

MONTEVIDEO

LOS ESPACIOS VACANTES COMO NUEVOS ATRACTORES URBANOS



[1] *INDICE:*

[1] INDICE	2
[2] INTRODUCCIÓN	3
[3] MARCO TEÓRICO	5
3.a La ciudad contemporánea.....	7
3.b Ciudad difusa Vs. Ciudad compacta.....	9
3.c Los intersiticios.....	11
3.d El vacío como oportunidad.	13
[4] MONTEVIDEO ACTUAL	15
4.a Montevideo y su expansión.....	15
4.b Patrones de movilidad urbana.....	20
4.c Ejemplos contemporáneos.	22
4.d Propuesta del Taller Marcos Acayaba.....	23
[5] CONCLUSIONES	26
[6] BIBLIOGRAFÍA	27

[2] INTRODUCCIÓN

El presente trabajo surge de la posibilidad de realizar una tesina como materia opcional tomando la referencia del XIV Seminario Montevideo realizado entre el 01 y el 08 de Octubre del 2012.

Ésta instancia propuso pensar la ciudad de Montevideo en el año 2031 a partir de la posible realización del Mundial de Fútbol 2030. Colocando así en tela de juicio varias temáticas de la Ciudad como lo son: la conectividad y movilidad, sistemas de espacios públicos y la problemática habitacional; vinculadas a su trayectoria de desarrollo y expansión y a las necesidades específicas del “Evento”.

El Taller Marcos Acayaba, en el cual participamos, planteó que ante la inyección de energía que implica generar la infraestructura para un mundial, la mirada se abre a la ciudad entendida como un todo complejo enfrentado a tres tiempos: “hoy, el evento y la herencia”. Dado que la rambla costera aparece como el espacio urbano de centralidad por excelencia capaz de conjugar todas las cualidades presentes en el imaginario colectivo y como gran eje en el cual se densifica y expande la ciudad; la oportunidad de generar una nueva centralidad capaz de re-direccionar los recientes procesos constituye un aspecto relevante de nuestra reflexión.



-Imagen satelital actual de Montevideo extraída de Google Earth donde se evidencia la constante conquista de la ciudad sobre la costa este del departamento.

La propuesta del taller se basa en tres variables de acción según su tiempo de implementación, en medida que el evento provocador del cambio es puntual respecto al proceso evolutivo y constructivo de la ciudad implica pensar que la intervención no debe agotarse en el mismo. Por lo tanto elaborar una propuesta versátil y capaz de adaptarse frente a los cambios repentinos que se vienen dando en las ciudades y sociedades supone programar velocidades y posibilidades de cambio. Por un lado serán eventuales (área para camping); un poco más estables son los elementos mutables (hospedaje de periodistas transformable en escuela de periodistas); y por último proponemos elementos de carácter permanente que incluyen tanto la infraestructura de movilidad como intervenciones simbólicas (centro de convenciones, central de UTE iluminada).

Esta nueva centralidad que surge en un entorno urbano es capaz de reconfigurarse a partir de un momento, el evento del mundial. Por tanto el proyecto “Ramblas 2031” se centró en el sector del Cilindro Municipal por tener éste vocación en referencia a sus vínculos a la ciudad toda y en específico con el Prado, Hipódromo de Maroñas, Estadio Centenario, Euskalerria.

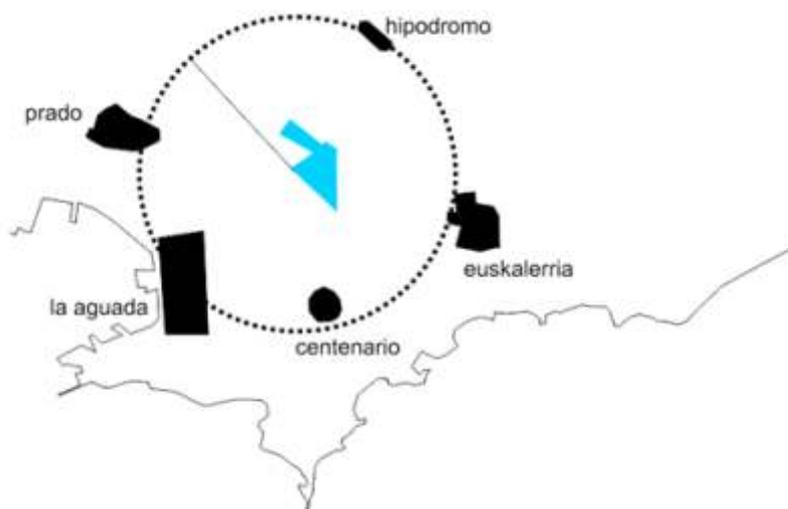


Gráfico hecho en el taller del XIV Seminario Montevideo donde se muestra la ubicación estratégica para el proyecto.

Ramblas 2031 rompe con el esquema lineal de la ciudad costera. Las ramblas que a partir del '30 fueron el empuje del Montevideo Costero, de un cambio de mirada volcada hacia el mar.

Cien años después la propuesta es redirigir la mirada y el crecimiento hacia una centralidad alternativa y una nueva rambla creada por la fuerte presencia del agua artificial en nuestro proyecto. Para Marcos Acayaba el agua es un elemento fundamental a nivel urbano, ofreciendo al mismo tiempo dinamismo y tranquilidad.

[3] MARCO TEÓRICO

En los últimos años se ha producido en las ciudades latinoamericanas un gran desplazamiento poblacional hacia sus periferias. En algunos casos en busca de mejor calidad de vida y en otros por un desplazamiento socio-económico hacia áreas escasamente servidas.

El modelo tradicional de centralidad nuclear en el que se concentraban los servicios, el trabajo y la residencia en torno al núcleo histórico, había colapsado: a partir del aumento de la población urbana, la densificación y las demandas mayores de movilidad.

Si bien es importante analizar el crecimiento urbano de las ciudades y las causas co-ayudantes, nuestra exploración se centra en el estudio de los vacíos urbanos generados en estos recientes procesos de expansión y re-centramiento.

En cuanto a los vacíos urbanos de Montevideo la mirada del taller sobre las áreas vacantes apunta a la posibilidad de re significación y mejor utilización en cuanto potencial para nuevos programas públicos y privados. Dicha percepción nos resulta relevante que tanto las formas de expansión dispersas como los vaciamientos producidos por los procesos de cambio de uso y ocupación conllevan también usos ocupaciones marginales (asentamientos irregulares, zonas de inseguridad y contaminación).

Actualmente estas zonas devaluadas, en post de una reactivación social y urbana a veces con pequeñas intervenciones y otras con mega-proyectos logran una recalificación efectiva de la ciudad.

Un ejemplo teórico es el de Giovanni La Varra, donde en su texto “Post it City / El último espacio público de la ciudad contemporánea” señala que el espacio público de la ciudad contemporánea no sólo se encuentra donde todos creemos que está (cerca de los lugares de consumo y ocio), sino que éstos son espacios residuales dentro de la trama urbana que se activan por la presencia simultánea de uno o más grupos humanos que los ocupan y proyectan en ellos un sentido colectivo. Éste autor compara la ciudad contemporánea con un texto lleno de post-it, diciendo que ésta se encuentra ocupada temporalmente por comportamientos que no dejan rastros, como tampoco lo dejan los post-it en los libros.

