

La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica?

The city of Montevideo:
a policentric metropoli?

Salvador Schelotto¹

Fecha de recepción: agosto de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

Montevideo y su Región Metropolitana registran acelerados y profundos cambios, que vienen ocurriendo particularmente desde mediados de la década de los años ochenta del siglo pasado. La estructura urbana y territorial de la ciudad y su entorno regional se ha modificado visiblemente en los últimos veinticinco años. Los cambios, consecuencia principalmente de transformación de la matriz productiva metropolitana y de las formas de residencia tanto de sectores medios como de sectores populares, determinan formas nuevas de uso y ocupación del suelo. Los mismos se evidencian en la paradójica circunstancia de que mientras la población no se incrementa de manera significativa, el área urbanizada sí lo hace. En este nuevo contexto, el sistema de centralidades históricamente determinado registra fuertes alteraciones.

Palabras clave: Montevideo, áreas urbanas centrales, estructuras metropolitanas.

Abstract

Montevideo and its Metropolitan Region are registering profound and accelerated changes, particularly since the mid-1980's. During the last twenty five years, the city's urban structure, territoriality and regional surroundings have suffered dramatic changes. Such transformations are primarily a consequence of modifications in the metropolitan matrix of production and in patterns of residency among middle and lower-class sectors. They determine new forms of land use and occupation, reflected in the paradoxical fact that while the population does not increase significantly the urbanized area does. In this new context, the system of historically defined centralities undergoes major alterations.

Keywords: Montevideo, urban central areas, metropolitan structures.

¹ Universidad de la República, Uruguay. Correo electrónico: arquisur@farq.edu.uy

Las preocupaciones y los discursos acerca de las centralidades urbanas son relativamente recientes en la cultura arquitectónica y urbanística en Uruguay. La investigación en relación con estos temas tampoco ha alcanzado aún un gran desarrollo, en la medida en que el reconocimiento de las transformaciones de la centralidad urbana, su declinación y su reconversión es reciente y la particularidad local de las mismas no permite establecer paralelismos más o menos exactos con procesos similares registrados en otras latitudes.

Más débil aún es la reflexión que vincula la centralidad urbana con la estructuración territorial en sentido amplio. Si bien la tradición del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, bajo la orientación de Carlos Gómez Gavazzo, había sentado, desde la década de los años cincuenta del siglo pasado, la lectura, interpretación y programación de estructuras territoriales sobre la base de una categorización de los centros urbanos que se determinaba por rangos de servicios y áreas servidas por los mismos, esa modalidad de pensar y programar el territorio cayó en relativo desuso a partir de finales de la década de los años sesenta.

Diversas cuestiones relacionadas con el clima social, político y cultural del país y del mundo hicieron caer en una suerte de letargo a la ciudad de Montevideo, incluyendo en el mismo a su centro tradicional. Los años setenta fueron particularmente duros. Luego de una década de confrontaciones sociales se instaló en 1973 una dictadura militar que arrasó con las instituciones, avasalló toda forma de disidencia y restringió la gestión urbana a la administración más o menos “eficiente” de servicios e infraestructuras.

No obstante, en esos años los procesos de pauperización de importantes sectores de la población, de liberalización y apertura de la economía (entre ellos el del mercado de arrendamientos urbanos) y la especulación inmobiliaria despertaron nuevos procesos de cambio y, en algún caso, aceleraron otros ya iniciados.

A mediados de la década de los años ochenta, y despertada por una conciencia creciente acerca de la necesidad de proteger y conservar el patri-

monio edificado, se comenzó a situar el tema en el imaginario social.

Este posicionamiento predominantemente reactivo quizá respondió más a una actitud de resistencia y de conservación que de proyección estratégica, situación por demás explicable, dadas las circunstancias vividas en los años precedentes.

Entre otras cuestiones, la percepción y la conciencia acerca de la decadencia del centro tradicional comenzó a hacerse visible recién a mediados de la década de los ochenta en Montevideo, coincidiendo en la misma una diversidad de factores concluyentes en la aparición de ese fenómeno.

