

RESUMEN EXPEDIENTE SIG URBANO – TERRITORIAL y SUB SISTEMA URBANO NACIONAL de DURAZNO y SARANDI DEL YI (1985- 1996- 2004)

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez.

Equipo CIU 2011: Arqs. Igmarray Pacheco, Lucía Facio, Lucía Sansón y Bachs. Victoria Capdepon y Julio Pereira.

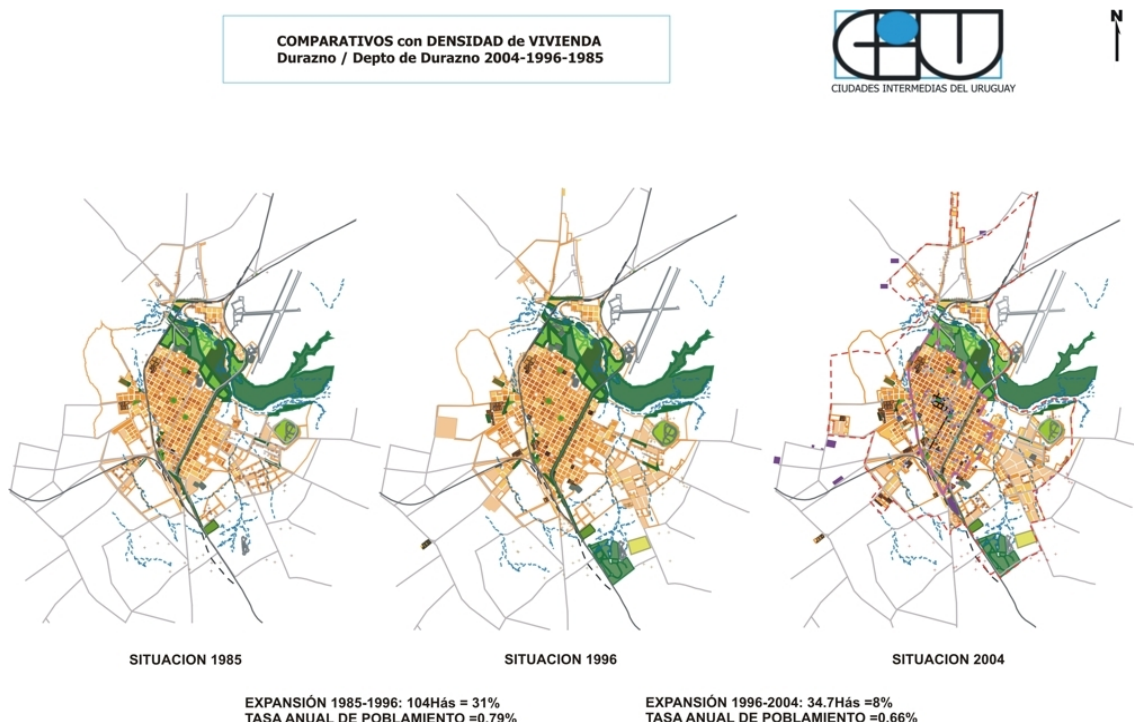
Asesores: Ing. Agrim. A. Nario y Arq. Carolina Rodríguez.

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 Intermedias y, a su vez, de apoyo técnico, institucional y/u operativo, de las Intendencias pertinentes.

Expediente UT de Ciudad de Durazno

El “Expediente Urbano-Territorial de Durazno (1985-1996-2004)” destaca los siguientes temas principales:

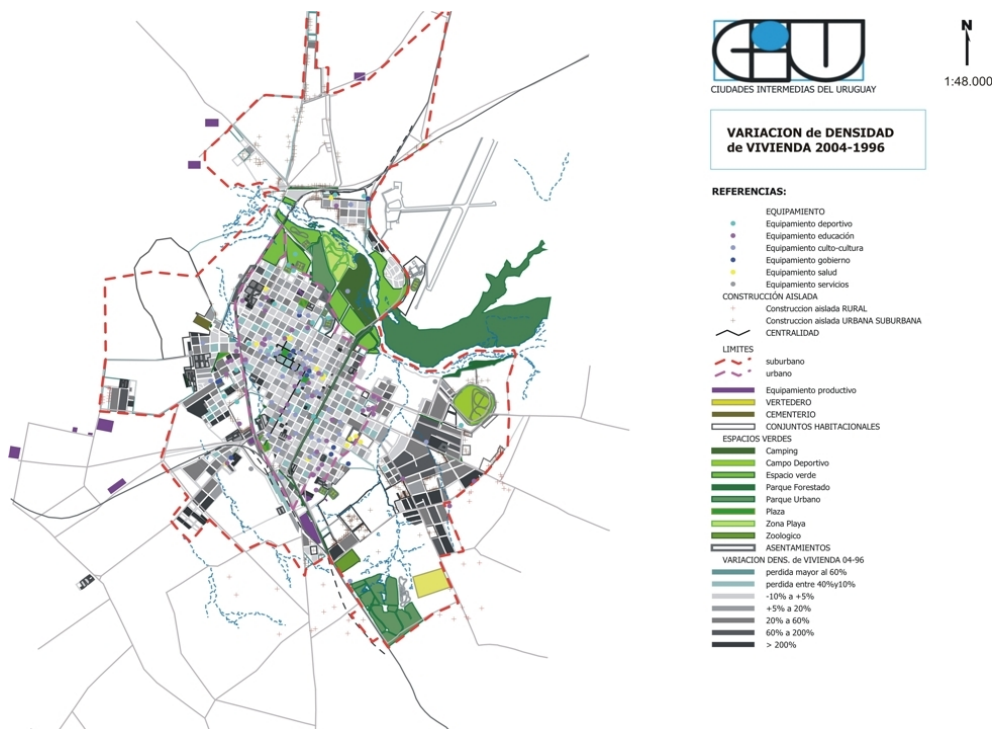
- > **Expansión y Variación de Densidades en sitios periféricos del casco fundacional.**
- > **Inundaciones en suelo urbanizado.**
- > **Disparidad en el acondicionamiento urbano del suelo.**
- > **Temas conclusivos.**



