

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.

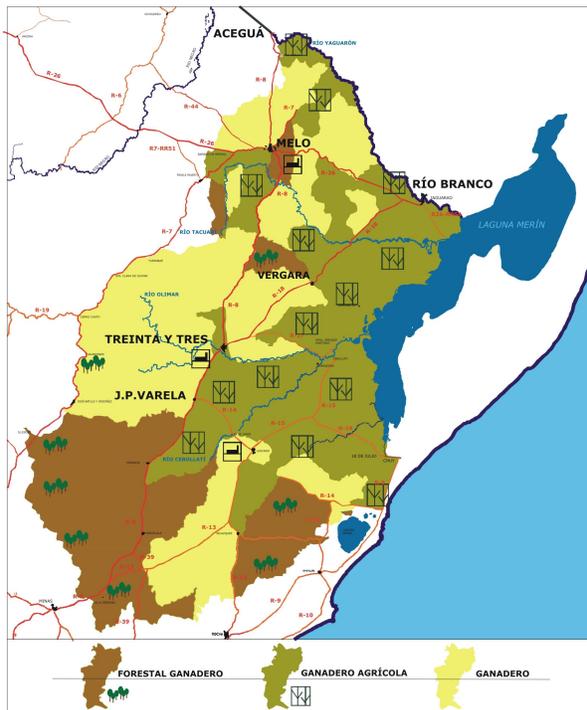
En base a la información disponible el trabajo consiste en el desarrollo y entrecruce de CAPAS de INFORMACION sobre los aspectos relevantes de la dinámica territorial entre los centros urbanos mencionados, el emplazamiento geográfico y los dominios/establecimientos productivos correspondientes.

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.

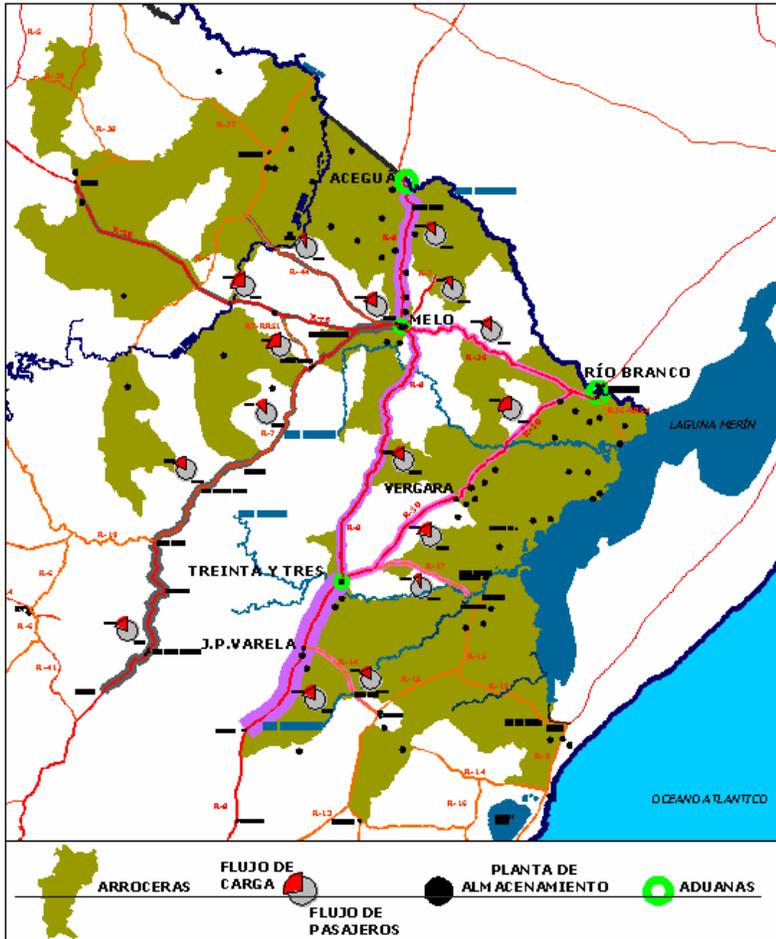
A partir de la implementación de trazados en caminería rural disminuye el almacenaje in situ de la cosecha y al presente se transporta a unos 12 molinos. Estos molinos están emplazados en centros urbanos (Lascano, J. P. Varela, Vergara y Río Branco) sobre o con fácil acceso a carreteras nacionales. El 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 influencia 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 –

