

RESUMEN EXPEDIENTE URBANO-TERRITORIAL DE NUEVA PALMIRA-CARMELO (1985-1996-2004)

(Caracterización de la actualidad del proceso urbano)

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez, Arq. Carolina Rodríguez, Arq. Igarrey Pacheco, Arq. Laura Cúneo, Arq. Andrés Quintans, Bach. Paola Santurio.

Asesor: Ing. Agrim. Alejandro Nario.

Colaboradores: Arq. Raúl de Franco, Arq. Marianela Velásquez, Arq. Cecilia Hernández, Bach. Claudia Villar, Bach. Verónica Píriz.

El Expediente Urbano-Territorial consiste en un documento SIG con cartografía digital georeferenciada sobre la cual se desarrollan Mapas Temáticos. Los mismos, constituyen una Base de Datos accesible e interactiva para diagnóstico de la dinámica territorial de Ciudades de Intermedias y, a su vez, de apoyo técnico, institucional y/u operativo, de las Intendencias pertinentes.

El "Expediente Urbano-Territorial de los conglomerados de Nueva Palmira y Carmelo (1985-1996-2004)" destaca cuatro temas principales:

- > **Transformaciones y variación de poblamiento de espacios sub-urbanos**
- > **Ubicaciones y densidades de ocupación del suelo de conjuntos habitacionales públicos**
- > **Localización y tipos de espacios verdes y del equipamiento colectivo**
- > **Cobertura de servicios básicos de infraestructura en el proceso de expansión urbana**

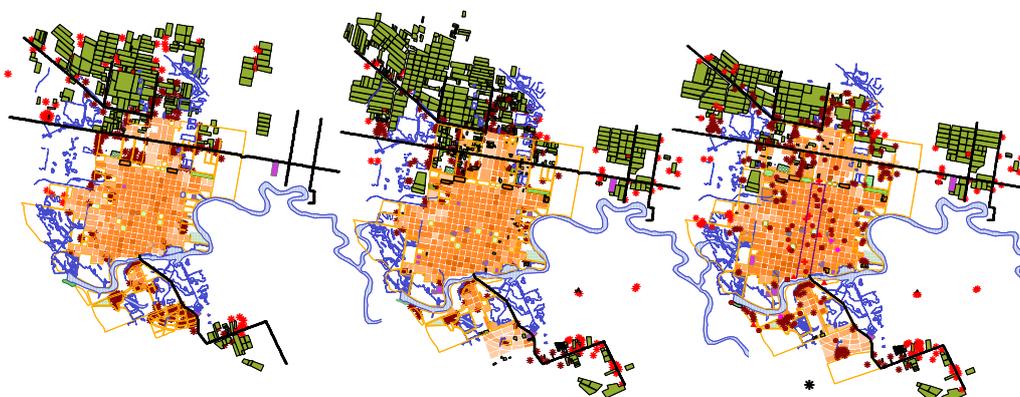
PAR URBANO

A diferencia de las nociones de Centros Contiguos (distantes a menos de 1 km) o Próximos (entre 1 y 6 km) donde corresponde integrar datos de pobladores, la de Par Urbano estriba en:

1. La complementariedad del equipamiento colectivo existente en ambos centros, para atención a salud, educación, culturales/recreativos así como administrativos. Y en casos con servicios urbanos compartidos, como por ejemplo es el vertedero sanitario que comparten Carmelo y Nueva Palmira.
2. A nivel cotidiano, se evidencia una alta movilidad de pobladores y mercancías entre ambos centros.
3. A partir de poblaciones mayores a 5.000 habitantes en cada centro poblado, distantes en unos 20 km. aproximadamente.
4. La tendencia a la especialización productiva y/o económica perfilan identidades que no impide sino promueven vínculos y relaciones de complementación.

CARMELO

COMPARATIVO con DENSIDADES de VIVIENDA
CARMELO / DEPARTAMENTO DE COLONIA
1985-1996-2004



SITUACIÓN
1985

EXPANSIÓN 1985-1996:
44,68 Hás = 18,22 %
Tasa POB = 0,82%

SITUACIÓN
1996

EXPANSIÓN 1996-2004:
17,84 Hás = 6,16 %
Tasa POB = -0,03%

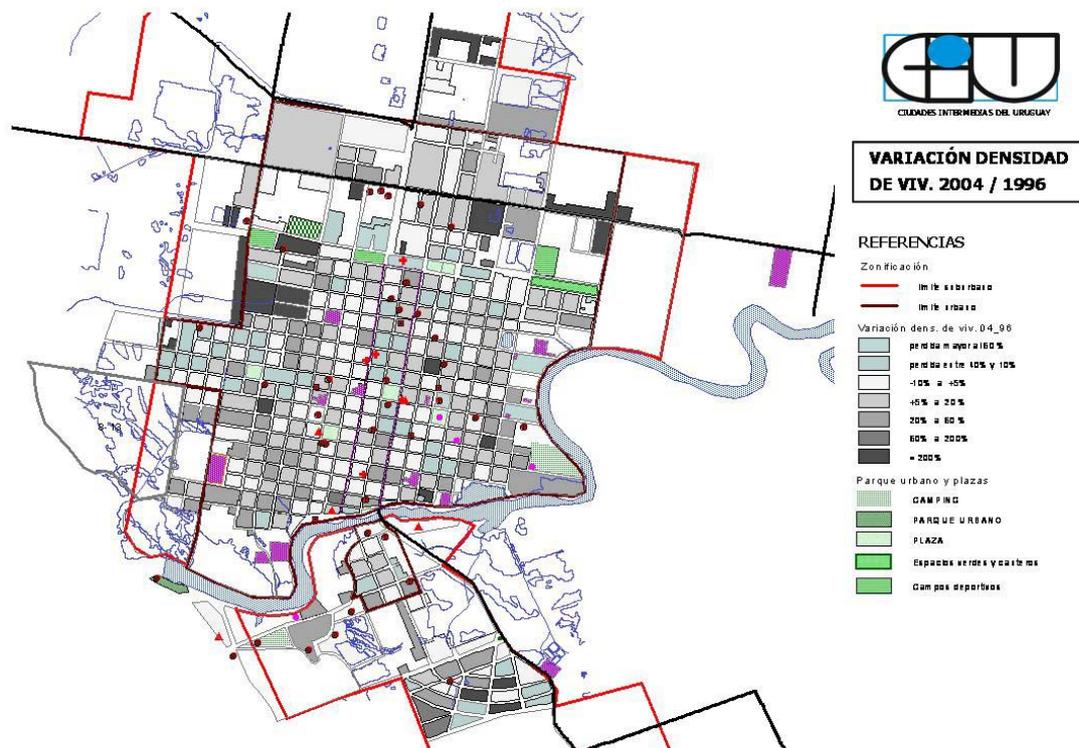
SITUACIÓN
2004

La evolución urbana del lapso 1985-1996 se corresponde a un valor alto de tasa anual de poblamiento (por encima del promedio de Uruguay urbano) que acusa el corrimiento de bordes de expansión, particularmente ubicado a lo largo (al norte y sur) de la Avda. Paraguay. Donde inciden tanto la implantación periférica de conjuntos habitacionales públicos como, la persistente reconversión de predios cultivados a usos residenciales. Durante este período, conviven cultivos y alojamientos aunque desde entonces, surge la tendencia de subdivisión a lotes de tamaño menor a lo estipulado por normas de zonificación. Asimismo se registra la aparición del asentamiento informal en Dr. E. Trastoza/Cagancha.

En los 80, la rezagada e incompleta ocupación de lotes en lomas de Carmelo amplía la expansión sub-urbana al sur del arroyo de las Vacas.

