

# 00. índice

- 01. Índice
- 03. Introducción
- 07. Las ciudades y sus tendencias consumistas de territorio
- 11. ¿Es la rurbanización una utopía?
- 17. Montevideo, su expansión descontrolada y sus intersticios incógnitos
- 25. El Anillo Colector Vial Perimetral y sus consecuencias expansivas
- 37. Conclusiones: La rurbanización en la estructura montevideana
- 45. Bibliografía
  - Libros y textos
- 46. Anexos
  - .46 Entrevistas
  - .50 Imágenes



# 01.introducción

El X Seminario Montevideo en su estudio de la construcción del Anillo Colector Vial Perimetral colocó en tela de juicio varias temáticas de la ciudad, su entorno y sus conexiones, de los cuales extraigo el tratamiento de las zonas periféricas urbanas como el tema a desarrollar en esta Tesina. La propuesta de este trabajo tiene el fin de analizar las tendencias de las ciudades actuales, destacando y enfatizando la de Montevideo, y evalúa las propuestas de urbanistas contemporáneos frente a estas tendencias. Reconoce las ventajas y desventajas de la ciudad difusa y la ciudad compacta y reflexiona sobre el concepto de **rurbanización** que se ha estado manejando en los últimos años. Estudia la posibilidad de adoptar este modelo en la realidad montevideana y de qué forma se puede potenciar. El entorno de la zona del ACVP tiene la característica de ser potencialmente rural y su construcción pone en peligro su existencia. Esta tesina, con gran enfoque en las propuestas desarrolladas por los talleres, reconoce las ventajas de la adopción del sistema rurbanizado para que puedan coexistir en un mismo lugar el espacio urbano y el rural.

La **rurbanización** es un concepto desarrollado en varios escritos realizados por urbanistas como Abalos y Herreros, Willy Müller, Enric Ruiz-Geli, Vicente Guallart y ACTAR entre otros y es reconocido en Montevideo por la publicación de “La ciudad Celeste”. Es un sistema urbano-rural en que ese límite pasa a ser difuso. Plantíos

juntos a edificios, viñedos al frente de oficinas, cultivos linderos de escuelas, dos realidades opuestas fusionadas para brindar una mejor calidad de vida a la ciudad. Es crear un paisaje rural creado por la ciudad, un gran jardín productivo urbanizado, un esquema de mancha urbana teñida de verdes rurales productivos, es proponer una ciudad que concentre personas y servicios pero que incluya también zonas verdes que no sean solo los parques o los arbolados de las calles sino que sean terrenos de producción agrícola. Esta “utopía” de urbanización está muy lejos de la ciudad global actual y el trabajo realiza un análisis general de sus tendencias contemporáneas para reflexionar sobre las posibilidades de adopción de ese sistema de apropiación del territorio. Este modelo de la ciudad rurbanizada se ha perdido en el tiempo y está presente solo en algunos pequeños poblados. Con el crecimiento y la expansión de los centros poblados se ha ido eliminando el viejo esquema de la villa en que el ciudadano tenía su propia propiedad agrícola y ésta era una parte más de la ciudad.

El trabajo reconoce las características principales de las metrópolis actuales como grandes aglomeraciones densificadas que se expanden de forma continua y constante, consumiendo todo suelo a sus alrededores y analiza las posibilidades de adoptar o infiltrar este modelo de ciudad, las cuales cada vez son más difíciles.



(im1)

La Tesina compara las situaciones de las grandes ciudades con la de Montevideo y estudia sus diferencias y particularidades. Reconoce su continua tendencia expansiva con la principal característica de ser dualizada en todos los aspectos económicos, sociales y culturales; pero también examina la gran particularidad de la existencia de sus “intersticios incógnitos”, los que son estudiados como posibles áreas potenciales para la infiltración rurbana en Montevideo. Son los vacíos industriales que quedaron en desuso después de las crisis fabriles y actualmente ocupan grandes superficies del territorio. La Comisión Social Consultiva de la Facultad de Arquitectura en su proyecto “Las áreas vacantes industriales” investiga sobre este tema y los reconoce como posibles sitios de oportunidad. La Tesina agrega a este estudio, la posibilidad de apropiarlos como las manchas verdes productivas de la expansión rurbana.

Este trabajo desarrollado con las propuestas de los talleres del **X Seminario Montevideo**, estudia la construcción del **Anillo Colector Vial Perimetral** y sus posibles consecuencias en el desarrollo y crecimiento de la ciudad. Critica la adopción actual de su construcción y reconoce su destacado papel en la **rurbanización montevideana** si se adoptara las propuestas desarrolladas por los talleres.

Analiza las verdaderas posibilidades de reconocerlo como “supuesto” controlador de la expansión urbana, idea sostenida tanto por la Dirección Nacional de Vialidad como por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El reconocimiento de las oportunidades que brinda su construcción y las diferentes alternativas se centra en las entrevistas desarrolladas a los habitantes del lugar y a las autoridades constructoras consultadas, así como también a las propuestas desarrolladas principalmente en los talleres de Álvaro Puntoni e Imma Jansana Ferrer. Dichos trabajos contaban con alto grado de compatibilidad y complementariedad. El taller Puntoni analiza en su propuesta, el real carácter de límite urbano que trae la construcción del ACVP y elabora una alternativa a su construcción para evitar la inminente urbanización del lugar. En paralelo, el taller Jansana reconoce los potenciales paisajísticos y

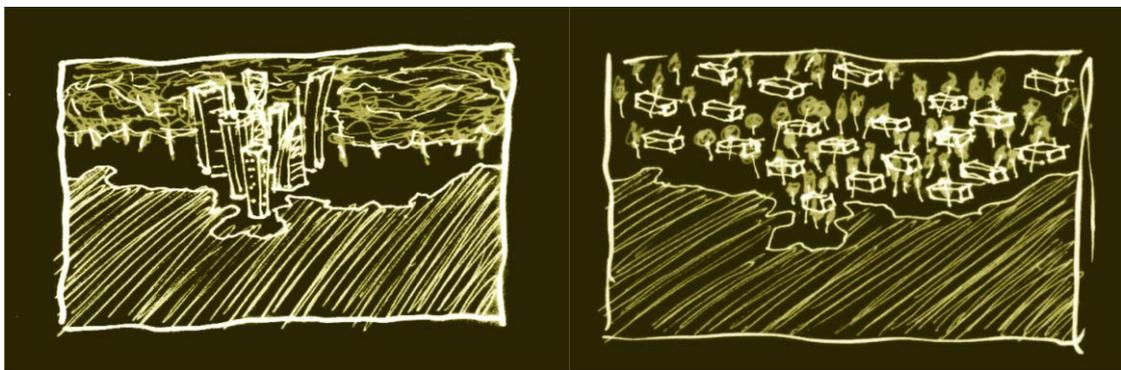
productivos del lugar y desarrolla diferentes proposiciones para su conservación y desarrollo. En base a estas ideas, la Tesina reflexiona sobre la verdadera oportunidad de lograr la rurbanización de esta zona. La conjunción de ambas propuestas permitiría que la zona del ACVP se urbanice pero hasta cierto grado, potenciando a su vez a los productores agrícolas. Esto crearía en esta zona un **paisaje rurbano** donde las dos realidades pueden coexistir en armonía.

## 02.las ciudades y sus tendencias consumistas del territorio

La ciudad metropolitana actual se encuentra en constante expansión, la cual puede venir acompañada o no de una densificación. El crecimiento demográfico y los movimientos de personas (emigración, inmigración, migración campo-ciudad, movilidad interurbana) son los 2 principales factores que provocan los flujos urbanos. Si el primero es mayor que el segundo se densifica la urbanización, pero si se da lo contrario, el fenómeno es inverso, la ciudad aumenta su extensión pero no su densidad. No todas las ciudades tienen un crecimiento igual. Son notorias las diferencias entre las condiciones urbanas en las diferentes urbanizaciones que no sólo están marcadas por los problemas de sus respectivas sociedades sino que presentan características cada vez más diversas, e incluso opuestas. Como bien resalta Michael Janoschka en su estudio “De ciudades dispersas a ciudades perforadas”, estos fenómenos muchas veces son heredados o repetidos, por ejemplo se podría afirmar que históricamente muchos problemas de las urbes europeas se han trasladado antes o después también a América Latina. En términos parecidos han

crecido la mayoría de metrópolis, que han visto cómo se multiplica el espacio urbano en detrimento de los espacios rurales y naturales. Un dato interesante que muestra Salvador Rueda en su artículo “La esencia de la ciudad” es el estudio del caso de Barcelona, donde el ritmo de ocupación del suelo ha sido frenético y continúa siéndolo, en una relación de 7 a 1, si se compara con la evolución de ocupación del espacio hasta la década de los sesenta. Esto ha provocado el continuo consumo y expulsión del territorio rural para dar lugar al crecimiento de la ciudad.

Esta tendencia le da un carácter “difuso” a la metrópolis contemporánea, pero difuso en el sentido de expansión, de extensión, de aumento de tamaño y no en el sentido de diluido con el territorio rural. La dilución de la ciudad se da por un período muy corto de tiempo porque a medida que se expande, las zonas agrícolas-urbanizadas que se forman en la periferia en una primera instancia, rápidamente son absorbidos por la consolidación de este crecimiento provocando la expulsión de las zonas rurales hacia zonas aún más lejanas o aún peor, la exterminación de éstas.



(im2)

Los actuales asentamientos urbanos de expansión de las ciudades además de ocupar y destruir las partes crecientes de territorio agrícola y forestal, provoca la desestructuración de estos ecosistemas rurales y del propio sistema urbano. El primero se crea porque las extensiones urbanas que carecen de infraestructuras pasan a ser dañinas a su entorno rural o si las tiene no se preocupan por su

conservación y desarrollo. La desestructuración metropolitana se da debido a que la mayoría de los movimientos expansivos de los últimos años tienen la principal característica de ser monofuncionales. Son espacios urbanos con funciones específicas y limitadas. Unos claros ejemplos son las “ciudades universitarias”, los asentamientos irregulares, las residencias habitacionales, las industriales, etc. Esto crea la homogenización funcional, la polarización social y la zonificación de la ciudad, abandonando el intercambio social, la mixtura de actividades y la heterogeneidad que es la verdadera esencia.

