

CONSTELACIONES URBANAS

La forma de las relaciones sistemicas en el territorio

Autor_ Arq. Verónica Pastore Hernández

Tutor_Doc. Arq. Mercedes Medina

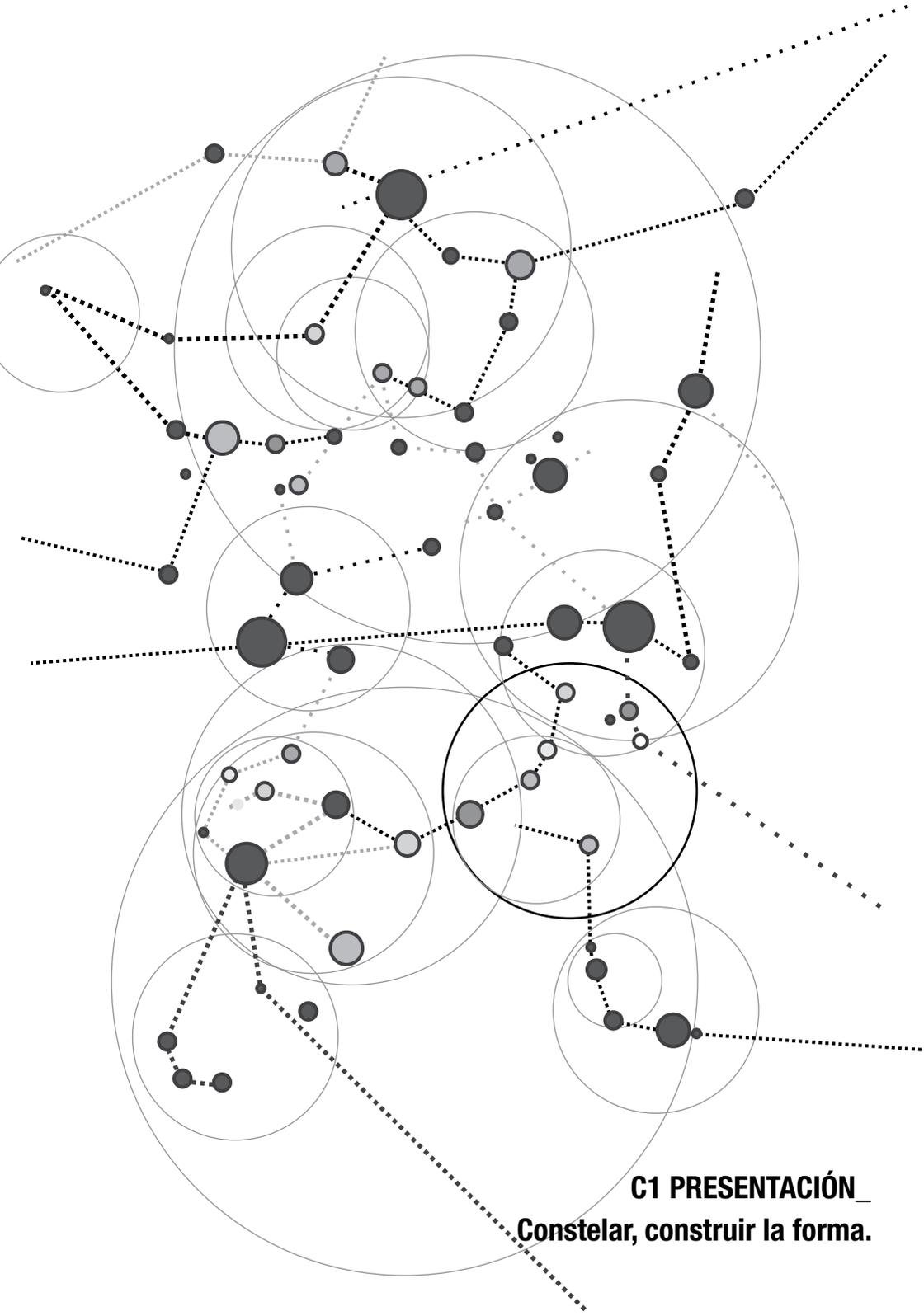
MOTDU 07 - FADU - UDELAR

Agosto 2016

CONTENIDO_

C1 PRESENTACIÓN Constelar, construir la forma.	9
1. CONSTELAR AL TERRITORIO	13
Marco conceptual.	14
2. CONSTELACIONES URBANAS	15
Dos dimensiones: unidad y escala.	16
3. REVELAR, CONSTRUIR LA IMAGEN	18
C2 PERTINENCIA A propósito de un arquitecto pensando en ordenamiento territorial.	21
1. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE	26
2. PROYECTAR EL TERRITORIO.	27
3. LA MIRADA SISTÉMICA - TRANSESCALARIDAD	29
C3 TERRITORIOS EN RED Hipótesis de trabajo.	33
1. CIUDADES EN RED Y REDES DE CIUDADES	37
1.1 CHRISTALLER Y LÖSCH, teoría de los lugares centrales.	38
1.2 PRED, DEMATTEIS, EMANUEL y CAMAGNI, ciudades en red.	39
1.3 MANUEL CASTELLS, la sociología urbana y la era de la información.	41
1.4 SASKIA SASSEN, ciudades globales.	42
1.5 EL PENSAMIENTO LATINOAMERICANO	43
1.6 SÍNTESIS	47
2. PLANTEO DE HIPÓTESIS	49
C4 CONSTELACIONES URBANAS Construcción de la herramienta.	53
1. CONCEPTOS APROPIADOS	58
1.1 El territorio como soporte y sujeto de las CU	58
1.2 Unidades de actuación territorial.	60
1.3 Campo o área de influencia	62
2. CONSTELACIONES URBANAS DEFINICIÓN	64
2.1 Concepto.	64
2.2 Componentes	67
3. SÍNTESIS, CONSTELACIONES URBANAS	69
C5 CONSTELAR EL TERRITORIO Develar la forma.	71
EL CONTEXTO DE LAS EXPLICACIONES	78
C1_ La Banda Oriental (<1811)	79
C2_ El inicio de la república (1811/1867)	82
C3_ La consolidación del Estado (1868/1918)	87
C4_ Cambio de siglo cambio de paradigma (1918 / 1975)	93
C5_ Inicios del Siglo XXI (1975-2011)	100

C6 CARTAS TERRITORIALES Dibujar al territorio.	109
INTERPRETAR LA FORMA, LAS CONSTELACIONES URBANAS	113
C1_ La Banda Oriental (1811)	115
C2_ El inicio de la república (1867)	127
C3_ La consolidación del Estado (1918)	139
C4_ Cambio de siglo cambio de paradigma (1975).	151
C5_ Inicios del Siglo XXI (2011)	165
SÍNTESIS, EL TERRITORIO CONSTELADO.	183
C7 EL TERRITORIO CONSTELADO Conclusiones.	191
1 EL CONTEXTO DE LO REAL, EL TERRITORIO CONSTRUIDO	195
2 RETORNAR LA MIRADA	201
3 CONCLUSIONES	205
INDICE GRÁFICO y BIBLIOGRAFÍA	209
INDICE GRÁFICO	210
BIBLIOGRAFÍA	215
CAPÍTULO 1_	215
CAPÍTULO 2_	216
CAPÍTULO 3_	217
CAPÍTULO 4_	219
CAPÍTULO 5_	220
CAPÍTULO 6_	222
CAPÍTULO 7_	224



C1 PRESENTACIÓN_
Constelar, construir la forma.

