

Reflexionando en torno a la Ruta perimetral 102 ¿Eje estructurador urbano del noreste montevideano?¹

Lucía Abbadie (UdelaR, Uruguay)

Palabras clave: infraestructura, valor, ruta perimetral

Resumen

Proponemos esta ponencia para discutir, a partir del caso de la ruta perimetral 102, en qué medida las infraestructuras son soporte y medio para flujos a escalas locales, nacionales y transnacionales, poniendo en contacto, y en tensión, personas, objetos y prácticas, tanto del mundo del trabajo, el capital y el mercado, como de prácticas de la vida cotidiana (Lefebvre, 1979; Delgado; 2004), ya sea individuales, familiares o comunitarias. Partiendo de la base de que estas infraestructuras son producto y resultado de sistemas políticos, económicos y sociales que los articulan y operan en ellas, abordaremos y reflexionaremos en torno al caso de la Ruta perimetral 102, ubicada en el noreste de Montevideo, capital de Uruguay.

Haciendo un análisis en torno a su proyección y su construcción, pretendemos poder reflexionar en qué medida la construcción de la ruta, generó la base para el crecimiento poblacional en la zona.

Si bien su construcción es reciente, en 2008 se inauguró el primer tramo de la ruta 8 a 101, y se comenzó la realización del segundo tramo, que se denomina Ruta Perimetral, también conocida como Anillo Perimetral, ya había una propuesta diseñada en la década de 1950. Su función actual es unir distintas rutas nacionales, la 8, la 6, la 7 y la 5, que conectan Montevideo con distintas zonas del norte y noreste de Uruguay, así como barrios periféricos de la ciudad y su entorno metropolitano. La

¹Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022.

ruta 102 une el aeropuerto con el puerto de Montevideo, posibilitando el transporte de mercaderías por zonas con baja densidad urbana, y aún relativamente baja intensidad de transporte, pero también han reducido el tiempo de transporte de personas entre espacios distantes de la ciudad.

Poder intercambiar en torno al rol de la ruta perimetral como infraestructura que puede estar permeando tanto desde el punto de vista material, como artefacto, como desde el punto de vista simbólico, como generador de distintos valores: valor de uso, valor de cambio, valor semántico (significado) y valor deóntico (moralidad) (Kockelman, 2016), me ayudan en la enunciación de algunas preguntas.

¿Qué impacto ha tenido la ruta perimetral en el crecimiento de la ciudad de Montevideo hacia el noreste metropolitano? ¿Cómo han influido la construcción de otras infraestructuras de capital (zonamerica, desarrollo comercial del aeropuerto de carga montevideano) en la conformación hacia esta región de la ciudad? ¿y en la construcción de la perimetral?

¿Hay una interrelación entre las infraestructuras de la ruta 102 como artefacto, con los efectos de valorización del suelo que ello produce?, ¿está vinculado el hecho de su existencia con la generación de nuevas infraestructuras relacionadas al transporte de pasajeros, vivienda, sistemas de saneamiento, que son producidas tanto desde el Estado, como a partir de demandas de comunidades de vecinos organizados, luchando por su derecho a una ciudad digna? Por último, ¿cómo en última instancia la instalación de una infraestructura como la ruta perimetral 102 se complementa con la instalación de infraestructuras culturales, educativas, sociales, deportivas, así como de regularización de suelo y vivienda?

Todas estas preguntas pretenden ayudar a pensar en torno a la instalación de una infraestructura material, y su contraparte en la valorización (Kockelman, 2013; Graeber, 2001; Narotzky y Bresnier, 2020) (tanto en sentido económico, como simbólico) que se genera a partir de la construcción de una infraestructura vial, y del propio crecimiento de la ciudad.

Resumo Refletindo sobre a Rota Perimetral 102 ¿Eixo estruturante urbano do nordeste de Montevideú?