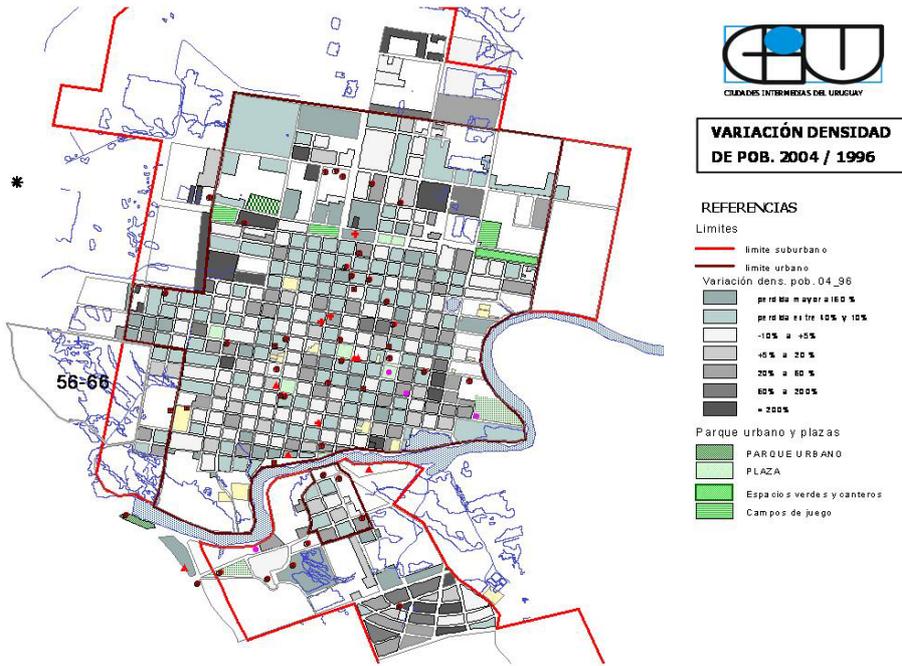
La evolución urbana del lapso 1996-2004/hoy se corresponde a una notable caída de la tasa anual de poblamiento (con dígitos en negativo) que sin embargo no parece detener el corrimiento de bordes de expansión del lapso anterior en derredor a la Avda. Paraguay y a lo que se agrega la densificación de manzanas alrededor de la usina OSE. Ambos procesos de expansión y densificación urbana resultan del dinamismo de migraciones intraurbanas que por un lado, desplaza residentes del casco a bordes menos urbanizados y por otro lado, es resultado de nuevas modalidades residenciales.

- VARIACIÓN de DENSIDAD de VIVIENDA 2004-1996



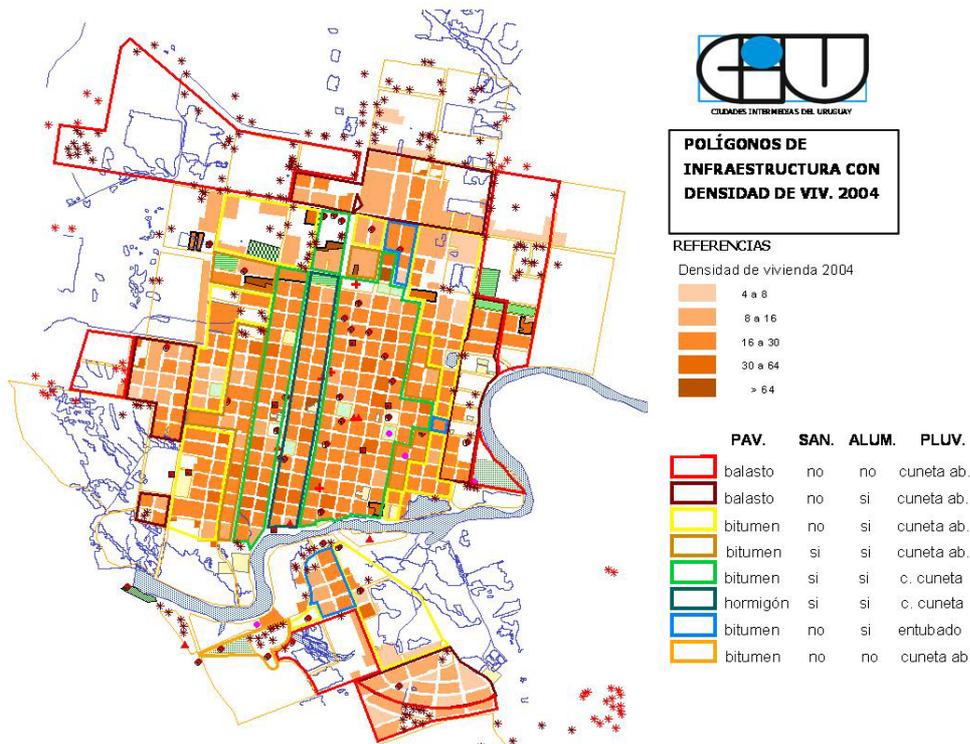
El mapa con variación en densidad de vivienda 2004-1996 corrobora la tendencia de expansión sub-urbana a lo largo de la Avda. Paraguay así como al extremo sur-este de la Avda. Gral. J. Artigas. Asimismo resalta la intensificación de ocupaciones del suelo en alrededores de la usina de OSE. Paralelamente, tanto la densificación y expansión del fraccionamiento cerca del rowing club y la dispar ocupación de lotes en lomas de Carmelo. Junto, además, de la densificación de la zona inundable al sur da cuenta de un proceso urbano expansivo y con contrastes. Donde inciden emplazamientos suburbanos de abigarrados conjuntos habitacionales y la persistencia del afincamiento transfronterizos. Cabe señalar la necesidad de estructurar todo nuevo intento de ampliación de suburbios al mismo tiempo de restringir la expansión sobre rutas de acceso/salida.

- VARIACIÓN de DENSIDAD de POBLACIÓN 2004-1996



Este mapa con la variación de densidad de población evidencia por un lado, el vaciamiento o pérdida de pobladores en manzanas del casco urbano y, por otro lado, la expansión y/o densificación de bordes sub-urbanos del norte y del este así como al sur del arroyo de las vacas. En tonos fríos se reportan los sitios con caída del número de pobladores y con matices de gris las manzanas que en 8 años incrementaron sus residentes. Cabe destacar la similitud con otras ciudades intermedias estudiadas donde la localización del equipamiento colectivo y en casos, el mejor grado del acondicionamiento urbano, tienden a perder usuarios para debilitar la lógica de funcionamiento acumulativo. Al tiempo que los eventos culturales tienen lugar en las afueras del núcleo principal.

- POLÍGONOS de INFRAESTRUCTURA

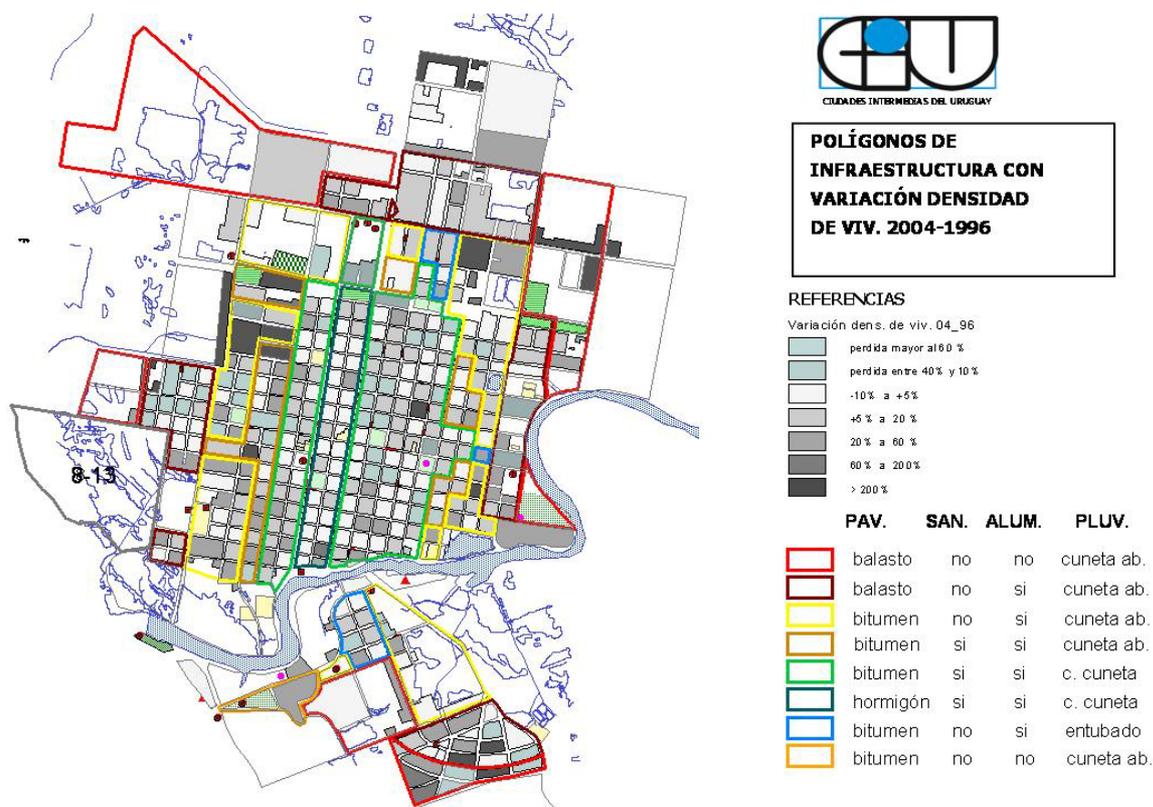


El acondicionamiento urbano en Carmelo muestra 2 situaciones principales:

