte arraigo e identidad para el barrio del Cerro.

Luego de varias instancias de diálogo la propuesta «Nodos Urbanos Calle Grecia» se

concretará entre los años 2019 y 2020. Ella consistirá en cuatro acciones de calificación urbana de cruces significativos de la calle Grecia (calles Holanda, Prusia, México y Sala Florencio Sánchez) buscando involucrar en su proceso de concreción y gestión a actores y organizaciones del sector.

Pese a no haber constituido formalmente una asociación comercial, los comerciantes del sector se han dado un cierto marco organizativo que comprende la realización de aportes económicos, la generación de instancias de comunicación permanentes y el tratamiento de temáticas comunes que involucran a la centralidad (iniciativa «Nodos Urbanos Calle Grecia», seguridad, promoción comercial, estacionamiento vehicular, etcétera).

Este escenario de partida vuelve particularmente pertinente la propuesta «Nodos Urbanos Calle Grecia», cuyo objetivo principal es la revitalización social, cultural y comercial de un centro de barrio. Dada la conformación dispersa y de baja densidad que presenta este eje se entiende como un acierto la reformulación de la propuesta (originalmente una semipeatonalización continua entre Holanda y Viacaba) y la estrategia de intervención en ciertos enclaves estratégicos de ella, apostando a su potenciación y a un efecto de derrame sobre cada una de las áreas.

Además de la acción de calificación urbana, la iniciativa apuesta a un involucramiento de los diferentes actores e instituciones como lo son entre otros, los comerciantes del sector, el FOICA, el Mercado Municipal, la ONG Rescate 11 y el Teatro Florencio Sánchez.



En respuesta a la convocatoria realizada por el Municipio A, CAMBADU —con apoyo de INEFOP— instrumentó cursos de capacitación y asesoramiento técnico a comercios del sector, apostando además al desarrollo de una experiencia piloto de gestión de centro comercial a cielo abierto.

CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA MIRADA AL SISTEMA DE CENTRALIDADES

Se presentan las conclusiones preliminares del Laboratorio de Centralidades Urbanas a la fecha de esta publicación, donde quedan planteadas

temáticas que ya han sido consensuadas en el colectivo, y otras a continuar indagando para aportar a la construcción de una nueva mirada al Sistema de Centralidades del Área Metropolitana de Montevideo.

CLAVES PARA COMPRENDER EL ACTUAL SISTEMA DE CENTRALIDADES: EL DESARROLLO DEL CONCEPTO DE CENTRALIDAD Y SU POTENCIAL COMO GENERADOR DE DERECHO A LA CIUDAD

La revisión del Sistema de Centralidades en la ciudad de Montevideo planteada como objetivo de esta investigación derivó en la necesidad de profundizar sobre la definición del término

< FIGURA 30

Calle Grecia. Foto aérea.
Ubicación Comercios y Servicios
en la zona. Fuente: elaboración
propia con base en cartografía
SIG, Intendencia de Montevideo
y relevamiento propio.

centralidad, término comúnmente acuñado en la jerga de la disciplina urbana, pero que frente a los procesos contemporáneos es necesario reelaborar, para que sea herramienta y soporte de acción en el territorio.

A partir de la Teoría de los lugares centrales (Christaller, 1933) en la que se enuncia que el territorio se organiza en espacios jerarquizados según el «superávit de servicios» que ofrecen, se desarrollan diversos conceptos de centralidad donde el foco común se pone en la definición como lugar atractor de personas donde se producen elevados intercambios.

A partir de la década del setenta esta definición basada en criterios con predominancia de flujos económicos se revisó con los aportes de autores desde las ciencias sociales como Henri Lefebvre (1969), entre otros, que ponen el foco en las relaciones sociales que le dan sentido y coherencia a dichos espacios dentro de la trama de la ciudad.

En las últimas décadas surgen posiciones que explicitan la riqueza de las centralidades como «espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos» (HYDEA – Target Euro, 2008). Se identifican en ellas «i) una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan su grado de atracción de personas; ii) buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte); y iii) el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen,

siendo un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes» (Cuenin y Silva, 2010).

Frente al fenómeno de globalización y expansión urbana en América Latina aparecen nuevos lugares de consumo que tienen la capacidad de ser atractores para la población, definiendo nuevas relaciones temporales-espaciales.

Para comprender el actual Sistema de Centralidades nos afiliamos al trabajo de Paris (2013) el cual retoma la clasificación de funciones centrales de otros autores e identifica: las centralidades tradicionales, centralidades emergentes y lo que define como «lugares de centralidad».

Los *centros o centralidades tradicionales* son aquellos que corresponden a espacios simbólicos que se han consolidado a lo largo del tiempo, vinculados a las trazas originarias o con los posteriores crecimientos de la ciudad, donde se van mixturando en la traza pueblos o villas que se encontraban fuera de los trazados originales y que reproducen el mismo esquema de centro para su área de influencia, siendo el valor identitario y la predominancia del espacio público (plazas en algunos casos o la calle misma) de ellos una característica distintiva donde se condensan intensos intercambios.

Las *centralidades emergentes* están dispersas en el territorio, caracterizadas por un «alto grado de accesibilidad que atraen y estimulan a sus propios usuarios/consumidores» (Paris, 2013) donde se agrupan funciones sin aún



Localización	Agrupación		
	Funciones aisladas	Centralidades homogéneas	Centralidades heterogéneas
Núcleos densos	-	Ciudadelas	Centros tradicionales
Dispersos en el territorio	Monofunciones modernas	Polígonos/Polos	Centralidades emergentes
Cruces de infraestructuras	Monofunciones modernas	Nudos	Lugares de centralidad

< FIGURA 32
Clasificación de las funciones centrales [tabla]. Fuente: Paris, 2013.

< FIGURA 31

Centralidades de calle Grecia, Curva de Tabárez, Las Cadenas. Ubicación Comercios y Servicios en la zona. Fuente: Elaboración propia equipo de gráficos con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y relevamiento propio.

consolidarse en el imaginario colectivo, siendo espacios diseñados en arquitectura contemporánea con potencialidad de generar nuevas propuestas de espacios de interacción.

Los *lugares de centralidad* exacerban un fenómeno del cual el propio Lefebvre en la década del setenta ya advertía:

[...] la centralidad urbana puede ser un lugar integrador para los ciudadanos más pobres, que concrete su derecho a la ciudad, en la medida en que allí se dan una multiplicidad de usos y de interacciones sociales. Pero Lefebvre insiste en que la centralidad en la ciudad capitalista muy a menudo no juega este papel sino que contribuye a diferenciar los espacios urbanos, lo que genera fenómenos de exclusión. (Beuf, 2011)

Son espacios híbridos y complejos donde hay edificios —contenedores y espacios libres— gestionados por privados donde se dan las interacciones contemporáneas, comúnmente vinculadas al consumo. Por lo cual el espacio y la acción son controlados, lo que socava la esencia del espacio de socialización de carácter público como lugar de encuentro y manifestación de las contradicciones que la propia comunidad tiene, y agudiza los procesos de segregación socioespacial.

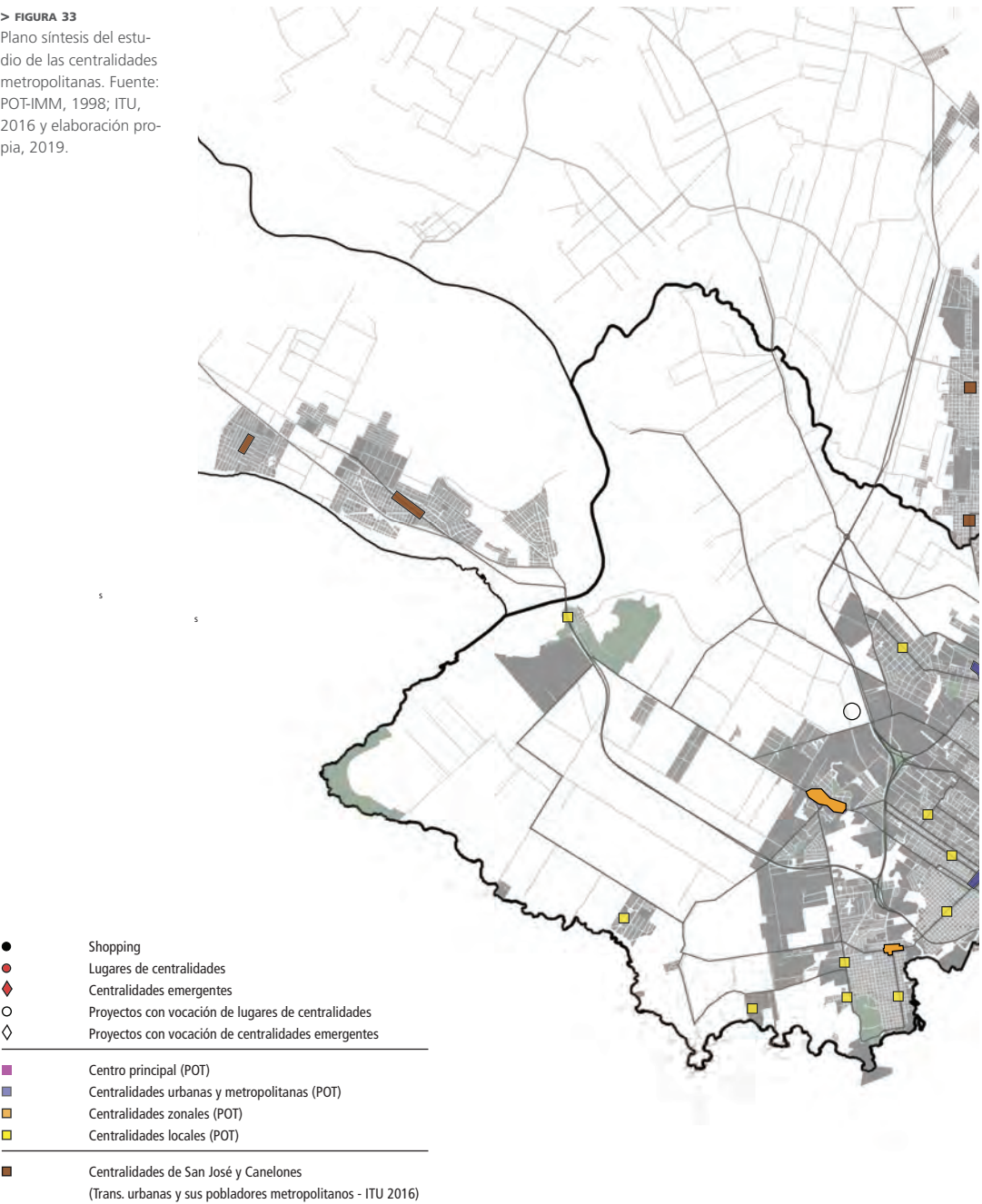
La clave del espacio público y la cogestión entre actores parece ser una apuesta y desafío a ser encarados para repensar el sistema de centralidades en nuestro contexto metropolitano por medio de la indagación de cuáles son los roles y relaciones de los centros de

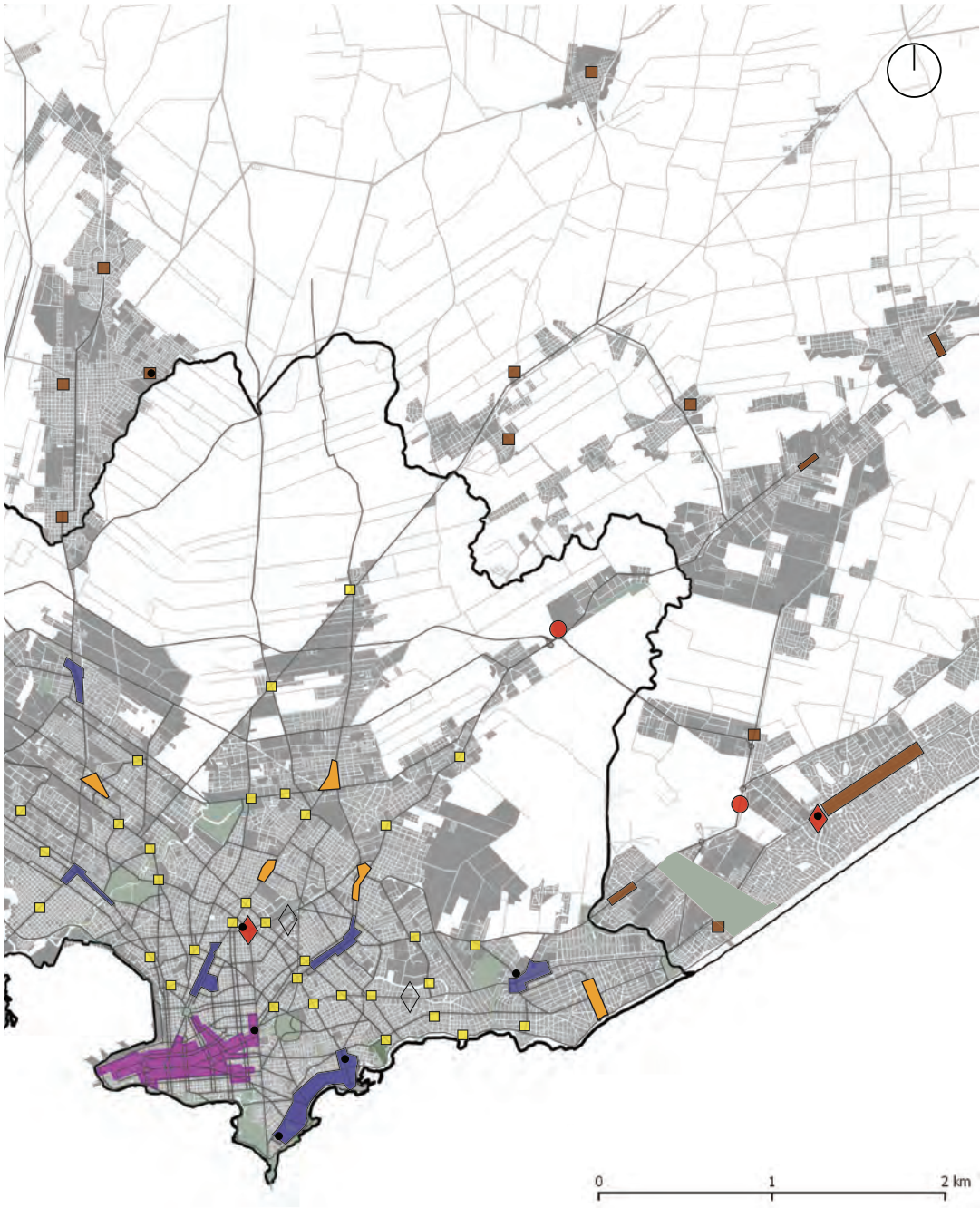
consumo, las centralidades tradicionales, y los posibles proyectos de nuevas centralidades emergentes en el territorio para contribuir al derecho de toda la ciudadanía.

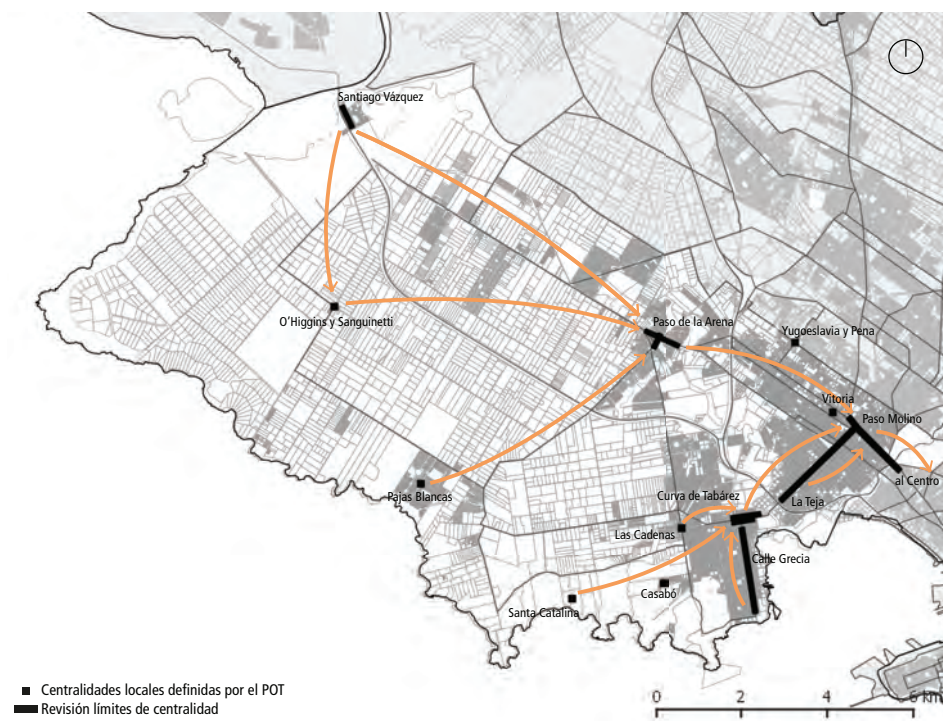
**REPENSAR EL SISTEMA DE CENTRALIDADES
EN CLAVE METROPOLITANA**

Vinculado a los procesos de desplazamiento de la población desde las áreas consolidadas a la periferia del área metropolitana asistimos en los últimos 20 años a la aparición de grandes equipamientos de consumo (Centro Cívico de la Costa, Shopping Center de las Piedras) y lugares de centralidad como Zonamérica y el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Ante esta constatación, a la vez que nos focalizamos en el estudio de las centralidades del Municipio A, no se soslaya la necesidad de la mirada territorial más amplia, ya que las centralidades funcionan como sistema. En esa dirección las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y los Planes Interdepartamentales son instrumentos de ordenamiento territorial (IOT) adecuados para trabajar la temática de centralidades en clave metropolitana. Si bien el Área Metropolitana de Montevideo tiene aprobadas sus Estrategias Regionales donde se arriba a algunos consensos, aún no hay Planes Interdepartamentales en elaboración. Por otra parte, debe recordarse que la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS) es una «ley joven», con tan solo diez años de aprobada.

> FIGURA 33
Plano síntesis del estudio de las centralidades metropolitanas. Fuente: POT-IMM, 1998; ITU, 2016 y elaboración propia, 2019.







ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN PARA TRABAJAR EN UNA POLICENTRALIDAD VARIADA

Del avance del trabajo se desprende como conclusión preliminar la necesidad de diferenciar diversas estrategias de intervención entre las centralidades definidas en el POT en 1998 en el oeste de Montevideo.

Por un lado se detectan casos donde se hallan elementos preexistentes valiosos (aspectos urbanos, históricos, área comercial consolidada, espacios públicos calificados, equipamientos), donde la estrategia propuesta es explorar proyectos de carácter integral con el objetivo de fortalecer la identidad en cada una de las

centralidades, poniendo en valor la impronta que le da carácter e interés en la escala metropolitana. Ejemplos de ello son el potencial de Santiago Vázquez vinculado a los variados espacios públicos de calidad en el entorno del río Santa Lucía como espacio de ocio a nivel metropolitano; el caso de Pajas Blancas y su vinculación al acceso a la playa en el oeste de Montevideo, y la característica de centralidad de Interfase Rururbana de Paso de la Arena.

Por otro lado se observa en el ámbito del Municipio A territorios enclavados, categorizados como Suelos Suburbanos Habitacionales donde los IOT vigentes no identifican centralidad alguna. En próximas etapas el Laboratorio

< FIGURA 34

Estudio sobre vínculos y jerarquías existentes entre las centralidades del Municipio A. **Fuente:** Elaboración propia equipo de gráficos con base en cartografía SIG, Intendencia de Montevideo.

se propone evaluar la pertinencia de centralidades de jerarquía local en estos enclaves. Se hace referencia concretamente a La Colorada, Barrio Gori, Cabaña Anaya, Barrio Nuevo Lamas, Los Bulevares.

Asimismo se constató que lugares definidos como centralidades en la normativa vigente no tienen o han perdido los atributos definidos como esenciales por este equipo, por lo cual se propone profundizar en el marco de esta investigación cuáles son las herramientas de gestión pertinentes para su abordaje.

