



# Ciudad Vieja de Montevideo

## Procesos de transformación en un barrio portuario

***Mijal Trier***

Universidad de Hamburgo

*“Y la Ciudad Vieja, te puedo decir, era un barrio familiar...”*

Pepe, ciudadano de Ciudad Vieja, 45 años<sup>1</sup>

181

### **Introducción**

El presente artículo pretende dar un avance de mi proyecto de investigación de doctorado sobre procesos de transformación en Ciudad Vieja, Montevideo/Uruguay. El objetivo del proyecto es analizar las repercusiones de procesos globales en el microcosmo de un barrio portuario montevideano y estudiar modos de acción en lo local. Objeto de investigación son las formas de percepción y de apropiación del espacio urbano, representaciones e identidades, discursos, prácticas cotidianas y estrategias de acción de los actores sociales en el marco de una reestructuración del medio barrial.

El trabajo forma parte del proyecto “*Port Cities in Transition*” del Departamento de Antropología Social y Cultural de la Universidad de Hamburgo, Alemania. Como punto de partida se consideran los procesos de transformación que están ocurriendo a escala mundial en ciudades portuarias. La globalización económica y el desarrollo tecnológico de las últimas décadas provocaron también cambios en el ámbito de barrios portuarios. La intención es analizar efectos sociales y culturales en ciudades marítimas europeas y latinoamericanas enfocando las repercusiones de lo global en lo local. Las prácticas de grupos de actores en el espacio barrial portuario, las redes sociales, conflictos a raíz de la reestructuración barrial, discursos sobre los procesos de transformación y la construcción de identidades barriales, son los temas principales

---

1. Los nombres de las personas entrevistadas están cambiados.

de los estudios de caso que se están realizando. Dentro del proyecto existe un programa parcial llamado “*European Port Cities: Disadvantaged Urban Areas in Transition*”. Se trata de una cooperación entre universidades y ONGs en puertos europeos (Dublín, Hamburgo, London, Thessaloniki, Algeciras y Ceuta) que recibe fondos de la Comunidad Europea. Este proyecto pretende analizar procesos de pobreza y de exclusión social como consecuencia de la rehabilitación y gentrificación de zonas portuarias y explorar estrategias de subsistencia urbana. La característica de este programa es diseñar programas de integración social a nivel participativo con el fin de capacitar y fortalecer a actores sometidos a procesos de exclusión social (*empowerment*).<sup>2</sup>

En el contexto de un análisis comparativo de ciudades marítimas europeas y latinoamericanas es de particular interés que históricamente los puertos en Europa y América Latina han desempeñado diferentes papeles. Los puertos europeos han sido principalmente lugares de importación de mercadería y de emigración de gente mientras que los puertos latinoamericanos han sido sobre todo lugares de exportación de materia prima y de inmigración de gente.<sup>3</sup> ¿Hasta qué punto y en qué modo estos distintos roles tienen repercusiones en las representaciones y los imaginarios de las respectivas ciudades portuarias?

El marco analítico del proyecto es la antropología urbana. Conceptos sobre urbanidad, prácticas urbanas en lo cotidiano, discursos de identidad y percepción del espacio urbano son puntos centrales para comprender y analizar estructuras y procesos de transformación en formaciones complejas como grandes ciudades y metrópolis.<sup>4</sup> Los métodos de investigación etnográfica empleados comprenden entrevistas, en su mayoría abiertas y poco estructuradas, observaciones pero también métodos que enfocan un sondeo de la percepción del medio urbano, es decir mapas mentales, foto-entrevistas<sup>5</sup> y paseos de observación (Wildner 1998). Este artículo se basa en la investigación realizada hasta la fecha ante todo en mi trabajo de campo conducido en Ciudad Vieja entre noviembre de 2003 y febrero de 2004. Se trata de piezas de un mosaico, de reflexiones, de preguntas y de afirmaciones provisionales. De ninguna manera pretende ser un estudio acabado.

El artículo comienza con un pequeño resumen de las transformaciones que se están dando en ciudades portuarias a nivel mundial sugiriendo el modelo de Brian Hoyle (1988) como base para analizar las relaciones entre ciudad y puerto. En la siguiente sección procuro aplicar el modelo al caso de Montevideo, concretamente a la relación entre puerto y Ciudad Vieja. La siguiente descripción de características y problemas actuales de la zona de Ciudad Vieja se basa principalmente en material y datos obtenidos en el campo. A modo de conclusión, resumo las perspectivas del estudio.