INDICE C1_

CONSTELAR, CONSTRUIR LA FORMA.	(9)
1. CONSTELAR AL TERRITORIO	(13)
Marco conceptual.	(14)
2. CONSTELACIONES URBANAS	(15)
Dos dimensiones: unidad y escala.	(16)
3. REVELAR, CONSTRUIR LA IMAGEN	(18)

El aspecto que ofrece la distribución humana sobre la superficie de la tierra es equiparable al de un cielo estrellado. Pueden distinguirse fácilmente grandes galaxias y constelaciones, formadas por agrupamientos de poblaciones de diversos tamaños.

(P. Haggett, 1976)

1. CONSTELAR AL TERRITORIO

El presente trabajo surge la convicción de que existe un componente relacional que estructura y da forma al territorio.

Las Constelaciones Urbanas son una construcción metonímica, una interpretación de la imagen espacial de las relaciones en el territorio. Son herramientas para el diagnóstico y el proyecto territorial que, a través de la definición de Unidades de Actuación Territorial, se proponen aportar una mirada alternativa hacia la identificación de una nueva territorialidad (Raffestin 2005).

El uso referencial del término Constelación permite la construcción de una analogía, un dibujo generado por un observador interesado en comprender las lógicas relacionales de un conjunto de centros urbanos⁰¹ que forman una figura aparente y dan significado a cada una de las partes componentes, bajo un grupo de premisas que vinculan la historia y el desarrollo de la propia pieza territorial.

Subyace a esta construcción la necesidad de “complementar” el accionar político-territorial, aquel que solo mira estudia y se propone trabajar, al territorio, desde el soporte geográfico y las lecturas político-administrativas; para construir una herramienta que se centra en la lectura de los vínculos materiales e inmateriales que definen su imagen.

Constelar en sentido representativo, en la construcción de una imagen mediante la cual interpretar o evidenciar la forma de las relaciones en el territorio Constelar en el sentido que Bert Hellinger (1993) ha desarrollado, aquel que reconoce la capacidad determinante de la memoria en los sistemas.

Prima ante todo una mirada disciplinar, la del ejercicio de arquitecto, en la cual si bien se parte de enunciados externos a esta disciplina, estos se transforman rápidamente en excusas para analizar, diagnosticar y proyectar el territorio, en definitiva dibujar su forma.

Así pues **el territorio constelado busca apropiarse de una ventana de oportunidad, aquella que abren los nuevos instrumentos y herramientas propuestos por la Ley de Ordenamiento**

01. LO URBANO, Espacio antropizado en el que prevalece el uso del suelo como soporte de construcciones, infraestructuras y servicios. Estos componentes de la estructura territorial, guardan relaciones interactivas con las áreas rurales circundantes con una transición gradual mediante espacios intercalados de una y otra hasta la prevalencia de una de ellas. (diccionario ordenamiento territorial y urbanismo, ITU web, 2008).

Territorial y Desarrollo Sostenible⁰² -LOTDS- en la que prima una mirada sistémica, enfocada en el reconocimiento de los diversos actores y la necesaria acción integral para la ordenación, planificación y gestión del territorio.

Marco conceptual.

Hagamos visibles las obviedades, aquellos pensamientos sobre los que se funda esta postulación:

(1) **Es esencial entender que el espacio es anterior al territorio** Raffestin⁰³ (2011). **“El territorio se forma a partir del espacio. Es el resultado de una acción conducida por un actor sintagmático, que establece relaciones entre dos o más unidades que se suceden en la cadena. Al apropiarse de un espacio concreta o abstractamente (...) el actor lo territorializa”** (Raffestin, 2011, p. 143-144).

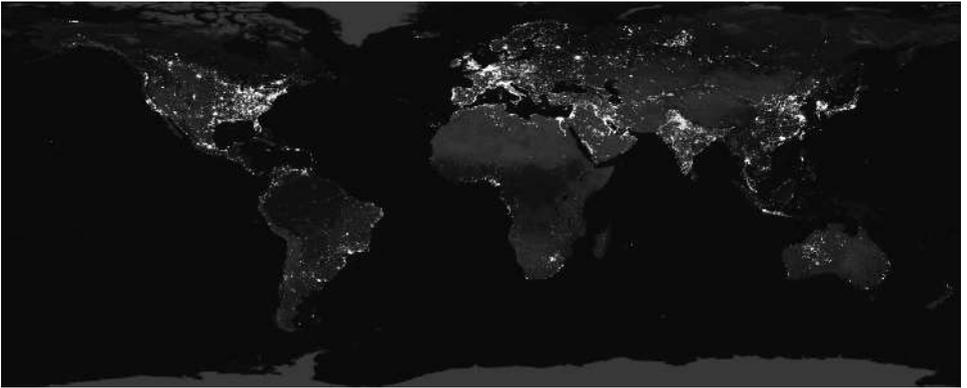
Por tanto el territorio es una reordenación del espacio cuyo orden debe buscarse en los sistemas relacionales que dispone el hombre en tanto este pertenece a una cultura. Es una construcción temporal, que en el devenir de la evolución productiva, social y cultural se reconstruye tomando “nuevas formas” de acuerdo a los nuevos medios de relacionamiento y comunicación.

(2) **El territorio es un palimpsesto** (A. Corboz, 2004), las nuevas formas tienen en su esencia trazos definidos por la organización anterior y solo puede entenderse a partir de su historia. **El territorio tiene memoria, su estructura funcional deviene de organizaciones anteriores sobre las que construimos nuevas estructuras.**

Así pues el concepto de Constelaciones Urbanas propone desarrollar una construcción desde la lectura de las organizaciones espaciales y sus territorializaciones. Una lectura de la evolución de la forma de los sistemas relacionales territoriales.

02. La Ley 18.308 aprobada el 30 de junio de 2008.

03. Claude Raffestin, (1936 París) geógrafo suizo, profesor de Geografía Humana de la Universidad de Ginebra.
MOTDU -FADU -UDELAR



2. CONSTELACIONES URBANAS

En la construcción de modelos creamos una representación de la realidad a fin de poner en relieve ciertas propiedades de esta que nos interesa resaltar. Bajo este entendido, **las Constelaciones Urbanas son herramientas para el diagnóstico y el proyecto territorial**. Un instrumento de articulación territorial transescalar para el abordaje analítico y proyectual.

Figura 1.1 ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (<http://apod.nasa.gov/apod/image/1212>)

El término Constelación Urbana se propone ensamblar dos acepciones en el uso del término constelación:

La primera (relativa a la representación formal) es la definición de la Real Academia Española: conjunto de estrellas agrupadas en una región celeste que forman una **figura aparente que da significado a cada una de las partes componentes**.

La segunda responde a Bert Hellinger⁰⁴ y su aplicación en la terapia sistémica⁰⁵. Donde **la resolución de un problema se desarrolla a través de la comprensión de las relaciones sistémicas traducidas a imágenes espaciales**, permitiendo así la re-escenificación de información relevante acerca de la historia del individuo/organización y el rol asumido por este en el o los sistemas a los que pertenece.

Desde esta mirada, en la construcción de las Constelaciones Urbanas, partimos de la conjetura de que toda ciudad constituye o

04. Bert Hellinger (1925), Filósofo, Teólogo, Pedagogo, y Psicoterapeuta Alemán, creador del método terapéutico conocido como Constelaciones Familiares.
05. Disciplina terapéutica que se aplica para el tratamiento de comportamientos concebidos como expresión de las alteraciones en las interacciones, estilos relacionales y patrones de comunicación. Subyace a esta la concepción de que el sistema es un grupo que adquiere categoría de entidad propia; es más que la suma de sus miembros. Desde este punto de vista, el individuo es parte de un sistema mayor, sin el cual su conducta no tiene sentido. El foco de atención se centra en las relaciones que se establecen entre los miembros del sistema, porque esto ayudará a entender y dar sentido la conducta individual. (<http://www.psyciencia.com>)

pertenece a un conjunto o sistema complejo, por tanto, a distinta escala e intensidad, toda ciudades está relacionada y “ejerce cierta presión” sobre otras. Su patrón y estructura relacional debe buscarse en las relaciones sistémicas que ha dispuesto el hombre, en tanto éste ha actuado en pos de una construcción, la del territorio.

