

Editores: Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo

Editora general: Paulina Cepeda

El futuro de las ciudades



© 2022 FLACSO Ecuador
Julio de 2022

ISBN: 978-9978-67-611-0 (impreso)
978-9978-67-612-7 (e-pub)

FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Corrección de estilo:

Juana Garabano Caporossi; Martina Sipowicz

Apoyo editorial:

Emilia Silva; Mayra Dominguez

El futuro de las ciudades / editado por Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador, 2022

ix, 630 páginas : ilustraciones, figuras, gráficos, mapas, tablas

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978676110 (impreso)

ISBN: 9789978676127 (e-pub)

PLANIFICACIÓN URBANA ; CIUDADES ; SOCIOLOGÍA URBANA ; POLÍTICA URBANA ; ECONOMÍA ; ZONAS URBANAS ; ESPACIOS PÚBLICOS ; URBANISMO ; DESARROLLO URBANO. I. CARRIÓN, FERNANDO, EDITOR II. CORTI, MARCELO, EDITOR III. RAMÍREZ KURI, PATRICIA, EDITORA IV. ABRAMO, PEDRO, EDITOR V. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
El futuro de las ciudades	3
<i>Pedro Abramo, Marcelo Corti, Patricia Ramírez Kuri y Fernando Carrión M,</i>	
METRÓPOLIS GLOBALES	
Las ausencias en nuestros análisis	29
<i>Saskia Sassen</i>	
París 2021 - Trayectoria metropolitana y gobernanza Viejos problemas y nuevos desafíos	45
<i>Marie-France Prévôt-Schapira</i>	
Ciudad de México Espacio público y neoliberalismo urbano en tiempos de pandemia	61
<i>Patricia Ramírez Kuri</i>	
La gobernanza de las metrópolis y los desafíos de la inclusión: la trayectoria de São Paulo	89
<i>Eduardo Marques</i>	
Trayectoria, transformaciones e incertidumbres de la ciudad de Chicago a través de los cambios de régimen socioeconómico del capitalismo	107
<i>John Jairo Betancur</i>	
Un nuevo urbanismo de transformación y reciclaje de la ciudad existente: Proyecto Madrid Centro	125
<i>José María Ezquiaga</i>	

Historia y perspectivas del desarrollo urbano sostenible en Seúl.	151
<i>Federico Poore</i>	
Informalidad urbana en Corea del Sur	169
<i>Pedro Abramo y Arantxa Rodríguez</i>	
Los desafíos de la ciudad futura: Pospandemia, desarrollo urbano y derechos humanos.	201
<i>María Mercedes Di Virgilio</i>	
METRÓPOLIS CONTINENTALES	
Santiago, la pandemia neoliberal	215
<i>Alfredo Rodríguez y Paula Rodríguez</i>	
Bogotá, el futuro incierto al fragor de la sindemia metropolitana.	235
<i>Óscar Alfonso Roa</i>	
Montevideo, memoria y futuro	251
<i>Mariano Arana y Salvador Schelotto</i>	
Panamá metropolitana: entre espejismos y desigualdades.	263
<i>Magela Cabrera Arias</i>	
Caracas o la gobernabilidad metropolitana frustrada. Ideas para repensarla	287
<i>Carlos Mascareño Quintana</i>	
Retos y oportunidades del crecimiento de la Ciudad de Guatemala en el inicio del siglo XXI	303
<i>Jean Roch Lebeau</i>	
Quito: crónica de una crisis anunciada	321
<i>Fernando Carrión M. y Paulina Cepeda</i>	
CIUDADES DE INTERMEDIACIÓN	
Ressurgências do passado, emergências do presente e o futuro pós pândemico das cidades, indicações a partir do caso brasileiro e sua capital.	353
<i>Benny Schvarsberg y Neio Campos</i>	
Ciudad Juárez en el contexto actual: Recuperar la inteligencia de la ciudad para proyectar su futuro posible	365
<i>Luis Alfonso Herrera</i>	