## **Puertos en condiciones de cambio**

Los puertos son lugares de gran movimiento, puntos de concentración y espacios transitorios para seres humanos y para mercadería. Imaginarios, representaciones y mitos de ciudades marítimas simbolizan al mismo tiempo límite y apertura cultural.

Desde hace algunas décadas las ciudades-puerto están sometidas a enormes procesos de transformación que influyen dramáticamente en estructuras y vivencias a nive-

---

2. Por más detalles véase la página web del proyecto : [www.europeanportcities.de](http://www.europeanportcities.de)

3. El esquema ya no corresponde a la complejidad de las relaciones económicas en un mundo globalizado hoy en día, por lo demás Uruguay hace tiempo dejó de ser un país de inmigración convirtiéndose en un país de emigración.

4. Véase p.e. Hannerz 1980, Low 1996, Kokot et al. 2000.

5. Combinación de entrevistas y fotografías: García Canclini y Rosas Mantecón (1996) y Pablo Vila (1996) presentan en sus respectivos estudios su modo de proceder.

les locales. Punto de partida del desarrollo a escala mundial es el invento del contenedor. Aquella innovación tecnológica origina en conjunto, con la informatización de la sociedad global, una amplia estandarización y normalización del transporte marítimo. Los vínculos entre puerto y ciudad están en un proceso de cambio. Áreas cercanas al puerto y al borde marítimo son motivo de múltiples propuestas y programas de rehabilitación urbana. Frecuentemente la revitalización de tales sectores implica un proceso de gentrificación teniendo como consecuencia una desvalorización del vecindario portuario tradicional y la marginación de los habitantes originarios de la zona.

La relación entre puerto y ciudad no es nada estático. El geógrafo Brian Hoyle (1988) esquematiza el desarrollo del nexo puerto-ciudad en un modelo.<sup>6</sup> Comenzando por la edad media distingue cinco fases. Según Hoyle la primera fase perdura hasta mediados del siglo XIX. Está caracterizada por un vínculo muy estrecho entre puerto y ciudad refiriéndose al espacio, a la arquitectura y a la economía. La ciudad portuaria de aquel período era a la vez emporio, depósito y plaza comercial. La época de la industrialización y en particular la introducción de barcos de vapor causó cambios sustanciales en los puertos con respecto a la construcción de muelles, dársenas y almacenes y la mecanización de trabajos de carga. En ese tiempo se extendió la división de funciones. Mientras que los puertos se concentraron en los servicios de carga y descarga, los comerciantes, las bolsas, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguro, etc. se retiraron del sector portuario asentándose en los centros urbanos. La tercera fase fijada a principios del siglo XX representa el crecimiento industrial vinculado al movimiento portuario, es decir el establecimiento de empresas industriales en torno al puerto como astilleros, silos, frigoríficos, depósitos de combustible, etc. A partir de los 1960 comenzó con el invento de los contenedores la ya mencionada nueva etapa del tráfico marítimo. Ese desenvolvimiento originó grandes cambios para el uso de áreas portuarias y causó una pérdida enorme de puestos de trabajo para los obreros del puerto. La necesidad de acondicionar terminales de contenedores y atracaderos para los buques de tamaño cada vez más grande condujo a muchos puertos a establecer instalaciones portuarias en sitios fuera de la ciudad ocasionando un abandono de ex áreas portuarias céntricas y produciendo terrenos baldíos muchas veces combinado con un proceso de des-industrialización de las antiguas zonas portuarias. La logística portuaria ya no depende mucho de la infraestructura de la ciudad y el puerto ha perdido su suma importancia económica para el desarrollo de la ciudad. El proceso de separación de ciudad y puerto tuvo su inicio durante la etapa de la industrialización y culmina en una disolución casi total de los lazos tradicionales entre ciudad y puerto. Contenedores e informatización determinan hoy en día las obras portuarias causando simultáneamente un considerable incremento de productividad y una enorme disminución de puestos de trabajo y en consecuencia también una pérdida de oficios, servicios, negocios, de comercio y mercados, de prostíbulos, de bares y tabernas, etc. —es decir produciendo un cambio dramático en la identidad barrial. A partir de los 1980 existe una nueva orientación urbanística hacia aquellas áreas céntricas abandonadas e inmuebles deshabitados, la denominada quinta fase del modelo de Hoyle. Los proyectos de rehabilitación urbana prevén una gama de usos diversos<sup>7</sup>, es decir oficinas, servicios, vivienda, actividades culturales y turísticas, etc. atrayendo un estrato de población de