Propomos esta apresentação ao GT pra discutir, a partir do caso da rota perimetral 102, em que medida as infraestruturas são suportes e meios para fluxos nas escalas local, nacional e transnacional, colocando em contato e em tensão pessoas, objetos e práticas de o mundo do trabalho, o capital e o mercado, bem como as práticas da vida cotidiana (Lefebvre, 1979; Delgado, 2004). Partindo do pressuposto de que essas infraestruturas são produto e resultado dos sistemas políticos, econômicos e sociais que nelas se articulam e operam, abordaremos e refletiremos sobre o caso da Rota Perimetral 102, localizada no nordeste de Montevideú, capital do Uruguai.

Fazendo uma análise em torno da sua projeção e construção, pretendemos poder refletir em que medida a construção da rota gerou a base para o crescimento populacional na área.

Embora sua construção seja recente, em 2008 foi inaugurado o primeiro trecho da Rota 8 a 101, e foram iniciadas as obras do segundo trecho, que é denominado Rota

do Perímetro, também conhecido como Anel Perimetral, já havia uma proposta desenhada na década de 1950. Sua função atual é unir diferentes rotas nacionais, a 8, a 6, a 7 e a 5, que ligam Montevideu com diferentes áreas do norte e nordeste do Uruguai, bem como bairros periféricos da cidade e sua região metropolitana. A Rota 102 liga o aeroporto ao porto de Montevideu, possibilitando o transporte de mercadorias por áreas de baixa densidade urbana e ainda relativamente baixa intensidade de transporte, mas também reduziram o tempo de transporte de pessoas entre áreas distantes da cidade.

Esta proposta se baseia em uma análise maior, que faz parte de minha tese de doutorado, e que tem como foco a expansão da cidade de Montevideu em direção ao nordeste metropolitano. Poder trocar com outro/as antropólogo/as em torno do papel da rota perimetral como infraestrutura que pode estar permeando tanto do ponto de vista material, como artefato, quanto do ponto de vista simbólico, como gerador de diferentes valores: valor de uso, valor de troca, valor semântico (significado) e deontico (moralidade) (Kockelman, 2016), me ajudam na enunciação de algumas perguntas.

Que impacto teve a rota perimetral no crescimento da cidade de Montevideu em direção ao nordeste metropolitano? Existe uma inter-relação entre as infra-estruturas da rota 102 enquanto artefato, com os efeitos de valorização da terra que esta produz, produzidos tanto pelo Estado, quanto pelas demandas das comunidades de bairros organizadas, que lutam pelo seu direito a uma cidade digna?

Todas essas perguntas me ajudam a pensar a instalação de uma infraestrutura

material, e sua contrapartida na valorização (Kockelman, 2013; Graeber, 2001; Narotzky e Bresnier, 2020) (tanto no sentido econômico quanto simbólico) que é gerada a partir da construção de uma infraestrutura rodoviária, e o próprio crescimento da cidade.

Introducción

Esta ponencia gira en torno a la ruta 102, conocida como ruta perimetral o anillo perimetral. Nos interesa discutir, a partir de este caso concreto, la importancia de las infraestructuras como soporte y medio para la inserción internacional de un país en la economía mundial, y cómo estos flujos a escalas locales, nacionales y transnacionales, ponen en contacto y en tensión, personas, objetos y prácticas, tanto del mundo del trabajo, el capital y el mercado, como de prácticas de la vida cotidiana (Lefebvre, 1979; Delgado; 2004), ya sea individuales, familiares o comunitarias.

Partiendo de la base de que estas infraestructuras son producto y resultado de sistemas políticos, económicos y sociales que los articulan y operan en ellas, abordaremos y reflexionaremos en torno al caso de la Ruta perimetral 102, ubicada en el noreste de Montevideo, capital de Uruguay.

Haciendo un análisis en torno a la proyección y construcción de esta ruta, pretendemos reflexionar en qué medida la construcción de la misma, está generando la base para el crecimiento poblacional en la zona. Así como también de los procesos de valor generados en torno al mismo.