Una vez que sus interiores están con cierto grado de consolidación, las ciudades comienzan a expandirse y van devorando todo lo que encuentra a su alrededor, sin importar lo que esto sea o en que la pueda beneficiar. El fenómeno de la urbanización expansiva se intensificó con la revolución industrial y aún más con la globalización. En los dos períodos, las ciudades creaban suburbanizaciones con diferentes usos y programas pero que en definitiva provocaban sus crecimientos. Michael Janoschka reconoce 2 tipos de suburbanos bien identificables principalmente en las urbes americanas que serían el suburbano tradicional y el sub-urbano. A estas categorías le agregaría el suburbano globalizado que sería un producto de la globalización de las últimas décadas. Son sistemas urbanos singulares que crean su propia identidad y tienen una vinculación variable con respecto al centro de la ciudad. El primero es el que se ha desarrollado de forma más o menos continua a lo largo de los años, predominando el uso residencial con su búsqueda de la liberación del agobio del centro. El segundo es el que crean los asentamientos irregulares creados por las clases más bajas, sin una planificación previa y con una alta escasez de infraestructura. El suburbano globalizado es el que se ha desarrollado en las últimas décadas con los grandes parques empresariales y las urbanizaciones cerradas que se vinculan más con las ciudades del exterior que con la propia ciudad en la que se insertan.

El fenómeno de la metropolización expandida crea graves problemas como el constante consumo de suelo, de materia y de energía además de su tendencia a explotar y desestructurar su entorno en general. Esto provoca que su sostenibilidad no esté garantizada y que su crecimiento actual sea claramente insostenible.

Ante esta realidad, muchos urbanistas y especialistas contemporáneos proponen la compactación de la ciudad como el mejor sistema urbano o el más sostenible. La urbanización compacta y densa, continua, diversa y multifuncional que permite ahorrar suelo, energía y materia y preservar los ecosistemas. Prefieren la expansión densa en vertical que la difusa en horizontal. Estas propuestas pecan en que el llenado de los vacíos de la ciudad dispersa sea realizado a través de más densidad y así completar todo espacio libre que contenga para lograr separar claramente el límite entre lo urbano y lo rural. Ese gran ahorro que se realiza de suelo y de energía se contrarresta con la baja calidad de vida que se crea en la ciudad porque con tanta concentración edilicia se olvida el elemento verde y natural que tan importante es para la vida humana.

La generalidad de la metrópolis contemporánea tiene varias diferencias con la realidad montevideana, por lo tanto sería difícil la adopción de estos modelos propositivos de la ciudad compacta. Más adelante se analizará las verdaderas oportunidades de Montevideo y las posibles tendencias a seguir para lograr una coexistencia urbano-rural y una mejor calidad de vida.



(im3)

# 03. ¿es la rurbanización una utopía?

“...Una gran casa en el campo, un pequeño apartamento en multipropiedad de las ciudades. Todo el territorio es ahora habitable. Sus ciudades. Su agricultura. Sus parques regionales (ahora espacios verdes de la ciudad paisaje)... Las nuevas viviendas pueden situarse sobre terrenos agrícolas, que continúan siendo productivos. Superposición de usos. Multiplicidad de vidas...”

Rurbano

Vicente Guallart

El límite urbano-rural de una ciudad compacta es una línea de pequeño espesor que divide 2 realidades opuestas mientras que en las difusas, la división toma cierto ancho por un tiempo determinado hasta que se logra la consolidación. Con el desarrollo de las ciudades esa línea cambia su lugar, consumiendo todo suelo rural que se encuentra en su entorno.

¿Es posible controlar esa periurbanización y evitar la desruralización?

¿Cómo transformar esta línea en punteada?

¿Puede la mancha gris de la ciudad teñirse de radiantes colores naturales?

¿Es la **rurbanización** una utopía?



(im4)

Encontrar una ciudad que albergue zonas productivas agrícolas en su interior en la actualidad es casi imposible. Las únicas manchas naturales que pueden contener las ciudades son los parques, los baldíos, los patios y los arbolados de las calles, los cuales muchas veces son escasos o mal aprovechados. En sus crecimientos, las ciudades crean suburbanizaciones que no serán de tipo rural, sino una invasión de los espacios rurales por parte de las ciudades (no es una verdadera ciudad ni un verdadero campo). Crea aquello que E. Sereni llama el “bel paesaggio” que es un paisaje rural creado por la ciudad: una especie de gran jardín productivo urbanizado. Pero la expansión urbana cada vez se condensa más provocando que los espacios agrícolas productivos sean expulsados de ese lugar o exterminados. El corrimiento de ese ancho divisorio que intermedia entre la urbe y lo rural provoca el desalojo y consumo de todo espacio natural que rodea a la ciudad. La vieja simbiosis entre la ciudad y los villorrios cercanos basada en la pequeña propiedad agrícola de ciudadanos se pierde por la glotonería de la ciudad. Esta intensa densificación de las metrópolis provoca que se vayan apropiando de todos los espacios posibles, sin

pensar en la necesidad de espacios verdes en su interior. Estos lugares aumentan la calidad de su entorno, componente esencial para lograr una mejor calidad de vida de sus habitantes, un mejoramiento del paisaje urbano y público y una reducción del estrés ambiental. La calidad de vida y la habitabilidad de los ciudadanos no solo dependen de factores sociales y económicos, sino que también de las condiciones ambientales y físico-espaciales.

**Plantíos juntos a edificios, viñedos al frente de oficinas, cultivos linderos de escuelas, dos realidades opuestas fusionadas para brindar una mejor calidad de vida a la ciudad. Es crear un paisaje rural creado por la ciudad, un gran jardín productivo urbanizado, un esquema de mancha urbana teñida de verdes rurales productivos. La rurbanización es el constante y dinámico intercambio entre el espacio rural y el urbano, en una relación de verdadera simbiosis donde las edificaciones se alternan con los cultivos.**



(im5)

“...Un sistema está formado por elementos y por las interacciones que ponen en relación unos elementos con otros. Cuando un sistema cuenta con organismos

vivos se llama ecosistema. En el caso que nos ocupa al sistema le llamamos "ciudad" y dado que el principal componente de la ciudad es el hombre (un organismo vivo), queda claro que los sistemas urbanos también son un ecosistema..."

La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa

Salvador Rueda

Como bien lo expresa Rueda, una ciudad es un ecosistema donde el hombre se interrelaciona consigo mismo y con otros organismos vivos. En los dos modelos que se analizaron anteriormente, esta interacción es escasa. El primero peca por la desestructuración, sectorización y funcionalización del tejido urbano, fenómenos que son algunos de los problemas más importantes de la ciudad difusa. El modelo de la ciudad compacta logra un avance mediante la conglomeración de las personas y la mixtura de actividades pero queda corto en el sentido que no crea los lugares adecuados para que se den esos intercambios. No logra la "atmósfera" o el "entorno" con la calidad necesaria para que la interrelación social y natural sea la máxima posible.

El modelo de **rurbanización** es un intermedio entre la ciudad difusa y la compacta que plantea Rueda. No es ni un extremo ni el otro, es la combinación justa. Es una urbanización lo necesariamente extendida y lo necesariamente aglomerada. Las metrópolis actuales con sus tejidos expandidos, además de consolidarse internamente con más densidad, deben incorporar áreas verdes de ocio y de producción que le brinden una mejor calidad ambiental. La extensión extrema conlleva a la destrucción de los entornos naturales, desestructuran la propia ciudad y consumen una mayor cantidad de energía, mientras que el modelo compacto disminuye notoriamente la calidad de vida ya que pasa a expulsar todo espacio rural a zonas más lejanas, en vez de mezclarse y coexistir con ésta.

"...Los límites geográficos de lo que se había venido entendiendo secularmente como ciudad irán cediendo, casi de repente, ante las nuevas escalas de un nuevo

espacio-territorial en el que incluso aquello que llamábamos periferia no podrá ser concebido ya, en efecto, como una situación (un lugar o un paisaje preciso: el límite de la ciudad, su frontera) sino más bien como una condición excéntrica, en el seno de un proceso (el de la disolución de lo urbano en el territorio) en el que convivirían núcleos urbanos consolidados y márgenes inciertos y realidades diversas -a menudo contradictorias- mezcladas con presencias efímeras -estructuras energéticas, construcciones temporales- y grandes suelos vacantes... Este fenómeno, denominado por algunos **Rururbia (o Rurbanisation)** genera un territorio que no pertenece a las categorías de ciudad o campo.”

Rururbia

Manuel Gausa

En los últimos años ha habido una preocupación especial por esta calidad de habitabilidad en las grandes ciudades pero siempre se toma el recurso de parque o plaza para solventarlo, dejando de lado un importante recurso como los suelos de producción agrícola que mejoran las condiciones ambientales y también pueden llenar esos vacíos en vías de consolidación.

Las nuevas tecnologías usadas para los cultivos han producido un abanico de nuevas posibilidades para la producción agrícola. Muchos de éstos no requieren grandes dimensiones de territorio ni tierras aptas para desarrollarse y claramente son una potencial alternativa a los injertos productivos en la ciudad. Cualquier espacio, por pequeño que sea es apto para el desarrollo de algunos de estos cultivos. Un claro ejemplo es la hidroponía, un nuevo método utilizado para cultivar plantas usando soluciones minerales disueltas en agua en vez de suelo agrícola. Este cultivo llamado “sin suelo” es una técnica de gran potencial cuando no existen los terrenos con las aptitudes necesarias para llevar a cabo la producción agrícola. Así como la hidroponía, existen otras nuevas formas de cultivos con estas características que son una alternativa más a la inyección rural dentro de la urbanización.



(im6)

Además del ya mencionado aumento de la calidad ambiental y de vida, las manchas productivas rurales constituirían una fuente importante de trabajo, reactivando las diferentes zonas con nuevos programas afines y serían un nuevo nodo atractor dentro del tejido urbano.

**De esta forma, la rurbanización de la actual metrópolis difusa (gracias a las nuevas tecnologías de producción agrícola, a sus productos y sus consecuencias) es una alternativa más factible de concretarse, más efectiva y crea resultados de mayor calidad ambiental y de habitabilidad que la compactación total.**

## 04. Montevideo, su expansión descontrolada y sus intersticios incógnitos

A pesar de no ser una metrópolis, sino una ciudad grande como bien se aclara en el libro “La ciudad celeste”, Montevideo repite la tendencia de las metrópolis contemporáneas de la expansión continua y sin límites. Su crecimiento descontrolado es solamente territorial debido a que su densidad ha aumentado en muy bajas cantidades en los últimos años. Esto se debe a que ha tenido un aumento de las emigraciones de sus habitantes y que la extensión del tejido urbano es provocado por la movilidad interurbana ya que cada vez se vacía más su interior. De esta manera, en Montevideo se registra así, un fenómeno único en la región, una importante expansión territorial de la ciudad central sin sustento en el crecimiento global de la población. Según datos extraídos del proyecto “Áreas vacantes industriales”, en los últimos 40 años se ha expandido cerca del 8% de su superficie pero con una densidad de ocupación de 70 hab/há. Pero este no es el único problema ya que además el territorio montevideano connota severos desajustes de organización y funcionamiento que comprometen los procesos de mejoramiento de las condiciones de vida de su población.