Desde esta óptica, sí logramos comprender las lógicas de relacionamiento, asociación y articulación, entendidos estos como procesos de territorialización, podremos incidir en el futuro y construir la imagen del territorio que queremos.

La propuesta es, por tanto, observar la organización territorial en clave constelar, dibujarla, valorando sus componentes y sistemas estructurales, asentamientos urbanos, vínculos espaciales y canales de comunicación y superficies de influencia. Por ende la posibilidad de comprender y actuar sobre esta lógica organizacional dependerá del conocimiento de su estructura relacional.

Dos dimensiones: unidad y escala.

En el estudio del territorio solemos hablar de regiones en sentido geográfico o refiriéndonos a una división política del territorio y describiendo, comúnmente, a un conjunto continuo de componentes territoriales de manera abstracta. Una delimitación de áreas con una o más características comunes, principalmente de orden físico. En Uruguay hablamos de la región sur o norte, del litoral o del basalto, todas ellas referidas a características que en forma directa o indirecta están vinculadas a la geografía⁰⁶.

Desde la mirada locacional de la geografía humana se presenta a las regiones como una forma de describir e interpretar porciones variables de superficies terrestres vinculadas directamente a los estudios de los comportamientos locacionales, (Hartshone 1959).

Para Norberg Schulz⁰⁷ las regiones pueden ser definidas o delimitadas de diferentes maneras, por elementos naturales, por los usos del suelo, por condiciones sociales o por características climáticas propias de un área. Desplegando una definición más flexible del término que la que comúnmente utilizamos.

En este sentido, y buscando superar tanto las lecturas político-ad-

06. Geografía (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA), Del latín *geographia* y este del griego *γεωγραφία*. Es la ciencia que trata de la descripción de la tierra, del territorio o paisaje en sentido figurativo. Geografía política, la que trata de la distribución y organización de la Tierra como morada del hombre.

07. Existencia, Espacio y Arquitectura, Nuevos caminos de la arquitectura, Blume, Barcelona, 1975

ministrativas, como las de definición geográfica axiomática⁰⁸, **nos proponemos reconocer y mapear el territorio desde unidades funcionales y no regiones.**

Unidades definidas a través de las relaciones sistémicas existentes entre sus componentes, las que a la vez estructuran y dan forma al territorio.

Unidades entendidas como sistemas organizados⁰⁹ complejos y abiertos, figuras que, según Isard (1960), no tienen un eje de aproximación obvio o único, sino más bien podrían representarse o definirse como, laberintos de interdependencia. Una “trama” consolidada de relaciones sistémicas de complementariedad y competencia, que le asignan a cada sujeto un rol y una posición, creando una imbricada red.

En este sentido Boisier destaca que los territorios de naturaleza compleja y estructura sistémica desarrollan un comportamiento ordenado y que las actuaciones a realizarse sobre éstos no pueden centrarse sobre acciones parciales sin contar con una mirada abarcativa del sistema en su totalidad. Enfatizando que para actuar “es necesario no sólo conocer el entorno del sistema territorial, es decir, el medio, sino además la estructura interna de ese mismo sistema, es decir, sus procesos de cambio” (Boisier, 2001, p. 20).

Por ende, no debemos olvidar que un sistema es un conjunto de partes, que funcionan como una sola entidad organizada y abierto hacia un entorno con el cual intercambia energía- encontrándose internamente organizado asegurándose una relativa autonomía. Una estructura compleja que al funcionar como unidad tiene propiedades distintas a las de las partes que lo componen.

En el desarrollo de la tesis, para el abordaje analítico de esta unidad, en acuerdo con Isard (1960), es necesario seleccionar por lo menos un eje de aproximación; dirigiendo en este caso la atención hacia los vínculos entre el proceso y la forma. En particular, **el estudio de la acción en conjunto -la sinergia¹⁰- y a través de esta el estudio del movimiento, la modificación del espacio y la construcción de los vínculos espaciales y su materialización**, por tanto estamos hablando de la territorialización del espacio definida por Raffestin (2011)

El trabajo con estas unidades, definidas por los vínculos en el terri-

08. Entendida como una axiomática geométrica, que define al espacio geográfico como un conjunto de lugares localizables por coordenadas, separados por una distancia, y provistos de atributos (Béguin y Thisse, 1979; Bunge, 1962).

09. Sistema: "... conjunto de objetos, junto con las relaciones entre éstos y sus atributos..." (Chorley, Hall y Fagen, 1956).

10. H. HAKEN (Formulas del éxito en la naturaleza, 1986)



Figura 1.2 EL TERRITORIO CONSTELADO, Imagen manipulada. Astronomy Picture of the Day, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (<http://apod.nasa.gov/apod/image/1212>)

torio, implica no poder hacer referencia a una única escala de aproximación. Es necesario desarrollar múltiples aproximaciones a los distintos ámbitos componentes para comprender y poder definir el marco de referencia y acción y las escalas de intervención.

3. REVELAR, CONSTRUIR LA IMAGEN

Conocer el pasado es imprescindible para interpretar el presente y construir el futuro. Según A. Corboz el territorio constituye la unidad de medida de los fenómenos humanos. Un espacio apropiado, remodelado y explotado por un grupo de individuos organizados en una relación tanto de carácter físico como político (A. Corboz 2004).

El territorio es por tanto una construcción cuyo valor reside en la configuración cultural que le atribuye dicha valía. Necesitamos entonces, conocer su historia para poder actuar sobre él. Comprender e interpretar sus lógicas compositivas nos permitirá reconocer los vínculos existentes en el territorio y los roles desempeñados por cada uno de sus componentes.

Mumford plantea en 1957 que excepto en algunos centros gestionados, la ciudad de la Edad Media no estaba meramente en el campo, sino que formaba parte del campo. Es esta relación de interdependencia la que se propone como soporte constitutivo de las Constelaciones Urbanas.

La ciudad-territorio es, en buena parte, la imagen que define a la “construcción” del continente americano y responde a lo que algunos historiadores llaman en particular “el sistema urbano de colonización del Río de la Plata”¹¹. La localización de los centros poblados en esta región del continente, manifiesta la necesidad de controlar el bajo Paraná en la frontera con las posesiones portuguesas, y mantener el vital control de la salida al océano, para la comunicación con España.

El modelo ciudad-territorio indiano constituye una unidad político-económica formada por el casco urbano y un territorio inmediato que le sirve de soporte y sustento, admitiendo la posibilidad de establecer nuevas poblaciones dentro de la jurisdicción de una ciudad creando una relación de subordinación y dependencia, de las nuevas poblaciones¹². Podríamos decir entonces que, desde los inicios de la construcción de nuestro territorio,

11. A. ZÁRATE MARTÍN, El sistema urbano de los países del Río de la Plata (1990 p. 195-214)

12. Dentro de la jurisdicción de Montevideo (por ejemplo) se fundaron: San José (1781), Santa Lucía (1781), Guadalupe, actual Canelones (1783), Minas (1783), Pando (1787), Las Piedras (1795) y Florida (1809).

ciudad y campo son una unidad de relación dialéctica, un continuo espacial funcional complementario y no una oposición estructural. A esta unidad económica la reconocemos como la célula fundacional de las Constelaciones Urbanas.

