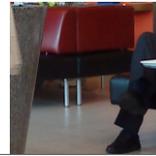


2011

**A N A L E S
DE INVESTIGACIÓN
EN ARQUITECTURA**



- Reflexiones sobre el espacio arquitectónico. Explicación y descripción.
- Los No lugares. Estudio de los intercambiadores.
- Reflexiones sobre la producción arquitectónica premium del turismo residencial en Punta del Este.
- La identidad después de la gentrificación.
- Patrimonio e industria, génesis del paisaje cultural de la ciudad latinoamericana del siglo XX, una necesaria regeneración.
- El patrimonio arquitectónico moderno montevideano y su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial

Anales de Investigación es una publicación de la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay

Decano Arq. Gastón Boero / **Comité Editorial** Marcela Pizzi, Mariella Russi Podestá, Antonio Salinas, Emilio Nisivoccia y Ruben García Miranda / **Editor** Arq. Ruben García Miranda / **Coordinación editorial** Fernanda Escayola / **Diseño gráfico y armado** Erica Yac / **Diseño de Portada** Ignacio Aznarez y Mercedes Otegui / **Corrección** T. P. Nina Liberman

ISSN: 1688-8782

En esta primera instancia presentamos los Anales de Investigación, una nueva publicación desarrollada en la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Universidad ORT, en materia de Teoría, Historia y Crítica de la Arquitectura bajo una óptica regional en un marco temporal contemporáneo.

Desde las premisas iniciales, la idea es nutrir sus contenidos a través del aporte de diversas fuentes, planteando una recepción de artículos con una máxima apertura conceptual, temporal y geográfica.

En consonancia con el ámbito académico donde se lleva a cabo esta producción, se ha planteado la difusión de los aportes de los estudiantes y egresados de la Facultad, a partir de la síntesis, bajo el formato de artículos, de las tesis de fin de carrera. De esta misma forma se prevé la publicación de trabajos tanto de docentes y egresados de la Facultad, como de investigadores nacionales e internacionales.

La intención de trascender el carácter nacional se verifica, en primer lugar, en la conformación del Consejo Editorial con la integración de investigadores de la región que plantearán las políticas editoriales según los intereses de este ámbito sociocultural.

Presentación

Por otra parte, la intención de esta publicación es atender la situación contemporánea, desde las distintas visiones teóricas, perspectivas históricas o aproximaciones críticas con una base regional. Las principales líneas de acción estarán centradas en la teoría de la arquitectura, las realidades territoriales y urbanas, las arquitecturas emergentes y las búsquedas actuales en materia de conservación del patrimonio cultural.

En este primer número contaremos con los aportes de dos investigadores regionales, Marcela Pizzi de Chile, y Antonio Salinas de Bolivia, así como con el de Ruben García Miranda, Responsable del Área, y con tres artículos de egresados de la facultad: Fiorella Russo, Fernanda Escayola y Pedro Ruiz y finalmente Carla Nóbile y Andrea Sader.

En relación con las líneas editoriales el trabajo de Salinas refiere a la teoría en relación con la configuración del espacio arquitectónico, el de Russo a la realidad contemporánea del área Maldonado–Punta del Este, el de Escayola/Ruiz a los intercambiadores y su rol protagónico en la actualidad, el de Nóbile/Sader a las consecuencias sociales y espaciales de la rehabilitación de Colonia del Sacramento y finalmente el de Pizzi y García Miranda atiende a dos categorías que han tomado creciente importancia en la conservación patrimonial como han sido el Patrimonio Industrial y el Patrimonio Moderno.

Índice

■	Reflexiones sobre el espacio arquitectónico explicación y descripción <i>Arq. Antonio Salinas Moreno, MSc.</i>	7
■	Los No Lugares. Estudios de los Intercambiadores <i>Arq. Fernanda Escayola/ Arq. Pedro Ruiz Díaz</i>	17
■	Reflexiones sobre la producción arquitectónica Premium del turismo residencial en Punta del Este, Uruguay <i>Arq. Fiorella Russo Cardozo</i>	31
■	La identidad después de la gentrificación <i>Arq. Carla Nóbile/ Arq. Andrea Sader</i>	49
■	Patrimonio e Industria, Génesis del Paisaje Cultural de la Ciudad Latinoamericana del siglo XX, Una necesaria Regeneración <i>Arq. Marcela Pizzi Kirschbaum</i>	61
□	El patrimonio arquitectónico moderno montevideano y su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial <i>Arq. Ruben García Miranda</i>	71

Reflexiones sobre el espacio arquitectónico explicación y descripción

Antonio Salinas Moreno, MSc.

Docente

Vice Decano y Director del Instituto de Investigaciones de la
Facultad de Arquitectura, Universidad Mayor de San Simón,
Cochabamba, Bolivia.

Actualmente se desempeña como Docente y Coordinador de
Investigación en la Universidad del Valle de la misma ciudad.

En un mundo como el de hoy en el que “el saber fragmentado en elementos separados y compartimentalizados en las disciplinas” se enfrenta con una realidad con problemas transversales (Morin, 1999), es importante revisar la concepción del Espacio Arquitectónico para su consideración como lo que es: un sistema complejo que se resuelve en un conjunto de vínculos interactivos¹ internos que configuran su mundo, y externos que interactúan con la realidad existencial del Ser Humano, con sus propios vínculos socio-económicos y físico-espaciales².

LA EXPLICACIÓN DEL ESPACIO ARQUITECTÓNICO

Es interesante hacer notar que la primera vez que se utilizó el término “espacio”, fue refiriéndose al “cosmos y al hombre” (Córdoba, Gonzáles, Nasser, Ortiz, Zamora; Coordinadores, 2002, 168)³. Parafraseando el concepto de Llaguel, podríamos pensar en el Espacio Arquitectónico como en el del Cosmos de la Arquitectura y el Cosmos del Hombre, entendiendo por ‘cosmos de la arquitectura’ el mundo de lo morfológico, lo funcional y lo tecnológico; y por el ‘cosmos del hombre’, su producción y realización culturales.

Lambert-Brittan sostiene que hay dos tipos de respuesta a la pregunta: ¿el porqué, en nuestro caso, del Espacio Arquitectónico? (Brittan, 1975, p. 70). Una sería en términos de explicación de las causas que lo han condicionado, y la otra desde la visión dentro de la que debe ser concebido. De ahí nace por una parte la Explicación Causal, propia de las ciencias naturales (explicación mecánica); y la otra, la Explicación Teleológica, propia de las ciencias biológicas, historia y ciencias sociales “en las cuales la explicación es en términos de los fines y metas de ciertos procesos”.

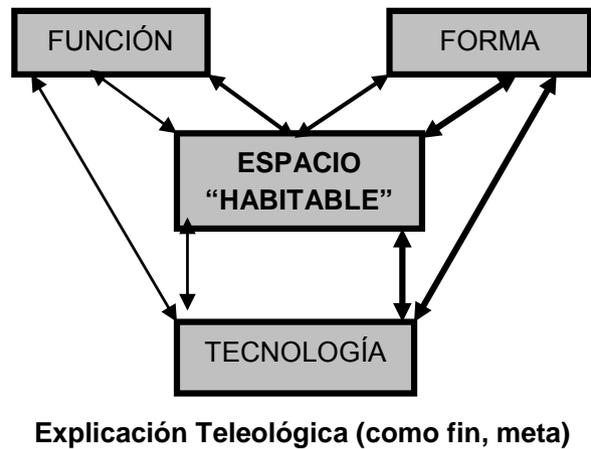
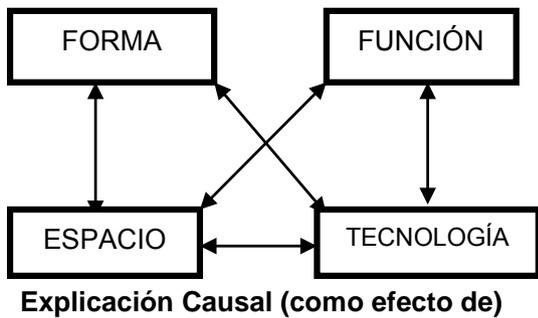
1. Ésta es la concepción del Pensamiento Complejo.

2. Las presentes Reflexiones están contenidas en la Tesis del autor de este artículo para la obtención del Título de la Maestría en Enseñanza de la Arquitectura y el Urbanismo.

3. El filósofo alemán Federico Heguel -citado por Alejandro Mangino Tazzer en el ensayo “Análisis del espacio arquitectónico: un modelo de evaluación” del libro “Evaluación del Diseño” editado por las Coordinaciones Departamentales de Docencia y de Difusión del Departamento de la Evaluación del Diseño en el Tiempo (Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México D.F.), empleó el término por primera vez.

Para los propósitos de la reflexión, éste es el tipo de explicación que nos interesa, la Explicación Teleológica, ya que “la conducta humana no se podría explicar causalmente, esto es, mecánicamente” (Descartes citado por Lambert-Brittan). Ambas formas de explicación se esquematizan así:

En el segundo gráfico, en el momento de calificar al espacio como habitable⁴, se está estableciendo una “visión” del mismo. Con él y con cada uno de los componentes de la Arquitectura se establecen tres Tríadas, a saber: forma-espacio habitable-función, función-espacio habitable- tecnología, forma-espacio habitable-tecnología. En cada una, el espacio



4. Por el momento nos quedamos con esta calificación tan general. Por “habitabilidad” debe entenderse la capacidad que se imprime al espacio para acoger con pertinencia, la visión del Ser Humano, del Lugar en el que busca su desarrollo como tal.

habitable determina las características de las otras dos, que deben configurar el espacio habitable. De ahí que, al poner el acento en una de las Tríadas, se modifica la visión de la complejidad del espacio, se ayuda a construir el objetivo y por consiguiente el discurso de la realidad arquitectónica.

El Movimiento Moderno en la Arquitectura estuvo influenciado por el paradigma de la ilustración en el que se supone de manera axiomática que la razón es la fuente del conocimiento y que se debe desconfiar de los sentidos cuando se intenta conocer. “Esta noción entiende el mundo como un mecanismo regido por leyes racionales que la ciencia debe descubrir y explicar a partir de los fenómenos naturales, yendo de lo general a lo particular”⁵. En contraste con el Paradigma de la Ilustración, el nuevo Paradigma, de la Posmodernidad, también de manera axiomática, “fragmenta la realidad en múltiples manifestaciones culturales, operando bajo una ambigüedad ética y moral”⁶.

De cualquier manera, no es relevante si se trata del viejo o del nuevo paradigma contenido en un concepto, lo importante es que la construcción filosófica de la realidad en uno y otro caso, siguiendo a Gilles Deleuze en “Conversaciones” (1996, p. 44), nos dice lo siguiente: “La filosofía se ha ocupado siempre de conceptos, y hacer filosofía es intentar crear o inventar conceptos. Pero hay varios aspectos posibles en los conceptos...” y continúa: “durante mucho tiempo los conceptos han sido utilizados para determinar lo que una cosa es (esencia). Por el contrario, a nosotros (Deleuze y Guattari), nos interesan las circunstancias de las cosas - ¿En qué caso?, ¿Dónde?, ¿Cuándo?, ¿Cómo?, etc. Para nosotros el concepto debe decir el acontecimiento, no la esencia [...]”.

Utilizando las interrogantes que plantean tanto Deleuze como Guattari relacionadas con la elaboración del concepto, podemos decir: ¿La Arquitectura, en qué caso?; ¿La Arquitectura, dónde?; ¿La Arquitectura, cuándo?; ¿La Arquitectura, cómo? Las interrogantes se refieren a un objeto específico de la realidad en la que el enfoque define ciertas condiciones para el Objeto Arquitectónico, condiciones que provienen de la manera en que se involucra el Sujeto en él. El objeto es dotado de cualidades contenidas en el principio del enfoque. Desde esa perspectiva, Deleuze y Guattari están en lo cierto. Las circunstancias ubican al objeto en el tiempo y el espacio, y caracterizan la percepción que el Sujeto tiene del objeto, pero no lo definen. La “esencia” del objeto quedará siempre a cargo de la definición de su naturaleza, de su condición de ser.

LA DESCRIPCIÓN DEL ESPACIO ARQUITECTÓNICO

En un mundo con “el saber fragmentado en elementos separados y compartimentalizados en las disciplinas”, es importante revisar la concepción del espacio arquitectónico para su consideración como un sistema complejo que se resuelve en -un conjunto de conjuntos- con vínculos interactivos entre ellos. Para eso, es necesario describir y explicar el Cosmos de lo Arquitectónico, en el contexto de lo que lo rodea, creado por el Hombre. Para tal descripción son necesarias dos categorías de análisis: la una interna y la otra externa: la primera estrictamente “arquitectónica” y la segunda “no arquitectónica”, pero que puede serlo si se enfoca en la significación humana de lo arquitectónico.

Hoy nos ocuparemos de la primera, de la estrictamente arquitectónica.

5. Andrés Weil Parodi: “Epistemología Arquitectónica” (dcto. electrónico: www.Cfg.uchile.cl, p. 1)

6. Ibid., p. 1

Categoría interna de Análisis: La idea del espacio arquitectónico

Para comenzar, es importante aclarar por qué se enfatiza en el tema del 'espacio arquitectónico' cuando se habla de arquitectura. Al respecto, Scruton en su libro "La estética de la arquitectura" (Scruton, 1995, pp.50-59), rechaza desde la perspectiva filosófica la existencia de 'una esencia en la arquitectura' y pone en tela de juicio la pretendida esencia del espacio que le confiere significación. Si bien, de acuerdo con Scruton puede admitirse que el espacio no es el elemento esencial de la arquitectura, debemos admitir sin embargo que, al menos, establece la diferencia entre la arquitectura y otros fenómenos de la realidad entre cuyos componentes se encuentran la forma, la función y la tecnología. El espacio arquitectónico es donde mejor se transfiere el concepto de lo "habitabile".

Hacia una clasificación de componentes del espacio Arquitectónico

En su libro "Del Espacio a la Forma", Jorge Burga Bartra (1989, p.42), parte de la idea de que la influencia de varias disciplinas (arte, física, filosofía, etc.) y la especialización del conocimiento, determinaron que desde comienzos del siglo XX surgieran conceptos del espacio que clasifica así: espacio-tiempo, espacio-forma clásica, espacio como tecnología-geometría, espacio-función y espacio como signo-conducta. Habiendo establecido nuestra conformidad con el contenido de cada concepto, parece importante avanzar con la propuesta de otra clasificación, sin dejar de ponderar el pensamiento de Burga. Sin embargo, esta clasificación no se refiere a alternativas en la concepción del espacio arquitectónico cuya descripción se analiza, sino que son parte de su complejidad, son componentes de una sola realidad;

son "El Espacio Arquitectónico". Para evitar la descripción pura y simple de las categorías objeto de la desagregación en componentes espaciales, aquélla se matiza con reflexiones que van construyendo la imagen de la totalidad "Espacio Arquitectónico".

Componente espacio-recorrido

Se basa en la posición del cubismo: "el pintor cubista [...] abordó su obra sobre el lienzo como un arquitecto, para representar su pintura [...], los cubistas analizaban (los objetos), en sus formas básicas geométricas, los descomponían en una serie de planos, después los reunían, reconstruían y los forjaban a voluntad [...] en una composición estrictamente pictórica de superficies y planos entrelazados, que se penetraban entre sí y se superponían" (Fleming, 1971, p. 343). Composición y reconstrucción o, lo que es lo mismo, creación o recreación de la realidad de una parte del espacio arquitectónico.

En sus primeras obras, los pintores cubistas " [...] expresan de un modo polémico este deseo de ruptura, tomando la presentación de los objetos mediante la representación contemporánea de muchas imágenes superpuestas, es decir, negando que la representación artística esté subordinada a la unidad de la visión física" (Benévolo, 1994, p. 253); en una concepción de la realidad en la que interviene el percepto: la visión recrea y el concepto analiza. Entonces, el pintor cubista "pretende representar las varias caras de los objetos que el ojo no puede ver simultáneamente pero que la mente retiene" (Ediciones CEAC, 1975, p.535).

Finalmente⁷: "[...], tal como se ofrece al espíritu, desde el punto de vista plástico, la cuarta dimensión sería generada por las tres dimensiones conocidas: ella representa la inmensidad del espacio eternizándose en

7. La cita que se transcribe a continuación está contenida en la documentación proporcionada en el "Curso de Arte Moderno: Las Vanguardias y su legado", dictado por Beatriz Oggero en el Centro Boliviano Americano, Cochabamba, Bolivia, 2001. A su vez, dicha documentación, constituye el primer capítulo del libro "Méditations esthétiques, Les peintres cubistes", de Gillaume Apollinaire, publicado en 1913.

todas las dimensiones en un momento determinado". Queda claro: la cuarta dimensión no es el tiempo, es un momento en el recorrido "en todas las direcciones" que supone la inmensidad del espacio, mientras que su realidad, su complejidad se congela en cada instante. Entonces, el tema del espacio arquitectónico es el recorrido; pero su realidad compleja está en el momento, el de la aprehensión intelectual. Se trata de "recorrerlo" para "comprenderlo", superponiendo imágenes que se vinculan e interactúan en cada instante de la existencia compleja del *Cosmos de lo Arquitectónico*.

En resumen, que para la percepción del espacio arquitectónico se necesita al "Sujeto" recorriéndolo, observándolo desde varias posiciones, reflexionando, analizando y criticando (concepto de configuración), para aprehender la complejidad de su naturaleza en un instante-momento histórico (concepto de apreciación)⁸.

Componente espacio- incluido en la forma- geometría
En este caso, el concepto del espacio se supone determinado por las cualidades perceptivas y de configuración de la forma- geometría tal como ésta se muestra desplegada en el espacio: una dimensión, dos dimensiones, tres dimensiones. Adopta sus cualidades en la consideración de la forma del espacio.

Se trata en realidad de la geometrización del espacio, a partir de las condiciones formales de la envolvente caja vacía que se construye con elementos tecnológicos y plásticos. De ésta adquiere sus cualidades y /o las sensaciones que se producen en el momento de la percepción: lineal, superficial, volumétrica,

cerrada, abierta, cálida, fría, direccional, etc.

Componente espacio generado por la forma-geometría
Según Burga Bartra (1989, p. 46) este espacio "enfatisa el aspecto tecnológico geométrico de la forma".

Si se profundiza más en el tema, puede concluirse que es el espacio arquitectónico que resulta de la manipulación de la geometría de la forma, de las leyes de la generación de la forma. La línea resulta de la traslación del punto, etc., pero además de las variaciones que puede adaptar la forma geométrica. Así del cubo, surgen diversos poliedros, etc. o formando conjuntos geométricos por encastre, aproximación, inclusión, etc. con el objetivo de responder a determinados enfoques o premisas de diseño para lograr la habitabilidad del espacio arquitectónico. Es importante hacer notar que sin el enfoque que introduce la dimensión humana para conducir el manejo de la forma, se cae fácilmente en el "formalismo arquitectónico".

Componente espacio- funcional

"[...] la arquitectura no funciona, sino que permite e incluye determinados esquemas de conducta humana a los que da lugar" (Burga Bartra, 1989, p. 49). Si convenimos en que la arquitectura no funciona, se postula que ésta debe ser Funcional, es decir, "adecuada para", "que responde a". Esto confiere al espacio arquitectónico un destino, una razón de ser: ¿Para qué?, ¿respondiendo a qué?

La respuesta es inmediata: como respuesta a las condiciones materiales y espirituales del desarrollo del sujeto; para cualificar la

8. Ambos conceptos, éste y el que se vierte dentro del subtítulo siguiente, han sido desarrollados en el cap. 3, acápite 3.3 "La realidad del sujeto-objeto" de la Tesis mencionada.

cotidianidad de su existencia objetiva-subjetiva; como respuesta al acondicionamiento del estímulo ambiental (iluminación, temperatura, sonido, proporción, escala, color, textura, forma, composición) que conduce a la percepción del 'medio ambiente espacial' y que se traduce en respuestas psicológicas y/o biológicas: frío, calor, ruido, encerramiento, dinamismo, quietud, aplastamiento, tristeza, alegría, etc.

Componente espacio estructura-tecnológica-formal

La estructura tecnológica formal es la técnica concebida como expresión sensible que define, configura y contiene al espacio, y al mismo tiempo lo limita materialmente. En otras palabras los elementos tecnológicos (estructura resistente y constructiva) se moldean⁹, se hacen materia susceptible de valoración estética, cuando ponen límites (envuelven) al escenario de la existencia humana.

El espacio arquitectónico, una cualidad de LUGAR, se expresa en la estructura tecnológica formal en un conjunto de convenciones estéticas y funcionales¹⁰ e invenciones tecnológicas que se materializan en función del nivel de desarrollo alcanzado.

CONCLUSIONES

La explicación del espacio arquitectónico debe hacerse en el contexto de lo teleológico, que toma posición en términos de los fines y metas de ciertos procesos de creación arquitectónica a partir de la calificación de la idea del espacio en un enfoque que determine las características de los otros componentes de la complejidad arquitectónica para ayudar a construir un objetivo trascendente que guíe la construcción teórica de la realidad arquitectónica.

En cuanto a su descripción, ésta se resume en la concepción totalizadora del espacio arquitectónico-desarrollo humano, según la cual:

1. Para ser observado, debe ser recorrido, y para su comprensión “congelado” con el fin de establecer un conjunto con las imágenes producto de la observación. Ambas acciones se desarrollan en el mundo interior, desde la perspectiva física y conceptual; desde el cosmos de lo arquitectónico.

2. Es configurado respondiendo automáticamente a las cualidades de la forma-geometría que lo contiene o introduciendo la dimensión humana con la incorporación de determinados enfoques o premisas de diseño.

3. Es pensado como respuesta al “encargo” de las condiciones materiales y espirituales de desarrollo del sujeto.

4. Es definido y fijado en un “lugar” por una estructura tecnológica formal que es portadora de las cualidades de la forma-geometría que se nutre de convenciones culturales, pero también de invenciones tecnológicas producto de la creatividad o de la apropiación cultural.

Las formas de configuración, de ideación, de análisis y de propuesta físico-espacial adquieren calificación para el desarrollo humano cuando son determinadas en este espacio:

a) Por las formas en que son asumidas, por una parte, la civilización en general y por otra, las características de la propia cultura en particular, es decir, los beneficios de la ciencia y de la técnica que cuidan las representaciones mentales propias de la identidad del sujeto.

9. En el sentido de “se adaptan a”

10. Lo ‘funcional’ de acuerdo al pensamiento del presente trabajo, se refiere a la respuesta del espacio en términos de beneficio medioambiental que se obtiene por medio de la ciencia y la técnica, para calificar el desarrollo humano.

b) Por procesos históricos de la cultura en la que el espacio arquitectónico es creado, mejorables por el hecho de elegir de entre los productos de la historia los que mejor se adecuan a las circunstancias de la contemporaneidad de lo creado.

c) Por todos los objetos materiales y espirituales del mundo que rodea a lo arquitectónico, ya que enriquecen su concepción y la del medio donde se desarrolla.

d) Por la riqueza de los estímulos que lo rodean y que pueden perfeccionar la riqueza de su concepción y lo hacen significativo.

e) Finalmente, por la reflexión teórica, dado que permite avanzar en el logro de sus resultados.

Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores

Fernanda Escayola / Pedro Ruiz Díaz

Fernanda Escayola: Master en Teoría e Historia de la Arquitectura, *Universitat Politècnica de Catalunya* (ETSAB). Arquitecta, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Profesora ayudante de la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad ORT. Actividad profesional independiente.

Pedro Juan Ruiz Díaz: Master en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura, *Universitat Politècnica de Catalunya* (ETSAB). Arquitecto, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Profesor ayudante de la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Actividad profesional independiente.

INTRODUCCIÓN¹

Este artículo analiza un fenómeno que en la actualidad ha cobrado cada vez más fuerza en el ámbito antropológico y sociológico; se trata del concepto de *no lugar* manejado por Marc Augé², y de sus correspondientes manifestaciones en los *intercambiadores*, programas de gran complejidad que impactan fuertemente tanto a nivel urbano como arquitectónico.

