

## folleto de divulgación técnica

### SUMARIO

#### 1 - DESARROLLO Y ACONDICIONAMIENTO DEL TERRITORIO NACIONAL

por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo.

#### 2 - PLANEAMIENTO DE LA VIALIDAD NACIONAL

por la Comisión Especial del M.O.P.

#### 3 - CONCLUSIONES DEL CONGRESO DE SOCIOLOGIA DE MONTEVIDEO - 1959

## DESARROLLO Y ACONDICIONAMIENTO DEL TERRITORIO NACIONAL

Por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo  
(artículo publicado en el semanario "Marcha", N° 992 del 31/12/59)

- I - Introducción
- II - Objetivo del Planeamiento
- III - El problema nacional
- IV - El Plan Inicial de Recuperación
- V - El Informe sobre la reorganización de los ferrocarriles del Estado.
- VI - El Informe de la Comisión para el estudio del problema de las carreteras nacionales.
- VII - El Mercado Común Latinoamericano

## I - INTRODUCCION

Con el propósito de referirnos en el presente artículo, en forma necesariamente comprensible como cuadra en un artículo periodístico, al cual dicho sea de paso no estamos acostumbrados, a un tema que por su complejidad y vastedad debe quedar limitado a una visión sintética de los acontecimientos, hemos elegido para denominarlo, el hoy bastante común término de "desarrollo".

Aunque en la puerta de todos los comentarios, no siempre se encuentra en ellos una definición que tal vez valga por todo lo que por la misma se quiere expresar.

Es así que según sea la ideología o la técnica que domina a quien lo usa, es corriente encontrarlo como sustitutivo de expansión, crecimiento, integración y otros, pero que en todo caso están referidos a la apreciación de fenómenos complejos que se cumplen en el decurso de la interrelación humana.

Es en este aspecto que nos hemos basado para elegir el término que aquí usamos y que venimos empleando desde que las circunstancias nos llevaron a caminar por la senda del planeamiento territorial y donde necesariamente tuvimos que enterarnos del problema social que nos acompaña.

Hubimos así de coincidir con Leuret, en cuanto expresa sobre el tema, para precisar lo que comprende el desarrollo, cuando trata sobre macro-análisis de los hechos sociales (1)... "El desarrollo integral", dice Leuret. Y agrega: "No se trata solamente de obtener un crecimiento en la producción agrícola, o en la producción minera o en la siderúrgica, o en la de cemento, o en la producción de industria de transformación, o de una producción mayor en el rendimiento de los servicios. Se trata, para una población determinada situada en un territorio determinado, de llegar al máximo de armonía del crecimiento; y como el factor humano está siempre sobreentendido, de un crecimiento que tendrá siempre al hombre como centro."

No creemos posible, que el desarrollo de la estructura vital definida por la relación hombre-suelo, permita a quien posea una visión histórica de los acontecimientos, aislar -y menos sistemáticamente como es frecuente que aún corra- aspectos distintos de desarrollo, que de este modo pueden ser inúmeros y ni aún, a justo título de urgencias que no son tales, cuando se les considera en el prolongado ciclo de las más amplias relaciones comunitarias, como son la formación de comunidades, la definición de estructuras regionales, la coexistencia internacional, etc.

De otro modo, estaremos destruyendo la historia desde el plano de la improvisación y creando sobre el mismo fantásticos sueños comprometedores de irresponsables legados a las comunidades que nos heredan, o cúmulos de problemas que irán construyendo un devenir incierto y descontrolado.

El desarrollo del Territorio es en sí una manifestación natural de la evolución de los pueblos.

Las técnicas contemporáneas vienen tratando desde hace algún tiempo, de dominar la marcha de los acontecimientos, para poderlos encauzar hacia las más firmes consecuciones de hechos que permitan asegurar en futuros inmediatos o mediatos la superación de las necesidades humanas al nivel, cada vez más elevado, del comportamiento social.

Para ello, las técnicas tratan por todos los medios posibles, de obtener y observar los indicios del desarrollo que

permitan proceder económicamente en consecuencia.

Aunque los obstáculos que se presentan son numerosos, frecuentemente por la inadvertencia u ocultamiento que ocasiona en este momento el intenso ritmo de una evolución social, las ciencias y las técnicas han debido acudir a procedimientos nuevos que aún en un plano empírico y gracias a la integración de ellas, permiten por lo menos encauzar los lineamientos estructurales de mejores ordenamientos humanos.

La ciencia y la técnica han debido trabajar rápido y firme para ponerse a tono con el tiempo, saliendo de la natural timidez del laboratorio para enfrentar la cruda realidad planteada por la incesante sumación de los intereses creados y el cruento episodio que significa el hasta hace poco ignorado aumento de población y su incontrolada distribución en los territorios.

Consecuencias desastrosas han debido avisarse de estos hechos que se demuestran con la intensificación relativa de los recursos y la promiscuidad de las acciones que resulta de la monstruosa superposición de los hechos; todo ello, conformando una situación de imposibilidad económica que tienda a paralizar la acción de las comunidades y de los individuos que la integran, colocándolos en aterradora situación de impotencia.

De la intensa lucha surgida para salir de esta embarazosa situación, se viene delineando una clara tendencia a la búsqueda de procedimientos que tiendan a conformar por lo menos, el mínimo de seguridades que permitan encarar con cierto optimismo el futuro develador de panorama tan sombrío.

Es precisamente en este impulso o reacción natural de seguridad que se fundamenta la técnica del planeamiento, es decir: modo de planear las acciones humanas para adaptar los hechos que de ellas resultan al logro de la satisfacción de las necesidades previsibles.

No podrá escapar a nadie, que la natural relación del hombre al suelo, obligue a pensar que toda acción planeada se debe traducir necesariamente en adaptadas o nuevas disposiciones territoriales. Fácil será pues, comprender la importancia básica del planeamiento territorial.

## II - OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO GENERAL.

En el plano más general de la apreciación socio-económica, la técnica del planeamiento territorial tiende pues a afectar en un cierto sentido los intereses de la comunidad, al prever su evolución.

Debiendo ser ese sentido en todo caso de caracteres positivos en cuanto al comportamiento de los valores individuales y colectivos, el proceso de desarrollo que en el planeamiento territorial se prevé, tendrá siempre como objetivo el mejoramiento de las condiciones de vida de la comunidad, lo cual supone conocer en primer término lo que significa Comunidad y luego: mejoramiento y condiciones de vida.

Según expresan al respecto Osborn y Neumyer (2), la comunidad se define como "un grupo de personas viviendo en un área geográfica de partes contiguas con centros comunes de interés y actividades y funcionando juntos en procura de las preocupaciones más relevantes de la existencia".

Tal definición de comunidad revela, que, para que esta exista, deben darse condiciones tales como grados observables de cohesión social, continuidad territorial y destaca-

---

2 La Comunidad y la Sociedad.

dos propósitos comunes de acción.

Del mismo modo, atendiendo a la expresión de Murray (3), cuando define la comunidad como "un grupo de personas ocupando una determinada área de sociedad, la cual participa de un sistema de intereses y actividades bastante amplio como para poder incluir casi todas sus relaciones sociales", se advierte el mismo sentido de interpretación, aún cuando mantiene dudas e imprecisiones, desde que no acumula el total de las relaciones humanas y tampoco define el grado de amplitud de las relaciones sociales.

Son precisamente estos aspectos no definidos por el sociólogo, los que luego vienen a constituir lagunas insalvables para concretar planes de desarrollo territorial y por tanto, los que demandan todo el esfuerzo técnico para poder concretar las acciones que de éste se esperan.

Creemos absolutamente necesario pues, salvar de algún modo esta imperfección y sin naturalmente abandonar para ello el campo de la sociología, diremos que comunidad es la relación hombre-suelo, que se caracteriza por la posesión de los elementos básicos siguientes:

- 1 - Grupo de personas directamente localizadas en un área geográfica, como resultado de una interacción social en el mismo grupo y entre éste y el medio físico.
- 2 - Área geográfica continua.
- 3 - Concentración de intereses funcionales comunes, de los cuales no es suficiente la vecindad.
- 4 - Unidad funcional, como forma expresiva de la solidaridad entre sus componentes.

De acuerdo a lo expresado no puede dejarse de destacar la importancia que significa determinar en el momento, la

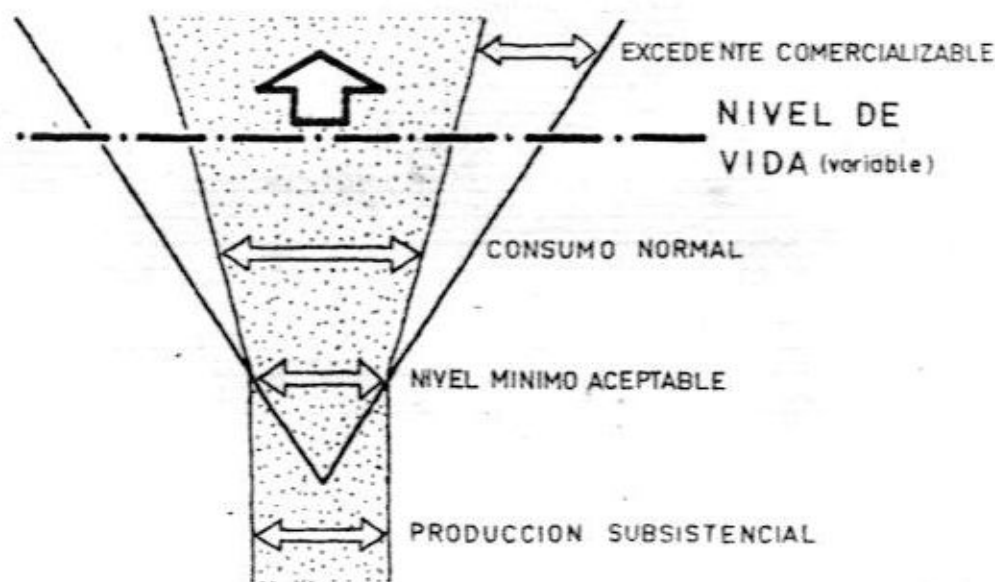
---

### 3 Introducción a la Sociología.

# FACTORES FUNCIONALES QUE INTERVIENEN EN LA FORMACION DE LA UNIDAD ESTRUCTURAL COMUNITARIA



## VARIACION DE LOS NIVELES DE VIDA, EN RAZON DE LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS CONSUMOS NORMALES ACEPTABLES Y LA PRODUCCION COMERCIALIZABLE





forma y extensión de las áreas físicas y humanas que la definición expresa, así como las características humanas que producen sus cambios y la mediación de las tensiones que operando en el seno de la comunidad tienden a definir el grado de cohesión que la establece.

Son pues todos estos aspectos los que fundamentan la técnica del planeamiento territorial y por lo tanto los que de ningún modo pueden ser ocultados u olvidados en la formulación de los planes, desde que son ellos mismos los que deben ser objeto de las posteriores operaciones a realizar.

El mejoramiento no sólo supone entonces el conocimiento de los factores componentes de la comunidad, sino la posibilidad de moverlos en vista a la obtención de los objetivos del plan, lo cual puede traducirse en una adaptación en el tiempo, de cierto número de factores físicos y humanos, de modo que su natural interacción produzca efectos más eficientes para el bienestar del medio social.

Si a los efectos de la mayor comprensión de estas ideas, representase a la comunidad por un círculo (figura 1), púedese indicar con las letras T, C y H, los tres aspectos funcionales básicos de ella: Trabajo, Cultura y Habitación, cuyas respectivas resultancias y objetivos parciales se traducen en producción, impulso y estar, caracterizados por una tendencia locacional de contenido estático.

Relaciones pareadas entre los mencionados aspectos, permiten expresar de este modo en el gráfico, los factores derivados de aquellos: subsistencia, intercambio y consumos respectivamente, de caracteres éstos esencialmente dinámicos y por lo tanto generadores de la circulación.

El mejoramiento de la comunidad dependerá pues de la posible movilidad de los factores citados, en función de las aspiraciones de sus componentes y de los recursos disponibles para modificar sus condiciones de vida, teniendo presente que la movilidad de esta última, se expresa siempre con una tendencia a superar los niveles existentes, constituyendo la necesidad.

Precaria o no, la apreciación de la necesidad, constituye un enfoque económico del fenómeno y por tanto dinámico, ligado al decurso del tiempo y plazos de estimación, así como a la producción y el consumo.

Del mismo modo gráfico, con que nos acabamos de expresar podríase representar (fig. 2) por un área de desarrollo paralelo cuyo ancho, representando la dimensión de un mínimo humano aceptable, luego del nivel de vida correspondiente a esa condición de vida, se transforma en un área de secciones crecientes, representativa de los consumos normales a diferentes niveles.

Una nueva área del mismo modo significativa y superpuesta a la anterior, pero expresando el ritmo creciente de la producción, a partir de las cotas dadas para el nivel mínimo aceptable, define por diferencia con la primera, los excedentes comercializables, constitutivos del impulso creciente con el que la comunidad intenta la superación de su nivel.

De esta manera, el área primitiva puede asimilarse a la habitación como forma de consumo, en cuyo extremo inferior obra la producción subsistencial, en tanto que la segunda área expresaría la riqueza originada sucesivamente en la producción de bienes de capital y comercializables.

De acuerdo a la definición de comunidad que hemos dado y el objetivo de su planeamiento, debe interpretarse que el conocimiento del medio social y de los niveles de vida, integran una estructura espacial (a tres dimensiones) que comprende por un lado las coordenadas humanas y físicas de un plano social estático y por otro, una coordenada dinámica de carácter técnico dada en función de un contenido científico y una posibilidad económica.

Esta estructura global de la comunidad es la que en el proceso de la formulación de un plan, debe ser analizada en cada caso y apreciada a través de la observación de la realidad.

Es precisamente en esta observación, donde trasuntará la definición de los propios objetivos de cada plan, así como las necesarias limitaciones que en definitiva lo harán realizable.

En las circunstancias actuales que definen la situación real en que viven nuestras comunidades, el objetivo de los planes aparece concreto en última instancia.

El mejoramiento de la comunidad, siendo cuestión capital de la modificación de sus niveles de vida, debe producirse necesariamente por la atención de aquellas necesidades que no pueden ser satisfechas por propia posibilidad de quienes la integran. El objetivo del plan será entonces, dar solución a este problema y sus caracteres consecuentes tendrán que estar dados por una combinación de tendencias liberativas por un lado y subjetivas de otro, dependientes ambas de las modalidades individuales y colectivas de la comunidad, encontradas en el medio social constituido en territorio urbano o rural.

---

### III - EL PROBLEMA NACIONAL

El medio social nacional nunca fue concebido como una unidad integral comunitaria para otra cosa efectiva que la delimitación de las fronteras del país.

Todo lo que dentro de estas viene ocurriendo, con suceder dentro de un marco geográfico, continuo impuesto por aquel propósito, ha carecido siempre, en la práctica por lo menos, de la necesaria identidad que lleve a consustanciar la solidaridad funcional que impone la existencia y permanencia de los intereses comunes.