Para su interpretación y abordaje analítica y proyectual se propone, el uso de los tres niveles de aproximación desarrollados por Francesco Indovina (1990): el contexto de las explicaciones –las dinámicas territoriales históricas–, el contexto real –de las transformaciones actuales– y el contexto de la interpretación –de los procesos ocurridos–.

La tesis se plantea, por tanto, explorar la lectura del territorio constelado. Construir la herramienta y verificar la operatividad del concepto en sí mismo, buscando indagar sobre la configuración relacional del territorio, su forma y organización.

Subyace a esta la convicción, de que la comprensión de los sistemas relacionales y la identificación de los componentes funcionales más relevantes constituyen una herramienta pertinente a la hora de actuar sobre territorios desde un abordaje transescalar.

Así pues, el registro selectivo de las capacidades adquiridas en el devenir histórico de la construcción del territorio y por tanto la coformación de las Constelaciones Urbanas, se constituirán entonces, en insumo y posible herramienta para futuras actuaciones de ordenación y desarrollo territorial.

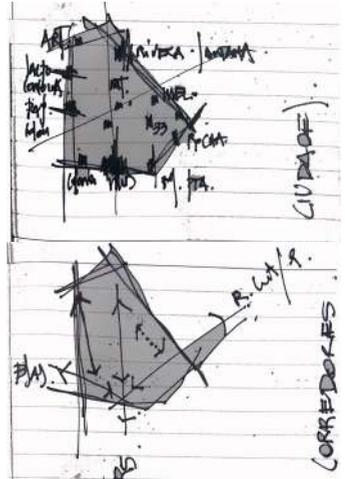


Figura 1.3 Componentes estructurales del territorio, primeros esquemas -2009-.

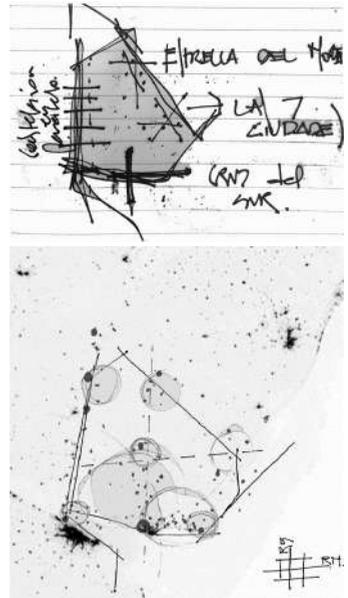
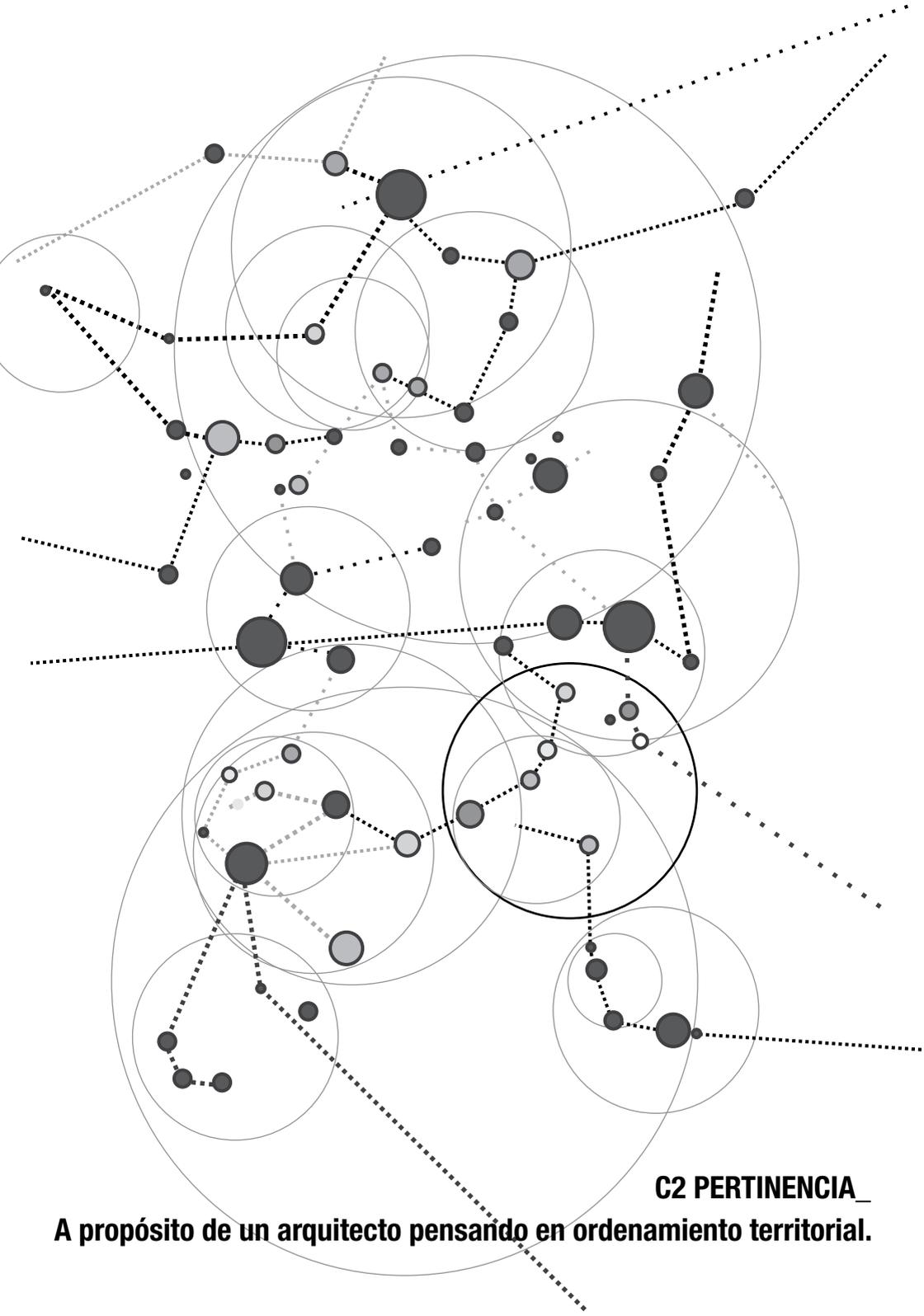


Figura 1.4 El TERRITORIO CONSTELADO, primeros esquemas -2009-.



C2 PERTINENCIA_
A propósito de un arquitecto pensando en ordenamiento territorial.

INDICE C2_

**A PROPÓSITO DE UN ARQUITECTO PENSANDO
EN ORDENAMIENTO TERRITORIAL. (21)**

**1. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DE-
SARROLLO SOSTENIBLE (26)**

2. PROYECTAR EL TERRITORIO 27)

**3. LA MIRADA SISTÉMICA - TRANSESCALARI-
DAD (29)**

A menudo, las manos resolverán un
misterio con el que el intelecto ha
luchado en vano.

(Carl Jung 1968)

Presentación.

La aprobación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS, Ley N° 18.308) ha marcado un punto culminante en la sucesión de diversos debates sobre la pertinencia en la construcción de nuevas estrategias y políticas a diversas escalas para la ordenación, planificación y gestión del territorio.

Una nueva etapa inicia en la discusión y el accionar territorial. Aquella en la que prima la concepción del territorio entendido como una entidad compleja; como materia ordenable (J. P. Urruzola, 2005).