**ESCENARIO ACTUAL DE LAS CENTRALIDADES
EN EL MUNICIPIO A**

Desde el punto de vista de la categorización del suelo, las doce centralidades urbanas del Municipio A se ubican en suelo subcategoría Urbano Consolidado Intermedio y suelo Urbano No Consolidado según el caso, con la salvedad de Santiago Vázquez, subcategorizado como suelo Urbano Consolidado Otros. Desde el punto de vista de la distribución en la trama, la situación puede ser en continuidad —situaciones intermedias o de borde— o en enclaves, rodeadas de suelo rural. Esta última es la condición de Santa Catalina, Pajas Blancas y Santiago Vázquez.

La situación de estas *centralidades urbanas enclavadas* tiende a una lógica de mayor aislamiento, con una vocación de concentrar servicios de proximidad y abastecimiento cotidiano esenciales, presentando una situación de cierto estancamiento.

Paradójicamente, la *centralidad rural* de Sanguinetti y O'Higgins posee servicios educativos —escuela y liceo— que la destacan en ese aspecto respecto de las centralidades urbanas próximas.

Entre las *centralidades en el continuum de la trama urbana* se constata un mayor dinamismo relativo e interacción que se expresa en mayor presencia comercial y de servicios, generando procesos de expansión sobre los principales conectores y arterias viales.

Dichas continuidades conforman fenómenos de conurbación comercial de baja densidad que llegan a conectar varias de estas centralidades entre sí. Esta situación puede apreciarse en el corredor conformado en torno a los ejes Avda. Agraciada y Carlos María Ramírez, donde el proceso de expansión del Paso Molino hacia Belvedere provoca una conexión con la centralidad de La Teja, la que a su vez (con pequeñas interrupciones) conecta con Curva de Tabárez, y esta última con el Eje Grecia.

Mediante el mapeo de actividad comercial de dicha *continuidad de centralidades a partir de corredores de circulación* puede apreciarse cómo la densidad de establecimientos comerciales presenta variaciones de 60 comercios por cuadra (Paso Molino) hasta 10 (Carlos María Ramírez o Grecia).

Las densidades, perfiles y rubros de las áreas comerciales, al igual que la presencia de equipamientos y servicios, continúan estableciendo en la red de centralidades relaciones de jerarquía que definen el tipo de vínculos que estas mantienen

entre sí. Desde esta perspectiva puede apreciarse en el conjunto del Municipio A (Fig. 34), dos *enclavamientos de centralidades confluyentes al Paso Molino*, asociados por vínculos de proximidad y dependencia: Santiago Vázquez/Paso de la Arena/Paso Molino y Santa Catalina/Las Cadenas/Curva de Tabárez/Paso Molino.

Esta lógica de interrelación tiende preponderantemente a una intensificación de flujos confluyente a las centralidades de mayor dimensión que cuentan con equipamiento más variado. Se debe tener en cuenta los posibles conflictos que la mayor densidad comercial puede tener en debilitar actividades de ocio si no se realiza una gestión coordinada entre públicos y privados.

Esta configuración de centralidades, que pareciera no presentar grandes variantes en las últimas dos décadas, se enfrenta en la actualidad a un nuevo escenario pautado por la implantación de posibles lugares de centralidad como la Unidad Alimentaria (UAM) o el proyecto del Puerto de Punta Yeguas.

Como respuesta a los desafíos de este nuevo contexto se entiende relevante destacar políticas y proyectos implementados desde el ámbito público, que directa o indirectamente pueden contribuir al posicionamiento y revitalización de estas tradicionales centralidades como el Plan Parcial de la cuenca del Pantanoso, los lineamientos en la Microrregión de Santiago Vázquez, el proyecto de Nodos Urbanos de Calle Grecia y la gestión entre vecinos e Intendencia Departamental de Montevideo del parque Punta Yeguas.

GESTIÓN DE LAS CENTRALIDADES Y NUEVOS DESAFÍOS

La condición de singularidad de las centralidades como ámbitos en los que confluyen y yuxtaponen de manera múltiple, actividades humanas, flujos económicos y servicios, es lo que convierte estas áreas en sectores de la ciudad tan relevantes como complejos. Su condición de escenarios de la vida pública —accesibles universalmente— ponen en juego de forma natural y cotidiana aspectos esenciales a la vida urbana en comunidad, como lo son el ejercicio de la tolerancia y el equilibrio entre las libertades, responsabilidades individuales y consensos colectivos.

En ese sentido y desde la perspectiva del *derecho a la ciudad* entendemos que esa diversidad/complejidad no constituye un escenario a ser depurado o superado, sino que se trata de aspectos que hacen a la esencia de estas centralidades urbanas y que por tanto deberán ser reconocidos, jerarquizados y adecuadamente administrados.

El énfasis en este aspecto se relaciona con la preocupación ante la expansión del modelo de consumo impuesto por los centros comerciales cerrados y por la necesidad de consolidar otros paradigmas compatibles con las políticas de inclusión social, sustentabilidad y acceso democrático a la ciudad.

[...] Las «nuevas centralidades», que en muy escasas ocasiones coinciden con los centros de los pueblos o de las ciudades pequeñas englobadas en las grandes regiones urbanas, suponen lugares

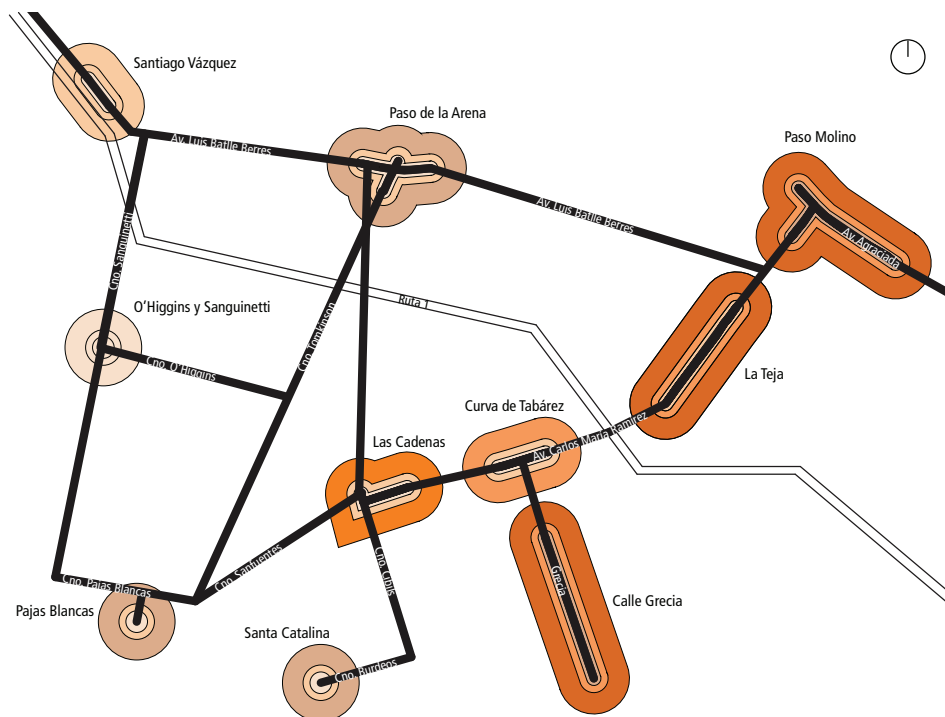
de máxima accesibilidad motorizada privada y de escasa facilidad para acceder mediante el transporte público. Asimismo incorporan notables restricciones conceptuales y prácticas en el uso de unos espacios que han dejado de ser «públicos» en sentido estricto.[...] Los nuevos espacios «*públicos*» representan un significativo alejamiento de las concepciones originales de lo «público» en toda la tradición política y cultural de Occidente. Suponen un recorte en el sector público de la economía y un espacio básicamente no participativo —vedado a toda actividad política individual u organizada—; pero también un retroceso en las pautas de la «sociabilidad difusa», típica de las calles y plazas de la ciudad, abierta a la improvisación y a los ejercicios de libertad responsable. En los nuevos espacios se intercambian, precisamente, grados de libertad por niveles de seguridad: de ahí la «voluntaria» aceptación de las restricciones impuestas por una organización gerencial atenta sobre todo a la eficacia del objetivo básico, el consumo ordenado y lo más intenso posible. (López de Lucio, 1996)

El extendido énfasis en la condición de espacios cerrados y en la indiferencia urbana que reflejan las lógicas arquitectónicas de estos grandes equipamientos puede hacer perder de vista otros aspectos aún más relevantes implícitos en este modelo, como es la reducción de nuestra condición de ciudadanos a simples consumidores y la renuncia a esa *libertad responsable* que ha fundado históricamente la convivencia en el ámbito público de la ciudad.

La necesidad de hacer frente a estos desafíos ha conducido internacionalmente al desarrollo de

estrategias dirigidas a una gestión compartida de estos centros urbanos que buscan el consenso y la articulación del conjunto de actores públicos y privados territorialmente involucrados. Estos modelos apuntan a un abordaje «integral» de las centralidades, comprenden y administran el conjunto diverso de operadores implicados, las características y particularidades del entorno urbano y la complejidad de actividades que en él acontecen.

Se señalan como experiencias de referencia a nivel mundial en este sentido los modelos de Town Centre Management (Gestión de Centros Urbanos) desarrollado en el Reino Unido y el modelo norteamericano de Business Improvement Districts (Distritos de Dinamización Empresarial). Estos modelos —sustentados en lógicas de gestión, estatutos jurídicos, estructuras organizativas y mecanismos de financiación bien diferentes— han logrado aportar al posicionamiento comercial de estos centros y a la recuperación de áreas urbanas significativas implementando acciones centradas en accesibilidad, limpieza, mantenimiento, equipamiento urbano, animación cultural, promoción del asociacionismo, etcétera. La incorporación y adaptación de estos modelos por parte de otros países ha dado lugar a su vez a otras experiencias relevantes como la promovida por la Asociación Española para la Gerencia de Centros (AGECU) o la desarrollada más cerca en la región, por la Federación de Centros Comerciales a Cielo Abierto, Cascos Urbanos y Centros Históricos (Confederación Argentina de la Mediana Empresa, CAME), también citados por Lorena Vecslir y otros (2018).



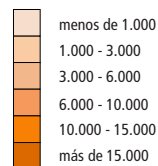
A FIGURA 35

Estudio sobre cantidad de pobladores (consumo de cercanías o cotidiano) por cada centralidad del Municipio A. Graficado esquemáticamente según ubicación y tamaños relativos. Fuente: Elaboración propia, equipo de gráficos en base a cartografía SIG, Intendencia de Montevideo y datos censales INE 2011.

EXPLICACIÓN GRÁFICA. Considerando un eje comercial o el encuentro de dos calles como «punto cero» de cada centralidad, se cuantificó la cantidad de habitantes que viven a menos de 100, 200 y 500 m de distancia de cada centralidad. Se grafica en lógica de manchas concéntricas las distancias y cantidad de pobladores.

NOTA: el tamaño relativo se ajusta a la realidad

Población a 100 / 200 / 500m



— Vías principales de circulación

La referencia a estos modelos y prácticas no tiene como objeto un análisis o evaluación particular (cuyo abordaje excedería los alcances actuales de la investigación) sino el indicar que existe ya desde hace varias décadas una amplia experiencia internacional que habla de la necesidad de contar con modelos o estrategias de gestión que respondan de manera integral a la realidad que enfrentan estas áreas urbanas, superando los abordajes parciales y las prácticas «espontáneas» que guiaron su funcionamiento tradicionalmente.

Constituye una fiel expresión de la desactualización que experimenta esta temática en nuestro medio el hecho de que los casos estudiados no cuentan con experiencias organizadas de gestión de la centralidad y —en el caso del Municipio A— solamente en el Paso Molino existe una asociación comercial formalmente constituida (aspecto relevante dado el papel de liderazgo que le ha competido a estas organizaciones en las experiencias señaladas). Es significativo que tampoco en las demás centralidades de Montevideo en las que existen asociaciones comerciales se verifican experiencias de este tipo, constituyendo como única excepción el caso del Centro de Montevideo, donde se estableció un convenio entre la Intendencia de Montevideo y la Asociación Comercial Grupo Centro que apunta al desarrollo de un proceso de revitalización y a la conformación de un ámbito de gestión permanente, con promoción de acciones integradas en las de áreas de movilidad, espacio público, equipamiento urbano,

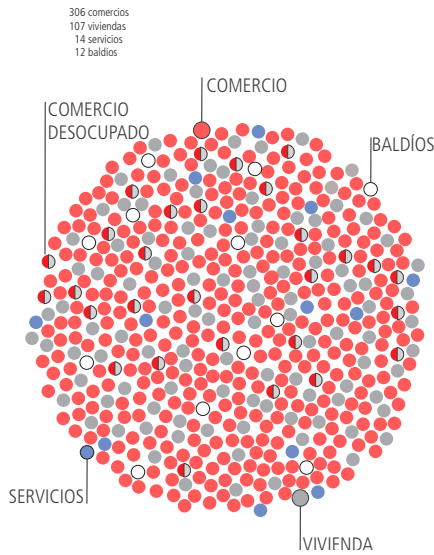
ordenamiento de venta callejera, adecuación de cartelería comercial, etcétera.

Se plantea como hipótesis que esa escasa relevancia que la temática ha tenido en nuestro medio responde en gran medida a la *invisibilidad* que experimentan las centralidades como parte de ese conjunto de fenómenos culturales cotidianos, cuya supervivencia se considera de alguna forma *natural* o *inexorable* y ajena por tanto a los devenires y transformaciones de la ciudad y la sociedad. Dichas inercias han constituido un impedimento para comprender y dimensionar los alcances de las transformaciones que —desde al menos tres décadas— experimentan estas áreas urbanas a nivel global, comprometiendo su futuro y desconociendo su contribución al desarrollo de centros urbanos inclusivos y democráticos.

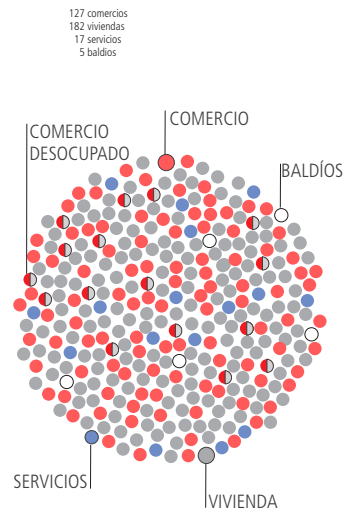
Entre los desafíos que supone este abordaje se encuentra la búsqueda de respuestas a la convivencia y conflicto entre la economía formal e informal, a las políticas de densificación y las problemáticas de vivienda, al acceso de los emprendimientos de pequeña y mediana escala, a las problemáticas de seguridad pública y convivencia.

Dadas las características socioculturales y urbanas que presenta el Municipio A, las políticas y acciones que pudieran implementarse en esta línea no solo contribuirían a ese posicionamiento y a la concreción de nuevas experiencias, sino que permitirían ampliar y enriquecer el instrumental con el que la ciudad afronta sus desequilibrios territoriales y los procesos de desintegración social.

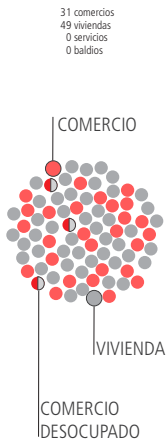
PASO MOLINO



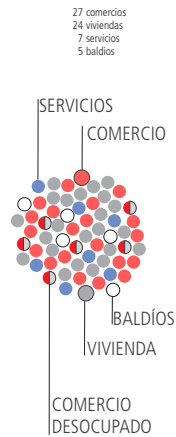
CALLE GRECIA



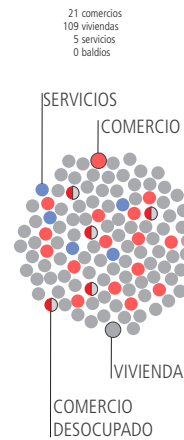
LAS CADENAS



SANTIAGO VAZQUEZ



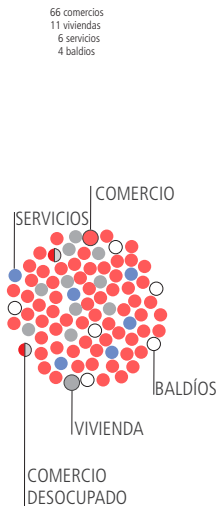
SANTA CATALINA



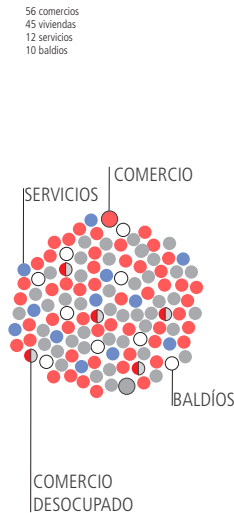
LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO

CURVA DE TABAREZ



PASO DE LA ARENA

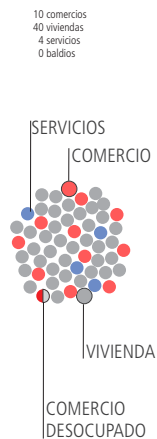


< FIGURA 36

Estudio comparativo cantidad de comercios y viviendas frentistas a los ejes principales de cada centralidad. Fuente: Elaboración propia, equipo de gráficos en base a relevamientos propios. (Ver Construcción Gráfica).

Explicación gráfica: Cada grupo de puntos representa al eje principal de las centralidades estudiadas hasta el momento. Cada uno de los puntos representa una puerta con acceso directo a la calle. Es decir que pueden existir varias unidades habitacionales o comerciales representadas en un único punto, si estas poseen un único ingreso. Se identifican aquellas dedicadas a la vivienda, a servicios y al comercio. En esta últimas se discriminan los ocupados de aquellos que al relevamiento se observaron vacantes. De esta manera se observa no solo el tamaño relativo de cada centralidad sino también su densidad comercial y su vitalidad.

PAJAS BLANCAS



O'Higgins



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida dos Santos, S.** (2015). Bom Jesus da Lapa-BA na rede urbana regional e os circuitos da economia. [Tesis de Maestría en Geografía]. San Pablo: Universidad Estatal de Campinas (UNICAMP).
- Barrios Pintos, A.** (1990). *Los barrios de Montevideo*. V.4. Paso Molino, El Prado y sus alrededores, V.6. El Cerro, Pueblo Victoria (La Teja) y barrios aledaños, V.8. Antiguos pueblos y nuevos barrios. Montevideo: Intendencia Municipal de Montevideo.
- Barrios Pintos, A.** (1971). Montevideo. Los barrios I y II. Montevideo: Ediciones Nuestra Tierra
- Beuf, A.** (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos* (en línea), (40)1, 147-78. DOI: 10.4000/bifea.1663
- Caporossi, C.** (2017). *Las centralidades barriales en la planificación urbana. Barrios pericentrales de Córdoba: el caso de San Vicente*. Buenos Aires: Editorial Café de las ciudades.
- Christaller, W.** (1966). *Central Place in Southern Germany*. Traducción de C.W. Baskin. Prentice – Hall Inc., Englewood Cliffs, NJ. Primera publicación Alemania, 1933.
- Cuenin, F. y Silva, M.** (2010). Identificación y fortalecimiento de Centralidades Urbanas: El Caso de Quito. Banco Interamericano de Desarrollo. Notas Técnicas IDB- TN – 156.
- Facultad de Arquitectura, Universidad de la República** (1997). Insumos para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial. Memorias de Información y Memoria de Ordenación. Capítulo Centralidades urbanas. Montevideo. Multicopiado, ITU.
- HYDEA Target Euro** (2008) Programa de Fortalecimiento del Sistema de Centralidades Urbanas de Quito (EC-L1041). Informe Final de Consultoría.
- Gehl, J.** (2013). *La humanización del espacio urbano (EUA09). La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Harvey, D.** (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. España: Editorial Siglo XXI.
- Jacobs, J.** (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.
- Lefebvre, H.** (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península. Publicación original: *Le detroit a la ville* (1968). París: Editions Anthropos.
- Leicht, E., Gómez, L., Matos, A., Quintans, A., Musso, C., Rabellino, C., Mannise, E. y Sobot, N.** (2018). Laboratorio de Centralidades Urbanas. Centralidades y derecho a la ciudad en el Oeste de Montevideo. X Seminario de Investigación en Urbanismo. Córdoba, Argentina. Recuperado de <https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/6338/Laboratorio%20de%20Centralidades%20Urbanas.pdf?sequence=16&isAllowed=y>
- Leicht, E., Gómez, L., Matos, A., Quintans, A., Musso, C., Rabellino, C., Mannise, E. y Sobot, N.** (2018). Procesos urbanos, sistemas y redes de ciudades. Centralidades urbanas del oeste de Montevideo. XII Biental del Coloquio de Transformaciones Territoriales. «Interrogantes y desafíos en las territorialidades

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**

CENTRALIDADES Y
DERECHO A LA CIUDAD
EN EL OESTE DE
MONTEVIDEO

emergentes». La Plata, Argentina. Recuperado de <http://fapyd.unr.edu.ar/xii-bienal-del-coloquio-transformaciones-territoriales/>

Leicht, E. y Matos, A. (2018). Laboratorio de Centralidades Urbanas: aportes al abordaje interdisciplinario a partir de tres casos de estudio en la ciudad de Montevideo. En Libro de Resúmenes del Segundo Congreso Latinoamericano de Investigación y Educación Superior Interdisciplinaria (IEI 2018). Ponencia 191, p. 266. Lima, Perú. Recuperado de <https://mail.google.com/mail/u/0/?tab=wm#inbox/fcgxvzMBfvZWtGpRlRBMrmIBQmLfs>

López de Lucio, R. (coord.) (1996). Centros urbanos frente a nuevas centralidades comerciales. Un análisis del sur metropolitano de Madrid. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 14. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Madrid.