a- polígonos en verde oscuro y claro con el grado mejor de acondicionamiento urbano en área central con red de saneamiento y pavimento vial con cordón cuneta e iluminación pública donde se ubica la centralidad+equipamiento colectivo que atraviesa tránsito departamental de carga y pasajeros. Polígono en marrón con saneamiento pero carente de canalización de desagües, bordea zona central del casco con densidades alta y media alta con calidad ambiental relativa.

b- polígonos en amarillo y negro con densidades medias y altas de ocupación del suelo y acondicionamiento precario con 2 variantes: zonas sin saneamiento + pavimento/desagüe/iluminación básico y con pavimento/desagüe/iluminación insuficiente. En ambas zonas se plantea la tarea de acondicionamiento ex post de alto costo para conectar a saneamiento. Al tiempo que el mejoramiento parcial de servicios mediante obras sin un plan de desarrollo u ordenación, resulta insuficiente y en casos agravan dinámica ambiental de entornos.

- POLÍGONOS de INFRAESTRUCTURA con VARIACIÓN DENS. VIV 2004-1996



En el lapso 1996 – 2004 surgen zonas con notable incremento de densidades en suelo que registran un sustento precario de servicios básicos. Esto da cuenta de un proceso de ocupación de suelo para usos urbanos a partir de la aprobación de loteamientos y el consiguiente abordaje para implantar servicios a posteriori con obras de alto costo. Ante lo cual cabe revisar por un lado, las condiciones y necesidades para ampliar la planta urbana con acondicionamiento insuficiente pero con un plan de obras ex post para instalar servicios en el marco de una estrategia de desarrollo progresivo o, exigir la implantación de servicios tal como lo plantea la ley de centros poblados. Y por otro lado, revisar las opciones de reciclado o mejoramiento barrial en zonas deprimidas con servicios instalados. En ambos casos resulta impostergable el desarrollo de planes de ordenación a partir de diagnóstico/escenarios consensuados.

- **FOTOS AÉREAS sobre CURVAS de NIVEL**



Imagen desde zona de recreación



Imagen litoral Oeste

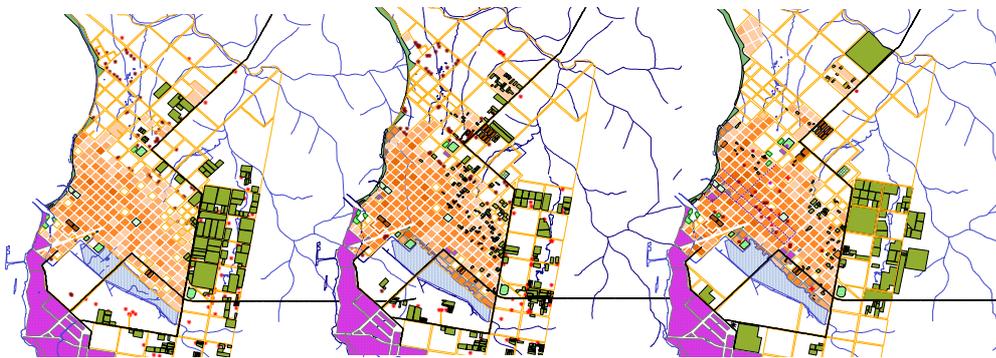
Los desniveles muestran la complejidad de las intervenciones ex post para acondicionar el suelo con usos/ocupaciones urbanas. En tanto además de conservar la lógica de funcionamiento de la micro-cuenca hídrica-alterada por construcciones y/o dominios territoriales- no siempre es constatable la densidad suficiente que legitime la extensión/conexión a red existente de saneamiento y/o desagüe superficial. Esto también explica aunque no justifica, las 8 variantes de polígonos de infraestructura urbana. Ahora bien, ante la costosa instalación de servicios convencionales de infraestructura urbana, cabe considerar la implementación de servicios en circuitos sub-locales con manejo in situ de depósito y desagote (tipo barométrica) a modo de democratizar el acceso al sustento ambiental adecuado.

El mapa en relieve destaca el circuito principal del transporte intraurbano por ruta 12 que atraviesa a Carmelo y la vía de traslado al cerro (Avda. Paraguay).

En los extremos se grafican los valores del transporte promedio diario anual (TPDA) con la parte en rojo representando el porcentaje de transporte de carga y en gris el de pasajeros (en autos y en ómnibus). La traza vial de rutas se implanta en las cotas más altas del terreno y por ende, se evidencian las partes más bajas del conglomerado hacia el río de la plata y el arroyo de las vacas. Las particularidades de este sitio imponen la necesidad de condicionar el tipo de urbanización adecuada al suelo y paisajes dominantes.

NUEVA PALMIRA

COMPARATIVO con DENSIDADES de VIVIENDA
NUEVA PALMIRA / DEPARTAMENTO DE COLONIA
1985-1996-2004



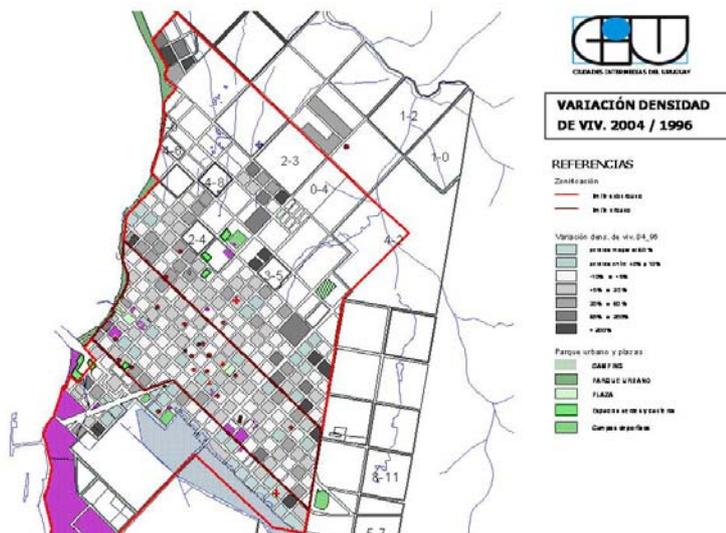
SITUACIÓN 1985	EXPANSIÓN 1985-1996:	SITUACIÓN 1996	EXPANSIÓN 1996-2004:	SITUACIÓN 2004
	13,17 Hás = 8,32 %		20,08 Hás = 11,72 %	
	Tasa POB = 1,45%		Tasa POB = 1,25%	

La evolución urbana del lapso 1985-1996 se corresponde a un valor alto de tasa anual de poblamiento (por encima del promedio de Uruguay urbano) que acusa el corrimiento de bordes de expansión en el marco de la trama ejidal prevista mediante la subdivisión de las supramanzanas. Donde también inciden tanto la implantación periférica de conjuntos habitacionales públicos como, la incipiente demarcación de lotes para residencias costeras de temporada. Durante este período, se verifica una densificación del amanzanado central y de los asentamientos informales (higueritas y el costero).

La evolución urbana del lapso 1996-2004/hoy se corresponde también a un alto valor de la tasa anual de poblamiento aunque algo menor a la del lapso anterior. Se afirman las tendencias de expansión en los sitios del período anterior. Donde destaca tanto la extensión del loteo costero en la periferia del noroeste que contrasta en rangos de densidad con los conjuntos habitacionales ahora más cercanos a la trama.

