

MONTEVIDEO CIUDAD PUERTO

Relación urbana y territorial del puerto con la ciudad de Montevideo

Montevideo Port City

Urban and territorial relationship between the port and the city of Montevideo

Ing. Martín Ferreira

Estudiante de Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de la UDELAR
martinfr23@gmail.com

Ing. Fernanda Artagaveytia

Estudiante de Maestría en Políticas Públicas – Universidad Católica
fartagaveytia@gmail.com

RESUMEN

Este trabajo pretende profundizar en la relación urbana y territorial del puerto con la ciudad de Montevideo. Además de visualizar los crecimientos y procesos territoriales que ha tenido el puerto, se identifican zonas en disputa donde el puerto quiere avanzar sobre la ciudad en su proceso natural de crecimiento y la ciudad pretende mantener o recuperar para el desarrollo de la ciudad y el disfrute de sus ciudadanos. Se investigó los planes locales y proyectos de detalle como herramientas existentes dentro del ordenamiento territorial para poder lograr estos objetivos. Se presenta toda esta reglamentación georreferenciada acompañada por la investigación bibliográfica histórica de textos y de imágenes, sobre todo planos históricos. Surgen así sectores claramente identificados para que la ciudad y el puerto puedan desarrollarse con una mirada más moderna, donde los habitantes de la ciudad conecten con su puerto, tan identitario de la misma.

Palabras clave: Urbanismo, Puerto, Desarrollo Urbano, Uruguay

Bloque temático: teoría e historia de la ciudad.

ABSTRACT

This work aims to delve into the urban and territorial relationship of the port with the city of Montevideo. In addition to visualizing the growth and territorial processes of the port, disputed areas are identified where the port wants to advance on the city in its natural growth process and the city intends to maintain or recover for the development of the city and the enjoyment of its citizens. Local plans and detailed projects were investigated as existing tools of territorial planning to achieve these objectives. All this georeferenced regulation is presented accompanied by historical bibliographic research of texts and images, especially historical drawings. Thus, clearly identified sectors Ur emerge so that the city and the port can develop with a more modern look, where the inhabitants of the city connect with their port, so characteristic of it.

Keywords: Urbanism, Port, Urban development, Uruguay

Topic: theory and history of the city

1. Introducción

Quiero empezar mencionando una frase que me parece clave para este trabajo: “Los puertos han sido tradicionalmente un elemento central de la imagen de las ciudades costeras y una de las piezas clave de su desarrollo urbano.”¹ Negar o minimizar la afectación que tiene el puerto en el desarrollo urbano de una ciudad como Montevideo sería un gran error. Existen innumerables fenómenos relativos al desarrollo de la ciudad, claves para el desarrollo de la misma, que están directamente relacionados con el puerto, su ubicación, su vínculo con la ciudad y su funcionamiento hacia adentro y hacia afuera del mismo. Entender el vínculo actual, a través de un entendimiento actual pero también a través del conocimiento histórico de este vínculo, nos permitirá una mejor planificación de la ciudad, su vínculo con países extranjeros, con otros departamentos y sobre todo con los distintos barrios de la ciudad.

2. Objetivo

Al ser este trabajo, el primero que dedico al tema de la ciudad de Montevideo y el vínculo con su puerto, siento que corro el riesgo de querer incluir todos o muchos de los temas que me inquietan respecto al tema.

Es así, que he intentado mantener un objetivo más concreto, relacionado con aplicar los **métodos y técnicas de análisis urbano y territorial** y entender los **procesos territoriales**, a este tema de mi interés: el puerto de Montevideo y su vínculo con la ciudad.

Es así que veremos **métodos de análisis** que nos permiten entender, reflexionar y sobre todo investigar las formas de vínculo que existen hoy del puerto con la ciudad, incluyendo sus puntos de conexión terrestre, su perímetro, las áreas fuera del recinto propiamente dicho (pero que tienen costa portuaria) y sus usos actuales y futuros. Tendremos que entender cuáles son todos los organismos, empresas y entidades que de alguna manera mantienen un vínculo directo con el puerto.

El **proceso territorial** asociado al puerto de Montevideo y su vínculo con la ciudad, habilita múltiples abordajes o posibilidades de aproximaciones. En particular puede analizarse como un PROCESO DE REPOSICIONAMIENTO COMPETITIVO, dado a partir de la Ley de Puertos (1992) que fue fundante de su reconversión institucional y competitiva. Pero también puede analizarse como un PROCESO INFRAESTRUCTURAL vinculado al desarrollo y crecimiento del puerto a lo largo de los años, sumando infraestructura en el territorio con las necesidades de ordenamiento asociadas.



Fig 1. Portada trabajos Montevideo – Ciudad Puerto presentados en la MOTDU - Fuente: Elaboración Propia sobre Foto propia

¹ Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)

3. Metodología

3.1 Recorte espacial y recorte temporal

El **recorte espacial** es la ciudad de Montevideo, aunque hay un foco en el recinto portuario y cómo ha ido cambiando a través del tiempo y su entorno inmediato. Sin embargo, decimos que el recorte espacial es Montevideo porque se hará un primer acercamiento a como el puerto, su actividad y sus accesos terrestres (carreteras y las renovadas vías férreas) impactan en el desarrollo urbano de la ciudad.