El objetivo radica en definir los principales elementos que caracterizan a estos *no lugares*, y analizar en el caso específico de los intercambiadores cómo se presentan. Para poder alcanzarlo, se plantea como hipótesis que los no lugares mantienen características desde el punto de vista arquitectónico y espacial que se repiten en todas partes del mundo, más allá del contexto inmediato en el que se insertan. Pero a la vez se considera que existe una articulación entre el fenómeno global y el local, que produce en los intercambiadores un proceso de hibridación en el que conviven el concepto tradicional de *lugar* y el de *no lugar* en un mismo espacio.

Como punto de partida para elaborar este trabajo, se identificó a la *globalización* como el fenómeno que define a la contemporaneidad, y el cual es causante de que se generen espacios de similares características. Si bien existe bibliografía referente a este tema, todas las obras allí comprendidas tienen un enfoque sociológico y antropológico que se intenta aplicar en la arquitectura.

Para comprender a qué nos referimos cuando aludimos a este tema, nos pareció oportuno confrontar el concepto de *no lugar* al de *lugar*, y para ello tomamos como principales referentes a Gaston Bachelard,

Martin Heidegger, Michel Foucault, Norberg Schulz y Marc Augé.

GLOBALIZACIÓN COMO CONDICIONANTE

Esta condición, cuyos efectos son difíciles de explicar y de comprender, es un fenómeno sumamente complejo que surge en el ámbito financiero gracias a dos aspectos: el desarrollo en el campo de las telecomunicaciones e información, y la adaptación del sistema capitalista a los nuevos tiempos y exigencias.

Como consecuencia, se ha producido una mayor integración a nivel mundial, a lo que se suman conductas y pautas comunes que logran penetrar y alterar las estructuras sociales y culturales establecidas en cada lugar. A este respecto, Postman respecto a esto comenta: "Puesto que la comunicación mediatiza y difunde la cultura, las mismas culturas, nuestros sistemas de creencias y códigos producidos a lo largo de la historia son profundamente transformados por el nuevo sistema tecnológico"³. Esto ha generado en cada persona la búsqueda de una nueva identidad que combine tanto las conductas importadas como sus costumbres ya establecidas. Por lo tanto, se destaca que la tendencia global que busca una homogeneización total, choca o encuentra resistencia -en mayor o menor medida dependiendo del sitio- ante fenómenos locales. Tales resistencias dan como resultado un híbrido que incorpora elementos pertenecientes a ambos actores.

Entonces, ¿cuáles son estas pautas y conductas globales que se intenta imponer? Éstas están marcadas por la movilidad, el consumo, la conectividad, el caos, la turbulencia, la fragmentación y la velocidad, todos ellos asociados a las tres formas de exceso que menciona Marc Augé: de acontecimientos, de

1. Este artículo hace referencia a la Tesis "Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores". Escayola, Fernanda; Ruiz Díaz, Pedro. 2007. Universidad ORT. Facultad de Arquitectura - Universidad ORT Uruguay.

2. AUGÉ, Marc. 1992. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa

3. CASTELLS, Manuel. 1998. p.360. *La Sociedad Red*. Vol. 1. La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. Madrid: Alianza

individuos y de espacios.

Existen en el mundo sitios donde estos fenómenos se manifiestan con gran intensidad; las “ciudades globales” según Saskia Sassen, asociadas a aquellos “centros para el servicio y financiamiento del comercio, la inversión y las operaciones de las oficinas centrales internacionales”⁴. Estos centros conforman los nodos de una *Red Global* compleja que funciona como una unidad sumamente integrada y coordinada por una red de flujos de comunicación e información y de bienes y servicios. Para que este flujo funcione es necesario que existan “puntos” o espacios físicos, en los que confluyan estas fuerzas, puntos capaces de crecer cuantitativamente y cualitativamente con gran velocidad según la necesidad, de que se vuelvan autodependientes, flexibles, que rechacen lo que no funciona y donde se esté en tránsito permanente.

Estos “puntos” son los *Intercambiadores*, programas arquitectónicos (integrados a los nodos globales) que provocan un fuerte impacto en el territorio a causa de la *gran escala* en la que se manejan, y que presentan y repiten permanentemente similares características a las planteadas por Rem Koolhaas para la *Ciudad Genérica*⁵. Son espacios que representan fielmente la sociedad global mediatizada, caracterizada por la velocidad, simultaneidad e interconectividad, y por dicho motivo asociados a los conceptos, desarrollados por Manuel Castells, de espacios de flujos y de atemporalidad; en otras palabras, espacios de los *no lugares*.

LUGAR NO LUGAR

¿Qué valor tiene cada uno de estos dos conceptos dentro de la nueva sociedad contemporánea? Digamos que *lugar*, es un concepto que no es nuevo ya que personajes referentes en la historia como

Aristóteles y Tomás Moro manifestaron su interés por estudiarlo. Pero este artículo se centra en definiciones manejadas por autores más recientes, en las cuales se verifica cómo se relacionan y complementan una con otra.

Gaston Bachelard⁶ define al *lugar* como el espacio habitado, portador de significado que transmite valores e identidad, y para explicar esto alude a la casa natal como lugar que es capaz de condensar y defender la intimidad, es decir que logra darle a quien allí habita refugio y seguridad.

Son espacios que poseen una esencia dada por el habitar del hombre, entendido este último término como el cuidar, el mantener una relación equilibrada con la naturaleza y los elementos que allí preexisten, sin abusar de ellos. Por tal motivo, y defendiendo estas ideas, Heidegger⁷ observa a la ciudad moderna como abusadora de los recursos y generadora de agentes artificiales que atentan contra el equilibrio que plantea, es decir, no se piensa el habitar. Aquí se aprecia cómo ya se comienza a esbozar la aparición de espacios que se alejan del concepto de *lugar*, al punto que tienden a negarlo: el *no lugar*.

Norberg Schulz⁸ habla del *espacio existencial*, dado por la experiencia de cada individuo que lo vive, lo imagina y lo adapta para poder asimilarlo. El que se encarga de reflejar o expresar las estructuras del espacio existencial es el *espacio arquitectónico*. Aquí es donde se concretan los valores que hacen que una persona se sienta parte de una sociedad en la cual también se siente identificado. Esta identidad de la que habla se logra gracias a la confrontación, diferenciación e intercambio con otras personas.

El lugar o espacio antropológico es, según el planteo de Marc Augé, aquel espacio para el intelecto donde

4. SASSEN, Saskia. 2003. p.19. **Los espectros de la globalización**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

5. KOOLHAAS, Rem. 1995. **S,M,L,XL**. New York: The Monacelli Press, Inc.

6. BACHELARD, Gastón. 2000. **La poética del espacio**. 4ª edición. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

7. HEIDEGGER, Martin. 1951. **Construir, habitar, pensar**. En: Heidegger en castellano. Disponible en Internet: http://www.heideggeriana.com.ar/textos/construir_habitar_pensar.htm

8. NORBERG SCHULZ, Christian. 1975. **Nuevos caminos de la Arquitectura**. Existencia, espacio y Arquitectura. Barcelona: Editorial Blume



Interior de Amsterdam Schiphol Airport



Interior T4 Aeropuerto de Barajas, España

Fuente: fotografía tomada por los autores

se manifiestan y expresan los valores sociales; es cualitativo, asociado a la experiencia y a la percepción, cargado de un triple simbolismo ya que tiene una historia, una identidad y es donde se generan vínculos sociales. Esto último alude el concepto de *civilidad* que maneja Bauman, donde cada persona siente de manera consciente que pertenece a una colectividad con valores e ideales, y que como consecuencia hacen de un espacio, un espacio habitable.

En el presente ha cobrado fuerza el desarrollo de espacios que son sumamente fluidos, continuos, abiertos, dinámicos, cambiantes, que introducen la variable del movimiento, lo que lleva a que se viva de manera enérgica, donde el transporte rápido de bienes y servicios, el consumo y el ocio son una constante; en otras palabras, los *no lugares*. Son consecuencia de lo que Augé denomina *sobremodernidad*, causante de excesos de acontecimientos, individuos y espacios.

El anonimato es una característica permanente en estos espacios representantes de la vida contemporánea, ya que no existe prácticamente diálogo entre las personas. Su único deseo es poder consumir y experimentar en torno a objetos,

información e imágenes que se despliegan en los monitores. Consecuentemente, estos individuos no se identifican con ese espacio ya que no comparten ni conocen su historia y buscan permanecer allí el menor tiempo posible.

A esto hay que añadir las características que abarca el concepto planteado por Michel Foucault de *espacio heterotópico*. Este espacio, al igual que el espacio utópico, es ideal, es perfecto, filtra y deja afuera aquellos males presentes en la ciudad real. Pero la diferencia entre ambos radica en que el espacio heterotópico es real. Aquí se superponen en un mismo sitio diferentes tiempos y espacios que son incompatibles pero que conviven. La superposición simultaneidad-velocidad causa una compresión en el tiempo al punto que se llega a negarlo, es decir, surge el concepto de *atemporalidad*, que se opone al concepto de tiempo lineal que se vive en el *lugar*.

El representante de la heterotopía de Foucault, y el que resume estos conceptos, es el barco considerado como “*un pedazo flotante del espacio, un lugar sin lugar, que vive por sí mismo, cerrado sobre sí mismo, y al mismo tiempo librado al infinito del mar, [...] la mayor reserva de imaginación*”⁹.

9. FOUCAULT, Michel “De los espacios otros”. En: <http://www.urbanoperu.com/Documentos/Filosofia/Foucault-De-los-espacios-otros>

LOS INTERCAMBIADORES

Si bien el desarrollo de este tipo de programas tal y como se conoce en la actualidad es un fenómeno muy reciente, se puede decir que comenzó a gestarse a partir de la Revolución Industrial en el SXVIII con la aparición del ferrocarril, que dio lugar en el SXIX al desarrollo de las grandes estaciones de ferrocarril. Paralelamente a esto también se comenzó a desarrollar, como consecuencia del capitalismo y el consumo, el desarrollo de los grandes almacenes y los pasajes o galerías.

Estos nuevos nodos son centralidades comerciales, de comunicación y de circulación de bienes, que provocan una gran vitalidad e impulso en la zona donde se implantan. Esto se da a consecuencia de que son fuertes puntos de atracción de individuos e inversores que se sienten sumamente seducidos por las actividades que allí se desarrollan.

A continuación realizaremos el análisis arquitectónico de ejemplos y de la aplicación de todos los conceptos mencionados hasta ahora, en función de cinco parámetros que conforman el programa.

IMPLANTACIÓN, CONECTIVIDAD Y ESCALA

El primer ejemplo a analizar son los aeropuertos de Kansai, Japón, y Chek Lap Kok, Hong Kong, construidos ambos en islas artificiales a las afueras de la ciudad, lo cual pudo obedecer a diversas razones. Sin embargo, el principal motivo ha sido la necesidad (potenciadora de la capacidad y de la posibilidad de crecimiento) ya que si, en los casos citados, los aeropuertos hubiesen sido implantados dentro de la ciudad, la misma habría quedado comprimida, tanto por tu propio crecimiento, como por el aeropuerto que contuviera.

El crecimiento, ya llevado a cabo con la construcción de

una segunda isla en Kansai y de una segunda Terminal en Chek Lap Kok, es causado por esa superabundancia de acontecimientos que se dan a gran velocidad y que generan, al igual que en la ciudad de diferencia *exacerbada* planteada por Koolhaas, el reajuste de la totalidad del edificio. Se está, al igual que en la ciudad contemporánea, en un proceso de inestabilidad, fragmentación y mutación continua.

La integración de estos programas a la red global de transportes y comunicación se da gracias a una densa red de autopistas y líneas ferroviarias que se conectan con la ciudad y la región.

En estas terminales está presente el manejo de una doble escala: por un lado la humana o peatonal, y por otro, la llamada por Koolhaas en “Bigness”, *la gran escala* y sus cinco principios, referidos como: la *autonomía* de las partes respecto del conjunto; el uso del *ascensor*, que incrementa la autonomía y elimina el concepto de “promenade” arquitectónica; la *distancia entre el centro y el perímetro del proyecto*, lo que lleva a que ambos se manejen de manera independiente, donde el primero se asocia a la inestabilidad programática y el segundo se muestra al exterior como objeto estable; la *gran masa* y su capacidad de impactar y; el *quiebre en el tejido urbano*, causado por los cuatro principios anteriores.

El manejo de la escala peatonal se manifiesta de manera más clara en la Terminal Marítima Internacional de Yokohama, Japón, en la Terminal de metro Canary Wharf, Londres, Inglaterra y en la Terminal de Trenes de Stuttgart, Alemania, ya que las mismas se implantan dentro del tejido urbano consolidado. Esto lleva a que el vínculo con el espacio público existente por medio de plazas, parques o paseos genere una continuidad con el entorno existente. En estas plazas o vestíbulos



Aeropuerto Internacional de Kansai
Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan.
Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

urbanos el único elemento que se destaca es el acceso a las terminales, dado por el uso del vidrio y el acero, para que de esta manera pueda reconocerse el punto de ingreso.

USOS

Los intercambiadores han pasado de ser emprendimientos llevados adelante únicamente por parte de inversores privados, por lo que ha llevado a que deban ser autosustentables y económicamente rentables. Esto ha causado la incorporación de áreas destinadas al consumo de mercaderías e información, servicios de alojamiento, de alquiler de vehículos, bancos, museos, entre otros, al punto de que todos estos programas logran competir con la actividad principal; la de viajar.

Son polos multifuncionales, representantes de la cultura de la congestión, que tienen la capacidad, según la necesidad cambiante de la sociedad contemporánea, de mutar de manera muy rápida y adaptar sus usos a las nuevas exigencias. Son espacios heterotópicos, sumamente inestables, productores de collages de actividades que se superponen a diferentes velocidades y tiempos en un solo contenedor.



Terminal de metro Canary Wharf
Fuente: Fotografía tomada por los autores www.greenroofs.com

El crecimiento es permanente según la necesidad, y la movilidad y flexibilidad son un constante. En otras palabras, vuelve el vínculo existente con la *Ciudad Genérica de Koolhaas*.

Ante todo esto, el individuo que por aquí circula solitariamente, ¿cómo vive el espacio? Se puede decir que se siente “bombardeado” por la abundancia de acontecimientos, imágenes e información allí presentes, y a la vez experimenta la miniaturización del mundo, lo que es dado por su capacidad de poder acceder a diferentes servicios y productos que pertenecen a distintas partes del mundo de manera muy rápida. Estas percepciones son propias del *no lugar*.

ESPACIALIDAD

Para poder explicar y comprender la especialidad de los intercambiadores de manera más clara, se analizará el Aeropuerto Internacional de Kansai, ejemplo que servirá de apoyo para poder observar cómo las diferentes dinámicas se materializan.

El que vive el espacio es el individuo, cuyas experiencias y sentimientos que allí percibe siempre



Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan
Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

se asocian a complejos procesos fenomenológicos. Pero estos procesos son diferentes en función de si se dispone a llegar a él o de si se pretende dejarlo atrás rápidamente luego de un viaje.

El estudio se centra en aquella persona que está por viajar y que, por lo tanto, debe realizar un ritual que comienza desde el momento en que se aproxima al aeropuerto. A medida que se tiene contacto con el Aeropuerto de Kansai se aprecia desde la autopista la gran escala, donde una gran masa de acero y vidrio se destaca en el territorio. Una vez allí se halla con un acceso que maneja una escala acorde a la del peatón, que es el que marca el punto de ingreso.

Atravesado este punto, el viajero se encuentra con el hall principal, un espacio amplio, de múltiples alturas, donde se aprecian todos los niveles y la yuxtaposición de diferentes sistemas circulatorios (puentes, escaleras mecánicas, ascensores). La dependencia de medios mecánicos es total. La turbulencia e inestabilidad contemporánea está presente en la superposición y simultaneidad de diferentes movimientos y velocidades que confluyen en este espacio heterotópico. A esto se suma la estética o gusto por la fragmentación, en donde todas esas piezas o fragmentos que interactúan entre sí conforman un collage de actividades y movimientos.

Algo a destacar y que es particular en este aeropuerto es el uso, en el hall, de colores ocre y terracotas, y la incorporación de vegetación autóctona. Esto lleva a pensar si esta estrategia de manejar el espacio tiene por finalidad hacer sentir más cómodo al individuo y por lo tanto incitarlo a consumir más o si de lo contrario verdaderamente se busca dotar de espacio un sentido de pertenencia a una comunidad local; en otros términos a un *lugar*.

Una vez que se deja atrás el hall se pasa por la dependencia de Migraciones y la sala de tránsito, donde se vuelve a recuperar la escala peatonal. Este espacio posee una fuerte direccionalidad dada por el mismo eje estructurador que nace desde el acceso.

Luego se produce la intersección con un segundo eje, perpendicular al primero, encargado de ordenar el sector de embarque, donde la continuidad espacial y visual es clara. En este espacio vuelve a apreciarse cómo se da la superposición de diferentes velocidades, dado por las personas que esperan, las que consumen y las que se dirigen a las puertas de embarque.

Como última etapa se accede al avión desde el cual, a medida que se aleja de la terminal, se vuelve a tener contacto con la gran escala.



Hall de Aeropuerto Internacional de Kansai

Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan.

Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

LA MATERIALIDAD Y EL LENGUAJE

Frente a la turbulenta situación contemporánea cabe preguntarse cómo responde la arquitectura de los intercambiadores desde el punto de vista del lenguaje. La mejor manera de posicionarse frente al caos permanente es apelar a una arquitectura “neutra”, capaz de adaptarse a esos rápidos cambios.

¿A qué hace referencia la arquitectura neutra? Es apelar a un lenguaje abstracto y objetivo capaz de contener cualquier tipo de programa en cualquier parte del mundo. Es lograr, a partir de la sencillez de la forma y la austeridad, la máxima expresividad. Por medio de este recurso hay una búsqueda de representar la imagen corporativa integrada al mundo global mediatizado y la tendencia a homogeneizar todo, sin mantener vínculos con la identidad o contexto social en los que se implanta.

La arquitectura “neutra”, que da respuestas programáticas y viste de contemporánea a la ciudad a través de su puerta de entrada, no logra dar significado alguno más allá de lo mencionado.

Desde siempre, el lenguaje tuvo una función: dar significado. Se está en un momento en el cual la búsqueda, a través del lenguaje que se utiliza en los intercambiadores, es la de expresar una correcta funcionalidad y la de lograr una estética a través de la tecnología. La esterilización de la arquitectura se considera conveniente en los intercambiadores, pero está proliferando por el resto de las ciudades y creemos que la arquitectura debería suponer al individuo como ser y no como objeto que simplemente tiene la necesidad de circular.

El vidrio de los *curtain wall* y el acero de las estructuras

tensionadas son los encargados de materializar estos ejemplos de arquitectura global. Estos elementos se integran a la espacialidad interior, especialmente a la estructura encargada de sostener la cubierta.

Diseño de las cubiertas

La cubierta no es un elemento menor en estos proyectos ya que es la encargada de dar unidad al conjunto y al espacio bajo ella. Suelen ser pantallas livianas con un diseño y, al igual que la estructura que las sostienen, son sumamente tensionadas y direccionales que por un lado ayudan a guiar a las personas que por allí circulan, y por otro hacen de estos emprendimientos verdaderos hitos en el paisaje.

En resumen todos los componentes están diseñados de manera tal que se integran a todo el edificio y las fuertes dinámicas que allí se producen.

Articulaciones entre lo global y local

Al comienzo de este artículo, y dentro de la hipótesis planteada, se hizo referencia a que ambos conceptos, el de lugar y no lugar, son polaridades que nunca se materializan al extremo, sino que coexisten en un mismo espacio, pero lo hacen de una manera muy tensionada.

El proyecto de la Terminal para el TAV en La Sagrera, Barcelona, incluye además de la estación, hoteles, edificios de oficinas y de vivienda. Este mega proyecto dio lugar a un fuerte debate: por un lado el gobierno y las empresas promotoras, que no hacen otra cosa que publicar imágenes de un barrio muy diferente al actual; y por otro lado, las personas que en la actualidad viven allí, y que intentan que su barrio no pierda sus características particulares, es decir, su esencia.

En el ámbito cinematográfico esta tensión también ha sido representada. La película norteamericana “La Terminal”, dirigida por Steven Spielberg, es protagonizada por Tom Hanks quien interpreta el papel de Viktor Navorski, un individuo que llega al aeropuerto de Nueva York pero que se ve obligado a permanecer allí.

Al comienzo se aprecia cómo Viktor se enfrenta, en la Sala de Tránsito Internacional donde debe permanecer, a las características que definen a un no lugar. Es decir que allí se encuentran las tres formas de exceso planteado por M. Augé. Es un espacio en donde se circula, se consume excesivamente y prácticamente no existe contacto con “el otro” sino únicamente por medio de cartelera e imágenes en los monitores.

Pero con el transcurso del tiempo, este personaje comienza a descubrir un mundo conocido y vivido por unos pocos, los que allí trabajan, de características diferentes a las mencionadas anteriormente. Un mundo cuyo espacio él comienza a vivir poco a poco y con el que, en cierto modo, comienza a sentirse identificado, como si se tratase de un hogar.

Debido a que no forma parte del flujo de personas que circulan o consumen es decir, no forma parte del sistema, es que comienza a ser visto como un problema por parte de las autoridades, ya que es una excepción a la regla a la que no están acostumbrados.

Esta película es la muestra de cómo en un mismo espacio conviven ambos conceptos, es decir, que si bien se manifiestan con mayor fuerza las características y los comportamientos asociados al *no lugar*, también se encuentran dinámicas relacionadas al *lugar*. En resumen es difícil encontrarse con estos extremos en su forma pura.

CONCLUSIÓN

A lo largo de este artículo se ha hecho mención al proceso de globalización como un fenómeno complejo. El mismo define la contemporaneidad y la existencia de una red global caracterizada por el flujo de información, bienes y servicios, que necesita disponer de espacios reales y eficientes, donde estos flujos puedan coincidir. Éstos espacios son los Intercambiadores, programas arquitectónicos de fuerte impacto territorial ya que en muchas ocasiones son los que colocan a la ciudad en el mundo global. Estos reflejan y materializan la complejidad contemporánea, donde se manifiesta el exceso de acontecimientos, individuos y espacios, el contacto interpersonal casi nulo, la fragmentación, la inestabilidad, el cambio permanente, la aceleración del tiempo y la movilidad permanente, entre otros; todas características presentes en los llamados *no lugares*.

Este fenómeno no es ajeno a la realidad del Uruguay. El nuevo Aeropuerto Internacional de Carrasco, proyectado por Rafael Viñoly e inaugurado a finales de 2009, marca la clara vocación de pertenecer a la red global y de ser una puerta de entrada atractiva a los nuevos inversores.

Si bien la escala que se maneja es menor, el lenguaje, el consumo como parte del recorrido y el entorno bien climatizado están presentes. Al igual que en los ejemplos que hemos estudiado tiene dos recorridos: uno de arribos y otro de llegada, divididos en dos niveles. La cubierta tiene un papel fundamental en el conjunto del proyecto: por un lado le otorga un carácter simbólico, y por otro, desde un punto de vista práctico, envuelve todos los espacios interiores, generando una unidad formal que destaca el edificio del resto del paisaje.



Interior del Aeropuerto Internacional de Carrasco
Fuente: fotografía tomada por Ruben García Miranda

28

A su vez logramos comprobar cómo se produce una articulación entre el fenómeno global y las pautas que intenta imponer, y el fenómeno local, asociado a la identidad y cultura de un sitio en particular, articulación que da como resultado espacios híbridos, que hacen de la globalización un fenómeno que genera heterogeneidad. Como consecuencia de este choque entre ambas culturas se generan tensiones en las estructuras sociales tradicionales, lo que provoca que los individuos busquen una nueva identidad en la que se vean reflejados los nuevos valores sociales. Si es así, ¿no será que en un futuro el caos, la turbulencia, la superposición de tiempos, velocidades y actividades en un mismo espacio, presentes en los *no lugares*, constituirán los nuevos valores que le den identidad al individuo?

Si el espacio existencial es el que representa los valores de la sociedad y es donde se forja la identidad, nos preguntamos: ¿la globalización y sus efectos estarán cambiando las estructuras que conforman el espacio existencial provocando uno nuevo, donde el sentido de pertenencia del hombre se asocie a la cultura global y ya no a la local?.