Panerai, P. (coord.) (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Paris, M. (2013). De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio. *Dossier Monográfico Ciudades*, (16). Recuperado de <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10345/1/CIUDADES-2013-16-DELOSCENTROS.pdf>

Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: G. Gili.

Rovira Lara, A. (2000). Propuesta y modelos para la gestión estratégica de los centros urbanos desde la cooperación pública y privada. *Revista Gestión y Análisis de Políticas Públicas* (GAPP), 19, 19-34, España.

Sabaté, J. (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. *Revista Urban*, 9. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. Edición Anta Ediciones.

Scartaccini, A. (2007). Ferrocarril y Tranvía del Norte, su historia completa. Recuperado de <http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/52392>

Urruzola, J. P. (1994). Nuevas centralidades o viejos problemas. *Revista Elarqa*, (4)12. Montevideo: Editorial Dos Puntos SRL.

Vecslir, L., Blanco, J., Nerome, M., Scitutto, F., Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (2018). Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

**Normativa e Instrumentos
de Ordenamiento Territorial
consultados**

Acuña, C., et al. (2013). Aglomeración Maldonado - Punta del Este - San Carlos. Enfoques y propuestas hacia un Modelo Transformador. Montevideo, Uruguay.

Capandeguy, D., Intendencia de San José (2012). Plan local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Ciudad del Plata y su área de influencia.

Intendencia de Canelones (2010). Plan estratégico de Ordenamiento Territorial de la Microrregión de la Costa (COSTAPLAN).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Intendencia de Montevideo

(1998). Plan de Ordenamiento Territorial.

Intendencia de Montevideo

(2014). Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

Intendencia de Montevideo

(2019). Digesto Departamental de Montevideo.

Ley n.º 18.308, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

Ley n.º 19.525, Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

ANEXO

Entrevistas

Mary Domínguez, arquitecta del Municipio A, comunicación personal, 21 de noviembre de 2017, Municipio A.

Mercedes Lukin, docente en Apex, comunicación personal, 24 de octubre de 2017, Centro de Referencia de INAU.

Ana Laura López, directora del Florencio Sánchez, comunicación personal, 05 de diciembre de 2017, Facultad de Bellas Artes.

Mariana Caffa, vecina de Paso de la Arena, comunicación personal, 05 de julio de 2018, su casa en Los Bulevares.

Héctor Sityes, comerciante y vecino, comunicación personal, 13 de junio 2018.

Rómulo Guerrini, vecino, médico e historiador de Paso de la Arena, comunicación personal, 2018.

Carlos Cáceres, presidente Asociación de Comerciantes del Paso Molino y Belvedere, comunicación personal, 2018.

Miguel Suster, comerciante del Paso Molino, comunicación personal, 11 mayo 2017.

Reuniones y actividades realizadas con actores institucionales locales

Gabriel Otero. Alcalde del Municipio A. 3 de abril 2017.

Parque Tecnológico Industrial del Cerro (PTI Cerro). Guillermo Gonsalves, Raúl Pittaluga, Patricia

Quintana. Reuniones esporádicas varias. 2017-2019.

Taller vecinal realizado en la Casa Comunitaria de Paso de la Arena. Noviembre 2018.

Participantes:

Silvia Andreis, vecina y funcionaria de CASMU Paso de la Arena.

Patricia Meneses, vecina y funcionaria de CASMU Paso de la Arena.

Mario Sabbatini, presidente de la Sociedad de Fomento y Defensa Agraria.

Eduardo Musto, referente de Instituto del Hombre Paso de la Arena.

Fernanda Vera, arquitecta de empresa COUSA.

Mariana Caffa, vecina y estudiante universitaria.

Mercedes Lukin, docente universitaria.

Rómulo Guerrini, vecino, médico e historiador de Paso de la Arena.

LA TEORÍA DE LOS CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA

UN ESQUEMA DE ESTUDIO PARA LAS
CIUDADES LATINOAMERICANAS

DERLIS DANIELA PARSEERISAS

Derlis Daniela Parserisas

Profesora y Licenciada en Geografía (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, UNCPBA, 2009, 2011). Doctora de la Universidad de Buenos Aires. Área: Geografía (UBA, 2018). Becaria posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, CONICET (IGEHCs-UNCPBA). Ayudante de primera (Introducción a la Geografía, Geografía urbana, FCH- UNCPBA). Principales líneas de investigación: Geografía urbana. Geografía económica. Circuitos de la economía urbana. Finanzas y territorio.

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**

LA TEORÍA DE LOS
CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA:
UN ESQUEMA DE ESTUDIO
PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

RESUMEN

La teoría de los circuitos de la economía urbana fue elaborada en la década de 1970 por el geógrafo Milton Santos para explicar la organización del espacio en los países periféricos. El trabajo presenta, en primer lugar, los principales aspectos de la trayectoria intelectual y académica del geógrafo brasileño. Luego se expone el contexto histórico y geográfico de elaboración de la teoría considerando su relevancia explicativa para la realidad actual de los países latinoamericanos. En tercer lugar se presentan los elementos constitutivos de la teoría al entender que los circuitos superior e inferior de la economía urbana —diferenciados por sus grados de tecnología, capital y organización— son elementos analíticos que permiten retratar ciertas manifestaciones relevantes del fenómeno urbano. Por último se presentan formas de operacionalización de estas ideas teóricas a partir de trabajos de investigación en ciudades de Argentina y Brasil.

**SOBRE EL PENSAMIENTO Y LA OBRA DEL
GEÓGRAFO MILTON SANTOS**

Los principales aspectos de la trayectoria intelectual y académica del geógrafo brasileño fueron recuperados en el ensayo escrito en 2002 por la geógrafa argentina Perla Zusman. La autora buscó comprender la articulación del pensamiento de Milton Santos con su tiempo y además divulgar las principales conceptualizaciones y las posturas filosóficas y políticas sobre las cuales se sustentan (Zusman, 2002).

«Milton Santos fue uno de los responsables de la renovación de la geografía en la década de 1970, tanto a nivel internacional como en Brasil. En primer lugar, él situó a la geografía en el campo de las ciencias sociales, incentivando el diálogo entre las teorías sociales y las teorías geográficas, colaborando en la construcción de esta última» (Zusman, 2002, p. 206). La importancia de su pensamiento también es clave porque produjo una teoría geográfica elaborada desde los países periféricos.

Milton Santos nació en 1926 en el Estado de Bahía, en el nordeste de Brasil. Allí estudió derecho y luego se convirtió en profesor de

geografía. Algunos años más tarde «Santos se trasladó a Estrasburgo (Francia) para desarrollar su tesis doctoral sobre la ciudad de Salvador. En esta investigación analizó los vínculos entre las formas diferenciadas de la ciudad y su relación con la inserción en la economía de dicho estado brasileño» (Zusman, 2002, p. 207).

De regreso a Bahía, a inicios de 1960, ingresó como profesor en la universidad, no sin resistencias por parte del *establishment* académico. En estos años también se hizo cargo de un instituto de estudios regionales y se desempeñó en cargos de planificación en el Estado de Bahía.

En 1964 se produjo el golpe de estado en Brasil y fue detenido.

La invitación de la Universidad de Toulouse para desempeñarse como profesor asociado le permitió dejar Brasil, con lo que se inició su período de exilio. Milton Santos residió tres años en Toulouse (1964-1967), luego en Burdeos (1967-1968) y tres años más en París (1968-1971) (...) Las dificultades de obtener la renovación de su contrato en Francia lo llevaron a América del Norte, primero a Estados Unidos, al Massachusetts Institute of Technology (1971-1972), luego a Toronto (1972-1973) y, finalmente, a la Universidad de Columbia (1976-1977). Es en este tiempo que colaboró en la revista *Antipode* participando de la coordinación de dos números dedicados a temas del subdesarrollo (vol. IX, núms. 1 y 3). Santos vivió un tiempo en Venezuela, trabajando en actividades de planificación, y en Tanzania (1974-1976), en la

Universidad de Dar es Salaam, en un momento en que dicho país estaba pasando por un proceso revolucionario. (Zusman, 2002, p. 208)

Santos vivió fuera de Brasil entre 1964 y 1977. Luego de la llegada a su propio país publicó *Por uma geografia nova* (1978), *Espaço e método* (1985) y *Metamorfoses do espaço habitado* (1988). En 1979 fue contratado como profesor en la Universidad Federal de Río de Janeiro y así se incorporó al grupo de intelectuales que participaron en la renovación de la geografía brasileña.

El libro *Por uma geografia nova* adquirió mayor importancia en los debates sobre la epistemología de la geografía y tuvo un papel decisivo en el movimiento de la geografía crítica en Brasil. Algunas de las ideas centrales de las que trata ese libro se enfocan en «la necesidad de un objeto de estudio para la disciplina —el espacio geográfico— y la proposición de considerarlo como instancia de la sociedad. Sumándose también al debate sobre el Estado-nación, modo de producción y formación socioespacial» (Grimm, 2011, p. 151).

Ese libro «es descrito por el propio autor como una crítica sistemática a las tendencias que habían acabado por hacer aparecer a la geografía como un saber completamente descomprometido con el capitalismo y con el imperialismo. Por el contrario, Santos se planteaba la geografía como una herramienta útil, como el resto de las ciencias sociales, en la constitución de una nueva sociedad» (Zusman, 2002, p. 208).

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

LA TEORÍA DE LOS
CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA:
UN ESQUEMA DE ESTUDIO
PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

En 1984 ingresó como profesor en la Universidad de San Pablo. Allí desarrolló su investigación sobre el medio técnico científico informacional y la red urbana brasileña en el marco de la globalización. Una parte de esos temas investigados fue presentada en sus dos libros publicados: *A natureza do espaço* (1996) y *Por uma outra globalização* (2000).

Como lo menciona Perla Zusman (2002):

Milton Santos es considerado el geógrafo más destacado de América Latina a nivel internacional. Ello se refleja en los veinte doctorados honoris causa que ha recibido, tanto en universidades de dicho continente como europeas (...). Sus cuarenta libros y más de trescientos artículos científicos publicados en inglés, francés, español y portugués exponen sus reflexiones epistemológicas respecto de la geografía y su producción sustantiva sobre las ciudades del Tercer Mundo y la red urbana brasileña. (p. 209)

LA TEORÍA DE LOS CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA Y EL CONTEXTO HISTÓRICO Y GEOGRÁFICO DE SU ELABORACIÓN

La teoría de los circuitos de la economía urbana constituye un esquema posible de análisis sobre la organización del espacio en los países periféricos. Su relevancia se debe a que fue elaborada desde la realidad propia de estos países.

Cuando estudiamos o leemos las ideas propuestas por un autor es necesario también

considerar el contexto en que escribió y cuáles fueron los temas que se debatían en ese momento. La teoría de los circuitos de la economía urbana fue elaborada en la década de 1970. Como señala Flavia C. A. Grimm (2011) «se trató de una formulación teórica efectivamente innovadora para el análisis del proceso de urbanización en los países dependientes» (p. 88) que profundizó los diálogos con la economía política.

Podemos señalar que a finales de la década de 1960 y durante 1970 los debates sobre el concepto de modernización y el proceso de urbanización provenían de diferentes ciencias sociales como la Geografía y la Sociología.

La perspectiva del sociólogo italiano Gino Germani (1971) contribuye a ese debate de la modernización. El autor la concibe como «un proceso global en el cual, sin embargo, es necesario distinguir una serie de procesos componentes. La peculiaridad de la transición en cada país resulta en gran parte del hecho de que las secuencias con las que se dan tales componentes, y además su velocidad, varían considerablemente de país en país, y en circunstancias históricas diferentes, a nivel nacional e internacional» (p. 10).

Asimismo, desde una interpretación histórica de la modernización, podemos mencionar al sociólogo israelí Shmuel Eisenstadt (1968, 2001) que en su libro *Modernización: Movimientos de protesta y cambio social* la define como «el proceso de cambio hacia los tipos de sistemas sociales, económicos y

políticos que se establecieron en la Europa occidental y en la América del Norte, desde el siglo XVII hasta el siglo XIX, se extendieron después a otros países de Europa, y en los siglos XIX y XX a la América del Sur, y a los continentes asiático y africano» (p. 10).

El debate sobre la modernización y sus impactos en los países subdesarrollados gana fuerza en el pensamiento de Milton Santos a finales de los años 1960. En opinión de Grimm (2011), Santos «resaltó que era preciso realizar un esfuerzo de comprensión global del subdesarrollo a partir de un análisis del impacto de las modernizaciones sobre estos países» (p. 82). Para el geógrafo brasileño «una “modernización” es la generalización de una innovación que viene de un periodo anterior. Aunque debería ser pensada “en plural” ya que, en un mundo que se volvía cada vez más complejo desde la posguerra, una modernización difícilmente se instalaba en los territorios de forma aislada, ya que siempre viene acompañada de otras» (Grimm, 2011, p. 83).

Por otro lado, al referirse a la urbanización de los países del tercer mundo, los geógrafos anglosajones Warwick R. Armstrong y T. G. McGee (1985) ya advertían que las metrópolis de los países dependientes constituyen verdaderos teatros de acumulación no sólo por las condiciones que ofrecen para la reproducción del capital en cuanto a la producción de bienes, circulación y consumo, sino porque también en ellas se difunden estilos de vida y modos de consumo.

La teoría de los circuitos de la economía urbana se formula en el contexto histórico y geográfico de esos debates académicos. Pero es importante considerar que el interés de Milton Santos por los temas de la urbanización ya estaba presente desde la década de 1960. En 1961, en Brasil, publicó su primer artículo sobre las grandes ciudades de los países periféricos. Luego, como ya hemos señalado, cuando inició su periodo de exilio, comenzó a dar clases en la Universidad de Toulouse en Francia y allí continuó sus investigaciones sobre la urbanización de aquellos países.

El contexto vivido en Francia a partir de 1964 implicó el contacto con investigadores y temas de estudio sobre los países subdesarrollados, en esos momentos llevados a cabo por geógrafos como Bernard Kayser, Pierre George y Jacqueline Beaujeu-Garnier, entre otros.

Como explica Grimm (2011): «en esa coyuntura propicia a los estudios y a la reflexión, acompañada de una visión crítica, el estudio sobre los impactos de las modernizaciones en los países dependientes asociado a la profundización de los diálogos con la Economía Política fue un punto decisivo para la elaboración de la teoría de los circuitos de la economía urbana» (p. 108).

Tal como lo plantea Zusman (2002), «Santos creyó en la necesidad de producir una teoría geográfica desde la periferia. El denominado Tercer Mundo contaba con unas características específicas cuyo pensamiento buscó dar cuenta» (p. 207).

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**

LA TEORÍA DE LOS
CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA:
UN ESQUEMA DE ESTUDIO
PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

Al referirse a los procesos de urbanización de los países del Tercer Mundo, Santos quería dar cuenta del hecho de que había una diferencia central entre los procesos de urbanización ocurridos entre los países desarrollados y en los subdesarrollados. En el primer caso, las sucesivas revoluciones tecnológicas se dieron con un ritmo suave y permitieron a las ciudades y a las redes urbanas una organización lenta. Ya en el segundo caso, los fuertes ritmos de crecimiento urbano principalmente durante las décadas de 1950-1970 determinaron una rápida y más reciente urbanización (Santos, 1979, 2008).

Asimismo, Santos considera que la organización espacial de los países latinoamericanos fue anterior a los procesos de industrialización que, con diferentes características e intensidades, ocurrieron en el inicio del siglo XX. En muchos casos las modernizaciones estuvieron vinculadas al proceso de colonización. A diferencia de los países centrales, el mundo subdesarrollado estuvo marcado por una urbanización terciaria. En el libro titulado *Les villes du Tiers Monde* (1971) el autor explica que:

(...) no hubo, en los países subdesarrollados, como aconteció en los países industriales, un pasaje de la población del sector primario para el secundario y, luego, para el terciario. La urbanización se hizo de manera diferente y tiene un contenido también diferente: es una *urbanización terciaria*. Solamente después, evidentemente con excepciones, es que la gran ciudad provoca la creación de industrias. (Santos, p. 31)

Santos establece sus reflexiones sobre las características y los problemas específicos de las ciudades del Tercer Mundo y, desde mediados de los años 1960, se vinculará con más énfasis a los debates de la economía urbana y a las diferentes actividades y empleos existentes en esas ciudades.

En 1975 publica su libro *L'Espace partagé: les deux circuits de l' économie urbaine des pays sous-développés* y luego, en 1979, se publicó la versión en portugués: *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Este libro será el aporte más reconocido a nivel internacional de la reflexión de Milton Santos sobre el espacio y sus formas de organización en los países periféricos.

Para el autor el estudio de la historia de los países subdesarrollados permite revelar una especificidad con respecto a los países desarrollados. «Esa especificidad aparece claramente en la organización de la economía, de la sociedad y del espacio y, por consiguiente, en la urbanización, que se presenta como un elemento en una variedad de procesos combinados» (Santos, 1979, 2008, p. 19).

Con relación a esa especificidad del espacio en el Tercer Mundo, Santos considera que los países subdesarrollados se caracterizan, en primer lugar, por el hecho de que se organizan y reorganizan en función de intereses distantes y, con frecuencia, a escala mundial. Pero por otro lado, las fuerzas de la modernización que se imponen son extremadamente selectivas en sus formas y en sus efectos. «Se trata de una historia espacial selectiva» (Santos, 1979, 2008, p. 20).

Elementos constitutivos de la teoría: modernización tecnológica, el circuito superior y el circuito inferior de la economía urbana

Al referirse al periodo técnico actual, es decir, el que se inicia después de la Segunda Guerra Mundial, Santos (1979, 2008) afirma que ese periodo se diferencia nítidamente de los precedentes porque

(...) por primera vez en la historia de los países dependientes, dos variables elaboradas en el centro del sistema encuentran una difusión generalizada en los países periféricos. Se trata de la información y del consumo —la primera estando al servicio del segundo—, cuya generalización constituye un factor fundamental de transformación de la economía, de la sociedad y de la organización del espacio. (p. 35)

El espacio de los países periféricos «es marcado por enormes diferencias de ingresos en la sociedad, que se manifiestan, en el nivel regional, por una tendencia a la jerarquización de las actividades de la misma naturaleza, pero de niveles diferentes» (Santos, 1979, 2008, p. 21). Es así que en la organización del espacio existen dos circuitos económicos, el circuito superior con su porción marginal y el circuito inferior, que son resultado del proceso de modernización tecnológica y cada uno de ellos constituye un subsistema económico dentro del sistema urbano (Santos, 1979, 2008).

