

Heterotopías fabriles: bahía portuaria, flujos transnacionales y espacios industriales en reconversión

Eduardo Álvarez-Pedrosian. Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

Daniel Fagundez-D'Anello. Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

RESUMEN | Este artículo presenta resultados preliminares de un proyecto de investigación en torno a la heterogeneidad y multiplicidad de las formas de habitar, según tienen lugar en el segundo ensanche histórico de la ciudad de Montevideo. A partir de una etnografía experimental, se indaga en las características de la zona de la bahía consideradas desde el presente, específicamente en relación con las grandes transformaciones a escala local determinadas por los flujos transnacionales que componen el territorio en su dimensión sociotécnica. El análisis de tales procesos se focaliza en la arquitectura fabril y el entorno urbano en que ella se despliega. En esta línea, se explora conceptualmente la noción de 'heterotopía' acuñada por Foucault, presente en diversas investigaciones de tipo transdisciplinario, y se identifican territorialidades heterotópicas en tensión entre el deterioro y la gentrificación. Se concluye que esta zona de Montevideo guarda un gran potencial para repensar la relación de la ciudad con la bahía desde la que nació, y que ha sido capturada por la infraestructura energética y de negocios asociada al puerto.

PALABRAS CLAVE | cultura urbana, distritos industriales, transformaciones socioterritoriales.

ABSTRACT | *This article presents preliminary results of a research project that is based on experimental ethnography, and which studies the heterogeneity and multiplicity of dwellings in the second historical enlargement of the city of Montevideo. We focus on the present characteristics of the bay area characterized by large transformations on a local scale, following the transnational flows that make up the territory in its socio-technical dimension. Our purpose is to analyze these processes focusing on the city's factory architecture. For this purpose, we explore the notion of 'heterotopia' coined by Foucault, present in various transdisciplinary investigations. Along this line, heterotopic territorialities in tension between deterioration and gentrification are identified. We conclude that this area of Montevideo offers great potential to rethink the city's relationship with the bay from which it emerged and which has been captured by the energy and business infrastructure associated with port activities.*

KEYWORDS | *urban culture, industrial districts, socio-territorial transformations.*

E-mails: E. Álvarez-Pedrosian, eduardo.alvarez@fic.edu.uy | D. Fagundez, dfagundez@psico.edu.uy

Recibido el 17 de agosto de 2017, aprobado el 5 de diciembre de 2017.

Introducción

Este artículo tiene como propósito contribuir al debate sobre el territorio de Montevideo a partir de una de las áreas más significativas de la ciudad, su bahía. El encuentro que allí se da entre lo industrial y lo residencial, junto a una inmejorable ubicación en la ciudad consolidada, hacen difícil conjugar los intereses puestos en juego en el lugar, a un tiempo que abren posibilidades interesantes para el diseño urbano. Actualmente, gran parte de sus viejas edificaciones fabriles se encuentra en un estado de abandono histórico, mientras la distancia entre la población y la bahía propiamente dicha se hace cada vez mayor. Esta última sigue siendo un gran atractivo para los agentes económicos transnacionales, que intervienen en su reconversión a partir de nuevas obras de fuerte impacto en el paisaje cotidiano, a un tiempo que los considerados como barrios históricos se debaten entre el deterioro y la gentrificación, por los efectos de tales intervenciones.

¿Cuál es el potencial de este espacio urbano tan emblemático y, al mismo tiempo, cada vez más ajeno para el montevidiano, a pesar de la centralidad de su condición territorial? El valor de estos territorios radica en su posición estratégica en las diversas escalas consideradas (local: la bahía; urbana: la ciudad de Montevideo), en el carácter patrimonial de las obras presentes en ellos y, más que nada —desde nuestra perspectiva—, en sus posibilidades a futuro, según un potencial heterotópico de gran riqueza para la inclusión de los habitantes en los destinos de su ciudad.

Soja (2008) plantea que las heterotopías están implicadas en los procesos de producción de ciudad, en sus cambios e innovaciones. En los casos que serán presentados en el análisis, la producción de estos espacios heterotópicos genera nuevas formas de pensar las racionalidades de gobierno de la ciudad, a partir de los juegos de fuerza que se producen en la interacción entre los diversos agentes públicos, los capitales transnacionales, los colectivos sociales no gubernamentales, los habitantes, el valor del suelo, las estructuras arquitectónicas y las variables medioambientales. Las heterotopías implican procesos de acción sobre el espacio y de este sobre lo humano, los cuales generan prácticas que instituyen formas nuevas de habitar, revitalizando con ello los colectivos sociales (Posada, 2014).

El presente y los futuros posibles de esta zona estratégica de Montevideo desde el punto de vista de las formas en que se la habita —se habita tanto en ella como en otros territorios urbanos y en las dimensiones imaginarias y reales de la producción cultural local—, nos convoca y exige desplegar un abordaje acorde a la comprensión de este ecosistema “sociotécnico” en ebullición (Domènech & Tirado, 1998; Farías, 2011; Grau, Íñiguez & Subirats, 2012; Latour, 2008). Consideramos la noción de “heterotopía” (Foucault, 1999, 2008) como clave para la comprensión del fenómeno, debido al carácter múltiple de los espacios examinados y la virtualidad de alternativas que se abren ante su posible reconversión, con usos tan variados como insospechados. De hecho, todo lugar es heterotópico, en tanto compuesto por elementos de naturalezas variadas y conjugados de una forma no totalmente cerrada (Álvarez Pedrosian & Blanco Latierro, 2013). Se puede ampliar la valoración que realiza Tartarini de los espacios ferroviarios al conjunto de los industriales típicos de nuestra área de interés, sumando lo patrimonial y la calidad material: “...flexibilidad

distributiva que ofrecen sus espacios para nuevos usos y (...) calidad de los espacios urbanos donde se emplazan (...) en muchos casos pueden satisfacer necesidades en materia de educación, cultura, salud, esparcimiento y vivienda” (Tartarini en Romay et al., 2010, p. 119).

La investigación que sirvió de base a este texto, de corte etnográfico experimental, articula diversas técnicas, siempre focalizadas en el estudio de las formas de habitar, las narrativas y prácticas espaciales de los habitantes. Las técnicas empleadas son variadas y combinadas, siempre desde una misma posición etnográfica de aproximación a partir del involucramiento de los sujetos de investigación con todo aquello que constituye la temática de estudio. En este contexto se llevó a cabo una serie de recorridos detallados por el territorio, apelando a las “derivadas urbanas” (Careri, 2002), en una combinación donde la experiencia de extrañamiento permite perderse en los que *a priori* parecen ser lugares muy conocidos. Relatos de entrevistas individuales y colectivas, registros fotográficos y audiovisuales, mapeos de variados tipos y estudios de antecedentes históricos y urbanísticos, así como datos demográficos y económicos, permitieron producir los materiales necesarios para esbozar el análisis. A ello se sumó la participación de habitantes de los lugares analizados y de estudiantes en diversos espacios académicos interdisciplinarios y de extensión en el marco del proyecto de investigación general, a partir de un ejercicio colectivo de producción de conocimiento en forma colaborativa.¹

En la primera sección del artículo se presentan los rasgos fundamentales de la bahía de Montevideo desde la zona del segundo ensanche de la ciudad, a partir de los debates y controversias en torno al territorio que han tenido lugar desde su gestación hasta la actualidad. En el siguiente apartado se caracterizan las tramas socioterritoriales implicadas en nuestra exploración. En tercer término, se toma el polo industrial más visible de la “bahía novísima” como uno de los casos más sobresalientes de los fenómenos en cuestión. En la cuarta sección se analizan algunas de las espacialidades que presentan mayores grados de potencial heterotópico en la transformación territorial. Concluimos intentando proponer una serie de puntos clave del debate actual sobre la bahía de Montevideo, con resonancias en otros fenómenos del mismo tipo, recuperando finalmente la tesis de una necesaria perspectiva heterotópica para conocer e intervenir en ellos.

1 Proyecto I+D *Habitares de un Montevideo aún “novísimo”: narrativas, procesos de subjetivación y prácticas espaciales en territorios urbanos entre el deterioro y la gentrificación* (aprobado académicamente, Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC)-Universidad de la República (Udelar), Uruguay; Proyecto Innovaciones Educativas *Aprendizajes colaborativos en base a problemáticas convergentes: formación en estudios culturales urbanos* (financiación Comisión Sectorial de Enseñanza [CSE]-Udelar). Ambos proyectos se encuentran enmarcados en el Programa en Comunicación, Arquitectura, Ciudad y Territorio (ACTCom) del Laboratorio Transdisciplinario de Etnografía Experimental (Labtee), radicado en la Facultad de Información y Comunicación (FIC)-Udelar.