Es en este marco, que el trabajo se propone aportar al debate desde la construcción de una mirada que trasciende a las lecturas departamentales, político-administrativas⁰¹ y los desajustes cuasi endémicos entre gestión, marco jurídico y las condiciones reales del funcionamiento del territorio y las de definición geográfica axiomática⁰². Para reconocer y mapear el territorio desde aquellas unidades definidas a través de su historia.

A su vez, corresponde señalar que esta tesis se desarrolla desde una mirada disciplinar, la del ejercicio del arquitecto. Un profesional que utiliza el proyecto y explora las espacialidades como un instrumento para abordar la ciudad y el territorio en su complejidad, desde el cual puede pre-figurar y figurar lo urbano y lo territorial, pues toda acción proyectual supone comprender e imaginar, para construir y por tanto transformar la realidad.

El proyecto (más allá de la escala) tiene como objetivo propio la prefiguración del hábitat humano, la arquitectura, el paisaje, lo urbano, lo territorial.

01. Se busca superar el enfoque macro que se aplica con frecuencia sobre un territorio vasto y desigual, donde las medidas nacionales enmascaran las dinámicas que se generan en partes muy concretas del territorio. Una nación –o un departamento- no es una localización, y no existe ninguna razón para suponer que las fronteras políticas definan las unidades relevantes (Krugman 1992, p78-79). Sobre la unidad de análisis incorrecta o demasiado agregada, los diagnósticos tienden a ser sesgados, lo que puede llevar al diseño de políticas inapropiadas o ineficaces. -Redes de ciudades y externalidades R. Boix, 2003-.

02. Entendida como una "axiomática" geométrica, que define al espacio geográfico como un conjunto de lugares localizables por coordenadas, separados por una distancia, y provistos de atributos (Béguin y Thisse, 1979; Bunge, 1962).

1. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Al analizar el nuevo marco jurídico institucional que propone la LOTDS, se puede observar un generoso abanico de instrumentos de diversa escala e incidencia a la hora de proyectar y gestionar el territorio.

En particular, es de interés señalar:

Art. 3º. (Concepto y finalidad).- A los efectos de la presente ley, el ordenamiento territorial es el conjunto de acciones transversales del Estado que tienen por finalidad mantener y mejorar la calidad de vida de la población, la integración social en el territorio y el uso y aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales y culturales. (...)

Art.5 Principios rectores del ordenamiento territorial, (...)

c) descentralización de la actividad de ordenamiento territorial y la promoción del desarrollo local y regional, poniendo en valor los recursos naturales, construidos y sociales presentes en el territorio;(...

Art. 8º. Tipos de instrumentos:

- a) En el ámbito nacional: Directrices Nacionales y Programas Nacionales*
- b) En el ámbito regional: Estrategias Regionales*
- c) En el ámbito departamental: Directrices Departamentales, Ordenanzas Departamentales, Planes Locales*
- d) En el ámbito interdepartamental: Planes Interdepartamentales.*
- e) Instrumentos especiales.*

Así pues la Ley establece un cuerpo sistémico, flexible y de amplio espectro escalar de instrumentos que involucran a la vez, a diversos actores a la hora de ordenar y gestionar el territorio. Aclarándose además, en la propia Ley, que los instrumentos de planificación territorial referidos son complementarios y no excluyentes de otros planes y demás instrumentos destinados a la regulación de actividades con incidencia en el territorio (Art. 8º Ley Nº 18.308).

Dentro de estos, las Estrategias Regionales y los Planes Interdepartamentales, son innovaciones a celebrar; que obligan al reconocimiento de territorios de porte “subnacional”, de escala intermedia o incluso pequeña. Creando un instrumento que abre la posibilidad de interacción y acuerdo entre Gobiernos Departamentales y el Gobierno Departamental.

Estas permiten abarcar en su desarrollo a más de un departamento o porciones de estos, desde áreas metropolitanas a ciudades (como es el caso de Cerro Chato, de administración compartida por los departamentos de Durazno, Florida y Treinta y Tres) o áreas de porte netamente económico- productivo como las cuencas arroceras o lecheras.

LOTDS,
Ley Nº 18.308, fue aprobada por la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, 22 de mayo de 2008.

Art.12. (Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible).- Constituyen Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible los instrumentos de carácter estructural referidos al territorio nacional que, abarcando en todo o en parte áreas de dos o más departamentos que compartan problemas y oportunidades en materia de desarrollo y gestión territorial, precisan de coordinación supradepartamental para su óptima y eficaz planificación.

Art. 18. (Planes Interdepartamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible).- Los Planes Interdepartamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible constituyen el instrumento que establece el ordenamiento estructural y detallado, formulado por acuerdo de partes, en los casos de micro regiones compartidas.

Tendrán la naturaleza de los Planes Locales de Ordenamiento Territorial y serán elaborados y aprobados por los Gobiernos Departamentales involucrados.

Es desde esta amplitud transescalar que la LOTDS abre una ventana de oportunidad. La de actuar en el territorio desde el desarrollo de miradas sistémicas, pues no podemos ordenar y/o proyectar un territorio sin comprender cada una de sus partes componentes.

2. PROYECTAR EL TERRITORIO

Toda acción proyectual supone comprender e imaginar, para construir y por tanto transformar la realidad.

Los arquitectos producimos conocimiento a través del proyecto (al dibujar). La actividad proyectual tiene como objetivo propio la prefiguración o planificación del hábitat (J. Fernández Castro, 2007). Por tanto, recurrir al proyecto para reflexionar sobre el territorio, parecer ser, no solo una herramienta adecuada, sino además pertinente.

Abordar al territorio desde lo proyectual, puede parecer evasivo desde un punto de vista de la construcción de un discurso crítico. Sin embargo, si partimos desde el concepto de que el territorio es una construcción, supone por acción u omisión la existencia de un proyecto.

Se utilizará entonces al proyecto como herramienta capaz de actuar desde la comprensión de la realidad hasta la identificación de posibles acciones a desarrollar. Una herramienta capaz de condensar y orientar acciones desde un punto de vista programático, de la gestión y las prefiguraciones formales.

Explorar las formas de pensar y operar en el territorio permite dar inteligibilidad al espacio construido. Las políticas, planes y pro-

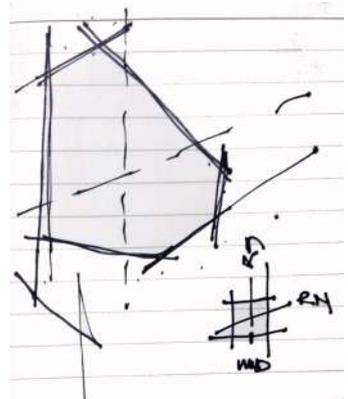


Figura 2.1 Base constelar y esquema conceptual. (Taller de tesis mayo 2009).

yectos territoriales, sintetizan el estado del conocimiento sobre la cuestión territorial en su momento, e ilustran acerca de los temas que fueron considerados problema.

Revisar en forma crítica la construcción del territorio. Reconstruir las acciones proyectuales que conformaron su actual forma, interpretando los saberes y las prácticas realizadas para comprender sus capacidades, serán base fundamental para la construcción del cuerpo de esta tesis.

A sí mismo, con el propósito de contribuir a la prefiguración del territorio, desde la lectura de su construcción y desde el proyecto, se plantea la construcción de un posible grupo de pautas orientadoras para la intervención territorial.

La herramienta utilizada para esta construcción, será fundamentalmente, el dibujo. En particular el croquis.

La elaboración gráfica nos permite, a los arquitectos, construir, desarrollar y demostrar las ideas que con palabras no se logran idealizar, el dibujo es la construcción propia de nuestro pensamiento crítico. En particular el croquis, implica un proceso de abstracción que se sirve expresamente de la experiencia para decantar elementos y empezar a crear.

