

EXPEDIENTE URBANO-TERRITORIAL (conglomerado de TREINTA y TRES)

(Caracterización de actualidad y proceso urbano)

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez, Bach. Flavia Gambetta, Arq. Carolina Rodríguez, Bach. María Saravia, Bach. Laura Guanco

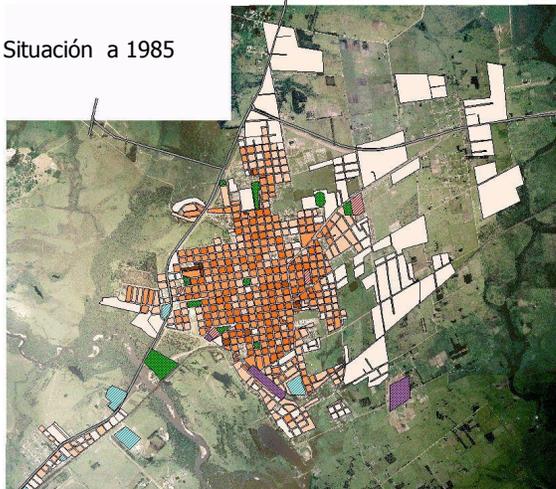
El Expediente Urbano-Territorial consiste en un documento SIG con cartografía digital georeferenciada y 18 Mapas Temáticos. Con la presentación del conglomerado de Treinta y Tres procuramos mostrar un modelo de documentación digitalizada, con el objetivo de ofrecer una base estructurada y actualizada que sirva de referencia para el desarrollo de Anteproyectos en la formación de estudiantes en los Talleres de la FARQ así como, de apoyo a trabajos de otras disciplinas interesadas en la escala local y los vínculos territoriales del entorno. Constituye una Base de Datos accesible e interactiva para el intercambio crítico y constructivo sobre la dinámica/estancamiento de Ciudades de Intermedias y, por otro lado, para el afianzamiento técnico institucional y/u operativo de Intendencias del interior.

Este "Expediente Urbano-Territorial del conglomerado de Treinta y Tres, Ejido y Villa Sara (1985-1996-2004)" destaca 4 temas principales referidos una selección con 8 mapas temáticos:

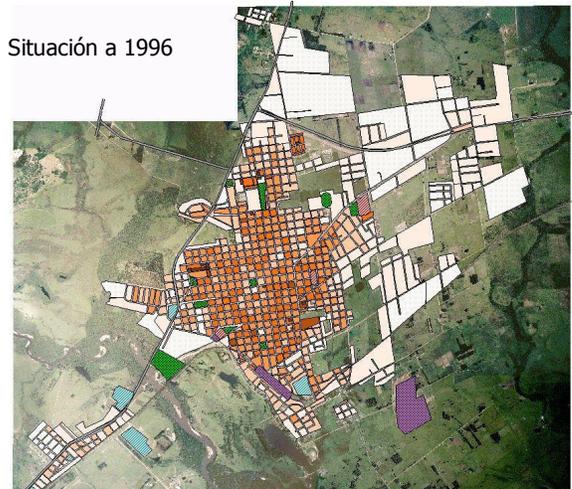
- > **Transformaciones en espacios peri-urbanos**
- > **Ubicaciones de borde y alta densidad de los conjuntos habitacionales públicos**
- > **Cobertura de servicios básicos en el proceso de expansión urbana**
- > **Desplazamiento poblacional y localización del equipamiento colectivo existente**

MAPAS TEMÁTICOS:

Situación a 1985



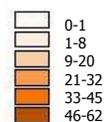
Situación a 1996



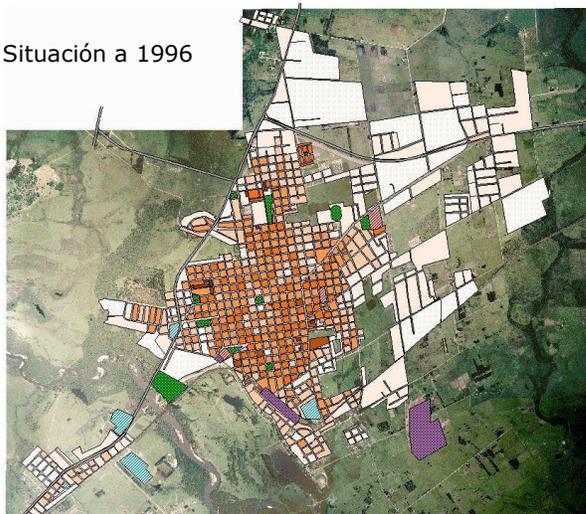
Comparativo de Densidades VIV/Há 1985 – 1996