En suma, durante los 20 años (1985-2004) la ocupación suburbana se expande en más del 20% (unas 43 hás.) al tiempo que se verifica una densificación generalizada en la que no escapan los asentamientos existentes. Cabe destacar el desafío planteado ante la falta de saneamiento convencional y la tendencia a la informalidad de construcciones para vivienda.

- VARIACIÓN de DENSIDAD de VIVIENDA 2004-1996

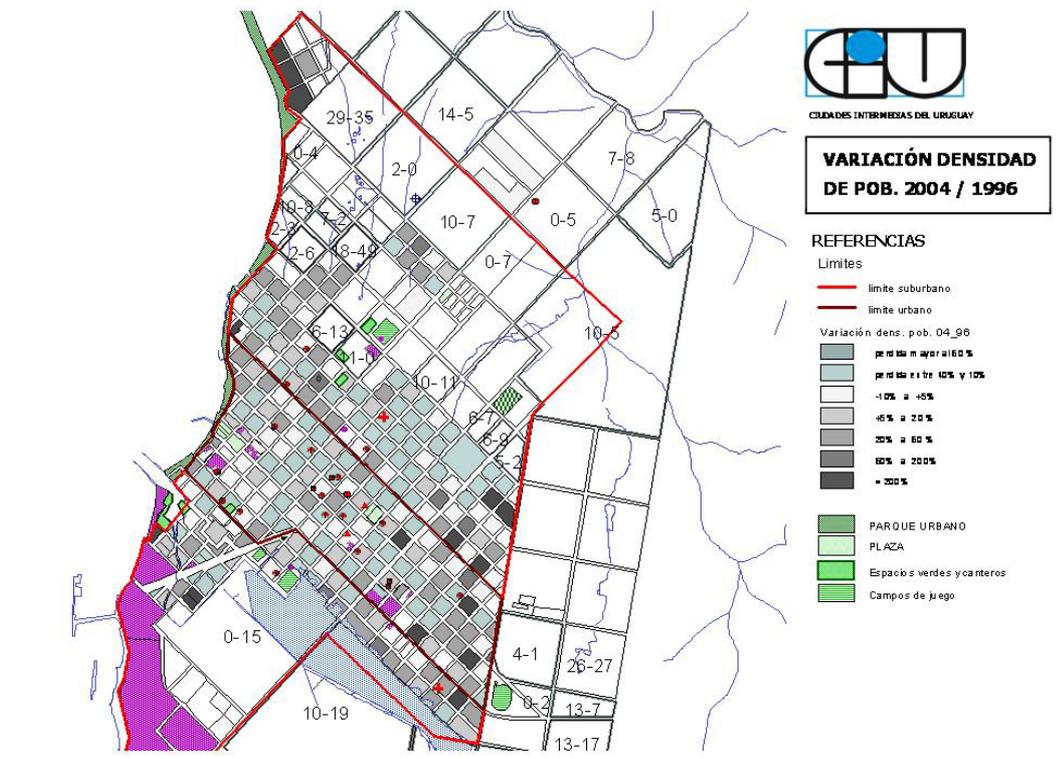


VARIACIÓN DENSIDAD
DE VIV. 2004 / 1996

- REFERENCIAS
- Zonificación
 - BILITARIO
 - BILITARIO
 - Variación dens. de viv. 04_06
 - 20% o más
 - 10% a 20%
 - 5% a 10%
 - 0% a 5%
 - -5% a 0%
 - -10% a -5%
 - -20% o más
 - Parque urbano y plazas
 - CAMBIO
 - PARQUE URBANO
 - PLAZA
 - OTRAS
 - Campos de fútbol

El mapa con variación en densidad de vivienda 2004-1996 corrobora la tendencia de relleno o infill de sitios en manzanas baldías o con cultivos. Asimismo resalta la intensificación de obras y ocupaciones del suelo en zona costera al nor-oeste. No obstante, la densificación por vivienda parece no corresponderse a la de poblamiento, a excepción de manzanas al nor-oeste. Resulta preocupante la densificación en plena zona inundable al sur-este del casco donde está prevista la intervención del PIAI. De no considerar la ausencia de red de saneamiento convencional, Nueva Palmira da cuenta de un proceso urbano relativamente estructurado donde, el borde costero, la relación con el puerto y la expansión al norte, merecen la atención para su reordenamiento.

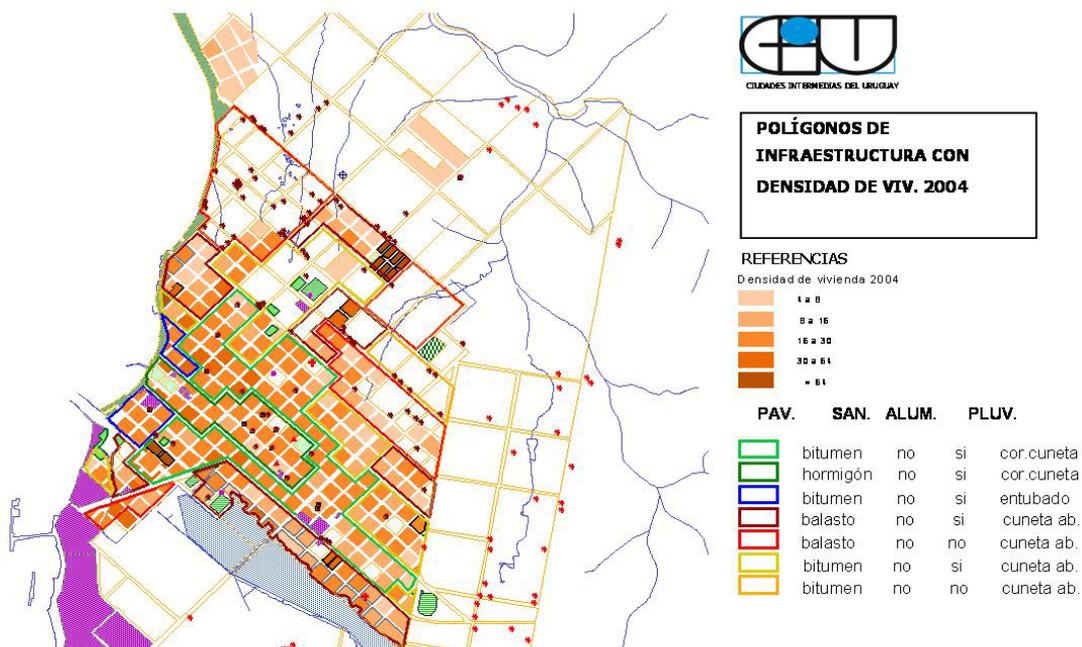
- VARIACIÓN de DENSIDAD de POBLACIÓN 2004-1996



Se observan algunos desfases entre los mapas con variaciones 2004-1996 con vivienda y con población. Esto merece un análisis en detalle para cada situación. Por un lado, dentro de la zona urbana y por otro lado, en manzanas de periferias.