Un proyecto de referencia es el “*High Line Park*”, un parque construido sobre las antiguas vías ferroviarias del Low West Side de Manhattan, New York. Éste espacio aparentemente obsoleto fue convertido en una zona verde para pasear, descansar o charlar con los amigos. Fue construido por los residentes en 1999 y, a pesar de varios intentos de demolición, han conseguido mantener y preservar este espacio de relax y desconexión en plena ciudad.



Imagen aérea del parque construido sobre las antiguas vías de tren que recorren Manhattan.

Flight Forum es otros de los proyectos que hemos tenido como ejemplo. El mismo fue proyectado por MVRDV y está situado junto al aeropuerto de Eindhoven, ocupando partes abandonadas de una base aérea. Cerca 60 hectáreas fueron destinadas a la construcción de edificios habitacionales y empresariales. Los parques industriales en los Países Bajos se caracterizan generalmente por parcelas cercadas donde una cantidad relativamente baja de la tierra es en realidad ocupada por edificios. Estas áreas están rodeadas de zonas de espera/retención con equipamiento temporal, un paisajismo sencillo y elementos verdes. Las grandes vías de asfalto y las formas de la roca de fondo de los edificios empresariales dejan abierta una serie de islas, cada una creando un mosaico distintivo con su jardinería los cuales permiten conexiones ecológicas en este entorno.



Imágenes extraídas de www.mvrnv.nl

3.a La ciudad contemporánea.

Entre 1950 y 1990, la población urbana mundial se ha multiplicado por diez (paso de 200 millones a 2000 millones).¹

Según Richard Rogers en su libro “Ciudades para un pequeño planeta”, se estima que durante los próximos 30 años la población urbana mundial se va a incrementar en 2000 millones, provocando un crecimiento en el consumo de recursos y en la contaminación generada.

La ciudad metropolitana se encuentra en constante expansión la cual puede venir acompañada o no de una densificación. El crecimiento demográfico y los movimientos poblacionales (emigración, inmigración, migración campo-ciudad) son los dos principales factores que provocan estos crecimientos urbanos. Los modelos de crecimiento disperso “sprawl” configuran una ciudad difusa y suponen ocupaciones urbanas en baja densidad con un fuerte avance sobre las fronteras rurales de la ciudad tradicional. En otro sentido la fuerte concentración y densificación de áreas urbanas bien servidas podría hacer colapsar sus estándares originales. Por lo dicho anteriormente la cuestión de conducir y ordenar la expansión y la densificación urbana supone un desafío de planificación y proyecto urbano relevante para un hábitat sostenible.

Este carácter “difuso” de la metrópolis contemporánea en el sentido de un cuerpo expandido y esponjado diluido con el territorio rural, que supone un desplazamiento de las fronteras agrícolas o su exterminación.

A si mismo los intersticios resultantes de este desarrollo en mosaico de tejidos es el correlato físico de lo que Gian Domenico Améndola, en “La ciudad posmoderna”, explica como ciudad porosa: intersticios, vacíos de significación urbana.

A si mismo los intersticios resultantes de este desarrollo en mosaico de tejidos es el correlato físico de lo que Gian Domenico Améndola, en “La ciudad posmoderna”, explica como ciudad porosa: intersticios, vacíos de significación urbana.

Según Michael Janoschka estos fenómenos expansivos muchas veces son heredados o repetidos, por ejemplo se podría afirmar que históricamente muchos problemas de las principales ciudades europeas se han trasladado a Latinoamérica. En términos parecidos han crecido la mayoría de las metrópolis, que han visto como se multiplica el espacio urbano en detrimento de los espacios rurales y naturales. Esto ha provocado el continuo consumo y expulsión del territorio rural para dar lugar al crecimiento de la ciudad.

La cuestión de una distribución poblacional heterogénea, marcada por la expansión de población dispersa y la emergencia núcleos de alta concentración constituyen fenómenos propios de los nuevos procesos. Dichas dinámicas suponen no solo un proceso de transformación del cuerpo de la ciudad sino también una reestructura espacial en la que la policentralidad adquiere especial relevancia. En el caso de Montevideo, sin que se verifique un aumento sustantivo de la población urbana en las últimas décadas y tras haberse solidificado la construcción de una segunda periferia, se presenta una nueva tensión con un marcado desarrollo costero hacia el este, y la producción de un fuerte crecimiento del suelo informal en los márgenes urbanos-rurales.

¹ Rogers, Richard, “Ciudades para un pequeño planeta”, Gustavo Gili, Barcelona, 2000.

² Janoschka, Michael: “De ciudades dispersas a ciudades perforadas. Una nueva fase de transición demográfica y sus consecuencias morfológicas”, Santiago de Chile, 2005.

Rem Koolhaas en su texto “La ciudad genérica”, habla de la ciudad contemporánea (ciudad genérica) haciendo referencia que la migración poblacional que se produce desde el campo hacia la ciudad ya no es un movimiento hacia la ciudad, sino que la ciudad se encuentra tan expandida que llega al campo.

La mayoría de los recientes movimientos expansivos se caracteriza por ser mono-funcionales, son espacios urbanos con funciones específicas y limitadas. Claros ejemplos son: las ciudades universitarias, los asentamientos irregulares, las residencias habitacionales, las zonas industriales, los barrios privados, las plataformas logísticas, etc. Esto plantea una segregación socio-espacial y una zonificación de la ciudad que no favorece el intercambio social y la mixtura de actividades poniendo en riesgo la misma sostenibilidad del hábitat urbano.

El fenómeno de la urbanización expansiva se intensificó con la revolución industrial y aún más con los más recientes procesos de globalización. En ambos períodos, las ciudades creaban suburbios con diferentes usos y programas que afirmaron esta tendencia expansiva.

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.³

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 (ej: Ciudad de la Costa) 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 (ej: asentamientos en los bordes de la Ruta1). 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 (ej: Zona América).

Este crecimiento poblacional de las ciudades sumado a la creciente cantidad de vehículos privados, provoca que los centros urbanos sean poco atractivos, fomentando la expansión metropolitana.

³Janoschka, Michael: “De ciudades dispersas a ciudades perforadas. Una nueva fase de transición demográfica y sus consecuencias morfológicas”, Santiago de Chile, 2005.

3.b Ciudad difusa Vs. Ciudad compacta

Ante esta realidad de ciudades difusas muchos urbanistas 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 permite ahorrar suelo y energía y preservar los ecosistemas.