Desde sus comienzos Montevideo tuvo un esquema territorial semiradial donde sus ejes la conectaban con el resto del país. Los sucesivos crecimientos de la ciudad

siempre se han dado siguiendo esas vías de comunicación. La ruta 1, 5, 8 y 9 han sido los ejes ramales que albergan a las familias que abandonan el centro de la ciudad. Tanta extensión territorial ha provocado que desborde sus límites departamentales y que consuma sus pueblos vecinos. Este continuo crecimiento trae consigo graves problemas de servicios e infraestructurales, además de provocar mayores gastos a los gobiernos para poder brindarlos.

Sus brazos de expansión siempre han tenido características diferentes. Desde un inicio la extensión adherida a la ruta 9 ha sido por parte de la población de altos recursos que construían sus segundas viviendas en busca de la recreación. Mientras que los crecimientos que se dieron por la ruta 5 han sido de bajos recursos y en busca su vivienda propia. La ubicación de los primeros era en busca de las mejores playas y lugares de esparcimiento mientras que la de los segundos se debía al bajo precio de las tierras y al fácil acceso al centro de la ciudad. En los últimos años, con la instalación del complejo de Zona América se ha dado una nueva modalidad de expansión urbana totalmente diferente a las otras dos. Su construcción creó un núcleo importante para la ciudad que la conecta con el resto del mundo pero de cierta forma actúa de forma independiente a su entorno ya que si estuviera emplazada en otro lugar no existirían grandes diferencias.



(im7)

Según datos de estudios provenientes del ITU, los tejidos menos consolidados que son los que contienen las mayores carencias de infraestructura y equipamiento social y donde actualmente radica el 14% de la población total, se convirtieron en los

principales receptores de los crecimientos poblacionales. Queda así en evidenciada la creciente incapacidad del tejido urbano más consolidado (Montevideo Urbano), para absorber el crecimiento demográfico y mantener a la población en sus lugares tradicionales de residencia.

El territorio agrícola productivo ha funcionado y aún funciona como asiento residencial, a través de mecanismos formales e informales, de los pobres y empobrecidos expulsados de la ciudad. Estas zonas carecen de infraestructura y servicios, haciendo así más grave esta problemática. Además la ocupación de zonas rurales provoca en consecuencia su detrimento o expulsión.

Estas tres formas de expansión de Montevideo son claros ejemplos de los suburbanos que se detallaron en el capítulo anterior. Esto deja en evidencia una característica principal del crecimiento montevideano que es su dicotomía en los diferentes niveles, tanto económico como social y cultural. Por un lado se da la localización de las clases altas de la ciudad (Zona América y Carrasco) mientras que por otro se da la ubicación de las clases más bajas (asentamientos irregulares de las demás vías de comunicación de la ciudad). Este fenómeno no hace más que agudizar la fragmentación social existente en Montevideo. Son claramente identificables las localizaciones de los dos opuestos económicos-sociales.

“En estos momentos, quien más o quien menos, acepta la reutilización y el reciclaje de los bienes de consumo utilizados, con el fin de frenar el actual despilfarro de recursos. Es necesario emprender el mismo camino para parar el actual despilfarro de suelo, de materiales y de energía que provoca el actual modelo de ciudad difusa, reciclando, rehabilitando y recuperando la ciudad existente...”

La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa

Salvador Rueda

Esta constante expansión de la ciudad provoca que en su interior vayan quedando grandes huecos poblacionales. Los vacíos industriales son aquellas fábricas

que quedaron en desuso después de las crisis y actualmente ocupan grandes superficies del territorio.

“...Paradójicamente el vaciamiento de Montevideo constituye una oportunidad para repensar las estrategias de actuación. Operativamente y necesariamente debería operar por infiltraciones muy calificadas, condensando con diferentes escalas. Más allá de las áreas urbanas, rur-urbanas o naturales se apueste a una articulación entre la naturaleza y lo humano o artificial. Ello pasa no solo por lo ambiental sino por la apuesta a nuevas sensibilidades en el logro de una arquitectura y de un urbanismo que conciba y manipule lo natural más creativa y consistentemente de cara al futuro del presente siglo...”

La ciudad celeste

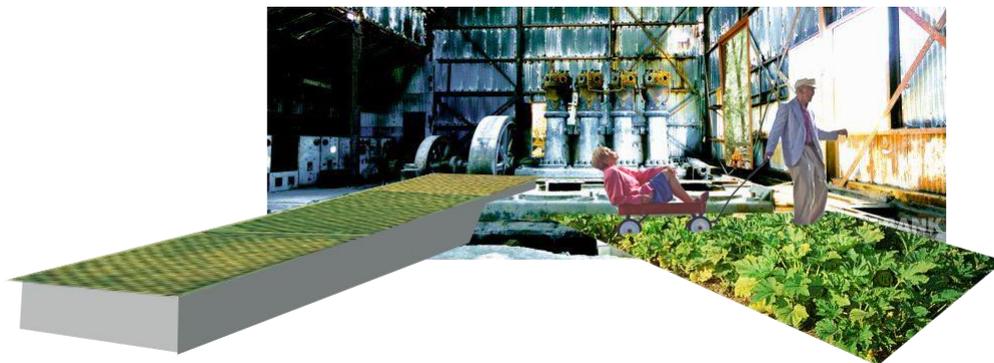
T.S.-D.C.-C.A.



(im8)

El proyecto “Las áreas vacantes industriales” realizado por La Comisión Social Consultiva de la Facultad de Arquitectura muestra un estudio exhaustivo a nivel de reconocimiento de los vacíos fabriles ya que se basa en censos y relevamientos seguidos y alternados en el tiempo. Pero las propuestas realizadas de rehabilitación de estas grandes áreas quedan cortas en su apertura, debido a que se limitan a proponer reinyecciones industriales o de vivienda únicamente, mientras que el abanico de oportunidades programáticas que pueden llenarlos es grande. Una de esas opciones es la inserción de producción agrícola, más aún con las nuevas posibilidades de las tecnologías del cultivo ya explicadas que no requieren grandes extensiones de

suelos aptos. De impregnar esos vacíos con producciones agrícolas, pasarían a ser focos verdes que tiñen la superficie urbanizada. Son áreas potenciales para la **infiltración rurbana** en Montevideo. Actualmente las estrategias no han tenido mucho éxito debido a que son muy pocos los vacíos que han sido reutilizados tanto como fábricas o como viviendas. Tal vez debería existir la posibilidad o la categoría de ser potencialmente “ruralizable”. Esta forma de reutilización requeriría menor costo de inversión inicial (principal traba al reciclaje de las fábricas), daría trabajo a la población y traería beneficios a medio y largo plazo. Incluso daría la posibilidad al trabajo en las cooperativas para mayor beneficio de las personas del barrio.

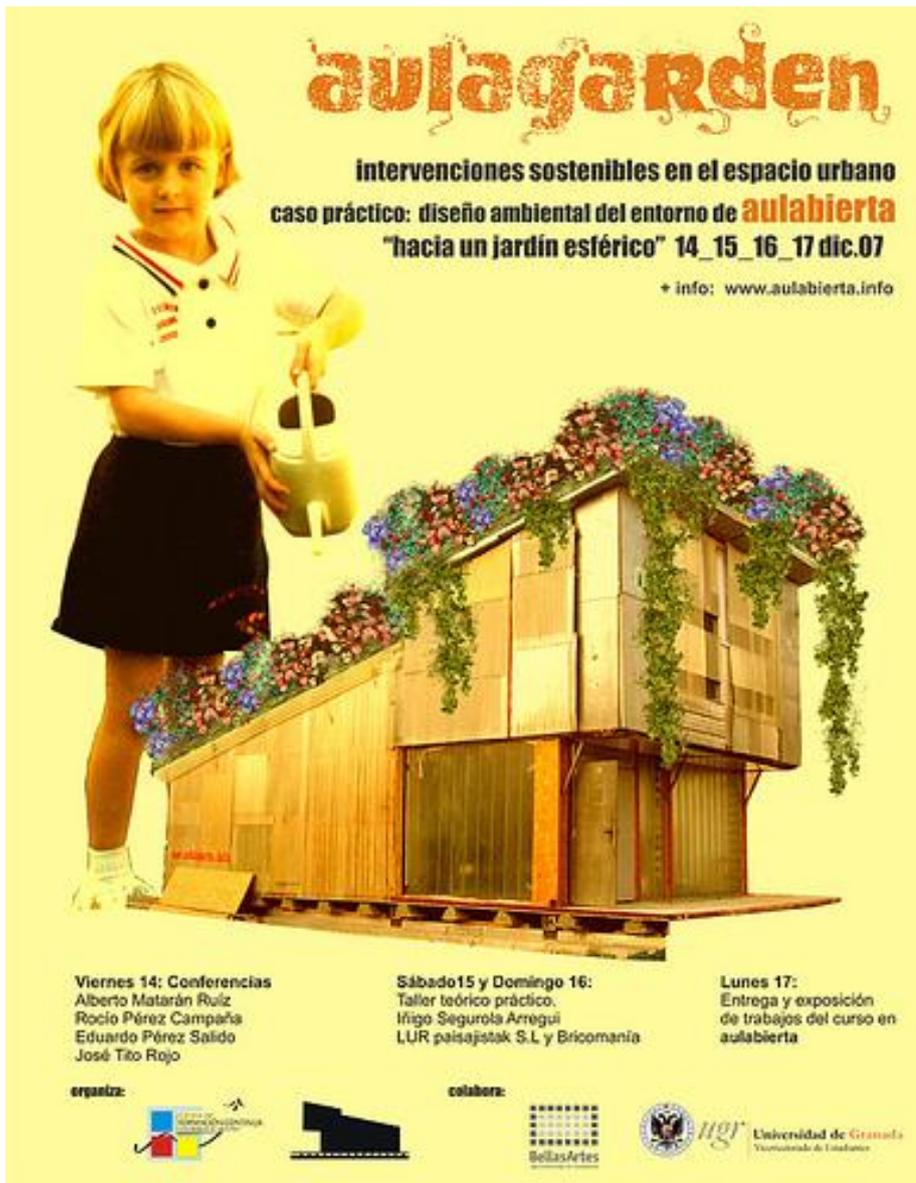


(im9)

Existen algunos ejemplos de otras ciudades que adoptaron diferentes infiltraciones rurbanas en sus interiores. Sevilla en su arbolado urbano plantó una gran variedad de árboles frutales que superan las 37 especies solamente en las calles, existiendo muchas más en sus parques y plazas. Entre éstos se destacan el ciruelo japonés, el naranjo amargo, la palmera datilera y el tipuana. Además de brindarles un gran colorido a sus fachadas y un especial aroma a su entorno son un importante recurso de sus pobladores. Un ejemplo local y a menor escala es el arbolado de algunas calles de la ciudad de Chuy que está realizado con palmeras de butiá y son un medio muy importante principalmente para la población de bajos recursos que utiliza sus frutos para la producción de derivados del fruto como el licor o la mermelada de butiá entre otros.