Quizás este resentimiento de la unidad estructural del país, no obedezca a otro motivo o se explique como resultado de un proceso histórico primario de desarrollo nacional, que si bien se mantuvo en forma positiva durante el corto lapso de su vida política simple, hoy se muestra con total insuficiencia ante los requerimientos de necesidades más complejas por el reconocimiento de nuevas normas de convivencia sociales y económicas.

No puede decirse que el hecho carezca de lógica, por cuanto el punto de partida de todos nuestros planteos territoriales hasta la fecha, han venido sustentándose en el impulso y la acción naturales de los grupos comunitarios constituidos en cada parte del país y hasta de los intereses •

propósitos individuales de cada uno de sus componentes, firmes puntales creadores de lo que hoy se llama sentido localista, tan característico en el ambiente nacional.

No obstante, tampoco puede inferirse validez para la permanencia de tal principio, cuando cambios de escala sensibles han ocurrido en los valores conformativos de la estructura socio-económica del país, no sólo en el orden cuantitativo sino también en el cualitativo.

La propia marcha de los acontecimientos viene afirmando la existencia de cambios notorios en la aplicación de distintos criterios, ante la necesidad de solucionar aquellos problemas que se reconocen evadidos de la escala local y que imperiosamente tuvieron que enfrentarse sobre la base y posibilidad que ofreciera el centralismo capitalino.

Puédese pensar todavía que la lucha entre espontaneidad y dirigismo que hoy mismo resurge a un primer plano, tiene mucho que ver con esto.

Largo resultaría considerar dentro de los breves términos de un artículo periodístico aunque más no fuera como reseña, las situaciones confrontativas que hoy se presentan desde los puntos de vista local, zonal y regional o nacional, los problemas de utilización del suelo para la producción agraria y la industrial, el abastecimiento de los mercados de consumo y de distribución, de la distribución irracional o fortuita de los núcleos poblacionales, de la inconviente e incompleta distribución de los servicios públicos y privados atinente con la estabilización o afincamiento de la población en el territorio, de la incipiente y centralizante red de caminos y transportes, etc.

Para nuestros fines tal vez baste decir, a riesgo de caer en una imitación perogrullesca, que tales hechos traducen normalmente la existencia de problemas conocidos, que sólo alimentan un caudal aunque apreciable, de todos cuanto existen pero que no se ha tenido aún la suerte de que merezcan su atención sino en contados momentos afines a conveniencias de otro tipo.

En no pocas oportunidades, el ejercicio de nuestra misión científica derivada de la condición universitaria en

que actuamos, nos ha llevado a señalar con las precisiones del caso, muchos aspectos contenidos en los problemas que acabamos de enumerar: la incapacidad de la ley de colonización, decretada por la exigüidad de los recursos que dispone y que sólo le han permitido operar en el 0.86 % del territorio rural censado, la escala nacional del problema de la habitación económica en la capital para cuyas soluciones integrales se requeriría cuando menos, duplicar la producción nacional, la triple y cuádruple superposición de áreas de influencia de los actuales servicios asistenciales de sa lud pública, la existencia de una red vial homogeneizante y desarticulada, propicia para el desarrollo de la más ruinoso competencia de los sistemas de transporte, los bajísimos índices acusatorios de los niveles de vida de las poblaciones situadas al norte del Río Negro, todos los cuales se pierden entre la incapacidad de los impulsos locales y el olvido cómodo del ajeteo capitalino.

Pero a pesar de todo, no consideramos que desaliente alguno deba proseguir a la pintura de un cuadro de tan magras perspectivas, mientras se mantenga aunque más no sea, en al gún recóndito de la conciencia nacional, el conocimiento del problema y el camino para resolverlo.

Sólo será cuestión de oportunidad, el reencuentro con lo posible, o con las circunstancias propicias para el logro de aquellos primeros hechos en que se deben sustentar las subsiguientes etapas históricas del país.

Para que ello ocurra no creemos que haya necesidad de de finir ni una política dirigista ni tampoco entregarse a un casuismo de exaltada espontaneidad. Sólo bastará que se admita sustituir la improvisación por el saber científico o dicho de otro modo reconocer la capacidad científica para enfrentar y develar el fenómeno natural la parte que tiene de reconocible como valor trascendente de la reacción humana.

Sin prejuicios de fatalistas, pero creyendo en la potencia del hecho natural, hemos mirado siempre el pasado, como una causal del presente, plena de experiencia, en muchas oportunidades hasta plena de sabiduría pero jamás imitable; del mismo modo nuestro presente se nos aparece como el gran laboratorio donde debe prepararse nuestra conciencia creado

ra y responsable del más alambicado porvenir. Pero cuidado con la explosión que en este momento pueda destruir la naturaleza del material con que se trabaja, porque en ello más que la vida se juega el tiempo presente, el futuro y también la historia.

Es responsabilidad creadora el velar por la continuidad de ellos y será responsabilidad técnica, el saber manejar la experiencia para manejarlos en favor de un conveniente aceleramiento de los procesos que se cumplen.

En el presente año que el tiempo se apresura a terminar, se han producido muchos hechos que consideramos de importancia para poder considerar con cierta firmeza el planeamiento del desarrollo y acondicionamiento del territorio nacional.

Desde luego que esos hechos o revelaciones no han podido ir más allá de la forma conflictual que les permitió revelarse, pero aún así vemos en ellos el valor de una síntesis de lo que hasta el momento ha venido aconteciendo y ello ya sería mucho si considerada la misma sirviera para el desarrollo creativo que el futuro demanda.

Limitados a la consideración de aquellos que más nos reportaran a las posibles y convenientes modificaciones físicas de nuestra estructura nacional, por sus actitudes o contenidos planificadores del territorio, mencionaremos por su significación los siguientes:

- Los planes de emergencia formulados como consecuencia de las inundaciones del mes de abril.
- La Conferencia de Montevideo para el estudio de la organización del mercado común latino-americano.
- El informe de la Comisión Especial para el estudio de soluciones integrales para el problema vial del país.
- El informe de la Comisión Técnica para la reorganización de los Ferrocarriles del Estado.

#### IV - EL PLAN INICIAL DE RECUPERACION (1)

Con motivo de los notorios sucesos acaecidos en el mes de abril, la Universidad por medio de sus recursos técnicos completos, formuló y propuso un plan para la recuperación de poblaciones damnificadas e indigentes de todo el país.

- Por lo que se expresa puede comprenderse que en el plan se interpreta que si bien existe una población eventualmente damnificada que debe recuperarse, ésta no es ni única ni eventual, sino que existe otra, quizá en mayor cantidad, que es la que habita permanentemente los rancharíos, que vive constantemente en el mismo estado de aquella que hoy ha puesto en evidencia la convulsión climática sufrida.

El Plan tiene así un alcance nacional y complementa su aplicación a través de los organismos nacionales y departamentales coordinados.

Sus normas lo sitúan con criterio realista, dentro de las posibilidades económicas, sociales y financieras del país, con suficiente elasticidad como para adaptarse y modificarse de acuerdo a las condiciones derivadas de su aplicación. Es explícito sólo en su etapa inicial y comprende previsiones para la necesaria continuidad de la acción, en lapsos mayores.

---

1 Ver folleto de divulgación técnica del ITU N° 15, tema 1.



Comprende tres etapas: urgente, transitoria y definitiva, considerando que ha de pasarse de un estado deficitario existente con anterioridad al hecho climático, a un estado normal con condiciones de desarrollo necesariamente distintas del anterior.

Por eso es que considera no sólo la construcción de viviendas, sino principalmente las posibilidades subsistenciales y de posterior desarrollo económico, social e higiénico de la familia, en cuanto a la revelación de sus hábitos urbanos o rurales. Consulta asimismo una elemental noción de caracteres y prioridades que sirven para formular distintos programas de acción para entregar, tierras, viviendas y servicios a poblaciones urbanas y rurales de estado conocido y atención a aquellas otras de áreas rurales alejadas o desconocidas.

Lo importante del plan, es el propósito canalizador de una acción integral para recuperar económica y socialmente a una población cuyo número no se aparta mucho de la quinta parte de la población del país. A este efecto los programas que lo componen constituyen simples raíces alimentadoras de los planes de desarrollo colonizador e industrialización que deben regir intensivamente en la vida normal del país.

Y es en este sentido que tiende a hacerse visible y trascendente en la distribución de la población en el territorio, en el desarrollo de la producción, de la creación de nuevas áreas de trabajo y consumo, etc., así como si acaso más efectivamente en la reorganización de las comunidades locales.

V - EL INFORME SOBRE LA REORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

Desde el punto de vista del planeamiento territorial, este informe aboga fundamentalmente por el replanteo de la estructura de las líneas ferroviarias, en forma coexistente con las rutas nacionales, en función de la situación actual de unas y otras.

Como aspecto más importante de sus recomendaciones, merece destacarse el cierre de algunas líneas o tramos de exiguo rendimiento, la revitalización del Midland y la no prolongación de la línea a Mercedes.

En todos los aspectos parece deducir la necesidad de un aumento de la velocidad en los servicios y una tendencia a la formalización de líneas troncales o de preferencia, lo que inevitablemente reportaría una modificación sensible de los actuales módulos de espaciamiento territorial de los mismos en relación con las áreas de influencia de ellos ajustada a la nueva escala ferroviaria.

Tal interpretación del informe es posible formularla desde que en los puntos que se le permite observar, se manifiesta con una marcada coincidencia con los conceptos vertidos en el Informe sobre rutas nacionales, que por otra parte, la Comisión Técnica francesa conoció con anterioridad a la formulación del suyo.

VI - INFORME DE LA COMISION PARA  
EL ESTUDIO DEL PROBLEMA DE  
LAS CARRETERAS NACIONALES.(1)

Esta Comisión designada por el Consejo N. de Gobierno con fecha 6 de junio de 1957, con el cometido de propiciar soluciones que permitieran dictar una Ley para el ordenamiento integral de las carreteras"particularmente las de valor turístico", se pronunció a principios del corriente año.

En su informe considera que para el pronunciamiento en la forma y plazo que se le requiere (3 meses) y dada la trascendencia del mismo, puesto que en ello se involucra el nuevo concepto de clasificación de usos, no se halla debidamente integrada y por lo tanto se limita a formular las bases técnicas para encauzar un eficiente planteo político en materia vial, así como aquellas otras que de acuerdo a ese planteo deberían servir para el desarrollo de los estudios necesarios y conducentes a los fines propuestos.

Desde el primer punto de vista, el informe comienza por afirmar que "cualquier discriminación absoluta de un aspecto funcional que no provenga de una clasificación general de la circulación, no tendrá sentido ni teórico ni práctico alguno, ya que ello significaría un planteo reducido del problema y totalmente contrario a la naturaleza del mismo,

---

1 Ver en este folleto el tema 2: "El Planeamiento de la Vialidad Nacional".

dado que la función circulatoria y por tanto, las obras viales, constituyen expresiones y hechos que se relacionan naturalmente con el desarrollo económico y social del país".

- 1° - Consideración del desarrollo socio-económico nacional.
- 2° - Orientación de una política adecuada a la forma y oportunidad de propiciar los distintos aspectos de ese desarrollo.

En el primer punto incluye la consideración del enfoque integral del problema circulatorio íntimamente ligado a los planes de desarrollo de la producción, el consumo, la distribución de la población en el territorio, la efectividad de los servicios públicos y privados, el afinamiento, su naturaleza y objetivos, debiendo ser observados todos, tanto en el plano nacional, atendiendo a los impulsos e reacciones del usuario, según sus manifestaciones colectivas e individuales.

En el segundo punto incluye las relaciones de lo antedicho con los planes de obra y reclama la política en la materia teniendo en cuenta, el estado físico actual de las rutas, la estimación de nuevas necesidades y las posibilidades físicas, técnicas y financieras para su transformación, terminando por plantear la alternativa siguiente:

- 1 - O los planes viales se ajustan afirmando los hechos existentes y por lo tanto propiciando su desarrollo.
- 2 - O los planes viales se ajustan a las necesidades mediatas, propiciando la transformación del medio socio-económico, de acuerdo a planes de desarrollo tendientes a la obtención de un mejor uso de los recursos potenciales físicos y humanos.

Puesto el énfasis del informe en la definición de una política vial, relaciona el problema con los de la reorganización de la red ferroviaria, transportes aéreos, marítimos y fluviales, uso de las rutas en los órdenes nacional y municipal, etc., lo cual necesariamente significa colocarlo en el ya debatido aspecto y no resuelto aún, de la coordinación del transporte.

En un orden de concreciones el informe señala la necesidad de observar los distintos aspectos del problema, en las escalas: local, especialmente en cuanto al afinamiento de los servicios públicos; zonal, en base al uso y significado de las capitales de consumo, atención pública y concentración de productos.

En este último aspecto, destaca el actual estado de desarrollo del país sobre la base de una centralización vial en la capital y una tímida forma descentralizante sobre los puestos del litoral, observación que usa luego para plantear nuevamente a la orientación política en la materia la posibilidad de una estructura vial descentralizada, muy posiblemente de interés sobre la base exclusiva o combinada del puesto de Fray Bentos, conjuntamente con la acción paralela de un desarrollo tipificado de la producción, comercialización y transformación de los productos.