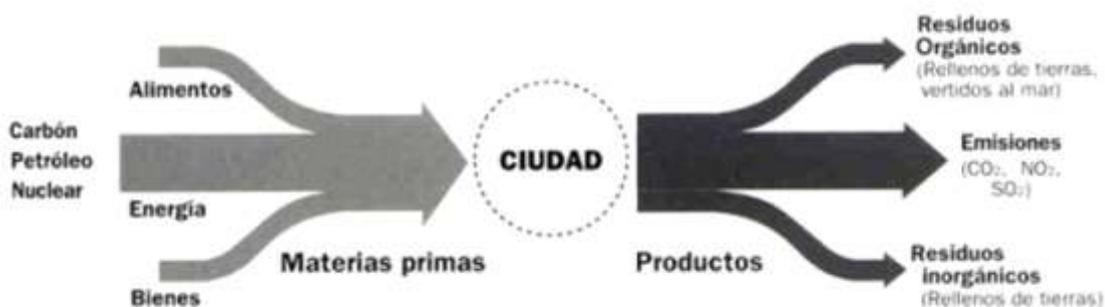
El enfoque de Rogers sobre la sostenibilidad urbana reinterpreta y reinventa el modelo de ciudad densa.

Propone que se debería profundizar sobre la idea de ciudades compactas, ciudades densas que puedan diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el suelo rural.



Modelo de ciudad con metabolismo circular minorizando uso de materias primas y reciclando sus residuos. (Richard Rogers, "Ciudades para un pequeño planeta").

Este proceso de expansión horizontal de las ciudades contemporáneas genera costos económicos para los estados por el desaprovechamiento de las infraestructuras y servicios que ofrecen dichas áreas y la necesidad de nuevas instalaciones y servicios en las zonas de expansión.



Modelo de ciudad típicamente insostenible (Richard Rogers, "Ciudades para un pequeño planeta").

Las ciudades, cuando más se expanden, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transportes públicos, haciéndose los ciudadanos más dependientes del vehículo privado trayendo consigo gran contaminación ambiental y sonora. Mientras tanto en las ciudades compactas se puede lograr un sistema de transporte colectivo eficiente y rentable, donde se puede atravesar la ciudad rápidamente reduciendo y controlando el impacto del tráfico.

Según Rogers el grado de intercambio social entre vecinos de una calle determinada es inversamente proporcional al volumen de tráfico que hay en esa calle. Este propone en crear una ciudad compacta donde se reduce los gastos energéticos y en donde se reduce la contaminación de los automóviles, por medio de la sostenibilidad del medio ambiente y la equidad social. Para se necesita explotar las comunidades y la moderan tecnología, involucrando a la sociedad y asimilar la complejidad dinámica de la ciudad moderna.



La zonificación por actividades conduce a una mayor dependencia del coche privado.

Los nodos compactos reducen los desplazamientos y permiten ir a los sitios andando o en bicicleta.

Diagrama: "Los modos compactos de uso mixto disminuyen las necesidades de desplazamiento y genera unos bulliciosos barrios sostenibles". (Richard Rogers, "Ciudades para un pequeño planeta").

3.c Los intersticios

Esta continua expansión de la ciudad contemporánea ha dejado diversos espacios vacíos en la trama urbana, son los que denominaremos vacíos urbanos.

El concepto de vacío urbano, no solo se puede acotar exclusivamente a piezas del espacio público sin desarrollarse, sino que se asocia a la idea de espacios que por diversas circunstancias, han quedado abandonados y excluidos del uso para el que fueron concebidos.

Aunque uno los ve como espacios remanentes dentro de la trama, siguen siendo reconocidos como urbanos, por estar vinculados directamente a las infraestructuras de la ciudad.

Se pueden encontrar diversos autores que hablen sobre el tema, pero para acotar el concepto se tomarán el punto de vista de Solá-Morales que en su libro "Territorios" los denomina "Terrain Vague". Solá Morales denomina a los vacíos urbanos, como "Terrain Vague", y los define de la siguiente manera:

"Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Desde un punto de vista económico, áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, áreas residenciales inseguras, lugares contaminados, se han convertido en áreas de las que puede decirse que la ciudad ya no se encuentra allí.

Son sus bordes faltos de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana. Convirtiéndose en áreas deshabitadas, inseguras, improductivas. En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contra imagen de la misma, tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa".⁴

Entonces, se puede resumir que los vacíos urbanos, denominados "terrain vague" por Sola Morales, son de alguna manera espacios vacíos, vacantes, que fueron parte de algún circuito de la ciudad en alguna época y hoy en día se encuentran olvidados, estableciendo una relación temporal entre la ciudad y sus habitantes.

Dentro de la ciudad podemos encontrar varios tipos de "vacíos urbanos", están los llamados los vacíos residuales, vacíos intersticiales y vacíos por obsolescencia.

-Los vacíos residuales, son espacios dependientes de una estructura mayor, estos se encuentran generalmente sobre los bordes de las autopistas.

-Los vacíos intersticiales, son espacios, que dentro de la política de "terrain vague" son los posibles de re-significar y poner en valor. Poseen una autonomía propia. Estos se ven en diversas zonas de la ciudad y en su mayoría de las veces son producto de los diversos cambios en la economía. Por ejemplo con el estallido de la burbuja inmobiliaria en España, la mayoría de los proyectos que estaban

⁴ Solá Morales, Ignasi. "territorios", Gustavo Gili, Barcelona, 2002.

en marcha se paralizaron, dejando como consecuencia una gran cantidad de edificios por terminar, y un gran número de terrenos vacíos en el centro de las ciudades.

-Los vacíos por obsolescencia funcional, son aquellos relacionados a las infraestructuras en desuso, abandonadas, que se encuentran dentro de la trama urbana. En su mayoría son viejas instalaciones industriales, galpones, que en la actualidad no cumplen esa función.

Dentro de Montevideo existe un gran número de estos vacíos, en muchos casos cerrados desde varios años. Las razones del abandono de estos espacios pueden ser distintas, como dificultades económicas del propietario en el desarrollo de la promoción, como conflictos entre los herederos de la propiedad (problemas de sucesión) o lo más común que es por especulación inmobiliaria de los mismos propietarios. Esta red de espacios abandonados podemos encontrar tanto terrenos públicos como privados.

3.d El vacío como oportunidad

Los espacios abandonados que se recuperan para un nuevo uso son intervenciones espaciales que optimizan inversiones en las infraestructuras urbanas. Pensar en espacios que puedan adoptar formas distintas a las exclusivas para las que han sido concebidas. La idea de que un estacionamiento se convierta en un espacio público, que un “terrain vague” sea un jardín de calidad y que active el espacio urbano. Transformando ese espacio en un posible atractor poblacional.

A la vez la Según la arquitecta María del Huerto Delgado Dopazo en las áreas centrales se concentra la mayor cantidad de valores patrimoniales, arquitectónicos de nuestra ciudad.

Plantea que se podría aprovechar el existente patrimonio construido de principios de siglo, las denominadas “casas estándar” o “casas patio”, las cuales pueden ser recicladas, permitiendo la creación de nuevas unidades habitacionales, como también la existencia de grandes instalaciones industriales en desuso que se encuentran en zonas intermedia de la ciudad (en las áreas intermedias existen cerca de 145 hectáreas vacías, que podrían ser reutilizados, con otras funciones productivas y/o residenciales.

La citada autora, afirma que si bien la homogeneización socioeconómica es cada día más relevante en las áreas consolidadas de Montevideo, esta tendencia puede ser reversible. En ellas aún conviven sectores medios con sectores pobres. Por lo que con la implementación políticas socio-habitacionales que posibiliten la permanencia de los sectores de menores recursos, y paralelamente otras que atraigan a la población de sectores medios que las han abandonado se lograría revertir dicha homogeneización.