Covid-19 na fronteira Brasil-Uruguai: ilegalismos e políticas públicas nas cidades de Sant’Ana do Livramento e Rivera	393
<i>Letícia Núñez Almeida y Camilo Pereira Carneiro</i>	
Centro, periferia y fuego Córdoba en discusión.....	409
<i>Marcelo Corti</i>	
Aproximaciones a las lógicas de apoyo mutuo en Cochabamba durante el confinamiento rígido por el Covid 19	425
<i>Juan E. Cabrera, José Martínez, Carla Quezada y Margoth Salazar</i>	
Asunción: Posibilidades para la gestión participativa en el gobierno local	447
<i>Ana Raquel Flores</i>	
DEBATES CENTRALES	
La ciudad neoliberal en América Latina	465
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Por una teoría crítica del mercado del suelo urbano	493
<i>Samuel Jaramillo</i>	
La Ciudad por Partes El plan de sector como un instrumento de planificación para periferias complejas. Experiencias recientes en Córdoba, Argentina	509
<i>Fernando Díaz Terreno</i>	
Pensar la infraestructura urbana en América Latina.....	519
<i>Pedro Pérez</i>	
Producción social del hábitat en América Latina	533
<i>Enrique Ortiz</i>	
Historia y presente de las iniciativas de Producción Social del Hábitat desde el prisma del Programa de Autogestión de la Vivienda (PAV): ¿Alternativa para la(s) desigualdad(es) urbana(s) en el contexto del COVID-19?	545
<i>María Mercedes Di Virgilio y Alejandro Lorences</i>	

DEBATES EMERGENTES

Ciudad, ciudadanías y expresiones solidarias en la producción urbana y en contextos de crisis sanitaria	571
<i>Yutzil Cadena</i>	
Espacio público y ciudadanía en la centralidad urbana.	579
<i>Vladimir Morales</i>	
Criar Paisajes Sanos. En busca de una ciudad mejor	589
<i>Karina Borja</i>	
Turismo urbano y COVID-19	605
<i>Victor Llugsha G.</i>	
Pandemia y Ciudades de Frontera.	613
<i>Francisco Enríquez Bermeo</i>	
¿Hacia dónde vamos?	623
<i>Valeria Reinoso Naranjo</i>	

Montevideo, memoria y futuro

Mariano Arana¹ y Salvador Schelotto²

El siguiente texto es una versión revisada y editada de las intervenciones iniciales del diálogo que mantuvimos Mariano Arana y Salvador Schelotto “a dos voces”, con Fernando Carrión. Se optó por mantener ese talante coloquial del “conversatorio”, con apego al guión de las intervenciones que abrieron la conversación mantenida, de manera de guardar la mayor fidelidad a su contenido. Si bien es evidente, cabe señalar el compromiso directo que ambos autores mantenemos para con los temas y problemas que se abordan en el trabajo, por lo que éste debe ser considerado como una expresión tanto de un conocimiento directo de esas realidades como de nuestras propias posiciones y opiniones ante ellas.

Intervención de Mariano Arana

En el siglo VI d. C. Isidoro de Sevilla señalaba la distinción, por cierto inexistente en el idioma castellano, entre el término latino *urbs*, que designa la fábrica material de la ciudad, en tanto que *civitas* refiere no sólo a sus piedras, sino, además, a sus habitantes.

Así, la barriada bonaerense de Pompeya, una barriada muy popular, es ciudad, mientras que la Pompeya itálica, soterrada por aquella enorme erupción del Vesubio, es sólo arqueología (¡pero qué maravillosa arqueología!).

¹ Arquitecto y político uruguayo, ejerció como intendente de Montevideo en 1994-2005.

² Arquitecto y docente de la Universidad de la República de Uruguay.

Recordamos, además, como siempre sostenemos, que la ciudad es una y al mismo tiempo múltiple, y por otra parte, la ciudad es permanencia y cambio, pasado y proyecto, testimonio y profecía. Y su proceso histórico está condicionado por su enclave geográfico, y por sus condicionantes económicas, políticas, culturales y sociales. De ese modo, el Montevideo originario del siglo XVIII se convirtió, de enclave amurallado, en un poblado comerciante y portuario, compitiendo, incluso con ventaja, con el puerto de Buenos Aires.