La bahía de la Ciudad Novísima montevideana

FIGURA I | Bahía de Montevideo



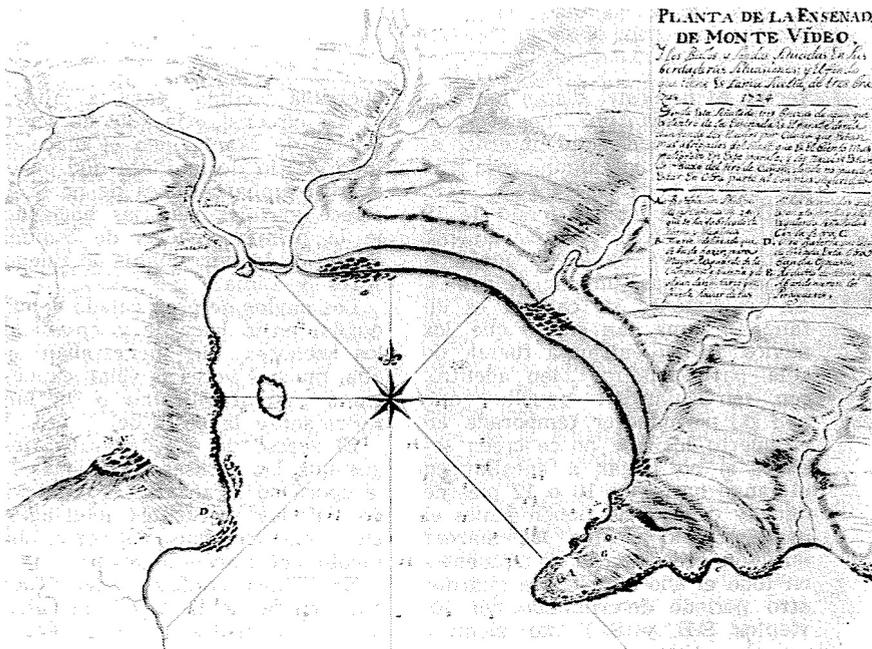
FUENTE FOTOGRAFÍA DE LOS AUTORES

Es gracias a la bahía que los colonizadores españoles optaron por fundar la ciudad a partir de 1724 desde Buenos Aires. Montevideo fue una plaza fuerte militar y, según las leyes indianas, debía ser una ciudad mediterránea, lo que desde el comienzo antagonizaba con las cualidades geográficas más que propicias para un puerto incluso superior al de la capital virreinal. Esta suerte de condición negada o de potencial anulado signó en gran medida el destino del territorio. Entre la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del siglo XIX, Montevideo fue el punto a partir del cual se comenzó a poblar decididamente el territorio de la Banda Oriental del Río de la Plata. De esos tiempos datan las primeras expresiones urbanísticas situadas hacia la península —la actual Ciudad Vieja—, con su puerto y su defensa desde la altura del cerro, ambos dibujando las puntas de la bahía. Pero las grandes transformaciones ocurrieron entre los años 1870 y 1930, momentos de consolidación de la ciudad cuando quedaron unidas ambas puntas de la bahía y comenzó a forjarse una identidad asociada a la producción fabril y distribución de mercancías en barcos y redes ferroviarias.

La investigación que aquí se expone se centra en una exploración etnográfica focalizada en los procesos de subjetivación, en las narrativas y las prácticas espaciales asociadas a lo que históricamente los técnicos urbanistas denominaron Ciudad Novísima, esto es, el segundo ensanche planificado de la ciudad, que tiene por límite occidental el área de la bahía más próxima al casco histórico. Se tomó el año de 1878 como indicador, ya que en él se firmó el Decreto oficial que reguló dicho ensanche, situado a lo largo de un bulevar de limitación que corre aproximadamente de sur a norte y de oeste a este. La inmigración transatlántica y la de zonas rurales hacia la capital llevaron a que, entre 1852 y 1908, se multiplicara su población por

diez. En este contexto surgió la Ciudad Novísima como el área exterior inmediata a la central, donde —según datos de 1889— residía el 90% de la población exponencialmente aumentada (Álvarez Lenzi, Arana & Bocchiardo, 1986, pp. 24-25). Antes de ese florecimiento socioterritorial ya existían diversos lugares fruto de la colonización extramuros cercana, como instalaciones en parajes rurales, de veraneo, y aquellos emplazamientos bélicos que por décadas habían estado superpuestos.

FIGURA 2 | Primer plano de la “Ensenada” de Montevideo trazado por Domingo Petrarca (1724)



FUENTE CAPILLAS DE CASTELLANOS, 1971, P. 46

Para muchos, es en las costas de la bahía de la actual Montevideo donde se instalaron los primeros colonos, incluso antes de la fundación de la ciudad, atraídos por sus fértiles tierras y por el resguardo del arco limitado hacia un lado por la península y hacia el otro por el cerro, también llamado de Montevideo. Esta “bahía novísima” (de aproximadamente 3 km de frente) se configura a partir de lo que Carmona (2008, p. 17) denomina una “fricción” entre la “ciudad industrial” y el modelo de ciudad “higienista” que inexorablemente se expande hasta sus costas.

En esta suerte de pulseada, lo industrial y comercial de gran peso vienen siendo los vencedores. En 1998, el Primer Seminario Montevideo, en el ámbito del proyecto urbano, se focalizó en la bahía, concebida una vez más como pieza clave de la ciudad toda, topos identitario por excelencia en condiciones paupérrimas: índices

de contaminación insostenibles, equipamientos industriales en desuso, el sistema ferroviario abandonado, un protagonismo cada vez mayor de depósitos de contenedores, etcétera, todo ello sumado a las vías rápidas de conexión con rutas nacionales, que terminaron por cortar abruptamente la comunicación del espejo de agua con la trama urbana. De todas formas, se avizoraban nuevas posibilidades (Otero, 1998). Casi una década después, volvía a ser foco de atención de los proyectistas, ahora a escala regional (Carmona, 2008). Algunos de los planes de entonces se realizaron, la gran mayoría no. Tras el deterioro sufrido por décadas y las crisis económico-sociales que sacudieron la región hasta la llegada del primer gobierno progresista en 2005, la desarticulación de aparatos productivos o la falta de mantenimiento de las instalaciones existentes dio paso a un hiperdinamismo portuario y a una ventana de oportunidades para inversores industriales, renovación de la matriz energética y otros elementos estructurales que obligan a un replanteamiento de la cuestión (Arana, 2016; Schellotto, 2016).

Gautreau (2006) realiza un análisis histórico-geográfico de la transformación física del paisaje, tanto del ecosistema fluvial como del avance urbanístico asociado a las industrias fabriles. Según el autor, la bahía de Montevideo estaba compuesta hacia 1850 por la Ciudad Fortificada en la península al sur (hoy Ciudad Vieja); la gran playa de La Aguada, en el tramo central descrito más arriba como el predilecto un siglo antes por los primeros colonos europeos, donde desembocaban el arroyo Pantanoso, el Miguelete y el Arroyo Seco; y el Cerro hacia el oeste. La zona costera se vio rápidamente afectada por la intervención humana, con la creación de diques de contención que sirvieron para ganar terreno al mar. En ese mismo lugar, la playa de La Aguada fue dejándole lugar al avance del puerto de Montevideo y de las industrias energéticas, frigoríficos y curtiembres. Hacia 1950, y después de momentos de mayor avance y transformación en periodos de guerras mundiales, años de desaceleración económica y gobiernos dictatoriales, se empezó a detectar la contaminación como un problema. Entre 1900 y 1910 se realizaron los primeros dragados en la bahía, con el objetivo de que el puerto se expandiera y les dejara entrada libre a las fábricas, las cuales efectivamente se ubicaron en su borde (Gautreau, 2006). A partir de estas obras se inauguró el moderno puerto de Montevideo en 1909, mismo año de la remodelación de la segunda usina eléctrica de la ciudad en Arroyo Seco y de la Central Calcagno (construida en 1889), la cual en 1915 cambió “el sistema de combustión, pasándose de la quema de carbón a la del *fuel oil*” (Contreras Chahinian, 2006, p. 32). Industrias como la usina termoeléctrica Batlle y Ordoñez (1932) y la refinería de hidrocarburos, también estatal (Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, ANCAP) (compra de terrenos en 1934), sumadas a las curtiembres, frigoríficos y otro tipo de fábricas, así como al sistema ferroviario con sus estaciones, empezaron a darle forma al paisaje industrial urbano que adoptó la bahía a lo largo del siglo pasado, expandiéndose sobre el tejido cercano. En 1951 quedó terminado el Palacio de la Luz, sede de la empresa de electricidad estatal (Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas, UTE).