Para dar solución al problema de la vivienda el Poder Legislativo aprobó el 17 de Agosto del 2011 la Ley 18.795 de Promoción de la Vivienda de Interés Social. Dicha ley intenta promover la inversión privada en vivienda de interés social a partir del otorgamiento de exoneraciones tributarias. Esta se enmarca en un programa más amplio cuyo objetivo es facilitar el acceso a viviendas de mejor calidad a sectores de ingresos medios y medios bajos, tanto a través de la compra como del alquiler, otorgándole beneficios a las personas o empresas que deseen invertir en la construcción o refacción de este tipo de vivienda, como a los hogares que deseen acceder a viviendas nuevas o usadas .⁵

Estas áreas se caracterizan por contar con buena infraestructura y servicios, pero en la actualidad se encuentran degradadas tanto social como ambientalmente, para esto es necesario una actuación del gobierno en el espacio público (plazas, parques, iluminación, monumentos, costa, edificios patrimoniales), como también en la accesibilidad (calles, caminería), promoviendo la existencia de programas mixtos, para evitar así la homogenización y segregación social que hoy encontramos.

Para dar solución a este crecimiento extensivo continuo, habría que poner atención en estos “vacíos urbanos” que en la actualidad encontramos en la ciudad, y pensarlos como áreas de oportunidad. Esto se podría llevar a cabo a través mediante políticas de reactivación de estos espacios sin uso. Aprovechando que estos muchas veces se encuentran en posiciones estratégicas y que se han convertido en “espaldas urbanas” y que ahora pueden transformarse en “fachadas internas de la ciudad”.

⁵ Uruguay Ley de Promoción de la Vivienda de Interés Social No. 18.795 del 17 de Agosto del 2011. Publicada en el Diario Oficial, 12 de Setiembre del 2011, No. 28.305. Disponible en web: <http://www0.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=18795&Anchor=>

Es por éste motivo que en el taller decidimos tomar la zona del Cilindro Municipal. La misma se encuentra en un punto estratégico y está rodeada de grandes galpones y espacios verdes descalificados que la tornan poco amigable al ciudadano. Vemos esa zona como vacío no por su falta de infraestructura sino por su ausencia de calificación como espacio urbano. Los vacíos industriales que quedaron en desuso después de las crisis fabriles y actualmente ocupan grandes superficies del territorio generan un vacío urbano debido al gran tamaño de sus instalaciones. La propuesta pretende hacer de la zona un nuevo atractor social integrando programas para el ocio y la recreación, incluyendo en el diseño nuevas propuestas habitacionales.

[4] MONTEVIDEO ACTUAL

4.a Montevideo y su expansión

“La red vial es un componente básico en la estructuración de la ciudad y de su territorio, que no se limita exclusivamente a su relación con el ordenamiento del sistema de transporte, ya que es también capaz de condicionar la dinámica de desarrollo urbano.”⁶

La ciudad de Montevideo fue fundada en el año 1724 con motivos militares y como un puesto de avanzada y de control español frente a las fuerzas del emperador de Portugal.

Con una estructura urbana se basa en las leyes de Indias, la ciudad colonial se construye a partir de un trazado en damero y con calles orientadas a medios rumbos, para favorecer la ventilación e higiene urbana. Si bien Montevideo se funda como ciudad puerto se convierte en ciudad amurallada debido a su condición de puesto militar, por lo que la trama urbana colonial se vio completamente ignorada en post del sistema defensivo.

Los caminos de penetración del Montevideo colonial son las primeras trazas que relacionan la ciudad con el territorio. Con la independencia, se entiende la necesidad de derribar las murallas coloniales y extender la ciudad para lo que se aprueba un proyecto de ensanche de la ciudad, que sigue los preceptos básicos de las leyes de Indias, pero pierde las preocupaciones ambientales y territoriales de éstas.

A ese primer ensanche proyectado en 1829 por el Sgto. Mayor José María Reyes se le denomina Ciudad Nueva y plantea un nuevo amanzanado con calles más anchas (de 20 y 25 varas). Éstas surgen en forma radial, siguiendo las lomas de las colinas, y son los ejes que la conectaban con el resto del país.

Montevideo estuvo sitiado durante la Guerra Grande. En este periodo se desarrolla una ciudad dispersa en pequeños centros poblados (el Buceo, el Cardal, el Cerrito y las chacras del Miguelete). Para hacer posible el funcionamiento de esta ciudad dispersa se desarrolló una red de caminos de gran importancia en nuestros días que son actualmente Comercio, Br. José Batlle Y Ordóñez y Luis Alberto de Herrera.

Al término de la Guerra Grande, Montevideo enfrenta un periodo de crecimiento sin precedentes, cuadruplicando su población entre 1860 y 1890, debido a la migración interna y a la afluencia de inmigrantes europeos. Esto se refleja en un crecimiento importante de la ciudad, que ya sobrepasaba el amanzanamiento previsto en el primer ensanche. Es por eso que en el siglo XIX se traza un nuevo ensanche, la avenida Bulevar José G. Artigas, siguiendo las nuevas ideas urbanísticas europeas con el fin de poner límite a la ciudad y al mismo tiempo orientar futuros amanzanamientos.

Ésta avenida es una de las principales obras viales que tuvo Montevideo a lo largo de su historia. En 1867 la construcción de la Ciudad Novísima buscó uniformizar la ciudad y restringirla al área delimitada por el Bulevar, pero en 1890 la ciudad se extiende más allá de estos límites pese a permanecer vacantes gran cantidad de predios en su interior, lo cual hace que hoy en día se encuentre en pleno centro de ella.

⁶ Intendencia Municipal de Montevideo, Avance del Plan de Ordenamiento Territorial, 1998-2005.

Es a comienzos del Siglo XX que las ideologías higienistas se hacen ver en la ciudad mediante la creación de grandes parques en las zonas colindantes a la ciudad que luego serían absorbidos por ella. Es también en esta época que se lleva a cabo el proyecto de creación de la rambla sur, la costanera que bordea la ciudad en el río de la Plata, creando una zona de estrecho contacto con el mar a lo largo de toda la ciudad existente, y comenzando un tipo de uso urbano de la línea costera único en el mundo. Esto marcó un antes y un después en la expansión de la ciudad marcando una nueva posibilidad de conquista, el borde costero.

Los proyectos de reclasificación urbana de principios del Siglo XX revelan una preocupación por mejorar el aspecto y conectividad de la ciudad. En ellos se planteaba la construcción de grandes avenidas, atravesando los tejidos existentes, conectando puntos estratégicos de la ciudad. Entre ellos se encuentran la Ordenanza sobre fraccionamiento y amanzanamiento de tierras en el departamento en 1933 cuyo objetivo era la ordenación y regulación de la extensión de la ciudad, y en la década del 50 se proyecta el Plan Regulador de Montevideo buscando orientar el crecimiento de la ciudad, atacando entre otras cosas, la falta de jerarquización de calles y el caos en el tránsito.