Comparativo de Densidades VIV/Há 1996 – 2004

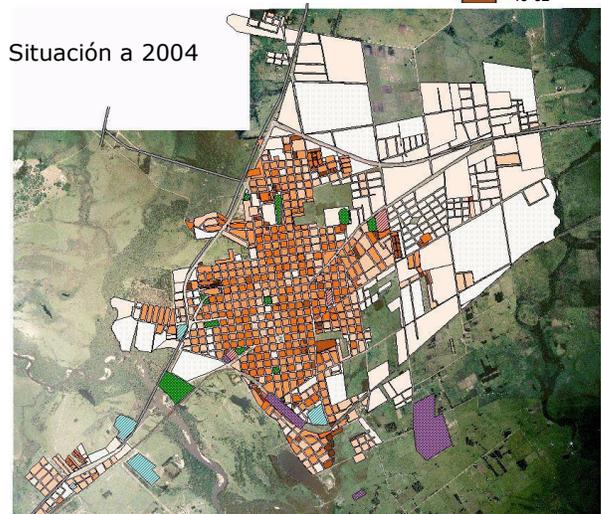
Rangos de Densidad VIV/ Ha



Situación a 1996



Situación a 2004



TEMA 1: Transformaciones en espacios peri-urbanos

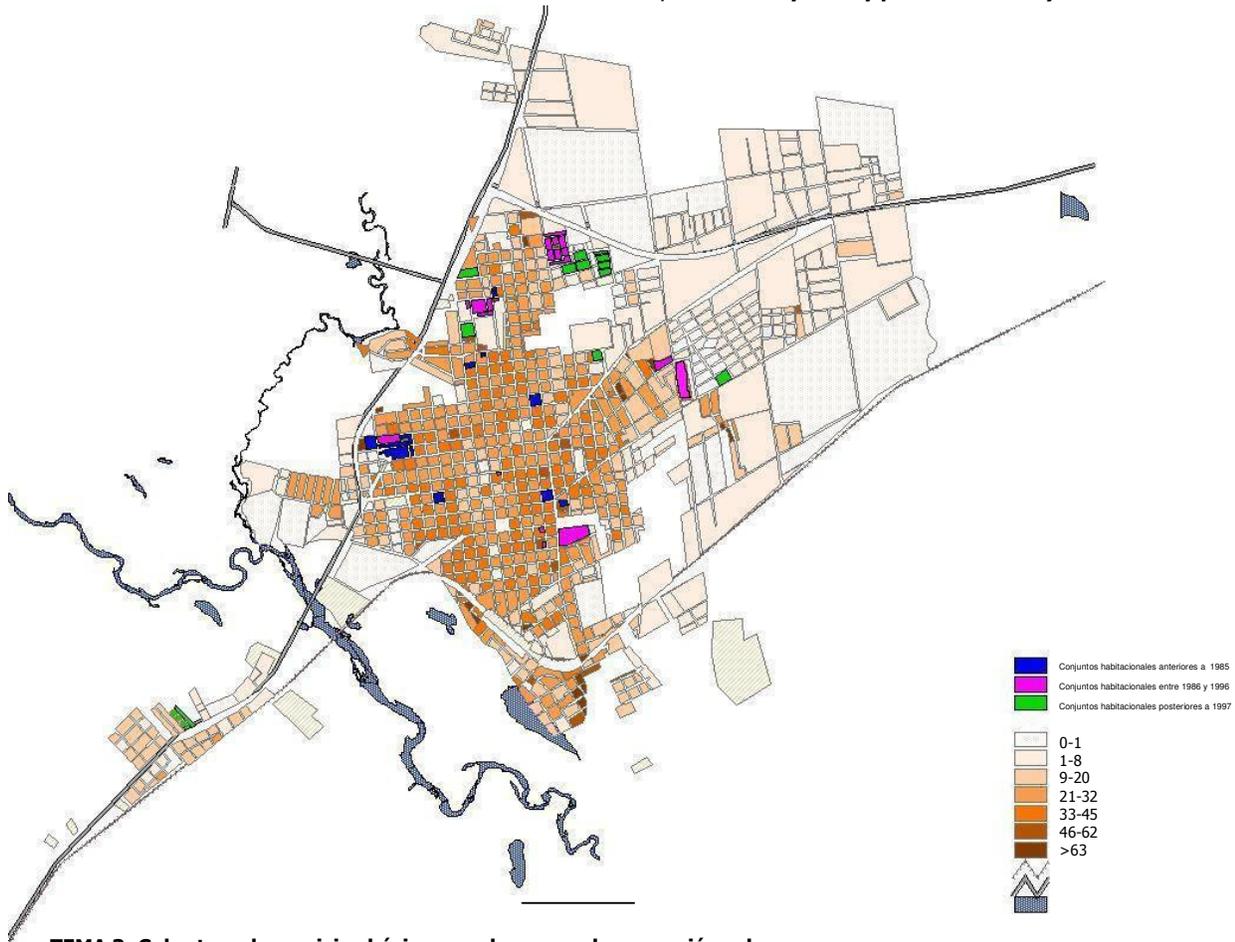
Transformaciones de periferias mediante proto-urbanizaciones -ocupaciones y usos del suelo urbano con sustento insuficiente- que impactan tanto en la calidad de vida como, en las condiciones ambientales. Teniendo presente el sostenido aumento demográfico que se da en la mayoría de las Ciudades Intermedias desde 1963 (particularmente 85 – 96, declinando 96 – 04) contrapuesto a la bajísima tasa de rotación en prolongados tiempos para el cambio de vivienda entre sus residentes.

Situación generalizada que consagra a las Ciudades Intermedias como receptoras de migraciones internas hacia parques habitacionales sin cambios significativos de ocupación. Generalmente abordada a través de gestiones por parte de los Gobiernos Locales que han tendido por un lado, a facilitar la sobreoferta de loteos privados siempre en cercanía de rutas y sin exigencia o extensión parcial de redes de infraestructura y, por otro lado a promover "soluciones habitacionales públicas" concertadas con instancias del gobierno central, de alta densidad de ocupación pero con sustento precario del suelo parcialmente urbanizado.