Como explica Santos (1979, 2008):

(...) la existencia de una masa de personas con salarios muy bajos o viviendo de actividades

ocasionales, al lado de una minoría con ingresos muy elevados, crea en la sociedad urbana una división entre aquellos que pueden tener acceso de manera permanente a los bienes y servicios ofrecidos y aquellos que, teniendo las mismas necesidades, no tienen condiciones de satisfacerlas. Eso crea al mismo tiempo diferencias cuantitativas y cualitativas en el consumo. Esas diferencias en las ciudades son la causa y el efecto de la existencia de dos circuitos de producción, distribución y consumo de los bienes y servicios. (p. 37)

El enfoque teórico de los circuitos permite analizar la urbanización al considerar la totalidad del territorio nacional y de las ciudades. Es así que busca comprender la coexistencia dinámica e interdependiente de las formas de trabajar, de producir y consumir en la ciudad.

El autor señala que «lo esencial de las relaciones del circuito superior ocurre fuera de la ciudad y de la región. Tiene por escenario el país o el exterior. El circuito inferior, formado por actividades de pequeña dimensión, interesando principalmente a las poblaciones pobres, es, al contrario, bien enraizado y mantiene relaciones privilegiadas con su región» (Santos, 1979, 2008, p. 22).

En síntesis, las actividades de ambos circuitos se diferencian fundamentalmente por el uso de tecnología, capital y organización. Sin embargo, es importante mencionar que la existencia de cada circuito es relacional, ambos se vinculan dialécticamente y, como expone Santos (1979,

2008): «no hay dualismo: los dos circuitos tienen el mismo origen y el mismo conjunto de causas» (p. 56) porque son resultado del mismo proceso de modernización tecnológica en los países dependientes.

Entendemos, de acuerdo con Santos (1979, 2008), que el circuito inferior «es igualmente un resultado de la misma modernización, pero un resultado indirecto, que se dirige a los individuos que sólo se benefician parcialmente o no se benefician de los progresos técnicos recientes y de las actividades a ellos vinculadas» (p. 38). De ese modo, los circuitos tienen una existencia unitaria. La oposición dialéctica que existe entre los circuitos implica que: «ninguno de ellos puede tener autonomía de significado, porque no tienen autonomía de existencia. Ambos son opuestos y complementarios pero, para el circuito inferior, la complementariedad adquiere la forma de dominación» (Silveira, 2009, p. 74). Por ello, mientras que hoy el circuito superior se consolida al ritmo de la oligopolización de la economía y del territorio, el número de actividades basadas en un uso intensivo de la mano de obra y con un bajo grado de tecnología y capital no para de crecer.

Como explica Silveira (2014)

(...) en una paradoja que es apenas aparente, diríamos que aumenta, al mismo tiempo, la brecha entre los circuitos, las sinapsis entre ellos y su integración en porciones más amplias del territorio. Gracias a la aceleración de las ganancias de las firmas en situación de

oligopolio con apoyo del Estado, aumenta la distancia entre los grados de capital, tecnología y organización del circuito superior y de las actividades de sobrevivencia que componen el circuito inferior, aunque algunas de éstas hoy se vuelvan tecnificadas. (p.162)

Con respecto a las características de los dos circuitos, podemos mencionar que la diferencia más importante entre el circuito superior y el circuito inferior está basada en los diferentes grados de capital, tecnología y organización.

Santos (1979, 2008, p. 43) afirma que el circuito superior utiliza una tecnología de alto nivel que puede denominarse como «capital intensivo», mientras que en el circuito inferior la tecnología es «trabajo intensivo» y frecuentemente es de carácter local, es decir que se desarrolla dentro de los límites de la ciudad.

Otra diferencia fundamental es que las actividades pertenecientes al circuito superior disponen de crédito bancario. En cambio, en el circuito inferior las actividades se caracterizan por el acceso al crédito personal y por la necesidad de dinero en efectivo para realizar el trabajo (ver Cuadro 1).

Por otro lado, «en el circuito superior los capitales son comúnmente voluminosos, en relación con la tecnología utilizada. Al contrario, en el circuito inferior, las actividades “trabajo intensivo” utilizan capitales reducidos». Asimismo, en el circuito inferior «el contrato frecuentemente asume la forma de un acuerdo personal entre el patrón y el empleado»,

CUADRO N° 1: Elementos y características centrales de los circuitos de la economía urbana.

predomina la importancia del trabajo familiar (Santos, 1979, 2008, p. 45).

El circuito inferior encuentra su integración localmente, es decir, dentro de los límites de la ciudad, mientras que el circuito superior se articula más allá de la ciudad y de su región. El circuito superior tiene la capacidad de «macroorganización del territorio» (Santos, 1979, 2008). Las firmas de comercios transnacionales, bancos, empresas de seguros son algunas de las actividades que existen en las ciudades pero se organizan en una escala mayor que es el territorio nacional y la escala global.

La actividad del circuito superior se basa, en su mayoría, en la publicidad. Ese circuito dispone de medios de publicidad suficientes para crear

nuevos gustos y para atraer clientes. En cambio, «en el circuito inferior, la publicidad no es necesaria, gracias a los contactos con los clientes, y tampoco sería posible, ya que el margen de lucro va directamente para la subsistencia del agente y de su familia» (Santos, 1979, 2008, p. 47).

«La idea central del estudio de los circuitos de la economía urbana es que la ciudad de los países periféricos no funciona como un aparato macizo, o dicho de otro modo, como un bloque. Al contrario, en el interior del sistema urbano, en sí mismo dependiente de otros sistemas de nivel superior, se puede reconocer la existencia de dos subsistemas, dos circuitos económicos» (Santos, 1979, 2008, p. 38).

Circuitos de la economía urbana			
	Superior	Superior marginal	Inferior
Elementos	Bancos Comercio de exportación Industria de exportación Servicios modernos Transportistas Mayoristas	Formas de producción menos modernas desde el punto de vista tecnológico y organizacional	Formas de fabricación no intensivas en uso de capital Comercios de pequeña dimensión
Características	Tecnología de alto nivel Capital intensivo Créditos bancarios institucionales Empleo reducido Dependencia del exterior Encuentra su articulación fuera de la ciudad y de la región	Tiene un carácter emergente en las ciudades Importante franja competitiva de pequeñas empresas	Trabajo intensivo Capitales reducidos Créditos personales directos Empleo voluminoso Dependencia externa reducida o nula Encuentra los elementos de su articulación en la ciudad o su región.

FUENTE: elaboración propia, con base en Milton Santos (1979, 2008).

**ESTUDIO DE LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS: FORMAS DE
OPERACIONALIZACIÓN DE LA TEORÍA**

A través de las diversas formas de organización del trabajo en las ciudades reconocemos los circuitos de la economía urbana, constitutivamente definidos por sus diferentes grados de tecnología y de capital.

Elaborada en la década de 1970 por Milton Santos y recuperada en los años 1990 por el propio autor, la teoría de los circuitos de la economía urbana busca abordar la urbanización de los países dependientes, como hemos mencionado. Estas ideas fueron retomadas y actualizadas por María Laura Silveira en diversas publicaciones (2004; 2007; 2008; 2009; 2013; 2016a, 2016b).

En palabras de Silveira (2016a): «las sucesivas modernizaciones capitalistas, tecnológicas y organizacionales, asociadas a las profundas desigualdades en la distribución del ingreso en las grandes ciudades de los países periféricos, determinan el origen común de los circuitos de la economía urbana» (p. 13).

Al referirse al territorio, la metrópoli y la división del trabajo en el periodo de la globalización, Silveira (2015) considera que la metropolización «es un proceso de extrema división social y territorial del trabajo, atravesado por complejas formas de cooperación entre actores con grados desiguales de capital, tecnología y organización» (p. 99).

Entendidas como un medio construido y como un gran mercado (Silveira, 2004) las

ciudades son también, como ya lo señalaba Simmel (1908), la sede de la economía monetaria y de la división social del trabajo. La metrópoli podría ser considerada como una totalidad menor dentro de la totalidad mayor, constituida por la formación social nacional (Silveira, 2015).

Desde esa partida de método se consideran dos planos de análisis o la necesidad de reconocer dos totalidades para la comprensión de la realidad: la urbanización del territorio nacional y las dinámicas específicas de las ciudades. M. Santos (1994, 2012) explica que:

(...) la economía política de la urbanización implicaría una división social y territorial del trabajo, la repartición de los instrumentos de trabajo, del empleo y de los hombres en la superficie de un país. Y la economía política de la ciudad, sería la forma en que la ciudad, en sí misma, se organiza, frente a la producción y cómo los diversos actores de la vida urbana encuentran su lugar, en cada momento dentro de la ciudad. (p. 118)

Así, «el territorio usado de la nación, visto como proceso de formación socioespacial, es el verdadero cuadro explicativo de la urbanización» (Silveira, 2015, p. 100).

En función de la densidad de la división social y territorial del trabajo «el retrato es un vasto medio construido y un enjambre de actores con ingresos y formas de producción y consumo muy diversas que, en esa base material contigua, crean interdependencias y complementariedades» (Silveira, 2015, p. 100).

1. Es Harvey (1982, 1990) quien nos proporciona esa categoría y afirma que el medio construido «funciona como un vasto sistema de recursos creado por los seres humanos, que comprende valores de uso cristalizados en el paisaje físico» (p. 237).

2. «Las zonas clave de concentración son: el micro centro, la plaza San Martín o Retiro, el macrocentro y Catalinas Norte. Fuera del área central tradicional, el 15 % de los desarrollos se realizan en Puerto Madero, y otro porcentaje similar entre el resto del macrocentro y

el eje norte de la CABA (desde Recoleta hasta Saavedra)» (Vecslir y Ciccolella, 2011, p. 67).

Como un esquema analítico posible, los circuitos de la economía urbana constituyen el mercado único y segmentado de las ciudades. Se desarrollan sobre un medio construido que revela centralidades, accesibilidades y valores capaces de atraer o rechazar ciertas actividades.¹ Como hemos indicado, los circuitos tienen una existencia unitaria y una oposición dialéctica que explica el fenómeno urbano. Los circuitos están diferenciados fundamentalmente por los grados de tecnología, capital y formas de organización, pero también ambos circuitos son movimiento. Es decir que debido a las modernizaciones tecnológicas cada circuito necesita adaptarse y reorganizarse en función de la división territorial de trabajo hegemónica que se instala en las ciudades y en el territorio.

Es así que el tejido urbano se vuelve extremadamente diverso. Por ejemplo «en las metrópolis contemporáneas no faltan los modernos centros empresariales y financieros cuya densidad aumenta al ritmo de una cierta cooperación» (Silveira, 2015, p. 104).

En el centro histórico de la ciudad de Buenos Aires se localiza la mayoría de las sedes de empresas multinacionales y de bancos públicos y privados de capital nacional e internacional. Se trata de las actividades de regencia no sólo en la escala de la ciudad sino también del país.

De acuerdo con lo señalado por Vecslir y Ciccolella (2011) «durante los años noventa, la mayor parte del terciario corporativo (en nuevos desarrollos o edificios aggiornados a las tecnologías recientes) se localiza en el área central de

la RMBA» (p. 67).² Esa área, que se densifica y extiende, continúa manteniendo su dinamismo e importancia como la zona donde se localizan sedes de empresas, bancos y del gobierno nacional y de la ciudad y los edificios de otras empresas corporativas.³

En relación con la actividad financiera, la concentración de la mayoría de las casas matrices de bancos en la ciudad de Buenos Aires no es el único aspecto explicativo de su papel como centro de gestión de la actividad bancaria en el país. La centralidad financiera de la ciudad también está relacionada con otras divisiones territoriales del trabajo del circuito superior como son empresas de correos, de transportes de caudales, *telemarketing*, servicios de consultorías, entre otras (Parseris, 2018).

Al mismo tiempo, se multiplican las economías de aglomeración en otras centralidades de la ciudad que reúnen especializaciones económicas. Por ejemplo, el consumo de confecciones en las Avenidas Avellaneda y Nazca en el barrio de Flores, en la ciudad de Buenos Aires, revelan una presencia significativa del circuito inferior (Silveira, 2015). Se trata de lugares donde los vendedores ambulantes y las ferias callejeras están presentes. «Esas áreas donde coexisten los circuitos superior e inferior en la oferta de una enorme variedad de productos y precios no responden a un mercado puramente local (...) Muchas veces, ciertos comercios minoristas adquieren el papel de intermediarios en la oferta minorista de otras regiones» (Silveira, 2016, p. 59). Asimismo, en la contigüidad del

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

LA TEORÍA DE LOS
CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA:
UN ESQUEMA DE ESTUDIO
PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

3. Si nos referimos a las entidades bancarias, en 2016 del total de 53 bancos presentes en la ciudad, 42 de ellos tienen su casa matriz en la ciudad de Buenos Aires. Esto significa que el 79 % de los bancos desarrollan sus funciones directrices en la ciudad. El resto de

las entidades, que representa el 21 % del total, tiene sus casas matrices en la ciudad capital de la provincia a la que pertenecen y, en la ciudad de Buenos Aires, sólo están presentes a través de una sucursal.

barrio parece completarse el circuito espacial de la producción ya que «en calles paralelas se localizan numerosas tiendas de venta de telas, cierres y otros insumos necesarios a la actividad de confecciones» (Silveira, 2016, p. 60).

También existen otras áreas de especialización, como el comercio minorista de modalidad *outlet*, en el barrio de Villa Crespo en Buenos Aires. «Se trata de establecimientos capitalizados que revelan la presencia de un circuito superior y, a veces, de su porción marginal» (Silveira, 2015, p. 104). En esas áreas el medio construido es utilizado según las posibilidades de organización de cada circuito. Los grados de capitalización son diversos, «definiendo las segmentaciones del mercado», como lo explica Silveira (2015, p. 105).

Igualmente «en Buenos Aires es significativo el crecimiento de franquicias y de servicios del circuito superior en las principales avenidas de la ciudad, ocasionando el nacimiento de una porción marginal del circuito superior, asociada por el ejercicio de formas organizacionales modernas. Esos establecimientos también realizan alianzas con marcas nacionales e internacionales de tarjetas de crédito y bancos» (Silveira, 2014, p. 165).

Las manifestaciones de las sinapsis o relaciones que se dan entre los circuitos podemos comprenderlas a través de las variables clave del periodo: las finanzas, la técnica y la información junto con la enorme importancia del consumo incentivado por la publicidad. El crédito al consumo tiene un papel convergente ya que lleva a

la realización del consumo en los establecimientos del circuito superior. Se trata de formas de concentración de la plusvalía y de la producción de deudas sociales y desigualdades que provocan la expansión del circuito inferior en las ciudades (Silveira, 2014).

El circuito inferior necesita, para el desarrollo de sus actividades, del crédito que ofrece el circuito superior. Esa necesidad que proviene de la economía inferior en su relación con la economía superior está vinculada a la expansión de la división territorial del trabajo hegemónica «una vez que se multiplican los puntos de una red de instituciones financieras que ofrecen crédito desburocratizado a un circuito inferior carente de liquidez. Por eso la diversificación del circuito superior o, en otros términos, la mayor complejidad de esa división del trabajo no podría ser explicada sin comprender las dinámicas de las divisiones territoriales del trabajo de la economía pobre» (Silveira, 2014, p. 163).

Las finanzas a través de diferentes actores en la ciudad constituyen una división territorial del trabajo que es intermediaria entre las demás formas de trabajar en el espacio urbano. A través de las diversas situaciones de acceso al crédito, el circuito inferior refuerza su dependencia y subordinación del circuito superior.

La investigación de Creuz (2014) sobre empresas de cobro de servicios en la ciudad de Buenos Aires mostró que existe una «especialización del circuito superior, funcionando a través de micro y pequeñas empresas de su porción marginal». Las principales empresas

de cobros de impuestos y servicios —como Rapipago, Pago Fácil, Ripsa Pagos— «centralizan en sus funciones el manejo del flujo monetario, desde el pago del consumidor final, reingresando el dinero al sistema bancario y financiero con dirección a los prestadores de servicios» (Creuz, 2014, pp.189-90). La mayoría de estas empresas de cobros se expanden en el medio construido urbano mediante la presencia en locutorios, farmacias, agencias de lotería, financieras, supermercados, kioscos y pequeños comercios (Creuz, 2014). De ese modo, las finanzas establecen vínculos con las demás divisiones territoriales del trabajo en la ciudad, incentivando los intercambios comerciales.

Actualmente existen firmas cada vez más involucradas en la producción y en la comercialización del dinero visto como una mercancía. Podemos referirnos a ese tipo de empresas cuyas topologías se superponen a la red urbana regional y, en algunos casos, en la escala nacional. En ese sentido, Di Nucci (2011) al referirse a las grandes cadenas nacionales e internacionales, señala que: «usan reticularmente el territorio lo que conduce a la creación de “nuevas” jerarquías urbanas. Este uso diferencial y jerárquico se explica por el poder de las empresas, es decir, por la capacidad que poseen para controlar los recursos que le son necesarios a ellas y a otras organizaciones» (p. 148).

Con sucursales en la mayoría de las provincias, las cadenas comerciales más grandes del país como Musimundo, Garbarino y Frávega brindan su propia financiación a los clientes, es

decir que ofrecen crédito para financiar las compras en sus locales comerciales.

Además de esos productos financieros, las empresas comerciales ofrecen formas de pago mediante tarjetas de crédito y también integran alianzas comerciales con bancos o con las empresas emisoras de las tarjetas para ofrecer promociones en las compras de sus productos.

Se crean, de esa manera, vínculos horizontales entre las actividades financieras del circuito superior y, paralelamente, crecen las demandas de financiamiento y el consumo de productos financieros como tarjetas de crédito y préstamos personales de dinero en efectivo. Podemos decir que existe una difusión y banalización de las finanzas, aunque el acceso a los productos financieros sea segmentado.

El trabajo de Montenegro (2016) analiza la ciudad de São Paulo desde la perspectiva de la expansión de la pobreza en sus relaciones con el consumo y las finanzas. La autora señala que el centro histórico de São Paulo conforma un área representativa de la heterogeneidad y de las dinámicas que caracterizan el circuito inferior de la metrópoli. Las actividades de ese circuito se instalan en un medio construido relativamente desvalorizado, aunque para los agentes menos capitalizados ello implica enfrentar costos elevados para tener acceso a una localización central. «Los pequeños negocios del circuito inferior continúan utilizando tecnologías obsoletas o tradicionales aunque, por otro lado, se amplía la posibilidad del uso de técnicas relativamente más modernas» (Montenegro, 2016, p. 364).

Por ejemplo, comercios que ofrecen servicios de fotocopias o de revelación instantánea de fotos, de los diversos servicios disponibles en las pequeñas imprentas y de los *cyber* cafés, o aun de los talleres de reparación, que ahora pueden ampliar el abanico de tareas desempeñadas. Asimismo se incorporan ciertos objetos técnicos en las dinámicas del circuito inferior como es el uso del teléfono celular en cuanto instrumento de trabajo. «Pequeños prestadores de servicios como pintores, plomeros, costureras, cocineras, peluqueras, fleteros, empleadas domésticas, cerrajeros, entre otros, utilizan cada vez más el teléfono celular en su trabajo cotidiano» (Montenegro, 2016, p. 364).

La autora explica cómo «el acceso a las tecnologías más banales del periodo se difunde entre los agentes del circuito inferior, permitiendo usos creativos y flexibles» (Montenegro, 2016, p. 372). En un mismo establecimiento del circuito inferior se combinan actividades y tareas aparentemente no relacionadas, por ejemplo puestos de diarios que ofrecen el servicio de conversión de cintas casetes para *compact disc*, relojerías en las cuales se venden cosméticos. En la periferia de la ciudad la multiplicidad de tareas en el circuito inferior también implica el aprovechamiento de partes de residencias como garajes y patios.