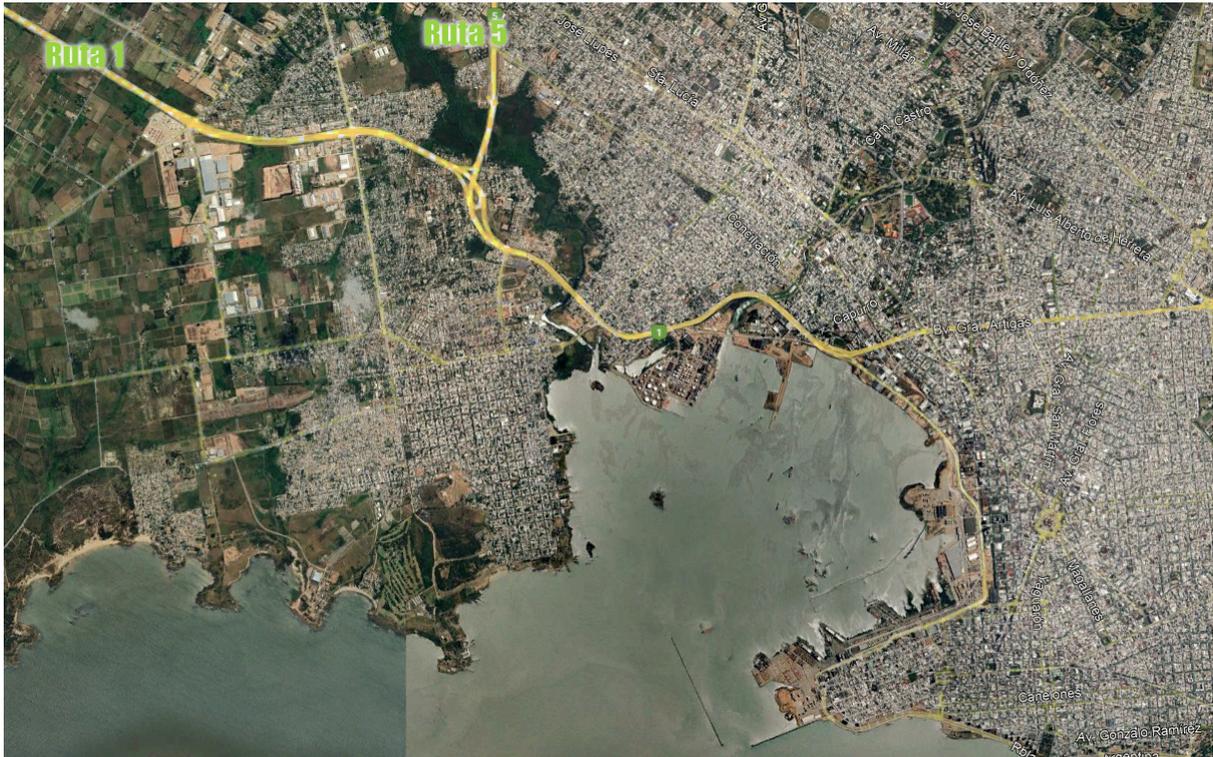


Fig 2. Puerto de Montevideo y sus vías de acceso. Fuente: Elaboración Propia sobre Google Earth

El **recorte temporal** es desde la ley de puertos de 1992 hasta la actualidad.

La razón de este recorte temporal se fundamenta en que luego de dicha ley, hubo un incremento importante en la actividad portuaria.

No obstante, ello hay aspectos históricos anteriores que pueden ser analizados si se entiende necesario.

3.2 Recorte temático

El impacto del puerto en el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano de Montevideo es claro. Se trata del principal puerto comercial del país, por donde sale el mayor porcentaje de las exportaciones, terminal fluvial de pasajeros (Montevideo-Buenos Aires), terminal de cruceros, puerto de pesca, terminal de contenedores y de granos, entre otros.

Se buscará analizar mediante metodologías aprendidas, datos relativos al uso del suelo que hace el puerto, como afecta al territorio del entorno y a la ciudad misma considerando sus vías de acceso y los movimientos de mercancías y personas que genera desde y hacia el puerto.

4. La zona portuaria desde el punto de vista territorial (uso del suelo, planes)

Para entender los planes que existen en la zona de nuestro trabajo, se trabajó con información SIG. Se descargó toda la información de Planes especiales y proyectos de detalle en la zona.

Se destacan:

- El Plan Especial de ordenación, protección y mejora de la Ciudad Vieja.
- El Plan Local Bella Vista – Capurro – La Teja.
- El Plan Especial Prado Capurro.



Fig 3. Capa de "Instrumentos" de DINOT (Elaboración propia en QGIS 3.22.13)

Cada uno de estos planes va planteando planificación territorial para zonas portuarias que van desde la escollera Sarandí en el límite Sur hasta la zona de Capurro, borde de desembocadura del Arroyo Miguelete.