TEMA 2: Ubicaciones de borde y alta densidad de los conjuntos habitacionales públicos

Localizaciones perseverantemente periféricas de los esquemas de viviendas con alta densidad de ocupación del suelo (a excepción de 2 esquemas del BHU ubicados en intersticios de la trama) involucran constantes inversiones públicas en extensiones de redes/servicios de infraestructura así como, costos agregados a la administración comunal directamente proporcionales a la persistente disminución de las tributaciones.

Densidad de Viviendas 2004 con Conjuntos Habitacionales Públicos (antes de 1985, entre 1986 y 1996 y posterior a 1997)



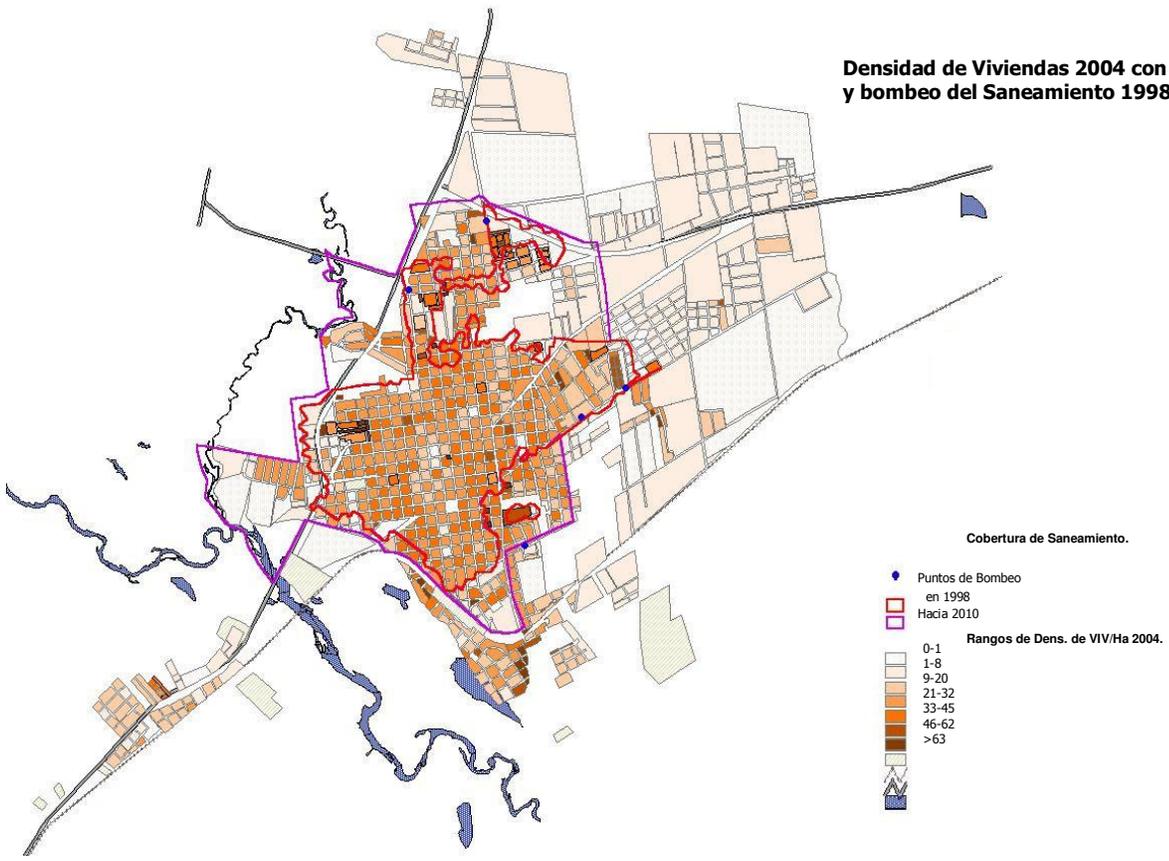
TEMA 3: Cobertura de servicios básicos en el proceso de expansión urbana

El proceso urbano territorial de este conglomerado, evidencia un dinamismo en la expansión hacia periferias con bajísima densidad y lenta ocupación del suelo (a excepción de los sitios de los Conjuntos Habitacionales).

La cobertura del Saneamiento actual (1998) y la prevista (2010) resulta insuficiente y en notable desfasaje respecto a las ocupaciones del suelo. Lo que destaca una gestión territorial errática, mediante aprobaciones "formales pero con tolerancia para la instalación de servicios básicos". El suelo resultante en esas periferias queda por fuera de la cobertura del Saneamiento que además contiene otras precariedades (pavimentos en tierra, sin alumbrado público y drenajes a cielo abierto), como es el caso de Villa Sara. Las orillas N del Olimar y E del Yerbal inundan el amanzanado en tierras bajas.

La inobservancia de Autoridades Locales de la Ley de Centros Poblados y la segregación socio-territorial han sido determinantes tanto en Ciudades Intermedias como en los Corredores Metropolitanos. Al tiempo que la reducida capacidad de inversión pública en el acondicionamiento ex post del suelo impone revisar normativa de gestación urbana donde se impone facilitar la aplicación de Sistemas Alternativos (servicios eficaces de bajo costo inicial, progresivamente mejorables hacia servicios completos/convencionales) junto a un manejo pertinente de situaciones de periferia y entorno agroproductivo.