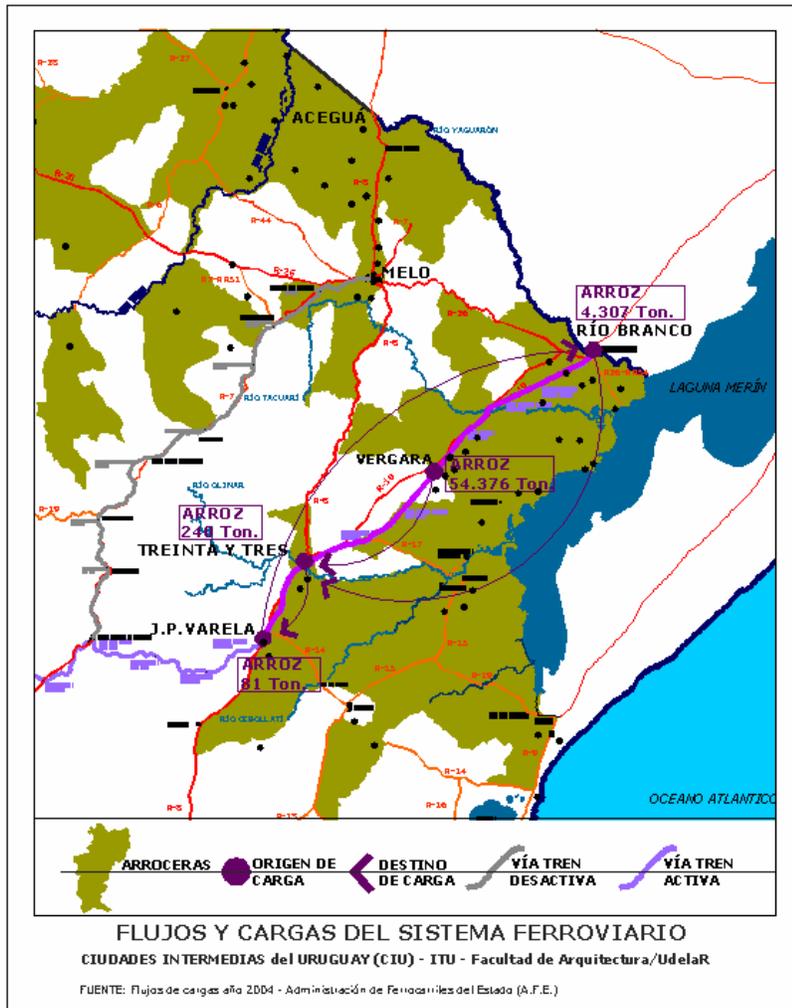
Ansina

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:

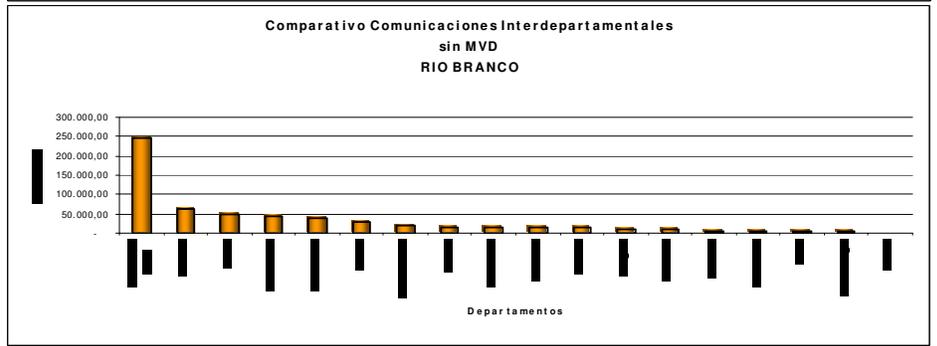
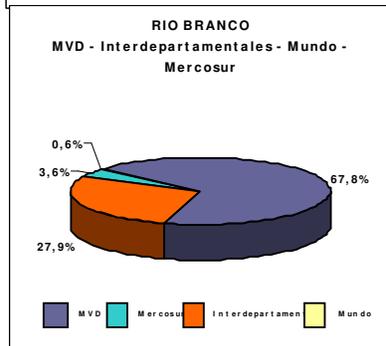
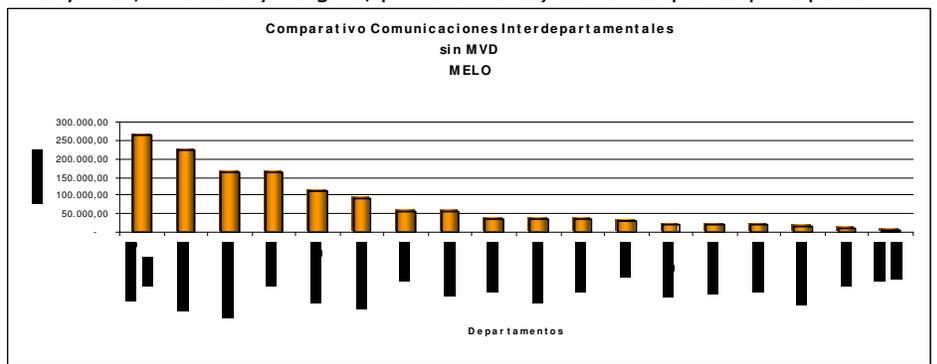
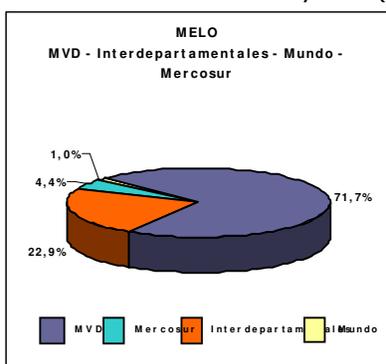
Vergara a Treinta y Tres = 54.376 Ton **(92,15%)**
 J.P.Varela a Río Branco = 81 Ton **(0,14%)**
 Treinta y Tres a J. P. Varela = 240 Ton **(0,41%)**
 Río Branco a Treinta y Tres=4.307 Ton **(7,30%)**
 Sub-TOTAL 59.004 Toneladas