Actualmente pueden identificarse cuatro regiones de la bahía montevideana en la articulación de todos los componentes presentes en la producción del territorio, en especial en lo que respecta a lo apuntado más arriba: los agentes técnicos y logísticos

ligados al comercio marítimo, la generación y transformación de energías para ello, y las necesidades de la ciudad. En primer término está la región comprendida por la costa norte de la península de la ciudad fundacional, la actual Ciudad Vieja, donde se ubica el puerto histórico y un conglomerado de instalaciones a lo largo de toda la faja (incluyendo la playa de contenedores), incluso adentrándose en La Aguada tras pocas calles del centro. En el vértice de finalización de la península hacia la bahía se ubican la histórica Estación Central de Ferrocarriles (1897); y mucho más reciente en el tiempo, una estación de autobuses metropolitanos. Un nuevo acceso norte del puerto alcanza ya una distancia considerable, incluyendo una plataforma ganada al mar para depósitos de rodados y donde se instalaron grandes silos metálicos y el equipamiento para la carga de granos y semillas a los barcos, “desmesuradas instalaciones” que vuelven a separar el paisaje costero de la ciudad (Arana, 2016, p. 72). Los flujos transnacionales de capital movilizados por el agronegocio de la soja han sido la gran vedette en las últimas décadas, como lo han sido en el resto de la región pampeana.

Siguiendo por la costa este de la bahía, llegamos a un tramo medio, donde la Central Batlle de la UTE y un gran complejo de instalaciones secundarias toman el relevo, siempre junto a las líneas férreas tendidas paralelamente a ella. Allí donde aún desemboca subterráneamente el Arroyo Seco se encuentra una delgada lengua de pocas manzanas repletas de galpones, barracones y algunas industrias, como la emblemática fábrica de cervezas. Instalaciones fabriles de alimentos, como la arrocería Saman, se asientan allí, junto a la estación de trenes para pasajeros, dentro de una zona de la ciudad considerada como un barrio, antaño paraje de veraneo famoso por sus visuales hacia la bahía y la ciudad de entonces, según lo indica su nombre: Bella Vista. Inmediatamente se encuentra Capurro, cuya playa aún existe pese a la desaparición de las anteriores. Recientemente, colectivos de vecinos, junto a una ONG, se han reunido para limpiar sus arenas. La convocatoria por las redes sociales fue decisiva, una evidencia de que aquella “fantasía lúdica” de una bahía balneario de principios del siglo xx (Carmona, 2008, p. 17) no ha desaparecido. Se levantaron “neumáticos, juguetes rotos, vestimentas, tupperes, carcasas de computadoras, pedazos de televisores, desechos electrónicos y muchos colchones de polifón” en lo que es “la costa más sucia de Montevideo” (*El País*, 2017). Pervive el parque homónimo (creado en 1910), diseñado como entorno paisajístico sumado al entonces balneario orientado hacia el arco de la bahía, lo mismo que su vecina Bella Vista. Si bien el segundo ensanche fue planificado teniendo como límite el bulevar Artigas entre ambos, allí convertido en acceso a la red de rutas nacionales en los últimos años dictatoriales (1983), la unidad territorial incluye Capurro por las cualidades antes descritas.

En tercer término, ya en la sección norte del arco, la bahía es capturada por las instalaciones de la refinería de ANCAP, en la desembocadura de los dos arroyos más populosamente habitados de la capital, que confluyen allí: Miguelete y Pantanoso. A otra escala, se trata de la conocida como Zona Oeste de la ciudad. La Teja (Pueblo Victoria), antiguamente ocupada primero por saladeros y luego por frigoríficos, se liga al otro lado del arroyo Pantanoso con el Cerro. Se trata de un paisaje cargado de intensas huellas semióticas signadas por las luchas y resistencias de las clases

trabajadoras, en la conjunción de las instalaciones fabriles y las barriadas obreras (Álvarez Pedrosian, 2016b).

La costa oeste, las orillas del montículo elevado que hace de complemento a la masa de agua circundante a su costado, constituye la cuarta subregión. Este cerro posee una serie de antiguos diques e instalaciones fabriles en desuso, algunos de muy grandes dimensiones.

La investigación se focaliza en el segundo de los tramos, las orillas de aquel segundo ensanche urbano, la Ciudad Novísima. Como un embudo, esta pieza urbana se encuentra delimitada hacia el este, más o menos serpenteando la bahía, por la avenida Agraciada, una de las principales de la ciudad, descendiente de un camino anterior y trillo colonial primero, marcado por el sentido orillero de las aguas. Hacia el sur, en Arroyo Seco, la faja se angosta, mientras que, hacia el norte, en Bella Vista, se abre dando lugar a un entramado amplio de un damero cruzado por diagonales, que —como veremos— constituye una territorialidad urbana muy particular. La Ciudad Novísima incluye el tramo sur de la costa que corre en dicha dirección, La Aguada, donde se encuentran las grandes instalaciones ferroviarias, más la nueva sede de las telecomunicaciones estatales y sus espacios de negocio con otros agentes empresariales del mismo campo (la Zona Franca Aguada Park). Estas construcciones constituyen el único avance, hasta el momento, en la senda del prometedor pero poco consecuente “Plan Fénix”, en su calidad de emprendimiento de rehabilitación urbana con más de dos décadas de formulación (*Semanario Voces*, 2011). Como esta porción de bahía tiene una lógica propia del primer tipo de subregión definido —instalaciones de tipo tecnológico—, nuestra investigación no la considera en el estudio del segundo tramo, el que es central en este ensayo: aquellas territorialidades donde conviven, por una parte, diferentes formas de habitar residencialmente la bahía; y por otra, sistemas tecnológicos que históricamente han jalonado los diversos paradigmas productivos en la sociedad local según redes más o menos globalizadas. Aquí interesa en particular tratar territorios, y en especial territorialidades signadas por una vida cotidiana (gente residiendo, transitando, trabajando, junto a otras prácticas) entre industrias, infraestructura de comercio de gran porte de materias primas y la producción y distribución de energía, en una zona por demás integrada a la ciudad desde su génesis, por la centralidad que conlleva su propia constitución. Los fuertes cambios de escala de los agentes en juego, la multiplicidad de estos en términos culturales, políticos y económicos, así como la acumulada presencia primordial de actividades e instalaciones tecnológicas de diversas eras y sus modelos, configuran un particular escenario heterotópico; es decir, de composición espacio-temporal de elementos disímiles en su naturaleza (Álvarez Pedrosian & Blanco Latierro, 2013), y particularmente habilitador de habitares donde lo tecnosocial constituye la clave principal.

FIGURAS 3 Y 4 | Bella Vista, Montevideo



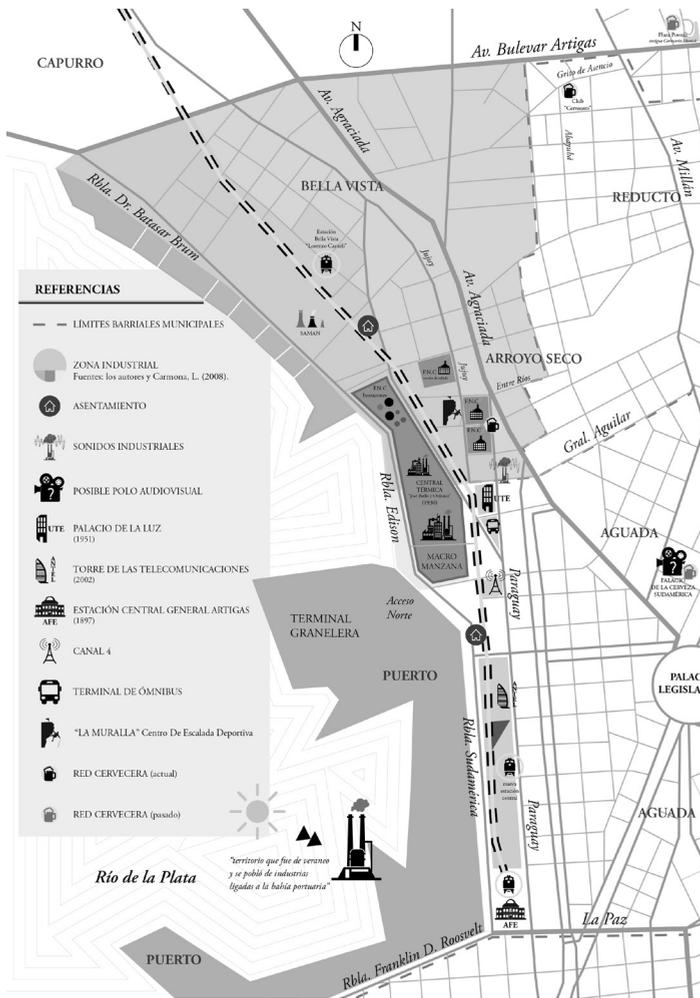
FUENTE FOTOGRAFÍAS DE LOS AUTORES

FIGURA 5 | Ubicación del Segundo Ensanche en el Dpto. de Montevideo



FUENTE ELABORADO POR G. BARBIERI (EQUIPO DE INVESTIGACIÓN)