Densidad de Viviendas 2004 con cobertura y bombeo del Saneamiento 1998 y 2010



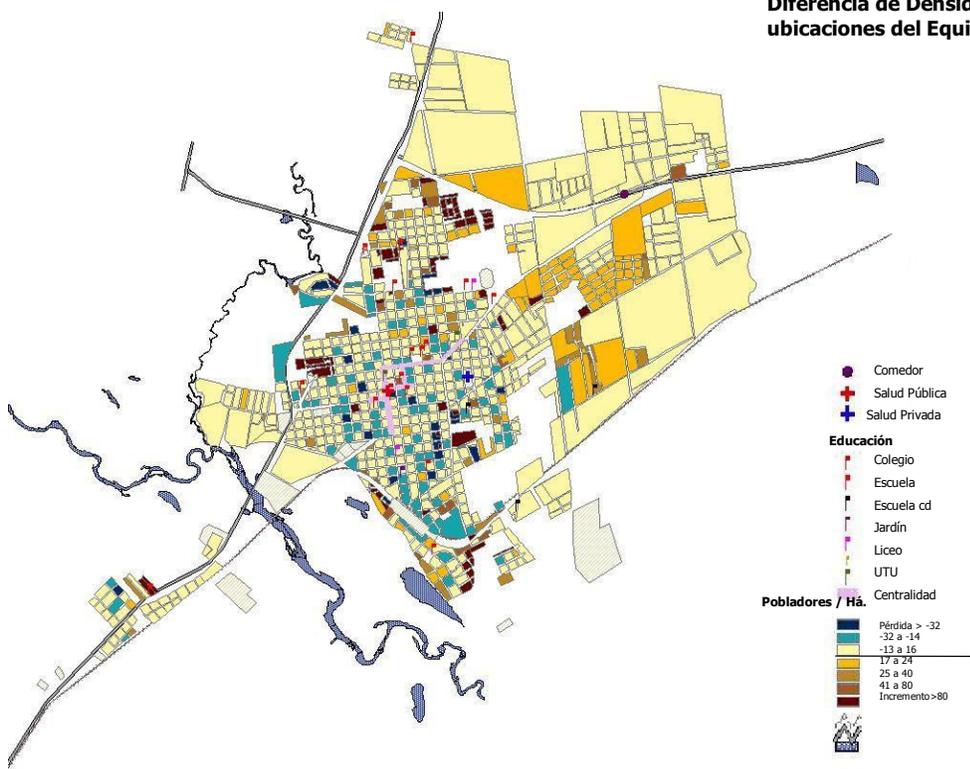
TEMA 4: Desplazamiento poblacional y localización del Equipamiento Colectivo existente

El mapa temático obtenido refiere a rangos de valores de densidad de población entre 1996 y 2004 que destaca 2 situaciones:

- la caída en el número de pobladores en manzanas centrales o en zonas consolidadas (con servicios y equipamiento colectivo existente)
- el incremento persistente de loteos en periferias de baja densidad y lenta ocupación (con diferentes modalidades de usos y acondicionamiento del suelo) aunque próximos a rutas de acceso.

El actual emplazamiento de la Centralidad y de Equipamientos Colectivos (educación y salud) pierde vigencia en tanto no acompaña la dispersión urbana y evidencia carencias. Al tiempo que impone innovar abordajes/intervenciones.

Diferencia de Densidad de Población 2004 – 1996 con ubicaciones del Equipamiento Colectivo existente



equipo CIU - Expediente Urbano-Territorial y Sistema Urbano Nacional/Regional – noviembre 2005
APROXIMACIÓN al SISTEMA URBANO NACIONAL/ REGIONAL (sub-SUN/R Treinta-Tres-Melo-Río Branco)
(Fundamentos de Vínculos urbano-territoriales y Posicionamiento intraurbano)

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez, Arq. Carolina Rodríguez, Arq. Igarrey Pacheco

El deslinde y caracterización del sub-sistema urbano NE refiere al posicionamiento territorial y flujos de intercambio de pobladores y de bienes entre las áreas de influencia de los conglomerados principales. El SUN/R refiere a una base de datos SIG actualizada que aporta a la comprensión de roles y vínculos urbanos, como alternativa, a los intentos de regionalización.

En un primer acercamiento al SUN/R al NE se analizan tipos y frecuencia de vínculos entre Treinta y Tres, Melo y Río Branco, así como extensiones a J. P. Varela y Aceguá. En el marco de estas relaciones se procura determinar el posicionamiento urbano-territorial de cada conglomerado y caracterizar la articulación con el entorno agro productivo.

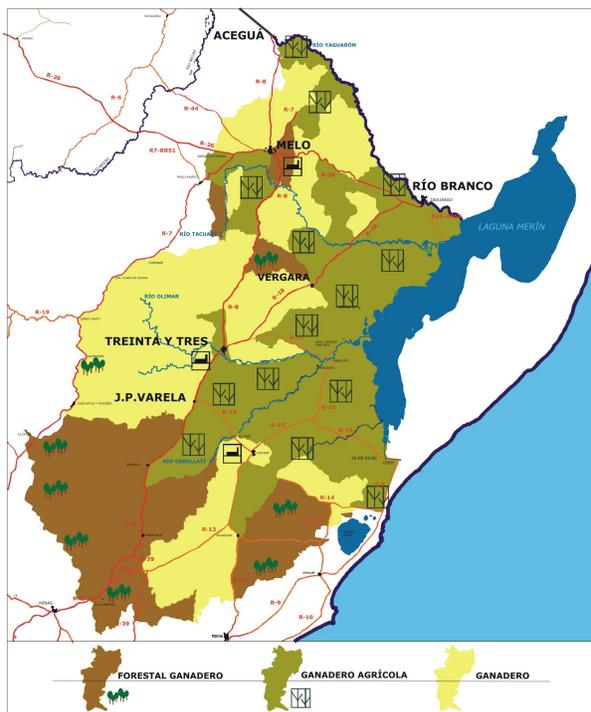
En base a la información disponible el trabajo consiste en el desarrollo y entrecruce de CAPAS de INFORMACION sobre los aspectos relevantes de la dinámica territorial entre los centros urbanos mencionados, el emplazamiento geográfico y los dominios/establecimientos productivos correspondientes.