---

6. Hoyle basa su análisis en el caso del puerto de Marsella. Aunque esto determine que su exposición considere en gran escala las condiciones en puertos europeos, específicamente del Mediterráneo, no deja de ser un modelo que se puede aplicar al desarrollo de ciudades portuarias en el mundo entero. Sin duda no existe coincidencia completa de los períodos indicados.

7. Existen programas de revitalización de zonas urbanas portuarias en todo el mundo. Uno de los proyectos más famosos es el del área de los Docklands en Londres, en América Latina está por ejemplo el proyecto Puerto Madero en Buenos Aires. Véase por ejemplo Bruttomesso (1993), Hoyle y Pindler (1992), Schubert (2001).

clase media o alta y contribuyendo de este modo al proceso de gentrificación y a mediano o largo plazo a la expulsión de los “viejos” habitantes del barrio.

## El desarrollo del puerto de Montevideo

La aplicación del modelo de Hoyle demuestra claramente la singularidad de cada caso pero también comprueba a pesar de ciertas divergencias la sucesión de las fases. En el caso de Montevideo<sup>8</sup> la primera fase podría ser precisada entre la época de la fundación del puerto hasta fines del siglo XIX incluyendo de esta manera muy diferentes períodos históricos desde la colonia hasta la inmigración masiva en el primer siglo de la independencia. Las enormes transformaciones demográficas y económicas de aquella era provocaron grandes cambios en la infraestructura de la ciudad y del puerto. El enorme aumento de la población fue una de las causas para la extensión de la ciudad más allá de la península de la Ciudad Vieja a mediados del siglo XIX y el comienzo de una densificación de la edificación urbana.<sup>9</sup> El progreso económico basado en un aumento de exportación de carne, pieles y lana destacó la importancia del puerto dando por resultado una modernización del puerto (1901-1909). La transición a la segunda fase estaría ubicada en este período. En aquellos tiempos se establecieron plantas industriales a orillas de la bahía, en primer lugar frigoríficos, la central eléctrica UTE, instalaciones de ANCAP (petróleos) y ferroviarias. El puerto representaba el centro de las actividades económicas en Ciudad Vieja manifestado en el establecimiento de bancos, bolsas y seguros, de la aduana, de compañías de importación y exportación, etc. En lo sucesivo subieron los precios de inmuebles y aumentaron transacciones especulativas originando una grande cantidad de oficinas y despachos. Familias de clase alta y media abandonaron sucesivamente la zona convirtiendo Ciudad Vieja poco a poco en un barrio de población de medianos y pequeños ingresos alojándose en conventillos, casas de inquilinato y pensiones.

184

A mi entender no existe ninguna división explícita entre las así denominadas fases dos y tres del modelo de Hoyle aplicándolas al caso de Montevideo. Las primeras décadas del siglo XX representadas en el batllismo pertenecen a la era de la modernización del país impulsando entre otros la economía uruguaya. El crecimiento industrial a orillas de la Bahía de Montevideo y la ampliación de las instalaciones portuarias forman parte de este proceso.

A mediados de los años 1950 comienza la crisis económica en Uruguay hecho que distingue al puerto de Montevideo de ciudades portuarias europeas que aprovechan del auge económico después de la Segunda Guerra Mundial. En Ciudad Vieja empieza una degradación progresiva de la edificación y una desvalorización del barrio.<sup>10</sup> La situación del barrio se agudiza bajo la dictadura militar (1973-1984), a raíz de la política económica de liberalización y privatización. Actividades de carácter especulativo respecto a la propiedad inmobiliaria impulsaron la demolición de casas siendo sustituidas por la construcción de edificios de oficina pero produciendo sucesivamente más y más estacionamientos y terrenos baldíos. En este tiempo llegaron muchas personas de recursos bajos a los barrios céntricos de Montevideo.<sup>11</sup> En Ciudad Vieja fueron

---

8. Este párrafo no pretende introducir a la compleja historia del puerto de Montevideo sino solamente aludir a algunos puntos claves.