La centralidad histórica de la ciudad de Montevideo –la Ciudad Vieja– casco fundacional de origen colonial, ciudad amurallada primero, ciudad liberal en el siglo XIX y matriz genética de la ciudad expandida después, vio mutar, a lo largo del siglo XX, sus roles y su gravitación en el conjunto de la estructura urbana. El desplazamiento espacial de los valores de centralidad urbana a lo largo de la calle 18 de Julio en dirección al este, es una invariante que se verificó prácticamente a lo largo de todo el siglo XX.

Esa centralidad coexistió por décadas con centralidades secundarias (zonales, barriales), de gran arraigo y tradición, en una estructura relativamente estable. El esplendor del “Centro” de Montevideo se registró en los años cuarenta y cincuenta. El Centro no solo fue lugar de residencia de sectores sociales de altos ingresos, sino además uno de los paseos públicos destacados, lugar de celebración y ámbito de los festejos populares, y concentraba lo principal del comercio minorista y mayorista, instituciones, actividades de gobierno y equipamientos culturales de rango nacional.

La crisis estructural del país, vivida intensamente a partir de la década de los años sesenta, repercutió en todos los órdenes de la vida nacional, afectando, lógicamente, al Centro de la ciudad de Montevideo; esta situación se manifestó sobre todo en los cambios de pautas de residencia de sectores de ingresos altos y medios altos, los que buscaron localizaciones alternativas.

No obstante ello, la centralidad principal de la ciudad no registró alteraciones y competencia significativas hasta principios de los

años ochenta, momento en el cual se gestan los primeros “centros comerciales” en emplazamientos alejados de la centralidad histórica, proceso simultáneo a los de metropolización y fragmentación socio-espacial.

De la ciudad tradicional hacia la metrópoli reticular

Como se vio, el centro urbano tradicional de Montevideo se desplazó en dirección al este, en un proceso de larga duración que insumió buena parte de la historia urbana a lo largo del siglo XX, pero conservando siempre una clara hegemonía estructural y simbólica en la sociedad toda.

A mediados de la década de los años ochenta, este esquema estructural consolidado no solo comenzó a ser cuestionado y erosionado, sino además pasó a ser gradualmente sustituido. Nació una estructura urbana policéntrica y con proyección metropolitana, incluyendo en la categoría de “centros” urbanos no únicamente a aquellos tradicionales, policlasistas y multifuncionales, sino además a las “nuevas centralidades” especializadas, producto de formas de comercialización y de consumo nuevas y aquellas generadas por los desplazamientos de contingentes poblacionales hacia nuevas áreas residenciales.

Contradiendo las aspiraciones de un reequilibrio socio-urbano planteado como aspiración de claro contenido democrático en el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo –Plan Montevideo– (aprobado en 1998)² tal tendencia no solo no se ha aminorado sino que parece haberse acentuado, acelerado y amplificado desde fines de los años noventa y en lo que va de la presente década.

Estas innovaciones no se restringieron al territorio administrativo de Montevideo, sino que además involucraron al conjunto de áreas urbanas, periurbanas y rurales del territorio metropolitano.³

Se gesta y se consolida la conciencia sobre el fenómeno metropolitano

Los primeros reconocimientos acerca de la incipiente metropolización de la ciudad de Montevideo tienen antigua data. Ya a finales de la década de los años cincuenta se comenzó a advertir, por una parte, la existencia y el crecimiento de los cinturones de pobreza en la ciudad, al tiempo que se comenzaron a registrar los primeros emprendimientos especulativos en el extrarradio departamental con el fin de ofrecer suelo asequible –con claro déficit de servicios y estándares urbanísticos e infraestructurales– para asentamiento de población residente en los departamentos vecinos (Canelones y San José).

A lo largo de las décadas de los años sesenta y setenta, este proceso se consolidó y acentuó, y motivó el estudio y la consideración de estas realidades tanto en espacios académicos como de gobierno. No obstante, las realidades y las dinámicas sociales superaron las previsiones y las capacidades de gobierno del territorio: mientras por un lado la ciudad de Montevideo sufría el vaciamiento poblacional de sus áreas centrales e intermedias, el crecimiento periférico se acentuaba, así como el de los asentamientos metropolitanos, fuera de los límites departamentales.