Así las CAPAS de INFORMACION desarrolladas refieren a:

- > **Sustento y diagnóstico Geomorfológico**
- > **Cadena agroproductiva del Arroz**
- > **Sistema vial y Flujos de Transporte carretero (carga y pasajeros) y Tipos/volumen de carga en el Sistema Ferroviario**
- > **Comunicaciones ANTEL**

CAPA 1: Sustento y diagnóstico Geomorfológico

En esta capa de información adoptamos la lectura del territorio en base a diez **Cuencas hidrográficas**: "Cada Cuenca presenta diversidad de unidades paisajísticas y de usos del suelo pero es considerada como una **unidad espacial** de un **operador sistémico** donde, toda alteración incidirá en sus componentes directamente afectados así como en el funcionamiento global". (Dpto. De Geografía de la Facultad de Ciencias, Autores: Achkar, Domínguez y Pesce). Como sustento y diagnóstico geomorfológico del sub-sistema urbano territorial en estudio, se tiene a la Cuenca binacional de la Laguna Merín como plataforma territorial, donde se destacan los Humedales del Este.



SUSTENTO GEOMORFOLÓGICO

CIUDADES INTERMEDIAS del URUGUAY (CIU) - ITU - Facultad de Arquitectura/UdelaR
FUENTE: "Uruguay, registro socio-ambiental participativo" Dpto. de Geografía de la Facultad de Ciencias/UdelaR (2004)
Autores: M. Achkar, A. Domínguez y F. Pesce.

El Plano adjunto muestra los tres usos de suelo predominantes en la Cuenca de la Laguna Merín: el Ganadero, el Forestal Ganadero y el Ganadero Agrícola. Este último marca el carácter agro productivo de esta Cuenca, debido fundamentalmente a la ampliación del frente agrícola mediante el **cultivo del Arroz**. Asimismo cabe resaltar la noción de Región Especializada Productiva donde coexisten diferentes usos del suelo y la configuración de un paisaje con homogeneidad relativa. (según MGAP DIEA-2004)

CAPA 2: Cadena agroproductiva del Arroz

En el área de estudio existen unas 120 mil hectáreas de cultivo en base a una cosecha anual. Mediante un sistema rotativo de plantaciones en suelo compartido con ganado.

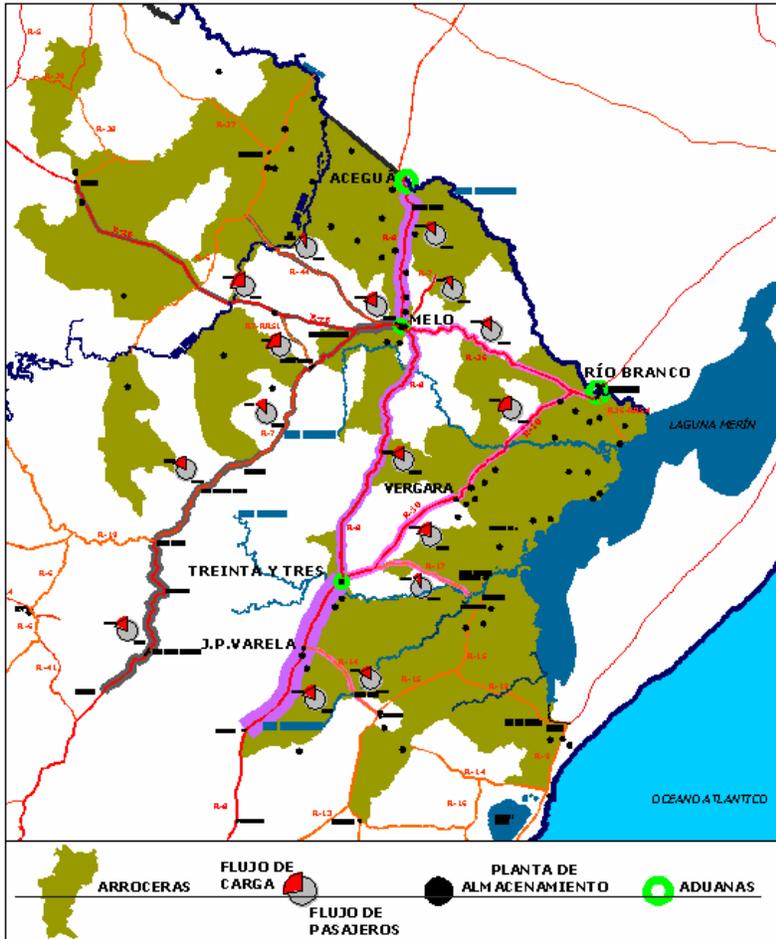
A partir de la implementación de trazados en caminería rural disminuye el almacenaje in situ de la cosecha y al presente se transporta a unos 12 molinos. Estos molinos están emplazados en centros urbanos (Lascano, J. P. Varela, Vergara y Río Branco) sobre o con fácil acceso a carreteras nacionales. El molino Arrozur en Villa Sara (Treinta y Tres) es el que produce el parboilizado y extrae aceite de la cascarilla del arroz donde se procesan unas 80 toneladas para exportación. Asimismo la estación INIA cercana a Villa Sara desde la década pasada, incide en el desarrollo del conocimiento aplicado a la mejora de procesos y calidad de los cultivos arroceros.