Imágen I - Mapa de rutas conectadas por la ruta 102 perimetral. Mapa base tomado de IM 2012 - “Directrices departamentales”. Modificaciones realizadas por la autora.

Montevideo en ritmo histórico. La perimetral, de su planificación a su concreción.

Montevideo se ha caracterizado por ser una ciudad que desde su origen miró a Europa como modelo de desarrollo. Considerado la Suiza de América a mediados del Siglo XX, Uruguay apostó a una industrialización temprana, y un Estado interventor en la política desarrollista que se remonta al menos hasta la década de 1930 (Bértola y Ocampo, 2010). Las infraestructuras en ese contexto han sido esenciales para entender la forma en la que Uruguay ha moldeado su economía, y también, en buena parte, su estructura social. Montevideo, la capital del país, concentra la mitad de la población, siendo esta 98% urbana (IM, 2011).

Cuando analizamos el crecimiento de la ciudad, y la forma en la que la misma se ha ido moldeando, podemos ver las capas de distintos períodos históricos y las acciones de los actores en ella. Una conjugación de política pública desarrollada por el Estado, la especulación e inversiones de capital, y la acción de distintos actores sociales, vecinos, organizaciones populares, cooperativas de vivienda, que han avanzado en ir haciendo ciudad en y a la medida de sus posibilidades.

La construcción de la ruta 102 está enmarcada en la regulación de cargas pesadas en Montevideo, y ha sido planificada como un corredor logístico e industrial, donde se concentra buena parte de la actividad industrial, los polos de desarrollo y zonas francas, en especial Zonamerica. Pero la ruta perimetral responde también a una planificación de ciudad que piensa el urbanismo en zonas concéntricas (Park y Burgess, 1967). La perimetral sintetizaba una proyección de crecimiento de la ciudad, acorde con las ideas de la expansión en función de anillos concéntricos, donde cada sector urbano tiene un cometido en la ciudad.



Imágen II - Mapa de coronas de delimitación del área metropolitana montevideana 2007. Elaborado por el Instituto de Teoría y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Udelar.

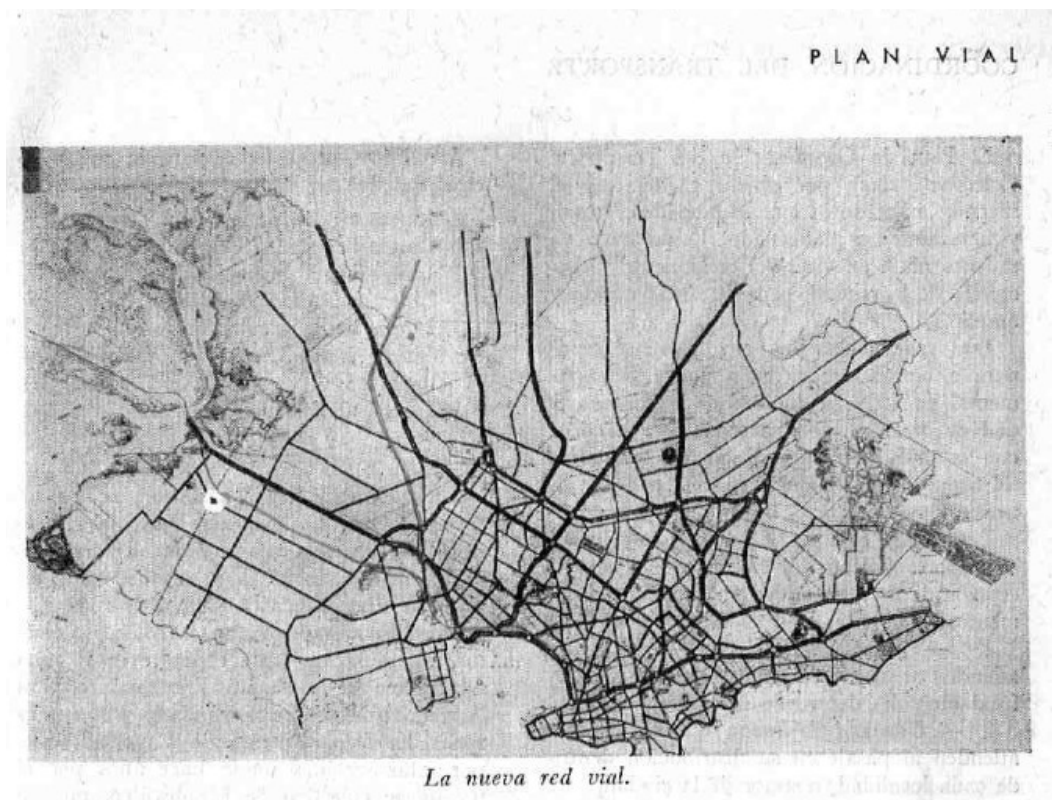
Este desarrollo planificador, y puntualmente la perimetral, ya estaba presente en 1959. En las páginas 32 y 33 de la memoria se habla sobre la planificación vial dentro de un posible Plan Director de Montevideo. En ella se remarca la importancia de generar canales de penetración a la ciudad ágiles, y la importancia de contener un anillo colector, la actual ruta 102 perimetral.