En ambos márgenes del Plata se incrementó la población con la significativa inmigración, fundamentalmente europea. Y los sectores más dinámicos demandaron poco a poco edificaciones más sólidas, más confortables y, sobre todo, para muchos de ellos, de creciente prestigio, diferenciándose de los primeros afincamientos que albergaron a los pobladores más debilitados y marginales.

Un plano hecho a mano, que reconstruye ese recinto amurallado, dibujado por un estudioso como lo era Carlos Menck Freire, representa la imagen teóricamente aérea que este hombre era capaz de restituir y dibujar el contorno de todo el enclave amurallado del Montevideo de la colonia, que se fue poco a poco poblando. Allí se ve al fondo la presencia del Río de la Plata hacia el oeste, que forma la Bahía y el Cerro de Montevideo que al parecer dio motivo para que el nombre de la ciudad llevara su característica.

Ya en la República, comienzan tempranamente en la segunda mitad del siglo XIX las especulaciones inmobiliarias en esta ciudad, con propuestas urbanas inspiradas en las más prestigiosas urbes europeas.

En particular podemos hablar de los planos que comenzaron a generarse y que dieron lugar a las primeras transformaciones modernizadoras, como lo fue el “Plan Maillart”, propuesta que se basaba en gran medida en la conexión de centros neurálgicos de la ciudad existente con grandes avenidas que la jerarquizaban e interconectaban.

También es pertinente señalar que ya hacia comienzos del siglo XX hubo algunas de las propuestas de planes urbanos a través de concursos internacionales, como el “Concurso de las Avenidas” de 1911.

También, hacia 1930, una fecha significativa, porque es el “Centenario” de la aprobación de la primera Constitución nacional se registra un hito,

con la primera propuesta del “Plan Regulador” para la ciudad. Elaborada en un grupo que reúne a profesores y técnicos de gran jerarquía, encabezado fundamentalmente por un profesor muy destacado de la Facultad de Arquitectura de Montevideo, como lo fue el profesor y arquitecto Mauricio Cravotto. Curiosamente, ese trabajo fue promovido y financiado por empresarios privados uruguayos.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que ya desde el último tercio del siglo XIX hubo aportes muy significativos de otros arquitectos europeos, particularmente franceses, además de Maillart, como Edouard André y también gente que trabajó fundamentalmente con la especulación inmobiliaria, viniendo de su tierra natal, como es el caso, desde Barcelona, de Emilio Reus, un destacado empresario, quien llegó a hacer dos barrios en forma simultánea, uno de 100 habitaciones, hacia el sur de la ciudad de Montevideo y otro más al centro-norte de 500.

Créame que cuando yo estuve de ministro de Vivienda, hacer 600 viviendas simultáneamente, todas juntas, era una tarea prácticamente imposible. Claro está que esta gente sacaba el dinero de su propio bolsillo y sabido es que en la democracia hay que observar procedimientos y normas estrictas para asegurar que la corrupción esté lejos de cualquier tentación de todos nosotros.

De esta manera, avanzando el siglo XX se generó una arquitectura soberbia, que el Uruguay y particularmente Montevideo ha conseguido tener, como el caso del edificio del Instituto de Higiene, que es una de las más preciosas obras contemporáneas, modernas que tiene el país desde 1930, que un arquitecto, Carlos Surraco, gana el concurso para el Hospital de Clínicas, que es una mole, y otras obras que mejoraron mucho toda la imagen y la calidad cultural, arquitectónicamente hablando.

Así como también es ejemplo de ello el Estadio Centenario, que en pocos meses llegó a realizarse en el año 1930, con ocasión del primer campeonato mundial de fútbol.