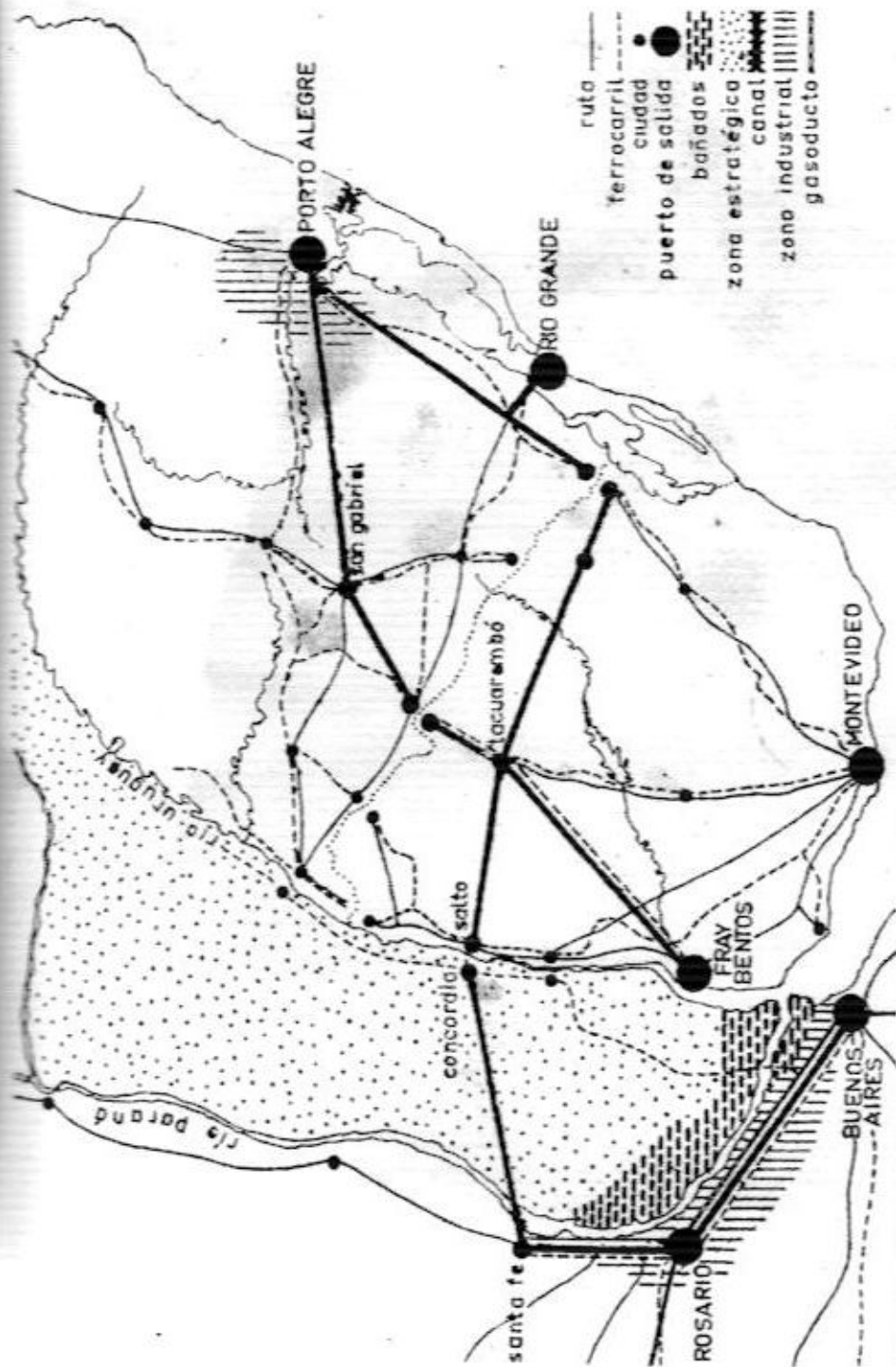
Es evidente que la Comisión, aún cuando no ha querido ir más allá en su informe, dado que el contenido del mismo ya era interpretado por ella como excedido en sus cometidos desde que empezó por considerar que no estaba debidamente integrada para expedirse, lo que sus términos expresan a título programático de un necesario estudio a realizar, empiezan a revelarse concretos en comparación con los otros documentos que venimos analizando, de tal modo que con el conjunto de ellos, cualquier cuerpo técnico podría abrirse un camino suficientemente claro como para empezar a develar la escondida estructura económico-social que pueda fundamentar un desarrollo efectivo de la misma.

Cuesta creer mirando las cosas desde un punto de vista puramente técnico y desprejuiciado, que en una reunión de tipo económico y comercial, como la que se ha realizado recientemente en nuestra ciudad; donde se han tratado temas sobre posibles relaciones espaciales, no se hayan trascendido de la misma, consideraciones sobre las estructuras de las comunicaciones viales y transportes internacionales.

No parece ser posible que tales temas no hayan podido obrar ni siquiera en el subconsciente de los participantes en la discusión, desde que si al menos hallamos aún en pañales la organización de nuestro pequeño territorio, es bien conocida la visión que sobre los problemas de desarrollo territorial tienen planteados en los estados vecinos.

Consideramos importante el conocimiento de esa situación internacional, puesto que será muy probable que el planeamiento de nuestro territorio debiera depender, o por lo menos considerar una vez más, el interés de nuestros poderosos vecinos.

Estaría dentro del cuadro de la lógica, que previamente a la formulación de un plan económico internacional, se definiera la región económica en la cual se está dispuesto o se puede económicamente operar.



POSSIBLE SISTEMATIZACION CIRCULATORIA PARA LA REGION DEL RIO DE LA PLATA

Por supuesto que es prematuro pensar que en el momento pueda llegarse a tal grado de precisión, cuando ni siquiera los organismos técnicos internacionales tienen directivas formadas al respecto.

Pero dentro de un orden más modesto de pretensiones, una simple visión de lo que acontece, puede mostrarnos, aunque no soluciones, simples ideas sobre posibilidades y conveniencias para la definición de una estructura nacional y en ese sentido apuntamos lo siguiente:

Partiendo de un concepto clasificatorio de las circulaciones y transportes, liberado de artificiosas líneas trazadas por el orden político y situándose en el limpio marco de una expresión geográfica natural, puede observarse que las comunicaciones troncales de la región económica del Río de la Plata, deberán conectar las grandes áreas de transformación de productos -hoy en pleno desarrollo- con los puertos de acceso al territorio y que ofrecen mayor posibilidad volumétrica de transporte.

Estas áreas son las que margina el río Paraná, desde Santa Fe hasta Buenos Aires, hoy sensiblemente afirmada por la construcción de los conductos de gas natural y petróleo provenientes de Salta, y la que se extiende al noreste de Porto Alegre sobre el valle del río Yacuí, donde se completa la red energética y de transportación fluvial mediterránea con la construcción de una serie de centros generadores hidroeléctricos (fig. 3).

La más directa conexión territorial entre estas áreas y los puestos de acceso, debe pasar por nuestro territorio, con un punto fijo en su trazado, tal cual es el que le ofrece la futura represa de Salto Grande.

Como puede observarse en el gráfico, este posible trazado exaltaría dos importantes puntos del territorio uruguayo: Fray Bentos como puerto y tal vez Tacuarembó como nudo de circulaciones, quedando Montevideo como centro de una subzona económicamente autónoma pero a la vez subsidiaria del sistema internacional.



Como puede observarse en el gráfico, este posible trazado, exaltaría dos importantes puntos del territorio uruguayo: Fray Bentos como puerto y tal vez Tacuarembó como nudo de circulaciones, quedando Montevideo como centro de una subzona económicamente autónoma pero a la vez subsidiaria del sistema internacional.

Véase pues que este planteo, vendría en parte a ser consecuente con algunos aspectos aconsejados por la Misión Francesa y opuestos en otros que se relacionan con alguna supresión de línea, hoy posiblemente justificada desde el punto de vista de la transportación de productos, aún cuando nuevos sistemas de comunicaciones puedan sustituir los actuales y con mayor adaptación a las nuevas distancias y formas operables de los servicios.

No podrá escapar tampoco a la observación, la posible necesidad de modificar los trazados ferrocarrileros y sistemas rodoviarios del noroeste del país, en razón de un conveniente fortalecimiento de los accesos terrestres al puerto de Fray Bentos y el consecuente desarrollo transformador de la zona este de los departamentos del litoral norte del Uruguay.

Como se ve, la pequeña extensión del territorio nacional, con su incipiente desarrollo, enclavada entre poderosas unidades económicas reales o potenciales, sigue siendo clave histórica para la solución de vitales problemas internacionales.

Montevideo, diciembre de 1959.

## PLANEAMIENTO DE LA VIALIDAD NACIONAL

Por la Comisión Especial del  
M.O.P. sobre el transporte en  
las rutas nacionales.

### A - Introducción

### B - El memorándum de la Comisión

- I - Consideraciones generales.
- II - Bases técnicas para el estudio de un proyecto de Ley que ordene las condiciones del tránsito en las rutas nacionales, particularmente las de uso turístico, atendiendo a la solución integral del problema.
- III - Bases técnicas para la clasificación de las rutas nacionales.

## INTRODUCCION

Montevideo, 3 de abril de 1959.

Señor  
Ministro de Obras Públicas.  
Ing. Luis Giannattasio.

Señor Ministro:

La Comisión designada por resolución del Consejo Nacional de Gobierno de fecha 6 de Junio de 1957 con el cometido de elaborar un anteproyecto de Ley que reglamente las condiciones del tránsito en las rutas nacionales y, en particular, las de valor turístico, lleva a su consideración, un esbozo de programa a tener en cuenta para el estudio y estructuración del anteproyecto referenciado, así como la sugerencia de una reestructuración de esta Comisión.

Evidentemente Sr. Ministro, el estudio encomendado ha excedido las posibilidades de esta Comisión desde un doble punto de vista: por lo perentorio del término concedido y por la necesidad de contar con representantes en la misma de otros Organismos que consideramos imprescindibles.

El Memorandum que elevamos a consideración del Poder Ejecutivo, es el producto del trabajo de técnicos especializados que han puesto al Servicio de esta Comisión

su saber y su experiencia, debiéndose destacar la valiosa colaboración prestada por el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura.

No escapará al elevado criterio del Poder Ejecutivo, la importancia y complejidad del problema planteado, así como las consecuencias de orden político, social, económico y financiero que traería aparejada la solución integral del mismo en base del estudio propuesto.

Asimismo esta Comisión desea llamar la atención sobre la creación de la Junta Nacional de Coordinación del Transporte de carga, por Ley de 8 de Enero de 1959, a la que se le han asignado determinados cometidos, que, estudiados con toda su generalidad obligarán a encarar total o parcialmente el enfoque propuesto en el memorandum adjunto.

No obstante, la constitución de esta Comisión podrá no ser la más adecuada para el estudio de este asunto fundamental, al no estar integrada por Organismos que, con la Dirección de Vialidad representan puntos de vistas fundamentales para su resolución.

Al elevar a vuestra consideración las apreciaciones á que ha llegado esta Comisión y agradecer el honor que se nos ha dispensado al ser designado, nos reiteramos de Vd. muy atte.

Ing. EZEQUIEL SANCHEZ GONZALEZ  
Presidente  
(Director de Vialidad)

## I - CONSIDERACIONES GENERALES

Atento a lo que dispone la resolución del Consejo Nacional de Gobierno referente al cometido de la Comisión, que se constituye por el mismo y que es el de proponer en el término de 3 meses, a partir de la fecha de su constitución, el proyecto de Ley que como resolución integral reglamente las condiciones del tránsito en las rutas nacionales, y en particular, las de valor turístico, se considera:

- 1° - Que la naturaleza del problema que para tales fines debe estudiarse ofrece dificultades de orden técnico que superan las posibilidades de concretar conclusiones en el tiempo acordado a la Comisión para expedirse.
- 2° - Que no obstante la dificultad señalada, el problema presenta la posibilidad de ser desglosado en: - Aspectos de aplicación inmediata, que particularmente constituyen disposiciones de policía vial, basados en la experiencia y tomando en consideración la situación real de la red vial existente.

Aspectos de aplicación mediata, que constituyen los estudios tendientes a dar solución a problemas más complejos, ya que los mismos afectarán (por lo menos en parte), el trazado y ordenamiento de las rutas nacionales.

En efecto, en estos últimos aspectos deberá hacerse, como lo establece el decreto, consideración de los caracteres de uso de la circulación, factor éste no comprendido hasta el presente en la legislación vigente, pero que se estima imprescindible por su incidencia en la ocupación y uso del suelo nacional.

De acuerdo a estas consideraciones, la Comisión entiende que des son los puntos a resolver en el futuro:

- 1 - Lo que concierne a los aspectos de posible aplicación inmediata, referentes a modificaciones y ajustes a las disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito, tema que en nuestra opinión correspondería a la Dirección de Vialidad Nacional dentro de sus funciones normales.
- 2 - Lo que concierne al estudio necesario para encarar soluciones integrales de ordenamiento y uso de las rutas, tema que en nuestra opinión deberá ser encarado por una Comisión adecuadamente integrada por representantes de todos los sectores involucrados. Se ha creído conveniente proponer en el capítulo siguiente de este informe un proyecto de las bases técnicas que debieran orientar los estudios conducentes a tal propósito, en la oportunidad y plazo que al efecto se determine.

II - BASES TECNICAS PARA EL ESTUDIO DE UN PROYECTO DE LEY QUE ORDENE LAS CONDICIONES DEL TRANSITO EN LAS RUTAS NACIONALES - PARTICULARMENTE LAS DE USO TURISTICO - ATENDIENDO A LA SOLUCION INTEGRAL DEL PROBLEMA.

Naturaleza y enfoque del problema.

- 1 - La distinción del uso turístico de las rutas requiere la necesidad de comprender esta forma funcional, en una clasificación general de las circulaciones nacionales. Este principio debe interpretarse en total acuerdo con el propósito de procurar solución integral al problema vial.
- 2 - En este entendido, cualquier discriminación absoluta de un aspecto funcional que no provenga de una clasificación general de la circulación, no tendrá sentido teórico ni práctico alguno, ya que ello significaría un planteo reducido del problema y totalmente contrario a la naturaleza del mismo, dado que la función circulatoria y, por tanto, las obras viales, constituyen expresiones y hechos que se relacionan naturalmente con el desarrollo económico y social del país.
- 3 - En consecuencia, un enfoque integral del ordenamiento de las circulaciones nacionales, en el que a los efectos de este informe deben comprenderse las circulaciones turísticas (aunque sus consecuencias inmediatas se

prevean en soluciones de aspectos parciales) lógicamente debe basarse en la fijación de dos puntos de vista fundamentales:

- a) Consideración del desarrollo socio-económico nacional.
  - b) Orientación de una política adecuada a la forma y oportunidad de propiciar los distintos aspectos de ese desarrollo.
- 4 - Desde el primer punto de vista, el enfoque integral del problema circulatorio es elemental considerarlo íntimamente ligado a los planes de desarrollo de la producción, el consumo, la distribución de la población en el territorio, la efectividad de los servicios públicos y privados, el afincamiento, su naturaleza y objetivos, etc. Estos deberán ser observados tanto en el plano internacional como en el plano nacional, y atendiendo también los impulsos o reacciones del usuario, según sus manifestaciones colectivas o individuales.
- 5 - Desde el segundo punto de vista, es obvio que la aplicación de disposiciones tendientes a la consecución de los fines expuestos y particularmente en cuanto debe traducirse en planos de obras, es absolutamente necesaria la definición de una política en la materia, y para ello deberá tener en cuenta aspectos tales como:
- a) Estado físico actual de las rutas.
  - b) Estimación de nuevas necesidades.
  - c) Posibilidades física, técnica y financiera para su transformación.

La consideración de estos aspectos conducirá a la adopción de la política adecuada en materia de disposiciones, proyectos y realizaciones, y sobre la alternativa siguiente:

- 1) O los planes viales se ajustan a las necesidades inmediatas, afirmando los hechos existentes, y por lo tanto propiciando su desarrollo.
- 2) O los planes viales se ajustan a las necesidades mediatas, propiciando la transformación del medio socio-económico, de acuerdo a planes de desarrollo tendientes a la obtención de un mejor uso de los recursos potenciales físicos y humanos.



- 6 - Es evidente la íntima relación que surge de la consideración general de los puntos de vista expuestos y la forma más o menos estrecha en que esa relación se formula, a través de las orientaciones políticas posibles.

Es así también que por tal circunstancia, no será menos importante, que cualquiera de las orientaciones políticas que se adoptare, ella no podrá constituir una acción parcial ni mucho menos, independiente de la que en el orden integral de los problemas nacionales se defina, particularmente en cuanto tienda a propiciar normas, orientaciones y realizaciones en aspectos funcionales afines o complementarios.