El dibujo será pues, herramienta fundamental para comprender y proyectar el territorio constelado, convirtiéndose en forma interpretada.

Iniciar la representación de un objeto supone reconocer su morfología característica o idea, conservándolas a la vez que despojando las sobras y exceso de elementos no representativos, desde la metáfora a la metonimia. Es un proceso recíproco donde los detalles apartados al inicio del esquema, regresan al final para darle importancia a lo que deseamos otorgar mayor fuerza y fijar la atención allí.

“Nuestras manos, como nos propone Martin Heidegger, son órganos para el pensamiento. En el momento en que éstas no trabajan para conocer o aprender lo hacen para pensar. Dibujar, hacer maquetas, croquizar... es un “hacer” que se convierte en una forma de “pensar” en el que manos y pensamiento quedan unidos” (M. Alba Dorado 2013, p. 200).

La actividad de la representación puede ser entendida como una serie de estrategias provisionales, cuya intención es negociar diferencias. De esto sigue que el ejercicio de la representación arquitectónica siempre necesita a la imaginación geométrica, para sintetizar estas representaciones (múltiples y siempre-incompletas.

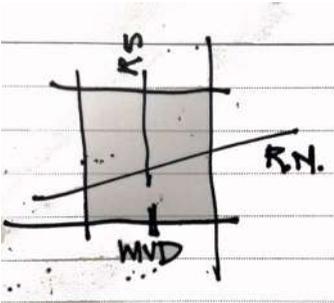


Figura 2.2 El territorio, esquema conceptual. (Taller de tesis mayo 2009).

Este es el complejo proceso al que le decimos “leer los dibujos” (Stan Allen 1990).

He ahí la esencia de esta tesis: dibujar el territorio. Desde los primeros bocetos al planteo de hipótesis; desde los esquemas ordenadores y propositivos a la construcción de las Constelaciones Urbanas. Construir una síntesis gráfica, interpretar, la compleja forma de las relaciones en el territorio.

Expresar una idea con el dibujo como instrumento mediador entre el pensar y el plasmar. Dibujar para interpretar, para construir un pensamiento, para asignar un nombre / concepto a un territorio a la vez que lo proyectamos.

Este proceso es parte esencial de esta tesis, razón por la cual el dibujo, en tanto forma de pensar ocupa buena parte de su desarrollo.

No debería extrañar, por tanto, que esta tesis se funde en un grupo de croquis o esquemas que permiten visualizar a la vez que comprender los conceptos posteriormente vertidos

3. LA MIRADA SISTÉMICA - TRANSESCALARIDAD

El estudio del territorio en sí, trasciende a una mirada simplista, implicando un proceso con múltiples niveles de aproximación e intervención, una aproximación a un objeto complejo en el sentido planteado por Edgar Morin (2007).

¿Qué es la complejidad? Se pregunta Morin. La complejidad es un “tejido de constituyentes heterogéneos inseparablemente asociados: presenta la paradoja de lo uno y lo múltiple. Al mirar con más atención, la complejidad es, efectivamente, el tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico. Así es que la complejidad se presenta con los rasgos inquietantes de lo enredado, de lo inextricable, del desorden, la ambigüedad, la incertidumbre...” (E. Morin 2007, p. 32)

El territorio es un hecho complejo, en donde no existe lo simple, existe lo simplificado. Solemos mirar al territorio extrayéndolo de su ambiente (encapsulándolo), imponiéndole un marco jurídico institucional (por departamentos) sobre las condiciones reales del funcionamiento del territorio.

El territorio organizado, destaca Boisier, “es una estructura de naturaleza sistémica, abierta y compleja. Su comportamiento esta reglado por ciertas leyes de funcionamiento sistémico y las soluciones a sus problemas requieren un planteo acorde, no pudiendo

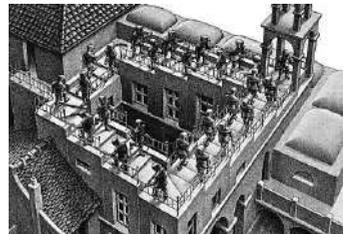


Figura 2.3 Detalle -Ascenso y descenso, Escher 1960

lograrse entonces por acciones parciales” (S. Boisier 2001, p. 21).



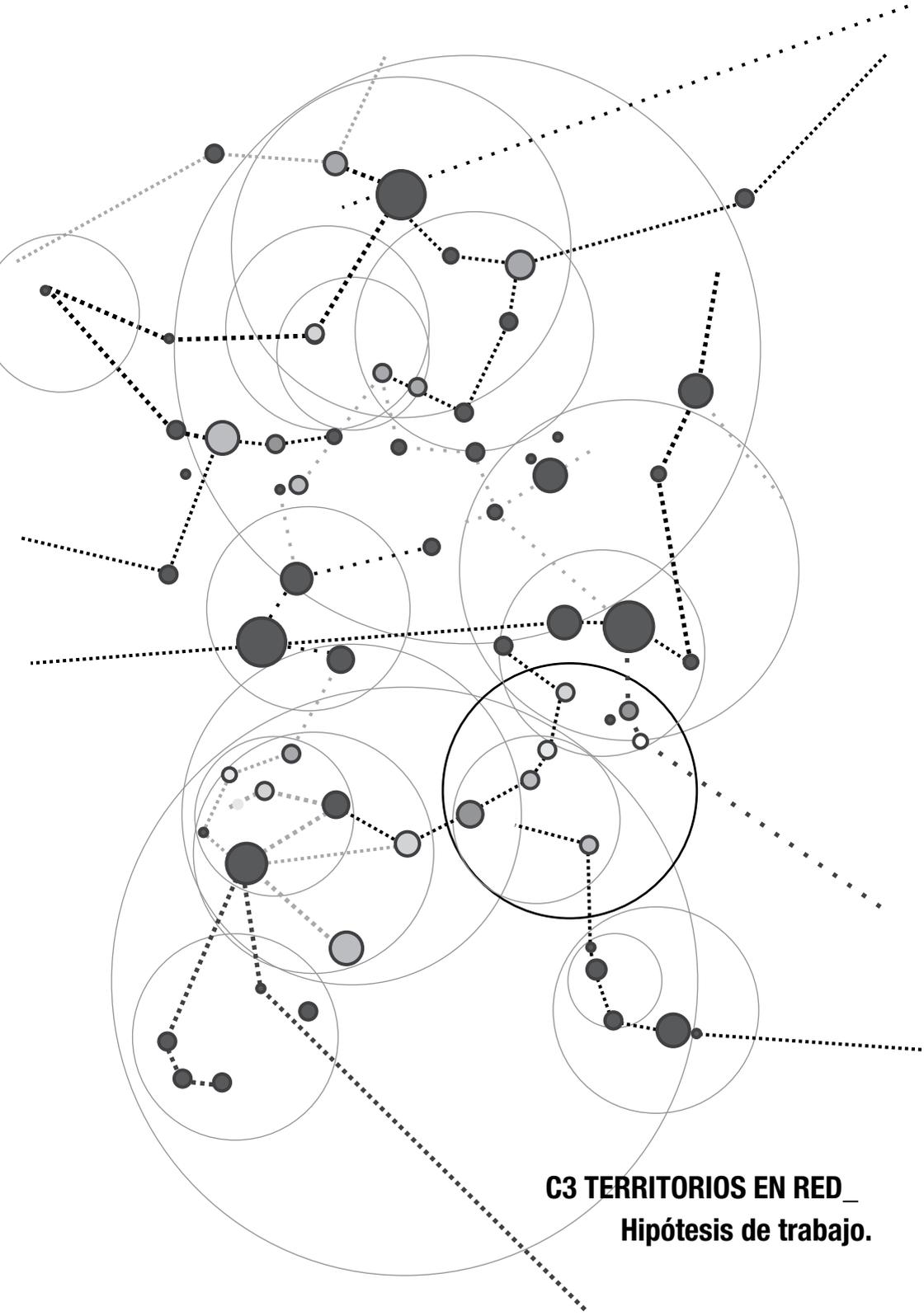
Figura 2.4 ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, (<http://apod.nasa.gov/apod/image>)

Es aquí donde la metáfora de la constelación, en sentido representativo entra en juego. En la construcción de una imagen metonímica, mediante la cual interpretar o evidenciar la forma de las relaciones en el territorio. Comprender las partes por el dibujo del todo, de la figura compleja, que la nombra y le asigna sentido.