9. En particular me refiero a la construcción de conventillos y casas de inquilinato que tienen gran importancia para la posterior historia de Ciudad Vieja. Véase p.e. Di Paula (1996)

10. Para más detalles véase p.e. Gans (1987), Grupode Estudios Urbanos (1983), Romero (2003).

11. La “Ley de Alquileres” de 1974 suspendió un control de la renta causando un aumento de precios del alquiler especialmente para sectores de menores ingresos y agudizando de esta manera el problema de la vivienda.

ubicándose en viviendas económicas como casas de inquilinato y pensiones o en caso de falta de recursos comenzaron a ocupar casas abandonadas. Muy conocido es el caso de grupos que ocuparon en forma colectiva antiguos hoteles de la zona.<sup>12</sup> Como consecuencia del deterioro de Ciudad Vieja se inició un proceso de revalorización de la zona reconociendo un interés municipal en mantener el carácter testimonial de Ciudad Vieja.<sup>13</sup> Actualmente existen múltiples proyectos de rehabilitación urbana particularmente también de reciclaje. Por parte de las autoridades la Ciudad Vieja es definida como patrimonio urbano con el objetivo de conservar un área de significado histórico y cultural (IMM 2003).

En Montevideo la cuarta fase del modelo puerto-ciudad no se desarrolló de manera prototípica. El puerto no ha cambiado de lugar, sigue en su ubicación céntrica. Las múltiples actividades portuarias se están realizando dentro del ámbito de la zona portuaria histórica y existen planes de ampliación por terraplenado ganando superficie al mar.<sup>14</sup> No obstante surgieron en analogía al modelo de Hoyle áreas abandonadas o subutilizadas a orillas de la bahía: la Estación Central de Ferrocarril está fuera de servicio, muchos depósitos y talleres dejaron de funcionar y cayeron en desuso, la industria en la zona está decaída (especialmente las instalaciones de la industria frigorífica). Propuestas y proyectos de revitalización de la zona –la denominada quinta fase– se presentan hasta ahora a escala muy modesta entre otros debido a la fuerte crisis económica de los años 2002 y 2003.<sup>15</sup> Sin embargo se dieron primeros pasos de una reestructuración urbana en distintos sectores del área que indican un proceso de transformación del barrio aún sin poder determinar lo que significará a largo plazo para la población local de bajos recursos.

## Ciudad Vieja: Características y problemas

Las características de Ciudad Vieja son muy específicas: Ciudad Vieja es a la vez centro histórico y barrio portuario –sede de bancos, empresas, ministerios y residencia de una población pobre, centro turístico y zona portuaria, patrimonio cultural y distrito urbano desvalorizado, sitio de actividades en gastronomía, entretenimiento, cultura y lugar barrial. Existe una enorme discrepancia entre el número de personas que frecuentan Ciudad Vieja en el día y en la noche causando un cambio notorio entre un ambiente de movimiento durante el día y un ambiente de calma después de la hora de cierre.<sup>16</sup> No existen límites definidos entre los ámbitos mencionados pero sí una división aproximada entre las diferentes actividades, fenómeno que también se comprueba caminando por el barrio. Entre un lugar y otro se extiende una zona transitoria.<sup>17</sup> Los pobladores de la zona entrevistados distinguen geográficamente entre “su barrio” y los espacios ligados a actividades financieras, comerciales y administrativas. La punta de la península es denominada como barrio mientras que la zona cercana al

---

12. Alrededor de 1990 gran parte de esta gente fue desalojada tratando de trasladarla a barrios periféricos de Montevideo.

13. Decreto de creación de la Comisión Especial Permanente de Ciudad Vieja de 1982, según Plan Montevideo (IMM 1998: 22)

14. Véase Plan Maestro del Puerto de Montevideo (ANP et al. 1990).

15. Cabe destacar el Proyecto Fénix para la zona de La Aguada, un proyecto que quedó estancado a raíz de la crisis económica.