En los años ochenta, incluso algunos técnicos y académicos celebraron y saludaron las nuevas realidades metropolitanas interpretándolas como signo de modernización social y señal de cambio de los paradigmas urbanísticos frente a las visiones propias de un “urbanismo urbano” que se buscaba superar.

La moda intelectual determinaba cierta preferencia por la incertidumbre y los territorios vagos, la desregulación urbanística y la colonización de nuevos ámbitos territoriales con actividades hasta entonces propias del medio urbano o bien con la implantación de enclaves de alto poder adquisitivo o de usos de suelo especializados, con finalidades productivas, logísticas y de servicios.

deco es el menor de todos, con 532 km² de superficie; aproximadamente el 40% del mismo corresponde al suelo urbano y el restante es potencialmente urbanizable o rural. No obstante ello, la ciudad metropolitana sobrepasa los límites administrativos.

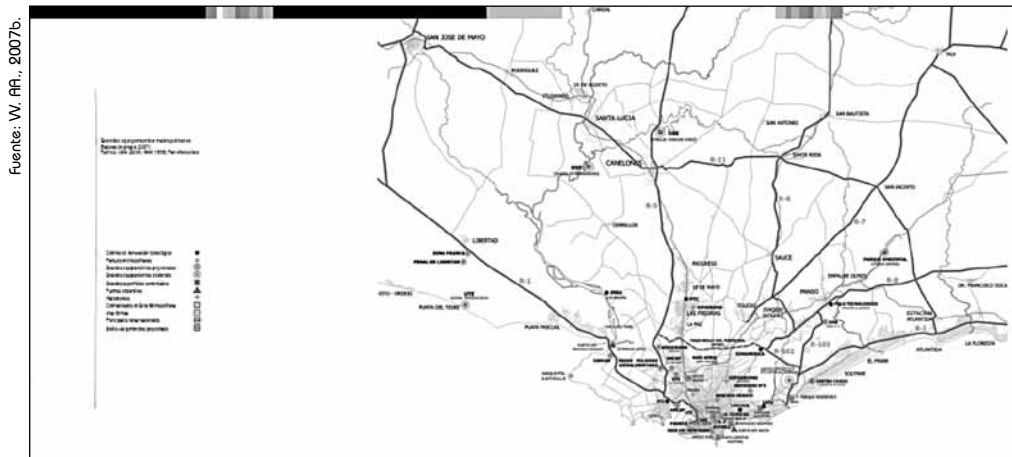
2 Dicho Plan, elaborado entre 1996 y 1998, corresponde al territorio departamental de Montevideo. Ver: Intendencia Municipal de Montevideo (1998). Disponible en:

www.montevideo.gub.uy

3 En Uruguay, la división política del territorio es en departamentos, y se cuenta con diecinueve. Montevi-

En las últimas décadas se realizaron reflexiones y estudios que procuraron centrar la visión en la cuestión metropolitana. Hacia mediados de los años noventa, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente encomendó a la Facultad de

tevideo, Canelones y San José). Si bien está abierto a diversos actores públicos y privados, este Programa constituye una clara expresión de voluntad en el sentido de avanzar conjuntamente en la planificación y gestión del territorio metropolitano.



Mapa 1: Grandes equipamientos metropolitanos

Arquitectura que realizara estudios que describieran con precisión el alcance de los procesos de metropolización de Montevideo. En esa misma década, diversos organismos públicos (las compañías de agua y de energía eléctrica, entre ellos) encargaron estudios que realizaran proyecciones de demandas de servicios intentando responder a las nuevas formas de distribución de la población en el territorio.

Otro antecedente significativo lo constituyeron los estudios de base realizados para la redacción del Plan Montevideo, entre los cuales se incluyeron consideraciones expresas sobre el escenario metropolitano.⁴

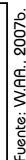
En el plano institucional, el avance más significativo fue la creación, en el año 2005, en el marco de la Presidencia de la República, del Programa Agenda Metropolitana, por convenio entre el gobierno central y las tres intendencias de la Región Metropolitana (Mon-

tevideo, Canelones y San José). Si bien está abierto a diversos actores públicos y privados, este Programa constituye una clara expresión de voluntad en el sentido de avanzar conjuntamente en la planificación y gestión del territorio metropolitano.