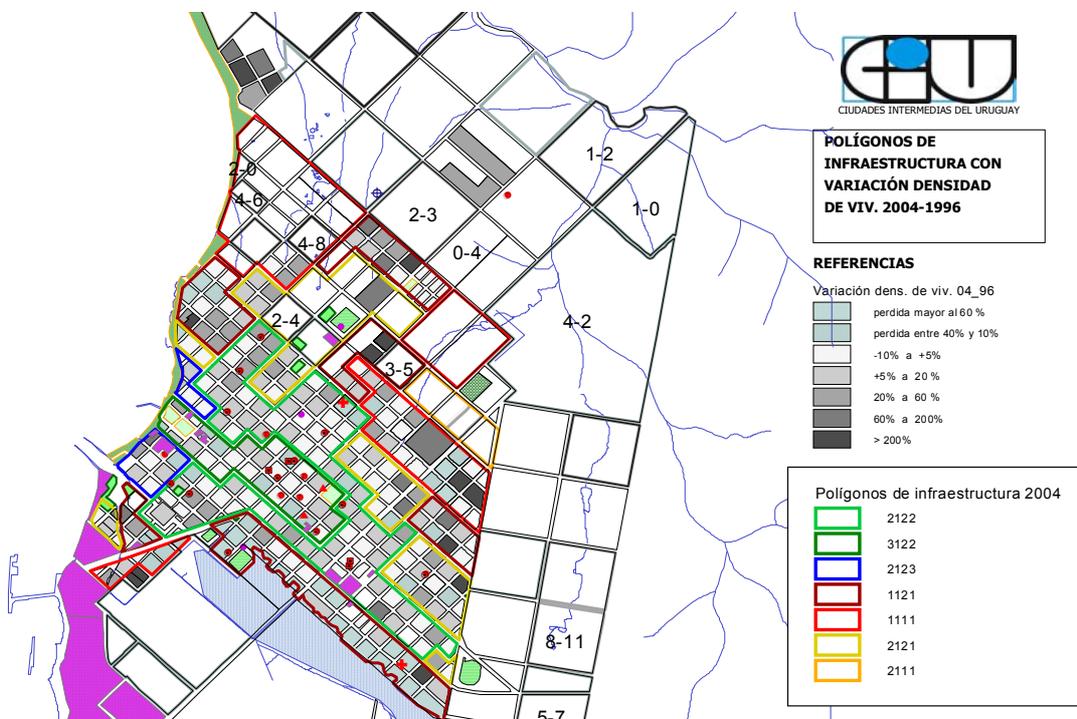
- POLÍGONOS de INFRAESTRUCTURA

De 36 variantes de polígonos de infraestructura urbana que fueron determinadas por 3 opciones de pavimento, 2 de saneamiento, 2 de iluminación pública y 3 del drenaje de aguas superficiales (de lluvia y/o grises). Nueva Palmira contiene 7, establecidas de acuerdo al registro de las condiciones existentes calle por calle a partir de verificar in situ las instalaciones de OSE y obras realizadas por la intendencia municipal. Cabe señalar la disparidad de situaciones aún en el casco. Si bien la disposición de establecer lotes de mayor tamaño y asumir dispositivos in situ, debido a la inexistencia de saneamiento convencional, es constatable la subdivisión de predios y la implantación de conjuntos habitacionales con alta densidad. Todo lo cual, contraviene el adecuado sustento ambiental que sumado a la improvisada articulación puerto-ciudad redundan en un severo deterioro de las condiciones ambientales locales.



- POLÍGONOS de INFRAESTRUCTURA con VARIACIÓN DENS. VIV 2004-1996

Junto al análisis de la correlación entre el aumento significativo de densidades de Viv/Há. con, los polígonos más carenciados (marrón y amarillo con alumbrado y, naranja y rojo sin alumbrado) merece atención el desfase de la ubicación del equipamiento colectivo y las tendencia de ocupación del suelo en la costa y en la periferia norte



- FOTOS AÉREAS sobre CURVAS de NIVEL



Imagen desde Punta Gorda

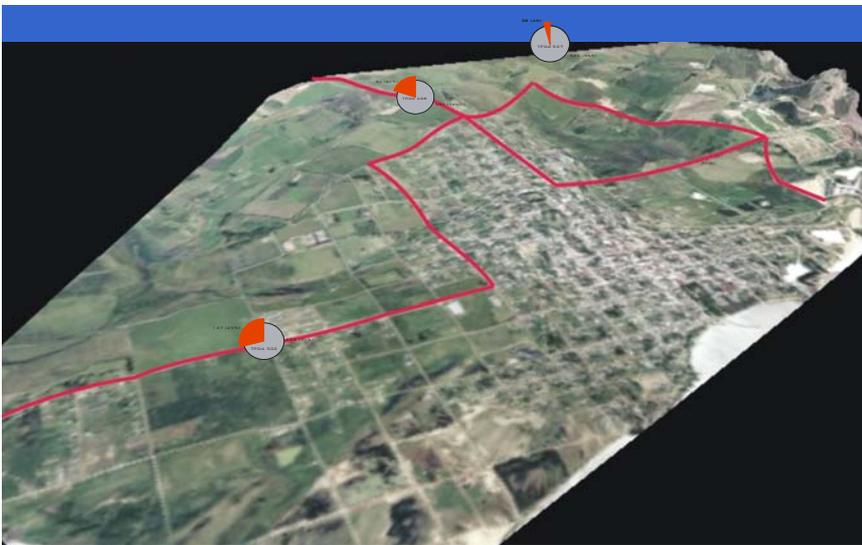


Imagen desde Frente Costero

Los desniveles muestran la complejidad de las intervenciones ex post para acondicionar el suelo con usos/ocupaciones urbanas existentes. En tanto además de conservar la lógica del funcionamiento de la micro-cuenca hídrica -alterada por construcciones y/o dominios territoriales- no siempre es constatable la densidad suficiente para legitimar la extensión/conexión a red existente de saneamiento y/o desagüe superficial. Ahora bien, ante la costosa instalación de servicios convencionales de infraestructura urbana, cabe considerar la implementación de servicios en circuitos sub-locales con manejo in situ de depósito y desagote (tipo barométrica) a modo de democratizar el acceso al sustento ambiental adecuado.

El mapa en relieve destaca además el circuito principal del transporte intraurbano por ruta 12 y la 21 y los circuitos internos hacia/desde el puerto. La traza vial de rutas se implanta en las cotas más altas del terreno y por ende, se evidencian las partes más bajas del conglomerado hacia el río Uruguay y el declive al sur. Las particularidades de este sitio imponen la necesidad de condicionar el tipo de urbanización adecuada al suelo y el paisaje dominante costero además de los cursos de agua al norte. Punta Gorda aparece con toda la variedad de paisajes aledaños al frente costero.

CONSIDERACIONES FINALES

En el Uruguay de fines del siglo pasado y comienzos del actual con ajustes de políticas económicas y del modelo de desarrollo, la modernización de los sistemas de gobierno y el fortalecimiento de la democracia imponen la debida atención a las cuestiones urbano-territoriales. En la medida que en el sistema de asentamientos urbanos y sus formas de gestión/producción es donde aquellos ajustes, impactan directa o indirectamente.

En efecto, las ciudades y su forma de gobierno tienen en ese contexto roles determinantes en tanto espacio privilegiado de crecimiento económico y en la formulación de estrategias de desarrollo local y/o regional en las que se consideren prioritarias la sustentabilidad ambiental y la participación ciudadana. Para Boisier (2001) *'las ciudades han asumido nuevas funciones en el actual modelo económico para pasar a operar como lugares centrales desde donde se organiza la economía de una región o porción de territorio con atribuciones en la localización de servicios especializados para la producción y/o en verdaderos nodos generadores de innovaciones'*. El contenido de la gestión urbana adquiere entonces, una perspectiva diferente al enfoque convencional que ha tendido a la compartimentación operativa y a tareas municipales habitualmente vinculadas a servicios, recaudación y representación con frecuentes apremios de instancias nacionales y/o sectoriales.

En los hechos, la heterogeneidad de las realidades locales y la postergación de acuerdos sobre una Ley Nacional de Ordenación Territorial capaz de orientar principios generales de política urbana, impiden abordar 4 dimensiones básicas de actuaciones municipales referidas a:

- *el cumplimiento de la función socio-ambiental de la propiedad*; condición básica a exigir para reconocimiento del derecho de propiedad privada de forma de armonizarla con la factibilidad de asumir la ampliación de redes y/o de sistemas alternativos de servicios urbanos. Por ejemplo, en Colombia (desde los 30 y 1991) y en Brasil (1988) el derecho de propiedad sobre la tierra no es absoluto e implica deberes de orden social. Este componente comprometería la revisión de la 'Ley de Centros Poblados' del Uruguay (1947 y 1966) al efecto de acordar un contenido actualizado de la 'Ley de Ordenación Territorial' (en discusión parlamentaria desde 2002).
- la identificación de los *instrumentos urbanísticos a ser utilizados para generar recursos compensatorios y/o para sustento de usos del suelo anticipados por planes de ordenación* contemplando particularmente, estrategias de Consolidación urbana de barrios existentes y/o Desarrollo Progresivo ⁽¹⁾ en asentamientos de periferia.