Al estudiar el circuito inferior en São Paulo, Montenegro también examina que «el grado de capilaridad alcanzado por el sistema financiero entre los pobres se manifiesta, por ejemplo, en la expansión de instituciones de crédito personal

en sus principales centralidades» (2016, p. 376). Por otro lado, la permeabilidad de las finanzas en el circuito inferior se manifiesta a través del uso de terminales electrónicas para tarjetas de crédito y débito. La adopción de esa forma de pago electrónico por los pequeños negocios «engendra flujos financieros hacia arriba que potencian el drenaje del ahorro popular hacia el circuito superior, ya que se multiplican los canales que lo conducen» (Montenegro, 2016, p. 379). Tiene lugar una profundización de la subordinación financiera y una dependencia técnica de los agentes menos capitalizados.

CONSIDERACIONES FINALES

En los días actuales los flujos de dinero, de mercancías y de personas en las ciudades son acompañados de la expansión de los consumos, existen más ferias, más tiendas, horarios más extensos y una diversidad de actores de ambos circuitos que coexisten en el espacio urbano. Pero al mismo tiempo, «esos movimientos responden al ritmo de la segmentación de los mercados, que adviene de la diversidad de grados de capitalización de los establecimientos industriales, comerciales y de servicios (...). A pesar de la segmentación, aumentan las sinapsis entre los circuitos, gracias al papel de los mayoristas, intermediarios, bancos y financieras» (Silveira, 2015, p. 116).

Los resultados indirectos de los procesos de modernización se manifiestan en «la existencia

de actividades menos capitalizadas y demandantes de mano de obra que permiten producir y consumir a quienes no rigen las variables de la economía hegemónica» (Silveira, 2016, p. 61). El circuito inferior siempre es subordinado al circuito superior por ejemplo a través de los mayoristas a los que les compra, o del aumento de los consumos financiados con altas tasas de interés que profundizan el endeudamiento y la dependencia financiera en relación con el circuito superior (Parserisas, 2018).

La ciudad es una yuxtaposición de divisiones territoriales del trabajo, de diversas técnicas y normas, de áreas modernas y degradadas, de circuitos económicos diferentes (Silveira, 2014). De ahí que sea necesario promover políticas que tengan en cuenta todas las formas de trabajo para que no se vuelva aún más vulnerable el circuito inferior. La teoría de los circuitos de la economía urbana constituye un análisis pertinente y actual para abordar las formas de trabajo según sus diferentes grados de poder en el territorio. Se presenta como un desafío teórico para estudiar la economía política de la ciudad y del territorio y para contribuir, asimismo, a la elaboración de políticas que contemplen la pluralidad de formas de organización de las divisiones territoriales del trabajo.

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

LA TEORÍA DE LOS
CIRCUITOS DE LA
ECONOMÍA URBANA:
UN ESQUEMA DE ESTUDIO
PARA LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Armstrong, W. R. y McGee T. G.

(1985). Les villes du Tiers Monde: théâtres d'accumulation, centres de diffusion. *Tiers-Monde*, tomo 26, 104, 823-40.

Creuz, V. (2014). Concentração porosa: articulação do circuito superior com atores do circuito superior marginal a través da mediação financeira em Buenos Aires (Argentina). En *VI Congreso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales* (pp. 185-205). San Pablo. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/321210020_CONCENTRACAO_POROSA_ARTICULACAO_DO_CIRCUITO_SUPERIOR_COM_ATOES_DO_CIRCUITO_SUPERIOR_MARGINAL_ATRAVES_DA_MEDIACAO_FINANCEIRA_EM_BUENOS_AIRES_ARGENTINA_INTRODUCAO

Di Nucci, J. (2011). *División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y aguas saborizadas en Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil*. (Tesis de Doctorado en Geografía). Departamento de

Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina.

Eisenstadt, S. (1968, 2001). *Modernización: Movimientos de protesta y cambio social*. Buenos Aires: Amorrortu.

Germani, G. (1971). *Sociología de la Modernización. Estudios teóricos, metodológicos y aplicados a América Latina*. Buenos Aires: Paidós.

Grimm, F. (2011). *Trajetória epistemológica de Milton Santos. Uma leitura a partir da centralidade da técnica, dos diálogos com a economia política e da cidadania como práxis*. (Tese de doutorado en geografía). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Harvey, D. (1982, 1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica.

Montenegro, M. R. (2016). La economía pobre de São Paulo en sus relaciones con la técnica, la información, el consumo y las finanzas. En Silveira, M. L. (org.), *Circuitos de la economía urbana*.

Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo (pp. 357-88). Buenos Aires. Café de las Ciudades.

Parserisis, D. (2018). *Urbanización y finanzas en la provincia de Buenos Aires: dinámicas contemporáneas de los circuitos de la economía urbana*. (Tesis de doctorado en Geografía). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

Santos, M. (1971). *Les villes du Tiers Monde*. Paris: Ed. Génin, Librairies Techniques, Géographie Economique et Sociale.

Santos, M. (1979, 2008). *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp.

Santos, M. (1994, 2012). *Por uma economia política da cidade*. São Paulo. Edusp.

Santos, M. (1996, 2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: Ariel.

Santos, M. (2000, 2015). *Por uma outra Globalização. Do pensamento único a consciência universal*. Rio de Janeiro: Record.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Silveira, M. L.** (2004). Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. *Cuadernos Del CENDES*, (3)57, 3-22. Caracas. Recuperado de: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082004000300002&lng=es&nrm=iso
- Silveira, M. L.** (2007). Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana. *EURE*, vol. XXXIII, N° 100, pp. 149-164. Recuperado de: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1377/470>
- Silveira, M. L.** (2008). "De la geografía de la existencia a los circuitos de la economía urbana". En: MENDOZA, Cristobal. *Tras las huellas de Milton Santos. Una mirada latinoamericana a la geografía humana contemporánea*. México. Anthropos Editorial, pp. 56-69.
- Silveira, M. L.** (2009). Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. *Caderno CRH*, (22)55, 65-76. Recuperado de: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-49792009000100004&script=sci_abstract&tlng=pt
- Silveira, M. L.** (2013). Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. *Ciência Geográfica – Ensino – Pesquisa – Método*, vol. XVII, N° 1. Associação dos Geógrafos Brasileiros, pp. 64-71.
- Silveira, M. L.** (2014). A natureza relacional dos circuitos da economia urbana. En
- Oliveira, F. G., Freire, D. G., Jesus, G. M. y Oliveira, L. D.** (org.), *Geografia urbana: ciência e ação política* (pp. 155-75). Rio de Janeiro: Editora Consequência.
- Silveira, M. L.** (2015). Consumo, crédito y endeudamiento en la Región Metropolitana de São Paulo. En Vidal-Koppmann, S., *Metrópolis en mutación* (pp. 247-377). Buenos Aires. Café de las Ciudades.
- Silveira, M. L.** (2016a). Buenos Aires en clave de modernidad y pobreza. En Silveira, M. L. (org.), *Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo* (pp. 29-67). Buenos Aires. Café de las Ciudades.
- Silveira, M. L.** (2016b). Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización. *Revista Universitaria de Geografía*, (25)2, 79-102. Recuperado de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652016000200004
- Simmel, G.** (1908). *La Metrópolis y la vida mental*. Recuperado de: http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf
- Vecslir, L. y Ciccolella, P.** (2011). Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista de Geografía Norte Grande*, 49, 63-78.
- Zusman, P.** (2002). Milton Santos. Su legado teórico y existencial (1926-2001). *Doc. Anàl. Geogr.* 40, 205-19. Recuperado de: <http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/viewFile/31765/31599>

TRES APUNTES SOBRE LA CENTRALIDAD METROPOLITANA Y SU PROYECTO EN EL CASO DE BUENOS AIRES

LORENA VECSLIR

Lorena Vecslir. Arquitecta

(Universidad de Buenos Aires – UBA, 1997). Máster en Proyección Urbanística (Universidad Politécnica de Cataluña - UPC, 2002) y Doctora en Urbanismo (UPC, 2006). Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el Instituto de Geografía «Romualdo Ardisson» (UBA) desde 2008. Profesora titular en el Área de Urbanismo de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Jefa de Trabajos Prácticos en la Cátedra Forma & Proyecto (FADU, UBA). Profesora en el Doctorado en Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de General Sarmiento y en la Maestría en Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba. Principales líneas de investigación: transformaciones territoriales, planeamiento urbano.

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas la centralidad metropolitana¹ en Latinoamérica ha sido estudiada desde diversas disciplinas. La economía urbana —y la geografía económica— avanzaron en la identificación y jerarquización de sistemas policéntricos a escala regional, incluso de manera prospectiva (Aguilar y Alvarado, 2005; Rojas Quezada, Muñiz Olivera y García-López, 2009; entre otros). Para ello han utilizado —por separado o en forma combinada— variables funcionales, como la distribución de la actividad económica y la concentración del empleo, e indicadores basados en los flujos de la movilidad cotidiana y la medición de los viajes de entrada y salida de cada nodo. También es frecuente la evaluación de la centralidad en función de la densidad comercial y los precios del suelo (por ejemplo, Truffello e Hidalgo, 2015).

Desde miradas más cualitativas se ha tratado de evaluar la percepción de los usuarios de esas centralidades (Vega-Centeno, 2017), los efectos más o menos fragmentadores de los usos y prácticas sociales que allí se desarrollan (Duhau y Giglia, 2008), y la relación —no pocas veces conflictiva— con la función

residencial que caracteriza también a estos espacios (Coulomb y Delgadillo, 2016).

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)² algunos estudios (CONAMBA, 1995; Abba, 2005) se basaron en el nivel y grado de especialización de los equipamientos y servicios existentes en el territorio para jerarquizar el sistema de centros tradicionales, en contraste con las «nuevas centralidades» asociadas directamente a la presencia de *shoppings* o grandes superficies destinadas al ocio y al consumo (Fig. 1). El patrón de localización de los edificios de oficinas *premium* (Fig. 2) sirvió para identificar los «centros de comando» en el marco de la economía global (Vecslir y Ciccolella, 2011). Más recientemente se relacionaron datos de movilidad obligada y de densidad de población y empleo, y se identificaron subcentros con capacidad para estructurar el funcionamiento metropolitano y ejercer distinto grado de influencia en los respectivos corredores (Usach, Garrido-Yserte, Gallo-Rivera, 2017).

La relación entre centralidad y políticas públicas ha sido, en cambio, menos abordada desde los estudios urbanos. Con excepción de unos pocos trabajos (ej. Beuf, 2016) que analizan las

1. A diferencia de «centro», el término «centralidad» permite incluir todos aquellos lugares con una oferta de usos y actividades que atraen o polarizan una población residente en un territorio más amplio (su radio o área de influencia). En la noción de «centro», en cambio, existe una asociación con las

morfologías y referencias simbólicas de los sectores históricos y/o fundacionales, aun cuando las actividades económicas que allí se desarrollaban se hayan trasladado a otro sitio.

2. Se entiende por RMBA las siguientes jurisdicciones: a) Ciudad Autónoma

de Buenos Aires (CABA); b) Conurbano Bonaerense (CB) conformado por 24 municipios que forman la 1° y 2° corona de la aglomeración; c) el resto de la RMBA o 3° corona, integrada por 16 municipios. En conjunto, comprende un área de 19.680 km² y una población actual aproximada de 14.8 millones habitantes.



< FIGURA 1

Centros Tradicionales y
Nuevas Centralidades, 2004.
Fuente: Abba, Laborda,
CIHaM, FADU, UBA, 2004.

➤ FIGURA 2

Distribución territorial de las
oficinas A y A+ en la RMBA.
Fuente: Vecslir y Ciccolella,
2011.

centralidades como lugares reveladores de las tensiones en los modelos urbanos, la discusión se ha focalizado en las experiencias individuales de renovación de los centros históricos de mayor valor patrimonial (Carrión, 2001) o, más ampliamente, en las intervenciones sobre áreas degradadas de posición central (Rojas, Rodríguez y Wegelin, 2004).

Paralelamente, desde la praxis urbanística, el planteo de estrategias para el ordenamiento de la centralidad ha sido un tema recurrente en los planes de escala regional. Nociones como «reequilibrio territorial», «descentralización», «revitalización del centro», «nueva centralidad», entre otras, han sido utilizadas como argumentos principales de los diagnósticos urbanísticos y de las ideas o modelos de ciudad, no siempre en correspondencia con la instrumentación de políticas urbanas acordes.

Con el objetivo de aportar a esta discusión, a continuación nos proponemos abordar tres aspectos acerca de la reestructuración de la centralidad metropolitana que nos parecen clave en relación con el ordenamiento y el proyecto territorial, y que consideramos se relacionan —o deberían relacionarse— con la toma de decisiones en el caso de la RMBA: 1. las relaciones horizontales; 2. las múltiples formas y procesos de centralidad y 3. la tendencia hacia políticas monocéntricas y de renovación de los subcentros tradicionales.

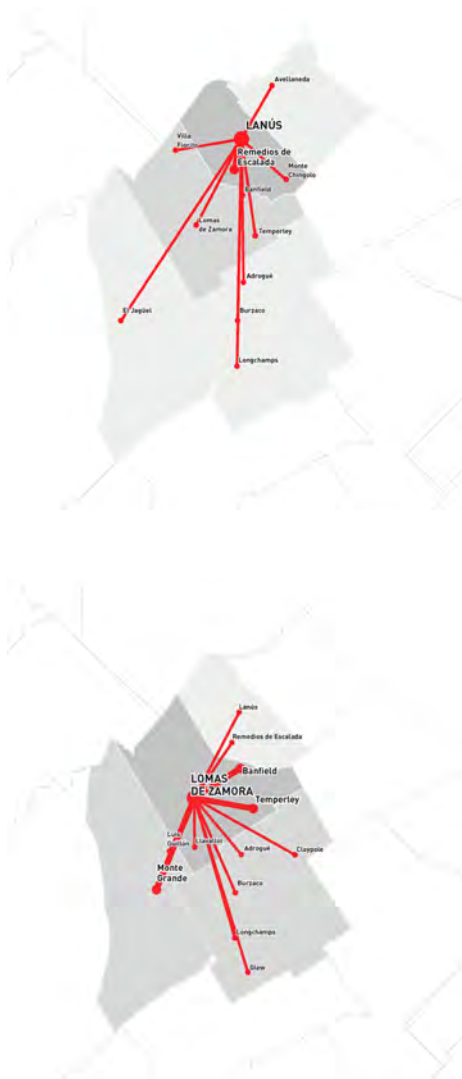
LAS RELACIONES HORIZONTALES

Existe un marcado consenso en los estudios sobre las metrópolis contemporáneas acerca del cambio —más o menos acelerado según el caso— desde estructuras urbanas monocéntricas, caracterizadas por las relaciones centro-periferia, hacia la conformación de sistemas policéntricos con flujos y patrones de movilidad tendencialmente reticulares (Dupuy, 1991; Veltz, 1999). Dematteis (1995) lo definía como «el paso del aglomerado a la red», donde los atributos de proximidad son reemplazados por los de accesibilidad, y donde a los tradicionales crecimientos «en mancha de aceite», en continuidad con los tejidos urbanos y sistemas viarios existentes, se superponen progresivamente crecimientos fragmentarios, de «saltos», que tienden a configurar sistemas relativamente independientes de la ciudad y/o del área central tradicional.

En este marco, pese a la pervivencia de un sistema de transporte radioconcéntrico y un tipo de funcionamiento en el que «todo termina en el centro» —autopistas, rutas, trenes, subtes y hasta la idea de urbanidad (Vecslir y Elinbaum, 2016)—, la RMBA no parece escapar a esta tendencia hacia la configuración de estructuras policéntricas y la acentuación de los movimientos pluridireccionales, común al comportamiento de las metrópolis más dinámicas. La escasa descentralización de la actividad económica direccional a los municipios que componen la región metropolitana no ha impedido la consolidación de

V FIGURA 3

Origen de los viajes según encuesta de intercepción en Lanús y Lomas de Zamora, 2016. Fuente: Vecslir *et al.*, 2018.



V FIGURA 4

Nuevos sectores comerciales y gastronómicos en Lomas de Zamora (Las Lomitas) y Lanús (Lanusita). Fuente: fotografías propias.



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

TRES APUNTES SOBRE
LA CENTRALIDAD
METROPOLITANA Y SU
PROYECTO EN EL CASO
DE BUENOS AIRES

3. A la inversa de lo que sucede en el eje norte con los centros comerciales y/o corporativos, de localización suburbana próximos a enlaces de autopistas, que atraen viajes «desde el centro hacia la periferia».

algunos subcentros así como la emergencia de nuevos enclaves del ocio y del consumo, coincidentes con complejos corporativos, con unos entornos urbanos propios, que gozan de cierta autonomía espacial, económica y funcional respecto del área central tradicional.

En un trabajo reciente sobre tres municipios del sur de la RMBA (Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora) las encuestas de movilidad cotidiana que realizamos en las respectivas áreas centrales dieron cuenta de la especialización funcional como motivo de viaje, el peso del transporte público en los modos de acceso, el área de influencia y lo que nos interesa destacar aquí: sus interacciones con otros municipios vecinos (Vecslir, Blanco, Nerome, Sciutto, Maestrojuan *et al.*, 2018). Se confirmaba así la capacidad de atracción particular que estas áreas centrales tienen por fuera de los propios municipios, con una movilidad dominante «desde la periferia hacia el centro»,³ incluyendo como motivo de los desplazamientos, además de la movilidad obligada por trabajo o estudio, los viajes por trámites, compras, recreación y salud (Fig. 3).

De esta manera, junto a las «relaciones verticales», donde un centro de nivel superior —en este caso la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)— proporciona servicios a una serie de subcentros de nivel inferior, empiezan a existir «relaciones horizontales» entre áreas de una misma jerarquía territorial (cabeceras municipales de la RMBA) y se establecen sinergias entre usos y actividades que no compiten sino que se complementan entre sí.

Esto resulta importante en el marco de un planeamiento que sistemáticamente se ha opuesto a la «descentralización» de las funciones del área central tradicional, y que concentra hasta la actualidad en este sector los esfuerzos y políticas públicas de desarrollo urbano. Frente a la mirada macrocéfala, según la cual la CABA aparece asociada a la idea de urbanidad y contrapuesta al imaginario social de una periferia homogénea, sin contrapuntos, construida solo por villas y barrios cerrados (Gorelik, 2015), este tipo de estudios abre una serie de interrogantes que interpelan los modelos y sistemas actuales de intervención urbanística.

Desde esta perspectiva, de acuerdo con las tendencias de las metrópolis más dinámicas hacia estructuras policéntricas y relaciones de tipo horizontal, nos planteamos si sería posible para el caso de Buenos Aires, y en especial del sur de la región metropolitana, promover a través de planes, programas y/o proyectos la progresiva complejización y complementariedad entre subcentros metropolitanos con diferentes especificidades, jerarquías y radios de influencia, articulados por una red de transporte público mejorada.

LAS MÚLTIPLES FORMAS Y PROCESOS DE CENTRALIDAD

En las metrópolis contemporáneas el centro no necesariamente se encuentra en el centro geográfico, sino que resulta determinante su posición más o menos accesible desde la red

4. Aunque no llegue a implementarla, el Esquema Director recoge la idea de «equilibrio territorial», fundamentada en la capacidad de los equipamientos de dotar de urbanidad a la periferia, de su plan homólogo francés: el Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris

(SDAURP, 1965). Las semejanzas entre ambos documentos son evidentes hasta en la paleta de colores de los planos y las categorías de las leyendas.

5. Se propusieron intervenciones de aproximadamente 300 hectáreas cada

una —con posibilidad de crecimiento— en zonas próximas a la intersección de los ejes viales y/o ramales ferroviarios radiales, con la traza de la futura Autopista Parque Presidente Perón, concéntrica a los anteriores, vinculando de manera transversal esos ejes primigenios de urbanización.

de infraestructura viaria y ferroviaria regional. Tampoco el centro es redondo, como aparece graficado en la mayoría de los esquemas de diagnóstico urbanístico que diferencian su jerarquía en función del tamaño de los círculos que los representan. El centro puede ser una línea, o más bien un corredor, que suele atravesar sin perder continuidad varios municipios.