En el espacio académico, la cuestión metropolitana estuvo presente en diversos momentos. A partir de 1998, la Facultad de Arquitectura y la Intendencia de Montevideo, con participación de otros organismos públicos (entre ellos los ministerios de Vivienda y de Obras Públicas y también la Intendencia de Canelones), organizaron conjuntamente, y con una frecuencia anual, los Seminarios Montevideo, Talleres de Proyecto Urbano; en los mismos se tomó cada año un tema-problema de la agenda territorial. En varias ediciones se abordó explícitamente la cuestión de lo metropolitano, situación significativa ya de por sí.⁵

4 Sin embargo, este ha sido considerado uno de los factores débiles del Plan Montevideo para algunos críticos. La ausencia de un contexto metropolitano de análisis y planificación habría condicionado negativamente las previsiones del Plan. Actualmente, el POT se encuentra en un proceso de revisión en el cual se procura enfatizar la dimensión metropolitana.

5 Enumeramos, a modo de ejemplo, los seminarios en los cuales se abordaron expresamente temas y problemas directamente relacionados con lo metropolitano: año 2000 –II Seminario Montevideo– “Las nuevas formas del tiempo libre. Los paisajes de la ciudad metropolitana”; año 2003 –V Seminario Montevideo– “Vaciamientos y extensiones”; año 2004 –VI Seminario Montevideo– “Accesibilidad metropolitana, centros y periferias”; año 2005 –VII Seminario Montevideo– “Escenarios del turismo metropolitano”; año 2006 –VIII Seminario Montevideo– “Espacio público metropolitano”; año 2008 –X Seminario Montevideo– “Anillo colector vial perimetral de Montevideo”. Existe una publicación en CD de los resultados de cada seminario, así como algunos artículos reunidos en W. AA. (2007a). Ver también Schelotto (2007).



De entre las diferentes ediciones referidas, señalamos que en particular la del año 2004 abordó la cuestión de la accesibilidad metropolitana a partir del análisis de los centros y las periferias, en plural. En dicho seminario fue significativo el aporte del urbanista español Luis Felipe Alonso Teixidor, quien bautizó a su interpretación gráfica del Montevideo Metropolitano como la Metrópoli Reticular.

Una reciente instancia académica, las “Jornadas sobre estructuras metropolitanas”, abordó, con el aporte entre otros del mismo experto español, la temática de la consolidación de una matriz productiva.⁶

Sobre la Región Metropolitana: alternativas y conceptos

Se ha considerado adecuado manejar, a los efectos del presente trabajo, el concepto de Región Metropolitana dado su mayor amplitud, cobertura y alcance territorial, en detrimento del más restrictivo de área metropolitana, por cuanto la idea de región comprende e incluye en la misma áreas rurales más o menos extensas, con explotación primaria o sin ella y con diversos grados de naturalidad o de transformación, las que se suceden en un contexto definido por el sistema de centros urbanos más o menos compactos o dispersos.⁷

Si se toma el criterio de considerar como marco de referencia en el contexto nacional a la Región Metropolitana (que comprende al

y 10 de junio de 2008, organizadas por La Facultad de Arquitectura y la Intendencia de Montevideo con el apoyo de la Intendencia de Canelones y el Ministerio de Vivienda.

7 Entre otros, en la Consultoría realizada para las Directrices Estratégicas del Plan de Ordenamiento Urbano-Territorial de La Paz, Las Piedras y Progreso (2006) y en el ya citado Libro Blanco.

territorio del departamento de Montevideo y a partes importantes de los de Canelones, San José y en parte el sur del de Florida), éste supera claramente e incluye al tradicional de Área Metropolitana (concepto y delimitación que si bien es discutido, ha sido más tradicionalmente aceptado hasta hace poco) o al de Área Metropolitana Inmediata (AMI)⁸, concepto que alude a los centros poblados conurbados y áreas urbanas contiguas con la ciudad de Montevideo.