Desde la escala nacional se deberían compatibilizar las acciones sobre el conjunto del territorio. Desde las regiones deberíamos provocar el cambio hacia los territorios innovadores para, desde lo local, apostar al desarrollo diferenciado y a la integración en cadenas de valor, destaca Musso (2005).

En síntesis, para poder definir las escalas óptimas para la aplicación de políticas, programas, proyectos, parece ser más que necesario, pertinente mirar al territorio de forma sistémica y transescalar. Dibujarlo, interpretarlo, reconocer sus singularidades y especificidades.

Conocer, si es que existen, aquellas Unidades de Actuación Territorial que le estructuran y dan forma. Las CON STELACIONES URBANAS.



C3 TERRITORIOS EN RED_
Hipótesis de trabajo.

INDICE C3_

RED_ HIPÓTESIS DE TRABAJO.	(33)
1. CIUDADES EN RED Y REDES DE CIUDADES	(37)
1.1 CHRISTALLER Y LÖSCH, teoría de los lugares centrales.	(38)
1.2 PRED, DEMATTEIS, EMANUEL y CAMAGNI, ciudades en red.	(39)
1.3 MANUEL CASTELLS, la sociología urbana y la era de la información.	(41)
1.4 SASKIA SASSEN, ciudades globales.	(42)
1.5 EL PENSAMIENTO LATINOAMERICANO	(43)
1.6 SÍNTESIS	(47)
2. PLANTEO DE HIPÓTESIS	(49)

En el desarrollo de la configuración
de la ciudades estará, en el futuro, «la
clave de la humanidad»

(Alfonso Vegara, 2008)

En el presente capítulo resulta ineludible la realización de una aproximación conceptual, análisis e interpretación, de diversos autores que desde variados ámbitos y perspectivas han desarrollado una lectura sobre el territorio, las regiones y las ciudades en red.

De esta manera se incorporan a su vez consideraciones genéricas acerca de los modos de agrupación y ocupación del territorio a fin de, además de introducir conceptos, profundizar en el conocimiento producido sobre los comportamientos o modelos de aglomeración urbana.

Posteriormente en una segunda parte se formula las hipótesis, preguntas y objetivos.

1. CIUDADES EN RED Y REDES DE CIUDADES

Este enfoque es vinculado inicialmente a la lectura desarrollada por la economía urbana desde el estudio de las redes de ciudades a través de la Teoría de los Lugares Centrales de Christaller (1933) y Lösch (1940- 1954). Posteriormente las observaciones realizadas por Pred (1970) sobre el intercambio de información entre las grandes ciudades de los Estados Unidos, que sugieren una estructura urbana en forma de red de relaciones horizontales.

En tanto Dematteis, Emanuel y Camagni ponen en relieve, sobre el fin del siglo XX, la emergencia en Europa de patrones de articulación de los sistemas urbanos desde estructuras verticales, hacia estructuras horizontales. Para finalmente en los 90 revisar los planteos de la nueva espacialidad: la red transnacional de las ciudades-mundo, planteadas por Saskia Sassen y Manuel Castells.

Lo cierto parece ser, que frente a una cada vez más fuerte externalización de lógicas competitivas y desterritorialización de las economías, las condiciones de funcionamiento de un territorio, sus principales centros poblados (y calidad de los servicios localizados), así como las redes de comunicación y potencial de innovación, se tornan cada vez más importantes a la hora de la instalación de estos nuevos usos.

La capacidad de adaptación y resiliencia de las estructu-

ras históricas de un territorio, ante las transformaciones impuestas por la nueva geografía del poder (Claude Raffestin, 1980) se presentan como elementos determinantes a la hora de reajustarse frente a los nuevos usos y de sus transformaciones.

1.1 CHRISTALLER Y LÖSCH, teoría de los lugares centrales.

Es tradicionalmente desde la economía urbana que se reconoce la estructura del sistema de ciudades.

Reconocemos a **Christaller** como uno de los precursores de este enfoque desde su tesis doctoral Los lugares centrales en el sur de Alemania (1933). Posteriormente **Lösch** (1940- 1954) continua con este pensamiento, en la denominada Teoría de los Lugares Centrales (TLC), siendo esta última de menor rigidez relacional y jerárquica.

Christaller consideraba a la especialización funcional de las ciudades en una forma estrictamente jerárquica, mientras que Lösch deja abierta esa posibilidad (Washington University, 2002). No obstante, aunque Lösch se concentra principalmente en los costos de transporte y de producción de los lugares centrales, tanto Christaller como Lösch comparten la idea de jerarquía de centros urbanos.

Quizás, esa es la característica más importante de esta teoría, la idea de que los lugares centrales más grandes proveen de servicios (y bienes) a los lugares pequeños, creándose así una red jerárquica de ciudades.

Al ser una teoría de localización espacial, la centralidad tiene un papel fundamental, establece su posición, el tipo de actividades económicas dentro del sistema, así como sus relaciones con los otros lugares centrales. Para Christaller (1933), la centralidad se refiere a la función de centro que es capaz de ejercer ese rol.

Christaller define un patrón monocéntrico donde una ciudad, central, ejerce una jerarquía dominante en un espacio isotrópico (una de las teorías esenciales de la geografía cuantitativa). La teoría se sustenta en la premisa de que la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen, sugiriendo que hay leyes que determinan el número, tamaño y distribución de las ciudades.

Christaller definió tres conceptos básicos, a partir de los cuales estableció el sistema de jerarquía de los lugares centrales, variables mediante los que define “K” número total de centros servidos por cada lugar central.

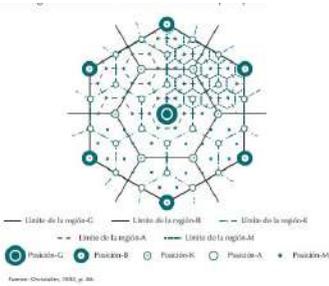


Figura 3.1 Sistema de lugares centrales. Christaller, 1933, Pág.66.

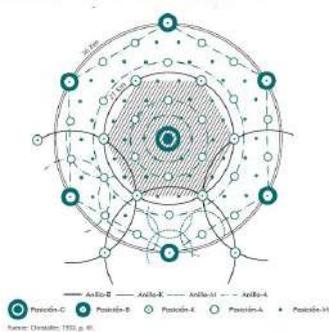


Figura 3.2 Sistema de lugares centrales de acuerdo con el principio de mercado. Christaller, 1933, Pág.61.

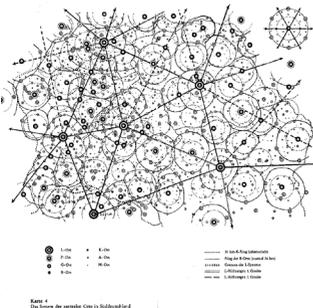


Figura 3.3 Sistema de lugares centrales. Christaller, 1966.