Capa 3: Sistema vial y Flujos de Transporte carretero (carga y pasajeros) y Tipos/volumen de carga en el Sistema Ferroviario

- Sistema vial

A partir del estudio de la información recabada en la DNV-MTOP los **flujos** por tramos en las rutas R7, R7-RR51, R8, R 14, R17, R18, R26 y R44 develan vínculos cuantificados de cargas y pasajeros entre las ciudades del sub-sistema. La graficación por espesores de los flujos resultantes en cada tramo facilita la apreciación de un circuito con estructura fluctuante y dinámica. En tanto representan el dinamismo y frecuencias de cargas y pasajeros entre los centros poblados con el promedio diario anual en base a puestos de conteos permanentes y ocasionales.

(TPDA: Transito Promedio Diario Anual)



SISTEMA VIAL Y FLUJOS DE TRANSPORTE

CIUDADES INTERMEDIAS del URUGUAY (CIU) - ITU - Facultad de Arquitectura/UdelaR

FUENTES: Zona de origen y ubicación de plantas de almacenamiento: M.G.A.P.
 Datos de flujos de transporte: Departamento de Seguridad en el Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P.

Ruta 8

Le atribuimos el carácter de Columna vertebral con un TPDA destacable de 1022 vehículos en el tramo J.P.Varela – Treinta y Tres (ida y vuelta a Montevideo).

Ruta 7

Le imputamos un carácter complementario y fluctuante al sistema, oscilando el TPDA entre 150 a 510 vehículos.

Ruta 18 y 26 en el tramo Río Branco –

Melo

Le asignamos el carácter de estructura de amarre, con un TPDA de 500 vehículos.

Ruta 44 y 26 en el tramo Melo –

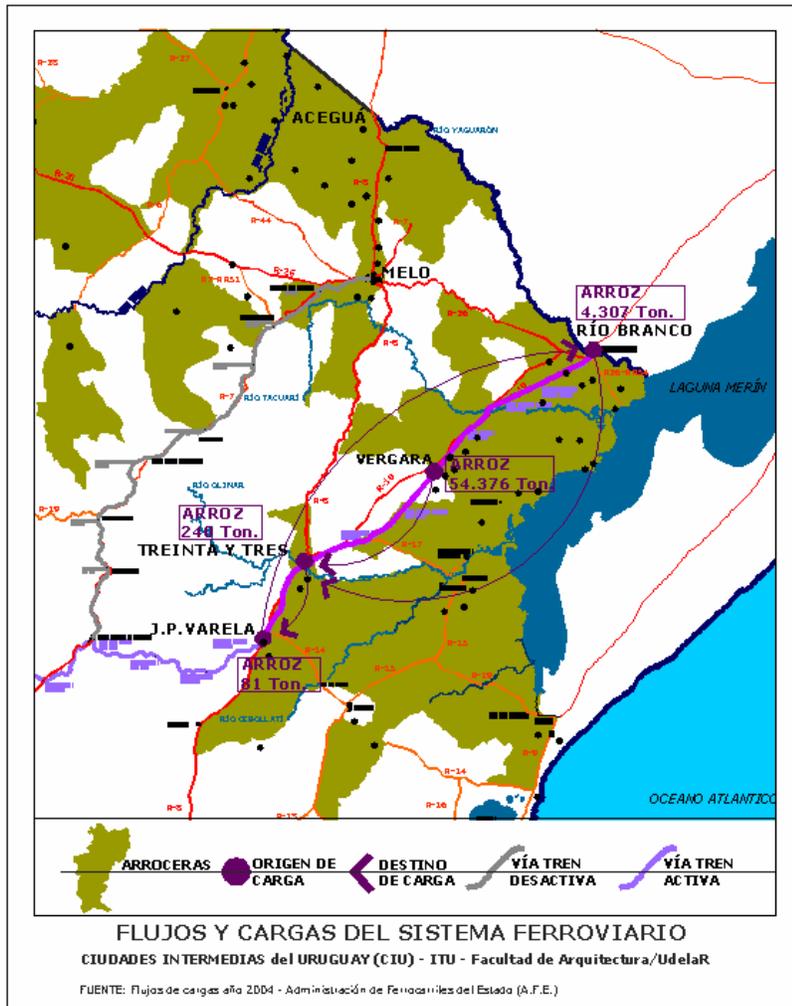
Ansiná

Le atribuimos el carácter de adyacencia (de menor incidencia), con un TPDA de 200 vehículos.

Importa destacar los íconos como indicadores del porcentaje entre vehículos de carga y de pasajeros. Con el predominio del desplazamiento de pasajeros estimados en cada tramo, con promedios del 3 al 5% por transporte colectivo y del 75 al 80% por transporte privado. Así como los tramos que registran el mayor porcentaje de transporte de cargas son: Río Branco-Vergara; Treinta y Tres-Vergara; Ruta 8 Melo-Treinta y Tres- J. P. Varela.