En el siguiente plano de la IMM del año 1947 se puede observar la paulatina desaparición de espacios libres entre urbanizaciones y que la mancha urbana se extiende sobre las avenidas Simón Martínez (actual Luis Batlle Berres), Cuchilla Grande (actual José Belloni), Camino Maldonado y en la costa Este.



Imagen extraída de: Montevideo: Porceso planificador y crecimientos. Liliana Carmona, María Julia Gómez. 1999

La crisis económica de la década del 60 tiene incidencia directa en la ciudad. Comienzan a proliferar asentamientos irregulares en su periferia, causados entre otros aspectos por la migración desde el campo; se comienzan a ver los principales síntomas de decaimiento en áreas centrales y se hace cada vez más notorio el proceso de metropolización al extenderse la ciudad por los “corredores metropolitanos” que convergen en ella.

En la década del 80 se construyen los accesos a Montevideo, el colector Oeste que une las Rutas 1 y 5 conectándolas con Br. José G. Artigas y con el Puerto de Montevideo. La ruta 1, 5, 8 y 9 han sido los ejes ramales que albergan a las familias que abandonan el centro de la ciudad. Esta tendencia de expansión es recogida nuevamente en el siguiente plano de 1980 donde se ven claramente consolidadas las expansiones lineales de la ciudad y la continuación de estos fenómenos hacia Canelones, fundamentalmente en la costa Este



Imagen extraída de: Montevideo: Porceso planificador y crecimientos. Liliana Carmona, María Julia Gómez. 1999

Ésta 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 las mejores playas y lugares de esparcimiento y de recreación. Mientras que los crecimientos que se dieron por la ruta 5 han sido de bajos recursos y en busca su vivienda propia lo cual se debía al bajo precio de las tierras y al fácil acceso al centro de la ciudad.

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. Aquí se evidencia la imposibilidad del tejido urbano más consolidado de Montevideo para absorber el crecimiento demográfico y mantener a la población en sus lugares tradicionales de residencia.

Es a comienzos del Siglo XX que las ideologías higienistas se hacen ver en la ciudad mediante la creación de grandes parques en las zonas colindantes a la ciudad que luego serían absorbidos por ella. Es también en esta época que se lleva a cabo el proyecto de creación de la rambla sur, la costanera que bordea la ciudad en el río de la Plata, creando una zona de estrecho contacto con el mar a lo largo de toda la ciudad existente, y comenzando un tipo de uso urbano de la línea costera único en el mundo. Esto marcó un antes y un después en la expansión de la ciudad marcando una nueva posibilidad de conquista, el borde costero.

Los proyectos de reclasificación urbana de principios del Siglo XX revelan una preocupación por mejorar el aspecto y conectividad de la ciudad. En ellos se planteaba la construcción de grandes avenidas, atravesando los tejidos existentes, conectando puntos estratégicos de la ciudad. Entre ellos se encuentran la Ordenanza sobre fraccionamiento y amanzanamiento de tierras en el departamento en 1933 cuyo objetivo era la ordenación y regulación de la extensión de la ciudad, y en la década del 50 se proyecta el Plan Regulador de Montevideo buscando orientar el crecimiento de la ciudad, atacando entre otras cosas, la falta de jerarquización de calles y el caos en el tránsito.

En el siguiente plano de la IMM del año 1947 se puede observar la paulatina desaparición de espacios libres entre urbanizaciones y que la mancha urbana se extiende sobre las avenidas Simón Martínez (actual Luis Batlle Berres), Cuchilla Grande (actual José Belloni), Camino Maldonado y en la costa Este.

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.⁷

“Lo propio de la ciudad es su avance voraz, su no reconocer fronteras, su olvido sistemático de las tradiciones. Lo urbano es ahora el don de armonizar lo opuesto, lo irreconciliable, lo duro, lo frágil, lo marcado por las generaciones, lo que en sí mismo empieza y se consume.” Carlos Monsiváis⁸

En el caso de Montevideo aunque en las últimas décadas no se han registrado grandes crecimientos poblacionales los procesos de reestructura, re-distribución vaciamiento y expansión de la ciudad, constituyen una inflexión en la trayectoria socio-espacial moderna de la construcción de la ciudad.

Desde que se creó como Colonia, hasta nuestros días, siempre ha tenido la necesidad de expandirse más allá de sus límites buscando la conquista de nuevos espacios.

En una primera instancia su periferia se desarrolló en anillos en función de la conurbación sobre los estructuradores viales de la ciudad y el territorio. En ese marco, los procesos recientes han conformado una segunda periferia que trasvasa las fronteras departamentales con un marcado tensionamiento hacia el este, que va dejando zonas vacantes en la ciudad.

⁷ Sprechmann, Thomas. Capandeguy, César. Capandeguy, Diego. Aguiar, César, “La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI”, Taller Sprechmann, 2006.

⁸ Navia, Patricio. Zimmerman, Marc, “Las Ciudades latinoamericanas en el nuevo (des)orden mundial”, 2004.

Éstos vacíos que se van generando, sumados a los nuevos patrones de movilidad que se están produciendo en las últimas décadas, provocan un gran desplazamiento de la población hacia las periferias generando un gran vaciamiento de las áreas consolidadas de la ciudad, hacen poco atractivas estas zonas centrales. A medida que la búsqueda por un lugar más adecuado y confortable se hace más común entre la gente, las nuevas zonas comienzan a poblarse produciendo un vaciamiento de la ciudad existente y consolidada. Éste proceso de vaciamiento de las zonas centrales en favor de las periferias ha venido sucediendo en los últimos años provocando un proceso de expansión horizontal de la ciudad. Caracterizando a las áreas centrales por su baja densidad poblacional lo cual genera costos económicos para los estados por el desaprovechamiento de las infraestructuras y servicios que ofrecen dichas áreas y la necesidad de nuevas instalaciones y servicios en las zonas de expansión. No debemos olvidarnos de los costos sociales de éstos movimientos que producen homogeneización y estigmatización de los barrios.⁹

Esto deja en evidencia una de las características principales 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.

⁹ del Huerto Delgado Dopazo, María, "Las áreas consolidadas de Montevideo: Situación actual y recomendaciones para revertir el fenómeno de segregación socio-residencial, desde una gestión integral y participativa, en la búsqueda de centralidades activas, accesibles y heterogéneas", Unidad Permanente de Vivienda, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República. Disponible en web : <http://www.farq.edu.uy/upv/Materiales%20mayo05/AccionAreasConsMdeo2002.pdf>

4.b Patrones de movilidad urbana

La ciudad de Montevideo, según los resultados del Censo nacional de población, vivienda y hogares, realizado en mayo de 1996, albergaba 1.344.839 habitantes, casi la mitad de la población del país. Si se comparan con el censo nacional de población, vivienda y hogares de 1963, se pueden observar estos patrones de movilidad, donde las áreas centrales han sufrido un proceso de vaciamiento, en el cual la población en estas áreas paso de representar el 27% en 1963, al 19.1% en 1996.