Otro claro ejemplo de rurbanización es el proyecto de huertas urbanas comunitarias en Rosario. Es la ciudad argentina con mayor presencia de huertas urbanas y lleva la vanguardia en su difusión y desarrollo. Cuenta actualmente con alrededor de 800 huertas que involucran a más de 10.000 personas en los diversos procesos, desde la siembra hasta la venta de los productos en ferias. Las huertas representan una fuente de empleo y constituyen un camino para paliar las necesidades económicas. El programa iniciado por la Municipalidad colaboró para la creación de huertas comunitarias en tierras con bajo valor inmobiliario. El 68% de las huertas son urbanas o suburbanas, y sólo el 32 % son rurales. Una hectárea utilizable es capaz de sustentar a tres familias, y puede generar incluso un excedente para comercializar. La ONU reconoció esta política urbano-ambiental entre las “diez mejores prácticas del mundo para mejorar las condiciones de vida”. En Uruguay también existen ejemplos de este tipo por son de menor escala. En Progreso existe una comunidad de 60 familias de muy bajos recursos que hace unos años atrás se unieron y comenzaron a cultivar huertas comunitarias en escuelas y en sus propias viviendas. Ahora no solo se dedican a cultivar y producir sus diferentes derivados sino que también comenzaron a realizar talleres para el aprendizaje de otras familias.

Esto muestra que la rurbanización, además de mejorar la calidad del ambiente, de habitabilidad de su entorno y de vida de su población, es también una fuente de alimento e ingreso económico.



(im10)

Montevideo es una ciudad que a diferencia de muchas no carece de espacios verdes. Estos realmente son una cualidad trascendental de la urbe. Posee parques de grandes dimensiones y dispersos por toda la ciudad, además del arbolado de sus calles que la cubren casi por completo. Su entorno rural productivo también es una de sus piezas importantes ya que allí se cultivan una gran cantidad de alimentos hortofrutícolas que después serán consumidos por la propia ciudad.

La continua expansión de Montevideo ha provocado que este entorno agrícola se vaya recortando y modificando su ubicación debido a que ha sido el albergue de la mayoría de la población que ha abandonado el interior de la ciudad. A medida que la

urbe va creciendo, se va consumiendo cada vez más territorio rural y esto es una tendencia que se ha sostenido en las últimas décadas. Además la población que pasa a habitar esas zonas, generalmente son de muy bajos recursos económicos y la falta de servicios e infraestructura provocan que sus condiciones de vida sean aún peores. Actualmente carecen las políticas urbanísticas para que los propietarios de los terrenos rurales puedan sobrevivir y no sean absorbidos por el crecimiento urbano.

# 05. el anillo colector vial perimetral y sus consecuencias expansivas

La zona de estudio propuesta por el X Seminario Montevideo tiene una característica particular que es la de contener una gran variedad de usos del suelo. Allí se pueden encontrar terrenos de cultivos hortofrutícolas, lugares de un alto nivel paisajístico, conurbaciones en los cruces con las vías de acceso a Montevideo y áreas verdes vacías. El Anillo Colector Vial Perimetral atraviesa toda esta rica gama de apropiaciones del territorio, pero la mayoría tienen la característica de estar en malas condiciones o con claras necesidades. Las zonas paisajísticas se encuentran con cierto grado de contaminación, los productores agropecuarios sufren una insuficiencia de infraestructura y servicios y los cruces con zonas densas están habitadas por gente de bajos recursos económicos, muchos de los cuales son asentamientos irregulares. El trabajo realizado por el taller de Imma Jansana reconoce muy detalladamente sus cualidades y defectos, a los cuales analizaremos de forma detenida más adelante.



(im11)

Es una región que por sectores es rural y por otros es urbana. Las cualidades de este territorio se encuentran en peligro de ser absorbidos o expulsados por la creciente expansiva de la ciudad. Es propenso a ser consecuencia de la expansión urbana. Este fenómeno se percibe más claramente en los cruces del ACVP con las rutas 5 y 8, y con las avenidas Belloni e Instrucciones. Las viviendas, los comercios y todos los otros programas que arrastran se van acoplado como parásitos a estas rutas y avenidas de Montevideo. En estos ramales de ciudad fue donde el taller Puntoni hizo especial hincapié en su estudio y desarrolló en gran forma. En este capítulo se analizará su propuesta como una importante alternativa a la rurbanización de esta zona montevideana.



(im12)

Como expresan los integrantes de la Dirección Nacional de Vialidad y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la necesidad del ACVP surge para acaparar la cantidad de cargas que ingresan a Montevideo tanto de distribución como de tránsito. Además, esa carretera va a ser exclusiva para los camiones de carga, estando prohibidas la circulación de transporte público, bicicleta y carro.

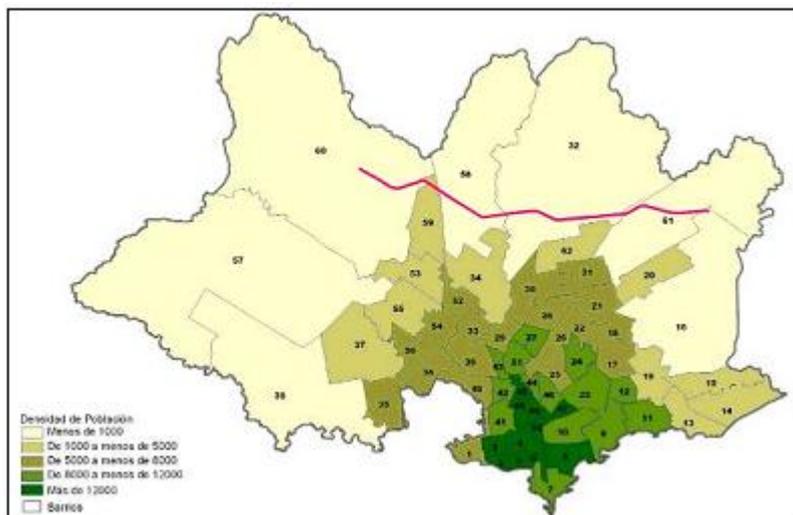
La construcción intentará evitar la mala experiencia del camino Maldonado que trajo como consecuencias una gran cantidad de accidentes. Además su recorrido busca tomar caminos existentes y expropiar la menor cantidad de tierras producidas posible, aunque en algunos lugares fue inevitable. La localización está especialmente

estudiada desde un principio para que se ubique en el límite urbano-rural y para que se reconozca como tal, una barrera contra la densificación urbana. Este fenómeno no solo se realizaría de forma física por medio de la construcción sino que también por medio de un proyecto de normativa complementaria.

Uno de los principios de la propuesta del ACVP es que mantenga el área rural como tal, previendo siempre alguna expansión urbana. Esto normativamente se realiza con el impedimento de la subdivisión de los padrones rurales apoyada por el proyecto de ley que categoriza ese territorio según el factor de ocupación y el factor de impermeabilidad del suelo. Allí se restringe además los posibles usos que se le pueden dar a las parcelas.

En la entrevista realizada, los integrantes de la IMM comentaron que ya se están planteando presiones fuertes para localizaciones de actividades de logística al norte del ACVP pero se pretende evitarlas. Reconocen que los lugares donde existe la convivencia urbano-rural es muy difícil mantener esas condiciones principalmente por la inseguridad y toman como hecho que la zona rural de Montevideo desaparecerá.

Ya se están analizando nuevas alternativas como la posibilidad de construir otro Anillo más al norte o también la de tomar una faja al norte a expropiara y forestar a forma de crear una barrera física al crecimiento de la ciudad.



(im13)

A esta propuesta de la construcción del ACVP, la Tesina agrega algunas opiniones y conclusiones extraídas de las entrevistas realizadas a los habitantes de la zona de intervención que aportan datos bastante interesantes.

Los diferentes entrevistados afirmaron que ninguno fue consultado sobre la construcción, estando su terreno en el recorrido del colector o cercano a éste. El único procedimiento que realizó la IMM fue informarles sobre el proyecto y realizar las negociaciones para la expropiación de los terrenos. Esto ya es un punto en contra de la obra, porque en toda intervención se debería consultar a los involucrados, principalmente porque éstos tienen un punto de vista diferente, un requerimiento más a aportar o algún detalle importante que no es tomado en cuenta por los interventores.

La mayoría de los productores veían en la construcción del ACVP algunos puntos positivos y otros negativos. Dentro de los positivos se destacan la accesibilidad desde la ruta 5 hasta la ruta 8 sin tener que hacer un gran recorrido como el que se necesita actualmente y el aumento del valor de la propiedad. De todas formas, este punto para algunos no es beneficioso porque como bien marcaban los propietarios de tradición agrícola, ellos no pensaban vender esas tierras y mudarse a otro terreno más alejado. En cambio, los entrevistados de poca tradición productiva, el mudarse está dentro de las opciones. Esto expresa la gran posibilidad de que el ACVP pase a ser una extensión más de la ciudad y vaya imponiendo en los productores de la zona la posibilidad de alojarse en terrenos más al norte de la ciudad.

“Generalmente los quinteros somos desplazados cuando la ciudad empieza a agrandarse principalmente por el tema de los robos. Hay algunos que deben contratar a alguien para controlarlos o directamente se van de ahí.”

(Entrevistado nº1)



(im14)

Esto expresa también la principal problemática de la construcción del colector que es la inseguridad que éste puede traer con la expansión de la urbe, les quita la privacidad característica de estos terrenos. Además la existencia de terrenos vacíos (sin producción) en la zona son posibles lugares para el alojamiento de asentamientos.

La obra del ACVP trajo expropiaciones de grandes áreas de terreno a algunos productores que por más que se coticen y se paguen a un buen precio, esto implica que el productor no va a tener más ganancias de los cultivos de esas parcelas o que para hacerlo deba comprar terrenos en otro lugar, lejos de sus cultivos.

Otro comentario realizado por un productor afectado por la intervención, muestra claramente que se les debería haber consultado antes de la construcción. Éste explicaba que el alumbrado de la carretera ha atraído a insectos nuevos que dañan a los cultivos, lo que provocó una necesaria inversión para nuevos venenos. Consecuencias como éstas deberían estar previstas por los interventores para tratar de evitarlas, como por ejemplo la instalación de una iluminación especial que no atraiga insectos dañinos de los plantíos.

La IMM brinda ciertos beneficios para los productores agrícolas pero además de ser escasos, la información sobre éstos también es poca, según comentarios de los entrevistados. Se debería tomar en cuenta las opiniones de los productores rurales para poder brindarles más beneficios necesarios para su sobrevivencia.