Los itinerarios del transporte reafirman una bifurcación del flujo desde y hacia Montevideo en Treinta y Tres hacia Melo y Río Branco.

Los porcentajes de vehículos de carga por un lado, se adscriben tanto a la dinámica de exportación (Brasil) como a localizaciones de plantas de almacenaje y/o procesamiento agroindustrial y por otro lado, a la complementación del transporte ferroviario.



- Sistema Ferroviario

De las dos vías férreas existentes en la zona de estudio, solo una está en funcionamiento: **Montevideo- Río Branco** y es utilizada exclusivamente, como transporte de carga. Entre los productos de carga en el Flujograma AFE año 2004 se destacan: arroz, combustible, cemento y fertilizantes.

Planos por cada producto de carga (Ton./Año) según:

1. Flujogramas de cargas desde Montevideo al sub sistema.
2. Flujogramas de cargas que salen del sub sistema.
3. **Flujogramas de cargas dentro del sub sistema.**

El Plano adjunto corresponde al Flujograma 3 con cargas ferroviarias dentro del subsistema, referido al Arroz:

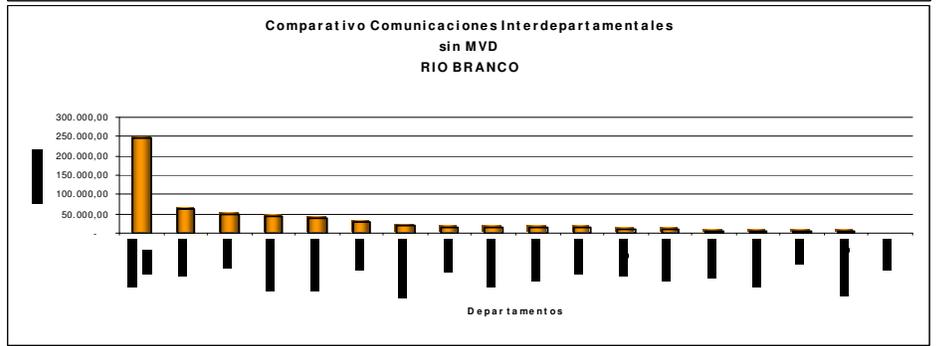
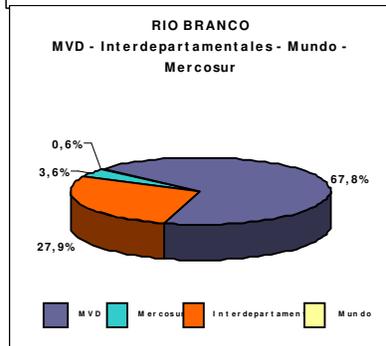
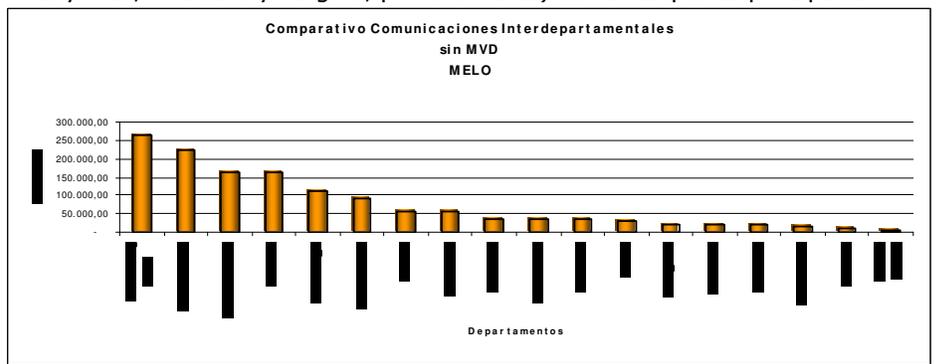
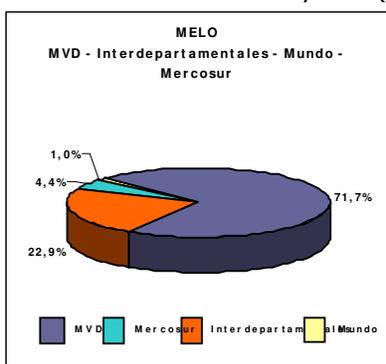
Vergara a Treinta y Tres = 54.376 Ton **(92,15%)**
 J.P.Varela a Río Branco = 81 Ton **(0,14%)**
 Treinta y Tres a J. P. Varela = 240 Ton **(0,41%)**
 Río Branco a Treinta y Tres=4.307 Ton **(7,30%)**
 Sub-TOTAL 59.004 Toneladas

Cabe destacar que desde el 2002 el circuito ferroviario uruguayo (al igual que el paraguayo) queda desconectado del brasileño – argentino, articulados entre sí, particularmente desde la

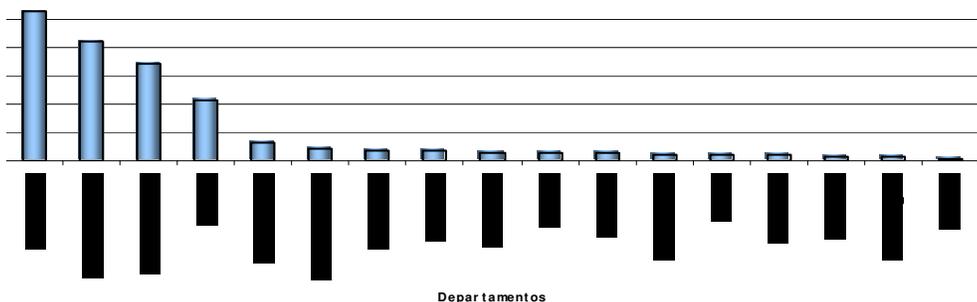
privatización y que recientemente, maneja una misma compañía. Las gestiones de AFE apuntan volver a conectarse desde Río Branco.