Las principales causas que provocan estos vaciamientos de las zonas consolidadas de la ciudad son el alto grado de degradación ambiental (principalmente en el espacio públicos) que tienen en la actualidad las áreas centrales, generando inseguridad por la presencia de edificaciones vacías, como también la pérdida de la función residencial de la zona. Estos provocan que los sectores más pudientes se desplacen hacia zonas periféricas en busca de lugares más tranquilos donde se pueden relacionar más con la naturaleza, principalmente hacia el este de la ciudad, dejando un gran número de viviendas vacías que actualmente se eleva a 40.000 viviendas vacías en las zonas centrales de Montevideo. Mientras tanto en los sectores medios-bajos y bajos se producen dos tipos de migraciones: a) hacia la periferia norte y oeste (por no poder acceder a zonas consolidadas de la ciudad, donde los terrenos son más accesibles) en forma de asentamientos irregulares; b) hacia las zonas centrales, ocupando viviendas abandonadas. Los sectores consolidados ofrecen un alto nivel de servicios, equipamientos, además de ser generadoras de fuentes de trabajo, en su mayoría informal.

Para el caso de los sectores bajos y medios-bajos, que no pueden acceder a la ciudad, por los altos costos, no le queda otra alternativa de poblar las zonas más desprotegidas y accesibles como lo son la periferia norte y oeste, generalmente en zonas donde los servicios básicos son escasos, conformando asentamientos irregulares. La forma que tienen estos sectores de acceder a las zonas centrales, es a través de una gran densificación, provocando un alto grado de hacinamiento. Existen tres tipos de maneras donde se visualiza el acceso a la ciudad: El inquilinato (casa antigua, arrendada o subarrendada por piezas, con servicios higiénicos y cocina comunes), Pensión (generalmente regulada bajo las normas de hoteles como vivienda transitoria, en la que se comparten los servicios higiénicos y la cocina), Tugurios (casa vacía de propiedad pública o privada, ocupada por varias familias a título ilegal).¹⁰

Los sectores medios y medios-altos se han ido desplazando hacia la faja costera este de Montevideo y Canelones (Ciudad de la Costa), conformando barrios con alta calidad ambiental. La Ciudad de la Costa ha sufrido una gran densificación en los últimos años, la población accede a esta zona en busca de mayor tranquilidad, alejándose del caos de las áreas centrales, aunque en dicho caso lo infraestructura y servicios no son los adecuados ya que carece de servicios como lo son el saneamiento, muy poca presencia de alumbrado público y calles asfaltadas.

También se puede observar el desplazamiento de los sectores medio-altos y altos hacia los bordes de la ciudad, gran parte de estos se localizan en barrio privados, los llamados countries, generalmente se localizan en sectores rurales del Departamento de Canelones y San José. Esta población accede a estos barrios buscando la tranquilidad y seguridad que la ciudad no les puede brindar. En el caso de Montevideo estos barrios están prohibidos, pero se pueden encontrar desarrollos inmobiliarios que funcionan con la lógica de barrios privados pero sin restringir el acceso como son el caso de las urbanizaciones Jardines de Carrasco y San Nicolás.

¹⁰del Huerto Delgado Dopazo, María, "Informalidad y precariedad en las áreas consolidadas" Foro electrónico sobre el suelo: acceso, regularización y precariedad urbana en América Latina y El Caribe, 2004.

Estos desplazamientos generan un crecimiento horizontal innecesario de la ciudad, lo cual provoca un desarrollo anti-sustentable, tanto a nivel ambiental como económico. La mayoría de las personas que viven en la periferia trabajan en zonas centrales de la ciudad, accediendo diariamente a ella utilizando su vehículo propio o el servicio de transporte público, generando caos a nivel del tránsito (embotellamientos) y ambiental (por los ruidos y la emisión de gases de los automóviles).

4.c Ejemplos contemporáneos

Se pueden encontrar varios ejemplos de reactivación de estos vacíos. En Montevideo uno de los que representa la buena gestión de estos “espacios vacíos” fue la construcción del Parque Liber Seregni. Este consistió en la creación de un gran espacio público sobre una antigua estación de tranvías abandonada, ubicado en el barrio Cordón. Esta estación junto a que la zona se caracteriza por tener pocos habitantes y estar ubicada en un punto de la ciudad donde confluyen importantes vías de acceso y de salida de la ciudad, hacían que la zona sea poco atractiva para vivir. El principal objetivo del proyecto fue otorgarle al barrio un gran espacio que revalorice la zona y que les brinde a los vecinos una mejor calidad de vida, logrando un paseo atractivo en el centro de la ciudad y volver a repoblar la zona.

Esta forma de gestionar los vacíos urbanos, hacen que espacios abandonados se conviertan en zonas del disfrute para el público, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Otro ejemplo aunque no es un proyecto de espacio público, es el proyecto de la empresa Campiglia para las ex fábricas Campomar y Strauch, que actualmente se encuentran en desuso. Este es un proyecto de iniciativa privada para dar soluciones habitacionales a los sectores medios-bajos de la población., que se enmarca dentro de la Ley 18.795 que promueve la inversión privada en viviendas de interés social a partir de otorgamiento de exoneraciones tributarias a la construcción. Este revalorizara la zona, trayendo consigo una gran cantidad de habitantes, generando una zona socialmente heterogénea.

Estas actuaciones de reactivación urbana son comunes de ver en el marco del urbanismo actual, demostrando la capacidad de reconstrucción de estas zonas conflictivas que se encuentran en la ciudad. La zona del Ex Cilindro Municipal (Sector 3) donde situamos nuestro proyecto en el taller de Marcos Acayaba, ha sido objeto de varias miradas y estudios por parte del gobierno. Éste ha planteado en los últimos días una propuesta de reactivación para la zona pensado como un gran espacio de recreación y ocio, promovida por agentes privados denominada “Antel Arena”. Una de las consecuencias de esta revitalización será que el espacio funcione como un gran atractor, complementando la vocación de centralidad que ya está presente en la zona : shopping centro y emprendimiento habitacional asociado, instalación de un hospital especializado en ex -Palacio Libertad anterior sede de la Presidencia de la República, reformulación programática de las instalaciones del Mercado Modelo.

4.d Propuesta del Taller Marcoa Acayaba

“...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...”¹¹

En el sector que elegimos para trabajar con el taller de Marcos Acayaba era evidente reconocer un vacío provocado por la obsolescencia de infraestructuras industriales que quedaron en desuso después de las crisis fabriles y actualmente ocupan grandes superficies en el territorio. La zona de proyecto queda circundada por las calles Gral. Flores, Bvar. Batlle y Ordoñez y Avda. Larrañaga. En tal zona se reconocen edificios tales como los talleres de la Intendencia de Montevideo, el Mercado Modelo y el Cilindro Municipal que son grandes estructuras que generan un vacío urbano debido al gran tamaño de sus instalaciones; y por lo tanto es una zona pasible de actuación y de expansión de la ciudad.