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

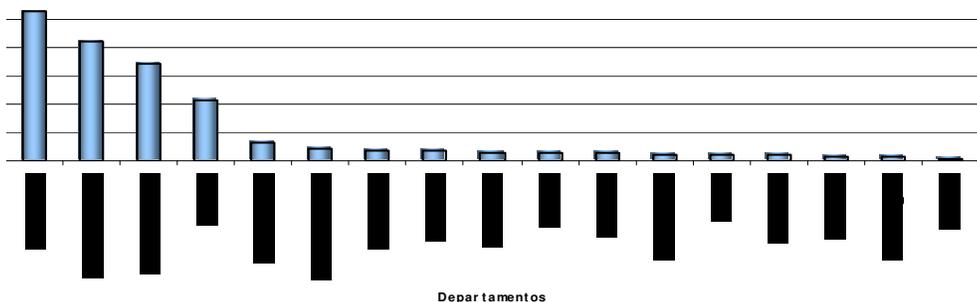
privatización y que recientemente, maneja una misma compañía. Las gestiones de AFE apuntan volver a conectarse desde Río Branco.

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.



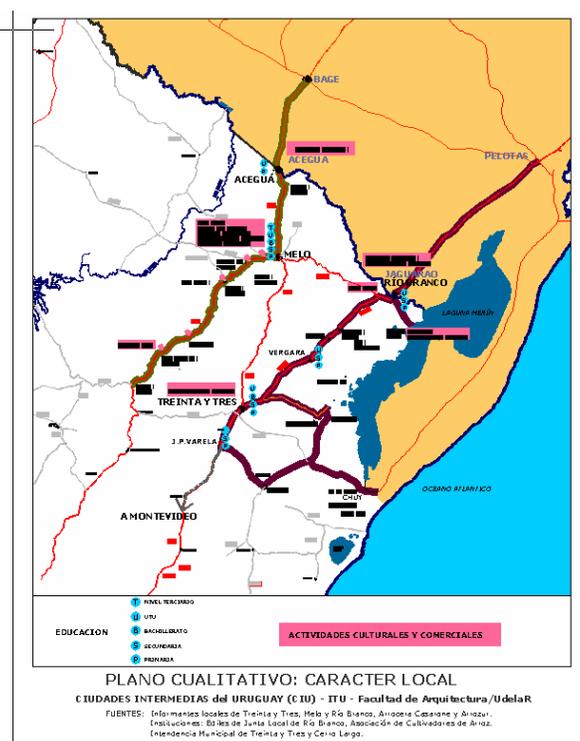
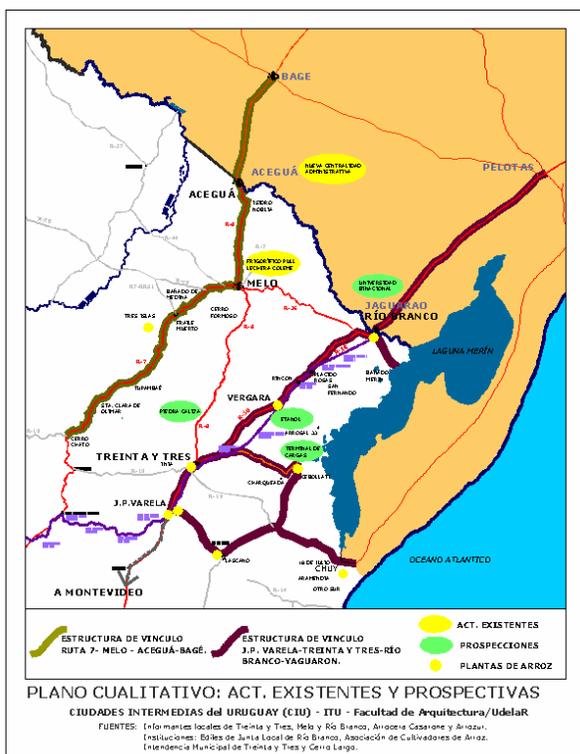
COMUNICACIONES ANTEL desde TREINTA y TRES (sin MONTEVIDEO)



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.