“...Las vías de la red de circulación regional, o nacional, están destinadas a la gran circulación, y al tránsito pudiéndose clasificar como:

1°- Vías de penetración y vías colectoras, que configuran en conjunto un anillo de

interconexión entre las rutas de acceso, a través de áreas rurales suburbanas y urbanas.

2°- Vías de penetración y descongestionamiento de la ciudad, en áreas rurales, o a través de áreas suburbanas...” (IM, 1959: 32).



Imágen III - Mapa planificación red vial. Tomado de Memoria del Consejo Departamental de Montevideo 1955-1959. Planificación del plan vial dentro del Plan director de Montevideo.

Sin embargo, a pesar de esta temprana planificación, que estaba alineada con las corrientes urbanísticas latinoamericanas, no fue hasta la primera década de los años 2000 donde se concretaría esta idea. La importancia de contar con una vía colectora

que uniera las distintas rutas de entrada a la capital uruguaya, con las infraestructuras del puerto y el aeropuerto marcaban la necesidad de su concreción.

Uruguay había visto interrumpido su proceso de desarrollo vial y planificación estratégica para el desarrollo ya desde la década del 60', cuando por un lado el estancamiento económico, que se prolongaría hasta finales de la década de los 80' (Bértola y Ocampo, 2010), y por otro un contexto político signado por el quiebre institucional que significó la dictadura militar.

El primer tramo de la ruta perimetral 102 fue inaugurado en 2008. Este tramo va desde la ruta 8 a 101. La ruta 101 es una ruta que comienza en Avenida de las Américas, y a través de ella conecta el antiguo aeropuerto, actual terminal de cargas aéreas de Montevideo de comercio exterior, con la ruta perimetral. A través de una obra de ampliación de la ruta 101, que la convirtió en doble vía, la agilidad en el acceso hacia y desde Montevideo hizo que tempranamente fuera una conexión vial importante². Poder interconectar esta ruta con el resto del entramado vial, era esencial para el comercio y las conexiones de pasajeros del tránsito aéreo. Eso signa el primer tramo de la ruta 102.

Luego de la inauguración de este primer tramo de la 102, se empieza a construir el segundo tramo en el mismo año. El anillo perimetral queda completo en 2010 y sigue un trazado muy similar al previsto en la década de 1950', cumpliendo de esta manera la función de unir las principales rutas nacionales, la 8, la 6, y la 5, y a través de ellas con interconexiones a todo el país. De esta manera la perimetral conecta Montevideo con distintas zonas del norte y noreste de Uruguay, así como barrios periféricos de la

²La ruta 101 se concretó en la década de los 50'.

ciudad y su entorno metropolitano. A la vez, el acceso de esta ruta perimetral a antiguas avenidas de acceso a la capital, como la Avenida Pedro de Mendoza, la Avenida Luis Batlle Berres o el Camino Melilla, todas entradas de los productos horti-frutícolas que necesitaba la ciudad para su subsistencia, hacen que conecte no solo las rutas principales de circulación de mercaderías y personas, sino también los espacios locales de producción y comercialización.