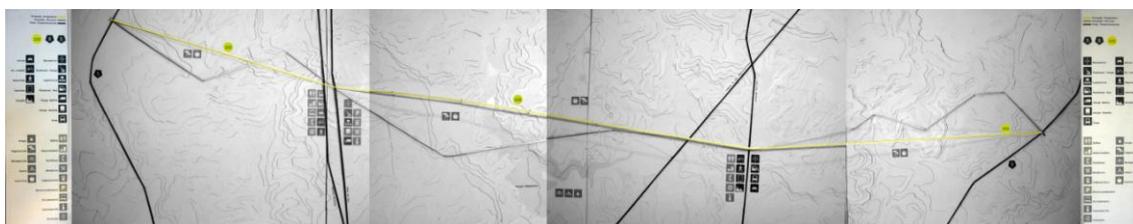
La obra del ACVP fue criticada en gran forma por los talleres desarrollados durante el Seminario Montevideo, donde se supieron poner en evidencia los grandes defectos del proyecto. La propuesta desarrollada por el taller Puntoni analiza el real carácter de límite urbano que trae la construcción del ACVP y elabora una alternativa a su construcción para evitar la inminente urbanización del lugar.

Como bien explica Álvaro Puntoni en su discurso, “la propuesta no es remendar el proyecto urbano, sino que repensarlo como una posible estrategia ante el facto urbano. Es una mirada más tectónica, desde una infraestructura y del vacío.”

En su análisis, reconoce el lugar de intervención como una zona marcada por la ausencia y la construcción del ACVP como una línea apoyada que pasa a ser un interruptor de flujos, es un elemento autónomo que desconoce el entorno. Ese interruptor de fluidos además de repetir las experiencias hechas con camino Maldonado va a provocar la urbanización del lugar y rotura del tapiz verde. Ante esta reflexión, el taller elabora una nueva alternativa a la intervención.

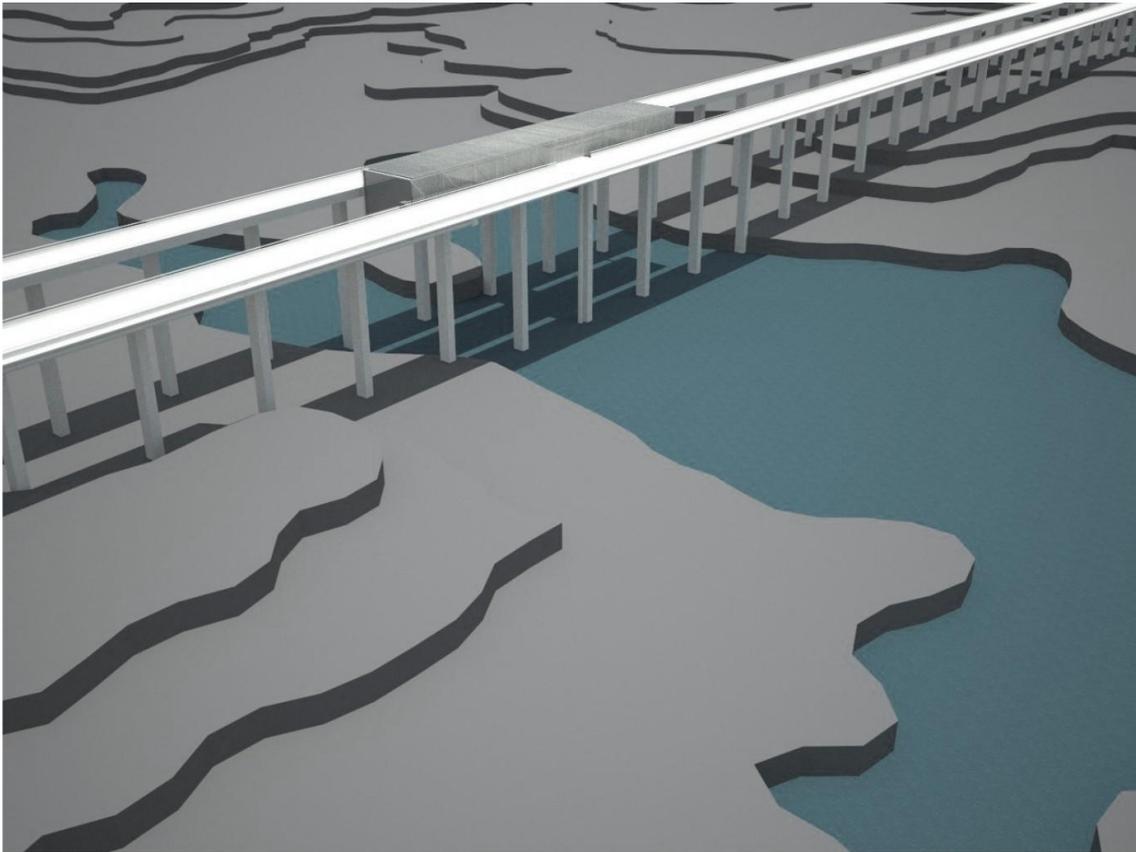
El trabajo desarrolla la idea de pasaje, de ir y venir, de fluir, que la ciudad y el campo sean, dialoguen, se combinen, coexistan. “Pensar la infraestructura como construcción del territorio. Construir el vacío. Señalar la ausencia.”

La propuesta se nomina: UNA LINEA + TRES PUNTOS + UN PLANO



(im15)

La línea es la nueva propuesta del ACVP como una vía suspendida, sin contacto, dispositivo tectónico que es y deja ser, que posibilita y no inhabilita., donde lo fugaz convive con la permanencia. Además, ese nuevo recorrido al suspenderse pasa a ser más rápido, más corto y sin interferencias, ideal para el transporte de cargas.

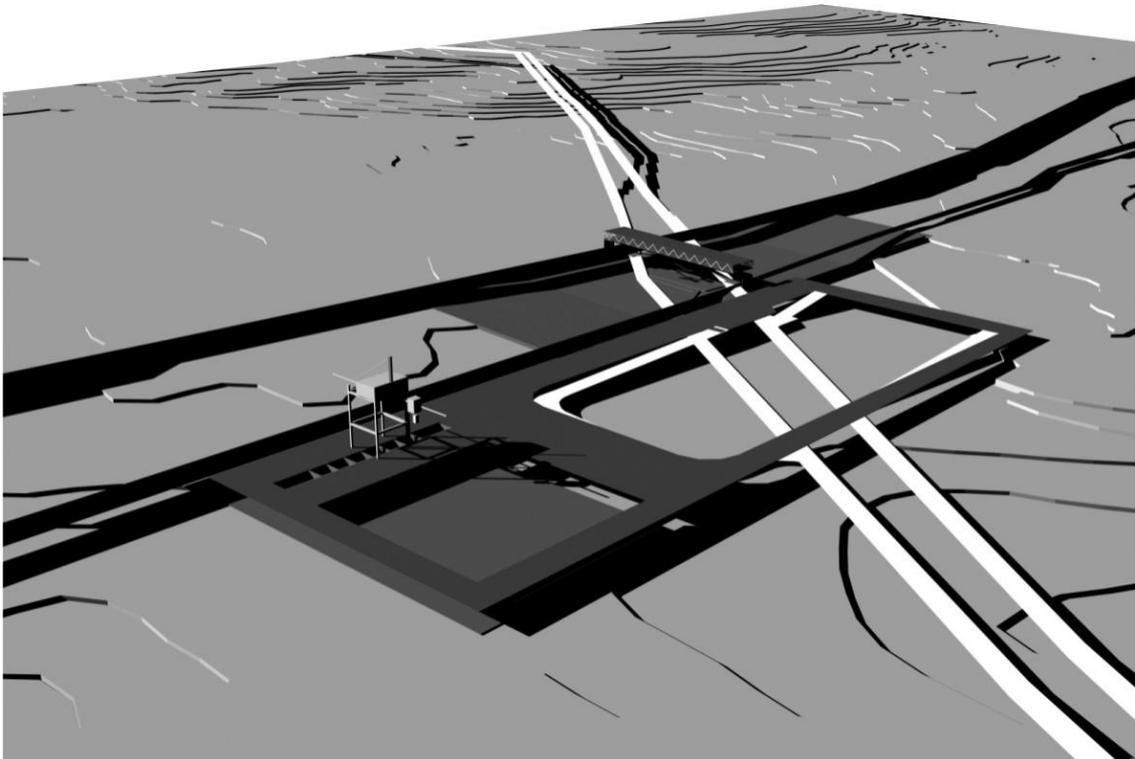


(im16)

Los puntos son dispositivos acoplados a la estructura que generan diferentes actividades según los cruces principales (avda. Garzón, río Miguelete y avda. Belloni). Son estructuras de intercambios, lugares de rozamiento. Garzón es un punto de concentración de intensidades, flujos e intercambios, donde se concentra la carga, el transporte, los pasajeros, el agro, la industria, y la habitación. Allí se propone “tocar por debajo”, sin intercambio vehicular pero sí de personas y carga. En el cruce con el río Miguelete, cuña de agua, se crea una naturalidad artificial, un punto paisajístico productivo. En la avenida Belloni se interviene a través de un articulador fractal que trabaja como dispositivos urbanos, condensadores sociales, vacíos lúdicos.

El plano está conformado por el tapiz productivo natural que se da por la unión de los diferentes terrenos agrícolas y pasan a ser el soporte de las tramas que lo subdividen.

El recurso de despegar del suelo al ACVP y de tocar en los puntos clave provoca que la propuesta realmente sea y deje ser. Se construye en ese lugar la ruta pero ésta no pasa a ser una vía de expansión de la ciudad, permitiendo que su convivencia con el campo siga siendo de forma armoniosa. Además los rozamientos con el suelo se nutren de infraestructuras y servicios para las necesidades de los ramales urbanos de bajos recursos que se encuentran allí. El punto negativo del trabajo es que no realiza una propuesta para mejorar las condiciones de los productores rurales de la zona. Los proyectos en los cruces están claramente estudiados y desarrollados para lograr satisfacer las necesidades de los habitantes de los ramales urbanos de Montevideo mientras que ante el habitante rural, la intervención muestra una postura de dejarlo existir pero no propone nada para lograr su desarrollo y la mejora de su calidad de vida.



(im17)

En cambio la propuesta del taller Imma Jansana reconoce el colector como una realidad, un elemento ya incluido en el espacio y formando parte de él. Su trabajo busca encontrarle una función distinta y acorde a las necesidades del entorno que no sea solo concentrar y dirigir el transporte pesado. Lo propone como un conector que una y cree el anillo verde de Montevideo conformado por el arroyo Carrasco, el arroyo Miguelete y el río Santa Lucía. Su proyecto se titula: Hacia un nuevo paisaje.

Se realiza un detallado reconocimiento de los ecosistemas que conforman esta zona, los asentamientos urbanos, rurales e irregulares, las vías de transporte y de agua, los cruces, los puentes, el suelo agrícola con la gran variedad de cultivos, los tajamares, los campos en desuso, los humedales, los bosques ribereños, la flora y la fauna.