Tenemos que tener en cuenta también la creación de parques, y todo lo que tiene que ver con la expansión hacia el este costero. Que en la ciudad de Montevideo es un lujo desde el punto de vista geográfico, de paseos, en materia de calidades urbanas y humanas y de esparcimiento para toda la ciudadanía.

Por eso cuando hablamos del borde costero de la ciudad, desde la península, desde las primeras líneas de lo que llamamos la “Rambla” costanera (paseo costero), una obra absolutamente fenomenal, cuya construcción demoró, para aquella época, y con las tecnologías existentes, veinte y poco de años, de 1923 a 1945 aproximadamente.

Con la dinamización turística que ello generó. Y también el sentirse orgullosos de una ciudad que comenzaba no únicamente a crecer en población, sino que también comenzaba a crecer en calidad urbana. En esa costa, en esa nueva “Rambla” cuya construcción implicó demoler cientos de construcciones viejas y precarias, mal mantenidas, se complementó con la parte enjardinada y sectores de tierra ganada al Río de la Plata. Una de las obras más caracterizadoras de la ciudad de Montevideo. Orgullo para nosotros y para los que nos precedieron.

En la playa de Pocitos, la segunda gran playa hacia el este, se puede ver en imágenes históricas, las primeras dos construcciones en altura. Ambos edificios de 1929 y 1930, uno de ellos de características Art Déco, con detalles decorativos en su fachada de tipo naval, que simulan proas y aún hasta “salvavidas” en plena fachada realizados con cemento portland y arena. Entre 1940 y 1960, las restantes construcciones, originalmente de tipo chalet, fueron sustituidas por edificios en altura que no configuran grandes obras de arquitectura, como lo fueron en sus orígenes.

Avanzando en el tiempo, luego de un período de dictadura y reconquistada la democracia, desde 1985, y en particular desde 1990, la nueva situación nos permitió, trabajado siempre en equipo, impulsar algunas grandes obras y transformaciones, desde la Intendencia de Montevideo.

Un ejemplo de ello es el “Parque Lineal del Arroyo Miguelote”, que acompaña a un curso de agua con una sinuosidad en su trazado, con un trayecto que atraviesa transversalmente a la ciudad, desde 10 km de la Bahía hasta su desembocadura en ella. Mejorando en infraestructura, particularmente el saneamiento y tratando de darle alternativas a las viviendas precarias e indecorosas que se habían concentrado en sus bordes y que de apoco se fueron sustituyendo por viviendas dignas, de acotado costo, pero de dignidad superior. Una obra de importante volumen de inversión que insumió varias décadas para su concreción.

Por otra parte, al mismo tiempo hubo transformaciones en otras zonas más mediterráneas de la ciudad, no demasiado alejadas, pero mediterráneas. Una preciosa obra es la recuperación del edificio del Mercado llamado antes “Agrícola” que data de principios del siglo XX y su entorno, cuya recuperación, poco a poco, fue más allá de un edificio que como Monumento Histórico, verdaderamente señalable, fue recuperado por técnicos de gran valía de la Intendencia.

Se pudo ir generando, gracias a la transformación del Mercado, con suelo propiedad de la Intendencia, oportunidades para la población, a través de generar más y más viviendas, fundamentalmente para sectores medios y medios bajos. Algunas de estas obras que se construyeron junto a un espacio abierto debidamente acondicionado, en forma cooperativa.

La ciudad de Montevideo se expandió de forma notable en el siglo XX. En la zona geográficamente central de la ciudad, y estamos hablando de 1937, se levantó un edificio singularísimo, en un lugar que era campo.

Ese lugar original del Mercado Modelo que era un campo rústico en los años 30, se ha rodeado posteriormente de un amanzanamiento bastante apretado. Y se ha jerarquizado con una serie de construcciones cercanas.

Ahora vemos cómo se ha producido una transformación de ese viejo mercado del 1937, para su reconversión en otro emplazamiento, en un nuevo proyecto culminado y obra ya habilitada para el uso, que se denomina la Unidad Agroalimentaria Metropolitana (UAM), una obra que se hizo toda ella por parte de la Intendencia de Montevideo a costos importantísimos, que permitió construir unos pabellones impecables con grandes facilidades para que los productores rurales puedan beneficiarse de esas instalaciones impecables y modernas.