También ha reducido el tiempo de transporte de personas entre espacios distantes de la ciudad, habilitando un corredor vial para automotores y, por lo tanto, el desarrollo urbanístico, industrial y logístico de otros sectores del área metropolitana, más allá del departamento de Montevideo.

Por otra parte, la ruta 102 une el aeropuerto con el puerto de Montevideo, posibilitando el transporte de mercaderías por zonas con baja densidad urbana, y aún relativamente baja intensidad de transporte.

No es de extrañar que la ruta perimetral en su primer y segundo tramo haya sido concretada al mismo tiempo que se producía la Remodelación del Aeropuerto Internacional de Carrasco, donde la nueva terminal de pasajeros se inauguró en 2009, habilitando el antiguo edificio como aeropuerto exclusivo para la terminal de carga, lo que hizo una ampliación de la infraestructura destinada a tal fin. A la vez, otra infraestructura que se termina de concretar, luego de varias décadas de espera fue la Unidad Agroalimentaria de Montevideo (U.A.M.), creada en 2011 por la Ley 18.832, a partir de distintas acciones y demandas que venían desde la década de 1990. Luego de un largo proceso de planificación, negociación entre las distintas partes, que

incluía a productores agropecuarios y comercializadores de frutas y hortalizas, fue inaugurada en febrero de 2021. La U.A.M., conocida antiguamente como Mercado Agrícola, que se encontraba en el medio de la ciudad, fue movida hacia la zona oeste del departamento de Montevideo, sobre la ruta 5, quedando conectada a través de la ruta perimetral con toda el área metropolitana rural.

Por otro lado, es de destacar que luego de la construcción de la ruta perimetral se construyeron varias modernas estaciones de servicio, que no solo ofrecen combustible, sino que también cuentan con servicio de minimercado, cafetería y red de cobranzas. Estos servicios algunas veces no son encontrados a varios kilómetros de distancia, por lo que se transforman en referencias tanto para quienes utilizan la ruta como para los habitantes de las distintas zonas que atraviesa la ruta 102.

La ruta 102 como concreción material, estética y política de un programa de desarrollo urbanístico. Algunas reflexiones.

El proceso urbanizador montevideano, iniciado en los albores mismos del proceso colonizador, se hizo íntimamente ligado al modelo de ciudad europea de la época. La ciudad estructurada en torno al damero, estipulada por las Leyes de Indias (Carmona y Gómez, 2002), no hizo sino comenzar un proceso urbanístico que continúa hasta el presente.

El territorio montevideano puede caracterizarse como una superposición de acciones humanas sedimentadas en el tiempo y el espacio. Esto genera que las acciones desarrolladas en determinado momento histórico, permanezcan, se superpongan o se

entremezclen con acciones de otros momentos históricos.

La forma en la que se proyectan y consolidan infraestructuras como la ruta 102, puede asemejarse a la consolidación material de representaciones del mundo y su deber ser. Estas representaciones no están ajenas al desarrollo material y cultural del capitalismo, sino que son parte estructurante del mismo.

Desde este punto de vista interesa en esta ponencia poder pensar el rol de la ruta perimetral como infraestructura que puede estar permeando, tanto desde el punto de vista material, como artefacto, como desde el punto de vista simbólico, como generador de distintos valores de quienes habitan y transitan el territorio.