> **Expansión y Variación de Densidades en sitios periféricos del casco fundacional.**

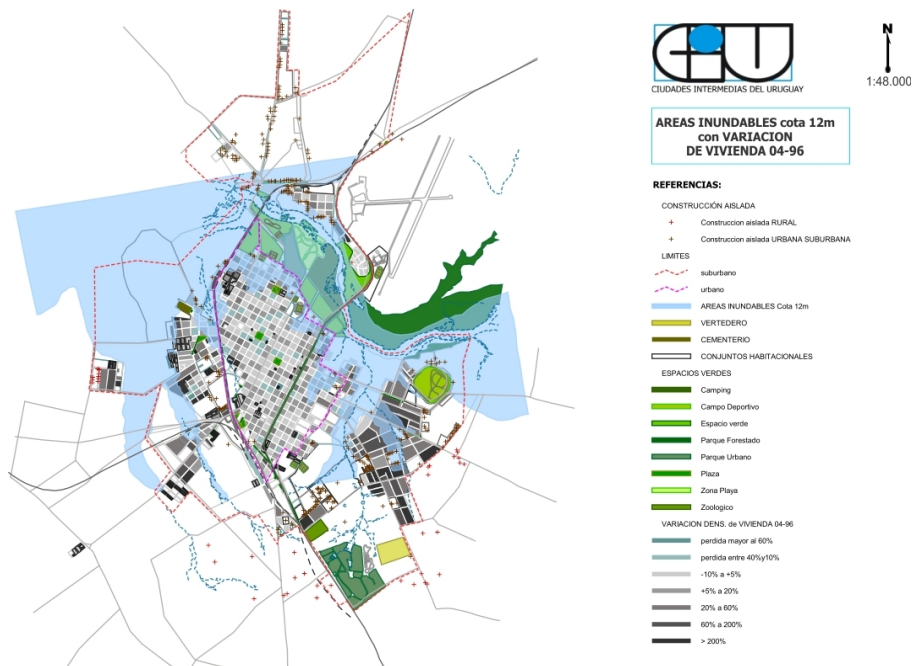
Las notables tendencias de expansión al **O**, al **E** y **SE** destacan distintos actores tanto en el acceso al suelo como en la obra edilicia aunque con los mismos proveedores (UTE, OSE e IDD) de servicios en el acondicionamiento urbano y con resultados dispares.

Vale considerar un llamado a propuestas de un Plan Especial de consolidación + densificación progresiva del SE al tiempo de congelar la situación al O.



> Inundaciones en suelo urbanizado.

Dada la dimensión territorial y frecuencia de inundaciones vale abordar un estudio hídrico/hidráulico integrado para formular un plan estratégico de intervenciones/obras en canalizado, diques y dragados, tendiente a reducir impactos y así definir espacio urbanizable fuera de riesgos. La experiencia holandesa en manejo e implementación de obras de distinta naturaleza y costos, puede servir de referencia para identificar el costo-beneficio de diferentes opciones de obras.