De este modo una política vial, además de tenerse que integrar en el orden del planeamiento nacional, no podrá definirse con sentido práctico, si se aísla de los otros problemas de la circulación, tales como: reorganización de la red ferroviaria, transportes aéreos, marítimos y fluviales, uso de las rutas en los órdenes nacional y municipal, etc., lo cual necesariamente significa colocar el problema en el ya debatido aspecto de la coordinación del transporte.

- 7 - No debiendo ignorarse la complejidad del problema que se plantea, así como sus antecedentes, que abonan en favor de la definición cuantitativa y cualitativa del mismo, es deber de la ciencia y la técnica informar sobre la metodología más conveniente para abordar de un modo sistemático y práctico, el conocimiento y dilucidación de los aspectos fundamentales que lo conforman y permitan obtener soluciones adecuadas en el grado de desarrollo cíclico que en cada caso se requiera. Ello implicaría el cumplimiento de un proceso de análisis y superposición de efectos localizados.

Se estima que de este modo debe llegarse en forma práctica, a la obtención de los propósitos enunciados en el decreto que ha constituido esta Comisión, que es el de establecer la clasificación de uso de las rutas nacionales.

### III - BASES TÉCNICAS PARA LA CLASIFICACION DE LAS RUTAS NACIONALES.

8 - Los factores que influyen fundamentalmente en el desarrollo vial son:

- 1 - Localización de servicios colectivos.
- 2 - Localización de la producción y el consumo.
- 3 - Organización administrativa de la circulación.

9 - Localización de servicios públicos.

La existencia e inexistencia de servicios públicos obra en la estabilidad del afincamiento de la población y en distinto grado en las áreas rurales e en las urbanas. En todo caso, tanto se presenten en su forma completa e incompleta, los servicios públicos tienden a agruparse, dando origen a la formación de poblaciones.

Es debido a la desigual distribución geográfica de las poblaciones, que se manifiesta una también desigual proyección de los servicios públicos en el territorio y por consecuencia los grados de desarrollo de las primeras son expresiones concomitantes del desarrollo de estos últimos. Se puede afirmar de un modo general, que el área de influencia de un centro poblado es proporcio

nal al grado de desarrollo de los servicios públicos que lo definen. De la necesaria vinculación espacial entre los factores mencionados: poblacionales y servicios, se deduce que las rutas y caminos deberán responder a los distintos sistemas territoriales que se derivan de los grados de influencia de aquellas correlaciones, esto es: regionales, zonales y locales.

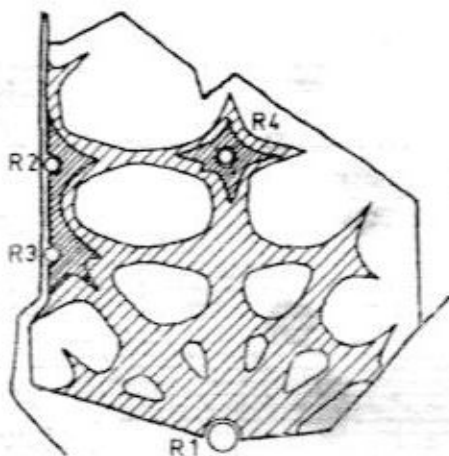
- 10 - El sistema regional nacional está apoyado en la existencia de ciertos servicios públicos tales como: silos y grandes depósitos, hospitales de 1ra. categoría, Universidad, puerto, etc., localizados y agrupados en un sólo centro totalmente desarrollado: Montevideo, y dos en proceso de desarrollo: Paysandú y Fray Bentos.

En tanto Montevideo, como centro totalmente desarrollado, ha ejercido notoria influencia convergente en el trazado de rutas, Fray Bentos y Paysandú han quedado subordinadas a ese mismo trazado; totalizándose así un sistema de influencia centralizada en la capital nacional, aún cuando una influencia local puede observarse en la zona litoral de aquellas, superpuesta al sistema central.

- 11 - El sistema zonal se apoya en la existencia agrupada de otros servicios como: almacenes, hospitales de 2da. categoría, centros de enseñanza preparatoria, estaciones ferroviarias, etc., localizados generalmente en las capitales de departamento y comprende una red vial de conexión entre centros departamentales.



- 12 - El sistema local se apoya en la existencia de servicios que atienden las necesidades de carácter doméstico o cotidiano de la población.

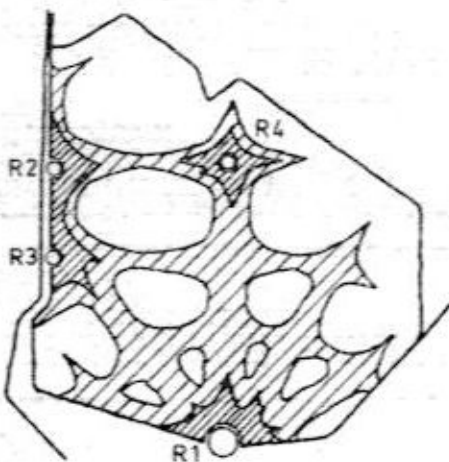
Los agrupamientos de estos servicios en distintos grados de desarrollo, pueden ser considerados como elementos básicos, constitutivos de la red de circulaciones vecinales, a veces no coincidentes con los sistemas zonales o regionales, pero siempre dependientes de ellos.



**R<sub>4</sub> SISTEMA REGIONAL**  
 -(escala pluridepartamental)



Influencia del agrup. de serv. regionales  
 (depósitos-silos-hospitales reg-universidad)

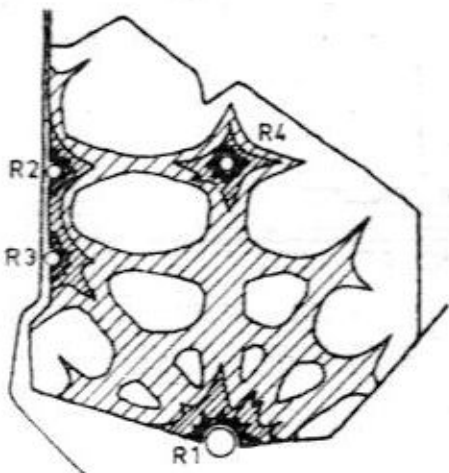
-  influencia de R1
-  influencia de R2-R3-R4



**Z<sub>3</sub> SISTEMA ZONAL**  
 -(escala departamental)




Influencia del agrup. de servicios zonales  
 (depósitos-hospitales dep.-preparatorios)

-  influencia zonal
-  influencia nacional

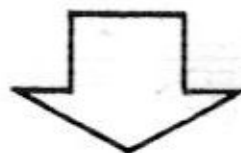


**L<sub>1</sub> SISTEMA LOCAL**  
 -(escala sección policial)

Influencia del agrup. de servicios locales  
 (comercios peq.-políclínicos-liceos-etc)

-  influencia local
-  influencia zonal
-  influencia nacional

ORDENAMIENTO TERRITORIAL	L <sub>1</sub> sub local	L <sub>2</sub> local	Z <sub>3</sub> zonal	R <sub>4</sub> regional	R <sub>4'</sub> regional
Naturaleza • pesado					
TRANSITO • liviano					
Volumen					
TERRITORIO					
POBLACION URBANA					
AGRUPAMIENTO -TIPO DE SERVICIOS COLECTIVOS	①	②	③	④	④'



LOS AGRUPAMIENTOS-TIPO DE SERVICIOS COLECTIVOS: 1,2 3,4 y 4' PERMITEN ANALIZAR Y RELACIONAR AL TRANSITO DE ACUERDO CON EL MEDIO FISICO Y SOCIAL, MOSTRANDO SUS CARACTERIZACIONES EN CADA CASO

Las áreas de influencia de estos agrupamientos se extienden corrientemente y a veces coincidiendo con las áreas administrativamente predeterminadas para los servicios policiales y judiciales.

13 - Una visión integral del actual sistema de circulaciones, desde el punto de vista de la localización de los servicios públicos, muestra:

- a) Que existe una generalización de trazados troncales centralizados en Montevideo, que no llega a distinguir en el momento las características de los centros que vincula.
- b) Que en apoyo de la misma observación los trazados regionales, troncales y locales aquí considerados se superponen en la red vial existente.

14 - En estas condiciones deberá tenerse en cuenta para una correcta y práctica clasificación de las rutas nacionales:

Que a distinto nivel de desarrollo de servicios públicos corresponde a:

- 1) Niveles gradual y proporcionalmente desarrollados de población urbana.
- 2) Una incidencia gradual y superpuesta de influencias territoriales.
- 3) Un aumento del tránsito en el orden de su volumen, proporcional al nivel de la población y relacionado con la extensión de influencias territoriales.
- 4) Un aumento similar del tránsito, en cuanto a la naturaleza del mismo.
- 5) La existencia de tránsito pesado en áreas regionales y zonales, cuya variación es principalmente dependiente del área rural de producción.

#### Localización de la Producción y el Consumo.

15 - En la localización de la producción y el consumo, debe

distinguirse dos tipos de uso del suelo, que originan otras tantas estructuras viales; son ellas la producción agraria y la producción industrial, en tanto el consumo podrá ser considerado como anexo a los aspectos tratados en los numerales 9 a 14 inclusive.

- 16 - La distribución de áreas de producción agraria en relación a los centros de almacenaje, consumo y exportación constituye factor importante en la organización y clasificación de las rutas nacionales.

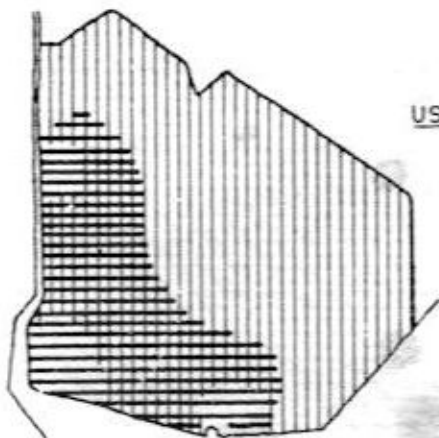
A la fijación de los centros citados en la forma ya expuesta, debe seguir la consideración de los aspectos intervinientes en la clasificación territorial de las áreas de producción.

Estos aspectos son:

- a) El uso actual del suelo en cuanto a la naturaleza de su producción: pecuaria, agropecuaria, agrícola.
  - b) El uso potencial del suelo, en cuanto a las posibilidades de desarrollo de la producción.
  - c) La conveniencia de mantenimientos y transformaciones del uso actual del suelo o desarrollo de su potencial productor.
- 17 - De la observación metódica de los aspectos expresados, deberán surgir los correspondientes necesarios para la clasificación de las rutas, consideradas desde este punto de vista, en forma independiente del tratado con anterioridad.

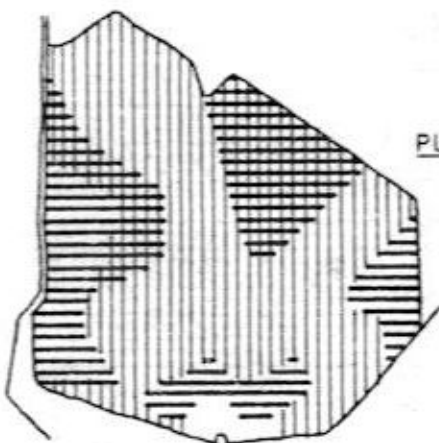
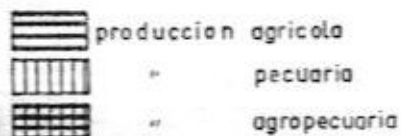
En esta línea es dable observar<sup>que</sup> a tipos de producción agraria localizados en el territorio corresponde una estructura poblacional dada.

Ella se distingue particularmente por un aumento progresivo de su densidad, correlacionada en forma sucesiva con las áreas pecuarias, agropecuarias, agrícolas ex



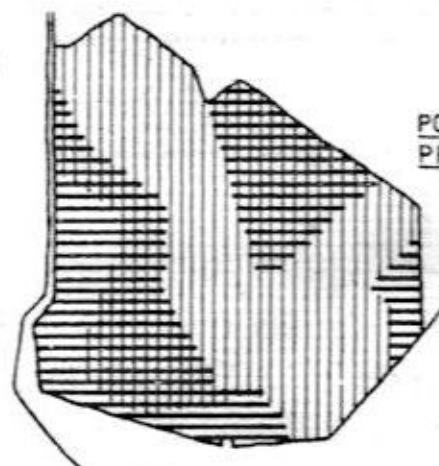
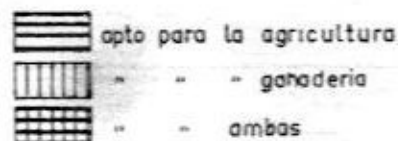
### USO ACTUAL DEL SUELO

La graficación de los censos agropecuarios es imprescindible para determinar y seguir el desarrollo y la localización de la producción agraria



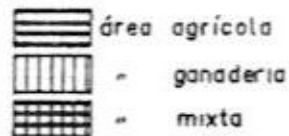
### PLANO AGROLOGICO

El relevamiento agrológico es la base para establecer una política nacional para la explotación del suelo



### POLITICA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCCION AGRARIA

Los planes de desarrollo vial serán un factor preponderante para conseguir ese uso racional del suelo





ORDENAMIENTO TERRITORIAL	L <sub>1</sub> sublocal	L <sub>2</sub> local	Z <sub>3</sub> zonal	R <sub>4</sub> regional	R <sub>4'</sub>
Naturaleza					
pesado					
liviano					
TRANSITO					
trape					
Volumen					
POBLACION RURAL					
TERRITORIO division territorial sobre la base de la ley del I.N.C.	1000há	500há	125há	25há	2,5há
PRODUCCION	pecuaria	agro- pecuaria	agricola	agricola intesiva	chacras



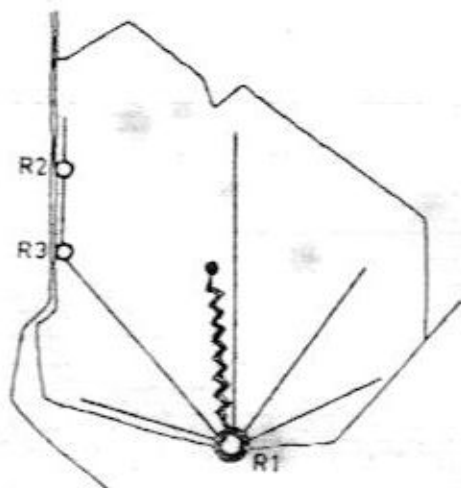
LA PRODUCCION AGRARIA, SU TIPIFICACION Y SUS PREDIOS TIPO DE EXPLOTACION-(según la ley del I.N.C.)- PERMITE RELACIONAR Y ANALIZAR AL TRANSITO DE ACUERDO A LAS CARACTERISTICAS EXIGIDAS POR ESA EXPLOTACION

tensivas, agrícolas intensivas y chacareras, siguiendo la denominación establecida en la Ley de Colonización.