La Región Metropolitana es una de las piezas territoriales más significativas de Uruguay. En la perspectiva abierta por la reciente aprobación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, que establece derechos y obligaciones territoriales y que determina la necesidad de instrumentar un amplio abanico de figuras de planificación y de gestión territorial, la necesidad de planificar y gestionar adecuadamente el territorio metropolitano ha sido puesta en consideración en un primer plano.⁹

Esto ha sido recientemente señalado por las autoridades, y ha adquirido recientemente una mayor visibilidad. Con fecha 14 de julio de 2008, las autoridades competentes resolvieron iniciar los trabajos para elaborar un Plan Territorial en forma conjunta.¹⁰

8 Ver para este concepto, entre otros: Musso (2003).

9 En abril de 2008, el Parlamento uruguayo tomó la trascendente decisión de aprobar una completa legislación en materia territorial, la primera en más de cincuenta años. La Ley n.º 18.308, llamada de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, pretende promover la ocupación del suelo en forma ordenada, sustentable y justa. Partiendo de la base de que el territorio y las ciudades son una producción colectiva, establece como principio rector la redistribución de cargas y beneficios del proceso urbanizador de forma equitativa y solidaria.

10 "Acuerdan desarrollar Bases para el Plan Territorial del Área Metropolitana. El ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Carlos Colacce, promovió una reunión con los intendentes municipales de Canelones, Montevideo y San José, Marcos Carámbula, Ricardo Ehrlich y Juan Chiruchi, donde acordaron crear un Grupo de Trabajo para desarrollar el Plan Territorial del Área Metropolitana. A partir de la reciente aprobación de la Ley n.º 18.308 de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Sostenible, que brinda un conjunto de instrumentos jurídicos para avanzar en Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial, y con base en la experiencia que ha ido consolidando el Programa Agenda Metropolitana, los jefes defi-

Apuntes sobre el modelo territorial de la Región Metropolitana

Conceptualmente, la condición metropolitana refiere más a procesos, a flujos y a relaciones que a límites y determinaciones territoriales definidas y admite, por lo tanto tantas definiciones espaciales como criterios o indicadores de densidad e intensidad de vínculos y de relaciones se puedan teóricamente identificar.

El "modelo territorial" de la región metropolitana que se identificó y se usó como herramienta de trabajo es el de "heterogeneidad discontinua", esto es la yuxtaposición de piezas de ciudad compacta y de ciudad difusa, de áreas de medias y de bajas densidades, alternadas con zonas rurales con diversas caracterizaciones y usos.¹¹ Situación común y compartida con otros territorios metropolitanos.¹²

Asumir la heterogeneidad discontinua como dato –tanto de diagnóstico como de proyecto– implica valorar la potencialidad de una estructura territorial que encierra fuertes contrastes en proximidades, grandes diversidades incluidas en escasas dimensiones espaciales, asumiendo crítica y propositivamente la realidad que se presenta, y estando de esa forma en condiciones de proponer alternativas para su razonable transformación.

Tal heterogeneidad discontinua es la genera y reproduce una estructura urbano-territorial policéntrica que procuraremos describir.

La Región Metropolitana y la demografía de un país en transición

La segunda transición demográfica, aseguran los especialistas, está en pleno desarrollo en Uruguay.¹³ Esta segunda transición, que sigue

nieron un calendario de trabajo conjunto y, a su vez, abierto a otras instituciones con intereses específicas en la iniciativa". Noticia de prensa.

11 Este concepto lo tomamos de Fernando de Terán.

12 Es interesante la comparación que se puede establecer con una situación tan diferente –y a la vez tan próxima– como lo es la del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Ver: Garay (2007).

13 Ver Valeria Petito (Coord.) (2008).

a la primera y precoz transición demográfica de principios del siglo XX, se identifica con la posmodernidad y los procesos de globalización. Ello implica: cambios en la nupcialidad y en la fecundidad y natalidad (tasa de fecundidad que no permite llegar al reemplazo de las generaciones), modificaciones en los arreglos familiares y la transición a la vida adulta, envejecimiento de la población. Todo ello en un contexto de saldo migratorio negativo.