FIGURA 6 | Cartografía de la Bahía Novísima



FUENTE ELABORADO POR G. BARBIERI (EQUIPO DE INVESTIGACIÓN)

Caracterización de una trama socioterritorial

Para esta investigación, centrada en las formas de habitar y los procesos de subjetivación urbana, las tramas socioterritoriales son el objeto de estudio principal (Álvarez Pedrosian, 2016a). Estas tramas están compuestas de entidades de variada índole, en redes de acciones más o menos montadas según retroalimentaciones con sus respectivos ritmos, efectos y productos, todo lo cual se materializa en grados y formas variadas de espacio-temporalidad. No somos habitantes constituidos de manera previa a nuestro ser colocados dentro de entornos, constituidos cual escenarios prefigurados (Heidegger, 1996). En tal sentido, las territorialidades que se configuran

en el cruce complejo de diferentes tramas son los tipos, más o menos dinámicos, de procesos de creación y recreación de subjetividad, que incluyen cómo habitamos y, desde allí, cómo desarrollamos nuestras existencias más en general. Paisajes que nos incluyen, relaciones que van más allá de la distinción entre el adentro y el afuera que se pliegan en nosotros, el diseño de estos ambientes define formas de vida, singularizándolas en un “enmarañamiento” rizomático de prácticas (Ingold, 2000, 2012).

Bella Vista, Arroyo Seco y la rambla portuaria en nuestra zona de estudio están constituidos por territorialidades de clara vocación heterotópica, es decir, de componentes heterogéneos fuertemente marcados por radicales rupturas y discontinuidades de usos (Foucault, 1999), con sus lógicas y estéticas alternativas a “órdenes” más o menos establecidos, como los correspondientes a una configuración social determinada (Hetherington, 1997, pp. 39-54). Señalemos tres aspectos medulares de esta configuración o síntesis.

Primeramente, la situación de un territorio que fue de veraneo y, al poblarse de industrias ligadas a la bahía portuaria, lo hizo también de viviendas tipo casa-patio, con marcada orientación popular, incluso de una acabada autoconstrucción con bloques y chapas. Antes de 1842, cuando comenzaron los remates de terrenos a otra escala, se instalaron pequeñas quintas y viñedos con sus villas (Barrios Pintos, 1971). Estas viviendas, actualmente en uso, nobles en su construcción y generosas en sus espacios, son testimonio de aquella “bella vista” que dominaba el paisaje: “era ponderado como el punto más elevado y pintoresco de la ribera...” (Barrios Pintos, 1971, p. 22). Recientemente, gracias a la sostenida reactivación del comercio marítimo transnacional, se ha generado una suerte de focos puntuales de gentrificación por medio de sucursales de empresas comerciales marítimas y otras cercanas al negocio.

En segundo término, nos encontramos con el sistema ferroviario. En 1869 se inauguró el primer tramo de vía de todo el territorio nacional, desde la estación entonces Bella Vista, luego Lorenzo Carnelli, hasta la ciudad de Las Piedras (Barrios Pintos, 1971, p. 23). En la actualidad, hacia un costado se despliega un asentamiento irregular de población nada menor para la escala local y, sobre las vías, más al sur y expuesto desde la rambla portuaria con su intenso flujo de transporte pesado y tránsito ligero de alta velocidad, se encuentra otro mucho más pequeño. Este ha sufrido varios incendios en las últimas décadas. También hay fondos de viviendas hacia las vías férreas, vegetación y enrejados propios del ecosistema urbano industrial clásico y moderno. Las “tipologías ferroviarias” pueden incluir, además de las estaciones de pasajeros, los abrigos o refugios, cabinas y garitas de señales, puentes peatonales, pasajes subterráneos, tanques de agua, depósitos, baños públicos y bebederos (Tartarini, 2010).

Los alrededores barriales de la Estación Carnelli parecen extremadamente tranquilos, aunque los perros se muestran amenazantes ante el paseante no habitual. De todas formas, el sistema de pasajeros funciona. La falta de atención general al servicio ha hecho que en estos últimos años de intensificación del tráfico (especialmente de carga, con la reactivación de las negociaciones portuarias) se hayan dado varios accidentes con automóviles y ómnibus en pasos no respetados. Como un fantasma que nunca dejó de estar vivo, el tren vuelve a sonar cada vez con más

fuerza, no tanto para movilizar pasajeros desde y hacia el área metropolitana, sino por las materias primas que carga con destino al puerto. Esto puede agudizarse de forma crítica si se concretan planes actualmente en curso sobre la instalación de una nueva fábrica de pasta de celulosa, de capitales finlandeses, en el corazón del país (Change.org, 2017). Tal situación contrasta en gran medida con lo que parece ser el aura de las estaciones de trenes de pasajeros utilizadas corrientemente: ellas son espacios de hibridación cultural y social, ámbito de encuentros, “arquetipo de espacios hechos para la movilidad” (Revill, 2013, p. 55). Tal contraste remite al carácter heterotópico de lo ferroviario y fabril más en extenso presente en la zona: nada más lánguido que una estación de tren sin la presencia de los pasajeros y de quienes realizan actividades en su interior y a su alrededor, sean oficiales o no.

Un tercer componente es la arquitectura industrial propiamente dicha, especialmente construida en los periodos 1875-1915 y 1941-1955, con su “decenio glorioso” (1945-1955) (Contreras Chahinian, 2006, p. 9). Tecnologías de palancas, luego de botones y después digitales, se suceden en estas tramas socioterritoriales de heterotopías fabriles. Los diseños de los establecimientos son acordes a dichos modelos y determinan sus espacialidades urbanas. En las siguientes secciones se examinará todo ello en detalle, dado que constituye el centro de interés de este artículo.

“Mientras Capurro duerme en la quietud de su parque, Arroyo Seco y Bella Vista tienen intensa actividad fabril y sirven de depósito de los frutos del país que aguardan en barracas su embarque al exterior” (Barrios Pintos, 1971, p. 25). Esta descripción de hace cuatro décadas mantiene su vigencia, incluso acentuando los contrastes entre el parque y los corredores de transportes ferroviario y vehicular. Hoy en día, la microrregión de influencia de la bahía en este segundo ensanche montevideano tiene por límite este, hacia el interior desde el espejo de agua a la avenida Agraciada, el antiguo camino Paso de los Molinos. Si bien esto es cierto, Bella Vista tiene uno de los límites conocidos, el oficial en términos municipales en la actualidad, un poco más allá, en la calle Zapicán, limitando con El Reducto. Efectivamente, la densidad y estado de galpones, instalaciones de procesamiento de alimentos y demás, dan fe de las características compartidas del entramado urbano. En esta faja ya se encuentran nuevos emprendimientos, pero los terrenos son soporte de nuevas edificaciones casi sin rasgos de las anteriores, en especial complejos habitacionales para población de ingresos medios a medios-altos. Allí, desde el norte y a través de la avenida Joaquín Suárez, el barrio El Prado empuja y los agentes inmobiliarios apuestan a una “gentrificación verde” (Anguelovski, 2017). Lo cierto es que desde la avenida Agraciada, todo desciende en dirección oeste hacia la bahía, el aire es otro y la presencia de instalaciones fabriles e industriales va progresivamente en aumento. Un peculiar entramado vial queda como malla determinante de la espacialidad del lugar, fruto del amanzanamiento que propició el loteo y venta de los terrenos así definidos. Dos orientaciones oblicuas fueron consideradas, de tal forma que se dibuja una geometría triangular específica, que multiplica las encrucijadas y las visuales posibles. Esto genera ángulos pronunciados, manzanas triangulares con sus esquinas acentuadas, que a escala edilicia conlleva viviendas de similar morfología.