CAPA 4: Comunicaciones ANTEL (año 2000)

En el análisis de las comunicaciones que parten desde los conglomerados de Treinta y Tres, Melo y Río Branco surge el predominio de Montevideo al tiempo que el comparativo de comunicaciones ínter departamentales destaca a los centros urbanos de Treinta y Tres (Treinta y Tres, Villa Sara y Vergara, primariamente) como receptores principales.



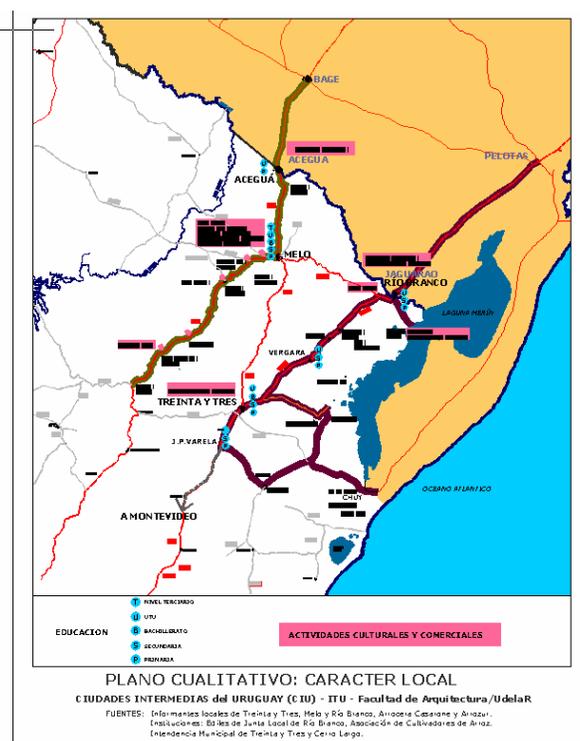
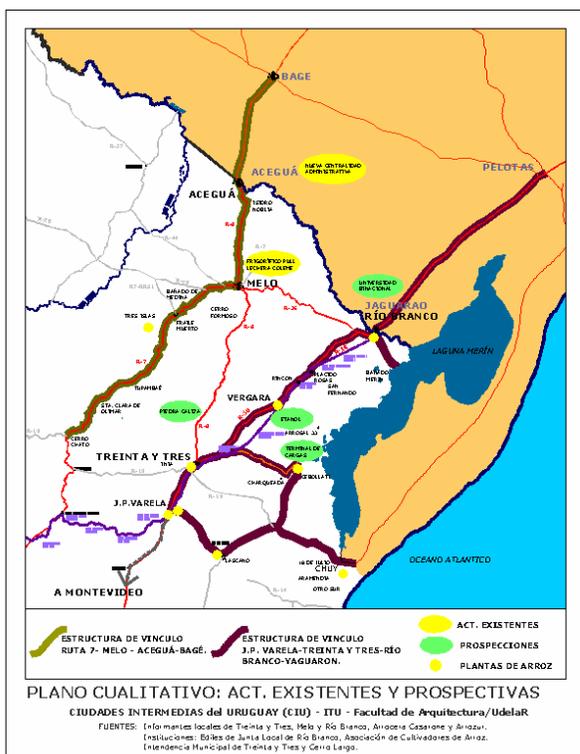
COMUNICACIONES ANTEL desde TREINTA y TRES (sin MONTEVIDEO)



Aproximación al Posicionamiento Intraurbano

La inminente explotación de Calizas (hacia Quebrada del Cuervo) y la instalación de una Planta de extracción de Etanol de sobrantes arroceros (en Vergara) re-animan la implantación de una Terminal de Carga Fluvial en La Charqueada (Gral. E. Martínez). En este contexto el sub-Sistema Urbano-Territorial NE consolida a Treinta y Tres como centro principal, articulado a un circuito al Sur con: J. P. Varela y Lascano-R 15-Cebollatí y al NE con: Vergara y Río Branco. Donde se perfilan/afirman vínculos de frontera con Jaguarao/Pelotas/Río Grande y con una región arrocera/ganadera (con más de 800 mil hectáreas).

Al tiempo que localidades al S de ruta 7 (Fraile Muerto, Tupambaé y aún Santa Clara de Olimar), al O de ruta 26 (hacia Tacuarembó) y al N por ruta 8 con Aceguá/Acegua y Bagé se articulan a Melo en un entorno con predominio de la ganadería y la



operativa del Frigorífico PUL (de exportación). Donde además, existe una tradición de vínculos socio-económicos y culturales netamente trans-fronterizos. En tanto el ejercicio de la Junta Local electiva en Río Branco (gobierno local para unos 19 mil habitantes) oficia de distanciamiento político-administrativo con la IMCL.