Voy a tomar algunos fragmentos de lo expresado en los planes mencionados vinculado a la relación puerto-ciudad que serán utilizados en análisis posteriores.

4.1 Plan Especial de ordenación, protección y mejora de la Ciudad Vieja

Este plan especial menciona la relación Ciudad Puerto en todo su contenido, el plan plantea una mayor y mejor integración del puerto y la Ciudad Vieja y propone un plan de detalle llamado Atarazana- Puerto.

Para entender de que se trata este plan de detalle vamos a citar como se lo define en el Plan Especial:

“Este proyecto es una pieza articuladora, conjuntamente con las Áreas de Rehabilitación Integrada Solís y Pérez Castellano, en el encuentro de lo que en términos generales llamaríamos ciudad y puerto. Más específicamente, hacia ambos lados se sitúan dos polos de fuerte actividad comercial, cultural y turística como son: el área peatonal que conforma el Distrito Cultural en torno a Plaza Independencia y Peatonal Sarnadí y la zona del Mercado del Puerto y su vinculación con la Fundación Buquebús y el Puerto.” (Plan Especial de Ordenación, protección y mejora de la Ciudad Vieja, 2003)

El plan se presenta para una zona muy importante de análisis como lo es el acceso actual al Puerto de Montevideo y su entorno inmediato, planteando intervenciones de detalle para mejorar el espacio público y la movilidad de la zona.