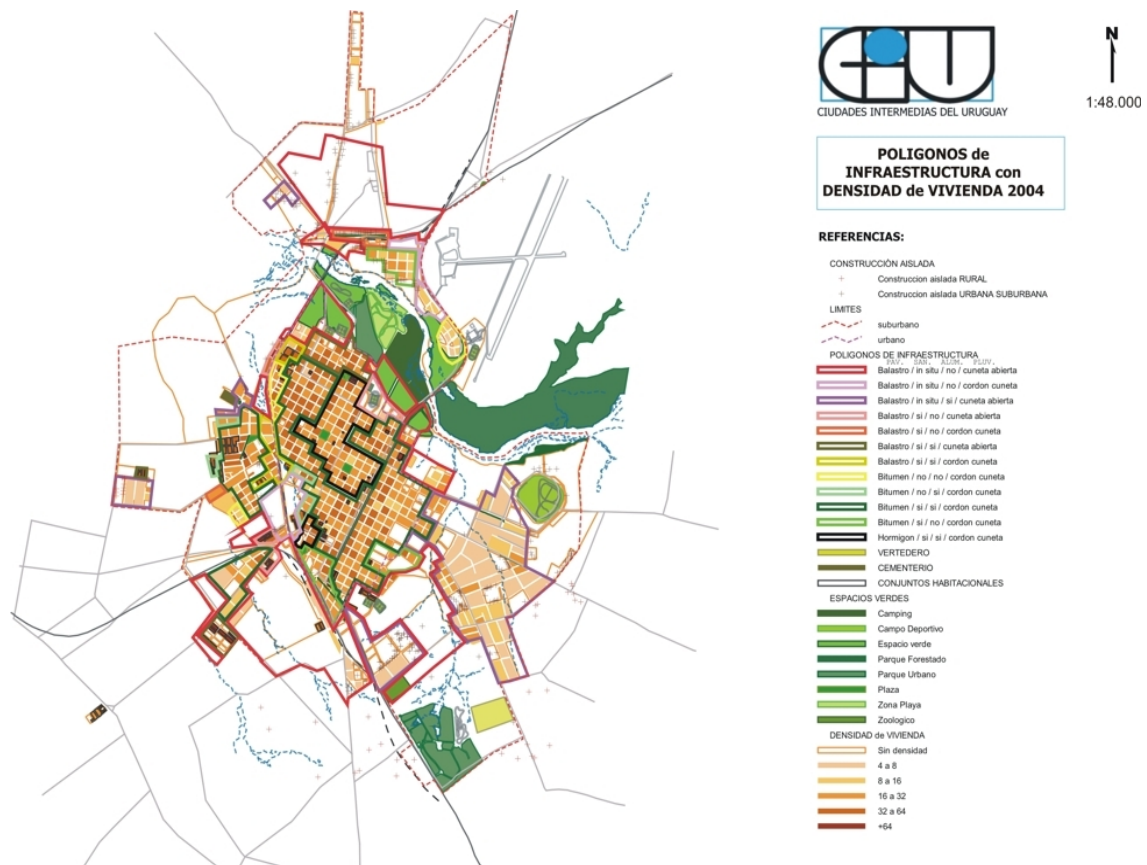
> **Disparidad en el acondicionamiento del suelo.**

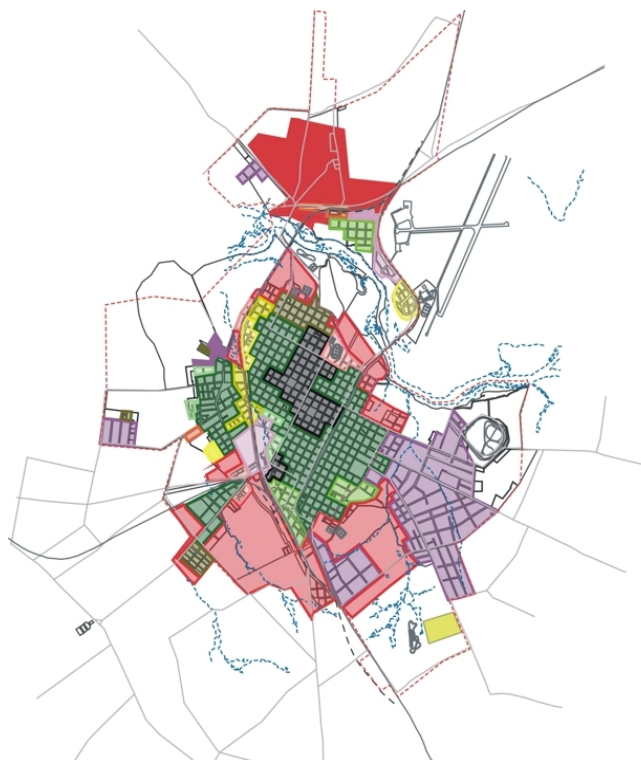
El Ordenamiento Territorial a partir de la SITUACIÓN ACTUAL de la OCUPACIÓN del SUELO implica ABORDAR:

I – Por un lado, la RE-ESTRUCTURACIÓN de la OCUPACIÓN URBANA del SUELO mediante el RE-PLANTEO de TRAZADOS/REDES de SERVICIOS de INFRAESTRUCTURA (agua, saneamiento, pavimentos-drenaje y recolección/tratamiento de basuras) + del EQUIPAMIENTO COLECTIVO (salud, educación, servicios y culto/cultura) = SUELO URBANO CONSOLIDADO. Por otro lado, implantar la condición de EMERGENCIA a espacios urbanizados No-Consolidables = SUELO URBANO NO-CONSOLIDADO y SUBURBANO.

II- CRITERIOS para IMPLANTACIÓN ordenada de COMPONENTES TERRITORIALES PRODUCTIVOS y LOGÍSTICOS con un marco de GESTIÓN URBANA para:

- Afirmar CENTRALIDADES departamentales en su(s) ARTICULACIÓN(ES) al entorno agroproductivo.
- RE-UBICAR usos incompatibles en CORREDORES con ESPACIOS propios de Circulación y Funcionamiento





N
1:48.000

POLIGONOS de INFRAESTRUCTURA

REFERENCIAS:

- LIMITES**
- suburbano
 - urbano
- POLIGONOS DE INFRAESTRUCTURA**
- PRV, SAN, ALUM, PLUV
 - Balastro / in situ / no / cuneta abierta
 - Balastro / in situ / si / no / cordon cuneta
 - Balastro / in situ / si / cuneta abierta
 - Balastro / si / no / cuneta abierta
 - Balastro / si / no / cordon cuneta
 - Balastro / si / si / cuneta abierta
 - Balastro / si / si / cordon cuneta
 - Bitumen / no / no / cordon cuneta
 - Bitumen / no / si / cordon cuneta
 - Bitumen / si / si / cordon cuneta
 - Bitumen / si / no / cordon cuneta
 - Hormigon / si / si / cordon cuneta
 - VERTEDERO
 - CEMENTERIO