Así, un segundo rasgo que caracteriza la estructura urbana de la RMBA —a semejanza de otras metrópolis latinoamericanas— es la existencia de múltiples formas y procesos de centralidad. Centros y subcentros tradicionales, nuevos enclaves del ocio y del consumo, nodos corporativos, avenidas y ejes comerciales suburbanos conviven en un mismo territorio, muchas veces ignorando sus límites políticos o administrativos.

En cuanto a sus procesos de transformación, por un lado, registramos la «expansión selectiva» de algunos centros tradicionales próximos a las estaciones ferroviarias, los cuales han crecido, se verticalizaron y renovaron su comercio de calle. Es el caso de Las Lomitas, apodo que recibe un nuevo sector comercial, gastronómico y de diseño ubicado en contigüidad al centro tradicional de Lomas de Zamora. Este resulta representativo de una tendencia común a otras localidades de la RMBA: el desarrollo de emprendimientos residenciales en altura y el reciclaje de antiguas viviendas unifamiliares para alojar franquicias de primeras marcas de indumentaria y gastronomía, que se intercalan con nuevos locales

de comida étnica, restó y *café boutiques*, tiendas de decoración, gimnasios y centros de estética. Un proceso que identificamos en otras localidades de la RMBA (por ejemplo, Quilmes, Adrogué, Ramos Mejía, San Miguel) y que ha significado la progresiva transformación del tejido que antes configuraba barrios de casas bajas en nuevos polos comerciales de alta densidad residencial, contiguos a los centros fundacionales (Fig. 4).

Con otras lógicas, que superan ampliamente las áreas de influencia de los términos municipales, aparecen los nuevos lugares del comercio y el terciario corporativo «que evidencian el *expertise* de los desarrolladores para entender el funcionamiento metropolitano y elegir los enclaves más dinámicos» (Vecslir y Elinbaum, 2016, p. 435). En estos enclaves los artefactos vinculados al ocio y al consumo (hipermercados, *shopping centers*, *home centers*, multicines) tienden a implantarse en contigüidad —pero no en continuidad— con edificios o complejos corporativos, establecen asimismo sinergias con otros usos direccionales (hotelería internacional, universidades privadas, parques tecnológicos), y generan un dinamismo y capacidad de atracción hasta ahora propios de la ciudad compacta (Fig. 5).

Por último, están los corredores comerciales y de servicio más tradicionales; antiguas vías que perdieron su rol de tráfico de paso pero no su vigencia como ejes estructurantes del territorio. La intensidad del uso peatonal de estas «avenidas metropolitanas» disminuye a medida que nos alejamos de las zonas

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

TRES APUNTES SOBRE
LA CENTRALIDAD
METROPOLITANA Y SU
PROYECTO EN EL CASO
DE BUENOS AIRES

6. En Argentina, con base en antecedentes españoles (Málaga, Valencia, San Sebastián, Villaviciosa- Asturias, Bilbao, Vitoria y Pamplona, entre otras), el CCCA es definido como un «conjunto de comercios y servicios que comparten una zona geográfica de la ciudad (distrito o eje urbano central,

intermedio o periférico), que deciden ofrecer una imagen unitaria de calidad sustentable» (CAME, 2016, p. 4).

más densamente pobladas; y la actividad va cambiando de comercio cotidiano a comercio especializado (muebles, repuestos, concesionarios de automóviles, venta de sanitarios, ferreterías, corralones de construcción, viveros). Allí se desarrolla mucha de la vida y relaciones cotidianas de los habitantes de la región metropolitana, aunque conservan sus antiguas secciones de vía rápida: separadores centrales, luminaria alta, discontinuidad o ausencia de veredas, etcétera (Fig. 6).

En este marco parece necesario superar los pares dicotómicos centro histórico-nueva centralidad, comercio popular-*shopping center*, a fin de contemplar el abanico de configuraciones que adopta la centralidad en la RMBA. Centralidades de diversas escalas, morfologías, usos y usuarios, tipos de acceso y patrones de movilidad cotidiana, que es indispensable conocer previo a la intervención urbana o a la toma de decisiones desde la política pública.

LA TENDENCIA HACIA POLÍTICAS MONOCÉNTRICAS Y DE RENOVACIÓN DE LOS SUBCENTROS TRADICIONALES

El último aspecto al que nos interesa hacer referencia es la tendencia que existe en el planeamiento regional de Buenos Aires hacia argumentos o discursos que reivindican la descentralización y el policentrismo, y que coinciden, sin embargo, con la implementación de propuestas que refuerzan las funciones del

área central y consolidan la dependencia de los subcentros tradicionales.

Contraponiendo «el centro» al territorio «extramuros» de la Av. Gral. Paz, una «periferia amorfa» y desestructurada, la voluntad de «equipar el suburbio» a fin de dotarlo de urbanidad⁴ permaneció en el plano discursivo del Esquema Director año 2000 (ORDAM, 1970), mientras que en lo efectivo las acciones se concentraron en el área central tradicional y anticiparon la futura expansión de funciones centrales sobre el antiguo Puerto Madero con la incorporación de terrenos desafectados al uso portuario y nuevas extensiones conquistadas al río.

El exhaustivo análisis territorial realizado por la CONAMBA (1995) completado, actualizado y georreferenciado más tarde por los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (DPOUyT, 2007), tampoco se tradujo en un despliegue de res-puestas proyectuales ajustadas a la diversidad de procesos y formas de centralidad relevados, por ejemplo en los planos de uso del suelo realizados por Horacio Bozzano.

Haciendo eco del modelo catalán de «ciudad compacta» y frente a la emergencia de «nuevas centralidades» con efectos negativos sobre la cohesión social (DPOUyT, 2007, p. 74), el sistema de «centros tradicionales» se consideró un valor a potenciar, cuestión que quedó plasmada en el diagnóstico y enunciada como objetivo de un programa específico. Sin embargo, como propuesta concreta adquirió mayor peso en el documento el desarrollo de

V FIGURA 5

Grandes superficies del ocio y del consumo. Fuente: fotografías propias.



V FIGURA 6

Av. Hipólito Yrigoyen (Lanús), Av. Calchaquí (Quilmes) Fuente: fotografías propias.



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

TRES APUNTES SOBRE
LA CENTRALIDAD
METROPOLITANA Y SU
PROYECTO EN EL CASO
DE BUENOS AIRES

7. En un trabajo reciente Fernando Carrión resalta la importancia que tiene la función residencial y la vivienda en los centros históricos «tanto en su nueva comprensión como en las políticas públicas que deben diseñarse, porque si ello no se hace, el mercado lo hará como lo ha venido haciendo, con resultados nada

buenos: destrucción del patrimonio, pérdida de centralidad y expulsión de población» (Carrión, 2017, p. 22).

nueve piezas urbanas localizadas en la segunda corona metropolitana,⁵ más orientadas a la generación de vivienda que a la provisión de nuevos equipamientos, servicios o usos terciarios que disminuyeran la dependencia de las periferias al centro (Fig. 7).

Paralelamente, las políticas a escala municipal han tendido a utilizar instrumentos urbanísticos tradicionales —modificación de los indicadores del código urbanístico e intervenciones sobre el espacio público— desde la lógica de un único centro, próximo a la estación ferroviaria, soslayando otras configuraciones y procesos de centralidad que emergían contemporáneamente en el territorio metropolitano.

La mayor innovación radicó en los acuerdos formulados entre la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) —que canalizó fondos BID a través del Programa PROCOM (Programa de fortalecimiento al comercio minorista)— y diversos municipios de la región para el desarrollo de Centros Comerciales a Cielo Abierto (CCCA). La versión local del modelo español de CCCA⁶ ha poblado los subcentros tradicionales de la RMBA de calles renovadas sobre la misma imagen urbana. Con distinto grado de concreción existen 33 iniciativas de CCCA en la RMBA (Vecslir y Rodríguez, 2018) que se traducen en propuestas de urbanización del espacio público (peatonalización, cambios de solado, soterramiento del cableado eléctrico, nueva luminaria, códigos de cartelería) y de animación y promoción comercial (campañas de *marketing*, eventos culturales) (Fig. 8).

NOTAS DE CIERRE

Las intervenciones sobre las áreas centrales dan cuenta de una fragmentariedad de las políticas públicas y de la necesidad de acciones coordinadas entre las distintas áreas y programas de gestión, tanto a escala municipal como provincial o nacional. En general, las obras se desarrollan de forma puntual o circunscriptas a un área acotada, sin contemplar las problemáticas —y potencialidades— que trascienden el ámbito de intervención, o que podrían resultar como consecuencia de ellas. Además del espacio público, las políticas conjuntas de movilidad, seguridad, cultura e incluso vivienda⁷ son esenciales hacia un proyecto integral de la centralidad metropolitana. En este sentido, su inclusión en los planes estratégicos o de desarrollo urbano municipales debería articularse con los programas provinciales o nacionales de mayor envergadura destinados a vivienda social e infraestructuras (rutas, transporte ferroviario, metrobus, redes de servicios).

Tal como mencionábamos al inicio, las crecientes «relaciones horizontales» en el territorio metropolitano de Buenos Aires conllevan posibles complementariedades entre antiguas, nuevas y renovadas centralidades. Desde esta perspectiva, las políticas sectoriales de movilidad, en especial aquellas relacionadas con el transporte público, deberían acompañar y dar soporte a este sistema, y ofrecer una alternativa al desarrollo exclusivo de grandes superficies comerciales orientadas hacia el automóvil. Desde

< FIGURA 7

Esquema Director Año 2000.
Fuente: ORDAM, 1970.
Fragmento del mapa de usos del
suelo. Fuente: CONAMBA, 1995.
Lineamientos Estratégicos para la
Región Metropolitana de Buenos
Aires. Fuente: DPOyT, 2007.

una mirada más amplia se trataría de poner en relación accesibilidad y usos direccionales del suelo, a fin de promover sinergias entre sectores de la región metropolitana que tiendan a disminuir la dependencia de la CABA.

Este objetivo, bajo diferentes conceptualizaciones —equilibrio territorial, descentralización, policentrismo— ha estado presente en los discursos urbanísticos del planeamiento regional de Buenos Aires desde inicios de los años setenta. Sin embargo, el uso recurrente de modelos extranjeros y/o la ausencia de análisis críticos que determinen las diferencias estructurales con los lugares específicos de actuación ha tendido a reforzar el área central tradicional —«el centro del centro»—, donde se siguen situando las principales obras y proyectos: Paseo del Bajo, modernización del Puerto, estación RER, Centro Cultural Kirchner, urbanización del Barrio Mujica, etcétera.

Las numerosas iniciativas de CCCA denotan, a su vez, la implementación cada vez más generalizada de un tipo de política urbana destinada a intervenir en el mejoramiento y revitalización de las centralidades históricas desarrolladas en torno a las plazas fundacionales y estaciones ferroviarias, como lugares de concentración institucional, del comercio cotidiano, los servicios y el espacio público tradicional.

Esta «receta» urbanística, que se encuentra dentro del «menú» que las metrópolis latinoamericanas han venido empleando para afrontar problemáticas urbanas, generar competitividad económica o construir una buena imagen de

la ciudad (Delgadillo, 2014, p. 90), en el caso de Buenos Aires no alcanza a la totalidad de formas y procesos que estructuran la centralidad metropolitana. Por ejemplo la venta ambulante, una forma de comercialización muy extendida en la RMBA que es vista sin excepción como una amenaza para el comercio de calle. O la existencia de corredores con gran dinamismo económico a lo largo de rutas, ejes ferroviarios, avenidas y demás formas de concentración lineal, que atraviesan uno o varios municipios. La consideración de estas configuraciones de la centralidad, no contempladas por los CCCA ni en general por los instrumentos de planificación vigentes, supondría la creación de nuevas alianzas territoriales enmarcadas en políticas más amplias de movilidad, vivienda y equipamiento a escala de toda la región metropolitana.

V FIGURA 8

Ejemplos de CCCA en la RMBA.

Paseo San Miguel (San Miguel)

y calle Belgrano (Morón) Fuente:

CAME, 2016. Peatonal Laprida

(Lomas de Zamora). Fuente: foto-

grafía propia.



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

TRES APUNTES SOBRE
LA CENTRALIDAD
METROPOLITANA Y SU
PROYECTO EN EL CASO
DE BUENOS AIRES

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abba, A.** (2005). *Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI. Área Metropolitana de Buenos Aires*. Centro de Investigaciones, Hábitat y Municipio (CIHaM), Documento de trabajo. Buenos Aires: FADU-UBA.
- Aguilar, A. y Alvarado, C.** (2005). La reestructuración del espacio urbano de la ciudad de México. Hacia la metrópoli multimodal. En Aguilar, A. (ed.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades: Dinámicas recientes en México y otros países* (pp. 265-308). México: Colegio de México, Cámara de Diputados, Universidad Nacional Autónoma de México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Miguel Ángel Porrúa.
- Beuf, A.** (2016). Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del plan de ordenamiento territorial (POT) de Bogotá (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, (25)2, 199-219.
- Busquets Grau, J.** (1991). *Àrees de nova centralitat: New Downtowns in Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Carrión, F.** (ed.). (2001). *Centros históricos de América Latina y el Caribe*. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Carrión, F.** (2017). Centros históricos: ¿es posible y necesario el espacio residencial en su seno? En Pineda, A. y Velasco; M. (coord.), *Ciudades y centros históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad* (pp. 21-33). México: Librunam.
- Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA).** (1995). *El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis*. Buenos Aires: Ministerio del Interior.
- Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME).** (2016). Centros Comerciales Abiertos. 15 años. 100 ciudades. *Revista Comerciar*, Edición especial, Buenos Aires.
- Coulomb, R. y Delgadillo, V.** (coord.). (2016). *Habitar la centralidad urbana. Reflexiones y debates alrededor de un proyecto de investigación*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- Delgadillo, V.** (2014). Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Cadernos Metrópole*, (16)31, 89-111.
- Dematteis, G.** (1995). *Progetto implicito. Il contributo delle geografia umana alle scienze del territorio*. Milán: Franco Angeli.
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial (DPOUYT).** (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Infraestructura, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.
- Duhau, E. y Giglia, Á.** (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- Dupuy, G.** (1991). *L'Urbanisme des Réseaux. Théories et méthodes*. París: Armand Colin.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Gorelik, A.** (2015). Ensayo introductorio. Terra incógnita. Para una comprensión del Gran Buenos Aires como Gran Buenos Aires. En Kessler, G. (dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires. El gran Buenos Aires*. Tomo 6. Buenos Aires: Editorial Edhasa.
- Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana (ORDAM).** (1970). *Organización del espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director año 2000*. Buenos Aires.
- Rojas Quezada, C. A., Muñiz Olivera, I. y García-López, M. Á.** (2009). Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción. *Eure*, (35)105, 47-70.
- Rojas, E., Rodríguez, E. y Wegelin, E.** (2004). *Volver al Centro, la recuperación de áreas urbanas centrales*. Washington: BID.
- Truffello, R. e Hidalgo, R.** (2015). Policentrismo en el Área Metropolitana de Santiago de Chile: reestructuración comercial, movilidad y tipificación de subcentros. *Eure*, (41)122, 49-74.
- Usach, N., Garrido-Yserte, R. y Gallo-Rivera, M. T.** (2017). Organización territorial y funcional de la metrópoli de Buenos Aires. *Eure*, (43)128, 55-80.
- Vecslir L., Blanco J., Nerome M., Sciutto F., Maestrojuan P. y Rodríguez, L.** (2018). *Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires*. Ciudad de Buenos Aires: Café de las Ciudades, Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA).
- Vecslir, L. y Ciccolella, P.** (2011). Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista de Geografía Norte Grande*, 49, 63-78.
- Vecslir, L. y Elimbaum, P.** (2016). Centro y centralidades en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En Jaimes, C., Janches, F., et al. (compiladores). *Del conocimiento al desarrollo: nuevos desafíos de la universidad en la gestión del desarrollo urbano contemporáneo* (pp. 420-39). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba
- Vecslir, L. y Rodríguez, L.** (2018). Centros Comerciales a Cielo Abierto como política de renovación de las centralidades tradicionales en el Conurbano Bonaerense. *Territorios*, 38, 15-40.
- Vega-Centeno, P.** (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *Eure*, (43)129, 5-25.
- Veltz, P.** (1999). *Mundialización, ciudades y territorios. La economía de archipiélago*. Barcelona: Ariel.

LABORATORIO DE CENTRALIDADES DESDE LA PERSPECTIVA DE UN PROGRAMA INTEGRAL

ANDRÉS TECHERA

MERCEDES LUKIN

MIGUEL OLIVETTI

Andrés Techera. Licenciado en Psicología (Udelar, 2008). Doctorado Internacional en Salud Mental Comunitaria (UNLa-Argentina, 2015, en curso). Profesor adjunto del Programa Apex: Área Salud- Núcleo: Abordajes Interdisciplinarios.

Mercedes Lukin. Licenciada en Trabajo Social (Udelar). Diploma en Intervención Familiar (2011). Profesora adjunta del Programa Apex: Área Social.

Miguel Olivetti. Licenciado en Ciencias de la Comunicación (Udelar, 2004). Magister en Información y Comunicación (Udelar, 2018). Profesor adjunto (Área Teórico-Metodológica, EUCD, FADU-Udelar). Docente asistente del Programa Apex: Área Social.

El estudio y trabajo sobre los procesos que se desarrollan en un territorio y que implican el análisis de la dimensión humana son sumamente complejos y dependen de una multiplicidad de factores que los determinan. Asimismo requieren de un especial cuidado para garantizar que las partes y actores implicados en la propuesta sean debidamente considerados.

Procesos como los de migración, urbanización, habitabilidad, gentrificación, segregación, marginalidad, sentido de pertenencia, culturas locales, imaginarios sociales y centralidades se despliegan en un territorio, que es el escenario que los acoge, limita o potencia.

Asimismo podemos analizar una serie de características y problemáticas propias del vivir urbano, entre ellas: condiciones económicas, educativas, la accesibilidad a los servicios públicos y a los bienes culturales, la seguridad pública, los servicios de salud, la geografía y el medio ambiente, entre otros, son factores determinantes en el modo de vida y de sentir de la comunidad.

Numerosos son los estudios a nivel nacional e internacional que analizan diferentes aspectos vinculados al modo en que las sociedades humanas se asientan, viven y sienten un territorio.

El avance de las investigaciones y la comprensión de los procesos urbanos lleva a la necesidad creciente de impulsar estrategias de diseño y metodologías que tengan como centro a los sujetos que habitan y construyen modos de vida cotidiana en el territorio. En este sentido se requiere un énfasis especial para incluir la opinión de los actores comunitarios en cualquier propuesta

de transformación de sus condiciones de vida (Aguilera-Martínez, Medina-Ruiz, Castellanos-Escobar y Perilla-Agudelo, 2017).

A punto de partida de su Ley Orgánica, la Universidad de la República tiene una obligación institucional asociada a contribuir en la resolución de los problemas que enfrenta la sociedad. En este sentido es un desafío de larga data generar las condiciones para que en el desarrollo de sus funciones (extensión-enseñanza-investigación-asistencia) se logre construir procesos de trabajo dialógicos que incluyan a los actores no universitarios (Rudolf, 2010).

Para la Universidad esto es especialmente difícil por su propia naturaleza, signada por ser una casa de altos estudios, competitiva, excluyente y elitista. Inaccesible para la mayoría de los habitantes de una sociedad, sobre todo para los que provienen de los sectores sociales de menores recursos económicos. Esta condición debe ser especialmente tomada en cuenta en la reflexión para asegurar que en el desarrollo de sus actividades no resulte una práctica de imposición ideológica o cultural.

José Luis Rebellato conceptualiza la tensión que se instala entre los profesionales y la comunidad con la que se trabaja en términos de contradicción o «choque de culturas». El profesional se enfrenta con una dilemática ético-cultural, cada estudiante o profesional trae consigo —en su identidad— una serie de rasgos —culturales, ideológicos, económicos, políticos y sociales— que modelan una forma de concebir la realidad.

La formación académica afecta especialmente esta forma de ver e interactuar con los

problemas, imprime una serie de valores que no siempre concuerdan con los de las personas con las que se trabaja. Esta distancia se hace especialmente evidente y dilemática cuando el profesional trabaja en una zona considerada pobre o «popular»; muchas de las formas de vida y de la subcultura imperantes resultan cuestionables y hasta inaceptables para el/la profesional.