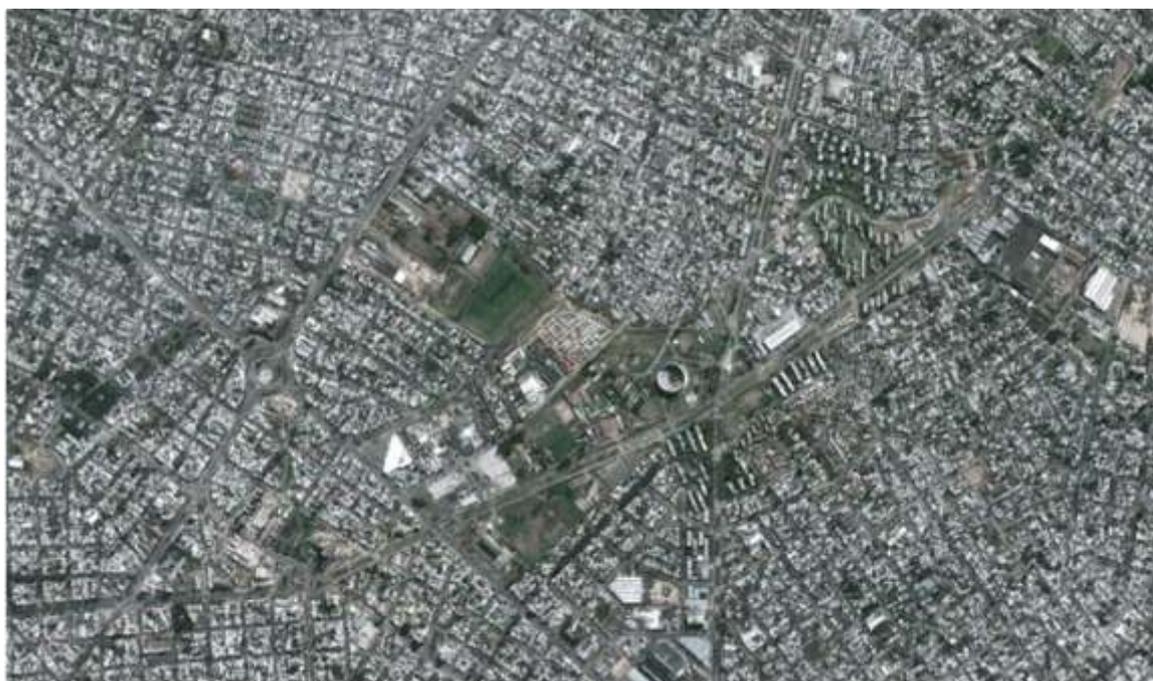
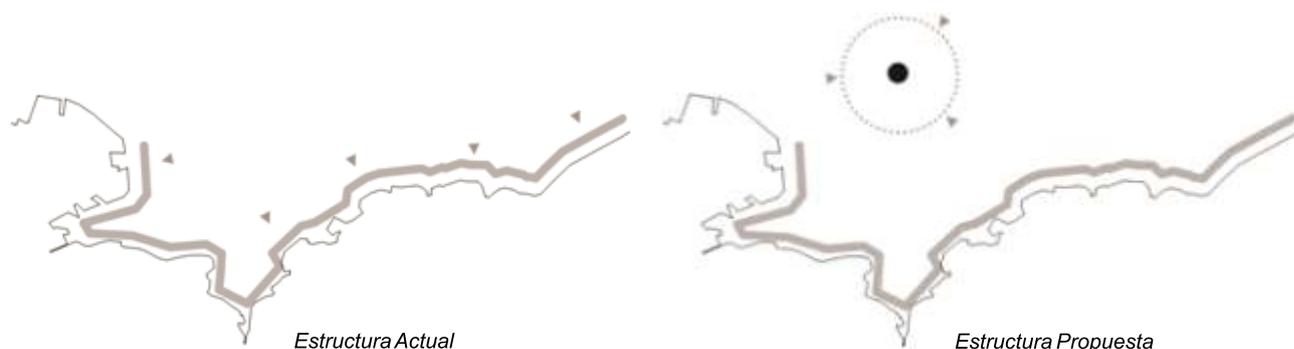


Imagen satelital actual de la zona de actuación extraída de Google Earth

¹¹Delgado Dopazo, María del Huerto, “Informalidad y precariedad en las áreas consolidadas” Foro electrónico sobre el suelo: acceso, regularización y precariedad urbana en América Latina y El Caribe, 2004.

Este vacío nos sugería una geometría rectangular que decidimos reforzar dando carácter icónico a la propuesta para poder posicionar el proyecto en el imaginario colectivo. Se propuso el atravesamiento de ese vacío carente de significado para así generar una nueva rambla como anillo continuo, marco de un paisaje significativo capaz de recalificar el espacio con la monumentalidad necesaria y carácter simbólico que será herencia del momento Mundial 2030. De esa manera generábamos una nueva centralidad en la ciudad, dado que actualmente la rambla aparece como el espacio urbano por excelencia capaz de conjugar todas las cualidades presentes en el imaginario colectivo y como el eje según se densifica y expande la ciudad.



Imágenes realizadas en el taller para graficar el objetivo de la propuesta.

Las ramblas del perímetro rectangular, el elemento físico fundamental de la propuesta traduce la intención de crear un espacio urbano conocido, deseado, por todos los montevideanos. Serán ramblas nuevas, re-significadas, con nuevos atractivos que propiciarán nuevas experiencias urbanas.

Por ello planteamos para el área un gran abanico de actividades y programas que fueran capaces de absorber las tres visiones de tiempo con que decidimos abordar las propuestas y que también pudieran ser contenedores de diversas actividades con el correr del tiempo.

Luego de un análisis en el tiempo, pensando a futuro, llegamos a definir los programas y como irían mutando, o no, con el pasar de los años luego de acontecido el Mundial 2030 para que esas infraestructuras no quedaran obsoletas como ha pasado en muchas de las ciudades que han albergado este tipo de eventos que convocan a millones de personas.

Estos programas se plantean de acuerdo a su flexibilidad en el tiempo:

- Efémeros: instantáneos, para el evento.
- Mutables: los cuales permanecen pero son pasibles de cambios y reestructuraciones, son adaptables a distintas actividades programáticas.
- Permanentes: que sería lo imprescindible, como la infraestructura de movilidad, las propuestas de habitación y las intervenciones simbólicas.