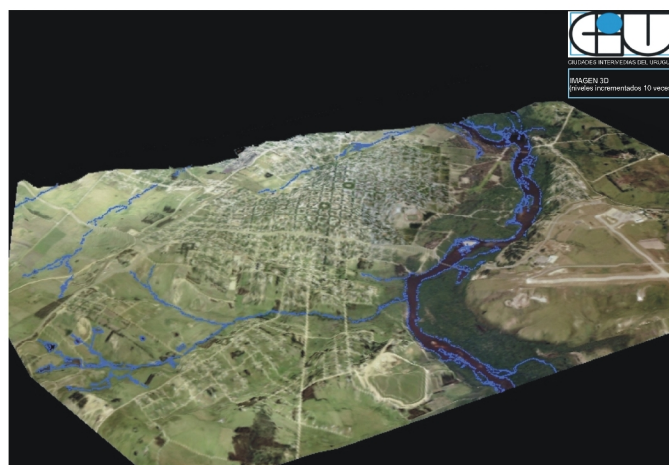


IMAGEN 3D
(niveles incrementados 10 veces)



IMAGEN 3D
(niveles incrementados 10 veces)

Expediente UT de Ciudad de Sarandí del Yí.

COMPARATIVOS con DENSIDAD de VIVIENDA
Sarandí del Yí / Depto de Durazno 2004-1996-1985



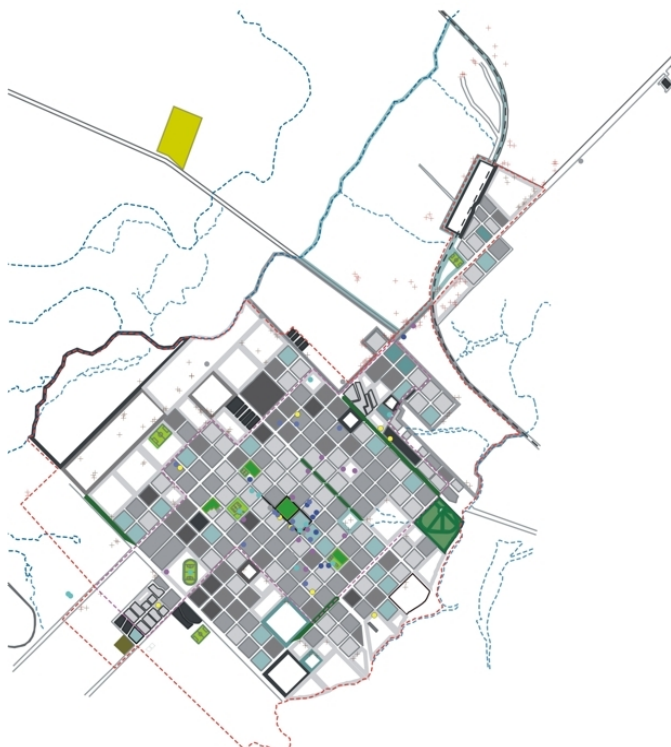
SITUACION 1985

SITUACION 1996

SITUACION 2004

EXPANSIÓN 1985-1996: 26.72Hás = 17%
TASA ANUAL DE POBLAMIENTO =1.13%

EXPANSIÓN 1996-2004: 13.11Hás =7%
TASA ANUAL DE POBLAMIENTO =1.11%

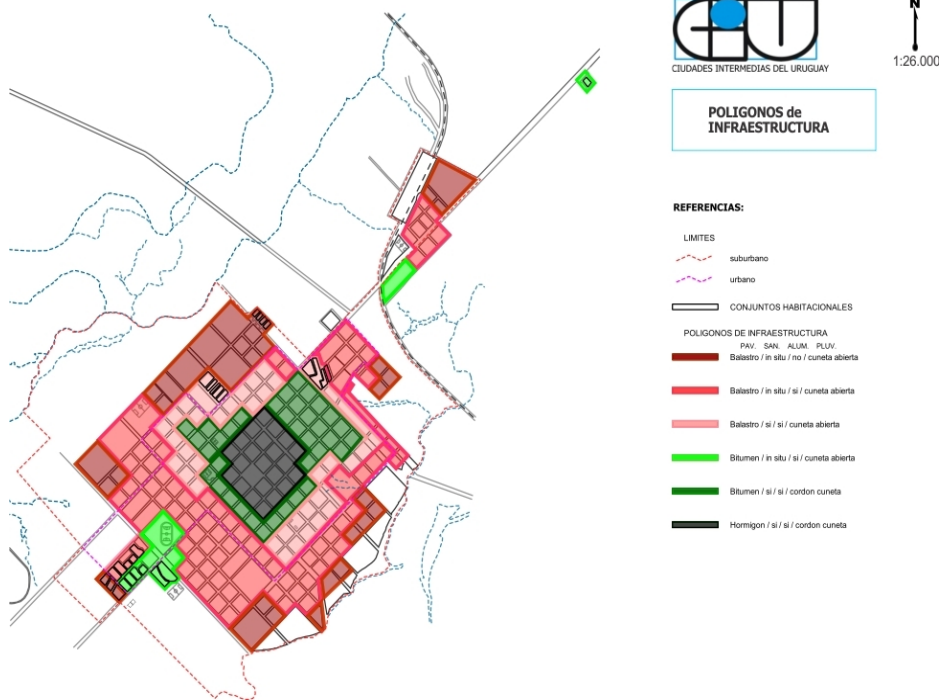


1:26.000

VARIACION de DENSIDAD
de VIVIENDA 2004-1996

REFERENCIAS:

- EQUIPAMIENTO
 - Equipamiento deportivo
 - Equipamiento educación
 - Equipamiento culto-cultura
 - Equipamiento gobierno
 - Equipamiento salud
 - Equipamiento servicios
- CONSTRUCCIÓN AISLADA
 - Construcción aislada RURAL
 - Construcción aislada URBANA SUBUR
- CENTRALIDAD
- LIMITES
 - suburbano
 - urbano
- VERTEDERO
- CEMENTERIO
- ESPACIOS VERDES
 - Campo deportivo
 - Espacio verde
 - Parque Urbano
 - Plaza
- ASENTAMIENTOS
- CONJUNTOS HABITACIONALES
- VARIACION DENSIDAD de VIVIENDA
 - perdida mayor al 60%
 - perdida entre 40%y10%
 - 10% a +5%
 - +5% a 20%
 - 20% a 60%
 - 60% a 200%
 - >200%



>Temas conclusivos:

La interpretación y el curso de acciones sobre la metropolización son objeto de controversias en un ámbito de escaso desarrollo de referencias empíricas y/o sistematización de las mismas. Como contrapartida, la formulación y aplicación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable (LOTDS-2008) constituye una certidumbre al cabo de tres años de aprobada. Aunque con contenidos aún muy abiertos, dado el inusitado dinamismo de la informalidad urbana la Gestión Urbana no parece estar a la altura de los retos planteados por la limitada comprensión de la gravedad y del carácter estructural de la segregación socio-cultural en proceso durante los últimos decenios.

Tema I- Sobre ETAPAS DIFERENTES: Cabe dar reconocimiento a una dinámica de ocupación urbana del suelo con una primera etapa de conformación a través de aprobación de loteos sin servicios básicos junto, al emplazamientos de unidades productivas/logísticas de la era de 'sustitución de importaciones' que fueron poblando tramos externos de acceso/salida desde los años 50s y 60s. Estas modalidades *sui generis* de peri-urbanización terminaron por consagrar intervenciones para instalar *-sectorial y retrospectivamente-* servicios urbanos a costo del erario público (energía-UTE, agua-sinsaneamiento- OSE, pavimentos, alumbrado y recolección/tratamiento de residuos-Intendencias).

Más tarde hacia fines de los 90s, la conformación territorial da lugar a una siguiente etapa en base a 'enclaves con servicios in-situ' asumidos por industrias/servicios/logísticas en el marco de la inserción del Uruguay a la globalización mientras se agudiza la informalidad habitacional para sectores de bajos y medios ingresos, ante la limitada respuesta del Estado y la oferta del Mercado desaparece o se repliega en el abastecimiento de la autoconstrucción'.

Hoy, en la tarea de definir las sub-categorías Urbanas del suelo en Consolidado y No-Consolidado, se impone establecer criterios para discernir lo ESTRUCTURAL *-a-consolidar* de, lo MARGINAL *-a-remover a mediano plazo o tratar como emergencia*.

Tarea que en definitiva, se ha de abrir paso en el cúmulo de 'intervenciones de- desarrollo-urbano-de-facto' entre, la ideología populista 'de dar Acceso a Servicios Básicos-aunque ni ellos paguen' y, el pragmatismo de admitir 'Ciudad y Ruralidad difusas-con-instalaciones *in situ*'.

Tema II- Sobre REVITALIZACIÓN URBANA: El paradigma de desarrollo con los estado-nación latinoamericanos como protagonistas en el período de la 'industrialización sustitutiva de importaciones' se extingue hacia finales del siglo pasado.

En tanto tiene lugar, una transformación social y productiva junto a emergentes preocupaciones y revistas del modelo ambiental. En ese ajuste de la economía global, nuevos abordajes a la cuestión del desarrollo en Uruguay, reinstalaron al *territorio como materia de ordenación*. Surge así una pregunta crucial: ¿Cómo responder a la problemática emergente de una dinámica estructural tendiente a la segregación sociocultural y espacial? En una primera reacción, la manida **revitalización de áreas centrales** es considerada la respuesta más razonable, aunque también reconocidamente compleja y, por ende, no inmediata.

En Montevideo, el Plan Goes encara una experiencia de renovación urbana que se espera no se reduzca a la atención del re-poblamiento como *operación retorno*. Ya que, poco y nada serviría mientras se mantienen intervenciones tipo compensatorias y/o de manejo de crisis en la vastedad y complejidad de bordes de interfase rural-urbana.

Si bien la LOTDS especifica **Planes Locales para conglomerados urbanos**, la complejidad de situaciones amerita referir al abordaje de Planes de Desarrollo Local (PDL) donde, la concepción central y operativa consiste por un lado, poner en relevancia a la peculiar problemática emergente en los espacios de la interfase rural-urbana del conurbano y, por otro lado, procurar establecer una priorización de opciones para el ordenamiento/consolidación del territorio sobre el eje de la política habitacional, paralelamente a la formulación de criterios para emplazamientos productivos y asegurar la continuidad de la producción agropecuaria linderas.