El trabajo en territorio requiere de una permanente autorreflexión por parte de estudiantes y profesionales para contrarrestar los efectos defensivos de su propia estructura de personalidad y de sus rasgos culturales. Entre ellos podemos identificar sentimientos de culpa, de superioridad, deseos de poder, etcétera. Otro de los riesgos vinculado al trabajo comunitario es el de asumir una posición antagónica a la anterior, es decir, una versión «romántica» donde se sobrevalora el saber popular, se desacredita el saber académico y el profesional se sobreidentifica con la población con la que trabaja (Rebellato, 1989).

EL ROL DE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL DIÁLOGO DE SABERES

Dentro de las actividades propuestas como aportes al proyecto *Laboratorio de Centralidades Urbanas* realizaremos ahora la descripción de la práctica de un grupo de estudiantes que tuvo anclaje en el Núcleo Integral denominado *Territorios Discursivos* en el marco del Programa Apex.

El Núcleo propone una mirada sobre las problemáticas territoriales a partir de un enfoque de análisis discursivo, y una serie de prácticas en territorio en busca de los intercambios de saberes para la configuración de problemáticas sociales relevantes en el cotidiano vivir de los habitantes de los territorios del Municipio A. Las temáticas principales que le dan marco a las intervenciones son: salud, espacios públicos, participación ciudadana, diseño y comunicación urbana, modos de expresión artística, entre otros.

El marco teórico-metodológico que permite el análisis y el intercambio de saberes es el *análisis crítico de los discursos* desde una perspectiva sociosemiótica multimodal. De esta forma, las representaciones del territorio en los grandes relatos sociales articulados con los relatos cotidianos, producto de las experiencias de los habitantes y de los imaginarios locales, permiten ir generando tramas discursivas factibles de análisis y de intervención en un sentido democratizador. Se buscan comprender, entre todos y en el vivir cotidiano, los significados que adquieren las prácticas, los objetos, los rituales.

En ese marco se propuso a los estudiantes analizar discursos vinculados a las centralidades urbanas en el territorio de la Villa del Cerro - Cerro Norte, a partir del análisis de algunos de los efectos vinculables con la Terminal de ómnibus del Cerro. El discurso articula diferentes materialidades: relatos orales de los habitantes, diseño arquitectónico, prácticas de los habitantes en la terminal, diseño gráfico, representaciones mediáticas de la terminal, entre otros.

De esta forma, los estudiantes en su práctica realizaron intercambios con vecinos y usuarios de la terminal, se analizaron aspectos de la señalética y elementos del diseño de la terminal, y actividades comerciales formales e informales en el contexto de la terminal. A partir de ellos se realizó una evaluación en relación con lo que es incluido y excluido de las diferentes representaciones analizadas, a su vez qué relaciones se establecen entre lo que es incluido en las tramas de representación y cómo ello construye o reproduce roles sociales y relaciones de poder. Se consideraron representaciones sociales en diferentes tipos de discursos: políticos, de los propios habitantes de la terminal a nivel oral y performático, de los medios de comunicación masivos y locales, de las intervenciones artísticas y del propio diseño de la terminal.

Finalmente los estudiantes propusieron discursos alternativos en la articulación de lenguajes para reconstruir significados territoriales alternativos, que surgieron del intercambio con actores sociales. Se entiende que los discursos en sus diferentes modos construyen las formas de pensar y significar el territorio para los diferentes actores involucrados. Es por ello que analizar críticamente, a partir de un diálogo entre diferentes actores, permite comenzar un camino de transformación del territorio a partir de criterios que vayan en el sentido de una mayor participación y equidad en los accesos e intercambios en la ciudad. Propiciar la participación de los diferentes actores para generar nuevos diseños, relatos, intervenciones artísticas, formas de decir y pensar es un camino para re-escribir el territorio, en este caso en lo vinculado con las centralidades urbanas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilera-Martínez, F. A., Medina-Ruiz, M., Castellanos-Escobar, M. C. y Perilla-Agudelo, K. J.** (2017). Intervención social en el borde urbano desde el proceso de la significación cultural. *Revista de Arquitectura*, 19(2), 78-93. Universidad Católica de Colombia. <https://dx.doi.org/10.14718/revarq.2017.19.2.1495>
- Arocena, R. Tommasino, H., Rodríguez, N., Sutz, J., Álvarez Pedrosian, E. y Romano, A.** (2011). *Cuadernos de Extensión n.º 1: Integralidad: tensiones y perspectivas*. Montevideo: CSEAM-Udelar.
- Pardo, N.** (2010). Cómo hacer análisis crítico del discurso. Una perspectiva latinoamericana. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia/IECO.
- Rebellato, J. L.** (1989). La contradicción en el trabajo de campo. En *Ética y práctica social* (139-49). Montevideo: EPPAL.
- Rudolf, S.** (2010). La interdisciplina en los procesos. En Carrasco, J. C., Cassina, R. y Tommasino, H. (editores), *Extensión en obra: experiencias, reflexiones, metodologías y abordajes en extensión universitaria* (82-91). Montevideo: SCEAM-Udelar.

ESTUDIO DE TRES CENTRALIDADES MONTEVIDEANAS: PASO MOLINO, CURVA DE TABÁREZ Y PEÑAROL

ELEONORA LEICHT
AMANCAY MATOS
ANDRÉS QUINTANS

Eleonora Leicht. Arquitecta (Udelar, 1995). Magíster en Diseño Urbano (Oxford Brookes University, 1999). Doctoranda en Arquitectura (FADU-Udelar). Profesora adjunta en el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar).

Amancay Matos. Arquitecta (Udelar, 2012). Maestranda en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (FADU-Udelar, 5.º edición). Docente ayudante del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2010.

Liber Andrés Quintans. Arquitecto (Udelar, 2008). Diplomado en Especialista Intervención en Patrimonio Arquitectónico (FADU-Udelar, 2010). Docente asistente del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU, FADU-Udelar) desde 2010.

Encuestas:

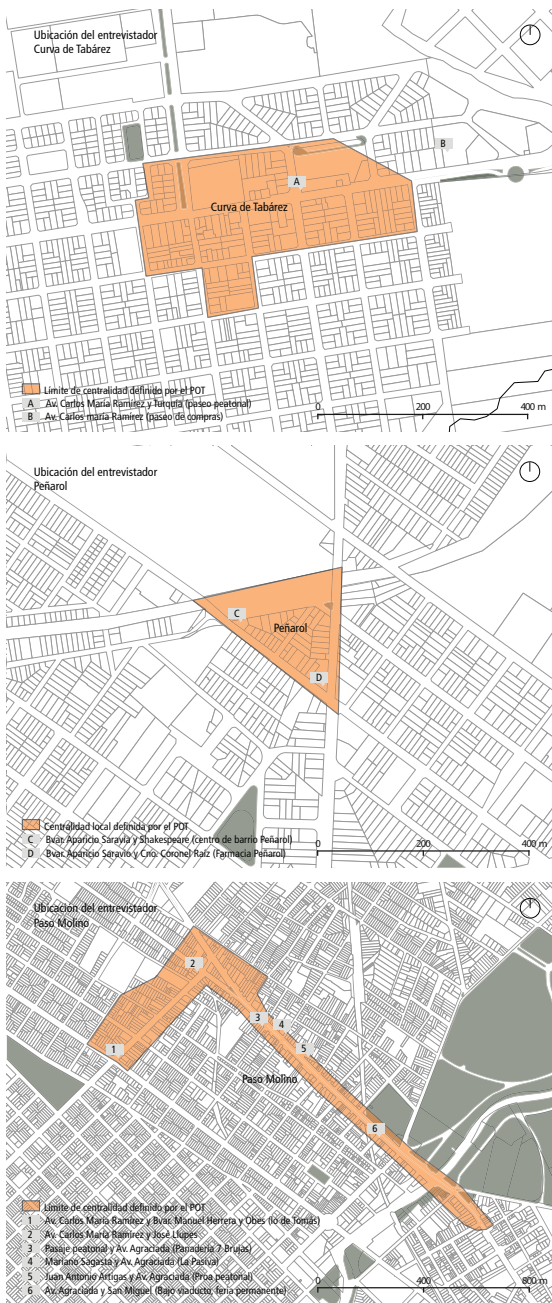
Cátedra de Sociología 2016:

1.º semestre 2016. Docente referente: Carola Rabellino

2.º semestre 2016. Docente referente: Adriana Barreiro

Estudiantes: Mikaela Melloni, Camila Pollero, Paula Castagnaro, Mauro Pizurnia, Marcos Rivero, Joaquín Lema, Antonella Álvarez, Tamara Gómez, Romina Mariotta, Franco Allia, Isabella Martínez, Camila Safones, Paula García Rosano, Martín Idiarte, Débora Shanlini, Emilia Luquez, Marcela Márquez, Ignacio Martínez, Emilio Andrés Olague, Paola Passadore, Magela García, Tamara Pinheiro, Melina Méndez, Gianella Valdez, Ignacio Fuentes, Santiago Maubrigades, Valentina Martínez, Sofía Cáceres, Sebastián Ponce, María Ángel Montelongo, Mariano García Reyes, Samira Audi, Deborah González, Angie Barboza, Mariana Rosales, Camila Iglesias, Alejandra Pombo, María Eugenia Martínez, Luciana Cano, Nicolás Gargano, Daniela Romero, Kevin García, Alejandro Galasso, Anais Jorcin, Marcela González, Luis Salinas, Patricia Vargas, Valentina Oberlay, Camila Pintado, Ignacio Recalde, Nicolás Viña, Eugenia Faustino, Gabriel Salaberry.

Se agradece especialmente a las docentes de la cátedra de Sociología que aportaron en la elaboración de la pauta de encuesta y entusiasmaron a los estudiantes en participar de esta experiencia.



< FIGURA 1

Ubicación de las centralidades estudiadas en la ciudad de Montevideo [mapa]. En recuadro se señala C1, centralidad Curva de Tabárez; C2, centralidad Paso Molino; C3, centralidad Peñarol.

Fuente: elaboración propia en plano base de centralidades, POT, Intendencia de Montevideo, 1998.

Se presenta en este artículo el resultado de una experiencia enmarcada en el proceso de trabajo del equipo de investigación de Centralidades Montevideanas del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-Udelar) que tiene por objetivo la integración de las funciones de enseñanza, extensión e investigación para construir apoyos y complementariedades en el trabajo de la Universidad de la República en el territorio oeste de Montevideo.

En este caso se profundiza en el trabajo realizado en conjunto con la cátedra de Sociología de FADU-Udelar y el Programa APEX-Udelar, en 2016. En lo que respecta a la cátedra se trató de la última edición del curso reglamentado a dictarse como tal en una materia que, estando presente desde el Plan de Estudios de Grado para Arquitectos de 1952, constituyó el primer caso de institucionalización de la disciplina en la Universidad de la República.

En el primer semestre del curso de grado uno de los grupos prácticos de Sociología —cuya docente también integra el equipo de investigación— realizó el estudio de campo en la zona de la Curva de Tabárez. Específicamente el estudio se ubicó en la terminal de ómnibus del barrio Cerro. En el segundo semestre se amplió el estudio de campo a tres centralidades de diversa escala —Paso Molino, Curva de Tabárez, Peñarol— a la vez que junto con la profesora Adriana Barreiro se ajustó rigurosamente el formulario de encuesta implementado.

Esta modalidad de trabajo se habilitó en el marco del Espacio de Formación Integral (EFI) de la FADU. Estos espacios, que la Udelar desarrolla desde 2006, son programas de enseñanza, investigación y extensión que desde la interdisciplinariedad buscan maneras de aprender diferentes.

Los primeros avances de resultados de la experiencia fueron expuestos en marzo de 2017 en las jornadas coordinadas con el Programa APEX.

En el trabajo realizado en conjunto con la cátedra de Sociología, la elección de los estudios de caso se basó en la clasificación de tipos de Centralidades del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Se eligió un caso de cada uno de los tres primeros tipos: Metropolitana: Paso Molino; Zonal: Curva de Tabárez; Local: Peñarol.

METODOLOGÍA

El objetivo de las encuestas fue conocer el perfil de los usuarios de cada centralidad. Se les consultó acerca de las actividades que allí realizan y sus necesidades y opiniones en cuanto a cómo mejorar estos espacios urbanos. El resultado de las encuestas es un insumo insustituible en tanto brinda información primaria en relación con los usuarios de cada centralidad.

La pauta de encuesta se dividió en cuatro secciones. La primera la constituye el cabezal, donde se recaban los datos sobre edad, género, ocupación y se identifica la hora en que se obtuvieron los datos. La segunda sección

refiere a las actividades que la persona realiza en el lugar, si incluyen las compras y la frecuencia de concurrencia. En la tercera sección se indaga en la opinión que el usuario tiene sobre los servicios y más ampliamente sobre la centralidad. Se alienta al encuestado a que realice propuestas de mejora para la zona. Finalmente, la encuesta indaga sobre el lugar de residencia del usuario, la distancia y la forma de transporte que elige para acceder a la centralidad estudiada.

El equipo de investigación y docentes de la cátedra de Sociología elaboró una pauta guía de encuesta que puso a consideración del grupo de estudiantes que realizó el trabajo de campo. En el curso de grado se leyó, analizó y debatió la pauta. Esta dinámica permitió consustanciar a los futuros encuestadores con la pauta propuesta, ayudó a comprenderla y a evitar errores en el levantamiento de datos, y a generar mayor compromiso con el trabajo.

Dado el fin pedagógico del trabajo, en el segundo semestre se definió que la mayoría de los estudiantes debían concurrir a las tres centralidades, por lo que se estableció un sistema rotativo en duplas que alternaron días, horarios y locaciones.

El trabajo de campo se fijó una semana al mes, durante tres meses, por lo que los estudiantes pudieron llevar a clase las experiencias vividas en cada oportunidad. Esto permitió el intercambio y la mejora de la calidad de la información obtenida en cada etapa del trabajo en campo.

Se formaron en total doce duplas de encuestadores y se realizaron 1.000 encuestas. Se solicitó a los estudiantes el procesamiento de la información en planillas de datos.

Los docentes investigadores y colaboradores honorarios del ITU sistematizaron los datos obtenidos mediante las encuestas. Se realizó la validación y posteriormente se analizó mediante un programa de procesamiento de datos, el cruzamiento de la información y la generación de gráficas como elemento de comunicación y de análisis.

RESULTADOS OBTENIDOS

USOS Y ACTIVIDADES

En las tres centralidades, cerca de la mitad de los encuestados señalaron que van a pasear y a realizar compras (Paso Molino: 51 %; Peñarol: 45 %; Curva de Tabárez: 44 %). Cerca del 20 %, es decir, uno de cada cinco encuestados, va por cuestiones laborales (Paso Molino: 24 %; Peñarol: 21 %; Curva de Tabárez: 23 %). La movilidad urbana por medio de transporte público en el caso de Paso Molino y de Peñarol es cercana al 20 %, mientras que en el caso de Curva de Tabárez, que es un nodo de interconexión del transporte metropolitano, asciende a 28 %.

FRECUENCIA DE CONCURRENCIA

Predomina la visita diaria a la centralidad para los tres casos estudiados. Se observa como el

porcentaje de visitas oscila, correspondiéndose con el tipo de centralidad descrita en función de su área de influencia. La centralidad Paso Molino, definida como urbana, presenta un 26 % de visitantes ocasionales; en el caso de Curva de Tabárez, definida como centralidad zonal, disminuye a 18 %; y para Peñarol, identificada como centralidad local, disminuye al 10 %.

PERCEPCIÓN DE LAS CENTRALIDADES

En la evaluación de la centralidad respecto de su *limpieza, seguridad, equipamiento, transporte, servicios financieros, servicios gastronómicos e iluminación* se obtuvieron resultados similares. En las tres centralidades se registra un alto porcentaje de conformidad con el transporte mientras que los problemas más importantes refieren a *seguridad, servicios gastronómicos, equipamiento y limpieza*. Este último ítem presenta especial falencia en la centralidad Paso Molino en tanto un 45 % de los encuestados lo sitúan por debajo de lo aceptable.

Al preguntar acerca de la concurrencia a la centralidad, en Peñarol el 66 % de las respuestas válidas obtenidas arrojó que cada vez menos gente concurre al sitio. Por su parte, para Paso Molino y Curva de Tabárez, la percepción de que cada vez más gente concurre a ellas ronda el 60 %.

En otra parte de la encuesta se propuso una serie de frases al usuario para recoger su opinión sobre la centralidad con referencia a temas tales como identificación, cercanía, precios y

perspectivas a futuro. El grado de satisfacción que poseen los usuarios con la oferta que ofrece la centralidad Peñarol ronda el 22 % mientras que en las otras supera el 50 %. También cabe destacar que para las tres centralidades existe una gran mayoría de público (entre 65 y 73 %) que opina que la centralidad «está venida a menos» y solamente un tercio de las personas opina que «son lindas» en el caso de Paso Molino y Curva de Tabárez, aumentando al 40 % para el caso de Peñarol.

COMENTARIOS Y REFLEXIONES CON BASE EN EL TRABAJO DE LOS ENCUESTADORES LUEGO DE LAS SALIDAS DE CAMPO

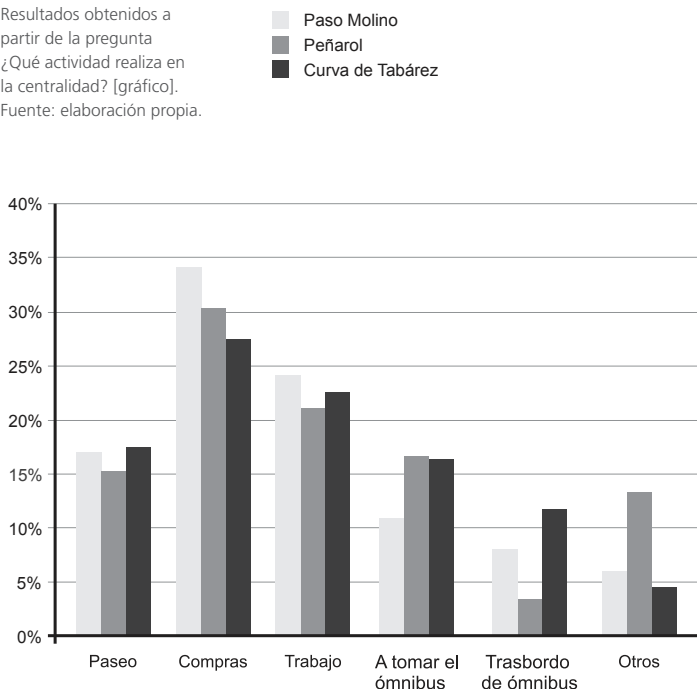
En el trabajo realizado en las tres centralidades se detectó que los grupos que realizaron encuestas en horas pico fueron los que obtuvieron menor cantidad de respuestas. Señalaron que los encuestados dijeron estar de camino al trabajo o de vuelta a sus hogares, y en general no tenían tiempo para responder a la encuesta.

En general los encuestados denuncian la *inseguridad* en las tres centralidades. En Paso Molino notan una mejora con la instalación de cámaras de seguridad y el aumento de presencia policial. En Curva de Tabárez la asocian con los altos índices de desocupación en el barrio y la destacan como una problemática para los comerciantes de la zona. En Peñarol se menciona la inseguridad pero no se reconoce en general un componente específico.

V FIGURA 2

Resultados obtenidos a partir de la pregunta ¿Qué actividad realiza en la centralidad? [gráfico].

Fuente: elaboración propia.



Se solicita más espacio público, en las tres centralidades los encuestados demandan más equipamiento urbano de calidad, espacio público calificado, mejora de la accesibilidad para personas con discapacidades físicas, y limpieza.