- 18 - Una idéntica correlación clasificatoria, ocurre en cuanto a la división del territorio, si éste se estima sobre las bases establecidas en la ley citada.
- 19 - En cuanto a la influencia que la localización de la producción agraria puede ejercer en una clasificación del tránsito en las áreas rurales, deberá observarse:
  - a) Que en el aspecto de su volumen, ofrece un crecimiento gradual, correlativo, desde las áreas de producción pecuaria a las chacareras.
  - b) Que en el aspecto de su naturaleza, el tránsito liviano sigue el mismo régimen proporcional anterior. El tránsito pesado, igual, pero limitado a los sectores comprendidos entre lo agropecuario y lo agrícola intensivo, y análogamente, pero en sentido inverso, para la circulación de tropas desde las áreas pecuarias a las agropecuarias.
- 20 - Desde el punto de vista industrial, afectan a la circulación dos aspectos singularmente importantes y que deberán influir necesariamente en la vida nacional.

Estos aspectos son:

- 1) Conveniencia y posibilidad de una forma de concentración de los productos básicos para la industria, tendiendo a centralizar o descentralizar su transformación y/o comercialización.
  - 2) Posibilidad de tipificar la producción industrial, con fines de ordenar su localización en el territorio para la utilización óptima de los recursos actuales y previsibles; energía, materia prima, mano de obra y en el caso particular: vialidad, transportes y servicios anexos.
- 21 - Desde el ángulo de observación relativo a la estructura vial, soluciones distintas y por lo tanto también distintas clasificaciones de rutas, surgirán según se defi

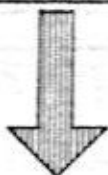


LA CENTRALIZACION, admite el mantenimiento de la estructura vial existente que converge hacia Montevideo. Ello no favorece ni fomenta a los centros industriales hoy en desarrollo en el interior del País, salvo en el caso en que se admitan excepciones a costos anti-económicos

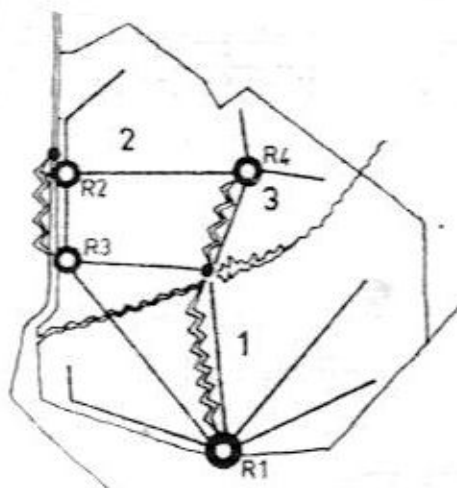
- subcentro industrial
- centro de energía
- ⚡ línea de energía
- circulaciones nacionales



CENTRALIZACION



DESCENTRALIZACION



LA DESCENTRALIZACION equilibra el uso del territorio y afecta a su equipamiento y viabilidad - No significa por eso el abandono de las rutas actuales, sino la creación o mejoramiento de algunas, favoreciendo el acceso a los centros industriales ya existentes en el interior del País (R2, R3 y R4)-

- subcentro industrial
- centro de energía
- ⚡ línea de energía
- circulaciones nacionales

ORDENAMIENTO TERRITORIAL	L <sub>1</sub> sublocal	L <sub>2</sub> local	Z <sub>3</sub> zonal	R <sub>4</sub> regional	R <sub>4'</sub> regional
Naturaleza pesada					
TRANSITO liviano					
Volumen					
POBLACION					
AGRUPAMIENTO TIPO DE SERVICIOS COLEC.	①	②	③	④	④'
TIPO DE PRODUCCION INDUSTRIAL		artesanía			producción industrial

LA PRODUCCION INDUSTRIAL TIPIFICADA Y ORDENADA DE ACUERDO CON LOS CENTROS POBLADOS -TIPO: 1,2,3,4 y 4' PERMITE RELACIONAR Y ANALIZAR AL TRANSITO CON LAS CARACTERISTICAS QUE ESA PRODUCCION EXIGE

na la política respectiva en base a tendencias centralizantes o descentralizantes.

- 22 - En el primer caso, la estructura vial convergente en Montevideo, podrá mantenerse, aún cuando podría observarse que el conocido desarrollo de centros industriales en el litoral puede conducir a que se establezcan equívocos o contradicciones susceptibles de ser salvados sólo por medio excepciones antieconómicas y por lo tanto no se reputan convenientes para la integridad de una acción reguladora de los desarrollos viales y ordenamiento de la circulación.

Puede asimismo, considerarse de igual modo el problema en cuanto estos aspectos se relacionen con los planes de desarrollo energético ya formulados o iniciados por el organismo autónomo competente.

- 23 - En el segundo caso, el equilibrio en el uso del territorio, y por consiguiente en los equipos y vialidad se hace más evidente.

Sin que la oposición conceptual en que la acción se basa, con respecto a la orientación centralizante, signifique abandonos de trazados viales, pero sí ciertamente cambios de regimenes en la concepción de las obras, por cuanto ello significa modificar el uso de las rutas, para vitalizar, hacer posible y absorber el impacto de los centros en desarrollo o previsibles.

- 24 - La naturaleza de la función industrial, reporta necesariamente una similitud de estructura con la de los agrupamientos de servicios y poblacionales, a tal punto que la proporcionalidad de estados crecientes analizados para éstos, corresponde idénticamente a los tipos de producción industrial caracterizados correlativamente por las formas artesanales, pequeña industria y gran industria.

- 25 - Frente a la influencia industrial, el tránsito se comporta también con las mismas características de creciente proporcionalidad que las citadas para los agrupamien

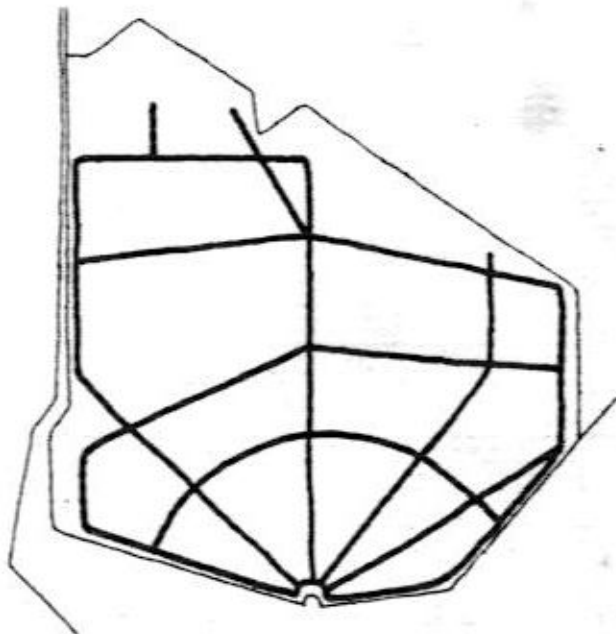
tos de servicios y poblacionales, pudiéndose de este modo considerar una misma forma influyente en la clasificación de las rutas nacionales.

#### Organización Administrativa de la Circulación.

- 26 - La red actual de circulaciones: rutas nacionales, vías ferroviarias, líneas fluviales, marítimas y aéreas, ofrecen dos tipos de interés a los efectos de su estudio o influencia mutua; son ellos los que surgen de sus valores reales existentes y aquellos otros de sus valores potenciales. Unos y otros deben ser integrados para considerárselos como un todo orgánico a los efectos de la complementación y coordinación de sus distintos servicios y equipamientos, y constituir de ese modo el sistema circulatorio nacional.

Desde luego que tal posición podrá adoptarse siempre que se condicione la organización y ordenamiento administrativos de la circulación, a los puntos de vista que para una política vial se establezcan en base a las soluciones dadas a los problemas de localización de servicios públicos, de la producción y el consumo mencionados en el numeral 8 y subsiguientes.

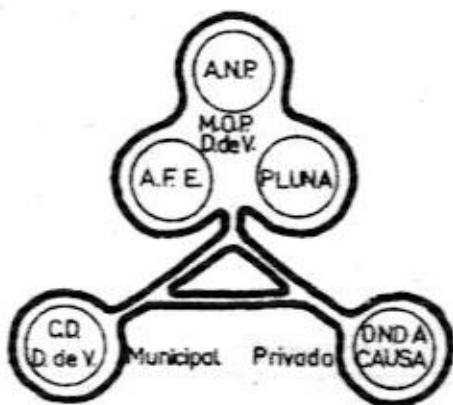
- 27 - En todo caso, la necesaria y más o menos directa vinculación de los distintos sistemas de circulación y transportes, deberá hacerse obrar en razón de la naturaleza de los sistemas y equipos, así como el de sus costos de operación y fletes, teniendo presente, y en relación a las localizaciones de los factores en el territorio, los límites óptimos para cada tipo de transporte en la secuencia de las mayores distancias y en el orden siguiente: ruta, ferrocarril, vía fluvial o marítima, vía aérea.
- 28 - En tal sentido, o bien la red de rutas nacionales se condiciona y proyecta con vistas a un ordenamiento funcional con vida propia y por lo tanto independiente o autónomo con relación a otros sistemas de circulación, o

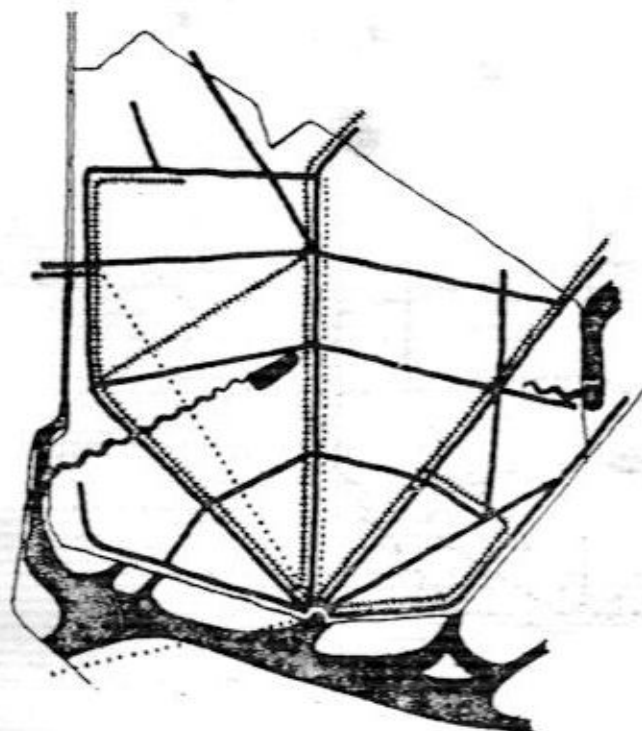


... o la red de caminos nacionales se condiciona y proyecta con miras a un buen funcionamiento en sí misma, como si fuera un órgano autónomo con vida propia...

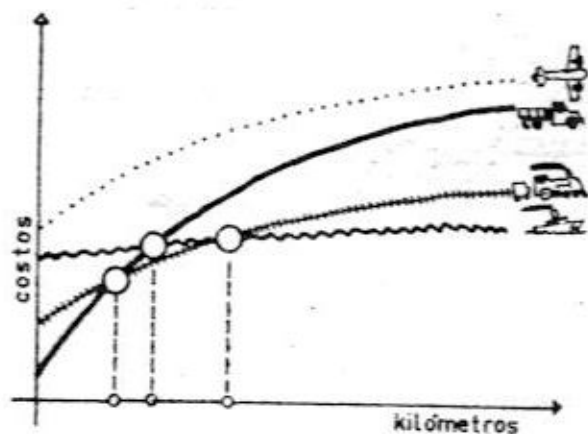
... o la red de caminos nacionales se condiciona a una función económica de complementación coordinada, estableciendo en el orden administrativo un:

ORGANO COORDINADOR...





- caminos nacionales
- - - - - vías férreas
- ▬ rutas marítimas o fluviales
- ..... rutas aéreas



... y en lo físico un ordenamiento de equipo vial integral, basado en las necesidades ya analizadas en los puntos 1 y 2

Del estudio de los costos sociales y calidades de los fletes surgirán las distancias económicamente óptimas para cada uno de ellos, así como también la localización de los centros de concentración de productos.



la red de rutas nacionales se condiciona a una forma económica de acción coordinada y complementada con todos los demás sistemas de circulación y transportes.

- 29 - En el primer caso la estructura administrativa actual sería tal vez suficiente para imprimir los programas de desarrollo que en tal caso se prevean.

En el segundo caso sería requerida una estructura administrativa coordinada y constituida por los tres sectores incidentes en el problema integral: el sector estatal, constituido en la órbita del M.O.P. por la Dirección de Vialidad, A.N.P., A.F.E. y P.L.U.N.A.; el sector municipal, constituido por los Concejos Departamentales y el sector privado, constituido por las empresas concesionarias de los servicios de transporte.

- 30 - En cualquiera de las posiciones que se adopten, de los estudios cuya sistematización se recomienda, surgirán los aspectos legales y técnicos que el Poder Ejecutivo demanda, y que de acuerdo a lo expuesto comprenderán las normas y disposiciones acordes con las características disímiles que las rutas presentan en sus distintos tramos y que se manifiestan según ciertas leyes, dependientes de la localización geográfica de los servicios públicos en lo funcional, dependientes de la producción, distribución y consumo, en lo económico, afirmadas en planes viales de coordinación y complementación en lo administrativo.