Reconversiones económico-energéticas y los destinos de la materialidad

FIGURA 7 | Bahía de Montevideo



FUENTE FOTOGRAFÍA DE LOS AUTORES

Por las delimitaciones simbólicas más o menos instituidas de los conocidos como barrios Arroyo Seco y La Aguada, bajando por la calle General Aguilar desde la avenida Agraciada hacia la bahía, se empieza a dibujar de forma procesual un paisaje sociotécnico. Está compuesto por galpones en estado de deterioro y abandono, dos manzanas ocupadas por grandes edificaciones ruinosas propiedad de la empresa energética estatal (UTE), viviendas de los años 1920 y 1930 rodeadas de árboles entre los cuales comienzan a divisarse estructuras de hierro de varios pisos y chimeneas de metal herrumbrado, que delatan aquella territorialidad asociada a la producción fabril. Al decir de Grau, Iñiguez y Subirats (2012), se puede pensar esta parte de la ciudad como un “ensamblaje urbano múltiple”, donde coexisten aquellos elementos de la producción fabril, con viviendas y otras entidades arquitectónicas en estado de deterioro, calles de baja circulación vial y automotriz entre vías rápidas, ruidos asociados a la producción, trabajadores y habitantes de la zona en relación de baja densidad. A diferencia de la trama de Bella Vista antes descrita, territorializada inmediatamente al norte, esta faja angosta soporta una mayor concentración industrial de elementos de gran porte a escala no solo urbana, sino nacional. Ese ensamblaje produce un sistema integrado en red, que compone un estado de lo social desacelerado con respecto a zonas próximas, el cual está estéticamente en situación de escala de grises, arquitecturas desgastadas por el paso del tiempo y en franco deterioro, todo lo cual se ve atravesado por trazas paralelas al borde de la bahía de gran tránsito, que conectan territorios céntricos con la Zona Oeste de la ciudad.

Como hemos visto, en 1932 se inauguró la usina termoeléctrica Batlle y Ordoñez, propiedad del ente estatal creado un poco antes, en 1912. Esta gran obra permitió abastecer de energía la ciudad de Montevideo mediante la conversión

de carbón y después *fuel oil* en energía eléctrica, y potenció exponencialmente la gestión estatal de la energía. En la constitución del ente público también quedó integrada la producción del servicio de teléfonos y la infraestructura correspondiente. De allí su primer nombre: Usinas y Teléfonos del Estado (UTE). En 1974 se separaron la producción eléctrica de las comunicaciones telefónicas, creándose dos entes diferentes: la UTE mantuvo su sigla, pero fue rebautizada como Usinas y Transmisiones Eléctricas, mientras Antel (Administración Nacional de Telecomunicaciones) se ocupa de lo que su nombre indica. En 1951, frente a la central térmica se había creado la sede principal de la empresa, el Palacio de la Luz, un gran edificio en medio de edificaciones bajas, transformado en un referente arquitectónico para el área de Arroyo Seco. En los alrededores de la Central Termoléctrica existen varias edificaciones propiedad de la UTE, con lo cual la extensión territorial de la empresa corresponde a varias manzanas. Se ha venido experimentando una reducción considerable de dicho patrimonio edilicio, concomitante a un importante cambio en la matriz energética, con hitos claros entre 1950 y 1980 con las centrales hidroeléctricas, y más recientemente, desde 2010, con el fuerte desarrollo de la energía eólica gracias a parques de molinos de viento en diversos puntos del territorio nacional.

La Central Termoléctrica Batlle y Ordoñez es una obra arquitectónica que destella historia. En las observaciones participantes realizadas en su interior se pudo ver que, a medida que se avanza en la recorrida, se ubican máquinas de diversa índole que van desde su inauguración en 1932 con la unidad 1 y 2, actualmente desafectadas, a las unidades 3 y 4 creadas en 1955 y que están en proceso de desafectación. En la década de 1970 se integraron las unidades 5 y 6, que aún registran actividad y que fueron modificadas con posterioridad al año 2000, con los avances tecnológicos disponibles. Esas máquinas, emplazadas cual objetos de museo, son expresión de los diferentes momentos históricos asociados a la producción, empezando por sistemas de botones analógicos y palancas, pasando por los primeros monitores analógicos y un sistema más variado de botones que controlaban diversos procesos, al actual sistema de monitoreo digital de los diferentes procesos.

El abandono y deterioro observado en las inmediaciones de la macromanzana ocupada por la Central a también es visible en su interior. En entrevista realizada a un coordinador de turno que ofició de guía en el recorrido, indicó que desmontar las unidades representa un riesgo estructural para la fábrica, dado que todas se encuentran adosadas, a la vez que implica gastos que ni la empresa ni el gobierno pueden afrontar en momentos en que hay tantas necesidades que reclaman prioridad a nivel de las políticas públicas. Es en ese entendido que el proceso de deterioro se acelera y solo quedan huellas de un pasado de esplendor. El entrevistado en esta ocasión señalaba que hacia los años 1970 trabajaban entre 1500 y 2000 operarios, cuando actualmente solo lo hacen 80. Dado que la planta está en contexto de baja productividad y ante la nueva matriz energética del país, los trabajadores, según sus capacidades, están migrando a las nuevas fábricas ubicadas en los márgenes de Montevideo (nuevas plantas energéticas) o hacia el desarrollo y mantenimiento de la energía eólica ubicada en zonas de altitud geográfica del país. Los que no migraron a estas otras instalaciones y se encuentran en edad jubilatoria, según plantea el entrevistado, están en proceso de retiro incentivado. Otra

de sus aseveraciones, en estrecha relación con el fenómeno de desarrollo urbano, es que “la ubicación de esta planta (Central Batlle) en este punto de Montevideo, no tiene razón de ser, está desubicada, no tiene sentido...”. Quizás sí lo tuvo en 1932, porque fue ubicada hacia lo que entonces era los márgenes cercanos de la ciudad y su abastecimiento estaba totalmente asociado a las conexiones técnicas con la bahía, tanto en lo relativo al carbón, primero, como al *fuel oil* y el gas, después.

FIGURA 8 | Central Batlle y Palacio de la Luz, Montevideo



FUENTE FOTOGRAFÍA DE LOS AUTORES

La ubicación de la Central Batlle es un factor de preocupación para los gestores de la ciudad. Resulta estratégica para pensar y proyectar un nuevo entorno de la bahía, dado que está en terrenos donde finaliza el puerto montevideano y ocupa una macromanzana importante incluso a escala del segundo ensanche de la ciudad. Allí también se encuentran varias edificaciones de la empresa estatal de energía, como viejas usinas más o menos en uso por la propia entidad o por otras. En síntesis, este polo energético se encuentra en creciente deterioro, entrando en una etapa de pauperización. Los cambios en la matriz energética y productiva del Uruguay, en relación con flujos de capitales regionales y planetarios, saberes científico-tecnológicos y configuraciones sociales a diversas escalas, ponen esta inmensa materialidad en jaque, lo que al mismo tiempo constituye una ventana de oportunidades para innovaciones urbanas centrales. Como planteamos desde el comienzo de este artículo, el caso de esta área de la bahía, en la puja más intensa de la zona entre la territorialidad productiva portuaria e industrial y las de tipo residencial aceptadas desde hace ya un poco más de un siglo con el higienismo (Carmona, 2008), constituye un tipo de disputa territorial urbana que puede concebirse como un entorno heterotópico por excelencia. Tan cercano para el gran flujo de habitantes que cotidianamente atraviesan la ciudad dentro de las calles-avenidas colindantes o desde la rambla portuaria que conecta con rutas nacionales directamente al histórico centro, así

como presente en el imaginario social uruguayo desde el paisaje urbano capitalino y en las representaciones sobre los tan valorados entes públicos de servicios básicos defendidos ante los intentos privatizadores de las décadas neoliberales, es un gran desconocido incluso para los más próximos.

Heterotopías fabriles y nuevos posibles

Al interior del segundo ensanche histórico de la ciudad, formalizado —como hemos visto— en 1878, quedan absorbidos o se proyectan espacios tan marginales como los fabriles: el hospital psiquiátrico para pacientes agudos Vilardebó, las cárceles de Miguelete y Cabildo y un comando militar, entre los más significativos. En la actualidad, todos ellos, menos el último, han sido o están siendo sumamente cuestionados en cuanto a su existencia y ubicación en la ciudad. Se trata de la dialéctica moderna entre “orden y desorden”, “centro y periferia”, donde proliferan espacialidades-otras singulares, a pesar de y gracias a tal distinción (Edensor, 2005, p. 55). Con la fuerte reestructuración de la realidad urbano-industrial de las últimas décadas (Caravaca & Méndez, 2003), se propicia un escenario de crisis heterotópica, momento histórico donde se producen grandes contradicciones entre las condiciones de existencia y las de uso de los espacios. En este contexto, emerge 1889 Central Calcagno un cúmulo de especulaciones y acciones concretas, por demás significativas.

Son múltiples los casos de ciudades donde se vienen produciendo procesos de transformación de las zonas industriales tradicionales. Edensor (2005) los clasifica según el uso: para el pillaje de material, construcción de viviendas, actividades recreativas, lugares cotidianos de apropiaciones alternativas de colectivos varios y espacios de arte. Dichas intervenciones se encuentran inscritas en las tensiones de las disputas territoriales, las dinámicas de gentrificación y los procesos de segregación socioespacial (Segado & Espinosa, 2015). Se encuentran viejos galpones devenidos bienes turísticos (Parra, 2015), así como reconversiones ligadas a los paradigmas de la innovación tecnológica, las industrias creativas y la “estetización” (Vera, 2017).