16. En horarios y días laborables se encuentran alrededor de diez veces más habitantes en Ciudad Vieja que de noche y fines de semana. (Información del Centro Comunal Zonal N° 1, entrevista de enero de 2004)

17. Referencia proporcionada por representantes de la División de Planificación Territorial de la IMM. (entrevista de enero de 2003)

Centro es clasificada como área más “oficial” construyendo así un límite entre la gente perteneciente al barrio y la gente ajena.<sup>18</sup>

*“Hay lugares que son emblemáticos: La cancha de Guruyú, la escollera, ... la cancha aquella, vos vas un domingo a la cancha y es un mundo de gente, ... la Playita del Gas, la Ciudad Vieja tiene una playita! Esos son los lugares del barrio, así del barrio-barrio, de los que viven en el barrio. Y después de la población que viene a trabajar al barrio, sí, bueno, las plazas características, la Plaza Matriz que es totalmente anónima, la Plaza Zabala que es el comedor de un montón de gente que trabaja, que sale a almorzar afuera de las oficinas y almuerza ahí en las plazas.”* (Ricardo, 58 años y Ramón, 33 años)

Ciudad Vieja se encuentra en una situación de movimiento y de cambio. ¿Cuales son los focos centrales que reflejan este proceso de transformación? Un punto cardinal es la cuestión de la vivienda, un problema que como visto tiene sus razones históricas. Existen proyectos de reciclaje de casas con el fin de combinar la demanda por vivienda con una participación en la rehabilitación urbana. Los proyectos se realizan a través de cooperativas de ayuda mutua, un movimiento social con larga tradición en Uruguay.<sup>19</sup> La idea del reciclaje de edificios en Ciudad Vieja surgió como respuesta política y práctica al problema de falta de vivienda al efectuarse el desalojo de los grupos ocupantes de los ex hoteles. Tras la realización de proyectos pilotos se han formado varios proyectos de autogestión en su mayoría bajo la asesoría de FUCVAM<sup>20</sup>. Cada proyecto está sometido a un largo proceso de evolución: fundación y constitución de la cooperativa, planeamiento de la construcción junto con un equipo técnico, organización y tramitación de las gestiones administrativas, jurídicas y financieras, realización de la obra con un aporte considerable de los socios. Aparte de reconstruir viviendas y de participar en el reciclaje del conjunto arquitectónico, muchos cooperativistas se ven comprometidos en contribuir a la rehabilitación de la zona a través de un proyecto social. Por medio de las cooperativas de vivienda están llegando personas de otras capas sociales a Ciudad Vieja, personas con participación en proyectos comunitarios fomentando conceptos sociales y políticos. Al mismo tiempo empezaron a establecerse sitios en donde se instalan artistas con sus estudios, talleres y galerías contribuyendo de esta manera a una mayor diversidad en el barrio. La Intendencia Municipal de Montevideo promueve tales iniciativas como voluntad política con el fin de rehabilitar la zona de manera social y urbanística. Las medidas de revalorización del área impulsadas por la municipalidad también tienen el fin de fomentar el repoblamiento de Ciudad Vieja después de un continuado proceso de descenso de la población local. Todo esto contribuye a un creciente atractivo de la zona. Las ventas de artesanía y antigüedades en la zona peatonal del área, así como los bares, restaurantes y locales con veladas musicales que surgieron en los años pasados representan otros factores que influyen en un cambio de imagen del barrio. Existe una agrupación de empresarios de Ciudad Vieja que aspira promover sus respectivos negocios a través de eventos culturales. Ellos están particularmente interesados en reemplazar la imagen de Ciudad Vieja como “barrio peligroso” que no conviene frecuentar, atribución asignada a la zona en el contexto montevideano de los últimos años.

Respecto a la relación entre barrio y puerto hay que destacar dos factores: Primero, el proceso de reestructuración del puerto a partir de los años 1990 provocó la

18. En este contexto hago caso omiso de la subdivisión del barrio en varias zonas o sub-barrios (Guruyú, Aduana, Las Bóvedas) en la percepción de los actores.