APROXIMACIONES AL SISTEMA URBANO NACIONAL REGIONAL en CARMELO y NUEVA PALMIRA (SUN/R)

Fundamentos sobre Vínculos y Posicionamiento urbano-territorial

Paralelamente al desarrollo de Expedientes urbano-territoriales (1985-1996-2004) de la muestra de Ciudades Intermedias (CIU) importa develar y ponderar las relaciones existentes y el posicionamiento entre los conglomerados urbanos ubicados en el territorio nacional/regional. Por lo que en un primer acercamiento al SUN/R ⁽²⁾ implica analizar tipos y frecuencia de vínculos entre centros poblados con sus entornos agroproductivos y el uso sectorial de los grandes equipamientos nacionales/regionales. En tanto evidenciar y cotejar los VÍNCULOS y el POSICIONAMIENTO Inter- Urbanos son considerados determinantes a la configuración y funcionamiento de Sub Sistemas Urbano-Territoriales (sSUN/R) distintivos y/o de especificidad relativa a nivel nacional y regional. El método de trabajo consiste en el desarrollo de CAPAS de INFORMACION referidas a los aspectos relevantes a la dinámica territorial ⁽³⁾ de y entre los centros urbanos en el emplazamiento geográfico y funcional correspondientes.

⁽²⁾ Al efecto de identificar los aspectos más destacables que inciden en las relaciones de las Ciudades Intermedias con el Territorio Nacional/Regional vale citar a Boisier (2001) cuando señala que *'las ciudades han asumido nuevas funciones en el actual modelo económico para pasar a operar como lugares centrales desde donde se organiza la economía de una región o porción de territorio con atribuciones en la localización de servicios especializados para la producción y/o en verdaderos nodos generadores de innovaciones'*. En tanto la definición y caracterización del Sistema Urbano Nacional/Regional adquiere mayor relevancia por sobre los intentos de diagramación de Regiones. Particularmente, en un país predominantemente urbanizado aunque sustentado en espacios agroproductivos ubicados en un territorio con fronteras en forma de cuña con rutas que confluyen a una ciudad puerto y capital del país. Donde un corredor Oeste-Este atraviesa desde Buenos Aires. En la configuración actual del Sistema Urbano Nacional/Regional se distinguen flujos en rutas y vías férreas, localización de cadenas productivas/industrias, grandes equipamientos colectivos y la dinámica de comunicaciones digitales.

⁽³⁾ La dinámica del Territorio abarca tanto a sus transformaciones como las bases para su ordenamiento. En tanto se considera un soporte y a la vez un resultado terminante de todo Modelo de Desarrollo de una sociedad. Y en consecuencia, al analizar las dimensiones del Territorio se lo percibe al mismo tiempo como:

- Sistema de recursos a gestionar, preservar y renovar procurando un desarrollo sustentable atendiendo al ambiente como patrimonio colectivo y mediante el uso apropiado de los recursos naturales. En base al manejo del metabolismo y la sustentabilidad, según los paradigmas de explotación y de gestión política, adoptados = la dimensión ambiental;
- Factor de desarrollo a potenciar considerando el conjunto de sus recursos naturales y construidos así como por la capacidad potencial de sus ocupantes para intervenir en sus dominios para la creación, acumulación y distribución de la riqueza/ventajas obtenidas = la dimensión económica;
- Ámbito de vida de la población a calificar, equipar, hacer accesible y gestionar en tanto patrimonio cultural, determinante a la calidad de vida, la equidad y la integración social = la dimensión social.

Las Capas de Información constituyen ámbitos de observación y de registro de inventarios/índices del suelo natural y antropizado referidos al:

- **Sustento y Diagnóstico Geomorfológico.**
- **Sistema Vial y Flujos del Transporte (cargas y pasajeros).**
- **Transporte marítimo/Movimiento de Mercaderías y pasajeros.**
- **Variación Poblacional, Tipos y Complementariedad de usos/servicios del Equipamiento Colectivo existente en cada localidad.**
- **Establecimientos Productivos principales.**
- **Explotación Agropecuaria en Regiones de Especialización Productiva.**
- **Sitios patrimoniales.**
- **Conexiones Telefónicas (ANTEL) desde conglomerados principales.**

Sustento y diagnóstico Geomorfológico

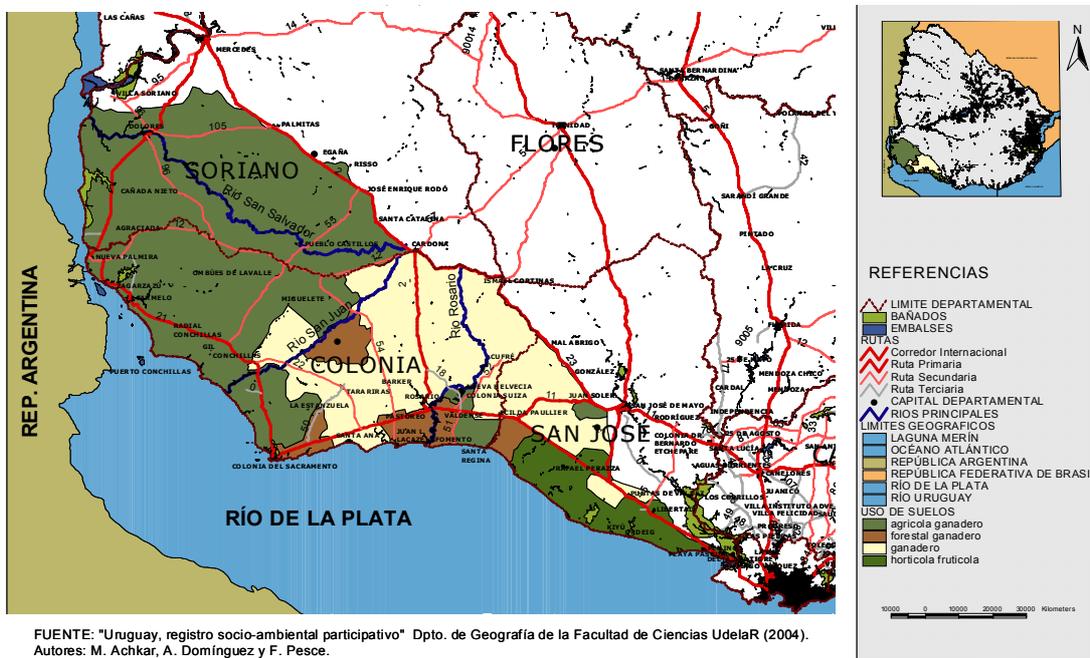
Para el sustento geomorfológico se toma como base el trabajo realizado por el Dpto. de Geografía de la Facultad de Ciencias/UdelaR (2004): **"Uruguay, registro socio-ambiental participativo"** (M. Achkar, A. Domínguez y F. Pesce). Dicho estudio, delimita diez cuencas hidrográficas que presentan diversidad de unidades paisajísticas y de usos del suelo así como, de problemáticas y potencialidades caracterizadas mediante consultas locales.

Cuenca del Río de la Plata Oeste:

"La cuenca abarca territorialmente tres Departamentos: Colonia (53.6%), Soriano (31.2%) y San José (15.2%). El sistema de la Cuchilla Grande del Oeste actúa como divisoria de aguas de la Cuenca orientando la escorrentía superficial en dos grandes vertientes:

- 1- En el noroeste de la cuenca, las cuchillas del Bizcocho y del San Salvador, orientan el drenaje superficial en forma de afluentes del Río Uruguay.
- 2- Hacia el sur, el desagüe de la cuenca se produce en el Río de la Plata, siendo los principales cursos fluviales el Río San Juan y el Río Rosario.

La cuchilla del Mangrullo separa al suroeste la cuenca del Río de la Plata Oeste con la cuenca del Río Santa Lucía."