Esta “segunda transición”, ya iniciada en Uruguay, tiene un grado mayor de avance en el departamento de Montevideo y los departamentos vecinos. Este territorio metropolitano albergaba, para 2004, aproximadamente a dos tercios del total la población nacional (casi 1'900 mil personas), siendo la enorme mayoría de ellas residentes en ámbitos urbanos y unas 70 mil que residen en áreas rurales.¹⁴

Una de las modificaciones más recientes es la aparición en ciertas porciones del territorio uruguayo de una “ruralidad ampliada” que incluye a las tradicionales modalidades de uso y ocupación de suelo en el medio rural e incorpora otras nuevas. Esta ruralidad diferente está presente con mayor o menor intensidad en algunos ámbitos del país: claramente en los departamentos de Rocha, Maldonado y Colonia, en los ejidos o periurbanos de algunas ciudades intermedias como Paysandú y Melo y en la Región Metropolitana (particularmente en aquellas zonas de Canelones y San José próximas a Montevideo y en el Montevideo Rural).

Estudios recientes señalan que en ese contexto demográfico nacional tan particular se mantiene la concentración de población radicada en cuatro departamentos de la región sur: Montevideo, Canelones, San José y Maldonado, manteniéndose la primacía de Montevideo, si bien este decrece como polo de atracción y centro de las migraciones internas (Varela Petito, 2008: 9-11).¹⁵ El grupo de

departamentos Maldonado, Canelones y San José es la principal y única zona netamente receptora de migrantes y nuevo competidor para la capital.

Centralidades y ciudades de la Región Metropolitana

Como se vio, la ciudad de Montevideo propiamente dicha ya había consolidado hacia los años cuarenta su sistema de centralidades tradicional: la Ciudad Vieja y el “centro expandido”, el Cordón y las centralidades populares tradicionales (Paso Molino, Unión, General Flores, Colón), a lo que se agregó más adelante en el tiempo la zona de Pocitos-Punta Carretas, un esbozo de “nueva centralidad de los noventa” en el Puerto del Buceo, centralidades zonales en Carrasco-Arocena, Paso de la Arena, entre otros.

A esto se han incorporado las unidades territoriales más modernas: en Montevideo, con emplazamientos de tipo empresarial como el World Trade Center y Zonamérica; en Canelones y San José, los de “Ciudad de la Costa” y “Ciudad del Plata”.

Estos centros, sumados a las ciudades de La Paz, Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, Pando, Sauce, entre otras, conforman una retícula diversa, semi densa, que incluye piezas urbanas, periurbanas y rurales como caracterizaciones disímiles del punto de vista social, espacial y productivo.¹⁶

A continuación, presentamos una aproximación a la posible catalogación de las mismas, sin pretender exhaustividad. Es posible identificar una tipología de cinco situaciones que ayuda a comprender esta estructura reticular:

1. Cambios en la centralidad principal tradicional. Decadencia relativa del Centro de Montevideo y del “centro expandido” (Cordón, entre otros). Reconversión funcional de la Ciudad Vieja (casco histórico). Emergencia de nuevos valores de centralidad en el área central: zona de Tres Cruces (terminal de ómnibus de media y larga distancia).

14 Estimaciones sobre la base de cuadros elaborados por el arquitecto Edgardo Martínez, a partir de datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

15 En el recuento censal de 2004, se comprueba que Montevideo pierde población en términos absolutos en el período 1996-2004.

16 Ver W. Añ. (2007b). Capítulo del vértice urbano-territorial, en particular el apartado relativo a las Unidades de Paisaje.

2. Cambios operados y en curso en las centralidades montevidéanas de segundo orden.

Proceso de popularización de las antiguas centralidades zonales; amenaza de las mismas por el auge de las “nuevas superficies” (grandes hipermercados) General Flores, Paso Molino, La Unión, Curva de Maroñas, Sayago y Colón, Paso de la Arena, La Teja y el Cerro, entre otros. Posibilidad de dinamización de algunas de estas centralidades por la localización de nodos de intercambio modal en el nuevo Plan de Movilidad (Curva de Maroñas, Colón, Cerro, Paso de la Arena).