19. Para una exposición de la historia del movimiento véase: Nahoum 1999.

20. FUCVAM: Federación de Cooperativas por Ayuda Mutua.

privatización de grandes unidades del puerto causando la pérdida de muchísimos puestos de trabajo. La mano de obra portuaria, las agencias y los comercios en su entorno, dejaron de ser los grandes patrones del barrio. También desaparecieron la mayoría de los boliches, de los bares y de los prostíbulos del llamado Bajo. Tuvieron que cerrar por falta de demanda debido al desenvolvimiento tecnológico que causó un descenso del número de estibadores y de marineros en el tráfico marítimo y del tiempo de estada de los buques en el puerto. En segundo lugar existe cierta indignación contra la Administración Nacional de Puertos. La gente del barrio se siente engañada porque el terminal de contenedores en la punta de la península les quita la vista hacia la Bahía y el Cerro.<sup>21</sup> La ampliación del mencionado terminal de contenedores también influye en el acceso a la bahía y a la escollera Sarandí, un punto de referencia esencial para muchos habitantes de Ciudad Vieja. La escollera es una referencia importante en muchas entrevistas evocando memorias de la infancia, recordando momentos pasados en la escollera pescando en el atardecer, observando la puesta del sol, etc. La escollera Sarandí se manifiesta como un lugar central para la identidad barrial.

Otra forma de referencia a la identidad barrial es la memoria del pasado. Las historias de vida de las personas entrevistadas generalmente destacan que “antes” se vivía mejor. La construcción de una imagen del barrio en tiempos pasados –por lo común localizada en la propia infancia– describe una época de un barrio mucho más familiar, acentuando la importancia de la vecindad y de la solidaridad.

*“La Ciudad Vieja para mi fue una cosa muy linda. Fueron momentos lindos que vivimos aquí. Eramos pobres, por supuesto, casi todo el entorno era pobre, pero teníamos un modo de subsistencia en que siempre había trabajo, o sea no había problemas. Y entre los vecinos había mucha ayuda, o sea, cuando uno estaba enfermo corrían para ver lo que pasaba o iban al hospital o algo. Y claro, es una época muy linda que viví en la vida que incluso casi todos los que vivían aquí ... y que algunos que se quedaron viviendo en Ciudad Vieja nos acordamos cuando nos vemos.” (Pepe, 45 años)*

187

## Conclusiones provisionales y perspectiva de trabajo

Ciudad Vieja puede ser caracterizada como barrio en movimiento sometido a grandes cambios. El proceso de transformación tiene que ver mayormente con respuestas al deterioro de la zona de las décadas pasadas que había provocado una desvalorización del antiguo barrio residencial. Promotores y actores de estos cambios son muchos: vecinos y pobladores, ONGs<sup>22</sup> y clubes deportivos, cooperativas de vivienda y radios comunitarias, organismos municipales y estatales, empresarios y comerciantes, ministerios, bancos, urbanistas, etc. La disparidad y heterogeneidad de los actores representan diferentes visiones sobre el desarrollo de la zona. Por el momento no suelen expresarse en forma muy acentuada pero existen contradicciones entre grupos de actores que actúan en el ámbito de Ciudad Vieja, por ejemplo respecto a la cuestión de la vivienda que sigue siendo un problema de importancia vital. Por ahora no se puede constatar que la reestructuración urbana siga al modelo de la llamada

---

21. El Plan Especial de Ciudad Vieja hace referencia a este problema estableciendo visuales protegidas. Debe destacarse que Bahía y Cerro tienen gran importancia para el imaginario de Montevideo y que el Cerro a más es símbolo nacional y punto de partida de la leyenda que pretende dar explicación al origen de la denominación “Montevideo”.

22. Existe la “Red Acercándonos”, una asociación de grupos e instituciones de la zona que desempeñan actividades en el área social.

gentrificación. Hasta el momento no existen propósitos de un recambio radical de la población residencial.<sup>23</sup>

Los cambios en Ciudad Vieja no son consecuencia directa de la reestructuración del puerto como en tantas otras ciudades a nivel internacional. La revitalización de áreas cercanas al puerto no representan el punto de partida de los procesos de transformación pero sí existe un nexo entre la reestructuración del puerto y las repercusiones en el barrio. En lo económico el puerto ha perdido su importancia como gran patrón del barrio y en consecuencia también su punto de referencia como centro sindical. Pero el puerto sigue guardando un lugar destacado en el imaginario de Ciudad Vieja formando parte de la construcción de una identidad barrial.