Toma el colector como una traza más en este paisaje, no como un límite o una barrera. Pasa a ser un medio para reconocer este paisaje provocando así su resurgimiento y revitalización. El ACVP es el centro gestor que organiza toda la intervención y la estructura viaria al servicio de la reestructuración del paisaje.

El proceso de transformación del territorio se logra por la sumatoria de unas cuantas actuaciones prioritarias para revitalizar la zona rural que se encuentra bajo una gran presión urbana. La avenida Mendoza se toma como eje estructurador de residencia y servicios. Se propone un mejoramiento de sus condiciones y la construcción de un centro de formación, investigación y difusión agrícola para la búsqueda de nuevas formas de plantación del suelo. Además se prevé la creación de ciclovías y caminos desde el ramal urbano hacia el paisaje rural.

A lo largo del anillo se proyecta tomar más áreas a sus laterales para crear caminos peatonales que permitan recorrer todo el paisaje.

Jansana propone recuperar, realojar y reinsertar los asentamientos irregulares para mejorar sus condiciones de vida, lo cual se lograría a través de huertas comunitarias vinculadas a la zona agrícola.



(im18)

La rehabilitación agrícola se realiza por medio de la reutilización de los campos en desuso para nuevos cultivos, recogiendo los tajamares existentes para crear un parche más al mosaico de producción e implantando unidades productivas para los terrenos cultivados.

La propuesta culmina con un parque fluvial y paisajístico tratado como un verdadero corredor que vincule a Montevideo con el paisaje verde para ofrecer a sus pobladores una nueva accesibilidad al entorno natural.

Todos los puntos abordados por el proyecto muestran una clara preocupación por la zona rural y una búsqueda de diferentes recursos para lograr su permanencia y su desarrollo. El defecto de esta propuesta pasa por no tomar en cuenta que la construcción del anillo actual va a traer consigo la densificación de esa zona por la localización de viviendas y diferentes servicios a sus bordes. Su proyecto no incluye ninguna política o intervención sobre este tema.

Como bien expresó el jurado en su análisis final, ambas propuestas presentan gran complementariedad y es posible crear una combinación, una asociación. Además proponen ciertas alternativas que se acoplan a las ideas desarrolladas en los trabajos.

Dentro de esos aportes se destacan dos. La primer reflexión que hacen es sobre el límite del ACVP que desde un principio está planteado entre la ruta 5 y la 8 y todos los talleres tomaron como tal ese principio y fin. La propuesta de ellos parte por extenderlo hasta llegar a ruta 1, tramo que no sería de gran distancia comparado con las dimensiones actuales y que le aportaría al proyecto una mejor accesibilidad y conexión con la vía de acceso desde Colonia, la cual es muy importante porque concentra la mayor parte del tránsito del turista argentino.

El segundo punto que aportan a la asociación de las propuestas es que la serie de servicios planteados por Jansana para reactivar los terrenos de producción agrícola sean incluidos debajo de la vía suspendida proyectada por Álvaro Puntoni. Esto daría cierre a una propuesta global y completa para la construcción del ACVP que tomaría todos los puntos involucrados en el lugar.



# 06. conclusiones

## la rurbanización en la estructura montevideana

Plantíos juntos a edificios, viñedos al frente de oficinas, cultivos linderos de escuelas, dos realidades opuestas fusionadas para brindar una mejor calidad de vida a la ciudad. Es crear un paisaje rural creado por la ciudad, un gran jardín productivo urbanizado, un esquema de mancha urbana teñida de verdes rurales productivos.

La rurbanización es el constante y dinámico intercambio entre el espacio rural y el urbano, en una relación de verdadera simbiosis donde las edificaciones se alternan con los cultivos.

La rurbanización montevideana es posible. Montevideo tiene una serie de ventajas sobre gran cantidad de las otras ciudades. Su interior no está totalmente densificado ya que posee grandes zonas de parques verdes que le dan una gran calidad de vida y un conjunto de vacíos de posible infiltración rurbana además de contar con un tapiz productivo que lo envuelve. Para lograrlo es necesaria una política integral de implantación de puntos rurales productivos, de preservación y desarrollo de los espacios verdes que contiene.

Las experiencias de las diferentes intervenciones productivas en el interior de las urbes como el arbolado frutal urbano de Sevilla y el proyecto de huertas urbanas comunitarias en Rosario son unos buenos ejemplos de los que Montevideo podría tomar en cuenta. Además de mejorar la calidad de vida y de habitabilidad de la ciudad,

estas propuestas productivas son un gran recurso laboral y económico principalmente para los sectores más carenciados.

Actualmente Montevideo tiene una buena política de preservación del área verde que aloja en su interior pero no está sucediendo lo mismo con el paisaje rural que la rodea ya que la ciudad continúa con su expansión y va consumiendo todo el suelo rural que encuentra provocando su realojo en zonas más alejadas o su extinción. Además este crecimiento se realiza en baja densidad y principalmente por la movilización de población de su interior, dejando allí grandes huecos.

Como vimos en la investigación de “Las áreas vacantes industriales” realizado por La Comisión Social Consultiva de la Facultad de Arquitectura, Montevideo posee una gran cantidad de espacios vacíos provocados por el desalojo de estructuras fabriles. Los actuales planes urbanos proponen su redensificación pero éstos no están dando resultado. Las experiencias antes descritas bien pueden ser una oportunidad de llenado de esos huecos urbanos. Son áreas potenciales para la infiltración urbana en Montevideo. Esta forma de reutilización requeriría menor costo de inversión inicial (principal traba al reciclaje de las fábricas), daría trabajo a la población y traería beneficios a medio y largo plazo. Incluso daría la posibilidad al trabajo en las cooperativas para mayor beneficio de las personas del barrio.

Ambientes de trabajo e investigación de la ciudad como el realizado por los diferentes Seminarios Montevideo dan como resultado interesantes propuestas al construir de la urbe. Estos deberían ser tomada más en serio por las autoridades como verdaderas alternativas a desarrollar. El X Seminario Montevideo es un claro ejemplo, donde el tema estudiado ya se encontraba en construcción. Allí los talleres y el jurado reconocieron los defectos de la obra actual y sus propuestas tienen grandes potenciales para lograr un mejor resultado en la zona.

El territorio estudiado contiene una gran variedad de usos del suelo (terrenos de cultivos hortofrutícolas, lugares de un alto nivel paisajístico, conurbaciones en los cruces con las vías de acceso a Montevideo y áreas verdes vacías). El ACVP

propuesto atraviesa toda esta rica gama de apropiaciones del territorio pero la mayoría tienen la característica de estar en malas condiciones o con claras necesidades. Es una zona donde se presentan paisajes rurales, urbanos y rurbanos, pero actualmente la ciudad está ejerciendo una gran presión para extenderse y eliminar esos espacios verdes productivos. Los proyectos desarrollados por el Seminario Montevideo mostraron diferentes alternativas y posibilidades para la permanencia del territorio productivo y las vías de desarrollo de esta rurbanización donde lo rural y lo urbano puedan coexistir.



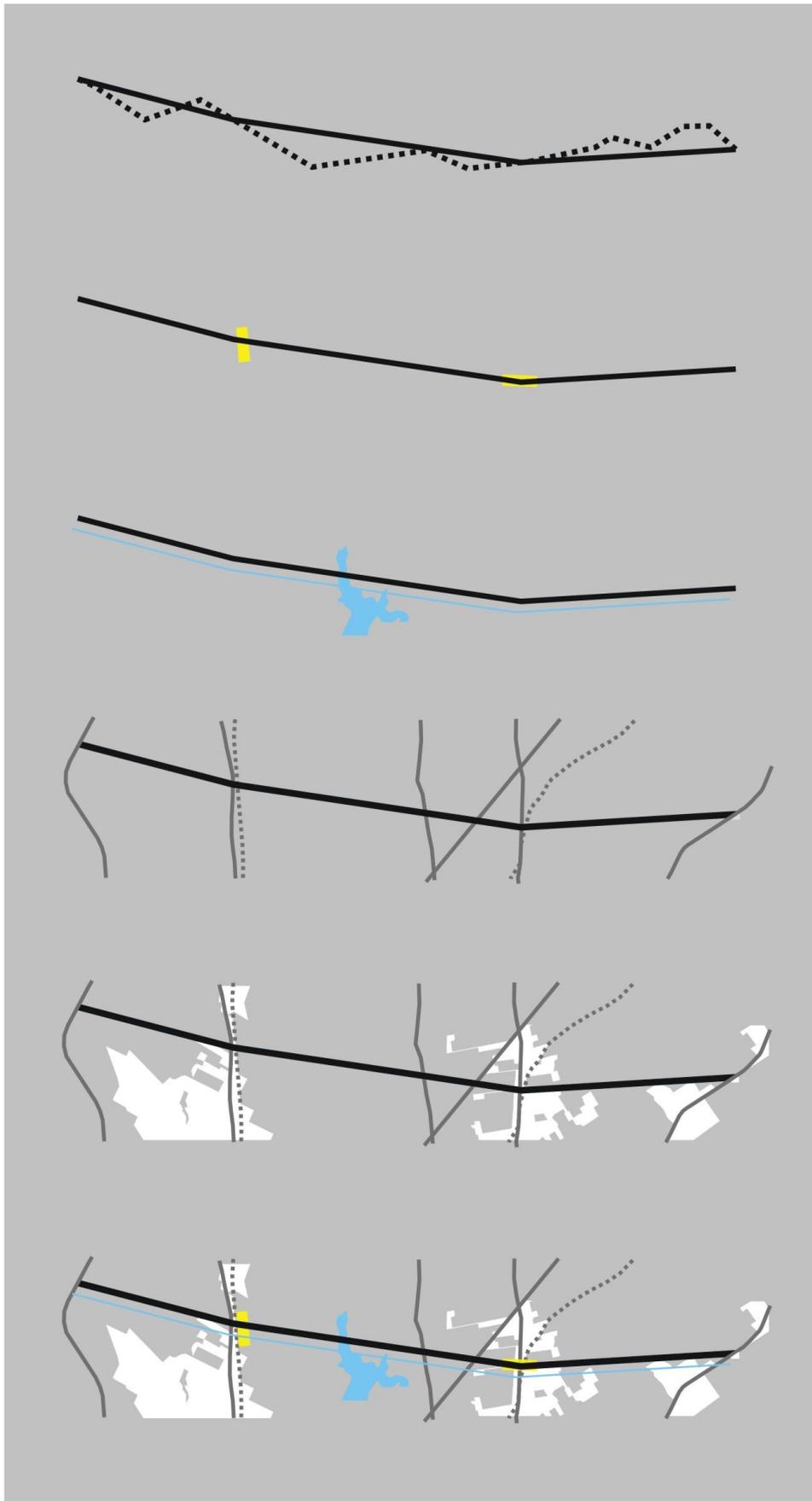
(im19)

El Anillo ideado por la DNV y el MTOP cumpliría con los requerimientos de tránsito de evitar el acceso de carga pesada al interior de Montevideo y su localización expresa todo el estudio previo que tuvo ya que es un buen punto para lograr el objetivo de movilidad pero físicamente pasa a tener grandes defectos en otros ámbitos que van en contra de su discurso y que provocan que pase a ser una gran amenaza a la rurbanización de esta zona. Su concepción como barrera entre lo urbano y lo rural difícilmente se concrete sino que va a ser una repetición de la experiencia del camino Maldonado. El que se construya en el límite de la ciudad no va a impedir que se creen asentamientos del otro lado de ésta sino que va a ser una vía más a su expansión. Es

casi inevitable pensar que ese lugar no será urbanizado rápidamente, principalmente por servicios para los transportes de grandes cargas como por ejemplo mecánicos, bares, almacenes, prostíbulos, etc. Se va a crear un incentivo más a la urbanización de la zona y esto traerá accidentes, enlentecimiento de la ruta, inseguridad y realojo de los productores agrícolas en zonas más alejadas de Montevideo entre otras cosas.