Si bien la construcción de la perimetral es reciente, ha favorecido un proceso de especulación inmobiliaria de terrenos y viviendas que de a poco se va consolidando. En un proceso lento, como se caracterizan los procesos de urbanización montevidéanos, se van dando procesos de venta y urbanización, principalmente de los espacios de intersección de la ruta 102 con las distintas rutas y avenidas. Algunos cambios en el uso del suelo favorecen estos procesos. En una tesis reciente de Agrimensura, Daniela Cuentas Lujan (2022) estudió y analizó el incremento en el valor del suelo a lo largo de la ruta 102, encontrando que la mayoría de los terrenos vendidos entre 2007 y 2017 habían incrementado su valor de tasación. Esto podría estar señalando un incremento del valor de cambio en función de las expectativas de una mejor conectividad tanto con la ciudad capital, como con otros departamentos del país.

Estas reflexiones pretenden ayudar a pensar en torno a la instalación de una infraestructura material, y su contraparte en la valorización (Kockelman, 2013; Graeber, 2001; Narotzky y Bresnier, 2020) (tanto en sentido económico, como simbólico) que se genera a partir de la construcción de una infraestructura vial, y del propio crecimiento de la ciudad.

A continuación nos remitimos a un concepto trabajado por Paul Kockelman (2016) que aborda los efectos que pueden generar las infraestructuras como generador de distintos valores: valor de uso, valor de cambio, valor semántico (es decir de significado) y valor deóntico (moralidad). Intentaremos hacer una lectura en función del proceso de instalación de la perimetral.

La construcción de una infraestructura de conectividad como la ruta perimetral, moderna, que apela a una vieja, pero contemporánea idea de desarrollo capitalista, con elevado nivel de tránsito, que agiliza la entrada y salida de Montevideo, además de la conectividad con el puerto y aeropuerto. Que además otorga servicios que en cierta forma “simplifican” la vida de las personas y sus obligaciones como ciudadanos (Delgado, 2016), como son las redes de cobranza (donde se pagan facturas y servicios, y además se puede cobrar dinero, o extraer dinero de cuentas bancarias). Todo esto genera una falsa sensación de completitud, de “civilización”, de modernidad, de estar y ser parte del sistema, del entramado urbano. De allí que las conceptualizaciones de Kockelman sean de utilidad para pensar en las valoraciones que hace la gente sobre estos espacios y sobre la infraestructura que los contiene y habilita su existencia. Ya vimos que el valor de cambio del suelo aledaño a la ruta incrementó su valor (Cuentas Luján, 2022), además también cambió su valor de uso,

donde en algunos espacios se transformó suelo considerado rural a suburbano y urbano, lo que ha habilitado la venta de lotes más pequeños que permiten urbanizar y construir en espacios más reducidos³. De esta forma se generan procesos de densificación en torno a la ruta y especialmente en las intersecciones entre la perimetral y otras rutas y avenidas. Esto habilita a la vez el incremento de residentes de forma legal en determinadas áreas.

También cambia el valor semántico sobre las áreas aledañas a la ruta, identificables en las narrativas de vecino/as sobre los servicios a los que acceden y su representación sobre sus territorios. En Uruguay, y especialmente en la zona metropolitana de Montevideo hay una alta valoración por lo urbano, y lo que representa. Es posible que la historia de Uruguay haya signado una fuerte valorización por el acceso a bienes y servicios que se asocian con la modernidad y la globalización. En cierta forma las rutas modernas, con alto tránsito de camiones y autos dan la sensación de movimiento, en un medio rural acostumbrado a la parsimonia y la quietud. Y a la vez hay un cambio o un refuerzo en el valor deóntico, es decir en el “deber ser”, siguiendo una estructura moral que indica que ser un buen ciudadano, en el sentido de Delgado (2016), implica poder acceder a bienes y servicios propios del capitalismo financiero en el que vivimos.