Montevideo, diciembre de 1958

DE LO ANALIZADO, RESULTA QUE: la red de caminos nacionales presenta características diferentes en sus distintos tramos, manifestándose ellas según leyes:

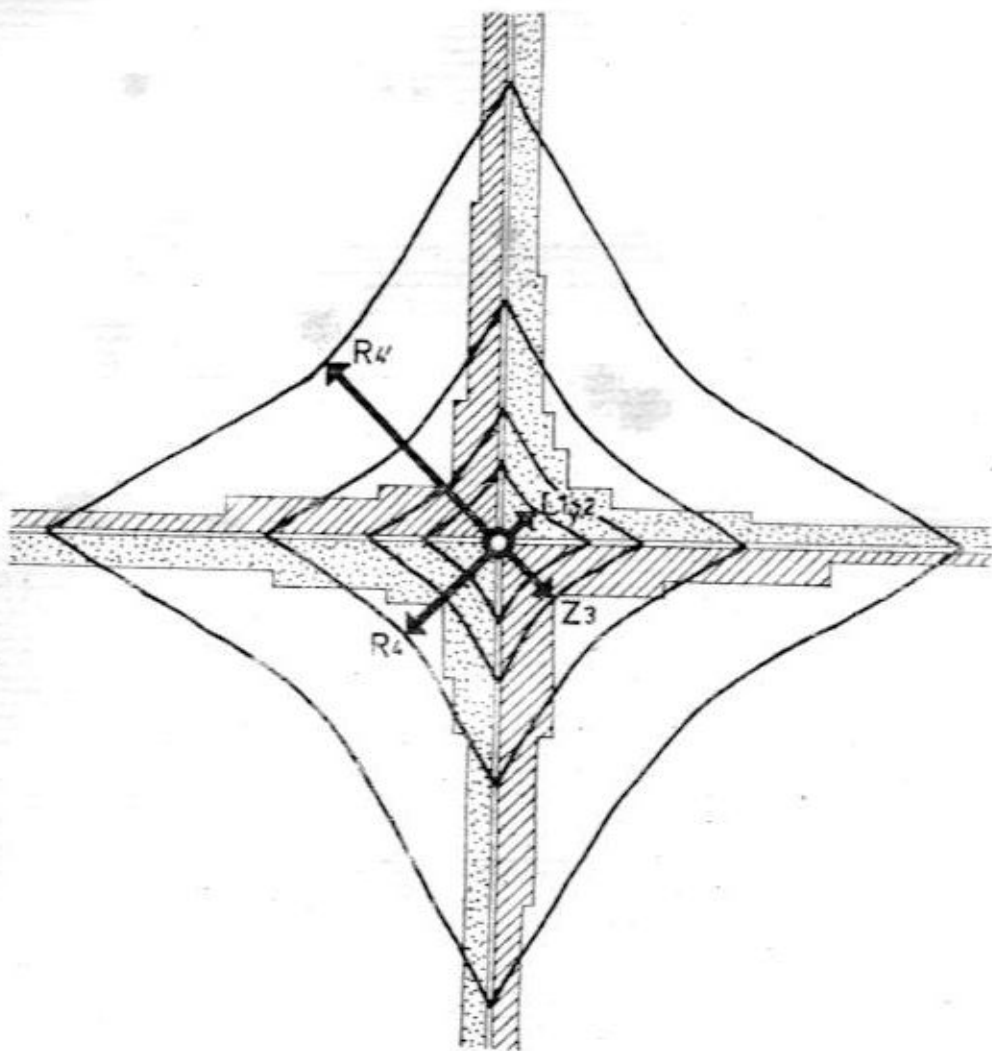
FUNCIONALES: dependientes de la localización geográfica de los servicios colectivos.






ECONOMICAS : dependientes de la producción y el consumo.

POLITICAS : concernientes a los planes viales de coordinación y complementación.

LA SINTESIS DE ESOS VALORES -que podrán ser expresados en un cierto número de tramos viales tipo- PERMITIRA ESTABLECER EL INSTRUMENTO TECNICO-LEGAL PARA EL DESARROLLO VIAL, O SEA LA:

LEY DE VIALIDAD NACIONAL



- 
 agrupamiento-tipo de servicios colectivos.
- 
 límite de las áreas de influencia de los centros de servicios.
- 
 distancia-tiempo de los agrupamientos-tipo de servicios a las poblaciones más alejadas. (L1:sublocalidad, L2:localidad, Z3:zona, R4:subregión, R4': región ).
- 
 naturaleza del tránsito: pesado, liviano, tropa.
- 
 volumen del tránsito.

Esquema para un centro R4', contiene por lo tanto servicios propios de L1 L2 Z3 y R4.

V° CONGRESO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGIA

SOCIOGRAFIA DE LA VIVIENDA URBANA Y RURAL EN LATINO-AMERICA

Informe de la Facultad de Arquitectura, por los Dres. Carlos Queraltó Oribe, Carlos M. Rama y Edmundo Soares Netto y el Arq. Lorenzo Finocchio. Con la colaboración del Sr. Edison Wibmer, de la Dirección Gral. de Estadística y Censos.

S U M A R I O

- I) Panorama general en América Latina.
- II) Estudio de la vivienda en el Uruguay.
- III) La Facultad de Arquitectura y el estudio de la vivienda.
  - a) el I.T.U.
  - b) la cátedra de Sociología II
  - c) la cátedra de Sociología I
- IV) Conclusiones
- V) Apéndice:
  - a) Cuadros estadísticos comparativos.
  - b) Algunas situaciones observadas a través de los cuadros censales.

I - PANORAMA GENERAL EN AMERICA LATINA.

El estudio sociográfico de la vivienda, ha sido una preocupación reciente en América Latina, fundamentalmente en los últimos 15 años.

La técnica más utilizada es la censal, pero ésta no sólo es limitada, sino que se presenta en direcciones distintas, habiendo prevalecido hasta hace pocos años el criterio de inventario de edificios, el cual ha podido servir, a veces, como fuente de información indirecta sobre la vivienda. En otros, el censo de población o el agrícola han proporcionado una oportunidad para recoger datos más o menos detallados sobre la vivienda (1)

Valioso material puede también recogerse últimamente en algunos países, de censos parciales o de investigaciones sociales que comprenden aspectos del problema de la vivienda.

---

1 A. Casis: "Censos de Viviendas en las Américas". Washington D.C.: Bureau of the Census, Department of Commerce, 1949.

## II - ESTUDIO DE LA VIVIENDA EN EL URUGUAY.

1) Con todo rigor, no es posible describir la vivienda urbana y rural dentro de nuestro medio físico y social. Para ello es necesario: o desarrollar estudios sistematizados, globales y simultáneos que abarquen la totalidad de nuestro territorio y cuya elección sea suficientemente representativa "a priori" como para permitir un intento de generalización. Los estudios realizados en nuestro país son limitados en cantidad, área y población. Sus técnicas de investigación diferentes. Los datos recogidos no son siempre comparables por diferencias de medio o de tiempo. Rara vez puede hacerse un estudio comparativo cronológico.

2) Por esa razón, no se incluyen en este informe cifras ni tampoco las consabidas descripciones de nuestra vivienda rural indigente y su contrapartida urbana. Adjuntamos no obstante, en un "Apéndice" material estadístico, censal, y una reseña de trabajos de la Facultad, en la esperanza que su crítica permita definir un planteo metodológico del estudio sociográfico de la vivienda en el Uruguay.

3) Hechas estas precisiones, pasaremos a describir las principales tendencias de la investigación de la vivienda, primero en nuestro país y luego dentro de la Facultad de Arquitectura, con los aportes particulares que puedan entenderse como investigación sociográfica.

El estudio de la vivienda ha merecido la atención en los Censos Nacionales y Municipales realizados en el país. Lamentablemente el último censo nacional fue levantado en 1908, y como es lógico, sus resultados han perdido toda actualidad. En el orden municipal, el censo del Departamento de Montevideo en 1941 recogió abundante información sobre vivienda, pero sus resultados nunca fueron divulgados.

De los estudios efectuados en los últimos 15 años, se pueden destacar los siguientes: (2)

a) El Instituto Nacional de Viviendas Económicas ha realizado varios trabajos censales en este campo, tanto en Montevideo como en el Interior.

b) El Instituto Nacional de Colonización no investiga el problema de la vivienda, sino como una expresión de las condiciones económico-sociales del problema del rancharío.

El Departamento Técnico del Instituto ha realizado estudios en rancharíos ubicados en varias zonas del país, llegando a la conclusión, al presente, de que sin descontar la vivienda de material y el rancho mejorado, el tipo dominante de vivienda es el rancho desmejorado: materiales primarios con escasa modificación; espacio sórdido, dividido generalmente con bolsas que sirve, excepto la escasa higiene, para casi toda la vida familiar; aberturas estrechas determinan escasa aereación e iluminación. (3)

c) El Servicio Cooperativo Interamericano de Salud Pública, realizó censos familiares y sanitarios en una serie de

---

2 Existen, además de las que se mencionan, otras investigaciones que han tenido como punto central la vivienda, pero que por exigencias de la brevedad del trabajo no pueden describirse. Véase págs. 73 a 76 de "Vivienda y Clases Sociales" en Revista de la Facultad de Arquitectura, N° 1.-

3 Información proporcionada por el Jefe del Dpto. Técnico del Instituto Nacional de Colonización, Profesor Walter González Penela.

localidades del país, con la colaboración de la Dirección General de Estadística.

En la boleta empleada se destinaba una sección IV al estudio de la vivienda, investigando tipo de casa, tipo de construcción, carácter en que la ocupa, piezas, camas; agua, eliminación de excretas y cuarto de baño

d) Los equipos del Bien Común integrados por técnicos y estudiosos de la investigación social, empleando una boleta que responde al sistema del P. Leuret, han trabajado en el estudio de la vivienda, dentro de la esfera de actividad privada.

e) Las Misiones Socio-Pedagógicas realizaron numerosas investigaciones sobre nuestros núcleos rurales e indigentes. Aunque sus estudios no son siempre comparables, han sido de inestimable utilidad para la comprensión general del problema (4).

f) La Comisión Honoraria para la Lucha Antituberculosa, efectuó encuestas en las que se determinaban condiciones sobre la vivienda, con especial relación a problemas sanitarios e higiénicos.

---

4 Especialmente valioso el libro de Wettstein y Pi Hugar te, "Rasgos actuales de un rancharío uruguayo", Montevideo, Facultad de Derecho, 1955.



III - LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y EL ESTUDIO DE LA VIVIENDA.

En 1957 en un trabajo presentado al IV Congreso Latinoamericano de Sociología, celebrado en Santiago de Chile, por el Dr. Carlos M. Rama, se establecían las etapas y características que ha tenido la introducción de los estudios sociológicos en los planes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Montevideo, y las especiales características que en aquella fecha presentaba. (5)

Como se destacaba en el mismo, al margen de las cátedras de Sociología, y hasta con anterioridad al establecimiento de las mismas en la Facultad de Arquitectura, se han intentado trabajos de ciencia social y se han dado pasos para el estudio de algunos temas sociológicos. Además, de 1952 a la fecha, se han ido ajustando el rendimiento y organización de los estudios sociológicos en esta casa de estudios, y se ha hecho más conciencia la necesidad de abocarse a sus temas de una manera organizada y metódica.

---

5 Véase "La enseñanza de la sociología en las Facultades de Arquitectura", Montevideo, Fac. de Arquitectura, 1957 (ed. mimeog.). Una versión más breve fue presentada al XVIII Congreso Internacional del Instituto de Sociología cumplido en Nuremberg y figura en sus anales.

Por razones obvias ha ocupado siempre el estudio de la sociología de la vivienda un lugar importante entre sus preocupaciones, y la Facultad --a través de sus cátedras de Sociología y del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo que las coordina-- está en condiciones de mostrar ciertos trabajos que, si bien es cierto que no llevan a dar conclusiones categóricas y definitivas en este importante problema, definen un método, establecen una pauta de investigación científica y pueden eventualmente constituir un acicate para la analogía con establecimientos similares de nivel universitario superior.

La sociografía ha sido definida, justamente por su creador Stoinmotsz, como aquel método de investigación sociológico que describe "con todos los métodos posibles, las relaciones y el estado de un pueblo en una época determinada" y que por tanto, "cumple para los pueblos más desarrollados, la misma misión que la etnografía para los pueblos primitivos, es decir, la de ofrecernos una descripción completa de la vida total de un pueblo con todas sus tendencias y todas sus fuerzas, sus cimas y sus profundidades". (6)

Aquella definición tan vaga de 1913, anterior al desarrollo de la sociología contemporánea cuantitativa y del "field work" moderno, indicaba una ruta pero no definía un método. Se ha pretendido incluir todas sus técnicas recientes de investigación de campo dentro de la sociografía, pero parece discutible.

Tampoco existe un enfoque preciso de la sociografía de la vivienda, del punto de vista del método sociológico.

La síntesis metodológica que sigue pretende justamente definir un método y del mismo no solamente pueden resultar trabajos sustantivos, sino muy especialmente una definición útil para la concreción de un método objetivo.

---

6 Cit. de acuerdo a Armand Cuvillier, "Manual de Sociología", Bs.As., El Ateneo, 1956, pág. 217.-

a) E L I.T.U.

En la Facultad de Arquitectura, de acuerdo al nuevo Plan de Estudios, y dentro de ella en el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo, y en las cátedras de Sociología que éste coordina, se desarrolla la investigación social sobre la vivienda, encarando a ésta no sólo como un elemento aislado técnico arquitectónico, sino como el análisis de la función humana de habitar dentro de la estructura integral de la comunidad.

Como organismo dedicado a la planificación territorial, el I.T.U. realiza la investigación social de la vivienda, no como mera especulación teórica, sino como forma de lograr un conocimiento del medio físico y social, para el mejoramiento individual y colectivo de ese medio. A través de la docencia y del asesoramiento y asistencia técnica para la aplicación de planes directores de desarrollo y uso del suelo, para la realización de proyectos específicos de obras y servicios.

Esta descripción cuantitativa y cualitativa en la investigación se da directamente relacionada a un determinado medio físico y social.

Por lo tanto, la localización del hecho socio-económico importa tanto como su individualización física y geográfica.

Esta interrelación de hechos físicos y socio-económicos, hace necesaria la investigación de la vivienda paralela y complementariamente con la población que la habita y en las distintas escalas geográficas que comprenden la localidad, la zona y la región, dentro del complejo urbano y rural nacional.

Como función coordinadora a su cargo, el I.T.U. prepara conjuntamente con las cátedras de Sociología y Economía, así como otros Institutos y Cátedras, el "Expediente Básico" que servirá para su elaboración e interpretación en los Talleres de Proyectos de Arquitectura y su posterior concreción en planes y proyectos de remodelación física y arquitectónica.

Dicho "Expediente Básico" consta de material gráfico, planos, memoria y material estadístico y censal, histórico y legal sobre un área urbana o rural objeto de estudio.

Una parte está constituida por planos en las distintas escalas geográficas antes mencionadas, en donde se localizan los tipos y usos del suelo, circulaciones y servicios de la comunidad, equipamientos culturales, comerciales, administrativos y áreas de habitación.

En las escalas menores, se llega a localizar cada vivienda con su población y sus características particulares en la calidad y cantidad de equipamiento y servicios (se adjunta un juego del Expediente de Young).

A su vez el I.T.U. desarrolla una tarea de asistencia técnica y asesoramiento a organismos ejecutivos nacionales y departamentales. En algunos casos, para esta actividad de asesoramiento y asistencia técnica, la investigación de la vivienda se realiza dentro del estudio y formulación de un "Expediente Primario" que comprende 3 escalas geográficas: localidad, alrededores y zona. (Se adjunta este material, conjuntamente con otro material estadístico y censal). La ventaja de este Expediente Primario es que permite un conocimiento más rápido y económico -aunque por supuesto no tan perfecto- sobre el medio del cual se carezca de datos. Por supuesto que los objetivos de la investigación condicionan el método a seguir para lograrlos.

#### b) CATEDRA DE SOCIOLOGIA II.

El Plan de Estudios y el programa del curso, fija a la Cátedra de Sociología II, a cargo del Prof. Dr. Carlos Queraltó Oribe, sin perjuicio de otros desarrollos, la realización de un relevamiento socio-económico, trabajo práctico censal e interpretativo preparatorio del estudio del tema a desarrollarse en el año siguiente de los cursos de Proyectos de Arquitectura.