3. Las “nuevas” centralidades en el departamento de Montevideo. Nuevos roles para la Ciudad Vieja; auge de Pocitos y Punta Carretas, y de Carrasco y Portones de Carrasco, World Trade Center en el Puerto de Buceo, Zona América, entre otros.

4. Dinámica de los centros urbanos tradicionales alejados de Montevideo y su nueva funcionalidad. Centralidades urbanas tradicionales en ciudades aisladas y centros conurbados: Canelones, Santa Lucía, Sauce, Cerrillos, Pando y La Paz-Las Piedras-Progreso en el departamento de Canelones; ciudades de San José y Libertad en San José.

5. Realidades emergentes con diverso grado de especialización. Ciudad de la Costa y su centralidad proyectada, Ciudad del Plata y su centralidad difusa, Paso Carrasco, Barros Blancos.

Un caso singular en el escenario metropolitano: centralidades tradicionales y emergentes en la conurbación de Las Piedras, La Paz y Progreso

La metropolización de Montevideo se encauzó espacialmente a lo largo de “ejes” o “corredores” metropolitanos: los que corresponden a las rutas de penetración que desde el interior del territorio llegan a la ciudad capital y a su puerto. Estos son: los de las rutas 1, 5, 6, 7 y 8 (los más antiguos) y

las rutas 101-102 e Interbalnearia-Av. Giannattasio sobre la costa este.

Existen estudios que han establecido los patrones de generación y desarrollo de la urbanización a lo largo de estos corredores, estableciendo comparaciones entre los mismos.¹⁷

En el departamento de Canelones, la Región Metropolitana incluye ciudades de remota fundación. Estas localidades están caracterizadas por una insuficiente infraestructura y una débil planificación, que no han acompañado los relevantes cambios demográficos y económicos registrados las últimas décadas.

El corredor norte, estructurado por la traza de la ruta n.º 5, tiene como uno de sus componentes centrales la conurbación de las ciudades de La Paz, Las Piedras y Progreso, que en su conjunto alberga más de 115 mil habitantes y es la segunda “ciudad” del país (y obviamente, también de la Región Metropolitana) luego de la ciudad de Montevideo.

La estructuración de dicho territorio tiene una relación directa con el desarrollo, a lo largo de la historia, de los medios del transporte terrestre y de las vías de comunicación, lo cual le otorga una caracterización muy clara al mismo.

En primer lugar, cuenta con la fuerte presencia del trazado del Ferrocarril, que en el año 1869 llegó a Las Piedras desde Montevideo, en 1874 a Durazno y en 1891 a Rivera.

En segundo lugar y de forma mucho más tardía, se conforma la actualmente densa red de carreteras y caminos; en particular la Ruta nacional n.º 5, que en el año 1928 llega hasta la ciudad de Canelones; el sistema vial se fue completando con otras rutas nacionales y caminos departamentales.

Tardíamente, en los años ochenta del siglo XX, aparece la nueva traza de la ruta 5, generando un extenso *hy-pass* territorial que elude la zona urbanizada por el oeste.

17 Vale destacar el aporte en este tema del arquitecto Edgardo Martínez, investigador del ITU de la Facultad de Arquitectura.

Las ciudades del conglomerado

Las Piedras, ciudad cuyo casco es de origen colonial, se remonta como primer asentamiento hacia el año 1780 y en 1795 se funda con la plaza en el centro y las “49 manzanas” originales (7 x 7) su trazado urbano fue posteriormente formalizado hacia 1838 por el arquitecto Carlo Zucchi Emiliano-Romañense de significativa actuación en el Río de la Plata y Brasil.

La Paz (fundada en 1872) y Progreso (en 1913) surgieron posteriormente como centros poblados relacionados con la aparición del ferrocarril, fueron primero estaciones ferroviarias y luego poblaciones fundadas formalmente. La aparición de un “cuarto” centro o componente urbano, en el entorno de la Estación 18 de Mayo, entre Las Piedras y Progreso, se genera a partir de la realidad emergente de las “villas”, cuyo origen se remonta a los años cincuenta del siglo XX.