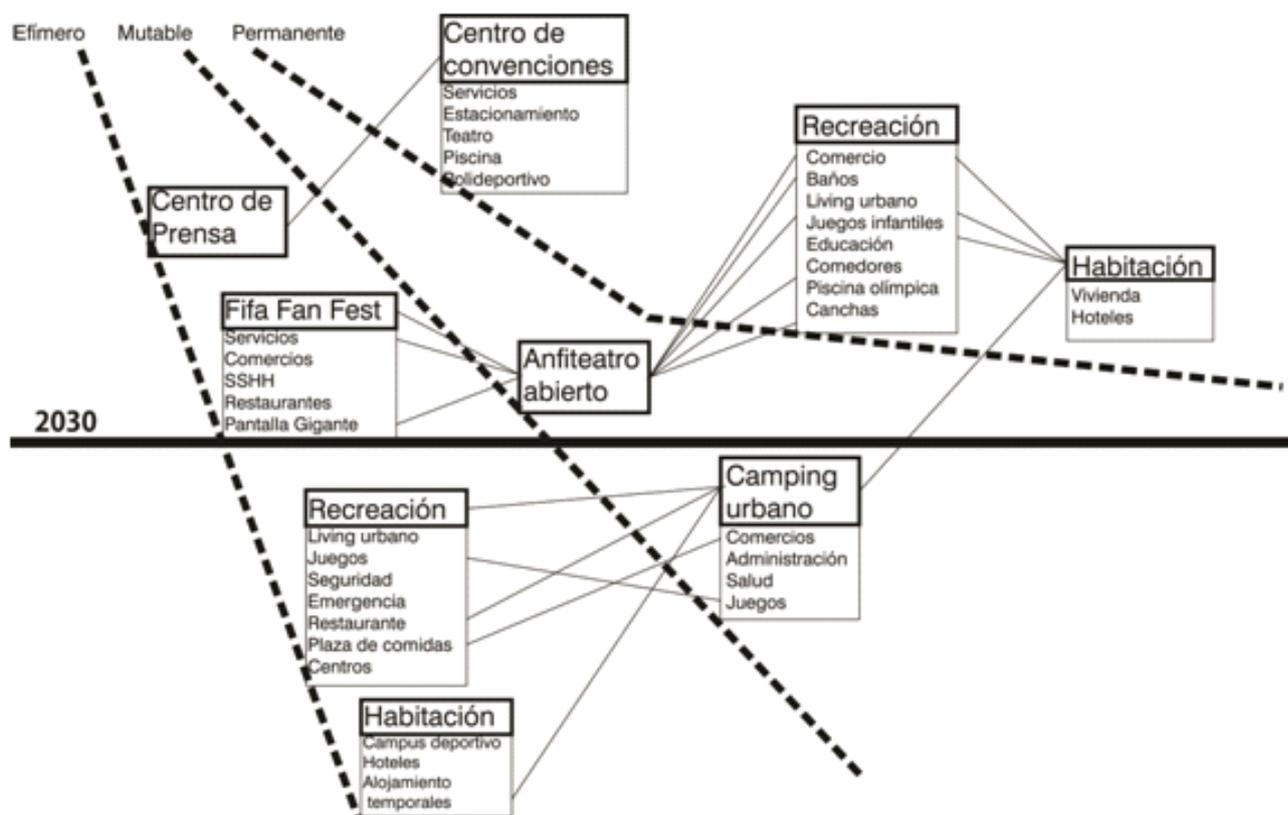


Imagen realizada en el taller para graficar el objetivo de la propuesta.

[5] CONCLUSIONES

Como conclusión se puede decir que estos “vacíos urbanos” suponen una área con potencial de intervención en la medida que estén convenientemente informados por un marco planificador y patrocinado por políticas de actuación focalizadas en la rehabilitación urbana. Pueden generar una reestructura espacial de la ciudad con patrones de localización y usos mixtos más sostenibles y eficientes en lo relativo a los desequilibrios socio-espaciales y a la búsqueda de una mejora de la calidad ambiental del hábitat urbano. En la medida que la consistencia programática y sus ventajas de accesibilidad permiten considerarlos atractores en nuevos procesos de densificación de áreas vacantes o escasamente pobladas; éstas actuaciones tienen que reflejarse tanto en la rehabilitación del espacio público como en mejores soluciones habitacionales.

Los equipamientos y los espacios públicos son el soporte cualitativo de la ciudad, son los elementos que aseguran la condición cívica de la ciudad contemporánea.

Estas áreas se caracterizan por contar con buena infraestructura y servicios, pero en la actualidad se encuentran degradadas tanto social como ambientalmente, para esto es necesario una actuación del gobierno en el espacio público (plazas, parques, iluminación, monumentos), como también en la accesibilidad (calles, caminería), e innovaciones en el transporte público (Plan de Movilidad urbana, líneas troncales y ramales, metros de superficie etc.). A la vez es imprescindible una promoción de proyectos que se sostengan sobre los usos mixtos (culturales-recreativos, comerciales, productivos y habitacionales) para evitar así la homogenización y segregación que hoy encontramos.

Deberíamos pensar también que todos estos proyectos son de lenta ejecución y que no siempre hacer más cosas significó dar mejores soluciones. Algunos de esos “vacíos urbanos” debemos dejarlos como terrenos en espera de nuevos cambios o de mayor utilidad, de nuevas propuestas para un Montevideo enmarcado en otra realidad; para no encasillar ni direccionar su crecimiento, para hacerla una ciudad disfrutable y armonizada, una ciudad en equilibrio y para su gente.

Para que sea efectivo y se logren los objetivos planeados se deberán crear equipos multidisciplinarios de trabajo que incluyan a agentes y actores involucrados, tanto de los sectores público como privados, en busca de una efectiva participación y colaboración público-privada. También la sostenibilidad en el tiempo de los proyectos supone un empoderamiento de la población local que deberá avanzar con sus inquietudes y sus deseos hacia marcos decisorios sobre el futuro de estas áreas.

[6] BIBLIOGRAFÍA

- Rogers, Richard, "Ciudades para un pequeño planeta, Gustavo Gili, Barcelona, 2000.
- Janoschka, Michael: "De ciudades dispersas a ciudades perforadas. Una nueva fase de transición demográfica y sus consecuencias morfológicas", Santiago de Chile, 2005.
- Koolhaas, Rem , "La ciudad genérica", Barcelona, 2006.
- Solá Morales, Ignasi, "Territorios", Gustavo Gili, Barcelona, 2002.
- <http://www0.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=18795&Anchor=>
- Intendencia Municipal de Montevideo, Avance del Plan de Ordenamiento Territorial, 1998-2005.
- Sprechmann, Thomas. Capandeguy, César. Capandeguy, Diego. Aguiar, César La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI, Taller Sprechmann, 2006.
- Carmona, Liliana; Gómez, María Julia (1999): Montevideo. Proceso planificador y crecimientos.
- del Huerto Delgado Dopazo, María, "Las áreas consolidadas de Montevideo: Situación actual y recomendaciones para revertir el fenómeno de segregación socio-residencial, desde una gestión integral y participativa, en la búsqueda de centralidades activas, accesibles y heterogéneas" . Unidad Permanente de Vivienda, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República. Disponible en web : <http://www.farq.edu.uy/upv/Materiales%20mayo05/AccionAreasConsMdeo2002.pdf>
- del Huerto Delgado Dopazo, María, "Informalidad y precariedad en las áreas consolidadas" Foro electrónico sobre el suelo: acceso, regularización y precariedad urbana en América Latina y El Caribe, 2004.
- Intendencia Municipal de Montevideo, Plan de Ordenamiento Territorial, 1998.
- Borja, Jordi / Muxi, Zaida - El espacio público: ciudad y ciudadanía, Ediciones Electa, Barcelona 2003
- Concurso: "Hábitat popular en los centros antiguos de Iberoamérica", Título: "Los reciclajes autogestionarios, como forma de participación en la rehabilitación de las áreas centrales de la ciudad de Montevideo", Mayo2005. Disponible en web: <http://www.farq.edu.uy/upv/Materiales%20mayo05/ConcursoCYTED2.pdf>