Si es así ¿no son los *no lugares* los nuevos *lugares* de la contemporaneidad? Lo que lleva a pensar: ¿los intercambiadores no serán los espacios arquitectónicos que surgen de un espacio existencial diferente al tradicional, vinculados a la globalización y a los fenómenos que producen?.

Bibliografía

AUGÉ, Marc. 1994. *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*. 3ª edición. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.

AUGÉ, Marc. 1992. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.

BACHELARD, Gaston. 2000. *La poética del espacio*. 4ª edición. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina

BAUMAN, Zygmunt. 2000. *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

BUCHANAN, Peter. 1997. *Renzo Piano Building Workshop. Vol 3*. London: *Phaidon Press Limited*.

CALABRESE, Omar. 1994. *La era neobarroca*. 2ª edición. Madrid: Editorial Cátedra S.A.

CASTELLS, Manuel. 1998. *La Sociedad Red. Vol. 1 y 2. La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura*. Madrid: Alianza

ESCAIOLA, Fernanda; RUIZ DIAZ, Pedro. *Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores*. 2007. Facultad de Arquitectura - Universidad ORT Uruguay.

FOUCAULT, Michel. *De los espacios otros*. En: <http://www.urbanoperu.com/Documentos/Filosofia/Foucault-De-los-espacios-otros>

HEIDEGGER, Martin. 1951. *Construir, habitar, pensar*. En: *Heidegger en castellano*. Disponible en Internet: http://www.heideggeriana.com.ar/textos/construir_habitar_pensar.htm

IBELINGS, Hans. 1998. *Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.

KOOLHAAS, Rem. 1995. *S,M,L,XL*. New York. *The Monacelli Press, Inc.*

NORBERG SCHULZ, Christian. 1975. *Nuevos caminos de la Arquitectura. Existencia, espacio y Arquitectura*. Barcelona: Editorial Blume

SASSEN, Saskia. 2003. *Los espectros de la globalización*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina

Reflexiones sobre la producción arquitectónica Premium del turismo residencial en Punta del Este, Uruguay

Fiorella Russo Cardozo

Docente

Arquitecta, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay.
Diploma de Estudios Avanzados del Doctorado en Urbanismo
y Ordenación del Territorio, Universidad de Granada, España.
Beca F.P.I [Formación de Personal Investigador de la Consejería
de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía
– Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la
Ingeniería, Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la
Universidad de Granada] (2010-2014).

“El neoyorquino de alto poder económico pasa el verano boreal en los “Hamptons”, una serie de pequeños pueblitos sobre la costa de Long Island con enormes y carísimas propiedades frente al mar y bahías. Quizás lo más similar a los prestigiosos Hamptons con sus magníficas residencias estivales y campos de golf y nutrida vida social sean Punta del Este y José Ignacio. Con una salvedad, y disculpen mi chauvinismo: la costa uruguaya es muy superior en todo a la costa neoyorquina”¹

Arq. Carlos Ott

INTRODUCCIÓN

La siguiente investigación² centra su atención en la realidad del Uruguay post-crisis financiera de principios de siglo XXI -año 2002-. Frente a la depresión que se vivió en ese momento en la región nos interesa el impulso que el país toma para su recuperación, lanzándose a nuevos mercados extra-regionales, con el fin de reactivar la industria de la construcción y promover el desarrollo inmobiliario de nuevos productos. De cara a esta situación tres ciudades cobran relevancia en el territorio uruguayo: Montevideo, Colonia y Punta del Este. En tal contexto, Punta del Este representa uno de los vitales polos de inversión y desarrollo. La región sur del país, integrada por dichas ciudades, conforma un sector del eje metropolitano del Cono Sur ubicado sobre la costa atlántica desde Buenos Aires hasta San Pablo. Esta área es la más internacionalizada y globalizada del territorio uruguayo y ofrece un gran potencial de desarrollo futuro, exponiéndose notoriamente a grandes transformaciones, especialmente Maldonado-Punta del Este como centro dinámico y privilegiado del turismo internacional, y Colonia debido a su paulatina integración a la dinámica metropolitana de Buenos Aires así como por su alto nivel de calidad de vida.

Desde los años 70, momento en que el balneario turístico consolidó gran parte de su infraestructura edilicia -fundamentalmente residencial-, no se había vuelto a vivir tanto optimismo en cuanto al desarrollo inmobiliario y turístico en Punta del Este. Es a partir del año 2005, pasado ciertamente el letargo de la crisis, que la ciudad toma fuerza e instaura su récord histórico en cuanto a las autorizaciones otorgadas por parte de las administraciones locales para la construcción de 800.000 metros cuadrados, inversión que se valora en 500.000.000 de dólares, procedente en su mayoría de capitales internacionales *extra-regionales*.

Hoy en día la ciudad está expuesta a una importante alteración y renovación; bajo el eslogan “Punta del Este Internacional” la ciudad se ha lanzado con ímpetu por primera vez a “venderse” al mundo equiparándose a otros destinos de características de “primer mundo”, tal como refiere el arquitecto Carlos Ott al comparar Punta del Este con los Hamptons neoyorquinos. Frente a esta situación, la voluntad de cautivar a los inversores internacionales más poderosos, la ambición de conquistar más capitales y sobre todo este tipo de negocios para la ciudad, es lo que motiva a buscar nuevos modelos residenciales capaces de satisfacer la “supuesta” demanda *turístico-residencial* de esta nueva clientela de altísimo poder adquisitivo.

1. OTT, Carlos. El Uruguay es un país de gente inteligente. En: MAR Y SOL. Punta del Este Internacional. Anuario 2008, p.88

2. Este artículo surge a partir de la investigación realizada durante el año 2007 y comienzos de 2008, en el que se estudia el caso de la ciudad de Punta del Este circunscrita en el contexto de la globalización. Es preciso aclarar que a lo largo del presente trabajo se retomarán ideas y conceptos anteriormente planteados en la tesis que le da origen: RUSSO CARDOZO, Fiorella. 2008. Architectural Life-style Punta del Este. La colonización del lujo: vivir en el paraíso. Montevideo: Universidad ORT Uruguay.

Es así que la ciudad vuelve a ser colonizada por el lujo, salvo que esta vez el lujo sobrepasa las capacidades económicas de la clase media-alta de nuestro país y la región. De este modo se da origen al concepto de “arquitectura Premium”, que responderá a niveles de calidad suprema y exquisita, y que estará supeditada a las elites de mayor poder adquisitivo.

Antecedentes

Si quisiéramos precisar los límites geográficos de Punta del Este como ciudad encontramos que históricamente, y al igual que sucede en la actualidad, se la asocia a un ámbito territorial más extendido al que establecen los límites catastrales peninsulares. Se incluirían hacia el este la zona de San Rafael traspasando la Barra del arroyo Maldonado; las bahías de Maldonado y Portezuelo, Punta Ballena, Laguna del Diario, las zonas intermedias y la extensa línea costera³.

La evolución histórica de la región comprendida por Maldonado y Punta del Este está indudablemente ligada al desarrollo rioplatense, el cual se vio sensiblemente afectado por los sucesos internacionales -principalmente los económicos- que caracterizaron cada época. El desarrollo que tuvo lugar en las primeras décadas del siglo XX se asocia a la extraordinaria prosperidad del Uruguay y de la Argentina respecto al resto de los países latinoamericanos. Asimismo, las inmigraciones masivas de europeos a nuestras tierras y su concentración en las ciudades, sumado al elevado nivel interno de inversión y consumo promulgaron el progreso de las clases medias que adoptaron manifiestamente las modas y costumbres europeas. De esta forma las clases altas argentinas y uruguayas comienzan a manifestar su interés por destinos próximos al mar, en zonas privilegiadas geográficamente, dejando a un lado las quintas

cercanas a Montevideo donde solían veranear. En 1934, Punta del Este fue, pues, declarada zona de interés nacional para el turismo.

Con la caída del mandato del Gral. Perón en Argentina en 1955 comienza un nuevo ciclo de desarrollo del balneario, favorecido también por la aprobación de la “Ley de Propiedad Horizontal” (1946) convirtiéndose Punta del Este en un polo de crecimiento regional. *“La eclosión de la construcción surge en el año 1956 por una coyuntura socioeconómica propicia a las inversiones, y la Ley de Propiedad Horizontal otorga el sustento jurídico adecuado. La península era el centro gravitacional en la época y se habían originado carencias habitacionales, de servicios y urbanísticas. Como antecedentes existían algunos hoteles en altura como el Nogaró y el Miguez que con el tiempo, se irían transformando también en propiedad horizontal”*⁴. En principio, y siguiendo las tendencias racionalistas del pensamiento arquitectónico de la época, comienzan a construirse los primeros edificios en altura. Es a partir de la década de los 50 que su silueta comienza una importante transformación. Llegados los años 60, y muy a pesar de la profunda crisis económica que experimentó el país en esos momentos, la industria de la construcción continuó con su actividad.

La siguiente explosión transcurrió en la década de los 70 con el *boom de la construcción* que marcó un récord histórico en cuanto a la habilitación de metros cuadrados. Surge por primera vez en nuestras ciudades la tipología de la torre exenta, la cual ofrecería variadas posibilidades en comparación con el anterior programa de bloque o pantalla, incorporando en su basamento las novísimas galerías comerciales de Punta del Este. *“Las torres típicas de este período, que modificaron totalmente el paisaje de la zona, son el síntoma más evidente de los profundos cambios*

3. SANMARTÍN, Lina. 1992. Punta del Este, de la infancia a la pubertad. En: Elarqa (5), p.4

4. ESTUDIO CINCO ARQUITECTOS. Sky Line: electro de un paisaje. En: Elarqa (5), p.18



Beverly Tower



Coral Tower



Milenium Tower

Fuente: fotografías tomadas por la autora

*que se habían venido operando en la economía, en la sociedad, en la política, en el estilo de vida rioplatense: se abandona la 'Belle Époque' por la 'Sociedad del Consumo'*⁵.

En líneas generales diremos que este boom tuvo su cese en la década de los 80 como consecuencia de una crisis económica en Argentina que luego repercute en nuestro país con una marcada devaluación de la moneda local frente a la divisa norteamericana, quedando así muchos proyectos sin concluir, cientos de personas desempleadas y provocando una importante pérdida de dinero por parte de los inversores.

Los años 90 fueron diferentes; reinó una prosperidad que se reflejó, por ejemplo, en la mejora de la calidad de vida de los habitantes. Si bien no existió un *boom* como en los años 70, en esta etapa se construyen los edificios más emblemáticos que dotarían a la ciudad de equipamientos a escala regional como por ejemplo el Punta Shopping, el Hotel Conrad o el aeropuerto, entre otros. La década de los 90 marcó, en especial, un antes y un después en la ciudad de Punta del Este, pese a que este bienestar sufrió un estancamiento con la entrada del nuevo siglo que consigo trajo una de las peores crisis económicas que atravesó

el Uruguay, la Argentina y la región en general. En cuanto a la arquitectura residencial, en este período se construirán las torres que serán las precursoras de la arquitectura Premium que se consolidará con posterioridad a la crisis.

3. El contexto de inicios del siglo XXI y la visión transformadora de la ciudad

Primeramente, para situarnos en los motivos que dan origen a la situación actual de Punta del Este, enunciaremos que en la ciudad la crisis de comienzos del siglo XXI implicó:

- a. *Una nueva caída de la industria de la construcción*, que durante los años 90 venía desarrollando una importante actividad a nivel nacional.
- b. *La deserción y ausencia de los turistas*. Los uruguayos y argentinos significaban un importante porcentaje del turismo de Punta del Este y en su mayoría experimentaron dificultades financieras para tales fines.
- c. *La inercia de la compra-venta de inmuebles*. Se estima que 3500 argentinos debieron vender sus propiedades puntaesteñas⁶.
- d. *El empobrecimiento de la ciudad*. La crisis trajo

5. SANMARTÍN, Lina. op.cit. p.7

6. Cambios en la oferta de viviendas de Punta del Este. En: Propiedades (150), p.2

Miles de metros cuadrados gestionados entre 1973 y 2007 I.M.Maldonado

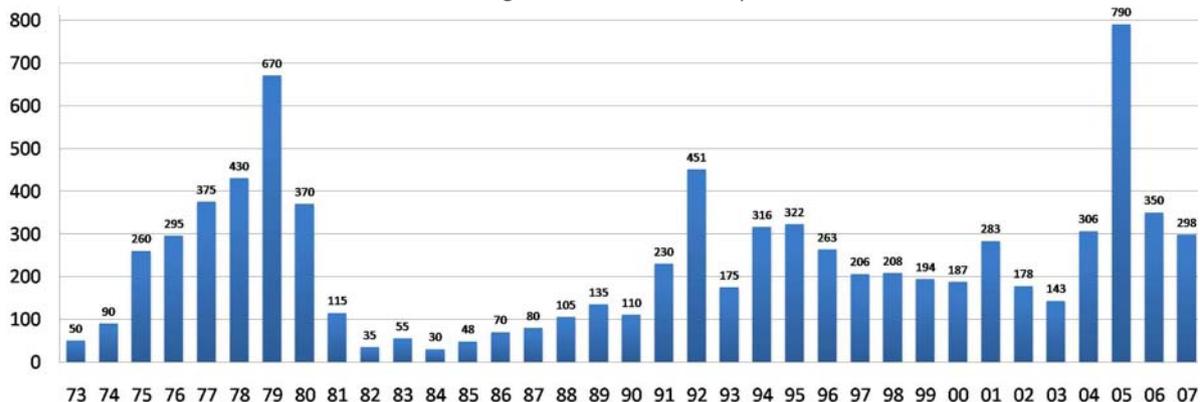


Gráfico 1: Miles de metros cuadrados gestionados en el municipio de Maldonado en el período comprendido entre 1973 y 2007

Fuente: IMMaldonado. Unidad de Coordinación de Gestión Edilicia y Suelos. Octubre de 2007

aparejado un empobrecimiento de Maldonado y de los residentes permanentes de Punta del Este. Las “malas” temporadas inducen a una disminución de ingresos para quienes hacen de Punta del Este una ciudad real, es decir sus habitantes locales.

e. *Intensificación y crecimiento de las áreas marginales.* Intensificación de la población en los asentamientos irregulares generando una situación social de riesgo, escenario que, además del hundimiento y trascendencia propios, implica y perjudica la imagen de la ciudad deseada y desfavorece el turismo.

Diremos que el motor que alentó a Punta del Este a su mayor internacionalización ha sido la necesidad del resurgir del aturdimiento de la crisis, observándose un aumento en las políticas de globalización que evitaran la dependencia del turismo rioplatense y los altibajos económicos de la región. Sobrepasar los límites del Río de la Plata con lleva a que Punta del Este pase a ser una ciudad más cosmopolita e internacional. “La crisis de 2001-2 del Río de la Plata generó una oportunidad única y novedosa. Por primera vez en la historia, la Argentina y el Uruguay se vieron literalmente invadidos por visitantes extrarregión. Las ventajas monetarias estimularon enérgicamente este fenómeno. Los

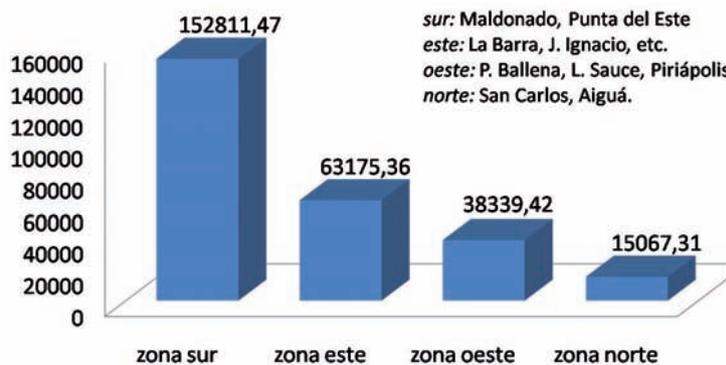
visitantes, sorprendidos por lo cosmopolita de las ciudades de Buenos Aires y Montevideo así como por la exuberante belleza de Punta del Este, han impulsado un potente turismo en esta región. La frase infaltable al definir Punta del Este es que se encontraron con un ‘paraíso perdido’. A la luz de esta situación que bien podríamos denominar ‘La globalización de Punta del Este’ [...] destinada a fomentar la llegada de retirados pudientes de zonas de moneda fuerte y a colaborar en la desestacionalización y a mejorar la competitividad...”⁷.

Con los intereses puestos en estimular la construcción, la administración pública a nivel departamental⁸ resolvió con voz y voto por parte de todas las fuerzas políticas flexibilizar los términos de tres medidas comprendidas en la ordenanza de construcción vigente que data de los años 90: el FOS –factor de ocupación del suelo-, el FOT –factor de ocupación total- y la altura.

El resultado obtenido de tal flexibilización fue un récord histórico de habilitaciones otorgadas para la construcción de 800.000 metros cuadrados en 2005. El gráfico 1 nos permite observar cronológicamente

7. WEISS, Ricardo. Uruguay, destino Punta del Este. En: MAR Y SOL. 2007. Punta del Este Internacional: Anuario 2007. Buenos Aires: Mar y Sol Ediciones: p.13

8. Intendencia Municipal de Maldonado y la Junta Departamental de Maldonado.



■ Comportamiento total de obras autorizadas por zonas año 2007.

Gráfico 2: Comportamiento total de las obras autorizadas en el año 2007 según cada zona: sur, este, oeste y norte
Fuente: IMMaldonado. Unidad de Coordinación de Gestión Edilicia y Suelos. Octubre de 2007

los vaivenes que ha experimentado la construcción en Maldonado-Punta del Este. Nos muestra que en 1979 se había habilitado la construcción de 670.000 metros cuadrados y ése era, hasta ahora, el pico más alto, seguido luego por los 450.000 metros cuadrados en 1992. Sin duda, la situación actual resulta desorbitante.

El gráfico 2 nos muestra el total de metros cuadrados gestionados en el año 2007 repartidos por zonas: en el mismo puede observarse que más del 50% de las superficies en construcción se ubican en Maldonado-Punta del Este. Esto no reproduce la cantidad de los proyectos, más bien nos da una idea de que se corresponden los metros a los tipos de emprendimiento que en la zona sur adquieren mayor densificación: las torres.

Viñoly define este auge como “una especie de multiplicación de desarrollo hormiga” que provoca una profusión de actuaciones individuales “en donde cada uno hace algo y le pone el nombre más pretencioso”, perdiendo la ciudad de este modo parte del potencial que hace a sus condiciones, especialmente el paisaje y la relación con el mar.

4. El turismo residencial y el modelo global de desarrollo socio-territorial

De manera espontánea, el modelo urbano de las ciudades se va revisando y analizando en el tiempo. En este sentido, los principales cambios se verifican a través de las nuevas formas de movilidad urbana que impulsan presiones económicas, pero también como consecuencia del deseo de hallar *nuevas formas de vida y de residencia* inspiradas en aquello que significan socialmente, o pasan a significar.

La globalización ha encauzado un proceso evolutivo de *guetos urbanos*, observándose en nuestras ciudades un incremento en la creación de los mismos y una contrastada sectorización territorial. En el caso de Punta del Este, este tipo de desintegración socio-territorial se materializa en modelos lujosos concebidos tal si fueran pequeños trozos de ciudad aislados que de forma aparente se integran pero que, en definitiva, se consolidan como ciudades cerradas y no como parte indivisible de la ciudad.

El actual sentido de pertenencia que ansía el nuevo público turista hace que no resulte suficiente

9. VIÑOLY, Rafael. Un edificio no cambia la mentalidad de un lugar. En: El País [online] 20 enero de 2008 [citado 14 de marzo de 2008]. Disponible en Internet: <http://www.elpais.com.uy/08/01/20/pciuda_325433.asp>

una reforzada oferta de hostelería, demandando nuevos productos residenciales, cualidad que toma implicancia al momento de reflexionar respecto a este fenómeno invasivo de la ciudad contemporánea.

Punta del Este continúa siendo un destino *turístico-social* de *sol y playa*, con una extravagante y densa vida en verano, y una relajada pasividad el resto del año, en evidente correspondencia con las características y potencialidades que el paisaje, el clima y la posición costera facilitan. No obstante, con estos programas residenciales se pretende una independización del arraigo que existe con la temporada veraniega, incrementando la oferta de una diversidad de servicios que resulten disfrutables y atractivos no sólo en verano, sino que también prolonguen las estancias, brindando un equipamiento que cubra todas las necesidades para una residencia permanente.

En líneas generales podemos considerar que Punta del Este es una ciudad nueva que tradicionalmente ha asumido la particularidad de experimentar significativos crecimientos cíclicos de forma más impulsiva que planificada; aún hoy, continúa su expansión, densificando y ampliando su oferta residencial más exclusiva. Desde esta perspectiva, si proyectamos una ligera mirada al entramado de la ciudad, instantáneamente se reconoce en su tejido la sectorización socio-espacial, que determina el derecho de admisión de quienes pueden habitar en el supuesto *paraíso*. Los suburbios de las elites de Punta del Este se han instalado progresivamente en lugares estratégicos, en este caso, en aquellos ubicados principalmente en primera fila sobre el mar -colonizando el paisaje costero-, así como en zonas hasta ahora identificadas por su gran valor en cuanto a naturaleza agreste.

Aunque se ratifique que el fenómeno de sectorización *socio-espacial* que se da en Punta del Este no es nuevo, es posible afirmar que así como sucede en grandes ciudades del mundo, también aquí se da un cambio en la magnitud y la escala que ha cobrado dicha expansión. Recordemos que Punta del Este tradicionalmente surge como recinto para el descanso veraniego de las clases sociales acomodadas locales y sobre todo de los ciudadanos argentinos, y que así sucedió durante décadas. Es recién en los años 70 que con el *boom* constructivo la ciudad “eleva su nivel” en forma categórica pero resulta imposible olvidar que se construyen las torres y, como consecuencia, se generaron asentamientos irregulares que nucleaban a la mano de obra utilizada en dichas torres evidenciando el comienzo de una segregación *socio-territorial* que progresivamente iría reafirmandose. Posteriormente, con los aportes de los años 90, la ciudad crea mayor infraestructura y pasa a tener un *aeropuerto* de primer nivel, un centro comercial (*shopping mall*), un *hipermercado* y un *hotel cinco estrellas* reconocido internacionalmente, que la posicionó en un nivel aun más elevado en su ascenso. Reconocemos que es en gran medida esta evolución la que ha viabilizado el destino que hoy presenta la ciudad.

En estos últimos años, el cambio resulta de características diferentes a los anteriores. Cambian los modelos y las escalas de los edificios, sí, pero el cambio que mayor trascendencia tiene es el nuevo escalafón de capital que económicamente se persigue. La pretensión está en parecerse más a otros destinos globales ya consolidados y de mayor envergadura -especialmente los de sol y playa como pueden ser Miami o Acapulco- y dejar de parecerse tanto a otros destinos más bien regionales de similares características a las que hasta hoy ya poseía la ciudad.

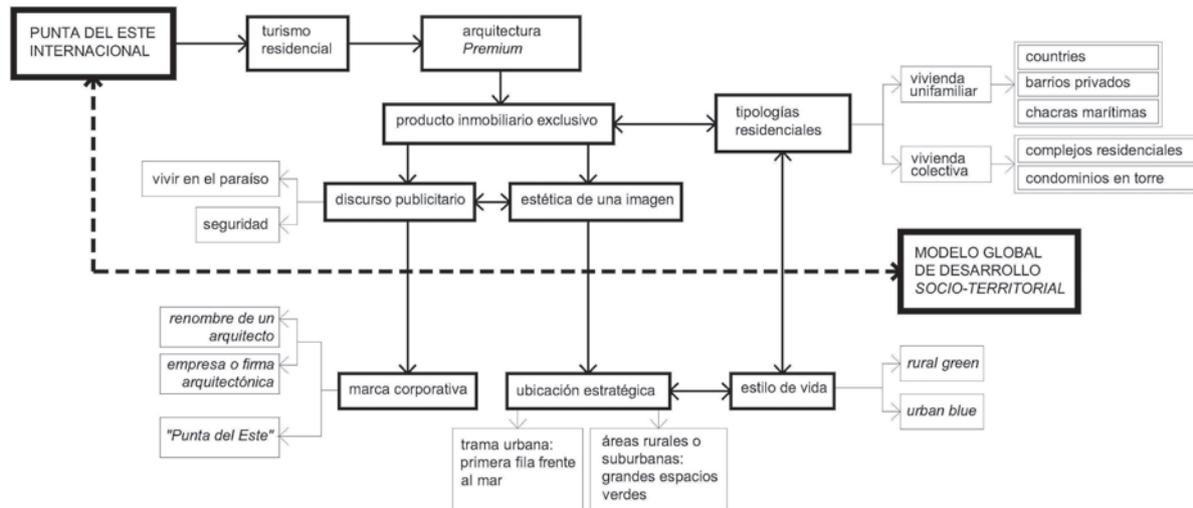


Gráfico 3: Esquema desglosado de las acciones e interacciones que se dan en el proceso de transformación, partiendo del principal objetivo: consolidar a la ciudad como "Punta del Este Internacional".