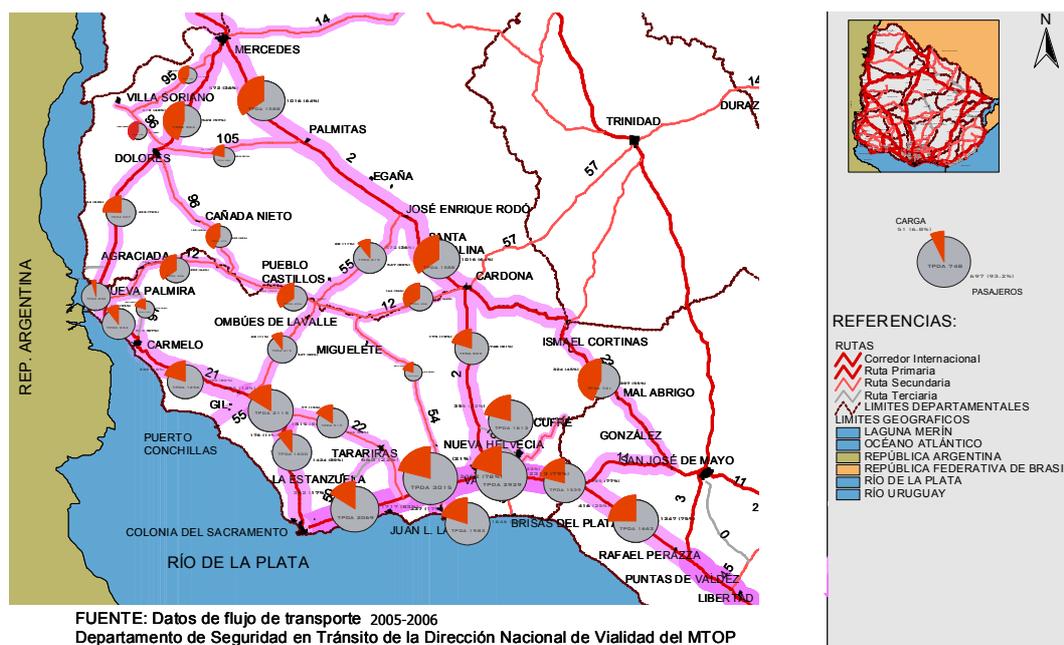


FUENTE: "Uruguay, registro socio-ambiental participativo" Dpto. de Geografía de la Facultad de Ciencias UdelaR (2004). Autores: M. Achkar, A. Domínguez y F. Pesce.

En función de distintos grados cuantitativos y cualitativos de las interacciones entre sus ocupantes así como, de los alcances de los servicios instalados se constituye la estructura de ocupación y los usos del territorio con diversos niveles de complejidad. A modo de abordarla analíticamente se han establecido jerarquías que van desde el rango de escala menor a la mayor, en base a una calificación de áreas: Sub-Locales, Locales, Sub-Zonales, Zonales, Sub-Regionales y Regionales que en definitiva, expresan el gradiente funcional en escalas correspondientes a distintos grados de multiplicidad.

“Esta cuenca se caracteriza por la gran disponibilidad de suelos con fertilidad alta, muy aptos para labores agropecuarios, concentrando productores ganaderos lácteos que construyeron la cuenca lechera históricamente mas importante del país. El acuífero Raigón, al este de la cuenca es el gran potencial hídrico para el abastecimiento de agua dulce tan necesaria como soporte productivo en los tambos y granjas. Las reservas hídricas subterráneas se han visto impactadas por diversas actividades antrópicas rurales (efluentes de tambos y uso de agrotóxicos) y por la instalación de industrias contaminantes principalmente en el Dpto. de San José. El potencial productivo de los suelos, la gran oferta hídrica y las condiciones topográficas y la infraestructura existente convierte el territorio de la cuenca en un escenario óptimo para la producción de alimentos que garantizan la seguridad alimentaria de la población.”

Sistema Vial y Flujos del Transporte (cargas y pasajeros)



Esta Capa de referencia se basa en los datos proporcionados por el Departamento de Seguridad en el Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

“Las tablas estadísticas del año 2005-2006 presentan algunos de los principales valores e indicadores relevantes del tránsito en la Red Vial de Jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad. Este sistema de relevamiento de tránsito, permite estimar en cada tramo de la red vial el volumen de tránsito por tipo de vehículo, así como también todas sus características principales (velocidad, dimensiones, pesos promedios por eje, tasas de crecimiento, etc.). Para lograr este objetivo existen tres diferentes programas de relevamiento: Puestos Permanentes (PP), Puestos Ocasionales (PO) y Puestos Extraordinarios (PE).”

Para el estudio del sub-sistema referido a Nueva Palmira y Carmelo reportamos para las rutas: **R95, R96, R105, R12, R97, R21, R55, R50, R22, R54, R2, R23, R1 y R11.**

Los flujos de transporte son estimados como un promedio diario anual en base a puestos de conteo permanentes y ocasionales (**TPDA: Transito Promedio Diario Anual**), los cuales develan vínculos cuantitativos de cargas y pasajeros entre las ciudades del sub-sistema. La graficación por espesores de los flujos resultantes en cada tramo, facilitan la apreciación de rutas con mayor tránsito promedio y a partir del mismo poder estudiar la existencia de un posible circuito.

En la zona de estudio, si bien los corredores autorizados por MTOP para 25,5 toneladas son además de Ruta 1, Rutas 12, 105 y 96. La estructura de flujos contiene TPDA variables con alcance mayor al departamento de Colonia conformada por tramos y nodos con vínculos de diferentes intensidades entre sí, generando un tejido con particularidades:

- Por un lado, las Rutas: 1, un tramo de la ruta 2 y continuación con la 23, son las que concentran los mayores valores de TPDA. Dichas rutas bordean o contienen la zona de estudio, alimentado o siendo vía de salida y comunicación con otras localidades que destacan importantes porcentajes de carga.
- El tramo de R12 entre Cardona/F. Sánchez y Nueva Palmira destaca dos zonas: una al Norte donde se constata el predominio de desplazamiento de cargas en relación a pasajeros. Al Sur donde predominan desplazamiento de pasajeros.
- Desde Ruta 2 surge una estructura en peine con rutas (105, 55, 12 y tramo N de 21) hacia el litoral.

- La Ruta 21 que recorre el litoral hasta Mercedes registra TPDA variables con un cambio importante en Nueva Palmira donde el flujo disminuye pero el porcentaje de carga pasa a ser muy significativo. Se observa un fuerte cambio en relación al porcentaje de pasajeros-carga entre los departamentos de Colonia y Soriano: sobre Rutas 96 y 21 Norte con un máximo de 35% de cargas y al Sur cae al 2.5%.

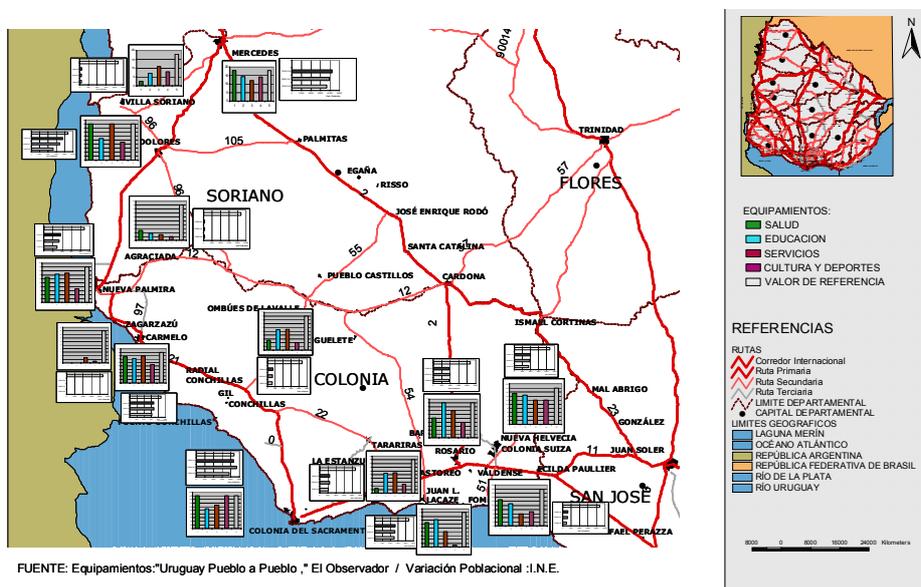
Movimiento Marítimo de Mercaderías. (datos año 2003)



De acuerdo a datos obtenidos en la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Publicas, se grafica el Movimiento Marítimo de Mercaderías que son transportados por los puertos de Nueva Palmira y Colonia, observando un importante diferencia en toneladas transportadas por cada puerto, destacándose el de Nueva Palmira como el principal puerto de transporte de mercaderías de la zona.

En la siguiente imagen se desglosa el valor total entre: importaciones, exportaciones y tránsito/trasbordo. Donde en ambos puertos es mayor el valor de exportaciones frente al de importaciones y la predominancia del trasbordo.