Sin para nada descartar la reubicación de pobladores en predios disponibles o densificables de áreas consolidadas, sobretodo, cuando esta opción de realojo parte del retorno a barrios existentes además de verificar la conveniencia al comparar el elevado costo de acondicionar el

suelo periférico con, la de realizar esquemas habitacionales en predios de barrios consolidados y/o potencialmente densificables.

La aplicación de **Planes de Desarrollo Local** implica múltiples posibilidades de operaciones sectoriales o multisectoriales con destaque en una estrategia habitacional replanteada en la dinámica metropolitana de expansión y vaciamiento. Con componentes básicos referidos a los siguientes temas de intervención:

I. Definición de bordes de la interfase rural-urbana.

II. Rehabilitación/protección del suelo natural y/o agropecuario.

III. Gestión operativa desde la localidad ante diferentes instancias públicas, privadas y sociales.

IV. Programa urbano-habitacional según gradientes de intervención.

V. Programa específico de realojo de pobladores para casos de sitios en riesgo o espacios de uso común.

VI. Programa integral de desarrollo y conexión a servicios de infraestructura (en red convencional o in situ-alternativo): agua potable, saneamiento, energía, vialidad y drenaje de aguas superficiales, recolección/tratamiento de basuras y alumbrado público.

VII. Programa de espacios libres de uso común con re-parcelamiento y re-trazado vial, en casos de sitios a consolidar.

VIII. Programa de equipamiento colectivo urbano: salud, educación, cultura y administración.

IX. Desarrollo y promoción de la economía local en apoyo a unidades de producción o servicios.

X. Educación ambiental en manejo de riesgos y/o de sistemas/dispositivos alternativos del acondicionamiento urbano.

Sistema Urbano Nacional Regional

Paralelamente al desarrollo del Expediente urbano-territorial (1985-1996-2004) de la muestra de Ciudades Intermedias (CIU) importa develar y caracterizar 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 (1) implica analizar tipos y frecuencia de vínculos entre centros poblados con sus entornos agroproductivos y el uso 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 (2) de y entre los centros urbanos así como con el entorno del emplazamiento geográfico correspondiente.

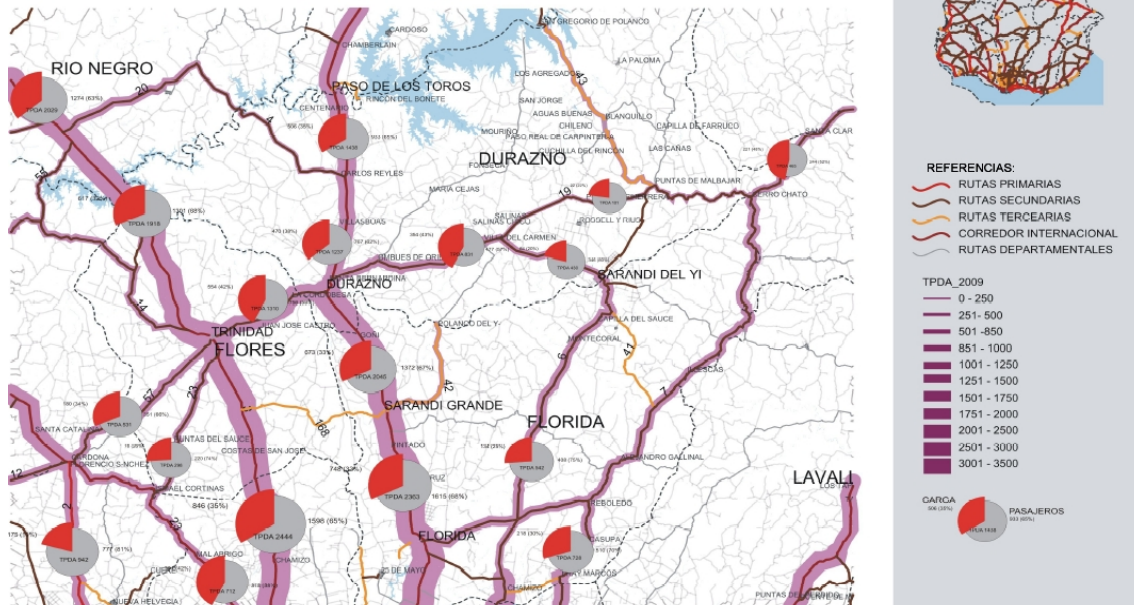
>Sistema vial y flujos de transporte.

Los flujos de transporte son estimados como un promedio diario anual en base a puestos de conteo permanentes y ocasionales (TPDA: Tránsito 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, facilita la apreciación de rutas con mayor tránsito promedio y a partir del mismo, poder estudiar la existencia de un posible circuito.

SISTEMA VIAL Y FLUJOS DE TRANSPORTE

CIUDADES INTERMEDIAS DEL URUGUAY (CIU)-ITU-FACULTAD DE ARQUITECTURA / Udelar



FUENTE: Flujos de Transporte 2009 / Dpto. de Seguridad en el Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad MTOP.