Alcanzar tal ambición tiene verdaderos costos, que se pagan con la transformación de la integración entre la ciudad, su territorio y su condición social. La diferencia está en que ahora son aun mayores las distinciones sociales que coexistirán en la ciudad, por lo que la diferencia entre *los nuevos consumidores* y *los otros* se acrecienta enormemente; es necesario aclarar que *los otros*¹⁰ ya no son tampoco los mismos de antes.

5. La producción arquitectónica Premium y las nuevas tipologías residenciales

El concepto de arquitectura Premium se resume en la creación de un producto inmobiliario de consumo exclusivo¹¹ capaz de responder a la exigente clientela atraída por el turismo residencial. Esta tendencia hace que la arquitectura como recurso pase a un segundo plano de acuerdo a los siguientes factores:

- Estratégicamente el negocio Premium nos vende la *estética de una imagen ideal* asociada a un *estilo de vida* en función de las características que ofrece el emplazamiento privilegiado de los emprendimientos, que a su vez son presentados astutamente de la mano de *una marca* -de una firma de arquitectura o empresa constructora reconocida- o del *renombre internacional de un arquitecto*, como forma de potenciar la propuesta.

- Esta imagen idílica se consolida a través de un fuerte discurso publicitario que insiste en dos temas fundamentales: por un lado recurre al tópico sugestivo de *vivir en el paraíso* -en la ciudad deseada, y por otro se aferra al eslogan de garantizar la seguridad para una vida feliz, sosegada y sin riesgos. *El gráfico 3* nos explica la integridad de este proceso, que se inicia con el objetivo de consolidar a la ciudad como "Punta del Este Internacional".

10. El término "los otros" es utilizado en representación de la ciudadanía excluida.

11. La producción arquitectónica Premium en Punta del Este es diseñada en exclusivo para el sector ABC1-el de más alto poder adquisitivo-, con la intención de atraer capitales extra-regionales; población europea y norteamericana.

En Punta del Este, la producción arquitectónica Premium y sus modelos residenciales se definen en dos grandes categorías según el tipo de suelo en el que se ubican los emprendimientos:

1) En las *áreas rurales o suburbanas* -tanto hacia el lado de Punta Ballena como hacia José Ignacio- se desarrollan tres tipologías diferenciadas: los *countries*, los *barrios privados* y las *chacras marítimas*. Presentan una baja densidad de viviendas unifamiliares insertas en significativos predios de características paisajísticas y ambientales insuperables, rodeados de naturaleza, en los que se conjugan la práctica de deportes náuticos, golf, polo o tenis con los servicios comunes que ofrecen en su programa estas urbanizaciones: piscinas abiertas y cerradas, salas de fitness, salones de fiestas, etc.

En la promoción de estas tipologías observamos está prácticamente ausente. Imágenes y textos nos relatan el esplendor y los beneficios que ofrece vivir en ese sitio, intercalando fotografías impactantes de animales autóctonos, contrastadas con los retratos de parejas jóvenes con niños en su mayoría de aspecto nórdico -extranjeros-. Los tres modelos proponen una vida *ideal* en familia, en el que los niños tienen un protagonismo asociado a la tranquilidad que los padres sienten al estar a salvo en el paraíso natural, sabiendo que sus hijos pueden tomar sus propias decisiones en cuanto a cómo aprovechar su día jugando sin “restricciones” porque ambos saben que *dentro* del emprendimiento están a salvo. Siempre están *dentro*, aunque se encuentren en el lago o corriendo por el bosque; el contacto con el exterior natural que promocionan no es real como tal.

Desde un punto de vista ideológico, asociaremos a ese público con un estilo de vida color verde: *rural*

green. Estos programas atraen a una clientela que básicamente busca huir de la ciudad; una población que se identifica con los grandes espacios abiertos al ambiente natural donde su regocijo radica en sentirse *libres* dentro del cercado paraíso¹². Destacamos asimismo que este tipo de crecimiento va en contra de la eficiencia y sostenibilidad de la ciudad, en cuanto que resulta además, costosísimo dotarlas de infraestructura -entre otras tantas cosas-.

2) En la trama urbana de la ciudad, concentradas sobre la Playa Mansa, la Playa Brava y la Península fundamentalmente¹³, hallamos dos tipologías de vivienda colectiva: los *complejos residenciales* de cuatro o cinco niveles y los *condominios en torre*. Consecuente con su emplazamiento en el tejido urbano, su cercanía al mar y el fuerte énfasis publicitario enmarcado en “el paraíso en primera fila”, definiremos la identidad de estos modelos residenciales con un estilo de vida color azul: *urban blue*. El gran atractivo que ofrecen son: las vistas que generan al ganar en altura, tanto para los residentes -desde el interior del edificio- como para quienes los miran desde afuera y la gran diversidad de *amenities* (instalaciones, comodidades y servicios) que ofertan, facilitando la residencia de forma permanente. El estilo de vida que proyectan tiene un tinte más contemporáneo y flexible, capaz de adaptarse y alcanzar, dentro de la elite que *prefiere la ciudad*, un público más amplio.

En términos arquitectónicos las torres Premium representan el nuevo *modelo-laboratorio* de la vivienda de los *bon vivant* del siglo XXI; urbanísticamente incorporan un uso diferente del territorio que no siempre brinda las mejores soluciones en cuanto a la calidad del espacio resultante y el impacto que la proliferación de estos edificios ocasiona; socialmente fragmentan y excluyen introduciendo conceptos y

12. Esta libertad no es del todo real, ya que por otro lado lo que le da fuerza a este tipo de emprendimientos es que garantizan una completa seguridad, a través de controles de acceso y sistemas inteligentes.

13. También destacamos algunos proyectos ubicados en la Av. Roosevelt, y en particular la propuesta del emprendimiento “Yoo”, que plantea la recuperación de uno de los edificios inacabados del boom de los años 70 -“Torre Suiza”-, para transformarlo en una lujosa obra de diseño del artista francés Philippe Starck. Conjuntamente proponen a la Av. Roosevelt como el *Art District* de Punta del Este.

estilos de vida ajenos a nuestra realidad local, pero que se imponen con el fin de atraer nuevos capitales extranjeros y lograr un acomodado posicionamiento a nivel internacional como destino turístico. Punta del Este no es ajena a los tiempos sincrónicos de torres, y realiza un significativo aporte con una nueva generación de torres tecnológicas de altísimos costos, que compiten en diseño y en récords de altura. En la producción más reciente observamos que si bien se mantiene el objetivo de contemplar el anhelo de confort que refleje un elevado estatus, la fórmula que antes tal vez transmitía la *calidad arquitectónica* ahora se transfiere mayoritariamente a la *imagen de un negocio inmobiliario*. Los consumidores han incrementado las demandas de confort exigiendo nuevos requerimientos programáticos asociados a la vivienda; se integran los últimos avances tecnológicos disponibles y todos los nuevos espacios *lúdico-recreativos* que admita el edificio.

En último término diremos que las lujosas torres exceden los meros requerimientos tipológicos en cuanto a su funcionalidad, a la calidad de las terminaciones o el buen diseño arquitectónico. Estos nuevos emprendimientos deben atender otros aspectos relacionados con una lista interminable de servicios -denominados en inglés *amenities*- que deberán proporcionar para alcanzar el éxito, destacándose dos temas: la diversión -ocupar el tiempo libre- y la seguridad -controles físicos e inteligentes-. Se ofrece pues una amplia gama de servicios que contemplen el relax y el entretenimiento tanto de adultos como de niños y jóvenes, como si el condominio fuese un hotel de lujo o contase con su

propio club privado integrado al edificio. Algunas de las *amenities* que reúnen en su programa son centros ejecutivos, *home theatre*, salas de lectura, spas, canchas de tenis, básquetbol, pádel y fútbol, jaulas de golf y piscinas climatizadas, rincón para niños, etc. Estos servicios que *hacen* al edificio constituyen los argumentos publicitarios para la captación y fascinación de los consumidores. Las torres Premium fusionan las prestaciones que brinda una vivienda unifamiliar con espacios equipados para el desarrollo de actividades que sólo podríamos realizar en un club, ofreciendo además los servicios de un hotel de lujo, y mejorando la seguridad que de por sí ofrece vivir en un apartamento hallándose ahora “hípervigilados”.

Observamos en la producción arquitectónica Premium dos pautas diferentes de desarrollo según la forma en que son concebidos los proyectos. Están aquéllos fundados más como un *negocio inmobiliario*¹⁴ -corresponden a grupos de inversores o grandes empresas de arquitectura, en cuyo desempeño los arquitectos realizan su tarea más como empresarios que como profesionales- y aquéllos en los que prima la *calidad del diseño*, sobrevalorado a su vez por el reconocimiento que da el renombre del arquitecto como autor del edificio. Estos emprendimientos ya de por sí cuentan con un valor agregado diferente al de los anteriores. Si bien todos los realizadores son reconocidos a nivel nacional o regional, se suele identificar a los primeros con una marca o una empresa y no con una firma de autor, como es el caso de estos edificios que llegan de la mano de exitosos arquitectos de reconocimiento internacional¹⁵.

14. Ejemplos son: la Torre Aquarela, ubicada en la Playa Mansa y Parada 18, promocionada por Invergroup. Estos desarrolladores son el grupo inversor que operaba anteriormente con la firma Pintos Risso, y debemos decir que a ellos se debe gran parte del desarrollo edilicio de Punta del Este. Otro ejemplo, y tal vez el más representativo son las nuevas torres “Quality Collection” de Atijas-Weiss. La trayectoria de esta firma en Punta del Este se remonta a la década de los años 70. Comienzan a destacarse las obras realizadas en los años 90, por ser precursoras, en gran medida, de lo que hoy son los condominios Premium. En un punto intermedio encontramos a la Torre Tresssesenta de Estudio Cinco Arquitectos, en Avda. Roosevelt, Parada 5. En la producción de esta firma, si bien se hace presente cierta mercantilización, también está presente la intención profesional del arquitecto.

15. Ejemplos son : Sea & Forest Tower en Playa Mansa y Parada 7 y Four Seasons Tower en Playa Mansa y Parada 4, del arquitecto uruguayo Carlos Ott; el Edificio Acqua del arquitecto Viñoly, ubicado en Playa Brava y Parada 19. Esta obra despegó de toda la producción actual de edificios Premium. La calidad de su diseño y de la lógica en sí del edificio no encuentra comparación hasta el momento. Si antepone la obra de Ott a la de Viñoly, nos sucede lo mismo que con Estudio Cinco Arquitectos y Atijas-Weiss. En tales casos, la obra de Ott no llega al extremo formal que caracteriza a Viñoly, así como Estudio Cinco Arquitectos no alcanza el otro extremo que sería Atijas-Weiss y la banalización total de la arquitectura.

El éxito inmobiliario de estos emprendimientos impone nuevas estrategias de marketing esenciales en las que destacamos: la elección de los nombres de los emprendimientos con su correspondiente logotipo¹⁶ –como marca registrada de calidad y distinción, a semejanza de una corporación-, la construcción de las salas de exposiciones (o showrooms), material gráfico impreso y digitalizado -infoarquitectura, folletería-, promoción de eventos sociales y de lanzamiento, marketing ferial y derrochadora publicidad mediática que incluye desde publicaciones de prensa o revistas hasta apariciones en programas de televisión, sin olvidarnos de la importancia que ha cobrado el desarrollo individual de un sitio web propio de cada proyecto.

Punta del Este es vendida al mundo como uno de los destinos más seguros de América Latina. Entonces cabe pensar que, contradiciendo esta virtud y las bondades que ofrece el lugar, las Torres Premium por todo lo antedicho resultan de una exageración y encarecimiento innecesarias, pues se verifica que responden específicamente a una voluntad de saciar necesidades adquiridas en otros sitios por el público al que se pretende conquistar.

Estas nuevas propuestas buscan por un lado adecuarse a las formas de vida actuales, y por otro aportan una nueva *cultura material* que impone otros hábitos y valores que modifican la idea del habitar. Parecería pues, que es un vínculo de *ida y vuelta*, en el que florecen nuevas tendencias *arquitectónico-socio-culturales* -por definir las de algún modo- vinculadas a la oscura relación que existe entre la oferta y la demanda inmobiliarias del mercado globalizado de hoy en día, dando sitio a una reinterpretación y revalorización social dentro del ámbito de la arquitectura residencial de las clases acomodadas.

6. Otras visiones acerca de la ciudad

Punta del Este es sin duda la ciudad que presenta mayor polarización económica y socio-cultural del Uruguay. Si bien se aprovecha del encanto de su paisaje natural como paraíso deseable, no podemos negar que la condición social de la ciudad y de sus áreas de influencia es compleja y en cierta medida alarmante, dado que en ella convergen diferentes situaciones sociales extremas consecuentes.

La población local de este sector comprendido por las ciudades de Maldonado y Punta del Este en su mayoría proviene de otros sitios, no son originarios del departamento¹⁷. Asimismo, si recapitulamos a los años más deprimidos de la crisis del año 2002, recordamos que existió una gran emigración general en el país, lo cual provocó que muchos de los oriundos abandonaran su ciudad. Si a esta situación se suma la población flotante -principalmente extranjera- que conforma el turismo de los adinerados, toda esta área resulta en una gran mezcla de identidades, culturas y estratos.

Ahora bien, recordemos también que la gran “avalancha” que emigró a Punta del Este en busca de oportunidades laborales, derivó en que en los momentos difíciles de recesión se fueran anclando, dando origen a nuevos paisajes de pobreza en la ciudad. Actualmente, una parte de “los otros” a los que hacíamos referencia, residen en las zonas de mayor prioridad social: Cerro Pelado, Cuñetti y sus inmediaciones, San Antonio 3, 4 y 5, Bambú, UTE, Maldonado Nuevo y sus proximidades, “9”, Núñez, El placer, Kennedy y Las Violetas. Los hogares con carencias críticas se identifican en grandes manchas urbanas, concentradas en las áreas periféricas a la *ciudad-paraíso*, relativamente lejos del mar, lejos de

16. Citamos aquí un conglomerado de nombres de emprendimientos de lujo: “Ocean Tower”, “Ocean Drive”, “Yoo”, “Aquarela Tower & Club”, “Millenium Tower”, “Sea & Forest”, “Four Seasons Tower”, “Imperiale Luxury Condominius”, “Le Jardin Residence”, “Le Parc”, “Swan Lake Forest”, “Laguna Estate”, “El Puertito Boating Village”, “Acqua”, etc. La extranjerización de los nombres -esta voluntariosa intención de bautizar a la arquitectura Premium en un idioma ajeno al nuestro, como vemos ya no sólo en inglés, sino también en italiano, francés y español-, podría atribuirse al proceso de internacionalización al que se aspira o al fenómeno histórico-cultural que sucede en las sociedades latinas con los nombres de pila de las personas como si llamarlas en otro idioma les diera mayor *estatus*, prestigio e *identidad*?

17. En su mayoría provienen de migraciones desde el interior del país buscando oportunidades de trabajo fundamentalmente en mano de obra y prestación de servicios.

la belleza abrumadora que hacen al *life-style* Premium de Punta del Este.

En la actualidad, el Salario Mínimo Nacional -según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) de enero de 2009- se ubica en 4.441 pesos uruguayos. Traduciendo este dato a la economía internacional¹⁸, dicho valor representa unos 184 dólares estadounidenses y unos 145 euros. Considerando que el valor del metro cuadrado de los condominios de lujo oscila entre los 2000 y los 4000 dólares se necesitarían entre 11 y 22 salarios mínimos respectivamente para acceder a un metro cuadrado. Si tomamos en cuenta que las unidades rondan los quinientos metros cuadrados o más, una inversión de esta categoría costaría en el primer caso 5.500 salarios y en el segundo 11.000. Las cifras ilustran literalmente lo inaccesible que resultan para la ciudadanía uruguaya estos nuevos modelos residenciales. Por lo tanto concluimos que son aún muchos más los excluidos del nuevo paraíso Premium, y que las diferencias con quienes tienen mayor capacidad económica se ven ahora incrementadas significativamente.

Si tomamos en consideración los datos del INE en 2006, con respecto a la “estructura de oportunidades”, en donde se estudian y comparan las necesidades básicas insatisfechas entre barrios de niveles socioeconómicos altos en contraste con los más carenciados, vemos que las diferencias entre los polos es cada vez más considerable, y lo seguirá siendo en la medida que se continúe elevando el nivel socioeconómico de las elites, y no se revierta la situación de los más vulnerables. Los datos demostraron que mientras que en Montevideo la diferencia es de 15 puntos entre Punta Gorda y Casabó, en Maldonado-Punta del Este los contrastes entre sus extremos socioeconómicos nos da una brecha de 30 puntos. Esto se traduce,

por ejemplo, en que por cada niño -perteneciente a hogares con las necesidades básicas satisfechas- que decidiera abandonar la escuela, en los hogares más carenciados serían treinta niños, la totalidad de la clase¹⁹.

La forma en que la ciudad se ha desarrollado a lo largo de los años, donde se han “hipervalorado” determinados sectores de su territorio asociados a las elites, conllevan a un modelo de ciudad que no deja de ser simulada y por tanto problemática e injusta, y lo seguirá siendo en forma incrementada hasta que no se tomen medidas en el asunto y se planifique a largo plazo la ciudad que queremos, y no la que queda en manos de los intereses de los inversionistas, que continuarán negando su integridad, beneficiándose a cambio de la exclusión de todo aquello que no resulta rentable. Como dice el Intendente de Maldonado Oscar De Los Santos, la luz amarilla está encendida, se deberá intervenir para hacer más justas las condiciones o el destino de la ciudad deparará a modelos no deseables como puede resultar una Río de Janeiro²⁰.

Considerando la visión que el arquitecto Rafael Viñoly expone sobre la ciudad, vemos que su opinión es ambivalente: *“Punta del Este está en este momento del ciclo positivo que siempre es, en realidad, negativo. Es la misma situación de fanatismo por el optimismo que no tiene demasiada justificación. O el pesimismo, que es lo mismo y que tampoco tiene demasiada justificación. Este es el momento del optimismo y se da sin ningún criterio de regulación urbanística clara, sin un proceso de consulta pública para que la gente tenga inherencia en proteger y definir qué es lo que va a pasar con este lugar en 15 o 20 años.”*²¹

Viñoly reconoce que por un lado está bien continuar

18. Tomamos la cotización del dólar estadounidense a 24,05 y el euro a 30,5 (pesos uruguayos), correspondiente al mes de mayo de 2009.

19. Maldonado y Punta del Este, unidas y asustadas. [online] [citado enero de 2008]. Disponible en Internet: <http://www.elpais.com.uy/Suple/QuePasa/07/04/07/quepasa_273309.asp>

20. Entrevista a Oscar de los Santos. En: La República [online] 7 abril de 2007. [citado setiembre de 2007]. Disponible en Internet: <<http://www.larepublica.com.uy/lr3/larepublica/2007/04/07/politica/252613/esto-puede-volverse-rio-de-janeiro-si-no-encaramos-el-flagelo-de-la-pobreza-extrema/>>

21. VIÑOLY, Rafael. op.cit.



Conurbación Maldonado-Punta del Este. Representación a nivel esquemático -no exhaustivo, y generalizado- de las áreas más significativas de su territorio, en cuanto a la demanda Premium en contraste con las áreas de prioridad social.

con el crecimiento que conduce a Punta del Este hacia el mercado mundial, pero a la vez demuestra su discrepancia frente al provenir de este crecimiento, sobre todo por la poca planificación; advierte de la necesidad de un 'planeamiento urbano y ordenación territorial' que contemple el futuro que se quiere para la ciudad; alude a que este tipo de proceso que se está experimentando responde a una visión muy a corto plazo, asociado en cierta medida a una forma de capitalismo zozco, de un optimismo descontrolado, en donde el proceder es "*entro y me voy*", catalogando al ciclo como el más antiprofesional.

7. Conclusiones

Del proceso de desarrollo urbano que ha experimentado la ciudad, con intensos momentos de auge y sus posteriores períodos de recesión, se desprende que desde sus orígenes el balneario como polo turístico ha estado sometido a los desequilibrios socioeconómicos regionales y a las prescripciones de quienes ejercen el poder. Esto no significa que hubiesen malos propósitos, pero cabe exponer que las buenas intenciones por planificar la ciudad y encauzar de forma organizada su crecimiento no han logrado ser, hasta la actualidad, lo suficientemente contundentes como para imponerse a los diferentes intereses y estímulos que fueron tentando, y a la vez definiendo, un modo muy particular de surgir.

Quienes ejercen un rol decisivo en las políticas departamentales y por tanto en el paradigma de la ciudad, han sujetado su gestión a llevar a cabo aquellos cambios normativos necesarios y convenientes, fundamentando estas disposiciones como estratégicas, favoreciendo el modelo de ciudad deseada por quienes tienen la capacidad económica, en este caso los grandes inversores y promotores

inmobiliarios. Hemos visto que estos procesos de renovación económica que hacen a los grandes cambios en la ciudad, acatan una serie de patrones de ocupación territorial que básicamente se resume en las capacidades económicas de la ciudadanía y se traducen en el territorio bajo su dualización.

Un punto importante a destacar, que demuestra el carácter global de Punta del Este -o por lo menos su anhelo-, es el lanzarse al mercado inmobiliario internacional, considerado este rubro uno de los principales negocios de la globalización. Si tomamos en consideración que la oleada constructiva viene de la mano de capitales internacionales extra-regionales, vemos que una de las formas en que se impone la globalización ante la ciudad es la de exigirle una renovación capaz de satisfacer a este nuevo público consumidor de niveles socioeconómicos muy por encima de los locales, y con culturas indiscutiblemente diferentes.

Otro indicador que hace visible la globalización en la ciudad es la adopción de los nuevos modelos residenciales importados. El sentimiento de temor generalizado es causa y consecuencia de los resultados que da la implementación de estas tipologías asociadas a las elites, entendidas como maquinarias productivas de fragmentación *socio-espacial*.

Respecto a la arquitectura, hemos visto que es posible definir claramente dos tendencias diferentes en cuanto a su producción, lo que dependerá fundamentalmente de la actitud del realizador. Por un lado están quienes conciben la arquitectura más como un negocio financiero, aquellos que se valen de la imagen y exaltación de la ciudad-paraíso como necesidad de amortiguar y reforzar el producto que se lanza al mercado. Se refuerza la marca de la



Inmediaciones del asentamiento irregular Kennedy (foto: octubre de 2007)

46 empresa que promociona y se refuerza y enfatiza en cuanto a la imagen de la ciudad, como antesala a la propuesta inmobiliaria. Por otro lado están aquellos profesionales de reconocimiento internacional que no necesitan narrar en su discurso la marca de la ciudad, porque incluso antes que ella está su propio prestigio.

Las construcciones que están llevándose adelante, demográficamente implican un incremento poblacional esporádico que deberá ser tomado en cuenta. Esta apreciación nos indica que la infraestructura y mantenimiento necesarios soporte para tales emprendimientos los tornan económicamente insostenibles, si además reflexionamos en que, de no cumplirse el gran propósito de atraer ciudadanía interesada en residir allí de forma permanente, las pretenciosas torres estarán inhabitadas, vacías, *embalsamadas* por más de nueve meses al año, transformando a la ciudad en un gran museo de lujo derrochado.