Y en esas instalaciones se pensó para complementar, ya que se hace ese traslado a la nueva UAM, dejando liberados en el entorno el viejo Mercado Modelo, un importante edificio y unas 6 hectáreas de suelo pertenecientes al sector público y que se suman a otras tantas, entre 4 y 6 hectáreas de suelo en manos de privados que se quiere sumar a la transformación futura de esa zona.

Entonces se llamó desde la Intendencia de Montevideo a un concurso internacional de ideas urbanísticas que como resultado planteó una visión que implicaba mantener una idea al mismo tiempo de contemporaneidad

y avance hacia el futuro, que conjugue lo nuevo con el respeto y el mantenimiento de testimonios del pasado que ha llevado a que esa zona durante muchas décadas sea lo que hoy es.

Por otra parte, y en un lugar muy próximo al emplazamiento del viejo Mercado Modelo, y también por concurso, se ha hecho un enorme y exitoso esfuerzo para construir el complejo multifuncional, que se llama “ANTEL Arena”, realizado por la compañía pública de telefonía, las comunicaciones y la tecnología. Se trata de una obra adjudicada por concurso, que ha tenido una increíble aceptación por la población circundante y la población en general. Esto es algo que verdaderamente ha generado el interés y el apasionamiento de aquellos vecinos que hoy ven que no solamente sirve para aquello que tiene que ver con eventos deportivos, culturales, conciertos, de variadas características, sino que además se han incorporado equipamientos educativos y recreativos, para niños y jóvenes y también espacios abiertos para la población en general, sobre todo para la gente mayor.

Todo ello se ha complementado recientemente con intervenciones importantes en la trama viaria, visto el incremento del parque automotor. A modo de ejemplo, cito el importante proyecto vial y de espacio público recientemente culminado en la zona del Parque Batlle y Ordoñez, en un punto urbanísticamente muy importante, central de la ciudad, cuyo nombre hace referencia a uno de los grandes estadistas uruguayos, se hizo un túnel para mitigar la enorme congestión que se producía en el encuentro de una de las trazas de sur a norte de la ciudad con la traza este-oeste de la Avenida Italia, en las proximidades del Hospital de Clínicas y el Estadio Centenario.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que los parques siempre fueron un interés evidente y una preocupación central de los gobiernos locales y también a nivel nacional. Y para todas las personas que aprecian y valoran el esparcimiento y han merecido algunas intervenciones recientes, de gran valía. Es el caso de la recuperación del viejo Parque Capurro, una concreción originalmente de principios del siglo XX, que en los últimos años se había degradado como balneario y que se recuperó con una transformación muy convincente.

Así como también es de destacar la creación de un nuevo espacio público en otra zona de carácter popular, como lo es el barrio del Cerro,

bordeando la bahía de Montevideo. Se trata de un nuevo parque con el nombre de una gran luchadora social de la zona, Débora Céspedes, desde ese borde costero que contempla la bahía de Montevideo y que permite percibir, a lo lejos, la Ciudad Vieja.

Así también, en los propios barrios alejados del centro urbano y de la costa, arquitectos muy talentosos y de quienes aplaudo su sensibilidad arquitectónica, han hecho una estupenda obra incluyendo biblioteca, ámbitos deportivos, espacios abiertos, como lo es el centro social y cultural “Crece”, en beneficio de todo un barrio popular, que, más allá de su condición socioeconómica de menores recursos, puede ahora acceder a los servicios de calidad, con lo que se valora, el barrio, la ciudad y toda la población.

A todo ello debemos agregar las acciones en materia de vivienda, que abordará Salvador Schelotto.

Intervención de Salvador Schelotto

Con el propósito de complementar en forma sucinta lo ya planteado por Mariano Arana, diré que esa transformación contemporánea de la ciudad en términos de infraestructura, espacios públicos y equipamientos tiene su necesario correlato en lo residencial y particularmente en acciones en materia de vivienda pública, de vivienda social promovida por el sector público, con un foco en particular en el cooperativismo de vivienda.