Tres experiencias resultan particularmente significativas al respecto. Marrero (2003) analiza las tensiones entre el Ayuntamiento de Barcelona y los habitantes del Poblenou, fruto de su reconversión en el contexto de la economía global y el avance de las tecnologías de la información y la comunicación, en el caso paradigmático del conocido como “Manchester catalán”. A partir de Harvey (2014), plantea cómo el valor de cambio se impone al de uso. Las preguntas que surgen son: ¿Cómo los habitantes producen experiencias de uso de los espacios urbanos con fines productivos? ¿Cuáles son las tensiones existentes entre los intereses de uso de los habitantes por sobre el valor de cambio que promueven los representantes políticos y agentes de negocios inmobiliarios y productivos? Otro de los estudios es el de El Campo de la Cebada, en Madrid (Lozano, 2013). Esta experiencia, que surge en 2008, integra a un colectivo de habitantes en la gestión y recuperación de un espacio público. A partir de un complejo sistema de negociación con el Ayuntamiento, lograron transformar la espacialidad y crear diversos espacios donde se mezclan y ensamblan las cuestiones del habitar cotidiano con la tecnología, gracias al diálogo entre habitantes y científicos en su diseño. Por último, Del Pozo y González (2008),

en un estudio realizado en la ciudad de León (México), describen los efectos de una ciudad que absorbe las viejas edificaciones fabriles en desuso y formula experiencias de recuperación de edificios para usos culturales, de ocio y recreativos.

En Montevideo son pocos los casos de recuperación de espacios fabriles para el uso de los habitantes, con el potencial revitalizador que ello comporta, que se suma a la necesidad apremiante de resolver problemas habitacionales en zonas consolidadas y frenar con ello la constante disgregación territorial de una población que no crece en tamaño, pero cuyos integrantes se distancian cada vez más (Álvarez Pedrosian, 2014).

A continuación se mencionan en términos generales algunos ejemplos de espacios en proceso de transformación, con hincapié en el carácter heterotópico de las materialidades involucradas en ellos, en tanto clave para su comprensión.

Usina de Arroyo Seco “Estación Calcagno”, devenida en espacio de práctica deportiva de escalada

La usina Estación Calcagno, ubicada en la esquina de las calles Entre Ríos y Jujuy, fue inaugurada en 1889, construida por un particular y absorbida rápidamente por la entonces Compañía Nacional de Luz Eléctrica, con el apoyo financiero de la Compañía Nacional de Crédito Público y Obras Públicas, propiedad de uno de los tres grandes inversores urbanos de la ciudad de entonces, Emilio Reus. Esta segunda usina, primera en el segundo ensanche, iluminó 250 manzanas de La Aguada y El Cordón (Ackermann, 2014, p. 135). La manzana completa fue quedando paulatinamente en desuso, hasta alcanzar una situación de completo abandono a mediados de la década de 1990 (Contreras Chahinian, 2006). Con posterioridad al año 2010, la Fundación La Muralla se contactó con la empresa estatal de energía eléctrica (UTE), para poder usufructuar de la vieja usina y transformarla en un centro de prácticas de escalada deportiva. En 2014 le fue cedida en forma de concesión por diecisiete años para la práctica de ese deporte, con fines de inclusión social. Dicha fundación había nacido el año 2000, con el objetivo de promover la práctica de la escalada dirigida a niños, niñas y adolescentes en situación de vulneración de derechos.

La primera entrevista realizada a uno de los gestores del proyecto incluyó un recorrido por las instalaciones. Se visualizaron adaptaciones realizadas en las altas paredes para la práctica de la escalada, junto a otras secciones en pleno proceso de modificación. La coexistencia de restos industriales con estas nuevas prácticas, su atmósfera ambiental, las espacialidades y objetos asociados a ambos universos tan disímiles, promueven la experiencia heterotópica detrás de sus muros. A escala urbana, sus efectos se limitan a la mayor presencia de los usuarios, el movimiento de vehículos en su frente, el portón restaurado con inscripciones y lo que puede divisarse en lo alto tras los cristales. Gracias al convenio firmado con el Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU) en 2010 y los aportes económicos de privados, así como a recursos municipales obtenidos por votación ciudadana en los presupuestos participativos, se está invirtiendo en ampliar la recuperación del conjunto. Se proyecta incluir un espacio destinado a habitaciones para recibir a niños y adolescentes de otras localidades en su visita a la capital. Como hemos visto, esta reconfiguración funcional del espacio fabril es uno de los tipos clasificados por

Edensor (2005), único en el contexto del segundo ensanche montevideano hasta el momento y emblemático en lo que respecta a los posibles escenarios futuros. Este emprendimiento es un foco intenso de subjetivación colectiva instituyente según prácticas “ecosóficas” (Guattari, 2008), dado que se interviene un espacio desde una propuesta sumamente creativa, llena de vida y abierta para que sea un centro de experiencias para la población en general, y en particular para aquella socialmente menos favorecida.

Espacios de la Federación de Obreros de la Bebida en el territorio

Las instalaciones centrales de la Fábrica Nacional de Cerveza (FNC) son otras de las estructuras arquitectónicas significativas de la zona próxima a la bahía de la ciudad, ubicadas en el angosto Arroyo Seco. Son vecinas de la macromanzana de producción energética descrita con anterioridad, la antigua Central Calcagno donde opera la Fundación La Muralla, así como de otros espacios fabriles. Esta presencia central data de 1898 con una primera cervecería, transformada posteriormente fruto de fusiones empresariales y de la construcción de nuevas materialidades asociadas (FNC, 2011).

Este segundo caso representa otra configuración socioterritorial, una red socio-técnica y sus territorialidades (Álvarez Pedrosian, 2016a). En dicha trama urbana el movimiento sindical es un actor fundamental: posee su sede dentro de las instalaciones de la fábrica, así como un club social y deportivo a pocos cientos de metros, en los límites hacia el noreste entre Bella Vista y Reducto, en la zona de influencia de El Prado. Allí se lleva a cabo desde 2017 un proyecto de educación no formal para los hijos de los trabajadores y vecinos interesados, a partir de una perspectiva sindical centrada en la cultura del trabajo y el movimiento obrero organizado, de larga tradición local. A ello hay que sumarle la muy próxima sede del sindicato general de la bebida (Federación de Empleados y Obreros de la Bebida [FOEB]), a otro nivel más general, una de cuyas principales áreas es la producción de cerveza. El entramado socioterritorial materializado en varios lugares cercanos articula intereses empresariales, sindicales y vecinales, presentes desde hace décadas en la zona. Dos grandes tendencias se superponen allí: la presencia de sedes sindicales y de partidos y sectores políticos en La Aguada en torno al Palacio Legislativo, y las áreas fabriles de la bahía. Incluso es posible ampliar esta red considerando un antiguo predio, ocupado desde 1923 por la fábrica de cerveza Oriental, junto con su parque destinado al consumo de dicha bebida y al ocio, llamado Múnich —más tarde, Parque Oriental—, en momentos de auge de esta práctica familiar junto a la llegada de la tecnología más avanzada para la época (FNC, 2011). Hoy existe una plaza pública que ocupa parte de dicho parque, sobre el bulevar Artigas, que limita el segundo ensanche hacia el norte con el antiguo pueblo y actual barrio de Atahualpa.

En grados de mayor intensidad, como el Club Cervecerero en auge y crecimiento, o casi invisibilizados por nuevos usos, sentidos y prácticas, como en el caso de la plaza Pedro Poveda frente al colegio homónimo, las huellas, disposiciones y agenciamientos espaciales ligados arqueológicamente por fuerzas comunes, representan una red de rasgos heterotópicos en una variedad de expresiones. Las manzanas ocupadas por la Fábrica Nacional de Cerveza son los elementos de más fuerte presencia en esa

red, con dispositivos urbanos como la sede sindical y grandes superficies de paredes utilizadas como soporte para los “manifiestos murales” (Silva, 2007), productos característicos del movimiento obrero uruguayo y, específicamente, de la zona de la bahía (Álvarez Pedrosian, 2016b). En particular, nos referimos a la esquina donde convergen dos calles con la avenida Agraciada, el borde este de la ciudad, donde es más evidente la influencia que sobre ella tiene la bahía.