La estructura vial del departamento de Durazno, obedece en gran forma, a la gran densidad de la red hidrográfica que se distribuye en el centro y bordes del territorio. La fuerte presencia de los Ríos Yí y Negro han sido obstáculos a salvar. Dos vías de tránsito, la R-5 y el ferrocarril, han vinculado el territorio norte-sur del país, cruzando el departamento.

El eje R-5, se destaca con mayores flujos de transporte, similares valores a la R-3 en su trayecto hasta Trinidad - Durazno, ambos representan fuertes vías de comunicación norte-oeste / sur del país.

La R-14 combinada con la R-19 es la única vía que cruza el departamento en dirección esteoeste, además de su importante rol de principal vínculo entre las R-3 y 5 y con Trinidad especialmente donde intensifica su flujo.

Es de notar, que a partir de la R-5, la R-14 si bien con flujos notoriamente menores, el porcentaje de carga que mantiene hasta Villa del Carmen representa casi el 50% del flujo de transporte.

Las ciudades de Durazno y Sarandí del Yí, denotan una ubicación especial respecto a la estructura vial del departamento, ambas puertas de acceso por las rutas 5 y 6 respectivamente.

La R-6 que parte con importantes flujos desde el sur del territorio, al llegar al departamento de Florida (Chamizo) disminuye notoriamente y se mantiene hasta Sarandí del Yí con porcentajes de carga menores.

La R-43 cumple una importante función, vinculando localidades desde R-19 hasta San Gregorio de Polanco pero con flujos casi insignificantes.

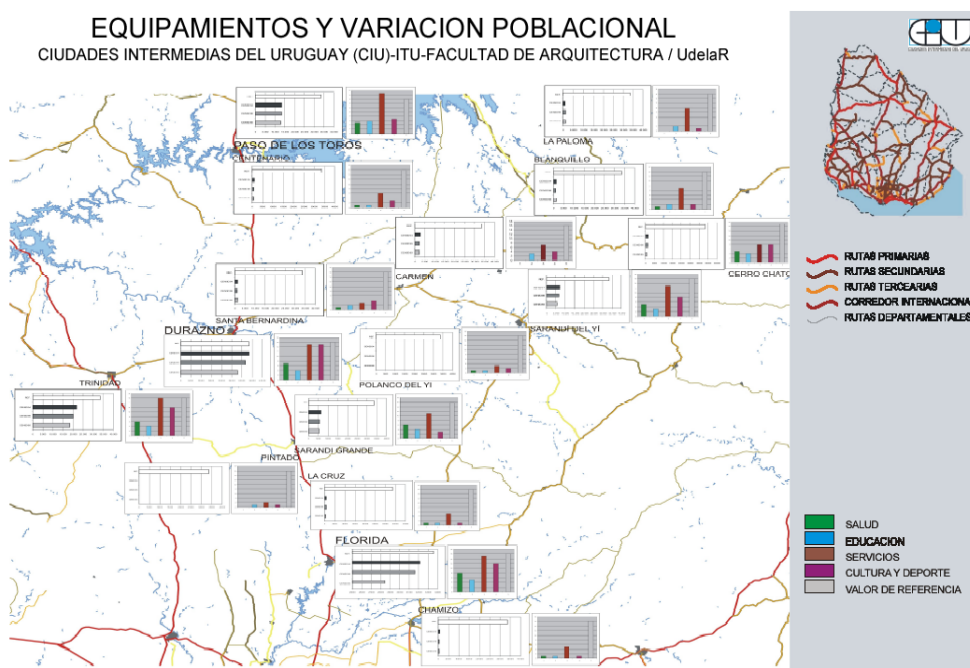
>Equipamiento colectivo y variación poblacional.

- Durazno (33.576hab.), Florida (32.128hab.), y Trinidad (20.982hab.) con poblaciones ente los 20.000-35.000 habitantes, son las localidades con mayor concentración de equipamientos colectivos y por lo tanto, constituyen centros principales de servicios que ofician como complemento a los existentes en localidades menores.

- Sarandí del Yí (7.289 hab.) y Sarandí Grande (6.362 hab.) con poblaciones entre los 6.000 - 7.000 habitantes, presentan una situación intermedia en cuanto a sus equipamientos colectivos.

- Paso de los Toros (13.231hab.) duplicando en población a las anteriores, no presenta grandes diferencias en cuanto a sus servicios, en cambio Cerro Chato (3.278 hab en diferentes departamentos) parece contar con equipamientos similares.

- Las localidades que orbitan en torno a Durazno, Sarandí del Yí, Florida y Paso de los Toros con poblaciones que no superan los 2.700 habitantes (como La Paloma 1.547, Blanquillo 1.162, Villa del Carmen 2.661, Santa Bernardina 1.333, Carlos Reyles 1.039, Centenario 1.038, Polanco del Yí 82, Pintado 141 y La Cruz 726) presentan limitaciones en equipamientos colectivos en tanto acotados al número de sus pobladores. Por lo que sus pobladores acuden a servicios de salud, educación y cultura/recreación que induce la movilidad desde las localidades más pequeñas hacia las de mayor escala. Así es el caso de Santa Bernardina, Villa del Carmen y Carlos Reyles con Durazno; Centenario con Paso de los Toros y Blanquillo, La Paloma, San Jorge, Aguas Buenas, Chileno, Rossel y Rius, Puntas de Malbajar con Sarandí del Yí.