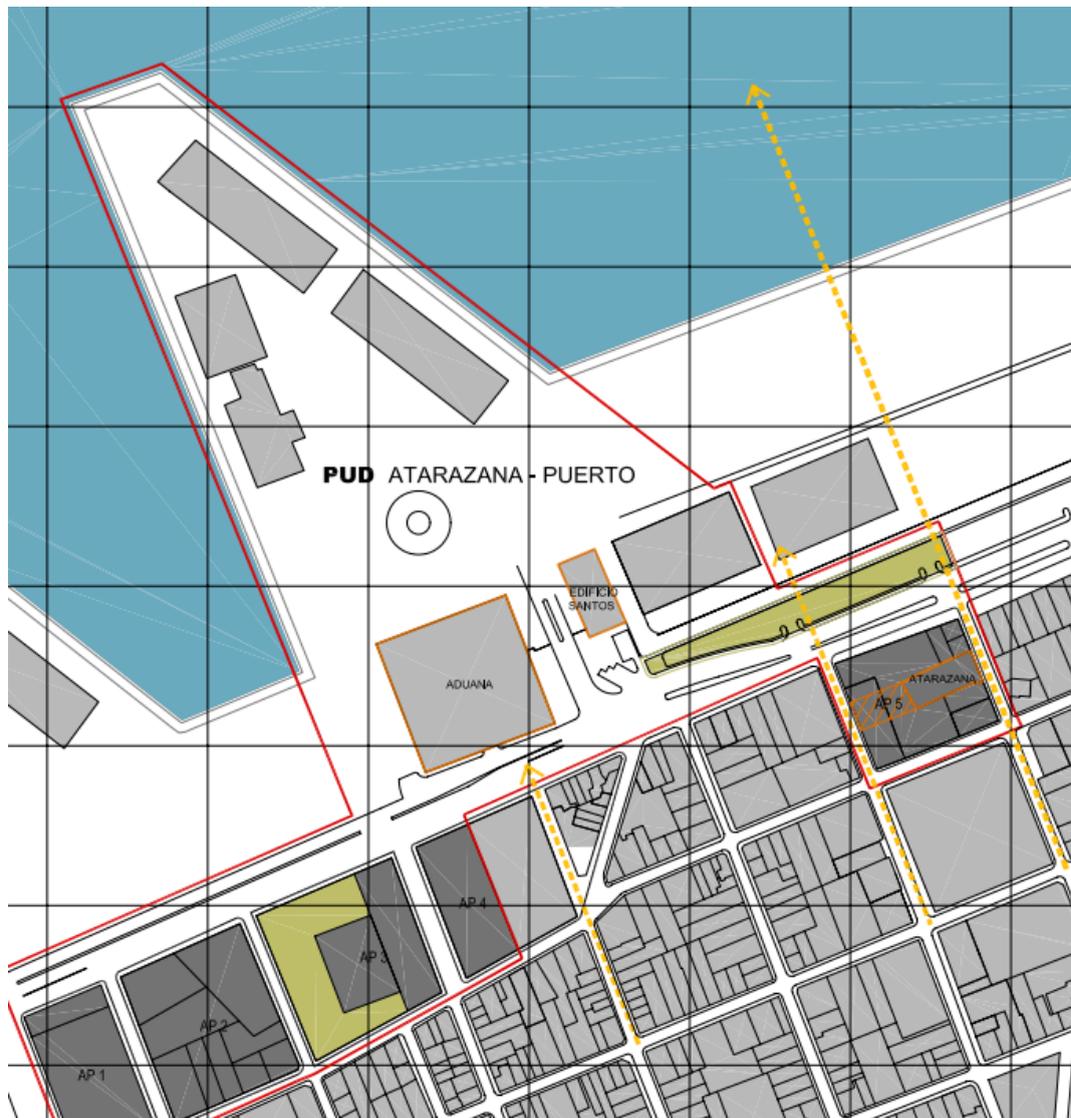


Figura 4. Plano MO-05 Plan Atarazana – Puerto

4.2 El Plan Local Bella Vista – Capurro – La Teja.

En el plan local se incluye otro proyecto urbano de detalle que trata directamente con la bahía portuaria, el “Proyecto de Cinta de Borde Bella Vista – Capurro – La Teja” que entre otras cosas “propone la recuperación del borde marítimo de esta zona de la Bahía como espacio público destinado a la recreación” (Plan Local Bella Vista-Capurro-La Teja, 2009)

El plan “plantea una re conformación del frente costero, a través de una plataforma de ganancia de área al espejo de agua, creando así un gran espacio público donde convivan el puerto pesquero planteado por la Asociación Nacional de Puertos (ANP), un espacio de servicios a implantarse en el frente de las obras de los predios privados y un sector denominado TERRAZAS DE CAPURRO.” (Plan Local Bella Vista-Capurro-La Teja, 2009)

“Consistirá en una gran terraza de tres niveles que albergará servicios públicos deportivos y culturales, como una nueva pista de patinaje, piscinas al borde del espejo de agua y vestuarios deportivos asociados.” (Plan Local Bella Vista-Capurro-La Teja, 2009)



Fig 5. Plano Proyecto de Cinta de Borde Bella Vista – Capurro – La Teja Fuente: Página GEA Consultores

4.3 El Plan Especial Prado Capurro

En este plan se plantea la importancia del barrio Capurro en la bahía del puerto de Montevideo: “Es un sector de vistas privilegiadas hacia el espejo de agua, el horizonte, el Cerro, el Puerto y la Ciudad Vieja. Se encuentra profundamente alterada en su morfología debido a las obras de infraestructura vial y ferroviaria realizadas en distintos períodos (1920-1990). La costa de la Bahía es un elemento natural de primer orden urbano pese a encontrarse segregado del área principal por los accesos a Montevideo. Un análisis perceptivo nos permite reconocer en el puerto uno de los paisajes más dinámicos de la ciudad. Constituye una apertura visual que incluye el horizonte, y el espectáculo cotidiano del cielo abierto, las estrellas y los astros, la variabilidad de las nubes y el clima en amaneceres y atardeceres. Frente a este mundo cambiante, dos sectores inmutables se yerguen con constancia: La Ciudad Vieja y el Cerro, símbolos del nacimiento y

permanencia de la ciudad. Es desde este punto privilegiado que buena parte de la ciudadanía puede sentirse mancomunado y perteneciente a la ciudad de Montevideo y al país tradicionalmente exportador. La percepción de la Bahía y sus elementos descriptos puede realizarse desde solamente cuatro ámbitos: - la costa (de difícil acceso) - los accesos - el Estadio del Club Atlético Fénix - el Parque Capurro” (Plan Especial Prado Capurro, 2019)

“Es materia pendiente de la ciudad de Montevideo el avanzar en la recuperación ambiental de este ámbito natural como ha sido repetidamente señalado en documentos publicados y Planes Municipales”. (Plan Especial Prado Capurro, 2019)

5. Procesos Territoriales

5.1 Proceso de reposicionamiento competitivo

A partir de la ley de puertos se impulsa y se desarrolla la actividad, y se apunta a posicionar al puerto como un centro regional, no solo local, debido a su ubicación estratégica y la posibilidad que da la ley de no cobrar impuestos a la mercadería en tránsito, Montevideo busca ser un hub regional.

Para lograrlo, se realiza un plan maestro para el Puerto de Montevideo, que busca modernizar y mejorar la infraestructura portuaria. Este plan se enfoca en la ampliación y la modernización de las instalaciones portuarias para mejorar la competitividad y la eficiencia del puerto.

El plan tiene como objetivo principal aumentar la capacidad del puerto y mejorar su conectividad con los principales mercados del mundo, convirtiéndolo en un centro logístico de referencia en América Latina.

El proyecto se divide en varias fases. La primera fase incluía la construcción de una nueva terminal de contenedores, la ampliación del muelle C y la construcción de un nuevo acceso ferroviario. La segunda fase se centraría en la modernización de la infraestructura existente, incluyendo la renovación de las grúas y la mejora de la eficiencia energética.

Uno de sus ejes es la zonificación del puerto, generando terminales especializadas. Por esos años se da la primera concesión a TCP para generar una terminal especializada en contenedores y con la concesión vino la primera gran ejecución de obras de ampliación de infraestructura (prolongación del muelle escala, ampliación del área de la terminal ganando suelo al mar, dragado del muelle a 12 metros y el arribo de tres nuevas grúas pórtico).