Otra locación incluida en esta historia urbana cervecera merece un nivel aún más específico, dado su carácter especialmente heterotópico: el Palacio de la Cerveza, conocido masivamente en los últimos cincuenta años como “la IASA”. Durante la década de 1920, esta obra del Art Déco montevideano situada a metros del contemporáneo Palacio Legislativo, en el corazón de La Aguada, fue uno de los principales componentes de la red antes descrita, en su momento de apogeo (Ramos, 2012). En los años 1960 fue adquirida como sede de la Institución Atlética Sudamérica (IASA): 7000 metros cuadrados divididos en tres pisos y un subsuelo, utilizados para realizar bailes populares y así recaudar fondos. Devino todo un éxito, abierta como estaba a captar diferentes estratos sociales y generacionales a través de las tres pistas dedicadas respectivamente al tango, la cumbia y el rock. Hacia 1990 seguían los bailes, pero en la órbita empresarial del espectáculo. Actualmente se encuentra fraccionada y ha sido vendida en partes, una de ellas comprada en el marco de un proyecto de polo audiovisual. Esta heterogeneidad de usos y prácticas converge en un mismo carácter general, el de espacialidades ligadas al ocio, la festividad, rituales colectivos de ruptura con el orden ordinario. Esta nueva etapa de una de sus secciones mantiene un vínculo con el espectáculo, pero ha pasado de la dimensión del consumo a la de la producción.

Conclusiones: una gran oportunidad sobre un debate necesario

Los paisajes económicos pueden ser extremadamente atractivos y su renovación puede enriquecer una preexistencia a la que ayude a potenciar. Pero también pueden ser avasallantes. Un proyecto de ciudad debe necesariamente incluirlos (...) es necesario extender la preocupación social, complejizar el análisis, considerar la existencia de más de una alternativa de solución para cada problema y apostar a la creatividad, a la capacidad de construir acuerdos y a la potencia del proyecto en la dirección de construir futuros con un sentido colectivo. No queda otra. (Schellotto, 2016, p. 77)

La percepción heterotópica conlleva la búsqueda de indicios vitales tras y entre los presuntos restos de las “zonas muertas” (Doron, 2008, p. 210). Otros ensamblajes urbanos requieren nuevas espacialidades habilitadoras de ambientes propicios para el desarrollo de la vida urbana. Para ello es necesaria una comprensión estética de los estilos arquitectónicos en juego, de lo preexistente y de lo por hacer, de la “conservación” y del “erigir” en los términos heideggerianos del habitar (Heidegger, 1994). Y requiere incluir la posibilidad de la falla y de las pérdidas (Edensor, 2016), reconocer el deterioro como dimensión de la vida de las edificaciones y de los espacios construidos, en vez de negarlo para luego ver qué hacer con él (Lynch & Southworth, 2005). Consideramos que lo expuesto permite poner el foco de la reflexión en el manejo de la materialidad, donde lo preexistente tiene valor incluso

en su posibilidad de llegar a ser socialmente considerado como patrimonio. Esto es especialmente importante para el caso de Montevideo en la perspectiva de las potencialidades de áreas centrales, como las del segundo ensanche de la ciudad. Resulta importante pensar desde una ecología urbana híbrida, donde se articulan diferentes sistemas técnicos, entornos construidos y naturales (Farías, 2011).

Estados extremos de precariedad y abandono, diferencias tan radicales de usos o estados contradictorios entre actualidades y virtualidades, ponen en evidencia el carácter heterogéneo de todo lugar, vale decir, su naturaleza heterotópica (Álvarez Pedrosian & Blanco Latierra, 2013). Las espacialidades aquí consideradas, en sus dimensiones arquitectónicas y urbanísticas, se encuentran determinadas por un “carácter fuertemente utilitario”; las del siglo XIX respondieron con una suerte de contrapeso retórico que tiene en el llamado eclecticismo historicista su síntesis compleja: en él se apela al renacimiento, manierismo y barroco italiano, referencias francesas así como formas vernáculas de la campiña inglesa (Romay et al., 2010, pp. 65-66). En esto el siglo XX es contundente en cuanto a su apuesta moderna: desnudar la función en una nueva estética de la máquina, expresándose lo más directamente posible (Banham, 1985).

Toda esta riqueza de propuestas espaciales, en diversos grados de conservación y transformación, en estados preservados o deteriorados, conforma una materialidad por demás significativa para reorientar las necesidades de una ciudad con graves problemas en diferentes aspectos de su existencia. Como ocurre en general en relación con los efectos medioambientales del desarrollo industrial moderno, la contaminación de la bahía constituye un desafío trascendente para Montevideo, aparentemente poco atendido. Por otro lado, los territorios del segundo ensanche de la ciudad guardan virtudes y secretos fantásticos para una mancha urbana por demás expandida, disgregada (Álvarez Pedrosian, 2014). En la intersección de ambos aspectos se produce un territorio, la “bahía novísima” como la hemos denominado, entidad excepcional para comprender y pensar futuros posibles de gran valor. Su carácter heterotópico es un don aún por explorar; su condición de centralidad, una riqueza difícil de igualar.

La condición de lo urbano tratada en este ensayo es la de un entramado socioterritorial donde entran en tensión la arquitectura fabril, por una parte, y por otra la necesidad de los colectivos de generar acciones transformadoras en el usufructo de esos espacios, en los beneficiarios que participan de ellos y en los intereses institucionales orientados a la recuperación de esas espacialidades en franco deterioro. En esas relaciones de composición de diversas entidades en ensamblajes heterogéneos (Estévez Villarino, 2016; Farías, 2011; Marrero, 2012) se establecen mediaciones donde intervienen fuerzas de diversa procedencia, como los colectivos, grupos organizados, trabajadores, visitantes, jefes de instituciones, beneficiarios objetivo y habitantes de la zona. Dinámicas humanas y no humanas se entrelazan, como los espacios arquitectónicos, las reglas y protocolos de funcionamiento según los tipos de propiedad, convenios, recursos económicos disponibles y la accesibilidad geográfica. Esta articulación promueve o inhibe acciones políticas que agencian prácticas espaciales. En los ejemplos descritos es posible observar la presencia de colectivos emprendedores de diversa índole que intervienen en esos espacios, y lo hacen a

partir de propuestas diferentes de aquellas para las que originariamente fueron proyectados y construidos. Y ello al mismo tiempo que se retroalimentan líneas de procedencia según rasgos y cualidades de tipos y usos compartidos, generando situaciones y entornos concretos, con los habitares y procesos de subjetivación respectivos (Guattari, 2008).

A pesar de las experiencias emergentes, mucho ha quedado en proyectos a medias, como el Plan Fénix hacia La Aguada; o sin concreción, como una nueva terminal regional de pasajeros hacia Capurro y un complejo de espacios públicos en toda el área central de la bahía (Sociedad de Arquitectos del Uruguay [SAU], 2016). Una nueva ola aplastante de flujos transnacionales de capital desde la industria y el comercio portuario parece no deja lugar para nada más, reforzando el divorcio entre la ciudad y la bahía que la hizo nacer.

Referencias bibliográficas

- Ackermann, J. (2013). *Agua + Da. Primer asentamiento en la bahía de Montevideo*. Montevideo: Cruz del Sur.
- Álvarez Lenzi, R., Arana, M. & Bocchiardo, L. (1986). *El Montevideo de la expansión (1868-1915)*. Montevideo: EBO.
- Álvarez Pedrosian, E. (2014). Espacialidades emergentes en un territorio disgregado. Lecciones montevidéanas sobre habitares, territorialidades y diseño existencial. *Anuario de Antropología Social y Cultural del Uruguay*, 12, 77-92. <https://bit.ly/2LC6w0q>
- Álvarez Pedrosian, E. (2016a). Las tramas socio-territoriales en las que habitamos: aportes para pensar la composición urbana en clave comunicacional. *Informatio*, 21(2), 69-87. <http://informatio.eubca.edu.uy/ojs/index.php/Infor/article/view/189>
- Álvarez Pedrosian, E. (2016b). Paisajes de la resistencia: territorio, expresión y poder. *Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía*, 1(1), 73-87. <https://bit.ly/2M03zmx>
- Álvarez Pedrosian, E. & Blanco Latierro, V. (2013). Componer, habitar, subjetivar. Apuntes para una etnografía del habitar. *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 15. <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/componer-habitar-subjetivar/>
- Arana, M. (2016). Hacia una congruencia responsable. *Boletín Sociedad de Arquitectos del Uruguay*, enero-agosto, 69-73. https://issuu.com/bsau/docs/bsau_-_agosto_2016
- Angelovski, I. (2017). Urban greening as the ultimate urban environmental justice tragedy? *Planning Theory*, 16(1), 3-24. <http://dx.doi.org/10.1177/1473095216654448>
- Banham, R. (1985 [1960]). *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*. Barcelona: Paidós.
- Barrios Pintos, A. (1971). *Montevideo. Los barrios I*. Montevideo: Nuestra Tierra.
- Capillas de Castellanos, A. (1971). *Montevideo en el siglo XVIII*. Montevideo: Nuestra Tierra.
- Caravaca, I. & Méndez, R. (2003). Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. *EURE*, 29(87), 37-50. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612003008700003>
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.