Impacto de la ruta perimetral en el crecimiento de la ciudad de Montevideo hacia el noreste metropolitano

Si bien los procesos han sido lentos, se van dando progresivamente. En el noreste

³En Uruguay el mínimo para los lotes en suelo rural es de 5 hectáreas y el mínimo suburbano es de 3 hectáreas.

metropolitano, especialmente a lo largo de la ruta 8, no es solamente la concreción de la ruta perimetral lo que provoca el incremento del valor de suelo, sino también la instalación a finales de los años ochenta de un enclave de capital, una zona franca denominada Zonamerica que nuclea empresas y logísticas de distintas ramas y diversos orígenes, principalmente transnacionales. Allí se puede encontrar desde laboratorios químicos-farmacéuticos, call centers, empresas financieras, a empresas de desarrollo de tecnología informática (Falero, 2013). Se calcula que trabajan 10.000 personas allí.



Imágen IV - Conexión Ruta 8 y Ruta 102 perimetral. Km 17.500 Ruta 8. Fotografía tomada por la autora.

Ambos procesos, el de la zona franca y el de la concreción de la perimetral van

generando una sensación de frontera de esta ruta. Hasta la perimetral pueden darse procesos urbanos, pero más allá de ella ¿esto es posible? Hasta el momento, la política pública montevideana ha buscado consolidar y mantener espacios de suelo rural como mandata la Ley de Ordenamiento territorial Nro 18.308 y el decreto departamental que fija las medidas para el departamento de Montevideo de 2013. Pero no se sabe hasta que momento esto será así ¿Es posible que un proceso urbanizador amplíe la ciudad de Montevideo más allá de la Perimetral. Por el momento aún hay una enorme cantidad de hectáreas de suelo rural antes de llegar a la ruta 102, por lo tanto, si este proceso se consolida, es posible que no sea de manera inmediata.

En este sentido vale la pena tener en cuenta lo que trae Caraballo Acuña (2016) sobre los procesos que Kockelman analiza como cambios en las infraestructuras. Este autor indica que la creación de proyectos, que en principio serían beneficiosos para la comunidad, terminan por transformar las prácticas locales de “reemplazamiento” en sistemas de “conmensuración”, en los que se crean nuevos valores, y nuevos agentes capaces de construir y evaluar dichos valores y signos. ¿Nos preguntamos en qué medida la construcción de una infraestructura como la ruta 102 puede generar o reforzar procesos de segregación y fragmentación urbana?

Referencias bibliográficas

Bértola, L. y Ocampo, J.A. (2010) Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una Historia Económica de América Latina desde la Independencia. Madrid: Secretaría General Iberoamericana.

Carmona, L. y Gómez, M.J. (2002) Montevideo. Proceso planificador y crecimientos

Universidad de la República –Facultad de Arquitectura.

Cuentas Lujan, D.E. (2022) “Incidencia de una obra pública sobre el valor del suelo. Anillo perimetral vial de Montevideo” Tesis de grado Facultad de Ingeniería.

Delgado, M. (2004) “De la ciudad concebida a la ciudad practicada” en Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura, N°62, pp.7-12.

David Graeber, D. (2001) Toward an anthropological theory of value. Ed Palgrave. New York.

Kockelman, P. (2016) The chicken and the quetzal. Incommensurate Ontologies and Portable Values in Guatemala's Cloud Forest. Duke University Press.

Kockelman, P. (2013) Agent, person, subject, self. A theory of ontology, interaction and infrastructure. Oxford University Press.

Lefebvre, H (1979) El derecho a la ciudad Ediciones Península.

Narotzky, S y Besnier, N. (2020) “Crisis, valor y esperanza: repensar la economía” en Cuadernos de Antropología Social, pp. 23-48.

IM (2011) Informe censos 2011: Montevideo y Área Metropolitana. Unidad de estadística y gestión estratégica.

IMM (1959) Memoria del Consejo Departamental de Montevideo 1955-1959.

Caraballo Acuña, V. “De cómo etnografiar ontologías e infraestructuras: una reseña sobre Paul Kockelman. 2016. The Chicken and the Quetzal. Incommensurate Ontologies and Portable Values in Guatemala’s Cloud Forest. Durham: Duke University Press, 208 pp.

Park, R., y Burgess, E. (1967 [1925]) The City. The University Chigago Press.