En el año 2010, la empresa Obrinel SA obtiene la concesión para la construcción y explotación de una terminal para embarque de graneles en el marco del plan estratégico de la Administración Nacional del Puertos, la Terminal de Graneles de Montevideo (TGM).

Obrinel SA es una sociedad entre el conocido grupo local Christophersen S.A. y la empresa brasileña Hidrovías do Brasil S.A.

Por esos años se da la remodelación de la Terminal de Pasajeros (que usufructúa Buquebús). Durante años ha habido varios proyectos para su traslado, pero aún sigue allí.

Con la construcción del Puerto Capurro se logra la especialización de Terminal de Pesca. Y se libera el espacio necesario para la flamante Terminal de Cargas de Celulosa. Asociada a UPM 2 y el Ferrocarril Central, que a su vez tiene mucho que ver con la construcción reciente del viaducto.

Así que haciendo historia podemos decir que la especialización de terminales, pensada en el primer plan maestro, con más de 20 años, sigue en ejecución hasta el día de hoy. Es un plan que se ha mantenido y se ha cumplido, al menos en este aspecto. Como vamos a ver en el capítulo siguiente va acompañado de un aumento necesario de la infraestructura, crecimiento del área y dotación de servicios.

¿Por qué decimos entonces que el ciclo de transformaciones recientes del puerto de Montevideo es un proceso de reposicionamiento competitivo? Porque cumple con su definición claramente. El reposicionamiento competitivo refiere a la capacidad de una región o territorio para mejorar su posición competitiva en el contexto global. Se trata de un proceso dinámico que implica la identificación de las fortalezas y debilidades de un territorio en términos de su capacidad para atraer inversiones, generar empleo, desarrollar infraestructuras y servicios, y mejorar la calidad de vida.

5.2 Proceso Infraestructural

Para entender a que nos referimos con el proceso o urbanismo infraestructural vamos a referirnos al texto de Stan Allen, "Urbanismo infraestructural". Según Allen, la infraestructura no debe ser vista solo como un soporte técnico para las funciones urbanas, sino como un medio para construir la ciudad en sí misma. En este sentido, el autor propone una comprensión ampliada de la infraestructura que incluye no solo las redes de transporte, comunicaciones y servicios públicos, sino también las estructuras, edificios y espacios urbanos que conforman el tejido de la ciudad. "El trazado de mapas, la proyección, el cálculo, la notación y la visualización se encuentran entre las herramientas tradicionales que tiene la arquitectura para operar a escalas muy grandes. La arquitectura puede reclamar dichos instrumentos y complementarlos con nuevas tecnologías de diseño y simulación disponibles en la actualidad." (Urbanismo Infraestructura, Stan Allen)

Allen sostiene que el urbanismo infraestructural debe ir más allá de la planificación tradicional y centrarse en el diseño y construcción de sistemas de infraestructura innovadores y sostenibles que puedan adaptarse a los cambios y transformaciones de la ciudad a largo plazo. El objetivo es crear una infraestructura más integrada y flexible que pueda abordar los desafíos urbanos actuales, como la densificación, la movilidad sostenible y la adaptación al cambio climático. Y continúa respecto a que la infraestructura es un elemento clave en la configuración y transformación de la ciudad contemporánea, y que el urbanismo debe centrarse en la planificación y diseño de la infraestructura como una estrategia para abordar los desafíos urbanos actuales y construir ciudades más sostenibles y habitables a largo plazo.

Intentaremos llevar estas ideas al desarrollo del puerto y al vínculo del puerto con la ciudad. El puerto siempre ha estado en expansión, tanto del lado marítimo como hacia la ciudad, con el crecimiento económico del puerto y el país en general, el puerto ha necesitado crecer en su área.

A continuación, se puede ver lo que era el puerto en 1932, y una toma bastante similar, pero del presente. Allí se puede observar el crecimiento de manera muy directa.