>Esquema de vínculos

El Sub-Sistema Urbano referido a Durazno y Sarandí del Yí, se ve inmerso en un área ganadera-lechera con zonas forestales, sobre un corredor (Durazno) con importantes valores de flujos de carga y pasajeros.

“Resulta innecesario destacar la posición central de Durazno en el territorio nacional. No sólo es central geométricamente sino que también su territorio es portador de otras condiciones de centralidad: está implantada en él la represa hidroeléctrica Gabriel Terra, de Usinas y Transmisiones Eléctricas del Estado (UTE), fuente fundamental de energía eléctrica del país.” (I.Viana)

Las ciudades de Durazno y Sarandí del Yí, denotan una ubicación especial respecto a la estructura vial del departamento, ambas puertas de acceso por las rutas 5 y 6 respectivamente. El eje R-5 continúa hacia el norte estructurando los vínculos del departamento y de los limítrofes; (Sarandí Grande, Durazno y Paso de los Toros). A su vez localidades de menor población del departamento de Durazno, se vinculan dentro y fuera del mismo. Es el caso de:

Centenario ubicada frente a Paso de los Toros, de la que es un suburbio; Santa Bernardina centro poblado en la margen derecha del río Yí unida a Durazno por un puente, y Carlos Reyles y Goñi conforman vínculos diarios en cuanto a la complementación de sus servicios y trabajo con la capital.

En sentido oeste-este, generan vínculos con Durazno, Trinidad (principal liga entre rutas 3 y 5) y Ombúes de Oribe, Salinas, Villa del Carmen, esta última centro de un área ganadera extensiva bovina y vitivinícola, la villa cuenta con algunas agro industrias, entre ellas las bodegas Faraut en 1922 y Bruzzone & Sciutto. En el área esta el parque municipal Francisco Davant, con 40 hectáreas forestales.

Y por otro lado, Sarandí del Yí comprende vínculos con localidades dentro y fuera del departamento (Capilla del Sauce, Rossell y Rius, Puntas de Herrera, Puntas de Malbajar, Blanquillo, La Paloma).

Caso particular de Cerro Chato, villa en el extremo oeste del departamento de Treinta y Tres, límite con Durazno y Florida la ruta N°7, ubicada en un vértice de la cuchilla Grande es el punto de encuentro con tres depts. Desde la época colonial fue vía de comunicación entre los imperios español y portugués. La particular condición de cruce de caminos atrajo a otros comerciantes y sus familias y conforma un punto de conexión y/o rol articulador con los departamentos ubicados al este.

De alguna manera, la concentración de localidades en el Departamento se da en torno a, por un lado el eje R-5 y por otro R- 6 y 43, resultando un centro del territorio con escasas localidades y menores poblaciones consecuencia gran densidad de la red hidrográfica que se distribuye en el centro y que dificulta la estructura vial.

“La importancia estratégica del río Yí, desde el punto de vista de su interacción con los dos centros poblados del departamento, como fuente de recursos (materiales minerales, flora y fauna, agua, recurso recreativo, etc.), como elemento articulador de una cuenca que ocupa casi el 40% del territorio, que comprende un porcentaje muy alto de la población y de las actividades económicas del departamento, implica un análisis más detallado del funcionamiento del río como componente del paisaje.” (Ackhar – 1999)

“Los estudios realizados permiten identificar en el área a estudio dos centros principales, capaces de proveer la mayor parte de las prestaciones urbanas contemporáneas: el de Durazno, mas completo en su condición de capital departamental, orientado a la atención de las necesidades de la población permanente urbana y rural; y los de Sarandí del Yí (en el Departamento) y Paso de los Toros (en Tacuarembó), dotados de servicios básicos. Desde éstos dos últimos se atiende a población del departamento de Durazno y de Departamentos que le son limítrofes”.

“...Los centros poblados más antiguos y consolidados tienen pequeños centros secundarios, y en algunos casos proto-centros. Hay algunos que dependen en forma prácticamente total de los centros mayores, como Santa Bernardina o Centenario”. (I.Viana)

“Fueron definidas simultáneamente áreas fuera de la distancia de accesibilidad establecida en 20 kms, o de difícil accesibilidad por falta de caminería trazada. Esas áreas se encuentra fundamentalmente en las orillas del lago de la presa de Rincón del Bonete y en la confluencia de los ríos Negro y Yí. Se reconoce que en estas zonas, con muy baja densidad de población, la accesibilidad a los servicios a prestar en los centros urbanos será más difícil.” (I.Viana)

“Una de las dos líneas de ferrocarril, que vincula, también con orientación básica Sur- Norte, Montevideo y Flores con Sarandí del Yí y el Km. 329 se encuentra actualmente inactiva, aún para transporte de cargas. Su pérdida como medio de transporte ha dejado prácticamente enclavados a varios centros poblados menores nacidos en torno a sus estaciones, potenciando los factores expulsivos de la población rural.” (I.Viana)

“Las dinámicas poblacionales y las correspondientes modificaciones del uso del suelo y la globalización del mercado de bienes y de capitales que caracterizan al mundo contemporáneo, han afectado al Departamento y ciudad de Durazno con el resultado de un persistente

despoblamiento de su área rural y el estancamiento (o disminución) de la población de su sistema urbano". (I.Viana).