Cabe destacar que este pequeño resumen tiene un carácter muy provisional ya que el proyecto aún se encuentra en sus principios. El programa de investigación comprende una segunda fase de trabajo de campo. El enfoque remite al carácter diverso y heterogéneo del barrio como referencia analítica para estudiar el desarrollo de los procesos de transformación que se están efectuando. El objetivo es proseguir por un lado el análisis de la relación puerto y barrio y por otro lado profundizar en la comprensión de estrategias de acción, de discursos y de imaginarios e identidades de los actores sociales. Singular atención debe prestarse a la percepción y apropiación del espacio barrial como lugar productor de representaciones simbólicas incluyendo tanto la forma geográfica de la península y su cercanía al mar como su estructura urbanística y arquitectónica con referencia a la historia del área.

## Bibliografía, referencias documentales

188

- Administración Nacional de Puertos (ANP) et al. (1999) Revisión del Plan Maestro del Puerto de Montevideo. Informe final – Resumen ejecutivo. Montevideo.
- Bruttomesso, Rinio (1993) (Ed.) *Waterfront – a new frontier for cities on water*, Venecia.
- Di Paula, Jorge (1996) Montevideo. Barrios céntricos y viviendas de inquilinato. En: Harms, Hans, Wiley Ludeña y Peter Pfeiffer (Eds.): *Vivir en el “centro”. Vivienda e inquilinato en los barrios céntricos de las metrópolis de América Latina*. Hamburgo: 217-230
- Gans, Paul (1987) *Die Altstadt Montevideos. Bauliche und soziale Veränderungen im kolonialen Kern der uruguayischen Metropole*. En: Mertins, Günter (Ed.): *Beiträge zur Stadtgeographie von Montevideo*. Marburg/Lahn: 107-200.
- García Canclini, Néstor y Ana Rosas Mantecón (1996) *Las múltiples ciudades de los viajeros*. En: García Canclini, Néstor, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón: *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos*. México, 1940-2000. México: 61-99.
- Grupo de Estudios Urbanos (1983) *Ciudad Vieja de Montevideo*. Montevideo.
- Hannerz, Ulf (1980) *Exploring the City. Inquiries Toward an Urban Anthropology*. New York.
- Hoyle, Brian (1988) *Development dynamics at the port-city interface*. En: Hoyle, Brian S., David A. Pindler y M. Sohail Husain (Eds.) *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment*. London y New York: 3-1.
- Hoyle, Brian S. y David A. Pinder (1992) *European Port Cities in Transition*. London.
- Intendencia Municipal de Montevideo (IMM), Unidad Central de Planificación (1998) (Ed.) *Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 - 2005*. Montevideo.
- Intendencia Municipal de Montevideo (IMM), Unidad Central de Planificación, División Planificación Territorial (2003) (Ed.) *Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora. Ciudad Vieja – 18 de Julio*. Documentos definitivos. Montevideo.

---

23. Al contrario, el Plan Especial de Ciudad Vieja hace mención del problema de la gentrificación nombrando varios factores para impedir tal desarrollo (IMM 2003).



- Kokot, Waltraud, Thomas Hengartner y Kathrin Wildner (Eds.) (2000) Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme. Berlin.
- Low, Setha (1996) Anthropology of Cities. Imagining and Theorizing the City. En: Annual Review of Anthropology 25: 383-409.
- Nahoum, Benjamin (Comp.) (1999) Las cooperativas de vivienda por ayuda mutua uruguayas. Una historia de quince mil protagonistas. Sevilla y Montevideo.
- Romero Gorski, Sonnia (2003) Madres e hijos en la Ciudad Vieja. Apuntes etnográficos sobre asistencia materno-infantil. Ed. Nordan-Comunidad, Montevideo.
- Schubert, Dirk (2001) Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten – Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und Defizite. En: Schubert, Dirk (Ed.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin: 15-3.
- Vila, Pablo (1996) Hacia und reconsideración de la antropología visual como metodología de investigación social. El Paso.
- Wildner, Kathrin (1998) El Zócalo de la ciudad de México. Un acercamiento metodológico a la etnografía de una plaza. En: Anuario de Espacios Urbanos. Historia – Cultura – Diseño (Ed. por Área de Estudios Urbanos, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco). México D.F.: 149-166.