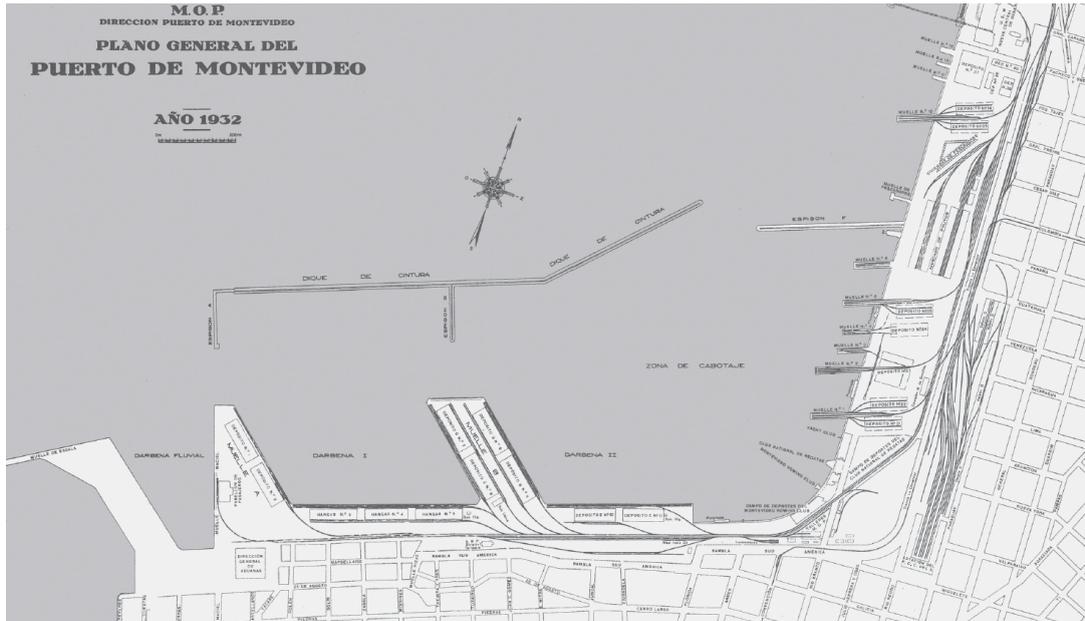


Figura 6. Puerto en el año 1932

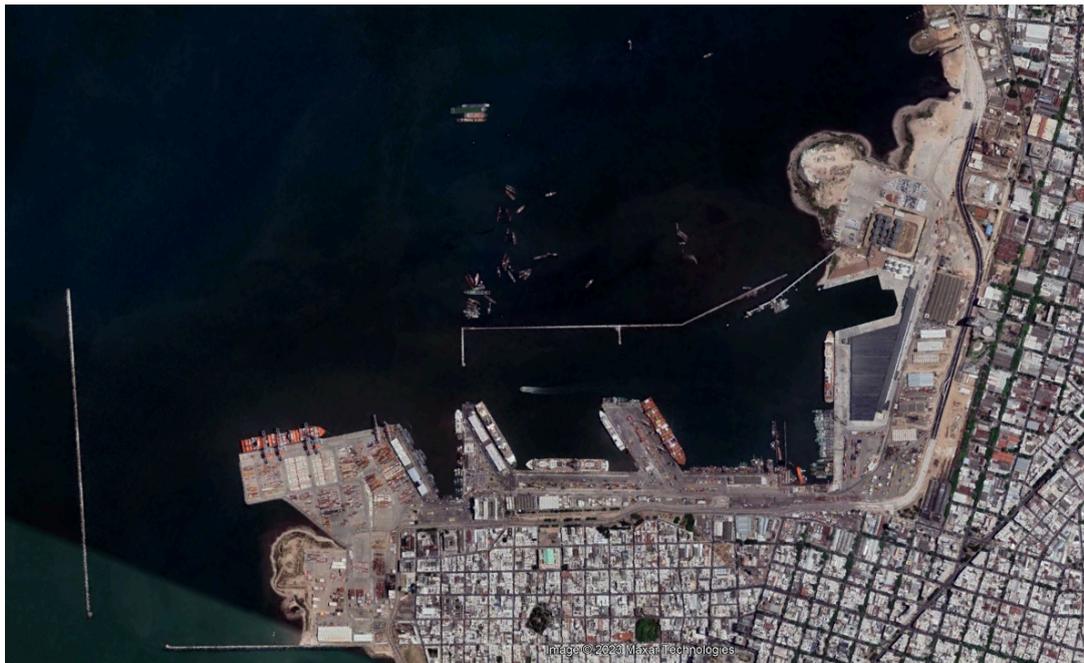


Figura 7. Puerto en el año 2022 (Dic)

De la revisión de estas imágenes, me gustaría destacar como hay crecimientos ganando al mar, como en el muelle escala, área contigua al muelle D y zona de acceso Norte. Pero también hay varias manzanas en la ciudad vieja: puede verse la calle 25 de Agosto devenida en rambla o calles que desaparecieron dentro del puerto como Marsellesa. También se ha incorporado al área portuaria toda la explanada de la terminal de trenes, que ha quedado conectada por debajo del viaducto.



Figura 8. Crecimientos sobre el río, en negro borde actual sobre imagen de 1966 Fuente IDE

En la siguiente imagen vemos como la propia ANP presenta sus zonas en crecimiento.