El caos urbano es otro de los gravísimos conflictos vinculados a los incrementos poblacionales, cuando alcanza sus picos más altos. Las principales arterias de la ciudad se ven obstaculizadas por los coches

que avanzan a paso de peatón las infraestructuras de servicios, del rubro gastronomía, por ejemplo, se ven desbordadas. No sólo esto el saneamiento, el abastecimiento de agua, la recolección de residuos, todo se multiplica y la ciudad debe estar preparada para la brusquedad de estos cambios. Esta conducta estacional, si bien genera muchos puestos de trabajo durante un par de meses -lo que dura la temporada-, también evoca el consecuente desempleo al término del verano. En este sentido, la ciudad aún está muy ligada al turismo estacional.

BIBLIOGRAFÍA

- AMENDOLA, Giandomenico. 2000. La ciudad postmoderna. Madrid: Celeste.
- COHE, Enrique. Los relatos del skyline. En: Elarqa (11): p. 13, oct. 1994.
Elarqa 5 (13), feb. 1995
- Entrevista a Oscar de los Santos. En: La República [online] 7 abril de 2007. [citado setiembre de 2007]. Disponible en Internet: <<http://www.larepublica.com.uy/lr3/larepublica/2007/04/07/politica/252613/esto-puede-volverse-rio-de-janeiro-si-no-encaramos-el-flagelo-de-la-pobreza-extrema/>>
- GALLARDO, Marcelo. Más torres fuera de la ordenanza en Punta del Este. En: El Espectador, [online] 10 de setiembre de 2004 [citado 23 marzo de 2007]. Disponible en Internet: http://www.espectador.com.uy/1v4_search.php?q=m%E1s+torres+fuera+de+la+ordenanza+en+punta+del+este
- GARCÍA CANCLINI, Néstor. 1995. Consumidores y Ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización. México: Grijalbo.
- JUNTA DEPARTAMENTAL DE MALDONADO [online] [citado enero de 2008]. Disponible en Internet: <<http://www.juntamaldonado.gub.uy>>
- Maldonado y Punta del Este, unidas y asustadas. [online] [citado enero de 2008]. Disponible en Internet: http://www.elpais.com.uy/Suple/QuePasa/07/04/07/quepasa_273309.asp
- MAR Y SOL. 2007. Punta del Este Internacional: Anuario 2007. Buenos Aires: Mar y Sol Ediciones
- MAR Y SOL. 2008. Punta del Este Internacional: Anuario 2008. Buenos Aires: Mar y Sol Ediciones
- MUNICIPIO MALDONADO [online] [citado mayo de 2009]. Disponible en Internet: <<http://www.municipiomaldonado.gub.uy>>
- MUXI, Zaida. 2004. La arquitectura de la ciudad global. Barcelona: Gustavo Gili.
Propiedades (150), feb. 2000.
Revista Arquitecto Punta del Este Real Estate (53), 2008.
- RUSSO CARDOZO, Fiorella. 2008. Architectural Life-style Punta del Este. La colonización del lujo: vivir en el paraíso. Montevideo: Universidad ORT Uruguay.
- SPRECHMANN, Thomas; CAPANDEGUY, Diego; AGUIAR, César. 2006. La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI. Montevideo: FARq., UdeLaR, Fundación Colonia del Sacramento.
- SVAMPA, Maristella. 2001. Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados. Buenos Aires: Biblos.
- VEIGA, Danilo. Las sociedades locales en el contexto de la globalización: estudio de casos en Uruguay. En: EURE [online] 25 (74): pp.71-82, mayo 1999 [citado setiembre de 2007]. Disponible en Internet: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007400005&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- VIANA, Isabel; SIENRA, Juan Andrés; LÓPEZ, Rosario. 1992. Lineamientos generales para un Plan Director de las ciudades de Maldonado y Punta del Este. Maldonado: Intendencia Municipal de Maldonado.
- VILLEGAS BERRO, Francisco. La arquitectura turística de Punta del Este. En: Arquitectura Latinoamericana. (1), 1981
- VIÑOLY, Rafael. Un edificio no cambia la mentalidad de un lugar. En: El País [online] 20 enero de 2008 [citado 14 de marzo de 2008]. Disponible en Internet: http://www.elpais.com.uy/08/01/20/pciuda_325433.asp

La identidad después de la gentrificación

Carla Nóbile / Andrea Sader

Carla Nóbile: Arquitecta, Facultad de Arquitectura, Universidad
ORT Uruguay.

Actividad profesional independiente.

Profesora ayudante de Historia de la Arquitectura.

Andrea Sader: Arquitecta, Facultad de Arquitectura, Universidad
ORT Uruguay.

Actividad profesional independiente.

Profesora ayudante de Historia de la Arquitectura.

La ciudad de Colonia del Sacramento, luego de haber sido incluida en la lista de obras consideradas Patrimonio Histórico de la Humanidad por parte de la UNESCO, (1995) ha experimentado, al igual que otros centros históricos, un resurgir que la ha posicionado como uno de los puntos de mayor valor patrimonial y turístico dentro de la región.

La ciudad experimenta un proceso de transformación, tanto física como social, asociado a los procesos de gentrificación que han pautado las características de la ciudad contemporánea.

Parece interesante la influencia de estos procesos en lo que es la identidad de la ciudad y sus habitantes, temática que da lugar a este artículo.

En el siguiente documento se plantea el estudio del fenómeno de gentrificación, sus características y consecuencias, para luego asociarlo a un caso específico de clara referencia en la región como es Colonia del Sacramento, y así centrarse en la discusión, polémica claramente, de las relaciones identitarias que se suceden en la ciudad actual como consecuencia del proceso anteriormente mencionado.

Como punto de partida para esta publicación se propone una hipótesis que refiere a las transformaciones que ha experimentado, tanto sociales, urbanas y económicas la ciudad de Colonia del Sacramento, una vez incorporada a la lista de la UNESCO como sitio de interés patrimonial.

Si bien en algunos aspectos parece exagerado tratar el caso de Colonia del Sacramento como un claro caso de gentrificación, se intenta dejar en evidencia que más allá de las diferentes escalas, este fenómeno tiene

una clara influencia en lo que significa el concepto de ciudad, asociado a los procesos de transformación propios de la realidad contemporánea.

El interés específico en el tema identitario hace referencia a la trascendencia nacional e internacional, que ha adquirido esta ciudad y a cómo esto influye directamente no sólo en los aspectos físicos sino también en los aspectos económicos, pero sobre todo en los aspectos sociales, todos ellos claramente ligados al proceso de gentrificación.

Se plantea que la transformación de identidad en el centro histórico de Colonia del Sacramento se da de forma similar a lo sucedido en otras ciudades contemporáneas, más allá del reconocimiento del valor histórico, más allá de la promoción de intervenciones de conservación y rehabilitación, y por sobre todo, más allá de la participación de los propios habitantes de la ciudad en la recuperación del mismo.

Gentrificación:

Conceptos, evolución e involucrados

A mediados de la década del 60, surge el término “Gentrificación” aplicado por la socióloga británica Ruth Glass¹ para referirse a los cambios que se observaban en algunos distritos londinenses como Islington donde los pobladores de clases obreras fueron lentamente desplazados por clases sociales más elevadas que, una vez que los contratos de alquiler de aquéllos habían expirado, transformaban esas humildes viviendas en residencias costosas y elegantes.

En una primera etapa, a finales de la década de 1960 y mediados de 1970, los estudios sobre el fenómeno pretendían identificar cuál era el origen del mismo y obtener las características generales del proceso. Estas posturas pioneras tenían un enfoque reduccionista de lo que era ya el concepto de gentrificación, porque simplemente se basaban en las relaciones de causa-efecto producidas por el fenómeno y abordaban el tema de una manera genérica, sólo contemplando el hecho de por qué se producía, y no todas las implicancias que traía aparejado. Por tanto, dicho concepto se utilizó básicamente para denominar los movimientos poblacionales que se producían en los barrios de clases obreras de la ciudad de Londres y cómo los nuevos habitantes de mayor poder adquisitivo se concentraban en la mejora y rehabilitación de las viviendas degradadas dejadas por sus antiguos pobladores.

Aparece años más tarde el concepto de “reconquista urbana” utilizado por Manuel Castells², el cual hacía

referencia a los procesos que se habían emprendido en una serie de barrios parisinos, en los que planteaba que en realidad lo importante en el proceso era el cambio en la ocupación social del espacio, y no solamente significaba la mejora en sí de la vivienda o el barrio. Castells observaba cómo en estos movimientos de personas -con la consecuente transformación de las áreas afectadas-, aumentaba la segregación de las clases sociales de forma cada vez más pronunciada: los estratos superiores de la sociedad tendían a desplazarse hacia las áreas centrales, mientras las clases populares y de bajos recursos prácticamente se veían expulsadas hacia las zonas periféricas de la ciudad.

Luego de la década de los 70, se dio un mayor desarrollo teórico del tema que posibilitó la ampliación de los contenidos del concepto, comenzando entonces a relacionarse el fenómeno con otros conceptos de naturaleza inherente a la ciudad, como pueden ser las condicionantes económicas, los parámetros sociales en que se desarrolla la misma, así también como las características espaciales que adopta.

Hacia mediados de la década de los 80 autores como Neil Smith³ ya señalaban la vinculación entre el proceso de gentrificación y la regeneración de algunas zonas de la ciudad abandonadas, ya que sus usos quedaron obsoletos dadas las nuevas dinámicas de las ciudades actuales. Como ejemplos podemos citar los frentes marítimos -que comenzaron a perfilarse para posibles usos recreativos y comerciales- así como también las instalaciones industriales de las áreas centrales de la ciudad que comenzaron a ser transformados en centros hoteleros, complejos de oficinas, modernas

1. GLASS, Ruth. *Aspects of Change*. University College London, Centre for Urban Studies. Londres: Macgibbon & Kee

2. CASTELLS, Manuel. 1974. Planificación urbana y movimientos sociales: el caso de la renovación urbana de París. En: BERINGUIER, Christian; CASTELLS, Manuel; et al. *Urbanismo y práctica política*. Barcelona: Libros de la Frontera.

3. SMITH, Neil. 1979. Toward a Theory of Gentrification: A Back to the City Movement by Capital, not People. En: *Journal of the American Planning Association*. (45): (pp. 538-548)

áreas comerciales y zonas gastronómicas de moda.

Durante estas primeras etapas de estudio del concepto de gentrificación surgieron distintas visiones o perspectivas del mismo tema. Unas posturas planteaban la gentrificación a partir de los cambios de las preferencias de consumo de los habitantes de la ciudad, situando de esta manera en primer plano el concepto de demanda. Otras explicaban la gentrificación a partir de la importancia del papel de los distintos agentes institucionales, tanto públicos como privados, que lo que buscaban era estimular la oferta inmobiliaria con el objetivo de obtener rentas elevadas de zonas donde se había producido total desinversión.

A mediados de la década de los 80 surge la necesidad de conciliar propuestas más integradas, no sólo basadas en los aspectos económicos o de demanda y oferta vigentes, sino también integrando aspectos sociales y agregándole contenidos culturales y de participación e interacción de las distintas clases sociales.

En la actualidad, el estudio de la gentrificación se centra en cómo se desarrolla, considerando cada caso en particular.

Para poder llevar a cabo este tipo de análisis, es necesario realizar estudios más detallados, para los cuales es fundamental tener en cuenta algunos de los siguientes aspectos:

- la historia de la ciudad en su conjunto y del origen del barrio en sí mismo,
- la planificación y el desarrollo urbano a los que se vio expuesta dicha zona,
- las particularidades existentes entre la zona

potencialmente gentrificable y su relación con el entorno y el resto de la ciudad, incluyendo espacios públicos, arquitectura circundante, etc.,
- las características de los habitantes de la zona a través del tiempo.

Las nuevas posturas consideran al fenómeno como recíproco e interactuante, y centran su metodología de estudio básicamente en cómo se desarrolla la gentrificación, dejando su origen en un segundo plano de importancia.

En la actualidad para muchos de los autores la visión del contenido del término, está en directa relación con las oportunidades de consumo. El consumo ha dejado de ser una categoría residual, y por ello, las ciudades deben ser entendidas como áreas de consumo en sí mismas, lo cual toma vital importancia. Algunos autores como Mullins⁴ -incluso a través de estudios de carácter empírico- proporcionan datos verídicos de cómo realmente existe una vinculación directa entre las áreas que él llamaría “elitizadas”, con las áreas de gran concentración de espacios de consumo.

Los centros urbanos, que históricamente han sido los lugares de concentración de servicios, actividades y población, se han convertido justamente en los puntos focales para el desarrollo de la gentrificación.

La coexistencia de las distintas clases sociales dentro de la ciudad es una característica propia del concepto tradicional de la misma. Este aspecto ha experimentado transformaciones a lo largo de la evolución hacia la ciudad contemporánea, ligadas a los procesos de expansión y de movilización de la población.

El desarrollo de las nuevas tecnologías vinculadas al

4. MULLINS, P.; NATALIER, K.; SMITH, P. SMEATON, B. 1999. *Cities and consumption spaces*. En: *Urban Affairs Review*. (35): pp. 44-71.

transporte y a la comunicación genera el comienzo de un nuevo ciclo de expansión de la ciudad. Un ejemplo de ello es cómo las industrias comienzan a ubicarse en las áreas periféricas de la ciudad, produciendo un traslado de la población ligada a esas actividades a áreas cercanas a aquéllas.

Esto marca una primera etapa de vaciamiento de las áreas centrales de la ciudad, quedando en ellas las actividades comerciales y sociales asociadas a las clases medias y altas, que aún no ven la necesidad de abandonar esta zona.

La creación de nuevos planes urbanísticos vinculados a los conceptos de mejora de calidad de vida, conjuntamente con la expansión de la ciudad, promueven las ventajas de vivir en los suburbios en contraposición con el residir en el centro de la ciudad, deteriorado y falto de políticas de planificación urbana. Con esto comienza una nueva etapa de vaciamiento ligado al traslado de las clases superiores fuera de los centros urbanos hacia estas nuevas áreas residenciales.

Con las sucesivas etapas de abandono comienza un proceso de desvalorización del suelo de las áreas centrales, lo que las convierte en un punto de atracción para la población de bajos recursos que no pertenece a ninguno de los sectores de la población original. Ésta se halla compuesta en su mayoría por trabajadores provenientes de las áreas rurales e inmigrantes en búsqueda de nuevas oportunidades.

El asentamiento de personas de bajos recursos en los centros urbanos lleva al deterioro de las infraestructuras y edificaciones de estas áreas, las cuales son utilizadas continuamente pero a su vez no son ni mantenidas ni renovadas.

A partir de las últimas décadas del siglo XX surgen nuevas políticas, ideologías y preocupaciones acerca de la importancia de los antiguos centros urbanos. Con esto comienza un cambio en la concepción del patrimonio existente de las ciudades, a través de organizaciones como UNESCO u organizaciones locales, que hacen hincapié en la conservación de las áreas tradicionales de la ciudad⁵. Esto conlleva un proceso de promoción para la recuperación y recalificación de las mismas, que pueden ser impulsadas por autoridades gubernamentales, tanto nacionales como municipales, promotores privados y agentes inmobiliarios, o como iniciativa propia de algunos sectores de la población.

Las nuevas necesidades de la población pautan las formas de recuperación de estas áreas, incentivándose así la revalorización del suelo a través de la inclusión de nuevos usos en las antiguas áreas. Los esfuerzos se centran principalmente en actividades comerciales, culturales y recreativas que permitan luego fomentar el uso residencial.

Como consecuencia de esto, por un lado se incrementa el costo de vida en las áreas afectadas. Por otro lado, los ingresos de la población residente se mantienen, por lo cual se ven imposibilitados de permanecer en el área, lo que hace que éstos se vean obligados a abandonarla una vez que comienza la rehabilitación.

Este abandono puede darse de manera espontánea al enfrentar una imposibilidad económica, o por medio de incentivos provenientes de los nuevos interesados en que el área sea intervenida. También puede darse a través del abandono forzado cuando los residentes son arrendatarios u ocupantes ilegales de las propiedades a intervenir cuyo destino será modificado.

5. RIVIÈRE D'ARC, Hélène. 2005. Integralidad de las políticas urbanas de rehabilitación de centros históricos. En: Seminario-Taller Internacional "Desarrollo local en la recuperación de áreas centrales" Proyecto "Ciudad Vieja Renueva" Intendencia Municipal de Montevideo y Comisión Europea – Programa URB-AL. Montevideo.



Construcción de origen español

Los nuevos habitantes que comienzan a trasladarse a las áreas a intervenir pertenecen a un peldaño superior en la escala social, mayoritariamente jóvenes profesionales con ingresos relativamente elevados, lo cual les permite tener acceso a viviendas costosas.

Este estrato incluye distintos grupos sociales, tales como artistas, estudiantes, jubilados con ingresos altos, hogares monoparentales o incluso personas que viven solas, que debido básicamente a su posición económica, pueden también ser partícipes de este estilo de vida.

Colonia del Sacramento

Patrimonio, gentrificación e identidad

Las últimas décadas del siglo XX se han visto caracterizadas por una revalorización del concepto de patrimonio, no sólo como bien material sino también como bien inmaterial. Esto se halla vinculado al proceso de internacionalización propio de la cultura contemporánea, que alude al sentimiento de nostalgia por parte de las personas con respecto al pasado propio y también con el ajeno, como forma de ligarse emocionalmente a distintas identidades culturales⁶.

Esto se manifiesta a través de lo que hoy se denomina "turismo cultural". Este tipo de turismo hace referencia al interés por los sitios de valor patrimonial, sean éstos de tipo natural o cultural.

La ciudad de Colonia del Sacramento adquirió trascendencia internacional cuando en 1995 su barrio histórico fue declarado Patrimonio Histórico de la Humanidad por la UNESCO, según el Criterio IV de selección⁷, por contar con testimonio notable en su trazado y construcciones, del asentamiento europeo colonial, de finales del siglo XVII. Esto trajo consigo el posicionamiento de la ciudad como uno de los puntos de atracción turística referente en la región.

El proceso que culminó luego en el reconocimiento por parte de la UNESCO, comenzó a fines de la década de los 60 con la figura del arquitecto Miguel Ángel Odriozola, quien llevó a cabo investigaciones acerca de los vestigios históricos en el casco antiguo y promovió la creación de la Comisión Honoraria del Patrimonio. Con el apoyo del Ministerio de Educación y Cultura, se comenzaron las excavaciones y posteriores intervenciones en las edificaciones portuguesas y españolas⁸.

6. BARRETO, Margarita. 2007. Turismo y Cultura: Relaciones, contradicciones y expectativas. Colección Pasos edita N°1. Disponible en internet: www.pasosonline.org

7. "Ser un ejemplo sobresaliente de un tipo de construcción, de un conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre una o más etapas significativas de la historia de la humanidad".

8. BARRETO. Margarita. 2007. Op. Cit.



Construcción de origen portugués



Reconstrucciones en barrio histórico

Las obras incluyeron la reconstrucción de la muralla que hasta 1968 no se encontraba visible, el Portón de Campo, el Museo Español, el Museo Portugués, los vestigios de la Casa del Virrey, las Ruinas del Convento, la Basílica entre otras edificaciones. Tales obras las cuales fueron finalizadas hacia 1972.

Las recomendaciones de la UNESCO pautaron la necesidad de proteger el patrimonio material, y para ello se estableció el Consejo Ejecutivo Honorario, con el cometido de regular todo tipo de intervención a realizarse en las edificaciones del área afectada. Sin embargo, la protección del patrimonio *inmaterial* no fue considerada bajo ninguna forma de regulación.

Por un lado, la valoración del sector se dio a nivel social a través del reconocimiento por parte de la población local, nacional e internacional, del valor real del sitio.

Por otro lado, esto implicó otro tipo de valoración referida al carácter administrativo, comercial y de los servicios propios de un centro urbano que lo convierten en un punto atractivo para la inversión. A finales de la década de los 80, muchas de las propiedades comienzan a ser adquiridas por capitales extranjeros, principalmente argentinos, que visualizan

el potencial a futuro del sector.

Estos elementos marcan el comienzo de un proceso de transformación del antiguo Barrio Sur, el cual se había mantenido olvidado durante décadas mientras que la ciudad nueva se expandía en el área de extramuros. Tal como menciona Diego Blixen en su libro "De prostituta a señora."⁹, es en este nuevo Barrio Histórico en el que hasta hace treinta y pocos años vivieron en el olvido personas y personajes que se criaron entre la picaresca y la solidaridad, y que vieron mutar su propio barrio hacia el nuevo centro del turismo internacional.

Lentamente, los nuevos propietarios, propulsaron un ciclo de transformación de las antiguas construcciones para adecuarlas a las necesidades actuales a través de obras de rehabilitación, reconstrucción y reacondicionamiento, lo cual trajo aparejado el aumento en el valor de las mismas y del sector en general.

Como consecuencia directa del aumento en los costos de vida, los antiguos pobladores se vieron imposibilitados de permanecer en esa área, viéndose desplazados por residentes de mayor poder adquisitivo¹⁰.

9. BLIXEN, Diego. *De prostituta a señora: la historia reciente de Colonia del Sacramento*. Ediciones del Caballo Perdido. 2005

10. GARCÍA MIRANDA, Ruben. Colonia del Sacramento. Aventuras y Desventuras de una Ciudad Histórica Iberoamericana. En: *Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas*. [online] Toledo, 2001. [citado 18 de febrero de 2007] Disponible en Internet: http://www.esicomos.org/nueva_carpeta/libroTOLEDO/22_rubengarciamiranda.html



Actividad turística

Se corrobora entonces que, una vez más, el fenómeno de gentrificación no es ajeno a los procesos de revitalización, independientemente de las distintas escalas y coyunturas regionales, teniendo como principal implicancia la sustitución poblacional y el desplazamiento de la población original fuera del área revalorada.

El nuevo residente, conjuntamente con el nuevo tipo de usuario -el turista-, ambos de carácter temporal, generan nuevas dinámicas en el funcionamiento cotidiano del área.

El turismo es de perfil variado, pero siempre de visita corta, o como lo llaman los comerciantes locales, “de horario de barco”, haciendo referencia a los horarios de llegada y salida de los barcos provenientes de Buenos Aires. Por lo tanto, existe un turista de alto nivel adquisitivo que permanece pocas horas en el lugar.

Se observa mayor intensidad de movimiento, sobre todo los fines de semana, que comienza con el arribo de los barcos en primeras horas de la mañana, aumenta

en horas de la tarde, y luego desciende hacia la noche cuando parten los últimos barcos hacia Buenos Aires.

La aparición de servicios hoteleros, gastronómicos, recreativos, comerciales y financieros, que sustituyen gran parte del área anteriormente residencial, si bien procuran una revitalización del área también acentúan el carácter temporal de su uso. Esto ha traído como consecuencia la pérdida de la identidad, hasta ahora implícita, a través de sus bienes intangibles, los que desaparecieron junto con sus características de sector residencial y su población permanente.

Por todo esto, se puede afirmar que la ciudad de Colonia se ha transformado en una ciudad anfitriona, revalorizada, reconocida internacionalmente, abocada al turismo, atrayente de masas y capitales extranjeros, proveedora de servicios, foco cultural, elemento de consumo, ciudad contemporánea.

En definitiva, ciudad contemporánea, sin una identidad propia del lugar, de su historia y de su cultura, con identidad transformada, como un elemento al servicio del consumo.

■ BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA, Carlos; RIELLA, Alberto (comp.). 2003. *Territorio, Sociedad y Región. Perspectivas desde el Desarrollo Regional y Local*. Montevideo: Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República.

AMENDOLA, Giandomenico. 2000. *La Ciudad Postmoderna. Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea*. Madrid: Celeste.

BARRETO, Margarita. 2007. Turismo y Cultura: Relaciones, contradicciones y expectativas. Colección Pasos edita N°1. Disponible en internet: www.pasosonline.org

BARRIOS PINTOS, Aníbal. 2000. *Historia de los pueblos orientales. Tomo I*. Montevideo: Libros de la Academia.

BERINGUIER, C.; CASTELLS, Manuel, et al. 1974. *Urbanismo y práctica política*. Barcelona: Libros de la Frontera.

BLIXEN, Diego. *De prostituta a señora: la historia reciente de Colonia del Sacramento*. Ediciones del Caballo Perdido. 2005

CAMPODÓNICO, Gabriela. *Locales y Visitantes en Colonia del Sacramento. Un estudio de caso*. [online] [citado 13 de diciembre 2006] Disponible en Internet: http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2004/articulo04_08.pdf

CASTELLS, Manuel. 1974. *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI de España.