Se trata este último de un sistema muy particular, con una experiencia y nivel de desarrollo que en la actualidad es referencia a nivel internacional y es estudiado como un modelo a replicar, que tiene más de 50 años de aplicación en el país, desde las primeras obras en esas modalidades, aquellas que se concretaron a mediados de los años 60 del siglo pasado.

Aquellas obras (situadas no solamente en Montevideo) tenían una gran calidad ambiental, en particular en la conformación y acondicionamiento del espacio común a las unidades de vivienda (en los primeros proyectos, fueron típicas las soluciones en “tiras” de viviendas con tipologías “dúplex”), con alta calidad de los espacios intermedios, enjardinados y abiertos.

Son ejemplos de ese momento obras emblemáticas en Montevideo como las cooperativas COVIMT 1 y TEBELPA, entre otras, y, ya en una escala de intervención mayor, las grandes “mesas intercooperativas”: grandes conjuntos habitacionales resultado de intervenciones urbano habitacionales de escala media, que reunían, cada uno, varios cientos de viviendas, en los que se combinan viviendas con diferentes tipologías con áreas abiertas, espacios comunes, comercios y servicios.

Así, se conformaron verdaderos “barrios cooperativos” en los que no solamente las viviendas sino además los espacios intermedios y semi privados son de alto interés.

Este sistema cooperativo uruguayo ha llamado mucho la atención de arquitectos y expertos internacionales y ha sido tomado como modelo y referencia para su posible réplica en diferentes contextos.

A los ejemplos fundacionales del sistema, de las “mesas” ya citadas, podría sumarse otras obras referenciales, de gran calidad de diseño y constructiva, como la cooperativa VICMAN, el complejo UCOVI o el Complejo Bulevar, en una zona pericentral de la ciudad.

Este sistema ha evolucionado y diversificado. Es de notar que desde mediados de los años 90 del siglo pasado, la evolución de esta modalidad ha permitido pasar desde localizar sus acciones principalmente en las zonas periféricas y pericentrales de Montevideo (como se dio principalmente en los años 70), a también localizarse como programas de vivienda pública en las áreas centrales de la ciudad y en su centro histórico.

En gran medida este giro obedece a una decisión explícita de localización de estas intervenciones habitacionales en áreas urbanas consolidadas, que cuentan con todos los servicios. Ello es resultado, además, de una política de suelo desarrollada por la Intendencia departamental, consistente con las políticas habitacionales a nivel nacional, que determinó que se dispusiera de un número importante de lotes urbanos de propiedad pública para la implantación de estas nuevas intervenciones³.

3 Es notable el incremento reciente del cooperativismo de vivienda como resultado de las políticas de suelo, el apoyo crediticio e institucional. De las 40.000 viviendas cooperativas a construidas a nivel país desde 1969, para 1998 (en los primeros 30 años) se habían construido 15.000 y hasta 2005 otras 5.000. Mientras que entre 2005 y 2020 se construyeron 15.000 más.

Este cambio puede ser visualizado a través de algunas concreciones especialmente destacadas. Un caso notorio, que es uno de los primeros ejemplos cronológicamente hablando, lo es la cooperativa de viviendas COVICIVI en la Ciudad Vieja, grupo habitacional que ocupa tres lotes en el centro histórico, combinando viviendas de nueva planta con otras que resultan del reciclaje de antiguas construcciones de valor patrimonial que fueron recuperadas e integradas a la intervención.

Un ejemplo más reciente, situado en la céntrica zona de la Aguada, es la obra de planta baja y 9 pisos altos de la cooperativa COVIBEMA V, realizada por ayuda mutua (con participación en obra de los beneficiarios), una estructura en altura, y culminada hace aproximadamente 2 años. Además, esta obra está asociada a la generación de un espacio público de escala barrial, planificado previamente.