En cumplimiento de ese programa, la referida Cátedra ha venido realizando sistemáticamente un relevamiento anual, el

cual comprende aspectos muy variados, pero dedicando particular atención al problema de la vivienda. (7)

Los planes para la elaboración de los censos son cuidadosamente elaborados; los materiales preparados y la organización toda, es probada en trabajos experimentales previos. Técnicos nacionales y extranjeros que visitan el país, son invitados a examinar los trabajos y sus sugerencias han sido aprovechadas para ajustar programas, formularios, instrucciones, etc.-

La base científica de los relevamientos está garantizada - entre otros medios - por el cumplimiento de las recomendaciones de los diferentes organismos que trabajan en la tecnificación de los censos y de la investigación social en general. (8)

- 
- 7 En 1953 se realizó el relevamiento de San Bautista (núcleo urbano del Departamento de Canelones implantado en un medio agrícola-ganadero); en 1954 el de San Ramón (también núcleo urbano del mismo Dpto., ubicado en un medio similar al anterior y fundamentalmente lechero; en 1955 el de Manga (zona urbana del Dpto. de Montevideo); en 1956 el de Unión (importante barrio y centro comercial de la ciudad de Montevideo); en 1957 el de Young (núcleo urbano en zona agrícola-ganadera del Dpto. de Río Negro); en 1958 se efectuó una investigación sobre población industrial, sobre la base de determinadas industrias tipos.

Como antecedente de esos relevamientos, cabe citar los de Villa Muñoz (barrio del Dpto. de Montevideo), levantado por estudiantes de la Facultad de Arquitectura en 1952 y el de Cerro Chato (pueblo implantado en un medio de ganadería extensiva), que estuviera a cargo directamente del I.I.U. en 1953.

- 8 Fundamentalmente a) en lo internacional: "Methods of Compiling Housing Statistics"; O.I.T., Estudios e Informes, Serie N, N° 13, Ginebra, 1928; "Housing Statistics. A Minimum Programme" - Sociedad de las Naciones, Estudios e informes sobre Métodos Estadísticos N° 5, Ginebra, 1939; "Informe de la Comisión Estadística de //

El Mínimo Censal Interamericano para 1960, recomendado por COINS bajo el programa de Censo de América de 1960, ha sido totalmente contemplado en los últimos formularios utilizados por la Facultad, y figura como parte integrante del proyectado para el corriente año, sin perjuicio -como es lógico- de que éste haya sido previsto con una amplitud mayor (9). Exactamente lo mismo ocurre con las tabulaciones mínimas aconsejadas por la citada Comisión.

Los cuadros de resultados que se adjuntan sobre datos recogidos en los distintos trabajos citados, merecen algunas precisiones:

- a) Se refieren a un total de viviendas, que probablemente representa aproximadamente casi un 1% del total de las viviendas del país;
- b) Las localidades o lugares relevados, fueron seleccionados año a año, únicamente por razones de conveniencia para el trabajo de la Facultad; lo que indica que no hubo un criterio de selección de muestra.
- c) No hay simultaneidad, por cuanto los respectivos relevamientos fueron efectuados en distintos años.

---

// las N.U. (Tercera Sesión)"; Suplemento N° 5 de Actas Oficiales del Consejo Económico y Social, doc. E/795, 1948, pág. 15; "Informes de la tercera y Cuarta sesiones de COTA" (Comisión del Censo de las Américas); "Conclusiones de la IV, V y VI Ses. de COINS" (Com. de Mejoramiento de las Estadísticas Nacionales), 1956/58; "Principios Generales para un Censo de Habitación", Oficina de Estadística de las N.U., ST/STAT/P/L.22, 1956; y b) en lo nacional: trabajos de la Junta Asesora de E. y Censos (organismo creado por ley del 27/III/953) y de la Comisión Municipal de Asesoría Técnica de Estadística y Censos.

- 9 Dicho mínimo comprende: datos del edificio; localización; 2. Viviendas particulares o privadas; Datos de la vivienda; 3. Cuartos: Número; 4. Ocupantes: Número; 5. Tenencia; 6. Agua; 7. Servicio Higiénico; 8. Alumbrado y 9. Tipo.

d) Determinados aspectos fueron investigados sólo en algún o algunos de los relevamientos y no en todos;

e) Reconociendo que un censo de vivienda no proporciona toda la información que se requiere para evaluar las necesidades o formular programas en materia de vivienda--a pesar de constituir el sistema básico con arreglo del cual han de formularse las estimaciones-- computarse los índices y proyectarse nuevas investigaciones estadísticas. En los trabajos de taller se ha completado con los datos que proporciona el censo de población, las estadísticas vitales, económicas, etc. que, por razones de tiempo, no pueden reproducirse aquí.

Con esas limitaciones y otras que surgen de la propia naturaleza del trabajo, es que puede admitirse que se extraiga algunas conclusiones de un orden muy general, pero que significan un comienzo en la difícil labor del estudio comparativo de los problemas de la vivienda.

f) Los temas incluidos en el último formulario de vivienda, del censo realizado en Young, fueron los siguientes: a) Localización; b) Tenencia; c) Materiales predominantes (muros externos, techos, pisos); d) Número de habitaciones; e) Categoría; f) Servicios Generales (abastecimiento de agua, alejamiento de aguas servidas, alumbrado, eliminación de residuos); g) Características generales (eliminación, ventilación, humedad); h) Equipamiento de la vivienda (cocina, baño, características de los servicios, lavado, otros, número de camas); i) Datos familiares. (10)

### c) CATEDRA DE SOCIOLOGIA I

Esta cátedra, denominada "Sociología Nacional" por estar centrada sobre los problemas sociales uruguayos, como resul-

---

10. En este formulario no fue incluida la pregunta "Distribución del agua del terreno" por haberse realizado un pre-censo en donde se hacía un estudio particular del tema.

ta de su numeral, actúa como inicial introductora de la sociología para los estudiantes de arquitectura.

Como práctica voluntaria, desde 1957 en que se procedió a dictar el curso inaugural por el Prof. C.M. Rama, funciona anexo al curso un seminario sobre "Vivienda y Clases Sociales en el Uruguay". En el mismo participan profesores y estudiantes vinculados a la cátedra, que se abocaron al estudio de ese tema una vez franqueado el conocimiento de los términos generales de la estratificación social en el Uruguay.

Los fundamentos de este seminario, los antecedentes racionales sobre el tema, el método utilizado y hasta las etapas cumplidas en el año 1957, pueden ya examinarse. (11)

Aquel trabajo está suspendido desde octubre de 1958, pero posiblemente sea útil examinar la sociografía de la vivienda que resulta de estos antecedentes y del estudio de la ficha de encuesta realizada. En la investigación se procuraba fundamentalmente "establecer la relación status de vivienda con estratificación social.

Distinguir las formas de vivienda existentes en los distintos medios (urbano, rural, etc.) y establecer las bases posibles de una escala uruguaya del tipo de la Stuart Chapin para E.E.UU. Estudiar los caracteres reales del equipamiento, acondicionamiento, salubridad, superficies disponibles, confort, etc., de las viviendas del país, en las distintas clases sociales".

La ficha utilizada establecía con precisión las características del grupo familiar ocupante, el sistema de tenencia, la categoría socio-económica de los ocupantes, el fun-

---

11 Vivienda y Clases Sociales en el Uruguay. Seminario de investigación del curso de Sociología Nacional de la Facultad de Arquitectura, a cargo del Prof. Dr. Carlos M. Rama, en págs. 64 a 80 del N° 1 de la "Revista de la Facultad de Arquitectura", Montevideo, diciembre de 1958.



cionamiento de la vivienda, su origen y la relación de los ocupantes con la vivienda (opiniones, aspiraciones y especialmente proporción del ingreso familiar invertido en su arriendo o amortización).

Hasta aquí podría tratarse de un survey similar o cualquier estudio del tema al margen de los estudios universitarios de Arquitectura, pero la originalidad de la ficha utilizada fue que recurriendo al conocimiento técnico de los profesionales y estudiantes que intervenían en el levantamiento de la muestra, se hicieron precisiones más minuciosas y ajustadas.

Así se estudia la implantación (con un plano auxiliar que seguía la simbología del I.T.U.) y se hace un cuidadoso relevamiento de la vivienda censada a la escala 1:200. Una serie de planillas permite la determinación y uso de cada uno de los ambientes; su equipamiento móvil e incorporado a los acondicionamientos naturales o artificiales en tipo y calidad de aquellos ambientes. Por último, en otra planilla, se hacía una cuidadosa precisión del tipo de construcción y terminación, materiales básicos usados, sistema estructural, funcionalidad y adecuación de la vivienda, siguiendo las indicaciones técnicas del Instituto de la Construcción de la Facultad de Arquitectura. (12)

No hay todavía bastantes fichas levantadas en situ, y esto hace difícil, sino imposible, llegar a conclusiones generales de la relación "clase social-status de vivienda", o por lo menos establecer un cuadro de las características de cierto tipo de localizaciones ambientales, como por ejemplo: living, dormitorio, cocina, etc., a través de las distintas clases sociales. Resulta innegable que este lento y cuidadoso método permitirá obtener conclusiones más firmes y definitivas sobre un tema que se presume tiene soluciones nacionales y hasta locales, por cierto distintas de las existentes en otros países y que los manuales de sociología en ocasiones divulgan como pautas universales y genera-

---

12 Se adjunta un ejemplo de la ficha citada, en el Apéndice.

cionamiento de la vivienda, su origen y la relación de los ocupantes con la vivienda (opiniones, aspiraciones y especialmente proporción del ingreso familiar invertido en su arriendo o amortización).

Hasta aquí podría tratarse de un survey similar o cualquier estudio del tema al margen de los estudios universitarios de Arquitectura, pero la originalidad de la ficha utilizada fue que recurriendo al conocimiento técnico de los profesionales y estudiantes que intervenían en el levantamiento de la muestra, se hicieron precisiones más minuciosas y ajustadas.

Así se estudia la implantación (con un plano auxiliar que seguía la simbología del I.T.U.) y se hace un cuidadoso relevamiento de la vivienda censada a la escala 1:200. Una serie de planillas permite la determinación y uso de cada uno de los ambientes; su equipamiento móvil e incorporado a los acondicionamientos naturales o artificiales en tipo y calidad de aquellos ambientes. Por último, en otra planilla, se hacía una cuidadosa precisión del tipo de construcción y terminación, materiales básicos usados, sistema estructural, funcionalidad y adecuación de la vivienda, siguiendo las indicaciones técnicas del Instituto de la Construcción de la Facultad de Arquitectura. (12)

No hay todavía bastantes fichas levantadas en situ, y esto hace difícil, sino imposible, llegar a conclusiones generales de la relación "clase social-status de vivienda", o por lo menos establecer un cuadro de las características de cierto tipo de localizaciones ambientales, como por ejemplo: living, dormitorio, cocina, etc., a través de las distintas clases sociales. Resulta innegable que este lento y cuidadoso método permitirá obtener conclusiones más firmes y definitivas sobre un tema que se presume tiene soluciones nacionales y hasta locales, por cierto distintas de las existentes en otros países y que los manuales de sociología en ocasiones divulgan como pautas universales y genera-

---

12 Se adjunta un ejemplo de la ficha citada, en el Apéndice.

- 
- 13 Hay una publicación de 1956, por el Prof. C. M. Rama, "Paso de los Toros. Estudio Sociológico", que pasó a formar parte del Cap. XV de "Ensayo de Sociología Uruguaya", Montevideo, Medina, 1957, en que se detallan las características de esa investigación. En el cuestionario se buscaba determinar el tipo de vivienda, su superficie en m<sup>2</sup>., materiales, cantidad de ambientes, iluminación, agua y saneamiento, y se hacía especial hincapié en el estudio del living-room. Se partía para esto de las conocidas técnicas estadounidenses de Stuart Chapin sobre el equipamiento del living y se determinaban elementos como: piso, muebles, equipamiento, etc. Los resultados de aquél censo serán próximamente publicados, pero adelantamos que revelaron la existencia de grandes dificultades para la aplicación de esa técnica sociográfica a un medio urbano del interior. Es muy importante la relación del status de vivienda con educación, ocupaciones, origen social, regional, etc., todo lo cual resultará especialmente de los cuadros estadísticos correspondientes.

#### IV - CONCLUSIONES.

Sobre lo informado llegamos a las conclusiones siguientes:

- 1 - Que, dado el actual desarrollo en nuestro medio de la investigación sociográfica de la vivienda, no es posible, con todo rigor científico, enunciar una sociografía de la vivienda dentro de estudios comparativos y menos aún de la sociología de la vivienda.
- 2 - La necesidad de desarrollar estudios localizados de vivienda urbana y rural, con especial referencia a problemas del tipo de fenómeno de urbanización, niveles de vida urbanos y rurales, estudios de áreas de deterioro urbanas y rurales, etc.-
- 3 - La necesidad de desarrollar estudios comparativos sobre la base de los problemas estudiados en los numerales anteriores.
- 4 - La necesidad de coordinar objetivos concretos de estudios sociográficos entre los distintos centros de investigación, a los efectos de unificar un método que permita análisis comparativos dentro de nuestro país y América Latina, y lograr así generalizaciones más valideras.
- 5 - Intensificar la integración de estudios sociográficos regionales, mediante un mayor intercambio de información y a través de investigaciones conjuntas entre organismos de diferentes países vecinos.

V - A P E N D I C E

a) CUADROS ESTADISTICOS COMPARATIVOS.

Cuadro N° 1

Número de personas censadas por sexo, número da familias y promedio de personas por familia según localidades.

LOCALIDADES	N° de Personas			N° de fa milia	Prom.de per sonas por fa milia
	Total	Masc.	Femen.		
T O T A L	19.737	9.602	10.135	5.122	3.9
S.BAUTISTA	793	400	393	242	3.3
SAN RAMON	4.255	1.990	2.265	1.185	3.6
MANGA	3.810	1.943	1.867	968	3.9
UNION	4.813	2.218	2.595	1.333	3.6
YOUNG	6.066	3.051	3.015	1.394	4.4

Cuadro N° 2

Número y porcentaje de familias y personas según tenencia (Total de localidades censadas).

T E N E N C I A	Familias		Personas	
	Número	%	Número	%
T O T A L	5.122	100.-	19.737	100.-
- Ocupada por propietario	2.272	44.4	9.234	46.8
- Ocupada por arrendatario o sub-arrendatario.	2.501	48.8	9.312	47.2
- Ocupada por mediero o medianero.....	20	0.4	95	0.5
- Ocupación de hecho, usu fructuario, etc.....	270	5.3	881	4.5
- Sin especificar.....	59	1.1	215	1.-

Número y porcentaje de viviendas censadas, por localidad según tenencia.