Variación poblacional, tipos y complementariedad de usos/servicios del Equipamiento Colectivo urbano existente.



A partir de los datos consignados en publicación del Observador 2003 "Uruguay pueblo a pueblo" se grafican en cada localidad los equipamientos colectivos en servicios de: SALUD, EDUCACION, SERVICIOS BÁSICOS y CULTURA/DEPORTES.

En **SALUD** se consideraron establecimientos públicos y privados como: Hospital, Sanatorio, Policlínica, Mutualista, Emergencia móvil, Asilo y Orfelinato.

El **EDUCACION** se estructura según niveles del equipamiento para: Primaria, Secundaria, Bachillerato, UTU, y Universidad.

El **SERVICIOS BÁSICOS** está referido tanto a Redes/Sistemas de Infraestructura (Agua potable, Energía Eléctrica, Saneamiento) como a Entidades Político - Administrativas (bancos, junta local, juzgados, correos, cárceles). Asimismo se reportan Establecimientos Turísticos (hoteles) y de Comunicación (Radio, TV, Cable).

El **CULTURA/RECREACION** está referido al ámbito socio-cultural con Equipamiento para actividades Recreativas y Deportivas (Estadio, Clubes, etc.) así como, Culturales (Centro social, Parque, Zoológico, Teatro, Cine, etc).

Cada uno de los gráficos se corresponde a los 4 rubros que se representan, tomando como valor de referencia la barra transparente de cantidad de equipamientos, a modo de poder establecer comparaciones entre localidades.

- Mercedes, Nueva Palmira, Dolores, Carmelo, Colonia del Sacramento, Rosario, Nueva Helvecia, son las localidades con mayor concentración de equipamientos colectivos y por lo tanto, constituyen centros principales de servicios que ofician como complementarios en relación a localidades menores.
- Las localidades que orbitan en torno a Nueva Palmira, con poblaciones que no superan los 3.500 habitantes (Agraciada, Zagarzazu y Ombúes de Lavalle, presentan limitaciones en equipamientos colectivos en tanto acotados al número de sus pobladores.
- Los equipamientos de Nueva Palmira y Carmelo asisten principalmente a las localidades de: Agraciada, Zagarzazu, Colonia Estrella, Víboras, Miguelete, Conchillas, Ombúes de Lavalle.

Asimismo en este Mapa se incorporaron las variaciones poblacionales referidas a los censos INE de 1985, 1996 y 2004 a modo de ilustrar la evolución demográfica por localidad.

Sitios Patrimoniales.

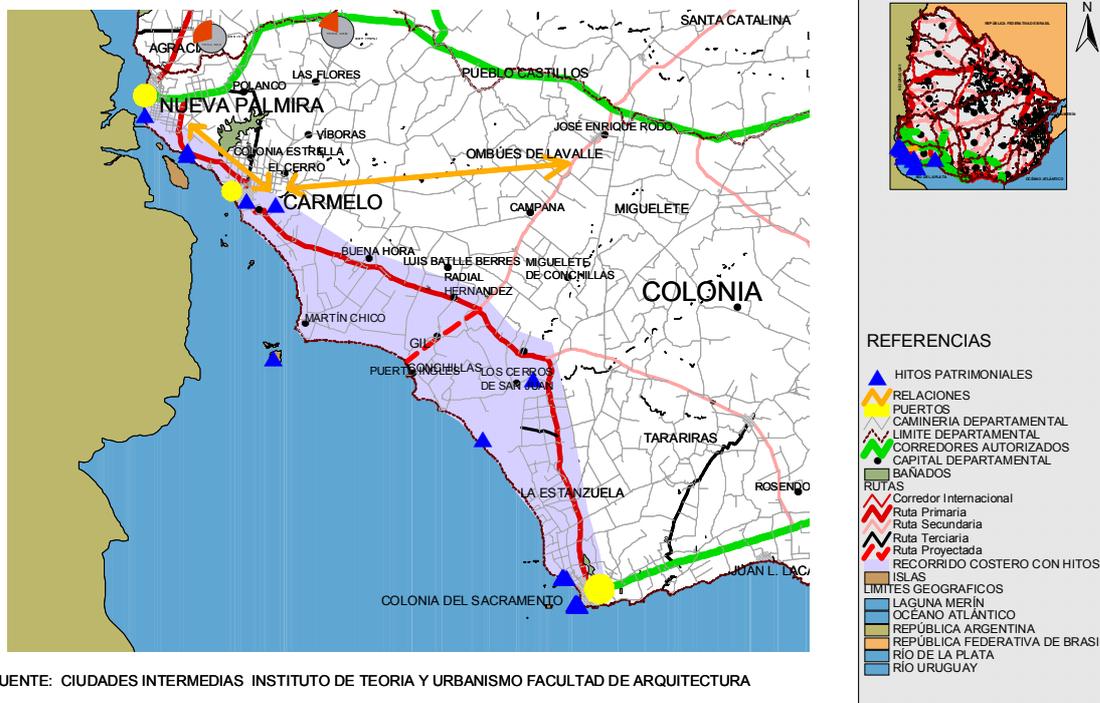


FUENTE: PUBLICACION EL OBSERVADOR 'PUEBLO A PUEBLO'
PUBLICACION EL PAIS URUGUAY 'EL PAIS Y SUS 19 DEPARTAMENTOS'



En las siguientes imágenes se ubicaron los sitios de interés patrimonial/turístico de la zona accediendo a ellos a través de la ruta 21 que recorre el litoral oeste. Desde Nueva Palmira hasta Colonia de Sacramento podemos decir que se da un paseo de interés turístico acentuado con la información a su vez de mayor tránsito de pasajeros por esta zona. En la segunda imagen se indicó la continuación de la ruta 55 como proyectada hasta la futura planta de celulosa, a efectos de no afectar con tránsito pesado la ruta 21. En la tercera imagen se destaca el valor patrimonial de la Ciudad de Colonia del Sacramento.

ESTRUCTURA DE VÍNCULOS y POSICIONAMIENTO



FUENTE: CIUDADES INTERMEDIAS INSTITUTO DE TEORIA Y URBANISMO FACULTAD DE ARQUITECTURA

A partir de las capas de información se construye un plano de vínculos y posicionamiento entre las localidades estudiadas. Así, el Sub-Sistema Urbano referido al par Carmelo-Nueva Palmira contiene una reciprocidad principal con Colonia del Sacramento por ruta 21 y Ombúes de Lavalle con la ruta 55. No obstante, la importancia creciente del puerto de Nueva Palmira determina una articulación con tránsito de cargas fundamentalmente proveniente de las rutas 2/12 y 21 al Norte. Donde el acceso a Nueva Palmira registra un TPDA de 850 con 1 de cada 5 vehículos de carga.

En el ámbito transnacional el par Carmelo-Nueva Palmira muestra por un lado, un incremento de localizaciones de empresas y asentamiento de familias argentinas y por otro lado, una creciente demanda de servicios asociados a embarcaderos y aduanas de yates y compañías de transporte fluvial de pasajeros. Asimismo, en la relación del subsistema urbano con la Costa rioplatense (con cualidades paisajísticas y ambientales destacables) sobresale los emplazamientos del Hotel 5 estrellas y del Club de Campo, asociados al Club de golf y el aeródromo en el entorno a Zagarzazu. Punta Gorda ofrece un emplazamiento paisajístico que merece reanimarse.

Son destacables los emprendimientos productivos derivados de cultivos y el almacenamiento en silos, que imponen un paisaje contundente en torno a Nueva Palmira y los emplazamientos de molinos graneros en manzanas urbanas de Carmelo y Nueva Palmira. Al tiempo que los astilleros a lo largo del arroyo de Las Vacas y las canteras en El Cerro muestran un leve resurgir. Por su parte, los viñedos y bodegas mantienen su impronta donde sectores de altos ingresos de origen argentino priorizan su afincamiento en bucólicos entornos agroproductivos.

Ambos conglomerados presentan entornos informales de ocupación del suelo en bordes y/o en cercanía de canteras. La inminente regularización de estos asentamientos por parte de la IMC y el PIAI parece suficiente para lograr a corto plazo una mejoría notable. Sin embargo, cabe advertir el alto costo de obras expost fundadas en la inversión pública.