CASTELLS, Manuel. 1976 (comp.). *Estructura de clases y política urbana en América Latina*. Madrid: Instituto de Estudio de Administración Local.

CRAVOTTO, Antonio. Aspectos urbanos y arquitectónicos. En: Colonia del Sacramento. Patrimonio Mundial. World Heritage. Montevideo: Testoni Studios Ediciones ; París: Ediciones UNESCO, c1996.

GAETA, Julio C.; FOLLE, Eduardo. 1997. *Guías ElArqa de Arquitectura, 4. Colonia: Ciudad y Territorio*. Montevideo: Dos Puntos.

GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR. 1995. *Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización*. México: Grijalbo.

GARCÍA MIRANDA, Ruben. Colonia del Sacramento. Aventuras y Desventuras de una Ciudad Histórica Iberoamericana. En: *Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas*. [online] Toledo, 2001. [citado 18 de febrero de 2007] Disponible en Internet: http://www.esicomos.org/nueva_carpetas/libroTOLEDO/22_rubengarciamiranda.html

GLASS, Ruth. *Aspects of Change*. University College London, Centre for Urban Studies. Londres: Macgibbon & Kee

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. 1996. *VII Censo General de Población, III de Hogares y V de Viviendas: Colonia*. Montevideo: Los Pinos.

JACOBS, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House.

LEY, David. 1986. *Alternative explanations for inner-city gentrification: A Canadian Assessment*. En: *Annals of the Association of American Geographers*. (76): pp. 521 – 535.

LEY, David. 1994. *Gentrification and the politics of the new middle class*. En: *Environment & Planning D: Society & Space*. 12 (1): pp. 53-74.

BIBLIOGRAFÍA

- LOURÉS SEOANE, María Luisa. 2001. Del concepto de “monumento histórico” al de “patrimonio cultural”. En: *Ciencias Sociales*. 1 (94): pp. 141-150.
- MAYOR, Federico. Prefacio. En: Colonia del Sacramento. Patrimonio Mundial. World Heritage. Montevideo: Testoni Studios Ediciones ; París: Ediciones UNESCO, c1996.
- MULLINS, P.; NATALIER, K.; SMITH, Ph.; SMEATON, B. 1999. *Cities and consumption spaces*. En: *Urban Affairs Review*. (35): pp. 44-71.
- ODRIOZOLA, Miguel Ángel. 1990. El bastión del Carmen. En: *Arquitectura* (260). Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay.
- RED ACADÉMICA URUGUAYA. Ciudad de Colonia del Sacramento. [online] [citado 15 de diciembre de 2006] Disponible en Internet: <http://www.rau.edu.uy/uruguay/colonia>
- RIVIÈRE D'ARC, Hélène. 2005. Integralidad de las políticas urbanas de rehabilitación de centros históricos. En: Seminario-Taller Internacional “Desarrollo local en la recuperación de áreas centrales” Proyecto “Ciudad Vieja Renueva” Intendencia Municipal de Montevideo y Comisión Europea – Programa URB-AL. Montevideo.
- SANTANA, Agustín. 1997. Antropología y turismo. ¿Nuevas hordas, viejas culturas? Barcelona: Ariel Antropología.
- SARGATAL BATALLER, M^a Alba. 2000. El estudio de la gentrificación. En: *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. (228).
- SMITH, Neil. 1979. Toward a Theory of Gentrification: A Back to the City Movement by Capital, not People. En: *Journal of the American Planning Association*. (45): (pp. 538-548).
- UNESCO. *Convención para salvaguardar el patrimonio inmaterial: patrimonio vivo, patrimonio inmaterial*. [online] [citado 2 de Abril 2007] Disponible en Internet: <http://whc.unesco.org/archive/1995/whc-95-conf203-16e.pdf>

Fuente de ilustraciones: las fotografías han sido tomadas por las autoras

Patrimonio e industria. Génesis del paisaje cultural de la ciudad latinoamericana del siglo XX: una necesaria regeneración

Marcela Pizzi Kirschbaum

Master of Architecture, Washington University.

Arquitecta, Universidad de Chile.

Investigadora Asociada, Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT).

Miembro fundador, *International Association for the Study of Traditional Environments*, University of California, Berkeley.

Ex Vice Decana, Facultad de Arquitectura, Universidad de Chile.

La mayor parte de las ciudades latinoamericanas deben su génesis, identidad e imagen -que a su vez conforman un paisaje cultural característico-, a la generación de un proceso de industrialización generalmente asociado al ferrocarril y/o a la actividad portuaria. Este proceso se inicia durante el siglo diecinueve y se consolida a inicios del veinte para luego caer en la obsolescencia con posterioridad a la década del sesenta.

A partir de dicho momento se genera un proceso de abandono, deterioro y/o reemplazo de valiosas estructuras, y como producto de dicho proceso, de huellas del ferrocarril usado como medio de transporte, las que por su calidad debieran de ser preservadas y revitalizadas como testimonios de la generación de la ciudad moderna.

El reconocimiento reciente y lento de estas manifestaciones de la industrialización, las que incluso por su función productiva no han sido consideradas como patrimonio, deben valorizarse, liderar un debate sobre el rol de la arquitectura industrial en la definición y el trazado de la ciudad moderna. Más aún, no ha sido considerada desde una perspectiva histórico-urbanística sino sólo a partir de una mirada objetual destacando algunos ejemplos en particular.

Las grandes fábricas y complejos asociados al ferrocarril, habitualmente conformados por construcciones de gran calidad, pueden constituirse en elementos que impulsen procesos de renovación urbana, considerando la historia, manteniendo el carácter e identidad de las zonas en donde se implantan y de este modo no limitarse a replicar el criterio inmobiliario de edificios en altura que invade nuestras ciudades.

Al respecto cabe preguntarse:

¿Cuáles son los efectos de la industrialización en nuestras ciudades desde la perspectiva de su trazado e imagen urbanos?

¿Es posible determinar elementos comunes en la definición de la ciudad industrializada en América Latina?

¿Qué características particulares adquiere la ciudad industrializada de borde costero *versus* aquéllas del interior?

¿Qué estrategias pueden desarrollarse para revitalizar los vestigios patrimoniales de la ciudad industrializada en Latinoamérica?

¿Es posible aprender de las experiencias europeas o de otros contextos internacionales?

La concentración en las ciudades es por esencia un fenómeno económico que surge como consecuencia de la Revolución Industrial a fines del siglo diecinueve y principios del veinte, que tuvo lugar en determinados países de Europa Occidental tales como Gran Bretaña, Alemania, Francia, Bélgica y los Estados Unidos de América a partir del uso de fuerzas motrices basadas en el vapor, el carbón, la electricidad y el petróleo como fuentes de energía. Ello determinó la formación de paisajes económico-culturales ligados a procesos de urbanización crecientes que transformaron el carácter y las condiciones de las agrupaciones urbanas conocidas hasta ese momento.

Durante dicho período la población urbana se multiplicó diversificando sus actividades, embriagadas por el vértigo del progreso y que a las ciudades hicieron irreconocibles en muy poco tiempo generando lo que José Luis Romero define como "ciudades burguesas" acelerando las tendencias que desvanecían el pasado colonial e instaurando la vida moderna.



Ferrocarriles de Circunvalación de Santiago



Antigua Maestranza de Tranvías de Santiago

Hacia fines del siglo dieciocho, etapa que podemos definir como preindustrial, la economía se caracterizaba por el dominio de una actividad manufacturera dispersa, de carácter rural, generalmente de pequeño tamaño, desarrollada artesanalmente en talleres familiares.

Es con el advenimiento de la Revolución Industrial y la aplicación de sus innovaciones tecnológicas que surge la gran fábrica vinculada al ferrocarril y a los puertos, naciendo la ciudad industrial como núcleo de concentración urbana transformando la sociedad, la que se aglutina en ellas desvinculándose del campo.

Como indica Romero, los países industrializados como Europa, Estados Unidos de América y posteriormente Japón alcanzaban su apogeo: concentraban capitales, poseían industrias en plena expansión y promovían otras de vastas perspectivas. Necesitaban materias primas y los mercados para colocar sus productos elaborados e incluso consumían una cantidad de alimentos superior a la que eran capaces de producir.

Dichas exigencias produjeron una acción directa y en algunos casos indirecta en los países que no poseían un

desarrollo tecnológico de avanzada. Estados Unidos, por ejemplo, impuso una dominación progresiva desde 1898 en los países del Caribe y América Central, obteniendo derechos sobre un territorio que les permitió abrir el Canal de Panamá.

Con el objetivo de buscar un parámetro común para situar el punto de partida en la génesis y consolidación de nuestras ciudades, y como primer elemento a analizar para definir la historia de las ciudades latinoamericanas desde una dimensión patrimonial, nos referimos al momento en que cada uno de nuestros países inicia sus procesos de industrialización y con éstos, las formas características que cada uno adquiere y en las que se manifiesta.

En el caso chileno, hasta 1810 -año de su independencia de España e inicio del período republicano-, su economía permaneció aislada del comercio europeo, que ya había iniciado una vigorosa expansión industrial en la búsqueda de materias primas, nuevos mercados y tierras de pastoreo, principalmente por vía marítima. La economía chilena presentaba un carácter cerrado, vinculándose sólo con España y algunas de sus colonias cercanas como Perú y Argentina,



Molino San Cristóbal



Ex Bodegas y Silos, Empresa de Comercio Agrícola (demolida), ejemplo de Patrimonio Industrial



Ex Empresa de Comercio Agrícola (demolida)

hecho que le permitía cumplir escasamente con las necesidades mínimas de subsistencia sin generar excedentes. Durante dicho período, la población total de Chile no alcanzaba a los cuatrocientos mil habitantes presentando una actividad económica que se concentraba mayoritariamente en la zona central del país.

Con el advenimiento de la Independencia, el país se abre al intercambio comercial con el resto del mundo, declarando el libre comercio y atrayendo capitales extranjeros que permiten el desarrollo de una industria de exportación basada principalmente en la minería en el norte del país, la agricultura en la zona central y la ganadería al sur en la zona patagónica. Este desarrollo, a su vez, permitió ejercer la soberanía sobre un territorio de gran extensión a través de dos elementos clave: el desarrollo de los puertos por donde se exportaban las materias primas e ingresaban aquellos productos elaborados, y la construcción del ferrocarril que permitió generar una red de conectividad entre los centros de producción, los puertos y las ciudades del interior.

En el caso de los puertos, éstos logran durante dicho

período adquirir la categoría de ciudades, no alcanzada en sus primeros balbuceos coloniales pues por las características del proceso de colonización en nuestro país, Chile, su desarrollo se inició principalmente tierras adentro, a causa de encadenamiento de asentamientos de carácter rural y urbano de origen agrícola, minero o castrense. Diversas circunstancias, entre ellas las geográficas y la inseguridad de la navegación por el Pacífico Sur hasta avanzado el siglo dieciocho, fueron determinantes para esta segregación en la urbanización del litoral.

Aun así, resulta inexplicable la falta de interés de la Corona Española por crear enclaves marítimos sólidos, lo que se traduce en un error estratégico del que, como excepciones, escaparon el puerto fluvial de Valdivia y las tardías fortificaciones de San Carlos de Ancud y Valparaíso, puerto que posteriormente se convertiría en el más importante del Pacífico Sur. En forma previa a la fiebre del oro en California, y al auge del carbón y la productividad de la minería norteña, Valparaíso respondía a su condición de puerto comercial estratégico, constituyéndose en un prototipo a seguir por otros asentamientos de borde mar. En el siglo diecinueve, sin embargo, las



Bodegas Simón Bolívar, Valparaíso

aletargadas caletas y fondeaderos que jalonaban el litoral alcanzaron en pocos decenios la condición de ciudades.

Conjugando productividad y navegación industrial, tras una centuria de gobierno independiente, a inicios del siglo veinte se logró en buena medida una ocupación orgánica del territorio marítimo chileno, asegurando la estabilidad de los centros urbanos del litoral. Varios de ellos se fundaron, crecieron y alcanzaron plena madurez como ciudades preindustriales en apenas cinco décadas. Destacan en este sentido los puertos de Iquique y Punta Arenas, que en este breve plazo implementaron sus trazados urbanos con servicios, infraestructuras y una arquitectura de carácter permanente, lo que les permitió sobrevivir a factores adversos como la Primera Guerra Mundial y la apertura del Canal de Panamá, que afectaron la comercialización del salitre y la lana. En ambos casos los puertos se convirtieron en ciudades relevantes ya que las *company town* en el norte del país y los cascos estancieros al interior en la zona patagónica se limitaron a construir las estructuras mínimas asociadas a la producción no generando ciudades relevantes.

Seis puertos eran en 1897 cabezas de provincias y

dieciséis lo eran de departamentos con una gravitación importante en el contexto de la economía nacional.

Si bien inicialmente la industria en el caso de Chile era principalmente de carácter proveedor de materias primas, lentamente se inician medidas tendientes a generar una industria manufacturera propia, la que crece a inicios del siglo veinte con el advenimiento de la Primera Guerra Mundial, y que debido a dificultades de transporte limita la importación de diversos artículos. Cabe señalar que la industria manufacturera, en sus inicios, se generó como un elemento de apoyo a una industria de mayores dimensiones, productora de materias primas como los productos mineros, el trigo y la ganadería.

Podemos establecer el vínculo puerto-ferrocarril-industria como variable relevante en la definición de la historia de la ciudad latinoamericana.

Con ello es posible elaborar un mapeo del génesis de las principales expresiones de este mundo del comercio y la industria a partir de las ciudades-puerto y aquellas del interior, estableciendo las redes de conexión asociadas a partir del trazado del ferrocarril



Bodegas Portuarias, Valparaíso



Vestigios ferroviarios, Valparaíso

y su relación con la industria.

Dicho fenómeno, desde la perspectiva urbana, adquiere características particulares, cuyas manifestaciones podemos relevar y comparar.

En relación a la condición de deterioro y abandono en que hoy se encuentran estas estructuras que dieron forma a este primer proceso de industrialización, es necesario definir acciones conjuntas que nos lleven a revitalizar estas áreas en deterioro, verdaderas cicatrices urbanas que deben recuperarse.

Un segundo elemento relevante en este proceso de industrialización que afecta las ciudades latinoamericanas en particular, está relacionado con las influencias extranjeras que experimentan al vincularse con imperios comerciales, generalmente de origen europeo y posteriormente de los Estados Unidos de América. Los dueños del capital y sus administradores eran generalmente extranjeros, mientras que la mano de obra era de procedencia nacional.

Esto se traduce en una impronta que modifica tanto el trazado como la arquitectura de nuestras ciudades

y que, en una simbiosis con elementos locales y condicionantes geográficas y climáticas produce un nuevo referente, único, propio y particular.

La observación objetiva del clima y la topografía, la inexistencia de una tradición constructiva, la disponibilidad de materiales producidos industrialmente, las distintas exigencias funcionales y la capacidad artesanal de los carpinteros de mar encauzaron la arquitectura portuaria, minera y ganadera. Sólo excepcionalmente las expresiones agrícolas mantuvieron un lenguaje más relacionado con la impronta hispánica de la colonización.

Un nuevo lenguaje espacial, formal y constructivo de tabiquerías de madera cubiertas por hierro galvanizado arraigó en la vivienda culta y popular con una planimetría compacta, capaz de abordar con soltura los desniveles del terreno y los constantes sismos. Como contrapartida, quedaron sin resolver los peligros de incendios y el silencioso trabajo de las termitas. Este hecho llevó a reemplazar en muchos casos los edificios de madera por estructuras de albañilería generando una imagen en que coexisten tipologías de diferente materialidad.



Bodegas industriales, Valparaíso



Industrias y ferrocarriles, Valparaíso

A modo de ejemplo, la visión más generalizada que se tiene de la arquitectura de las ciudades portuarias es la de un conjunto de viviendas pintorescas que se superponen unas a otras, dominando el espacio marítimo en el que se concentra el movimiento de navíos en una suerte de anfiteatro que contiene a la planta edificada.

A diferencia de las ciudades del interior y de aquellas de la Patagonia, éstas se constituyen como unidades concentradas, herméticas a los ventarrones, en algunos casos con galerías vidriadas y miradores orientados hacia las bahías: una arquitectura que evidencia una transculturación desde las ciudades-puerto europeos y de la costa atlántica de los Estados Unidos de América.

La ruptura con modelos mediterráneos propios de la tradición hispánica se traduce en volúmenes simples en uno o dos niveles, generalmente con su fachada más ancha hacia la calle, dividida en tres módulos con un acceso central. Esta unidad base deriva en subtipologías que se generan por la incorporación a este volumen inicial de ciertos elementos característicos de una impronta extranjera, como es el caso del porch, los *bay* y *bow windows*, el soberado, el acceso destacado, la mansarda habitable, el balcón y

el mirador.

La vivienda de volumen simple con porch aparece fuertemente en las ciudades del norte y en la Patagonia, donde sus habitantes deben protegerse de los rigores climáticos. Lo mismo sucede con la casa-balcón, que busca contrastar el carácter residencial del segundo piso con la actividad comercial que se realiza en el primero. Son características en cambio de la zona sur, siendo casi inexistentes en la zona norte, las tipologías de volumen simple con soberado, con accesos destacados y mansarda habitable.

Con respecto a la planimetría, se individualizan dos casos genéricos: el primero corresponde a un diseño de planta rectangular con más frente a la calle que fondo, con una modulación de vanos de tres a cinco tramos, con el acceso y circulación centralizada, de la cual se desprenden las diferentes habitaciones. Este trazado planimétrico es en general el mismo utilizado para los volúmenes simples con sus complementos, como también para un modelo tipo “cajón” con volúmenes salientes.

El segundo caso responde a una espacialidad longitudinal, con una sucesión de patios intermedios relacionados por volúmenes simples o con porch,



Antigua Maestranza, Valparaíso

conformando en ocasiones en la zona norte un conjunto de viviendas continuas, como en el caso del puerto de Iquique.

Las villas desarrollan una volumetría más compleja, determinada por la búsqueda e inclusión de situaciones y elementos arquitectónicos con gran libertad de expresión.

El impacto que produjo el vínculo económico entre las ciudades latinoamericanas y las grandes economías industrializadas no se manifestó de manera homogénea ni simultánea. En algunos casos la industrialización no produjo los frutos esperados, quedando los centros urbanos fuera de los circuitos económicos. En otros, se produjo un desarrollo exponencial, manifestando un matiz singular.

Por último, el tercer elemento incidente en la conformación de la ciudad latinoamericana es el ferrocarril, indispensable cinta transportadora de bienes y personas, relevante por su magnitud y que tiene su apogeo entre 1880 y 1930. Su tendido, en muchos casos, seccionó virtualmente el espacio urbano, lo que es particularmente relevante en las ciudades de carácter portuario, en su obligación de llegar, con los bienes y productos transportados, hasta

el borde mismo del mar. Un proceso poco afortunado que alcanzó su clímax en Antofagasta, Coquimbo y el mismo Valparaíso, entorpeciendo la fluidez de las relaciones sociales y la integración visual y por tanto sensorial de sus habitantes con el contexto de su hábitat geográfico. Lo mismo ocurre con las ciudades del interior, en las que el ferrocarril se transforma en un límite e incluso una barrera para el crecimiento armónico de la ciudad, tal como claramente se refleja en Santiago a partir del ex ferrocarril de Circunvalación.

La transformación tecnológica ha evolucionado de tal modo que los edificios e instalaciones industriales han quedado obsoletos. Se suma a ello el deterioro en un contexto caracterizado por la debilidad de las políticas de protección del patrimonio, lo que pone en grave peligro las estructuras del pasado industrial y que recién hoy comienzan a ser reconocidas.

Hacia 1920 los aspectos que otorgan identidad urbana y arquitectónica tienden a desaparecer en la búsqueda de una imagen más progresista, anodina y caracterizada por la masificación, generando un desequilibrio que hoy es necesario revertir.

■ BIBLIOGRAFÍA

BENAVIDES, J.; PIZZI, M.; y VALENZUELA, M.P., (1998). "Ciudades y Arquitectura Portuaria. Los puertos mayores del litoral chileno", Editorial Universitaria, Santiago, Chile.

BENITO DEL POZO, P.; (2002). "Patrimonio Industrial y Cultura del Territorio", en Boletín de la AGE, N°34, Madrid, España.

GIEDION, S.; (1941). "*Space, Time and Architecture. The growth of a new tradition*"; Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, USA.

Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico,(2001). "Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España", Granada, España.

Ministerio de Fomento. (2006). "Ferrocarril y Ciudad" Revista N°533, Madrid, España.

PIZZI, M.; VALENZUELA M. P.; BENAVIDES, J., (2009). "Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX", Editorial Universitaria, Santiago, Chile.

ROMERO, J.L. (1976). "Latinoamérica, las ciudades y las ideas", Siglo XXI, Editores Argentina S.A.,

SENNOTT, S. (editor) (2004). "*Encyclopedia of 20th-Century Architecture*". Fitzroy Dearborn, New York, USA.

TARTARINI, J. (2000). "Arquitectura Ferroviaria", Ediciones Colihue, Buenos Aires, Argentina.

TRINDER, B. (editor) (1992). "*The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*", Blackwell, Inglaterra

Fuente de ilustraciones: las fotografías han sido tomadas por la autora

El patrimonio arquitectónico moderno montevideano y su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial

Ruben García Miranda

Arquitecto.

Consultor en Conservación del Patrimonio Cultural.

Catedrático de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de
Arquitectura, Universidad ORT Uruguay.

1. Introducción

El presente artículo tiene como objetivo divulgar los valores patrimoniales y promover la conservación integral de las obras de la arquitectura moderna en la ciudad de Montevideo, con el fin de contribuir a la posibilidad de inscribirlas en la Lista de Patrimonio Mundial¹.

El proceso de una postulación de este tipo es largo y complejo; conlleva inventarios y listas indicativas previas². Este artículo pretende iniciar el camino a recorrer al llevar adelante una promoción de este patrimonio en el conocimiento disciplinar. Esto implica estudiar las características de esta arquitectura, proponer un grupo inicial a fin de ser considerado, y llevar a cabo su evaluación en materia de estado de conservación, autenticidad e integridad, así como un análisis comparativo con obras modernas de la región incluidas en dicha lista.

2. Palabras clave

Patrimonio moderno, Patrimonio mundial, conservación, inventarios, valoración patrimonial.

3. Arquitectura moderna y conservación del patrimonio

El concepto de Conservación del Patrimonio Cultural es un concepto histórico y por lo tanto dinámico, cambiante en el tiempo de acuerdo a la coyuntura y del estado del arte de cada momento. Es sabido que se trata de una disciplina relativamente reciente y que se ha ampliado, a lo largo del tiempo, siguiendo dos dimensiones.

La primera dimensión refiere al orden territorial, y en la misma se pasa de una obra arquitectónica singular aislada a la consideración de un conjunto; los centros históricos que dieron origen a las ciudades, de acuerdo a lo establecido por la Carta de Venecia³.

En el caso del Uruguay, la conservación de centros y conjuntos se inicia con Colonia de Sacramento en 1968, la Ciudad Vieja de Montevideo en 1982 y luego en sectores testimoniales, en la capital: Pocitos, Carrasco y Punta Gorda, Barrios Reus Norte y Sur, El Prado, Barrio Sur, Villa Colón.

Esta dinámica marca que una ciudad en su conjunto puede llegar a catalogarse como histórica tal ha sido planteado en la Carta de Washington⁴. La consideración de nuevas categorías como por ejemplo la de Itinerarios Culturales y la creación de un Comité Científico de ICOMOS sobre la materia⁵ marcan una nueva ampliación territorial. Patrimonios que, en este caso, se integran en una red que puede exceder las ciudades, los países y los continentes.

La segunda dimensión refiere al objeto de estudio: se pasa sostenidamente de considerar las obras monumentales relevantes por su valor histórico a otras por su valor artístico. A su vez, al proteger los centros históricos fue imprescindible ampliar la consideración patrimonial a obras anónimas, sin trascendentes valores intrínsecos pero que cumplen un importante papel al conformar un conjunto de interés.

En ese mismo sentido, los primeros monumentos históricos uruguayos estaban referidos a las obras coloniales, en consonancia con una línea de pensamiento que indicaba que cuanto más antigua era una obra más posibilidades tenía de configurarse en una obra a preservar.