TENENCIA	TOTAL		S. Bautista		S. Ramón		Manga		Unión		Young	
	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%
T O T A L	5.122	100.-	242	100.-	1.185	100.-	968	100.-	1.333	100.-	1.394	100.-
Propietarios	2.272	44.4	141	58.3	570	48.2	412	42.6	316	23.7	833	59.8
Arrendata- rios o sub arrendatar.	2.501	48.8	69	28.5	520	43.9	480	49.6	956	71.7	476	34.1
Mediero o medianero	20	0.4	-	---	-	---	9	0.9	-	---	11	0.8
Ocupación de hecho, usu- fructo, etc.	270	5.3	31	12.8	80	6.6	51	5.3	42	3.2	66	4.7
S/especif.	59	1.1	1	0.4	15	1.3	16	1.6	19	1.4	8	0.6

Cuadro Nro. 4

Número y porcentaje de familias y de personas según tipo de construcción de la vivienda (total de localidades censadas)

TIPO DE CONSTRUCCION	Familias		Personas	
	Número	%	Número	%
T O T A L	5.122	100.-	19.737	100.-
Casa de Material	4.198	82.-	16.068	81.4
Casa otros materiales	292	5.7	1.127	5.7
Casilla	281	5.5	1.083	5.5
Rancho	337	6.6	1.403	7.1
Otros	5	0.1	23	0.1
S/especif.	9	0.1	33	0.2

Número y porcentaje de viviendas por localidad, según tipos de construcción.

TIPO DE CONSTRUCC.	TOTAL		S. Bautista		S. Ramón		Manga		Unión		Young	
	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%
T O T A L	5.122	100.-	242	100.-	1.185	100.-	968	100.-	1.333	100.-	1.394	100.-
Casa de ma terial.-	4.198	82.-	171	70.7	1.075	90.7	582	60.1	1.287	96.5	1.083	77.7
Casa otros materiales	292	5.7	9	3.7	20	1.7	107	11.1	29	2.2	127	9.1
Casilla	281	5.5	15	6.2	20	1.7	202	20.9	10	0.8	34	2.4
Rancho	337	6.6	47	19.4	70	5.9	75	7.7	1	0.1	144	10.3
Otros	5	0.1	--	--	--	--	--	--	--	--	5	0.4
S/especif.	9	0.1	--	--	--	--	2	0.3	6	0.4	1	0.1



N° y % de viviendas por localidad según características generales.

Características Generales	TOTAL		Manga		Unión		Young	
	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
<b>T O T A L</b>	3.695	100.-	968	100.-	1.333	100.-	1.394	100.-
<u>Estado general</u>								
Bueno	1.069	46.5	369	38.1	700	52.5	---	---
Regular	701	30.5	290	30.-	411	30.8	---	---
Malo	484	21.-	286	29.5	198	14.9	---	---
S/especif.	47	2.-	23	2.4	24	1.8	---	---
<u>Fecha construc.</u>								
Año 1950 y más	276	12.-	59	6.1	217	16.3	---	---
1940 - 1949	354	15.4	109	11.3	245	18.4	---	---
1930 - 1939	333	14.5	186	19.2	147	11.-	---	---
1920 - 1929	477	20.7	236	24.4	241	18.1	---	---
1919 o antes	704	30.6	288	29.8	416	31.2	---	---
S/especif.	157	6.8	90	9.2	67	5.-	---	---
<u>Iluminación</u>								
Buena	1.465	39.6	365	37.7	690	51.8	410	29.4
Regular	1.192	32.3	287	29.6	406	30.4	499	35.8
Mala	975	26.4	282	29.1	218	16.4	475	34.1
S/especif.	63	1.7	34	3.6	19	1.4	10	0.7
<u>Ventilación</u>								
Buena	1.452	39.3	357	36.9	687	51.5	408	29.3
Regular	1.173	31.7	308	31.8	371	27.8	494	35.4
Mala	975	26.4	261	27.-	232	17.4	482	34.6
S/Especif.	94	2.6	41	4.3	43	3.3	10	0.7
<u>Humedad</u>								
Sí	1.599	43.3	334	34.5	456	34.2	809	58.-
No	1.929	52.2	549	56.7	811	60.8	569	40.8
S/especif.	167	4.5	85	8.8	66	5.-	16	1.2

Número y porcentaje de viviendas por localidad, según materiales predominantes.

MATERIALES PREDOMINANTES	TOTAL		S. Bautista		S. Ramón		Manga		Unión		Young	
	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%
T O T A L	5.122	100.-	242	100.-	1.185	100.-	968	100.-	1.333	100.-	1.394	100.-
<u>Muros externos</u>												
Ladrillos, bloques cemento, ticholos piedras.	4.594	89.6	182	75.2	1.140	96.2	679	70.1	1.305	97.9	1.288	92.4
Zinc, fibrocemento.	204	4.-	6	2.5	--	--	159	16.4	19	1.4	20	1.4
Madera	132	2.6	--	--	10	0.8	50	5.2	--	--	72	5.2
Terrón, Adobe, fajina.	169	3.3	44	18.2	30	2.5	80	8.3	1	0.1	14	1.-
Lata	15	0.3	10	4.1	5	0.5	--	--	--	--	--	--
Otro	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
S/especif.	8	0.2	--	--	--	--	--	--	8	0.6	--	--
<u>Techos</u>												
Azotea (sobre tirantes, s/ plancha de hormigón, etc.)	3.482	68.-	26	10.7	190	16.-	832	86.-	1.320	99.-	1.114	80.-
Zinc, fibrocemento, tejas c/ cielo raso.	1.288	25.1	114	47.1	760	64.1	134	13.8	3	0.2	277	19.8
Zinc, fibrocemento, tejas s/ cielo raso	151	2.9	18	7.4	130	11.-	2	0.2	--	--	1	0.1
Paja	184	3.6	84	34.8	100	8.4	--	--	--	--	--	--
Lata, otro material.	5	0.1	--	--	5	0.5	--	--	--	--	--	--
S/especif.	12	0.3	--	--	--	--	--	--	10	0.8	2	0.1
<u>Pisos</u>												
Madera	1.695	33.1	23	9.5	200	16.9	315	32.5	1.008	75.6	149	10.7
Baldosa, cemento o piedra	2.478	48.4	122	50.4	585	49.4	531	54.9	303	22.7	937	67.2
Ladrillo	545	10.6	26	10.7	170	14.3	50	5.2	--	--	299	21.4
Otro	8	0.2	3	1.3	5	0.4	--	--	--	--	--	--
S/especif.	16	0.3	--	--	--	--	--	--	16	1.2	--	--
Tierra	380	7.4	68	28.1	225	19.-	72	7.4	6	0.5	9	0.7

Número de dormitorios de las viviendas y personas por dormitorio según localidad.

LOCALIDAD	N° de viviendas	N° de pers.	TOTAL	Número de dormitorios									S/espe cif.	Personas por dormitorio
				1	2	3	4	5	6	7	8	9		
TOTAL	5.122	19.737	9.310	2.025	2.172	690	129	41	21	1	1	1	--	2.1
S. Bautista	242	793	435	86	117	37	1	--	--	--	--	--	1	1.8
S. Ramón	1.185	4.255	2.230	445	545	135	25	20	15	--	--	--	15	1.9
Unión	1.333	3.810	2.638	427	581	239	57	13	4	1	1	--	10	1.4
Manga	968	4.813	1.575	447	398	94	10	2	--	--	--	--	17	3.-
Young	1.394	6.066	2.432	620	531	185	38	6	2	--	--	1	13	2.5

Número y porcentaje de viviendas por localidad, según servicios generales.

SERVICIOS GENERALES	TOTAL		S. Bautista		S. Ramón		Manga		Unión		Young	
	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%	Nro.	%
T O T A L	5.122	100.-	242	100.-	1.185	100.-	968	100.-	1.333	100.-	1.394	100.-
<u>Abastecimien- to de agua.</u>												
Agua corriente con conexión.	2.298	44.9	63	26.-	365	30.8	1	0.1	1.322	99.1	547	39.2
Surtidor público	640	12.5	95	39.3	140	11.8	207	21.3	1	0.1	197	14.1
Pozosurgente particular	1.157	22.6	40	16.5	290	24.5	328	33.9	---	---	499	35.8
Aljibe	690	13.5	24	9.9	235	19.8	340	35.2	4	0.3	87	6.2
Cachimba	178	3.5	19	7.9	130	10.9	13	1.3	---	---	16	1.2
Aguas superfi- ciales(arroyos ríos,vertientes)	3	0.1	---	---	---	---	3	0.3	---	---	---	---
Otro	85	1.6	---	---	---	---	31	3.2	---	---	44	3.2
S/especif.	71	1.3	1	0.4	25	2.2	45	4.7	6	0.5	4	0.3
<u>Alcantarillado de aguas servidas</u>												
Red cloacal	1.346	26.3	---	---	65	5.5	3	0.3	1.264	94.8	14	1.-
Fosa séptica	175	3.4	8	3.3	70	5.9	49	5.1	1	0.1	47	3.4
Tozo negro	2.661	52.-	152	62.8	770	64.9	722	74.6	50	3.8	967	69.4
Retrete o le- trina.	721	14.1	5	2.-	250	21.-	142	14.7	6	0.5	318	22.8
Otro	101	2.-	66	27.3	20	1.9	8	0.8	---	---	7	0.5
S/especif.	118	2.2	11	4.6	10	0.8	44	4.5	12	0.8	41	2.9
<u>Alumbrado.</u>												
U.T.E.	4.105	80.1	150	62.-	1.010	85.2	844	87.2	1.323	99.2	778	55.8
Eléctrico pro- pio, generador con motor.	19	0.4	---	---	---	---	1	0.1	---	---	18	1.3
Eléctrico pro- pio, acumulador con cargador	58	1.1	4	1.7	10	0.8	1	0.1	---	---	43	3.1
Farol c/manti- lla a carburo	112	2.2	6	2.5	20	1.7	12	1.3	1	0.1	73	5.2
Farol a mecha, otros.	788	15.4	79	32.6	125	10.5	107	11.-	2	0.2	475	34.1
S/especif.	40	0.8	3	1.2	20	1.8	3	0.3	7	0.5	7	0.5
<u>Eliminación de basuras.</u>												
Recolección pública.	2.732	54.3	99	41.-	580	48.9	59	6.-	1.310	98.3	734	52.7
Incineración	976	19.1	11	4.5	115	9.7	600	62.-	15	1.1	235	16.9
Al terreno	1.242	24.2	128	53.-	445	37.5	282	29.1	1	0.1	386	27.7
Otro	77	1.5	1	0.4	25	2.1	16	1.7	---	---	35	2.5
S/especif.	45	0.9	3	1.1	20	1.8	11	1.2	7	0.5	4	0.2

Cuadro Nro. 10

Número y porcentaje de familias por localidad, según egresos por concepto de alquiler.

ALQUILER	UNION		YOUNG	
	No. fam.	%	No. fam.	%
T O T A L	956	100.-	476	100.-
0 - 24	22	2.3	99	20.8
25 - 49	96	10.-	147	30.9
50 - 74	160	16.7	95	20.-
75 - 99	120	12.6	35	7.4
100 - 124	140	14.6	40	8.4
125 - 149	118	12.3	15	3.2
150 - 174	108	11.3	7	1.5
175 - 199	35	3.7	3	0.6
200 - 224	34	3.6	4	0.8
225 - 249	20	2.1	1	0.2
250 - 299	18	1.9	1	0.2
300 - 349	19	2.-	-	---
350 - 399	5	0.5	-	---
400 y más	11	1.2	1	0.2
S/especif.	50	5.2	28	5.8

Cuadro Nro. 11

Número y porcentaje de familias por localidad, según ingresos familiares mensuales.

INGRESOS FAMILIARES	UNION		YOUNG	
	No. fam.	%	No. fam.	%
T O T A L	956	100.-	476	100.-
0 - 49	5	0.5	18	3.8
50 - 99	11	1.2	38	8.-
100 - 149	29	3.-	57	12.-
150 - 199	29	3.-	63	13.2
200 - 299	115	12.-	92	19.3
300 - 399	155	16.2	67	14.1
400 - 599	244	25.6	61	12.8
600 - 799	140	14.7	21	4.4
800 - 999	65	6.8	11	2.3
1.000 y más	96	10.-	15	3.1
S/especif.	67	7.-	33	7.-

b) AIGUNAS SITUACIONES OBSERVADAS A TRAVES DE LOS CUADROS CENSALES.

Según los censos realizados en distintas localidades del país, en el período comprendido entre los años 1953 y 1958, por la Cátedra de Economía y Sociología II de la Facultad de Arquitectura, se pueden destacar -entre otras- las siguientes situaciones:

- a- Los promedios de personas por familia oscilarían entre 3.3 y 4.4, siendo el promedio general de 3.9.
- b- En cuanto a la tenencia de las viviendas, se observa en las localidades del interior, un marcado predominio de los propietarios (58,8 %), en relación a los arrendatarios o sub-arrendatarios (34.1 %), en contraposición con la zona estudiada en Montevideo (Unión) que arrojó para los propietarios un 27.7 % y un 71.7 % para los arrendatarios o sub-arrendatarios.
- c- El tipo de construcción predominante en la totalidad de los censos es la casa de material (82%), correspondiéndoles un 5.5 % a las casillas y un 6.6% a los ranchos, estando estas dos últimas preferentemente ubicadas en el interior del país.
- d- El material predominante en los muros externos de las viviendas, corresponde al ladrillo, bloques de cemento o ticholos, con un 89,6 %.
- e- El material predominante para techos corresponde a azoteas sobre tirantes o sobre plancha de hormigón, con un 68%; siguiéndole en su orden el zinc, fibrocemento, tejas, con un 25.1 %.
- f- Para la construcción de los pisos predomina la baldosa, cemento o piedra, con un 48,4 %, siguiéndole la madera, con un 33.1 % y el ladrillo con un 10.6 %.
- g- En Unión (Montevideo) el 99.1 % se abastecen con agua corriente con conexión, mientras que en las demás localidades

des censadas, este servicio oscila entre un 26 a un 39%, supliéndose el resto con surtidor público, pozo surgente particular o aljibe en un 60%.

- h - Mientras en Unión (Montevideo) el alejamiento de las aguas servidas se realiza por medio de la red cloacal en un 94.2%, en el interior el pozo negro constituye el servicio más común, oscilando entre un 60 a un 70%.
- i - En Unión (Montevideo), el alumbrado es proporcionado por U.T.E. en un 99.2% mientras en el interior al mismo servicio de U.T.E. le corresponde de un 60 a un 80%, completándose el servicio primordialmente con farol amaecha o velas
- j - La eliminación de basuras se lleva a cabo en Unión (Montevideo), por medio de la recolección pública en un 98.3%, mientras la misma en el interior oscila entre un 40 y 50%, complementándose el servicio con incineración (19.1%) o arrojándolas al terreno (24.2%).
- k - De los resultados de dos censos (Unión y Young) se advierte que en Unión el 70% de las viviendas tienen un alquiler comprendido entre \$ 50 y \$ 174, mientras que en Young (localidad del interior), al 70% de las viviendas le corresponde un alquiler que oscila entre \$ 1 y \$ 74.
- l - Con relación a los ingresos familiares mensuales en los mismos censos, se observa que mientras en Unión al 90% de las familias le corresponden ingresos entre \$ 200 y \$ 1.000 y más (con un 25.6% para aquellos de \$ 400 a \$ 600), en la localidad de Young el 60% de las familias tiene ingresos entre \$ 50 y \$ 599, siendo el grupo más común el de \$ 200 a \$ 299, con un 19.3%.-

EDICIONES

**ITU**

F. DE A.