Como el caso de COVIBEMA V, hay otros muchos ejemplos más de inserción de programas de vivienda de promoción pública o vivienda social (grupos cooperativos o en otras modalidades) en ámbitos y espacios urbanos centrales, entre los que cito el caso del edificio de la cooperativa “Puerto Fabini” ubicado también en la Ciudad Vieja, en un predio de borde del casco fundacional y en uno de los dos accesos principales a ese centro histórico.

También es de notar la importante intervención de vivienda social concentrada en un ámbito del área central de la ciudad, en el llamado Barrio Sur, contiguo al borde costero, donde estaban viejos depósitos de la municipalidad. Allí se construyó prácticamente un nuevo barrio, en un perímetro de intervención de casi 4 ha en el que se sitúa un grupo de varias cooperativas que conjuga diferentes modalidades constructivas y de gestión y con variadas escalas.

Pero no se debe únicamente citar el esfuerzo público. En el mismo Barrio Sur, y a pocos metros de esas cooperativas se sumó en forma casi simultánea, un proyecto privado de gran escala con cientos de viviendas, el complejo Estrella del Sur. En cierto modo, una versión contemporánea de aquellos especuladores que Mariano Arana citaba como gestores de la expansión de Montevideo a fines del siglo XIX y principios del XX, quienes contribuyeron y mucho al desarrollo de la ciudad. En este caso tuvieron el acierto de invertir en un área consolidada de la ciudad muy próxima al centro metropolitano principal.

Por último, cabe una reflexión sobre el último período. La coincidencia de 30 años continuados de gobiernos progresistas en Montevideo (vamos hacia los 35, con el período iniciado recientemente a fines de 2020), con 15 años de gobiernos de la misma orientación a nivel nacional, dieron un muy fuerte impulso a la inversión pública en vivienda. Esto permitió un sinnúmero de innovaciones, concreciones y proyectos valiosos en materia de vivienda social (no solamente en la modalidad cooperativa) en el período reciente.

En relación al presente y al futuro, se han abierto interrogantes por los recientes cambios políticos a nivel país y han introducido incertidumbre en relación a la continuidad de las acciones emprendidas. Si bien no está planteado en la agenda pública una transformación sustantiva de la estructuración del Sistema Público de Vivienda, ni una marcha atrás en algunos de los logros y conquistas de derechos recientes, en la práctica esto sí ocurre.

Más allá de los enunciados, en los hechos se verifica una fuerte retracción del Estado en la inversión social, y especialmente en la inversión en infraestructura social y en vivienda. Ante necesidades crecientes, derivadas de las condiciones económicas, sociales y sanitarias deterioradas (producto de la recesión económica y la retracción del gasto público, así como el efecto agregado de la pandemia), no se avizoran propuestas nuevas.

Bibliografía

- Arana, Mariano; Ricardo Álvarez Lenzi y Livia Bocchiardo (1985). *El Montevideo de la Expansión*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Arana, Mariano y Garabelli, L. (1995). *Arquitectura renovadora en Montevideo 1915-1940*. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria.
- Chávez, Daniel, y Carballal, S. (1997). *La ciudad solidaria: El cooperativismo de vivienda por ayuda mutua*. Montevideo: Editorial Nordan-Comunidad.
- Gilmet, H. (2001). *Arquitectura al eje. La consideración teórica de los territorios de la arquitectura*. Montevideo: Trilce.
- Montevideo, Intendencia departamental (IdM) (2020). *Proyectando el futuro. 30 años de planificación en Montevideo*. Montevideo: IdM

- Nahoum, Benjamín (compilador) (1998). *Una historia con quince mil protagonistas. Las cooperativas por ayuda mutua uruguayas*. Intendencia de Montevideo-Junta de Andalucía, Montevideo-Sevilla.
- Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (2020). *Informe de gestión 2015-2020*. Montevideo: MVOTMA.
- Reyes Abadie, W; Bruschera, O; Melogno, T. (1965). *La Banda Oriental, pradera, frontera, puerto*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.