1. El artículo se desprende de una investigación que la Cátedra de Teoría e Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay viene realizando desde el año 2001 para llevar adelante un proyecto conjunto con la Intendencia Municipal de Montevideo denominado "Museo Ciudad de la Arquitectura Moderna". Este proceso se ha complementado, en el plano de la enseñanza curricular, con el dictado del curso "Enfoques y problemas en Arquitectura Contemporánea" (trienio 2008 – 2010) cuya temática ha sido: "Arquitectura Moderna en la región, articulaciones con la contemporaneidad".

2. En mayo de 2010 Uruguay presenta en la Lista Indicativa, paso previo a la Lista de Patrimonio Mundial, la Arquitectura Moderna del Siglo XX en la ciudad de Montevideo. Es un paso importante, pero muy primario para su definitiva inclusión.

3. Carta Internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y sitios. ICOMOS, Venecia, 1964.

4. Carta Internacional para la Conservación de Poblaciones y Áreas Urbanas Históricas. Washington, 1987.

5. Ver Carta Internacional de Itinerarios Culturales, ratificada por la Asamblea General de ICOMOS, Quebec, Canadá, 2008.

Las fortificaciones de la época colonial pasan a ser los primeros monumentos históricos nacionales, y en ellas se realizan las obras iniciales de restauración⁶.

En la misma lógica de este proceso que comienza paulatinamente a considerar edificaciones más recientes se identifican, en principio, la producción historicista del siglo XIX o la arquitectura modernista de principios del siglo XX. Recién en los últimos años se valora la arquitectura moderna como objeto pasible de una conservación patrimonial.

Como verificación de este creciente interés, basta identificar importantes instituciones que se dedican a promover los valores de la Arquitectura Moderna, desde el año 1988 DOCOMOMO (*Documentation and Conservation of buildings, sites and neighbourhoods of Modern Movement*), y años más tarde el Comité Científico Internacional del Patrimonio del Siglo XX de ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*), pautan el reconocimiento de obras recientes como un objeto de interés para su conservación⁷.

En el año 2001 estas dos instituciones, ICOMOS y DOCOMOMO, junto con el Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, crearon el Programa de Patrimonio Moderno con el fin de identificar, documentar y promover el patrimonio construido en los siglos XIX y XX. Esta acción ha sido un punto de partida para un desarrollo sostenido en esta materia y para valorar en su justa medida este tipo de patrimonio.

Según plantea Alfredo Conti “es posible mejorar la representatividad en la Lista de Patrimonio Mundial en la medida que los nuevos enfoques y conceptos

sobre patrimonio cultural y natural sean ampliamente difundidos e incorporados en las comunidades y en las organizaciones gubernamentales de los Estados Parte”⁸.

Por lo tanto, difundir los valores de esta respuesta arquitectónica, vista como una muestra representativa de la evolución humana y de la compleja interacción de la diversidad cultural en el planeta es una tarea iniciada pero que, necesariamente, debe ser incrementada.

Por otro lado, si se toma en cuenta la representatividad en la lista de Patrimonio Mundial, el Uruguay presenta un solo bien incluido en la citada lista, el Centro Histórico de Colonia de Sacramento (1995)⁹.

4. Patrimonio moderno, arquitectura moderna y la Lista del Patrimonio Mundial

Si se analiza la Lista del Patrimonio de la Humanidad a junio de 2010, de los novecientos once bienes incluidos en ella, sólo 29 refieren al patrimonio moderno¹⁰. De ellos existen siete latinoamericanos, tres en Sudamérica y cuatro en América del Norte y el Caribe.

Por un lado es necesario realizar la siguiente precisión: cuando en la lista del Patrimonio Mundial se hace mención de proyecto moderno se trata del patrimonio de los siglos XIX y XX. En este trabajo se habla de la arquitectura moderna, de manifestaciones arquitectónicas que se desarrollan entre las primeras décadas del siglo XX y mediados de la década del 60. Por lo tanto, el universo en el plano internacional y nacional de esta vertiente es aún más restringido.

Por otro lado, si se profundiza en el análisis y se

6. Ver la obra de Horacio Arredondo en materia de la salvaguarda de fuertes coloniales en el territorio del Uruguay.

7. Existe en este momento un comité nacional de DOCOMOMO, y varios integrantes del Comité Nacional de ICOMOS participan activamente en el citado comité científico internacional (*International Committee for Documentation and Conservation of buildings, sites and neighbourhoods of the Modern Movement*) (*International Council on Monuments and Sites*).

8. Conti, Alfredo. El patrimonio moderno en la Lista del Patrimonio Mundial. En Memorias del evento “La representatividad en la Lista del Patrimonio Mundial”. CONACULTURA, INAH, Santiago de Querétaro 2004.

9. En las lista indicativa de Uruguay encontramos el Palacio Legislativo (1995), el área insular y la bahía de Colonia del Sacramento (2005), las pinturas rupestres de Chamangá (2005), el paisaje cultural e industrial de Fray Bentos (2010), la obra del ingeniero Eladio Dieste (2010), la Rambla de la ciudad de Montevideo (2010) y la Arquitectura Moderna del siglo XX en la ciudad de Montevideo (2010).

10. Ver Lista de Patrimonio Mundial en <http://whc.unesco.org/en/list>. La citada lista cuenta con 725 bienes culturales, 183 naturales y 28 mixtos.

depura la lista, considerando sólo aquellas obras propias de la arquitectura moderna y descartando en este estudio las obras historicistas del siglo XIX y aquellas modernistas -Art Nouveau- la lista se reduce aún más. Se verifica, por tanto, que específicamente relacionada con la arquitectura moderna podemos establecer como máximo catorce de las veintinueve identificadas¹¹. De esta lista reducida, seis refieren a obras aisladas y el resto son sectores urbanos o conjuntos arquitectónicos.

A su vez, de esta lista corta cuatro de los bienes están ubicados en nuestra región: el Plan Piloto de Brasilia (1987) y tres obras o conjuntos modernos latinoamericanos: la Ciudad Universitaria de Caracas (2000), la Casa Luis Barragán (2004) y el Campus de la Ciudad Universitaria de la UNAM (2007) en México D.F.

En relación con los criterios por los cuales fueron inscritos finalmente en la citada lista, se observa que en el caso de los bienes no latinoamericanos, en siete prevalecieron los criterios ii y iv¹², aun cuando en dos de ellos se les ha agregado algún otro criterio de valoración. Es decir, se ha ponderado tanto la exhibición de un excepcional ejemplo de importante intercambio de los valores humanos durante un período en particular o en un área cultural del mundo como, el ser un tipo de edificio o un conjunto arquitectónico o tecnológico que ilustre un significativo momento de la historia humana.

En los casos de los cuatro bienes latinoamericanos, el criterio que está presente en todos es el (i)¹³ que refiere a que el bien representa una obra maestra del genio creativo humano, aunque en tres de ellos este criterio coincide con el (iv) al que ya hemos hecho referencia. Por tanto, curiosamente en este

caso se prioriza un carácter de obra maestra que está sólo presente en el 40% de las obras europeas, cuando refiere fundamentalmente a obras aisladas. Al mismo tiempo llama la atención, que el fundamento del intercambio, variable básica en la arquitectura moderna en América Latina, esté presente en sólo dos de sus obras.

5. Arquitectura moderna montevideana: características, relación con la sociedad, actores intervinientes, formación disciplinar y reflexión teórica

La arquitectura moderna en el Uruguay, si bien presenta algunas semejanzas con el desarrollo de similares vertientes en la región, también posee elementos singulares. Tal como lo planteamos en su momento, es por cierto un “nuevo lenguaje despojado en general de contenidos utópicos, de un eclecticismo surgido de la apropiación pragmática de las distintas corrientes europeas y que se verá enriquecido por una actitud crítica de adecuación de aquéllas a nuestro medio específico. Lenguaje y actitud que serán plasmados en una importante cantidad de obras -muchas de ellas de carácter público y que fueron objeto de concurso- que resultaron viables por la particular coyuntura histórica que vivió esos años el país”¹⁴.

En primer lugar es importante señalar cómo la arquitectura moderna se incorporó al medio uruguayo. En relación con la enseñanza, la contratación de un profesor francés, y su llegada a Montevideo en 1906, marcó un hito en este proceso. Si bien su formación, sus enseñanzas y su actuación profesional tanto en Francia como en Montevideo fueron académicas, tuvo la suficiente amplitud mental como para permitir

11. En primera instancia se podrían identificar: 1) Brasilia, Brasil; 2) Skogskyrkogården, Suecia; 3) Bauhaus y sus sitios en Weimar y Dessau, Alemania; 4) Casa Schröder, Holanda; 5) Ciudad Universitaria de Caracas, Venezuela; 6) Casa Tugendhat, República Checa; 7) Ciudad Blanca de Tel Aviv, Israel; 8) Casa y estudio de Luis Barragán, México; 9) Estación de radio Varberg, Suecia; 10) Le Havre, Francia; reconstrucción de Auguste Perret. 11) Centennial Hall, Polonia; 12) Campus Central de la Universidad Autónoma de México, México; 13) Ópera de Sydney, Australia; 14) Conjuntos habitacionales modernos de Berlín, Alemania.

12. Ver en UNESCO, *World Heritage Center, Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*, París, Junio 2008, p.19. Los criterios anotados son: (ii) *to exhibit an important interchange of human values, over a span of time or within a cultural area of the world, on developments in architecture or technology, monumental arts, town-planning or landscape design*; (iv) *to be an outstanding example of a type of building, architectural or technological ensemble or landscape which illustrate (a) significant stage (s) in human history*.

13. Ibidem, El criterio planteado es: (i) *to represent a masterpiece of human creative genius*.

14. Garabelli; L, García Miranda; R, Russi, M. (1991). “La Arquitectura Renovadora. Su incidencia en el tejido urbano de Montevideo”. En: CLÍO 1, Cuadernos de Facultad. Serie: Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Universidad de la Republica. p. 29.



Palacio Lapido. J. Aubriot, R. Valabrega, 1929-1933



Edificio Centenario. O. De los Campos, M. Puente, H. Tournier, 1929

el desarrollo de otro tipo de ideas en nuestro medio.

La creación de la Facultad de Arquitectura en 1915 y la fundación de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay y de su órgano de difusión, la Revista Arquitectura, definió un perfil profesional distintivo.

La instrumentación de un Gran Premio también influyó en el desarrollo de las nuevas ideas arquitectónicas en nuestro país. Si bien en sus bases este reflejaba una acción académica vinculada al Gran Premio de Roma de la Academia de Francia, en los hechos permitió que los mejores profesionales pudieran tener contacto directo con la nueva realidad, principalmente europea, de esos años. La llegada de destacados profesionales extranjeros y de las más importantes publicaciones periódicas de los movimientos vanguardistas europeos complementan este vínculo con estas vertientes renovadoras.

En relación con la incidencia del medio en la ejecución de este tipo de obras, la situación urbana de Montevideo reflejaba en esos tiempos áreas centrales consolidadas a partir de un proceso expansivo que se inició en el último tercio del siglo XIX y que marcó las

características del tejido urbano: anchos de parcelas similares, sujeción a una línea de edificación continua, volumetrías semejantes de uno o dos niveles, con ritmos de vanos y llenos y salientes similares. Calidades ambientales relevantes que se reflejan en las obras arquitectónicas, los espacios públicos y sus equipamientos.

Estas características de la arquitectura ecléctica historicista de finales de siglo XIX se mantuvo, en una lógica de construir la ciudad que venía de ciento cincuenta años atrás. El desarrollo de los primeros edificios en altura de renta no cambió las definiciones de este proceso. La realidad urbana tuvo una fuerte incidencia en la resolución de los principales ejemplos de la arquitectura renovadora.

Por tanto, la arquitectura moderna que en los países centro se erigió como una contraposición con la realidad, con sus propuestas de ciudades alternativas a la ciudad existente, en Montevideo plantea otro punto de partida. Propone una idea de renovación, en algunos casos radical, que al mismo tiempo contemple la realidad existente.



Estadio Centenario, Torre de los Homenajes. J. Scasso, 1930



Palacio Díaz. G. Vázquez Barriére, R. Ruano, 1929

Pero complementariamente esa ciudad pujante había iniciado, a principios del siglo XX, un proceso de fortalecimiento de su imagen significativa; las autoridades pretendían convertirla, en un desarrollo emulativo en una gran capital. Esta voluntad, sumada a la coyuntura de las conmemoraciones del Centenario de la Independencia, que en el Uruguay van de 1925 a 1930, conducen a la proyectación y realización de importantes obras públicas.

La instrumentación de Concursos Públicos de Anteproyectos para dichas obras constituye una oportunidad para que la nueva arquitectura moderna pueda acceder a esta clase de emprendimientos. Paradojalmente, cuando en Europa en la mayoría de los concursos eran desplazados los proyectos modernos, en este medio, en cambio, eran asumidos en encargos de diferentes cargas simbólicas.

Por último, la citada Revista Arquitectura comenzó, desde su creación en 1914, un rico proceso de análisis y estudio de proyectos y obras de la arquitectura moderna, convirtiéndose en un ámbito de reflexión para los principales arquitectos del medio en la que se marcaban diferencias, en algunos casos sutiles y en otros radicalmente opuestas en sus principales

sustentos teóricos.

En algunos ámbitos historiográficos se presenta a los arquitectos de esta generación como simples traductores de ideas foráneas, algunas veces incluso ese proceso de traslación se verificaba, según ellos, de una manera automática. Si se analiza todo lo escrito y planteado en esos momentos puede llegarse a la conclusión de que fue uno de los momentos más ricos en materia de reflexión teórica de la historia de la arquitectura del país.

Por tanto, la arquitectura moderna montevideana se desarrolla en un ámbito académico proclive al impulso de nuevas ideas, en una ciudad con calidades cambiantes relevantes y determinantes, en un momento de fuerte promoción de obras públicas trascendentes, y con profesionales que actúan a partir de un meditado análisis. Con nuevas modalidades expresivas, con nuevos tipos arquitectónicos, con nuevos materiales estructurales, con nuevas funcionalidades incorporadas, con nuevas normativas en materia de higiene y salubridad; aun así plantean puntos de vínculo con esa realidad.



Intendencia Municipal de Montevideo. M. Cravotto, 1929-1930



Centro Militar. B. Arbeleche, M. Canale, 1942

Se puede decir con propiedad que la arquitectura moderna montevideana contribuye a la construcción de la ciudad de Montevideo. No plantea una realidad alternativa, indiferente de lo existente, sino que proyecta un enriquecimiento de ese espacio público consolidado y de singular valor, y de una sociedad pujante y renovadora.

6. Definición y delimitación del bien: obras y parámetros de valoración

Para iniciar un proceso de elaboración de una lista indicativa que derive en una posible inscripción en la lista del Patrimonio Mundial es necesario definir un determinado bien. En este caso, de acuerdo a las características de la arquitectura moderna en Montevideo, es necesario establecer, en una primera tentativa, un conjunto de obras que ratifique la importancia relativa que revistió en el desarrollo urbano de la ciudad.

Por un lado, es importante establecer que se descarta la postulación de una obra aislada, por entenderse que no refleja la realidad montevideana y que, asimismo, no condice con el estado de situación del

concepto de conservación patrimonial y su historia. Por otro lado, estas obras no está concentradas en un solo sector urbano; no es, entonces, un conjunto ni un área histórica. Tampoco constituye un ambiente global que pudiera inducir a pensar en la compleja categoría de paisaje cultural. Por cuanto, por más que nucleemos estos grupos de obras operativamente en sectores, definirán **bienes en serie** y cada uno de ellos se constituirá en su *core zone*, y su contexto cercano será su *buffer zone* correspondiente.

Se ha establecido, en una primera aproximación, un conjunto de treinta y cuatro obras representativas de su vinculación con los procesos sociales de gestión y la carga significativa que ello implica, de las distintas maneras de implantarse en el tejido urbano, de diferentes programas emergentes, de diversas respuestas formales, de sus estudiados aportes técnicos.

En el marco de esta complejidad, el grupo se organiza, inicialmente, en función de la ubicación geográfica a partir de seis sectores que ejemplifican distintas situaciones en relación con la ciudad. Esta división no significa una propuesta de protección de áreas, sino



Edificio Ateneo Popular



Escuela Experimental de Malvín. J. Scasso, 1927-1929

de ubicación y vínculos con determinada realidad urbana¹⁵.

Por tanto, este conjunto de bienes en serie, que marca una producción de aproximadamente veinte años, se constituye en un ejemplo, cuantitativamente menor, de una impronta moderna particularmente significativa en la ciudad. La elección de estos componentes se ha realizado, en una primera aproximación, intentando contemplar los siguientes aspectos: vínculos con la sociedad, inserción en la realidad urbana, renovación espacial y formal y aportes funcionales y técnicos¹⁶.

1. Vínculos con la sociedad.

En estos veinte años la imagen de modernidad que impulsa el Estado es trascendente. Más allá de los avatares propios de la crisis de 1929, el impulso para fortalecer su imagen implica que se proyecten y construyan diversas obras públicas de muy distinto género, y por ende, de distinto impacto y carga simbólica para la población.

Del conjunto de obras podemos desglosar, en primer lugar, aquellos ejemplos de fuerte valor significativo,

como es el caso singular del Palacio Municipal de Montevideo (M. Cravotto, 1929-1930, concurso), hito referencial de la ciudad por su ubicación, su esbelta torre y su resolución volumétrica con un esquema de basamento exento de la línea de edificación prevalente.

En los casos de las más importantes empresas públicas, Banco de Seguros (B. Arbeleche, I. Dighiero, 1940) y ANCAP (R. Lorente Escudero, 1944-48), éstas se instalaron en la monumental avenida Libertador con una suerte de actitud barroca donde resuelven su papel como componente de una vía homogénea y su definición de elemento primario público.

Otro tipo de realizaciones con fuerte impronta social son los edificios de enseñanza, que a su matriz semántica se agregan aportes programáticos y funcionales con nuevos métodos de enseñanza o nuevos públicos a los que dirigir tales procesos. Tales son los casos de la Escuela Experimental de Malvín (J. A. Scasso, 1927-1929) y de la Sección Femenina de Enseñanza Secundaria y Preparatoria (O. de Los Campos, M. Puente y H. Tournier, 1937, concurso).

15. Los sectores definidos son: el Centro Histórico -denominado Ciudad Vieja-, la expansión republicana -el Centro-, tres de las principales avenidas de la ciudad: la monumental Av. Del Libertador Brig. Gral. J. A. Lavalleja que conecta el Palacio Legislativo, edificio donde sesiona el Parlamento, con el Centro; la avenida Bvar. Gral Artigas, planteada inicialmente como el límite territorial de la ciudad a fines del siglo XIX; la Rambla, avenida costanera que bordea la ciudad; y por último, uno de los principales parques, el Parque Batlle y Ordoñez.

16. Ver cuadro I donde se establecen: identificación de las distintas obras, autores, fechas, programas, y valoraciones en materia de significación social, implantación, especialidad, formalización y aportes funcionales y técnicos.



Hospital de Clínicas. C. Surraco, 1930



Instituto de Higiene. C. Surraco, 1933

Otro grupo de edificios destacados bajo los mismos parámetros son los dedicados a la atención de la salud: el Hospital de Clínicas (C. Surraco, 1930, concurso) y los Institutos de Higiene (C. Surraco, 1933 – 1951) y de Traumatología (C. Surraco) generando en su sector de implantación una suerte de ágora de modernidad experimental para el mejoramiento de la sanidad nacional.

Otro caso relevante es el Estadio Centenario (J. A. Scasso, 1930), sede del primer campeonato mundial de fútbol y punto de referencia, todavía hoy, de la comunidad uruguaya.

Con un grado de significación menor contamos con el Teatro del Ateneo Popular, cine Radio City (R. Ruano, 1936).

2. Inserción en la realidad urbana

En materia de inserción urbana, la verticalización de la ciudad, iniciada unas décadas antes, deriva en excelentes ejemplos de edificios de apartamentos, algunos de ellos con locales comerciales y oficinas, de mayor o menor altura, que a partir de nuevos tipos

arquitectónicos, con una funcionalidad y condiciones de salubridad diferentes y con respuestas formales claramente renovadoras, pretenden vincularse con lo existente a través de sabios juegos volumétricos. Tales son los casos de los Edificios Centenario (O. de Los Campos, M. Puente, H. Tournier, 1929, proyecto), Lapido (J. Aubriot y R. Valabrega, 1936-39) y Juncal (J. Vilamajó y P. Carve, 1936-39).

Quizá el caso extremo sea el del Edificio de la Confitería La Americana (Carlomagno, Bouza y González Fruniz, 1937) cuya resolución volumétrica se plantea a partir de las condicionantes marcadas por las construcciones linderas. Similar preocupación se observa en un edificio de menor altura con su escalonamiento volumétrico como el Edificio Michelini (R. Mainero, 1930) o incluso en una vivienda-consultorio de dos niveles, la Vivienda Artucio (L. Artucio, R. Vázquez, 1931) y su estudiada relación en materia de altura, planos salientes y ritmos con su lindera Vivienda Pérsico (J. Vilamajó, G. Pucciarelli, P. Carve, 1926).

El Centro Militar (B. Arbeleche, M. Canale, 1942 concurso) articula distintas funciones con un juego volumétrico que atiende las diversas condicionantes



Edificio Michelini. R. Mainero, 1930



Vivienda Artucio. L. Artucio, R. Vázquez, 1931

del contexto: una avenida monumental y una calle común.

Esa voluntad por establecer una arquitectura moderna y proponer lazos con la ciudad existente es una característica destacada de estas vertientes montevideanas. En este ámbito, la arquitectura moderna no propone una ciudad alternativa sino que plantea un enriquecimiento de la ciudad existente. En general, se trata de una vertiente que contribuye, igual que otras a lo largo de la historia, a construir la ciudad.

Por supuesto que existen obras que marcan una ruptura con esa lógica urbana: algunas por su propio papel como el Palacio Municipal, o la mencionada ágora de modernidad experimental del Centro Médico del Parque Batlle. Otras asumen un papel diferente: de puerta de entrada a la principal avenida, como es el caso del exuberante Palacio Rinaldi (A. Isola, G. Armas, 1929); o de asociación a la imagen de los rascacielos neoyorquinos con sus volúmenes verticalizantes escalonados, como el Palacio Díaz (G. Vázquez Barrière y R. Ruano, 1929), o el Gran Hotel en la costanera: el Rambla Hotel (M. Cravotto, 1931,

proyecto).

En relación con el paisaje, tanto la Facultad de Ingeniería (J. Vilamajó, Ing. W. Hill, 1936, proyecto) con su desagregación y elevación volumétrica como el Yacht Club (L. Crespi, J. Herrán, 1934-1938) con sus perfiles náuticos logran una sobresaliente inserción, sin ánimo de fundirse con el ambiente circundante, planteando su artificialidad y su marcada renovación formal y espacial. Estas dos obras logran un efectivo enriquecimiento ambiental al extremo de no poder concebir esos lugares sin su presencia.

3. Renovación espacial y formal

La característica saliente de la arquitectura moderna es la variedad formal, con múltiples referentes que provienen del expresionismo alemán u holandés, neoplasticismo, purismo, *art déco*, *streamline*. Un mismo arquitecto puede adoptarlos indistintamente o en obras sucesivas. Este proceso, por cierto, no es una copia literal, sino un sincretismo que surge de una postura crítica por parte de los principales actores.