Centralidades

En el conglomerado se identifican algunas potentes centralidades tradicionales y otras emergentes o potenciales que complementan a las anteriores. Las centralidades tradicionales de las ciudades de La Paz y Las Piedras son, desde hace ya largo tiempo, las más dinámicas y potentes, y están focalizadas en las respectivas plazas fundacionales en las que se localizan las instituciones y la esencia identitaria de las localidades, pero que, además, se han enriquecido con importantes desarrollos lineales, fundamentalmente comerciales. A diferencia de estas, la centralidad de la localidad de Progreso es más dispersa –aunque no menos real– y posee una influencia clara sobre la referida localidad y su área rural inmediata.

Sobre la traza de ruta 5 “vieja”, entre La Paz y Las Piedras, se está desarrollando potencialmente una centralidad continua que,



Foto 1: Centro de Las Piedras



Foto 2: Centro de Las Piedras

de manera tendencial, conectará a ambas ciudades. Finalmente, es posible identificar un cuarto componente como germen de valores de centralidad en una intersección notable en la zona de “las villas”, en la proximidad de la estación 18 de Mayo.¹⁸ Dicho enclave es bari-

18 En el momento actual, la Intendencia de Canelones estudia y considera la posible creación de la “ciudad 18 de Mayo”, reuniendo estas “villas” originadas en los años cincuenta y sesenta del siglo XX.

céntrico de una extensa área urbanizada compuesta por las llamadas “villas”.

Complementariamente, se detecta un conjunto diverso de centralidades barriales a nivel de centros de barrios o villas y otras potenciales o protocentralidades que pueden dar lugar a la localización preferente de equipamientos y mejoras.

Un problema que está planteado es el de la construcción de una identidad del conjunto. La administración municipal ha dado pasos para generar instancias comunes.

La gran interrogante que queda planteada es si el actual sistema de centralidades, vigente y de gran vitalidad, es capaz de absorber simbólicamente la representación del conjunto de la comunidad de los cuatro grandes componentes de esa estructura urbana e integrarlas en una estructura que las abarque y las potencie.

Conclusiones

En Montevideo y la región sur del Uruguay, el modelo territorial metropolitano se encuentra en proceso de dinámica evolución, lo que se acompaña con los procesos propios de la economía y la demografía de un país en transición.

En ese marco, las antiguas centralidades urbanas han adquirido resonancias diferentes. Algunas de ellas están declinando en términos relativos, otras se han reconvertido. Al mismo tiempo han emergido centralidades de nuevo tipo. En algún caso, resignificando y potenciando áreas urbanas ya existentes. En otros, con desarrollos absolutamente nuevos.

Una estructura urbano-territorial policéntrica comienza a dibujarse. En su conjunto, el panorama que se presenta muestra la gran diversidad de situaciones y el dinamismo de las mismas, que contrasta con el estático y homogéneo modelo anterior.

La gestión pública y la investigación en materia urbana y territorial deberán estar muy atentas a la evolución de este panorama en los próximos años. **h**

Bibliografía:

- Garay, Alfredo (Coord.) (2007). *Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la Provincia, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.
- Intendencia Municipal de Canelones, Centro de Estudios Estratégicos Canario (CEEC) (2006). *Plan Estratégico Canario “Canelones 2015”*. Montevideo.
- Intendencia Municipal de Montevideo, Junta de Andalucía (1998). *Plan Montevideo, Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005*. Montevideo.
- Musso, Carlos (2003). *Las ciudades del Uruguay*. Montevideo: Facultad de Arquitectura.
- Varela Petito, Carmen (Coord.) (2008). *Demografía de una sociedad en transición. La población uruguaya a inicios del siglo XXI*. Montevideo: UNFPA.
- VV. AA. (2004). *Vaciamientos y extensiones*. CD Seminario Montevideo, Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.
- VV. AA. (2007a). *Seminarios Montevideo*. Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.
- VV. AA. (2007b). *Libro blanco del área metropolitana*. Montevideo: Ed. Agenda Metropolitana.
- Schelotto, Salvador (2007). “Los Seminarios Montevideo: una mirada al proyecto de arquitectura y urbanismo desde el Sur”, en: VV. AA. (2007). *Seminario Internacional Projetar 2005*. Río de Janeiro: Ed. Proar-UFRJ.