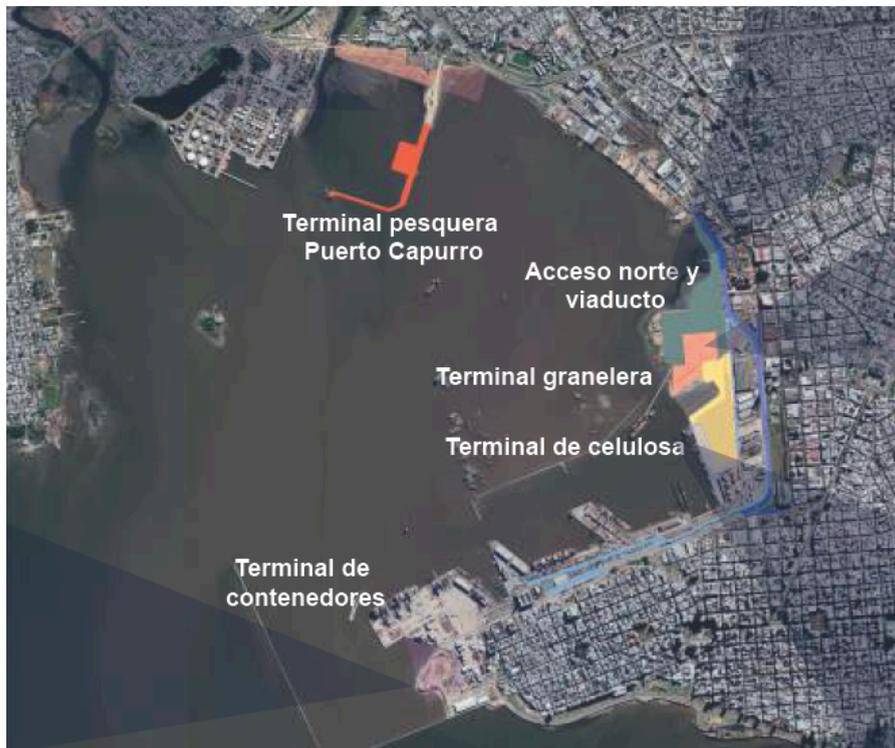


Figura 9. Proyecto de expansion de ANP (Fuente: ANP página web)

6. La visión portuaria

La relación del puerto y su administración (ANP) con la ciudad ha sido principalmente de cierre y división con la ciudad, a partir de la ley de la ley de puertos, y ha sido argumentado por los códigos de seguridad portuaria. Los puertos Uruguayos se encuentran certificados como puertos PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias) que obliga al puerto a cerrar las zonas comerciales donde se mueven contenedores.

En ese mismo sentido, la terminal de pasajeros, único punto donde los ciudadanos montevideanos no vinculados a la actividad portuaria entran al puerto (aunque sea con motivo de viaje), es un problema para esta certificación, y ha sido desde hace mucho tiempo un anhelo de la ANP su traslado a otro lugar (Punta Carretas, Dique Mahuá, etc).

Los muros del puerto son altos y sólidos y en lo posible intentan evitar que se vea lo que adentro sucede. La actividad es los 365 días del año y el único día que se “abre” al público parte del puerto es el día del patrimonio cada año. En los años 70-80 pasear por el puerto era un derecho de los ciudadanos que se perdió.

Pero no solo el paseo por dentro se ha visto afectado, la escollera Sarandí como paseo está siendo acompañada con galpones que tapan la vista al Cerro así como los atardeceres de la rambla Sur, para compensarlo se colocó un mirador muy poco utilizado.



Figura 10 – Vista actual de la escollera Sarandí desde la Rambla y Guarani

Se viene una ampliación de TCP y “como en otras ocasiones, la nueva transformación también afectará a la escollera Sarandí, ese rompeolas de más de 900 metros perteneciente a la ANP que es, al mismo tiempo, un reduto pesquero y un paseo público fundamental para la identidad montevideana.”

Otro ejemplo es como para la construcción del acceso norte se eliminó otro sector de rambla portuaria, lugar frecuentado por ciudadanos de la Aguada.



Figura 11 – Foto antigua de zona de actual acceso al puerto. Fuente: Imagen StreetView año 2015

El viaducto

El viaducto en la zona portuaria es una obra de carretera elevada desde la calle La Paz hasta la calle San Fructuoso. Cuando se pensó en el viaducto existían razones portuarias muy importantes que llevaban a su necesaria ejecución: la principal, el ingreso del tren de UPM al puerto, por su extensión y frecuencia no sería compatible con cruzar a nivel la rambla, de hecho, el arco que caracteriza al viaducto es en la zona donde cruzará el tren y se requería una mayor separación entre pilares. Por otro lado, el viaducto permite a la ANP empezar a usar la plataforma de la vieja estación de AFE de manera real, ya que antes estaba desconectada del puerto.

Sin embargo, desde el puerto, también se ha intentado utilizar esta obra como una mejora que le da el puerto a la ciudad. Así el presidente de la ANP en declaración a la DINACEA por la puesta de manifiesto del Edificio Montevideo Harbour decía “La ANP en su desarrollo portuario de diferentes proyectos y en búsqueda de mejorar su relación puerto-ciudad, ha invertido USD 140.000.000 (ciento cuarenta millones de dólares americanos) en un nuevo acceso elevado, con el objetivo de segregar las circulaciones de cargas que llegan al puerto, con la circulación de movilidad urbana de la ciudad”.

Vista la obra, y la falta de resolución actual de sus cabeceras con semáforos e intersecciones mal resueltas, esta declaración resulta muy cuestionable. Parece que estas obras poco tienen que ver con la relación puerto-ciudad. Más bien parece que era una necesidad portuaria de expansión y de ingreso del tren a la terminal de celulosa y no mucho más.