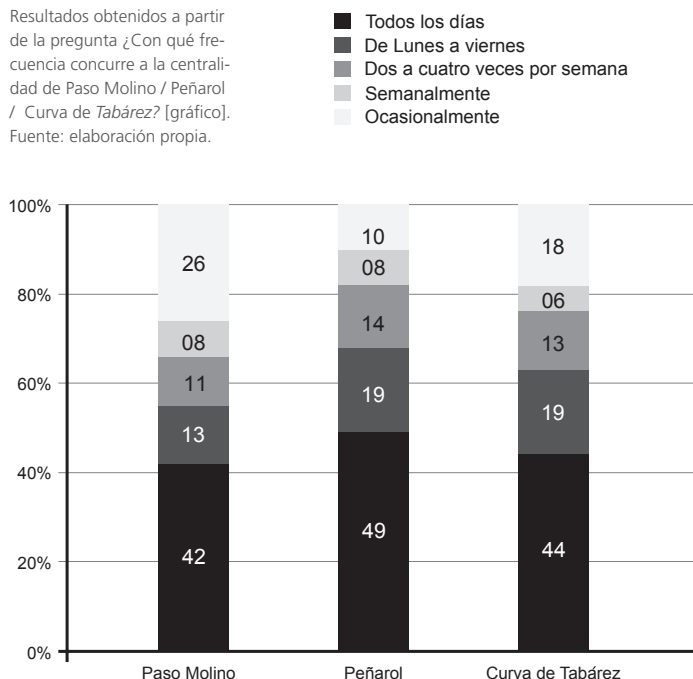
Se plantea la temática de los comerciantes informales que ocupan el espacio público y de los vendedores ambulantes, señalando además que por la insuficiencia del servicio de cajeros automáticos falta dinero en efectivo y esto repercute en los comercios en un momento donde el Estado ha impulsado la política de bancarización y fuertemente los medios electrónicos de pago. Según los encuestados el Nuevo Centro Shopping «debilitó» la centralidad Paso Molino.

En particular en la terminal de ómnibus ubicada en la Curva de Tabárez se observó que el equipamiento no es amigable ni acogedor para la casi totalidad de los encuestados, debido a que no cumple con una de sus funciones básicas como es la protección del frío o la lluvia. «Los techos de las garitas de ómnibus son demasiado altos y cuando llueve nos mojamos».

En las visitas de campo se detectó un punto de encuentro de adolescentes y jóvenes que se reúnen allí para pasar el tiempo con sus pares más allá de que no se ofrece ningún servicio o espacio equipado o destinado para ello. Esto indica la necesidad de que exista un espacio de encuentro apropiado e integrador.

V FIGURA 3

Resultados obtenidos a partir de la pregunta ¿Con qué frecuencia concurre a la centralidad de Paso Molino / Peñarol / Curva de Tabárez? [gráfico].
Fuente: elaboración propia.



JORNADA EN APEX: UNA PRIMERA INSTANCIA PARA INTERCAMBIAR EL TRABAJO PRODUCIDO

El Programa APEX, el ITU (FADU-Udelar), el equipo docente del EFI Territorio, Diseño y Comunicación Urbana y el Municipio A coordinaron las primeras jornadas de intercambio del ciclo *Diálogos para el Oeste que se viene* que se realizó el 29 de marzo de 2017. Destinada al ámbito académico, las autoridades locales y la comunidad en general, la jornada tuvo el objetivo de difundir los trabajos que distintos equipos universitarios están realizando en el Municipio A, y profundizar la sinergia y

retroalimentación entre los distintos actores que viven, sienten y proyectan el territorio.

El relacionamiento con el Programa APEX, al igual que con el Municipio A, se inició en etapas tempranas del trabajo en el marco del EFI que focalizó en la Curva de Tabárez y su Terminal en 2016. Por medio de APEX se realizó el vínculo con actores clave del territorio como el Polo Tecnológico Industrial del Cerro (PTI) y comerciantes de la Curva de Tabárez e incluso con otros EFI que trabajan temas afines y con los que no había existido vinculación previa.

En la mesa *Centralidades del Municipio del Oeste* se presentaron avances de los resultados de las encuestas realizadas por estudiantes

V FIGURA 4

Los encuestados en Curva de Tabárez. Trabajo de campo. Junio 2016. Fuente: fotografía tomada por estudiantes de Sociología Curso 2016, FADU-Udelar.

V FIGURA 5

Afiche de convocatoria a *Diálogos para el Oeste que se viene*. Fuente: APEX-Udelar.



DIÁLOGOS PARA EL OESTE QUE SE VIENE

PRIMERAS JORNADAS DE INTERCAMBIO

29 DE MARZO
9:00 HS
EN EL **PROGRAMA APEX**

MESAS DE TRABAJO:
Territorio, diseño y comunicación urbana
Centros urbanos en el Municipio del Oeste

inscripciones@apex.edu.uy - Haití 1606
comunal17@gmail.com / comunal18@gmail.com / areasocial14@gmail.com







V FIGURA 6

Mapeo colaborativo en actividad. Fuente: fotografía propia.



de la cátedra de Sociología, prefiguraciones de estudiantes del Taller De Betolaza (FADU-Udelar) imaginando un barrio comercial sostenible, y mapeo de datos cuali-cuantitativos padrón a padrón de la centralidad de la Curva. Se expusieron modelos de gestión de centros comerciales abiertos y ejemplos de transformación que combinan estrategias de diseño y de alianzas entre los comerciantes y demás involucrados en cada centralidad, lo que implica compromiso y cogestión del espacio público.

El Municipio A presentó un panorama de las obras ejecutadas y previstas en el territorio de estudio de cara al Cabildo abierto en el que el municipio «rinda cuentas» a la comunidad, celebrado unos días después de este evento. La

presentación resultó muy oportuna para vincular los centros de barrio en estudio con las acciones previstas por el tercer nivel de gobierno, fundamentalmente en lo que refiere a espacios públicos y equipamientos colectivos.

Durante la tarde el equipo de Centralidades del ITU realizó un mapeo colaborativo del Municipio A para identificar conflictos y oportunidades. Se evaluó positivamente esta instancia como una experiencia piloto a ser replicada en próximas jornadas y en varias mesas, de manera de sumar información que contemple mayor cantidad de participantes.



CENTRALIDADES LOCALES DEL MUNICIPIO A

REVISIÓN Y CARACTERIZACIÓN SEGÚN SUS ATRIBUTOS URBANOS

Proyecto de Iniciación en investigación FADU, 2018.

ESTEFANÍA MANNISE
NATALIE SOBOT

El presente artículo es parte del informe de avance de los aspectos metodológicos de la investigación desarrollada en el marco del Laboratorio de Centralidades Urbanas que plantea el abordaje de las centralidades llamadas «locales» identificadas por el *Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT)*, *Intendencia de Montevideo 1998 y revisión 2012*, para el Municipio A.

Estefanía Mannise. Arquitecta (Udelar, 2016). Maestranda en Ordenamiento Territorial (Udelar, 2017). Colaboradora docente honoraria del ITU (FADU-Udelar).

Natalie Sobot. Arquitecta (Udelar, 2017). Estudiante del Diploma de Especialización en Intervención en el Patrimonio Arquitectónico (Udelar, 2018). Colaboradora docente honoraria en el Taller De Betolaza e ITU (FADU-Udelar).

> FIGURA 1

Condiciones de urbanidad.
Fuente: Elaboración propia.

En las últimas décadas las centralidades locales han sufrido procesos dinámicos de cambio, pero no han sido aún objeto de revisión por parte de la planificación oficial. A su vez, la normativa urbana las define como ámbito o territorio de aplicación de parte del contenido de su articulado. Esto genera la necesidad de conocer más sobre ellas: su génesis, sus límites de extensión, su morfología y carácter. Este es el espíritu de esta investigación.

El objetivo general de la investigación es estudiar las centralidades locales del Municipio A en tanto componentes de las estructuras y sistemas territoriales del marco planificador montevideano con sus singularidades, roles/funciones y vínculos.

Como objetivos específicos se proponen:

- > Revisar la vigencia de la categorización realizada para las centralidades locales en el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo.
- > Identificar los atributos que ofrece cada centralidad, el área de influencia, el potencial de transformarse en referentes locales que fomenten la descentralización, el acceso a la ciudad, a servicios y al fortalecimiento de la identidad.
- > Caracterizar tipológicamente las centralidades locales.
- > Realizar un diagnóstico territorial con base en información actualizada.

Nuestra principal estrategia metodológica es la definición, clasificación y medición de atributos de centralidad, definidos estos como aquellos componentes que hacen de la centralidad un sistema territorial complejo. Deben ser mensurables; para facilitar su comprensión y abordaje los clasificamos en cuatro dimensiones:

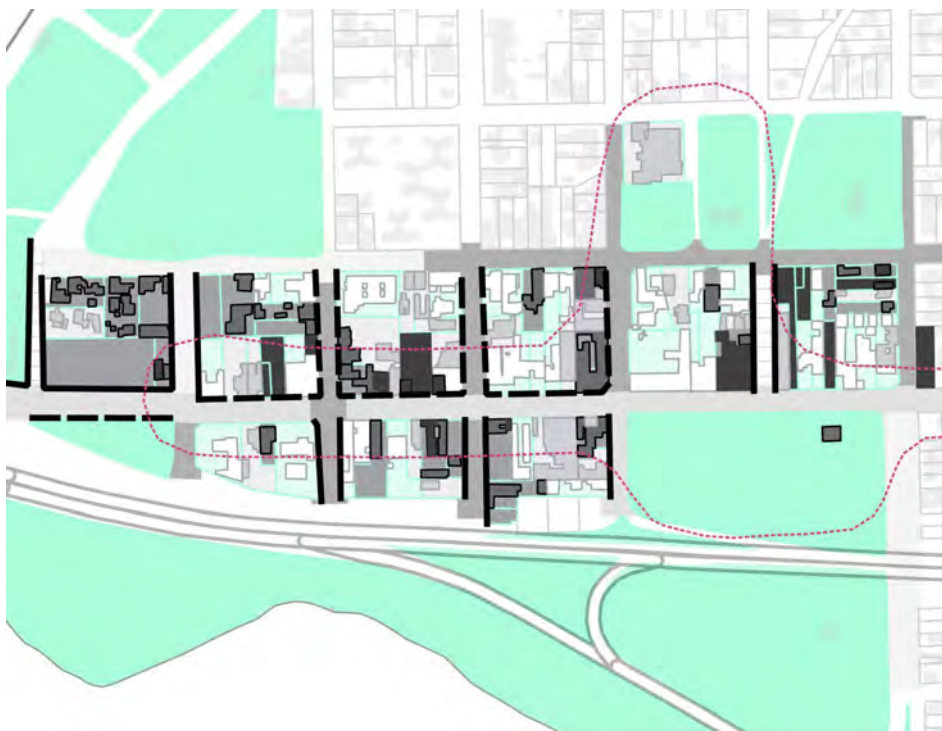
Físico-ambiental: son aquellos aspectos propios de la urbanidad que hacen al entorno construido de la ciudad y las calidades ambientales o de «hábitat».

Económica: aspectos relativos a las actividades económicas y productivas que, al influir o impactar sobre el territorio, pueden ser medidas.

Social: aspectos relacionados a las personas «que hacen el territorio», los usuarios que viven y consumen la centralidad, garantizando la sustentabilidad del término por ser materia prima de sus procesos.

Simbólica: aquellos aspectos que tienen que ver con la memoria e imaginario social de la comunidad local sobre su entorno, la identidad territorial.

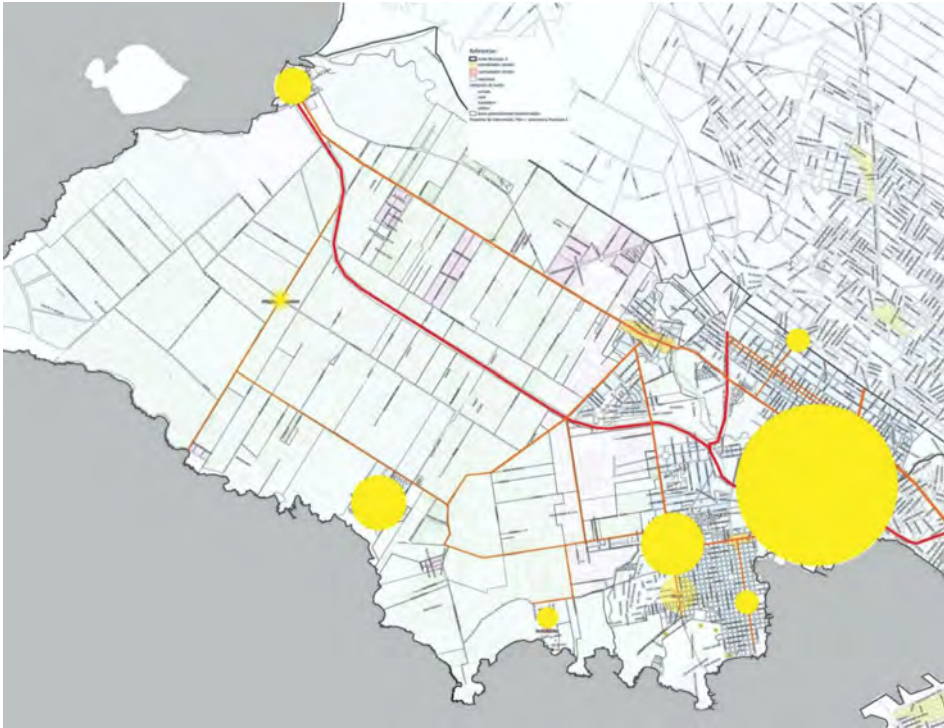
En una primera instancia de relevamiento de componentes físico-morfológicos de las centralidades se trabajó en conjunto con el curso de grado Proyecto Urbano Avanzado - Taller De Betolaza mediante una dinámica colectiva de análisis urbano, con el objetivo de brindar herramientas para la comprensión de la multiescalaridad y sus complejidades y el abordaje de las centralidades en clave de sistema territorial.



Se les aportó un instructivo sobre cómo construir el *paisaje de datos*, herramienta orientada a la aplicación en la salida de campo. Durante el desarrollo de la actividad se acompañó a los equipos de estudiantes en el espacio taller en mesas de intercambio y se les proporcionaron fichas predeterminadas para sistematizar la información recolectada. Los estudiantes fueron capaces de identificar en las centralidades aspectos tales como atmósferas, temporalidades, territorios de influencia y vinculaciones de red entre ellas. Estas instancias sumaron información de datos primarios, enfoques diversos y percepciones sobre diferentes recortes territoriales. En paralelo se completaron algunas

salidas de campo a las centralidades locales del Municipio A y se trabajó en relevamiento y análisis de datos, abordando las condiciones de urbanidad y oportunidades de extender el espacio público tradicional colonizando parte del suelo privado.

A través de la base de datos SIG y *horarios de transporte* de la Intendencia de Montevideo (IM) analizamos la conectividad de cada centralidad local del Municipio A por medio de la cantidad de recorridos que cada línea realiza y cómo esto influye en la accesibilidad a otros sectores de la ciudad. Se definió así la totalidad del territorio servido por las líneas de transporte que pasan por las centralidades.



Se relevaron los comercios de cada centralidad e identificaron el tipo y la rama. Se calculó su densidad (cantidad por manzana) y se calculará la superficie en PB en relación con la superficie residencial.

Para poder determinar las condiciones de urbanidad se relevaron los siguientes aspectos:

- > Estado de aceras y calzadas. Se clasificó en: acera en buen o mal estado y acera inexistente, sumando los tramos verdes (pasto).
- > Estado de conservación de los inmuebles. Se realizó un inventario por padrón y se clasificó en cuatro tipos:

bueno, regular, malo, abandonado / baldío. El criterio utilizado para la clasificación radica en una descripción del mantenimiento edilicio y no de la calidad de los materiales y sistemas constructivos utilizados dado que consideramos que sería difícil evaluarlos porque implican aspectos subjetivos y ligados a la imagen «deseada» que tenemos sobre lo que las centralidades deberían ser y no a su condición de centralidad *per se*. No es objetivo de esta investigación por tanto hacer una valoración sobre el «deber ser» sino una descripción de su realidad urbana.

< FIGURA 2

Movilidad.

Fuente: Elaboración propia.

- > Como espacio de oportunidad se evaluó el que aportan los distintos usos no habitacionales (tales como comercios, equipamientos socioculturales y servicios estatales) al uso público sumándose al espacio calle/vereda, además de los retiros frontales de predios no cercados, frentes de comercios, predios baldíos e inmuebles abandonados.
- > Para el alcance físico de las centralidades se toma como criterio básico la concentración de actividades no residenciales pero también las características urbanas, donde cambia el paisaje. Se entiende que el alcance puede trascender el límite geográfico según el origen de la población flotante que capta la centralidad.

A través de la implementación de la metodología propuesta se ha podido identificar: la interdependencia que las centralidades locales tienen entre ellas y cómo se complementan sus servicios; qué vínculo existe entre las centralidades y cuál es la condición específica de cada una; cómo tensionan el territorio; cómo se vinculan en el sistema de movilidad público y privado. Se realizó una caracterización primaria en la que se identificó a las centralidades con puntos y líneas y se indicó cuál es el alcance que tienen.

Tras las actividades realizadas se confirman las hipótesis que fueron generadas en la etapa de relevamiento y estudio en gabinete que luego se verificaron a la luz de las experiencias

en campo y con los estudiantes de taller, y coincidieron también con relatos de actores locales: las centralidades funcionan como un sistema territorial, las conexiones entre ellas se dan a raíz de los servicios que prestan unas en relación con otras, generando una complementariedad.

Santiago Vázquez presenta dos centralidades en una: la identificada con los comercios ubicados en la Av. Luis Batlle Berres que conforma una centralidad a escala local, y otra identificada con escala metropolitana debido a su condición geográfica y natural, se ofrece recreativa y turística.

O'Higgins y Sanguinetti: se han identificado los centros educativos del lugar como referentes en la zona por su buen nivel.

Pajas Blancas: presenta una similitud con Santiago Vázquez en el sentido de ofrecer servicios a usuarios a dos escalas.

Santa Catalina: cuenta con un buen equipamiento de centros educativos y servicios de abastecimiento de diarios, en general se identifica como una centralidad emisora de usuarios para servicios que prestan las demás centralidades.

Grecia: cuenta con una buena oferta de comercios que a escala local resulta suficiente, y se identifican además equipamientos culturales (Centro Cultural Florencio Sánchez y FOICA) y equipamientos deportivos que resultan de gran atractivo para la población a escala local y zonal

del municipio y proximidades. De alguna forma se ve favorecida por el «derrame» de flujos producto de la terminal de ómnibus de la Curva de Tabárez.

La Teja: se identifica como una centralidad local extendida debido al desarrollo del área comercial como eje principal en la calle Carlos Ma. Ramírez, espacio público calificado y el centro comunal zonal (CCZ). Se entiende a partir de la presente investigación que ha crecido al punto de trascender su alcance local transformándose casi en una extensión de Paso Molino.

Las Cadenas: mantiene su condición de centralidad histórica en torno al antiguo almacén de ramos generales (hoy supermercado) que le dio el nombre de origen por las cadenas utilizadas para el amarre de caballos en su acceso, las que permanecen en la actualidad. Asimismo, en los últimos dos años, la oferta comercial se ha extendido sobre Carlos Ma. Ramírez hacia el este.

Las centralidades que se han desplazado son Casabó, Yugoslavia y Pena, Vitoria, por condiciones de puntos de conectividad con el sistema de transporte metropolitano, densidad de comercios y otros servicios en áreas próximas a los puntos identificados por el POT.







UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



9 789974 016712

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**
PROPUESTAS, EXPERIENCIAS
E INTERCAMBIOS
EN CLAVE REGIONAL

**EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR**



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



9 789974 016712

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

**LABORATORIO
DE CENTRALIDADES
URBANAS**
PROPUESTAS, EXPERIENCIAS
E INTERCAMBIOS
EN CLAVE REGIONAL

EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS, EXPERIENCIAS E INTERCAMBIOS EN CLAVE REGIONAL

LABORATORIO DE CENTRALIDADES URBANAS

PROPUESTAS, EXPERIENCIAS
E INTERCAMBIOS
EN CLAVE REGIONAL

EQUIPO CENTRALIDADES URBANAS
ITU, FADU-UDELAR