En el proyecto del ACVP nunca se tomó en cuenta la opinión de los habitantes involucrados en el tema sino que simplemente se les informó a los propietarios que se expropiaron y se iniciaron las tratativas. Esto es un punto en contra, debido a que esta población está directamente vinculada al lugar y la intervención se inserta de forma ajena a ellos. Existen una serie de elementos y condiciones que trae la construcción del Colector que van en contra de las necesidades de los productores rurales de la zona e inciden de forma negativa. La expropiación de terrenos cultivados provoca una serie de pérdidas de las ganancias que traerían esos productos a largo plazo y para recuperarlos los productores deberían conseguir otras parcelas alejadas de la zona. Otros puntos negativos son el alumbrado de la ruta que atrae a insectos perjudiciales para los diferentes cultivos y la inseguridad. Esto lentamente irá provocando pérdidas a los productores y en algunos casos el realojo de los terrenos agrícolas en zonas más al norte del Anillo. Los interventores deberían tomar más en cuenta estas opiniones de los involucrados para que la construcción traiga menos efectos negativos.

Así como es importante la perspectiva de los habitantes involucrados en la intervención, también se debería aprovechar las ideas desarrolladas en el Seminario Montevideo para lograr un proyecto más global y completo. La conjunción de las propuestas de los talleres de Álvaro Puntoni e Imma Jansana y los aportes realizados por el jurado pasa a ser una solución integral que abarca todos los ámbitos y resuelve los problemas del lugar y de la construcción.



(im20)

Definitivamente el colector debería continuar su recorrido hasta la ruta 1 como lo propuso el jurado para poder cerrar el circuito de transporte. Quizás es propuesto en una segunda etapa pero sería bastante importante para completar la red de cargas de Argentina-Uruguay-Brasil. La suspensión del ACVP con los puntos de rozamientos además de abaratar los costos de la construcción como se estudió implicaría que el colector dejara de ser ya una vía de expansión de la ciudad. Provocaría que no se repita la experiencia del camino Maldonado ya que se haría más difícil el acoplado de asentamientos y servicios. La condición de no estar a nivel del suelo como bien proponía el taller Puntoni dejaría “ser” al tapiz productivo, interviniendo lo menos posible en éste para que lo urbano y lo rural puedan coexistir. Los puntos de rozamiento en el territorio son intervenciones claves que apuntan al desarrollo natural del arroyo Miguelete y al urbano de la avenida Garzón y Belloni. Estos proyectos estarían vinculados con las propuestas puntuales del taller Imma Jansana. El centro de investigación y formación agrícola, los caminos peatonales paisajísticos, la reinserción de los asentamientos irregulares con el acople de las huertas comunitarias y la rehabilitación agrícola constituirían servicios necesarios para el desarrollo tanto rural como urbano de la zona. Las infraestructuras necesarias para los pequeños productores y para el desarrollo de nuevas alternativas productivas como bien propuso el jurado podrían estar integradas al colector, localizándose debajo de éste.



(im21)

**Esta propuesta integral se logra por la asociación de las intenciones del MTOP y de la DNV, las necesidades de los productores y habitantes locales, los proyectos de los talleres de Álvaro Puntoni e Imma Jansana y los aportes del jurado y constituye una potencial alternativa a la construcción del ACVP. Logra resolver el problema del tránsito de carga pesada, incluso complejizándolo por su extensión a ruta 1 y por el acople del transporte público; evita la densificación de la zona a lo largo del colector por su suspensión; explota las calidades del paisaje con las peatonales y las ciclovías; mejora la calidad de los asentamientos irregulares a través de su realojo y de las huertas comunitarias; crea infraestructura y servicios para los cruces de conurbaciones densas; rehabilita los terrenos rurales en desuso por medio de políticas y facilidades; desarrolla nuevas alternativas productivas con el centro de investigación y formación y brinda servicios para el desarrollo de los productores agrícolas de la zona. Esta serie de proyectos englobados y bajo una misma política logra la fusión de lo rural y lo urbano, desarrollando cada uno de forma que puedan coexistir. Construye un gran jardín productivo urbano donde se da el constante y dinámico intercambio entre el espacio urbano y el rural.**

**Crea un paisaje rurbanizado.**



# 07. bibliografía

## libros y textos

- SPRECHMANN, Thomas; CAPANDEGUY, Diego; AGUIAR, César. La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI. Montevideo: Fundación Colonia del Sacramento, 2006.
- KOOLHAAS, Rem. La ciudad genérica. Barcelona: Ed. Gustavo Gili; Colección Gmínima, 2006.
- RUEDA, Salvador; La Ciudad Compacta y Diversa Frente a la Conurbación difusa. 1998  
[En línea] <<http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/tesauro.htm>>
- NAREDO, José Manuel. Sostenibilidad, diversidad y movilidad horizontal en los modelos de uso del territorio. 1999  
[En línea] <<http://habidad.aq.upm.es/cs/pz/a006.html>>
- DEMATTEIS, Giuseppe. "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas". En: DEMATTEIS, Giuseppe,... La ciudad dispersa. Ed: CCCB, 1998.
- JANOSCHKA, Michael. De ciudades dispersas a ciudades perforadas. Instituto de Geografía Cultural, Estudios Urbanos y Regionales, J.W. Goethe-Universität Frankfurt, Alemania.
- Intendencia Municipal de Montevideo, Plan de Ordenamiento Territorial. 1998.  
[En línea] <[www.montevideo.gub.uy/pot](http://www.montevideo.gub.uy/pot)>
- GAUSA, Manuel,... Metápolis. Ed: ACTAR, 2002.
- GUARINO, Ramón Martínez,... El libro blanco del área metropolitana. Ed: Agenda Metropolitana, 2007.
- GEDDES, Robert. "La metrópolis desbordada: La dispersión de la ciudad americana y la búsqueda de alternativas". En Urbana vol. IV NQ 2, 1997.

## 08.anexos

### entrevistas

15/10/2008, 14:00-18:00, ACVP entre avda. Garzón y avda. de las Instrucciones  
PRODUCTORES AGRÍCOLAS DE LA ZONA DE CONSTRUCCIÓN DEL ACVP

1. ¿Qué se le consultó sobre el ACVP previo a su construcción?
2. ¿Qué consecuencias cree usted que tendría?
3. ¿Tiene alguna influencia sobre sus cultivos?
4. ¿Existe algún tipo de facilidades que le brinde la IMM para su producción?
5. ¿Qué necesidades tiene a nivel de servicios e infraestructura?

Se realizaron 9 entrevistas a diferentes productores de la zona de construcción del Anillo Colector Vial Perimetral. Todos se encuentran localizados en las cercanías del encuentro con la avenida Garzón. De estas 9 entrevistas extraigo 3 como representativas y en referencia de la restantes.

El productor nº1 tiene baja tradición agropecuaria, poca área cultivable y sus terrenos no se encuentran intervenidos por la construcción del ACVP.

El segundo productor posee gran tradición familiar agrícola, forma parte de una asociación de productores con gran cantidad de terrenos y varias áreas de éste fueron expropiadas por la carretera.

El productor 3 produce hace más de 50 años y tiene varias hectáreas cultivadas, incluso sobre la ruta 5, algunas de las cuales fueron tomadas para la construcción.

1. (1) No, no se me consultó. De todas formas mi terreno termina antes de la carretera. Hay una pequeña distancia hasta su comienzo, entre 100 y 150 metros.  
(2) Sí, ellos vinieron con unos cuantos meses de anticipación a avisar que iban a construir la ruta. Vinieron varios integrantes de la IMM (arquitectos, asistentes sociales, etc.) para avisar que parte iban a usar del nuestro. Vinieron primero a avisarnos, después el tasador, por último los constructores. Hay algunos lugares que sé que todavía no han arreglado con el dueño del terreno.  
(3) Sí, se me informó más que consultarme porque se nos expropió una buena parte de los terrenos cultivados.
2. (1) Las consecuencias van a ser positivas, aumenta el valor de la propiedad, los accesos por si uno necesita trasladarse al este de la ciudad.

(2) A nosotros se nos expropió una faja de 30 metros a todo lo largo del terreno. Por más que te paguen te achican el espacio y lo que tenías pensado ya no lo puedes hacer más. Todavía no se sabe qué consecuencias podrá tener sobre el territorio. Hay mucha gente que dice que nos va a beneficiar porque va a aumentar el valor del terreno pero no se sabe. Nosotros no pensamos vender nunca. Hace como 70 años que estamos viviendo acá.

(3) Por ahora no lo veo muy conveniente porque ahora estos terrenos están como rurales. Así que cuanto menos gente hay y menos movimiento haya mejor. De ahí a que crezca la ciudad y hacia donde van a pasar muchos años y no se sabrá bien que va a suceder. Una de las consecuencias que tuvo sobre un terreno vecino es que uno de los cuidadores de una parcela se quedó sin trabajo por más que fue realojado porque los cultivos que él cuidaba fueron expropiados.

3. (1) Generalmente los quinteros somos desplazados cuando la ciudad empieza a agrandarse principalmente por el tema de los robos. Hay algunos que deben contratar a alguien para controlarlos o directamente se van de ahí. Depende también de la gente que venga a vivir aquí. Capaz que no, por ejemplo si se instala un country, cosa que no creo pero se puede dar. También va a aumentar el valor de la propiedad y si yo tengo que dejar este lugar, o dejar de ser productor, dejo y compro más lejos. A mí personalmente no me afecta. Acá es una zona rural, creo que no se puede subdividir el terreno pero si algún día tuviera el terreno, lo divido o lo vengo o construyo. Se me abre el abanico de posibilidades. Hay que tener la mente abierta. No solo ser productores. Si se nos brinda otras posibilidades o trabajar de otra cosa las aprovechamos.