7. La visión urbana

En una mirada a la zona portuaria natural, desde la escollera Sarandí hasta el Cerro, existen dos sectores que aún pueden mantenerse para el disfrute de los ciudadanos:

Estos son la rambla del Cerro y la zona de Bella Vista

Vamos a revisar el documento de Montevideo a Cielo Abierto para ver los planes previstos, los que también consultamos en DINOT.

7.1 Rambla del Cerro

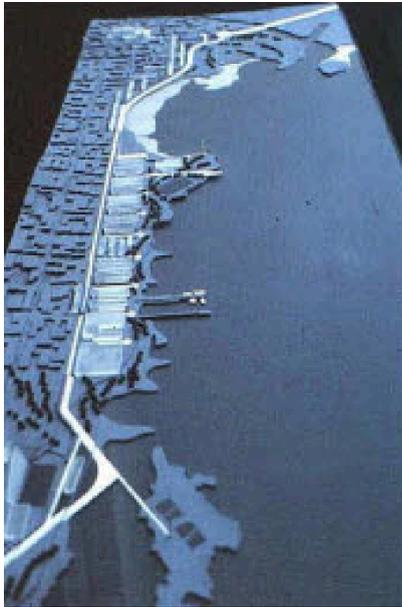


Figura 13- Proyecto rambla del Cerro

Fuente: Imagen Montevideo a cielo abierto



Figura 14: Foto actual de la rambla del Cerro

Fuente: Google Earth

Esta propuesta se incorpora como espacio público al Plan Especial de Ordenación “Bahía del Cerro”, dentro del área de promoción “Bahía de Montevideo” tal como lo define el Plan de Ordenamiento Territorial.

“El lugar expone la posibilidad de, probablemente como última oportunidad, de enhebrar la línea costanera como espacio público” (Montevideo a Cielo Abierto, 2003)

Estas obras van avanzando y no hay una disputa entre la ciudad y el puerto a la vista.

7.2 Bella Vista



Figura 15 – Render de Plan Especial de Ordenación Capurro- Bella Vista- La Teja

Se enmarca en el Plan Especial de Ordenación Capurro- Bella Vista- La Teja.

“Frente al barrio de Capurro los desarrollos inmobiliarios, producto de la demanda de inversionistas del sector, colaborarán en rescatar el tan reclamado balcón de la ciudad hacia la bahía, procurando el disfrute de la población a través de la generación de espacio público de calidad.” (<http://mvd2030.montevideo.gub.uy/proyecto/proyecto-de-detalle-cinta-de-borde-bella-vista-capurro>)

Bajo el paraguas de este plan ha comenzado la construcción de la primera de las torres, una torre doble llamada Montevideo Harbour. Ha sido el inicio de una dura pelea, donde la ANP que parece desconocer el plan y querer continuar con la expansión del puerto hacía ese sector. En este momento el MTOP se encuentra frente a la dificultad de no tener resuelto los accesos al Puerto Capurro ni a este sector residencial. Las obras avanzan y no hay una solución a la vista.

8. Comentarios finales

En la actualidad, internacionalmente se plantea que en la relación puerto-ciudad existe una demanda de mayor apertura del espacio portuario para el disfrute de la ciudad y el progreso y la mejora de los barrios del entorno portuario. La ciudad pretende recuperar parte del espacio portuario para el disfrute de sus ciudadanos.

Esta concepción en Montevideo parece muy lejana.

Sin embargo, existen sitios de la bahía portuaria que aún pueden mantenerse abiertos y conservarse para la ciudad y sus ciudadanos. Hay claramente sitios en disputa y otros por desarrollar.

Se identificaron los procesos territoriales y se investigó los planes locales y proyectos de detalle como herramientas existentes dentro del ordenamiento territorial. Se utilizó software QGIS para incorporar toda esta reglamentación georreferenciada y se presentó en planos para su adecuada interpretación.

Esto nos permitió acotar los problemas y profundizar en ellos sobre todo con investigación bibliográfica histórica, para lo cual se consultaron varios documentos que se mencionan en la bibliografía.

Se concluye que existen dos sectores claves para desarrollar e intentar trabajar entre el puerto y la ciudad: La rambla de Capurro-Bela Vista y la rambla del Cerro.

Referencias

- IMM – UDELAR – Junta de Andalucía – 2003 - Montevideo a cielo abierto – El espacio público
- FING – UDELAR - ANP – 2010 - Historia del Puerto de Montevideo
- Sogreah Ingénierie, Hidrosud y el Port Autonome de Marseille – 1999 - Plan Maestro Puerto de Montevideo
- Martín Rodríguez – La Diaria – 2022 - Cambios en la escollera Sarandí: menos vista de la bahía y acondicionamiento del área de paseo.
- Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)
- Intendencia de Montevideo - 2003 - Plan Especial de Ordenación, protección y mejora de la Ciudad Vieja
- Intendencia de Montevideo – 2019 - Plan Especial de Ordenación Capurro- Bella Vista- La Teja
- Intendencia de Montevideo – 2009 - Plan Local Bella Vista – Capurro – La Teja
- Intendencia de Montevideo - GEA - 2009 -Proyecto de Cinta de Borde Bella Vista – Capurro – La Teja