El Edificio de la Aduana (J. Herrán, 1923, concurso)



Yacht Club. L Crespi, J. Herrán, 1934-1938



Facultad de Ingeniería. J. Vilamajó, 1936

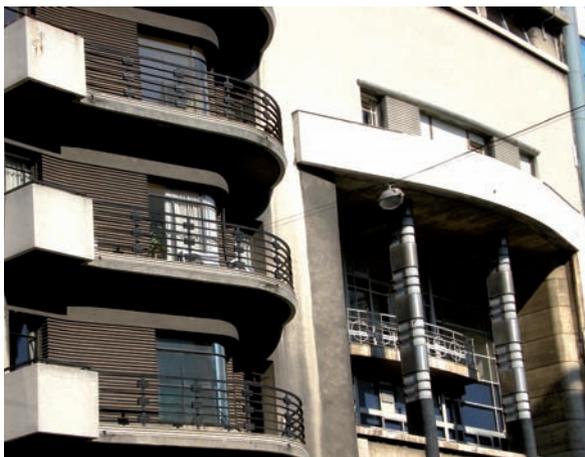
fue una de las primeras respuestas renovadoras, si bien no totalmente consolidada, con una vinculación temprana al Art Decó. La Casa Barth (C. Surraco, Topolansky, 1925-27) con su amplia vidriera y sus volúmenes verticalizantes, el Edificio Tapié (F. Vázquez Echeveste, 1933) con sus espacios y detalles ornamentales, el Ateneo Popular y el Palacio Díaz con sus volúmenes escalonados en sus respectivas escalas, o la riqueza de los ornamentos del Palacio Rinaldi marcan claramente la importancia de esta vertiente. La variante de arquitectura náutica está presente, a su vez, en el Edificio El Mástil o el Yacht Club, ajustando la adopción de esta alternativa a su ubicación o a la función específica a cumplir.

La influencia holandesa, en sus variantes expresionista o neoplástica, se verifica en diversas obras del período: el ángulo y aberturas de la torre en esquina del Edificio Centenario o los volúmenes del edificio Michelini, los volados y el estriado de la Torre de los Homenajes del Estadio Centenario, salientes, decoraciones geométricas de la vivienda Artucio o incluso en curvas y planos vidriados en esquina de la Escuela experimental de Malvín. Las vanguardias soviéticas están referidas en los volúmenes del proyecto del concurso de la Sección Femenina de Enseñanza Secundaria y Preparatoria. El expresionismo alemán

se halla presente claramente en los potentes balcones curvos del Palacio Lapido y del Rambla Hotel.

Analizaremos los casos de tres viviendas unifamiliares, ubicadas en un mismo sector urbano, las tres proyectadas por los principales arquitectos del momento, las tres claramente modernas pero en las que se logra la diversidad expresiva de esos tiempos. La Casa Souto (Carlos Gómez Gavazzo, Carlos Molins, 1928, proyecto) cuenta con un estudiado juego volumétrico y una austeridad que adelanta una radicalidad extrema próxima al purismo le corbuseano. En el caso de la vivienda-estudio Cravotto (M. Cravotto, 1932-1933) lo que predomina es su estudio funcional, el juego de luces y sombras, un fuerte basamento y ornamentos geométricos. Por último la vivienda-estudio Vilamajó (J. Vilamajó, 1930 -1931) establece un ajustado vínculo con la tradición, no deja de lado su carácter renovador pero se aleja de los paños lisos con la aplicación de decoraciones cerámicas, apela a la cornisa como un remate intermedio, propone un jardín escalonado, con la presencia del agua y cerrado al exterior, lo que marca su carácter singular.

Por último cabe preguntarse qué acontece, desde el punto de vista formal, cuando la arquitectura moderna montevideana debe resolver la carga significativa



Edificio Confitería La Americana. Carlomagno, Bouza, González Fruniz, 1937



Vivienda Souto. C. Gómez Gavazzo, C. Molins, 1928

que implica un edificio público. En la mayoría de los casos se apela a una referencia al pasado en forma implícita que no llega a distorsionar el carácter renovador de la obra. El Palacio Municipal evoca los ayuntamientos medievales con su torre exenta pero a su vez se vincula con las arquitecturas de Dudok en su resolución general o de Frank Lloyd Wright en sus esquinas. En los casos del Banco de Seguros y de la sede de ANCAP, la integración se da con la tradición a partir de la resolución tripartita de los edificios, y de cierta monumentalidad que no afecta el carácter austero de sus fachadas.

4. Aportes funcionales y técnicos

Debe destacarse que las realizaciones en materia de vivienda tienen, a partir de la Ordenanza de Higiene de la Vivienda de 1928, un nuevo marco normativo municipal en materia de condiciones de asoleamiento y ventilación. Por tanto, los espacios derivados de los tipos edificatorios introvertidos que marcaron ciento cincuenta años de vigencia en la ciudad deben ser modificados radicalmente. Como se ha establecido, los cambios espaciales y formales se verán acompañados de los cambios funcionales propios de los posicionamientos de las nuevas ideas arquitectónicas pero también de nuevas disposiciones.

De este modo, entonces, comenzarán a surgir viviendas que se generalizan en altura, en la modalidad de edificios de renta hasta el año 1946, año de aprobación de la Ley de Propiedad Horizontal; viviendas extrovertidas con frente y fondo, con mejor dotación de servicios y con mayor racionalidad dimensional en sus locales habitables. Viviendas que, como se ha dicho anteriormente, a pesar de todo mantienen sus vínculos con el contexto físico, con las pautas que dieron lugar a la construcción de la ciudad.

Los mayores aportes en materia funcional se verifican en los edificios destinados a salud y enseñanza. El Hospital de Clínicas resuelve, a partir de una volumetría muy clara donde los distintos componentes funcionales se distinguen desde el exterior, la complejidad de un centro asistencial en altura. Similar punto de partida puede apreciarse en la Facultad de Ingeniería: donde cada componente tiene su volumen, su grado de relación con el exterior y su elevación o no del nivel del piso para permitir las vistas al río, dependiendo de las condicionantes de su función específica. En la Escuela de Malvín su carácter experimental lleva a nuevas relaciones funcionales: la dimensión y proporción de los salones de clase, la posibilidad de apertura e integración de varias salas, rincones de cuentos, toboganes que permiten



Vivienda Cravotto. M. Cravotto, 1932-1933



Vivienda Vilamajó. J. Vilamajó, 1930-1931

la bajada al patio de recreo, todo lo que le confiere una resolución particular y sorprendentemente renovadora para la fecha de su realización.

En relación con los aspectos técnicos, estas variantes arquitectónicas apelan, mayoritariamente, a la estructura en hormigón armado, techos horizontales, importantes superficies vidriadas y revoque imitación como terminación exterior. La propia altura de las construcciones supone un desafío para las posibilidades técnicas de la época. Cabe destacar la resolución de la canalización de las cargas superiores del edificio a través de la temprana aplicación de una Viga Vierendel en el nivel intermedio del Palacio Díaz. La resolución estructural del Estadio Centenario, los volados del Yacht Club, los vidriados del Hospital de Clínicas o, a su escala, de la Casa Barth marcan el nivel de análisis de los problemas y su resolución por parte de los profesionales nacionales.

7. Conservación y legislación local. Valoración, integridad y autenticidad

En materia de legislación de conservación, en el plano nacional existe la Ley nº 14040 de 1971, que determina la categoría de monumentos históricos nacionales. De más de seiscientos padrones declarados en Montevideo sólo veinticuatro están referidos en un sentido amplio a la arquitectura moderna.

Por un lado, en un mismo plano, en el ámbito municipal montevideano existe, por un lado, la categoría de protección para obras de interés municipal, y por otro, la de áreas testimoniales protegidas.

De las obras incluidas en la propuesta existen diez monumentos históricos nacionales y catorce obras incluidas en la categoría de Bien de Interés Municipal. Por tanto, una de las carencias existentes más importantes de cara a una futura postulación es la ausencia de una política de conservación de la arquitectura moderna en general y de protección en el más alto nivel nacional de las posibles obras propuestas.

Por otro lado, no existe una línea de protección al contexto de los monumentos. Por ejemplo, en la extensa lista de monumentos nacionales se proponen tan sólo cinco situaciones de inclusión del entorno y sólo una de ellas corresponde a una obra arquitectónica moderna; la vivienda-estudio Cravotto y sus linderos.

Se entiende que en una postulación de **bienes en serie**, cada uno de ellos se constituirá en la *core zone* y habrá necesariamente una zona de amortiguamiento, una *buffer zone*, en su entorno inmediato. La inexistencia de estas delimitaciones y su correspondiente protección marcan una limitación importante que se deberá revertir en un corto plazo.

Cuadro 1: Identificación de obras y parámetros de valoración

Obra	Ubicación Sector	Año	Autor	Programa	Valoración				
					Importancia social	Inserción	Espacialidad	Recursos formales	Aportes funcionales y técnicos
Edificio de la Aduana	Ciudad Vieja	1923 (concurso)	J. Herrán	Aduana					
Edificio Centenario	Ciudad Vieja	1929 (proyecto)	O. De Los Campos, M. Puente y H. Tournier	Oficinas y comercios					
Casa Barth	Ciudad Vieja	1925-1927	C. Surraco y L. Topolansky	Comercio					
Edificio Juncal	Ciudad Vieja	1936-1939	J. Vilamajó y P. Carve	Apartamentos, oficinas y comercios					
Palacio Rinaldi	Avda. 18 de Julio I	1929	A. Isola y G. Armas	Apartamentos y comercios					
Edificio Lapido	Avda. 18 de Julio I	1929-1933	J. Aubriot y R. Valabrega	Apartamentos, oficinas y comercios					
Edificio Ateneo Popular	Avda. 18 de Julio I			Teatro					
Cine Radio City	Avda. 18 de Julio I	1936	R. Ruano	Cine					
Edificio Michelini	Avda. 18 de Julio I	1930	R. Mainero	Apartamentos y comercio					
Banco de Seguros del Estado	Av. del Libertador	1940	B. Arbeleche e I. Dighiero	Empresa pública					
Centro Militar	Av. del Libertador	1942 (concurso)	B. Arbeleche y M. Canale	Club social					
ANCAP	Av. del Libertador	1944-1948	R. Lorente Escudero	Administración pública					
Sección Femenina de Enseñanza Secundaria y Preparatoria	Av. del Libertador	1937 (concurso)	O. De Los Campos, M. Puente y H. Tournier	Instituto de enseñanza					
Edificio Confitería La Americana	Avda. 18 de Julio	1937	E. Carlomagno, A. Bouza y E. González Fruniz	Apartamentos y comercio					
Almacén anexo a Confitería La Americana	Avda. 18 de Julio II	1944	J. Vilamajó	Comercio					
Vivienda Dr. Artucio	Avda. 18 de Julio II	1931	L. Artucio y R. Vázquez	Vivienda y consultorio					
Palacio Díaz	Avda. 18 de Julio II	1929	G. Vázquez Barrière y R. Ruano	Apartamentos, oficinas y comercios					
Palacio Municipal	Avda. 18 de Julio II	1929-1930 (concurso)	M. Cravotto	Municipalidad					
Hospital de Clínicas	Parque Batlle	1930 (concurso)	C. Surraco	Hospital universitario					
Instituto de Higiene	Parque Batlle	1933-1951	C. Surraco	Centro de salud					
Instituto de Traumatología	Parque Batlle	1938	C. Surraco	Centro de salud					
Facultad de Odontología	Parque Batlle	1929 (concurso)	J.A. Rius y R.L. Amargós	Facultad					
Estadio Centenario	Parque Batlle	1930	J.A. Scasso	Estadio					
Casa Vilamajó	Br. Gral. Artigas	1930-1931	J. Vilamajó	Vivienda y estudio					
Casa Cravotto	Br. Gral. Artigas	1932-1933	M. Cravotto	Vivienda y estudio					
Casa Souto	Br. Gral. Artigas	1928 (proyecto)	C. Gómez Gavazzo y C. Molins	Viviendas					
Facultad de Ingeniería	Rambla Costanera	1936 (proyecto)	J. Vilamajó e Ing. W. Hill	Facultad					
Rambla Hotel	Rambla Costanera	1931 (proyecto)	M. Cravotto	Hotel					
Edificio El Mástil	Rambla Costanera	Década 1930	G. Vázquez Barrière y R. Ruano	Apartamentos y comercios					
Yacht Club	Rambla Costanera	1934-1938	L. Crespi y J. Herrán	Club social					
Colonia de Vacaciones Marítimas	Rambla Costanera	1936 (proyecto)	A. Muñoz del Campo						
Escuela Experimental de Malvin	Rambla Costanera	1927-1929	J.A. Scasso	Escuela pública					

Con respecto a los posibles criterios de valoración propuestos se puede entender que, si bien hay obras modernas montevidéanas que realmente son relevantes en un contexto internacional, las hipótesis manejadas nos hacen descartar a priori el criterio (i) que considera su carácter de obra maestra.

Al igual que la mayoría de las obras no latinoamericanas nos inclinamos por los criterios (ii) y (iv) para una posible postulación. En primer lugar, porque la arquitectura moderna es una modalidad mundial, que se desarrolló en gran parte del planeta, pero que en ciertos casos, como lo es claramente el caso montevidéano, articuló este carácter con las particularidades del medio. Esa suerte de sincretismo, fruto del intercambio de valores humanos que describe el criterio (ii), marca la relevancia de estas obras.

Asimismo, los componentes de esta serie propuesta son, cada uno, excelentes ejemplos de tipos edificatorios que responden a la coyuntura particular de un momento histórico significativo de la sociedad uruguaya y su relacionamiento con el mundo, a la calidad urbana montevidéana y, a la voluntad de transformación de sus autoridades y habitantes, y finalmente a la formación, reflexión y capacidad productiva de una generación relevante de profesionales.

Si se analiza el cuadro (II), se observa que la gran mayoría de las obras propuestas tienen un buen o muy buen estado de conservación, y contemplan satisfactoriamente la autenticidad e integridad requeridas. Quizá los casos del Ateneo Popular y su mal estado de conservación o las alteraciones sufridas en la planta baja del Edificio de la Confeitería La Americana constituyen las situaciones más críticas pero que se entiende pueden ser revertidas en un corto plazo.

8. Análisis comparativo con bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial

En un análisis comparativo con el resto de las obras inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial en primer lugar, si bien la arquitectura moderna montevidéana no se ejecuta en una reconstrucción como Le Havre, no se circunscribe a un sector relevante de la ciudad como La Ciudad Blanca de Tel Aviv, no ejemplifica un solo programa social como los conjuntos residenciales de Berlín, presenta, sí, una identificación con la sociedad en su momento histórico, una carga simbólica y una vigencia similares. Y como la mayoría de estos bienes, es producto de un complejo y enriquecedor intercambio de valores. La arquitectura moderna no se generó en Montevideo, no tuvo aquí sus obras maestras pero este proceso de síntesis y de integración de ideas le confiere un carácter singular y relevante, y es un valioso aporte que Uruguay puede brindar al mundo.

Como se ha mencionado, en Montevideo no existen obras que tuvieran la calidad y marcaran su influencia en todo el desarrollo cultural del siglo XX como las Casas Tugendhat o Schröder o la sede de la Bauhaus en Dessau, pero edificios como el Centenario o el Lapidario, la Escuela Experimental de Malvín, el Hospital de Clínicas o el Estadio Centenario perfectamente pueden catalogarse como excelentes ejemplos a nivel internacional y referentes de los posibles aportes latinoamericanos al llamado Patrimonio Moderno.

De todos modos la importancia mayor en la arquitectura moderna montevidéana es en su valor de conjunto, de allí la propuesta de una serie de edificios que han dejado una impronta en la sociedad y en la ciudad y que, al mismo tiempo, mantienen su vigencia. Hay que destacar que de los bienes comparados de la Lista del Patrimonio Mundial, la gran mayoría son obras aisladas o conjuntos o sectores urbanos, sólo

Cuadro 2: Protección de los bienes, estado de conservación y valoración de autenticidad e integridad

Obra	Ubicación Sector	Año	Autor	Protección			Estado de conservación	Autenticidad	Integridad
				Monumento nacional	Bien Municipal	Sin protección			
Edificio de la Aduana	Cudad Vieja	1923 (concurso)	J. Herrán				B	MB	B
Edificio Centenario	Ciudad Vieja	1929 (proyecto)	O. De Los Campos, M. Puente y H. Tournier				B	MB	B
Casa Barth	Ciudad Vieja	1925-1927	C. Surraco y L. Topolansky				B	MB	B
Edificio Juncal	Ciudad Vieja	1936-1939	J. Vilamajó y P. Carve				B	MB	B
Palacio Rinaldi	Avda. 18 de Julio I	1929	A. Isola y G. Armas				MB	B	B
Edificio Lapido	Avda. 18 de Julio I	1929-1933	J. Aubriot y R. Valabrega				B	MB	B
Edificio Ateneo Popular	Avda. 18 de Julio I						R	MB	B
Cine Radio City	Avda. 18 de Julio I	1936	R. Ruano				R	B	R
Edificio Michellini	Avda. 18 de Julio I	1930	R. Mainero				B	MB	B
Banco de Seguros del Estado	Av. del Libertador	1940	B. Arbeleche e I. Dighiero				MB	MB	MB
Centro Militar	Av. del Libertador	1942 (concurso)	B. Arbeleche y M. Canale				B	B	B
ANCAP	Av. del Libertador	1944-1948	R. Lorente Escudero				MB	MB	B
Sección Femenina de Enseñanza Secundaria y Preparatoria	Av. del Libertador	1937 (concurso)	O. De Los Campos, M. Puente y H. Tournier				B	B	B
Edificio Confeitería La Americana	Avda. 18 de Julio II	1937	E. Carlomagno, A. Bouza y E. González Fruniz				B	B	R
Almacén anexo a Confeitería La Americana	Avda. 18 de Julio II	1944	J. Vilamajó				B	B	R
Vivienda Dr. Artucio	Avda. 18 de Julio II	1931	L. Artucio y R. Vázquez				B	MB	B
Palacio Díaz	Avda. 18 de Julio II	1929	G. Vázquez Barrière y R. Ruano				B	B	B
Palacio Municipal	Avda. 18 de Julio II	1929-1930 (concurso)	M. Cravotto				B	B	B
Edificio Tapié	Avda. 18 de Julio II	1933	F. Vázquez Echeveste				B	MB	MB
Hospital de Clínicas	Parque Batlle	1930 (concurso)	C. Surraco				R	B	R
Instituto de Higiene	Parque Batlle	1933-1951	C. Surraco				R	MB	B
Instituto de Traumatología	Parque Batlle	1938	C. Surraco				R	B	R
Facultad de Odontología	Parque Batlle	1929 (concurso)	J.A. Rius y R.L. Amargós				B	R	R
Estadio Centenario	Parque Batlle	1930	J.A. Scasso				B	B	B
Casa Vilamajó	Br. Gral. Artigas	1930-1931	J. Vilamajó				MB	MB	MB
Casa Cravotto	Br. Gral. Artigas	1932-1933	M. Cravotto				B	MB	MB
Casa Souto	Br. Gral. Artigas	1928 (proyecto)	C. Gómez Gavazzo y C. Molins				B	MB	B
Facultad de Ingeniería	Rambla Costanera	1936 (proyecto)	J. Vilamajó e Ing. W. Hill				B	B	R
Rambla Hotel	Rambla Costanera	1931 (proyecto)	M. Cravotto				R	B	B
Edificio El Mástil	Rambla Costanera	Década 1930	G. Vázquez Barrière y R. Ruano				B	B	B
Yacht Club	Rambla Costanera	1934-1938	L. Crespi y J. Herrán				B	MB	B
Colonia de Vacaciones Marítimas	Rambla Costanera	1936 (proyecto)	A. Muñoz del Campo				MB	MB	MB
Escuela Experimental de Malvín	Rambla Costanera	1927-1929	J.A. Scasso				B	MB	R

el caso de Berlín y su serie de conjuntos residenciales modernos permite establecer una analogía con el caso propuesto.

Por tanto, una postulación de este tipo permite desarrollar una categoría que marque la incidencia de la arquitectura moderna, trascendiendo la clásica mención al tradicional monumento aislado o a la conformación de sectores caracterizados. Si se observa el caso latinoamericano, se cuenta con el área central de una ciudad (Plan Piloto de Brasilia), dos conjuntos arquitectónicos (las ciudades universitarias de Caracas y México), y una obra aislada (la casa de Luís Barragán).

Asimismo, hay que considerar que estas excepcionales obras regionales representan las variantes arquitectónicas modernas de la segunda posguerra, en la mayoría de los casos de los años 50: Brasilia 1956, las ciudades universitarias de 1949 al 52 en México y del 40 al 60 en Caracas y la vivienda de Barragán de 1948. Por tanto, la posible postulación de la arquitectura moderna montevideana no sólo ampliaría la representatividad del patrimonio moderno en la región sino que contribuiría a ilustrar las valiosas corrientes cuyo pensamiento, proyectos y obras se desarrollaron a partir de finales de los 20 y en la década del 30 del siglo XX en la región.

9. Conclusiones

En primer lugar se entiende que para lograr una mejor representatividad de la Lista del Patrimonio Mundial sería importante que la arquitectura moderna -como parte integrante de una categoría más amplia como

lo es el patrimonio moderno- tuviera una mayor presencia en aquélla.

Es importante considerar que para las naciones jóvenes latinoamericanas, el patrimonio moderno adquiere una importancia relativa mayor. Sus procesos de consolidación como Estados, sus voluntades transformadoras y sus propuestas de resignificación, se desarrollan a partir de las obras de este período. Por lo tanto, sería importante que Latinoamérica estuviera representada con un mayor número de bienes.

A su vez, la arquitectura de los años 30, representativa de un momento histórico particular, de un desarrollo de la sociedad de Uruguay y de la región toda, y de una particular manera de llevar adelante un proceso de vínculo con las ideas europeas y su correlato en la práctica, no tiene bienes latinoamericanos inscritos que la representen.

Por último, en esa búsqueda de necesaria representatividad es trascendente considerar que Uruguay tiene un solo bien inscrito en la lista, el Centro Histórico de Colonia del Sacramento, y que por lo tanto sería importante contar con la posibilidad de incorporar otras postulaciones.

La arquitectura moderna montevideana posee valores excepcionales, responde a una sociedad transformadora pero respetuosa de sus tradiciones, una sociedad con una vocación por sentirse parte del mundo. Una arquitectura que mantiene su vigencia y su carga significativa, fruto de un rico intercambio con el mundo y que presenta ejemplos relevantes de tipos arquitectónicos representativos de la región y de la pujante coyuntura histórica.

■ Bibliografía

Apud, A. *La Arquitectura Expresionista Alemana y su influencia en la Arquitectura Uruguaya*. Montevideo: Zonalibro, 2007.

Arana, M.; Garabelli, L. *Arquitectura renovadora en Montevideo, 1915-1940*. Montevideo: Fondo de Cultura Universitaria, 1991.

Arana, M., et al. *Art Decó. Guías Elarqa de Arquitectura Vol. 7*. Montevideo: Dos Puntos, 1999.

Artucio, L. C. *Montevideo y la Arquitectura Moderna*. Montevideo: Nuestra Tierra, 1971.

Conti, Alfredo. *El patrimonio moderno en la Lista del Patrimonio Mundial*. En *Memorias del evento "La representatividad en la Lista del Patrimonio Mundial"*. CONACULTURA, INAH, Santiago de Querétaro 2004.

DOCOMOMO Journal 13. *Latin America*. París, junio 1995.

Gaeta J. *Ciudad Vieja. Guías Elarqa de Arquitectura Vol. 1*. Montevideo: Dos Puntos, 1994.

Garabelli; L, García Miranda; R, Russi, M. (1991). "La Arquitectura Renovadora. Su incidencia en el tejido urbano de Montevideo". En: *CLÍO 1, Cuadernos de Facultad*. Serie: Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Universidad de la Republica. p. 29.

ICOMOS, *Carta Internacional de Itinerarios Culturales*, Quebec, Canadá, 2008.

Margenat, Juan Pedro. *Arquitectura Art Decó en Montevideo 1925-1950. Cuando no todas las catedrales eran blancas*. Montevideo: Dardo Sanzberro, 1994

Margenat, J. P. *Barcos de ladrillo. Arquitectura de referentes náuticos en Uruguay 1930-1950*. Montevideo: Edición del autor. 2001.

Margenat, J. P. *Tiempos modernos. Arquitectura Uruguaya afín a las vanguardias 1925-1940*. Montevideo: Edición del autor. 2009.

Migone J. Pirozzi, A.: *Conservación del Patrimonio Cultural. Cartas y Recomendaciones internacionales*. Universidad Central, CONPAL, Santiago de Chile, 1999.

UNESCO: *Convention concerning the protection of the World Cultural and Natural Heritage*. París, 1972.

UNESCO, World Heritage Center, *Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*, París, junio 2008.

Páginas web

<http://www.docomomo.com>

<http://icomos.org>

<http://patrimoniomoderno.ort.edu.uy>

<http://whc.unesco.org>

Fuente de ilustraciones: las fotografías han sido tomadas por el autor