(2) Sí, tiene. A nosotros no sacó una gran privacidad porque teníamos todo cerco alrededor que no se veía nada para adentro. Además el cerco impedía los robos y eso, pero ahora no sabremos qué sucederá. Otra de las consecuencias es que también se nos quitó una buena parte del terreno y eso es producción y ganancia a largo plazo que perdemos. El tema de la accesibilidad al centro que es lo que más se usa por mis hijas va a ser lo mismo porque al estar cerca de la calle Garzón, hay bastante frecuencia de ómnibus hacia allá. Ya se ven más autos por la zona. Hay lugares donde son quintas y no creo que se cambien pero también hay otros terrenos que no están cultivados pueden ser lugares para que después se den asentamientos o algo así. Nosotros logramos hace poco tiempo con unos socios lograr reunir todos los terrenos que estaban todos dispersos y ahora te sacan una buena parte de esto. Además acá cerca no hay nada como para instalarse, hay que ir muy lejos para conseguir algún terreno como para vivir. Igual nuestra intención es seguir acá. Lo mismo sucedió con un familiar cuando se construyó la ruta 5 que le quitaron una gran parte del terreno y tuvo que buscar otro lugar para hacer su quinta.

(3) No soy ni pesimista ni optimista con respecto a este tema. No sé qué va a suceder acá ni que tanto tránsito tendrá la carretera. Un comentario nomás de algo que me sucedió en la ruta 5 que allá también tengo terrenos es que instalaron todo el alumbrado de la ruta y la luz para los cultivos es mala porque los bichos trabajan de noche, entonces ya tuve problemas en una parcela. Tuve que comprar unos venenos nuevos para matar esos insectos que trajo la luz. Después con respecto a la inseguridad te van a mirar mucho más. Antes era un camino angosto y una vez cada tanto pasaba el vecino y nos conocíamos todos pero después no sé cuánta gente vendrá y ya no va a ser lo mismo.

4. (1) A mí ninguna porque yo no utilizo pero sé que facilita. Por ejemplo sé que alquila tractores a menor precio de lo normal que cobran los particulares. Yo no lo utilizo porque tengo.  
(2) Nosotros no usamos nada de la IMM. Acá lo que tenemos y usamos es todo lo nuestro.  
(3) El gobierno no se preocupa sobre el campo. No recibo ningún beneficio de la IMM, igual escuché del alquiler del tractor pero igual era más para terrenos vacíos.
5. (1) De la IMM no espero mucha cosa. Lo único fue que se creó un basural en el terreno de enfrente y en una primera instancia se llamó a la IMM y vino a eliminarlo pero después volvió a suceder y no hizo nada. El basural provoca que se alojen ratas y estas después vienen a los plantíos.  
(2) En realidad no precisamos nada para los cultivos porque ya tenemos pero tampoco estamos informados sobre los beneficios que brinda la IMM.  
(3) De la IMM no espero nada pero sí del Ministerio porque por ejemplo el año pasado hubo un problema por una peste en los cultivos de manzanas y los productores de menos de 15 hectáreas se les dio un subsidio pero a los productores con más terrenos como por ejemplo yo no se nos dio nada y en realidad damos más trabajo a otra gente, gastamos más, estamos más tecnificados. Después trajeron frutas importadas que no había necesidad. No pedimos beneficios ni nada gratis pero no que nos traigan más competencia. Incluso esa fruta que consiguieron es más cara de las nuestras y era de la misma calidad.

#### FUNCIONARIO INTERVENTOR EN LA CREACIÓN DEL ACVP (entrevista colectiva)

El primer colector que se construyó fue en la década del 80 pero este tenía otra dirección que era la norte, mientras que este nuevo se plantea en dirección oeste. La necesidad de este colector surge en gran parte por el incremento de cargas que debían entrar a la ciudad al desaparecer el ferrocarril. Además el colector debe impedir que las cargas que van del este al oeste de la ciudad no ingresen a zonas densificadas y que las cargas que deban entrar lo hagan a través de una distribución de ésta en camiones de menor porte.

Las cargas del oeste comenzaron a ser por camino Maldonado pero esto trajo como consecuencia una cantidad de accidentes. Luego se debió colocar una cantidad de lomos de burro para evitar esos accidentes y cebras en los cruces con las escuelas. Se reconoce que el ACVP de esta forma que está planteada nunca llegará a ser una autopista. La prioridad es que el Colector sea únicamente de cargas y que por él no haya circulación de transporte público, bicicleta o carro.

Previo al Seminario Montevideo nunca se planteó elevar el colector pero sí se analizaron diferentes alternativas sobre los anchos de la ruta y las banquetas y su posible localización. Existieron problemas y disputas por su ubicación, ya que en una primera instancia se había planteado sobre el departamento de Canelones pero después se resolvió adoptar la localización actual. La propuesta inicial era que siguiera el recorrido de la ruta 11 pero se descartó debido a que uno de los puntos de partida de su construcción era que esté localizado lo más cerca de la ciudad consolidada en su límite urbano-rural y que sirviera para reafirmarlo como tal.

Siempre se buscó que la dirección del ACVP tomara los caminos existentes, que sacara lo mínimo posible de tierras cultivadas o habitadas y que en último caso se dividiera los terrenos en dos. En la zona de Melilla fue el único lugar donde se dieron discusiones y demandas con vecinos productores de viña afectados. Especialmente existe uno que su terreno quedó atravesado por el ACVP y quedan así partes del cultivo de un lado y del otro.

No se sabe aún si logrará crear el efecto de barrera a la densificación de la zona. De cierta forma ese fenómeno se busca dar más por la normativa (por ejemplo con la normativa de usos) que por un elemento físico. Se toma como un elemento más de aporte al remarcado del límite que como verdadera barrera.

La IMM siempre tuvo como premisa el que esa zona rural donde toca el Anillo siga siendo rural, previendo siempre cierta expansión de la ciudad. Debe funcionar como controlador de la expansión urbana de Montevideo. Sólo con su construcción no se logra sino que debería haber toda una política por detrás que permita que los 2 trabajen de forma complementaria. La normativa complementaria es un proyecto para la creación de reglas exclusivas para las zonas rurales. Hacia la zona sur del Colector cabrá la posibilidad de “urbanizar” mientras que hacia el norte se intentará mantener el área rural. La idea no es urbanizar sino lograr usos mixtos. Actualmente por normativa no se puede subdividir los predios existentes sino que se deben usar como están. Ningún terreno se puede separar en áreas menores a las 3 hectáreas cuadradas. Según esta norma, el área rural se categorizó según área rural agrícola donde se pueden dar cultivos y área rural de usos mixtos donde teniendo cultivos se pueden dar otras actividades de uso complementario. Según el POT esas actividades serían todas aquellas que no son rurales pero que mantienen el entorno.

Esta ley además de regular el FOS factor de ocupación del suelo, crea un factor de impermeabilidad del suelo, que va según la actividad que se vaya a dar en el lugar. Son condicionantes que buscar evitarlo o aminorar el impacto sobre el lugar. En suelos de usos mixtos no se puede por ejemplo instalar una curtiembre o un frigorífico pero sí una industria de alcance local, lo que implica que su alcance sea de una escala pequeña y definida por la influencia que puede tener en el entorno.

Ya se están planteando presiones fuertes para localizaciones de actividades de logística al norte del ACVP y la idea es que las políticas complementarias mantengan el suelo productivo como rural. El suelo rural tiene valores diferentes al suelo urbano. El productor rural vive, convive con el suelo, lo mantiene, mientras que el industrial no, todo lo contrario, es casi independiente de éste.

Los lugares donde conviven lo rural y lo urbano son muy difíciles de que se mantengan en las mismas condiciones rurales. El gran problema de localizar producciones agrícolas en territorio urbano es la inseguridad y los robos que se dan. La zona rural de Montevideo está muerta, va a morir a la larga. El tema es que no muera como murió la de Canelones, donde sus condiciones de vida eran lamentables.

La idea que la construcción del ACVP quede abierta a nuevas alternativas. Por ejemplo, una posibilidad sería la de construir otro más adelante hacia el norte, o también la de tomar una faja al norte que se expropiara y se forestara a forma de crear una barrera física al crecimiento de la ciudad. Allí se estudiaría la plantación de diferentes especies nativas, maderables, no eucaliptus.

## imágenes

- (im1)** Proyecto “La Paloma 100.000”, Primer semestre 2008  
Taller Perdomo anteproyecto IV: Híbridos productivos  
<http://ante4tap.blogspot.com/>
- (im2)** Proyecto “La Paloma 100.000”, Primer semestre 2008  
Taller Perdomo anteproyecto IV: Operativas md  
<http://ante4tap.blogspot.com/>
- (im3)** Edificio Verde, New York  
Work AC  
<http://www.work.ac/>
- (im4)** Reinformed nature and environments, 2004  
Vicente Guallart  
<http://architettura.supereva.com/files/20030831/index.htm>
- (im5)** Antilla nuilding  
Perkins and Will  
<http://www.perkinswill.com/>
- (im6)** Proyecto “La Paloma 100.000”, Primer semestre 2008  
Taller Perdomo anteproyecto IV: Híbridos productivos  
<http://ante4tap.blogspot.com/>
- (im7)** Zona América y asentamientos en zona de intervención del ACVP  
Autoría propia
- (im8)** Proyecto Áreas vacantes industriales, Primer semestre 2008  
Seminario Interáreas, Facultad de Arquitectura UdelaR
- (im9)** Proyecto Áreas vacantes industriales, Primer semestre 2008  
Seminario Interáreas, Facultad de Arquitectura UdelaR
- (im10)** Aulagraden, Intervenciones sostenibles en el espacio urbano, 2007  
Taller teórico práctico aulabierta, Universidad de Granada  
<http://www.aulabierta.info>
- (im11)** Informa ambiental, Enero 2008  
Anillo Colector Vial Perimetral, MTOP y DNV
- (im12)** Zona de intervención del ACVP, cruces con avda. Belloni y Garzón  
Autoría propia
- (im13)** Informa ambiental, Enero 2008  
Anillo Colector Vial Perimetral, MTOP y DNV
- (im14)** Zona de intervención del ACVP, asentamientos y entorno  
Autoría propia
- (im15-16-17)** Proyecto taller Puntoni, 2008  
X Seminario Montevideo, ACVP
- (im18-19)** Proyecto “La Paloma 100.000”, Primer semestre 2008  
Taller Perdomo anteproyecto IV: Híbridos productivos  
<http://ante4tap.blogspot.com/>
- (im20)** Proyecto taller Puntoni, 2008  
X Seminario Montevideo, ACVP
- (im21)** Huertas urbanas a 20 minutos del centro de Tokyo