- Carmona, L. (2008). Bahía de Montevideo: historia de miradas, prácticas, proyectos. En *Inno / Bahía. Taller Internacional. Los espacios de innovación en los territorios de la integración regional. El caso de los vacíos urbanos y baldíos industriales en torno a la bahía de Montevideo* (pp. 12-21). Montevideo: Fundación Polo Mercosur / Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (DINOT), Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA).
- Change.org (2017). Mejor ciudad y más ciudadanía. Ante la propuesta de instalar una nueva planta de UPM. <https://www.change.org/p/opinion-publica-mejor-ciudad-y-mas-ciudadania>
- Contreras Chahinian, F. (2006). *Chimeneas sin humo, edificios con memoria: itinerario industrial por Montevideo*. Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura (IHA), Facultad de Arquitectura (Farq), Universidad de la República (Udelar).
- Domènech, M. & Tirado, F. J. (1998). *Sociología simétrica: ensayos sobre ciencia, tecnología y sociedad*. Barcelona: Gedisa.
- Doron, G. (2008). ‘...those marvellous empty zones on the edge of our cities’: heterotopia and the ‘dead zone’. En M. Dehane & L. De Cauter, L. (eds.), *Heterotopia and the City. Public space in a postcivil society* (pp. 203-213). Londres / Nueva York: Routledge.
- Edensor, T. (2005). *Industrial ruins. Spaces, aesthetics and materiality*. Oxford / Nueva York: Berg.
- Edensor, T. (2016). Incipient ruination: materiality, destructive agencies and repair. En M. Bille & T. Flohr (eds.), *Elements of architecture. Assembling archaeology, atmosphere and the performance of building spaces* (pp. 348-364). Londres / Nueva York: Routledge.
- El País* (2017, febrero 12, Uruguay). Retiraron 25 toneladas de basura de la playa Capurro. <http://www.elpais.com.uy/informacion/retiraron-toneladas-basura-playa-capurro.html>
- Estévez Villarino, B. (2016). Controversias, hibridez y diseño urbano: abrir el candado de la representación y multiplicar los posibles del espacio público. *Revista de Geografía Norte Grande*, (65), 7-37. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022016000300002>
- Fábrica Nacional de Cerveza (FNC). (2011). *Historia de la cerveza en Uruguay. Homenaje de fnc a sus 145 años*. Montevideo: Koi Books.
- Farías, I. (2011). Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 11(1), 15-40. <https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v11n1.826>
- Foucault, M. (1999 [1967/1984]). Espacios otros. *Versión: Estudios de Comunicación, Política y Cultura*, 9, 15-26. [Michel Foucault, De los espacios otros – “Des espaces autres”. Conferencia dictada en el Cercle des études architecturales, 14 de marzo de 1967, publicada en *Architecture, Mouvement, Continuité*, n. 5, octubre de 1984. Traducida por P. Blitstein y T. Lima. En http://www.lugaradudas.org/archivo/publicaciones/fotocopioteca/43_espacios_otros.pdf]
- Foucault, M. (2008 [1966]). Topologías (Dos conferencias radiofónicas). *Fractal. Revista Iberoamericana de Ensayo y Literatura*, 48, 39-64. <http://www.mxfractal.org/RevistaFractal48MichelFoucault.html>
- Gautreau, P. (2006). La bahía de Montevideo: 150 años de modificación de un paisaje costero y subacuático. En R. Menafrá, L. Rodríguez, F. Scarabino & D. Conde (eds.), *Bases para la conservación y manejo de la costa uruguaya* (pp. 401-411). Montevideo: Vida Silvestre Uruguay. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00523650>

- Grau, M., Íñiguez, L. & Subirats, J. (2012). Una perspectiva híbrida y no-moderna para los estudios urbanos. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 12(1), 89-108. <https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v12n1.910>
- Guattari, F. (2008). *La ciudad subjetiva y post-mediática. La polis reinventada*. Cali: Fundación Comunidad.
- Harvey, D. (2014). *The urban experience*. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press.
- Heidegger, M. (1994 [1954/51]). Construir, habitar, pensar. En *Conferencias y artículos* (pp. 127-142). Barcelona: Serbal.
- Hetherington, K. (1997). *The badlands of modernity. Heterotopia and social ordering*. Londres / Nueva York: Routledge.
- Ingold, T. (2000). *Perception of environment: Essays in livelihood, dwelling and skill*. Londres: Routledge.
- Ingold, T. (2012). El diseño de ambientes para la vida. En *Ambientes para la vida. Conversaciones sobre humanidad, conocimiento y antropología* (pp. 19-34). Montevideo: Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio (Seam), Universidad de la República (Udelar) / Trilce.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Lozano, C. (2013). El Campo de Cebada y otros laboratorios urbanos. En *Madrid, materia de debate* (Vol. 1, pp. 329-349). Club de Debates Urbanos. <https://bit.ly/2uYkyiU> / <https://drive.google.com/file/d/0B5rqm7D5eK44TGZ2MDV3YXFvdnc/edit>
- Lynch, K. & Southworth, M. (eds.) (2005) [1990]. *Echar a perder: un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Marrero, I. (2003). ¿Del Manchester catalán al Soho Barcelonés? La renovación del barrio del Poble Nou en Barcelona y la cuestión de la vivienda. *Scripta Nova*, 146(137). <http://vufind.uniovi.es/Record/ir-ART0000017469>
- Marrero, I. (2012). Por una teoría del actor-red menor: perspectivismo y monadología. En F. Tirado & D. López (eds.), *Teoría del actor-red. Más allá de los estudios de ciencia y tecnología* (pp. 331-355). Barcelona: Amentia. <http://research.gold.ac.uk/16573/>
- Otero, R. (1998). Primer Seminario Montevideo. *El Arqa*, 8(28), 2-3.
- Parra, I. D. (2015). Viaje solo de ida. Gentrificación e intervención urbanística en Sevilla. *EURE*, 41(122). <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000100007>
- Posada Morales, J. E. (2014). El gobierno urbano: indagaciones alrededor de las heterotopías innovadoras. Caso Medellín. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 7(13). <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/8753>
- Pozo, P. B. del & González, A. L. (2008). Patrimonio industrial y nuevas perspectivas funcionales para las ciudades en reestructuración. *Estudios Geográficos*, 69(264), 23-50. <https://doi.org/10.3989/eggeogr.2008.i264.78>
- Ramos, A. O. (2012, julio 8). El glorioso sabor Art Déco. Palacio de la Cerveza, un patrimonio montevideano que Unesco pretende para la Humanidad. *Crónicas migrantes* [En línea]. <http://armandolveira.blogspot.com.uy/2012/07/palacio-de-la-cerveza-patrimonio.html>
- Reville, G. (2013). Points of departure: Listening to rhythm in the sonic spaces of the railway station. En Smith, R. J. & Hetherington, K. (eds.), *Urban rhythms: Mobilities, Space and interaction in the contemporary city* (pp. 51-68). Special Issue: Sociological Review Monograph Series. Oxford / Malden (MA): Wiley. <https://doi.org/10.1111%2F1467-954X.12053>

- Romay, C., Etchevarren, V. Chirico, M., Maggi, S., Páez, C., Primucci, D. & Sabalsagaray, S. (2010). *La arquitectura y el ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio*. Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura (MEC).
- Schellotto, S. (2016). Los paisajes económicos y el proyecto de ciudad. *Boletín Sociedad de Arquitectos del Uruguay*, enero-agosto, 76-77. https://issuu.com/bsau/docs/bsau_-_agosto_2016
- Segado, F. & Espinosa, V. M. (2015). La ciudad herida. Siete ejemplos de rehabilitación urbana en la segunda mitad del siglo xx. *EURE*, 41(123), 103-129. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/673>
- Semanario Voces*. (2011). Ciudad formal y asentamientos. (Nota del 24-2-11, 17-22).
- Silva, A. (2007). La ciudad como comunicación. Elaboración de una teoría sobre el graffiti en las ciudades contemporáneas, con especial referencia a ciudades colombianas y latinoamericanas, y la evolución de sus argumentos hasta la formulación de una tesis integral sobre la ciudad intercomunicada por territorios urbanos. *Diálogos de la comunicación*, 74. <http://www.dialogosfelafacs.net/wp-content/uploads/2012/01/23-revista-dialogos-la-ciudad-como-comunicacion.pdf>
- Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU). (2016). Proyecto Capurro. Un plan trunco. Entrevista con el Arq. Ulises Torrado. *Boletín Sociedad de Arquitectos del Uruguay*, enero-agosto, 74-75. https://issuu.com/bsau/docs/bsau_-_agosto_2
- Soja, E. (2008) [2000]. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Tartarini, J. (2010). *Arquitecturas ferroviarias*. Buenos Aires: Colihue.
- Vera, P. (2017). Procesos de recualificación urbana e imaginarios de la innovación. El caso de Rosario, Argentina. *EURE*, 43(129), 209-234. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1582>