Las tres variables que conforman el sistema son:

- (1) el de lugar central, un núcleo de concentración de población que ofrece bienes y servicios con un nivel de especialización a un área mayor de influencia que la ocupada físicamente por dicho núcleo;
- (2) el reconocimiento de un grupo de bienes y servicios que solo son “ofrecidos” desde en los lugares centrales;
- (3) la región complementaria o área de influencia aquella que abastece el lugar central de bienes y servicios centrales.

A diferencia de Christaller en la definición de “K” Lösch considera que el supuesto de la K como un dato fijo, es solo un caso especial. Así pues, en sus estudios al construir diversas soluciones hexagonales superpone hexágonos de distinto tamaño sobre un mismo punto obteniendo una estructura jerárquica mucho menos rígida de modo tal que los centros de distintos tamaños no tiene por qué cumplir la misma función y las localidades mayores no han de tener todas las funciones de las localidades menores correspondientes. Construyendo una pauta para el estudio de las jerarquías más acorde a la realidad.

Entre sus conclusiones, quizás la que más importa a este desarrollo, es que las actividades económicas se distribuyen en el territorio en relación a la población a la que abastecen los servicios y que las áreas de mercado son determinadas por el desplazamiento de la población hacia uno u otro lugar, logrando determinar áreas de influencia para cada lugar central y el nivel de jerarquías que se crean entre estos.

Asimismo, dos son los cuestionamientos que desde el enfoque de este trabajo podríamos refutar a esta teoría:

- (1) la rigidez de la forma geométrica —en tanto concepción de un figura que establece límites fijos sobre un espacio isotrópico- en vez de reconocer ciertas continuidades que son propias de las interrelaciones entre áreas continuas;
- (2) la supuesta inmovilidad y rigidez de los lugares centrales y su jerarquía no solo en cuanto al transcurso del tiempo, sino además en cuanto al sentido de las relaciones y el rol asumido por los lugares en las distintas funciones y usos del suelo-.

1.2 PRED, DEMATTEIS, EMANUEL y CAMAGNI, ciudades en red.

Hacia los 70 y también vinculado a estudios de economía urbana, **Pred** y posteriormente **Dematteis, Emanuel y Camagni** en los 80 ponen en relieve la posibilidad de que los patrones de articulación de los sistemas urbanos estén evolucionando desde estructuras verticales, hacia estructuras horizontales a las que denominan ciudades en red (Trullén y Boix, 2000).

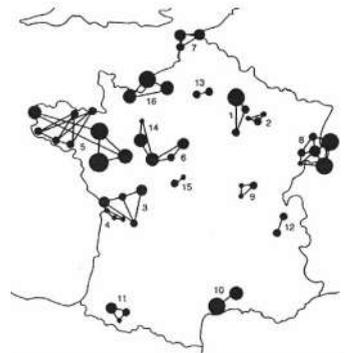


Figura 3.4 Redes de Innovación Camagni y Salone (1993).

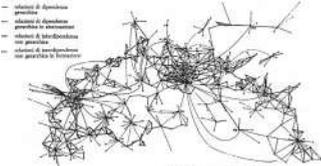


Figura 3.5 Redes de ciudades en el Piamonte y Lombardia. Dematteis (1991).

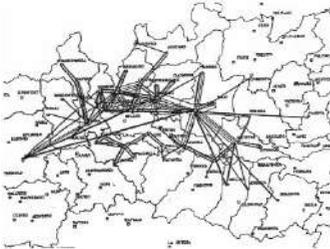


Figura 3.7 Flujos telefónicos Padania y Lombardia - Camagni et al 1994



Figura 3.6 Redes de ciudades de área metropolitana de Barcelona (Boix 2000)

Las observaciones realizadas por Pred sobre el intercambio de información entre las grandes ciudades de los Estados Unidos y los flujos de información desde las pequeñas ciudades hacia estas, sugieren una estructura urbana en forma de red, donde tanto las relaciones verticales como las horizontales son relevantes (Trullén y Boix, 2000).

Para el Pred (1977) **un sistema de ciudades es definido como un conjunto nacional o regional de ciudades, que son de tal forma interdependientes que cualquier cambio significativo de una ciudad miembro, provoca directa o indirectamente modificaciones en las actividades de uno más de los miembros del conjunto.**

La economía urbana utiliza el término redes de ciudades para referirse a una interrelación de la economía en el espacio en el cual los nodos son las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica a través de los cuales se desarrolla el intercambio o flujo (de información y materia), sustentado sobre infraestructuras de transportes y comunicación.

Para estos, **la red puede prescindir de la contigüidad espacial, y refiere a un espacio caracterizado por conexiones lineales entre nodos.** Lo que propicia que la cantidad de relaciones posibles entre los nodos del sistema urbano sea factorialmente mayor en una concepción en red. (R. Boix, 2003).

En particular resulta de interés el uso metafórico de la imagen de red para explicar el territorio a través de las relaciones entre ciudades, sobre la concepción areal⁰¹. Esta última es, comúnmente, la adoptada como instrumento por el estado territorial, del control burocrático y la planificación estratégica estática (Claude Raffestin 1980), frente a **la red que es la respuesta de los sistemas en un contexto de cambio continuo y globalización.**

Según Boix (2002) la definición de red de Dematteis (1990) es una de las más flexibles. En la misma tienen cavidad las estructuras jerárquicas de tipo Christalleriano, pero también de otro tipo y plantea incluso de que en un mismo espacios coexistan varios tipos de estructuras. Para Dematteis, una red es un conjunto de centros (o sistemas urbanos) unidos entre ellos por relaciones o “algunos supuestos”.

La concepción de red de relaciones entre ciudades, es fundamentalmente flexible, lo que nos permite establecer diversas tipologías

01. El enfoque areal está relacionado con variables de stock, mientras que la red se relaciona con flujos.

de los sistemas de red, dependiendo de los parámetros que consideremos más relevantes. R. Boix (2002 p. 231)

Diversos actores han avanzado en una posible clasificación de las redes:

(1) Camagni y Salone (1993) distinguen, por lo menos, tres tipos de red, basados en el tipo de vínculo establecido entre sus componentes, de complementariedad, sinergia o innovación.

(2) Dematteis (1990) las diferencia según su tipo de articulación, verticales o de jerarquías determinadas, múltiples (o policéntricas), o equipotenciales (aquellas que no tienen un patrón definido).

(3) Boix (2002) atiende al ámbito de la red y las clasifica como locales (o espacio reducido), supralocales (donde el vínculo no depende en forma expresa de la distancia).

1.3 MANUEL CASTELLS, la sociología urbana y la era de la información.

Para este autor⁰² el espacio es la expresión de la sociedad, en tanto es soporte material de las prácticas que se comparten en el tiempo (Castells 2001).

Las practicas, están constituidas en torno a flujos, “flujos de capital, flujos de información, flujos de tecnología, flujos de interacción organizativa, flujos de imágenes, sonidos, y símbolos“(Castells 2001, Pág. 434).

Por tanto, propone, existe una nueva organización espacial caracterizada por los tipos de intercambio, los flujos, la “sociedad en red, en la era de la información” (Castells 2001, Pág. 434).

Así pues, la era de la información, ha generado la emergencia de una nueva dimensión espacial: la ciudad se encuentra entre el espacio de los flujos y el espacio de los lugares⁰³. La desarticulación de las ciudades, es un proceso directamente vinculado a la conformación del espacio capitalista global, la era de la información y la sociedad en red (Castells 2001).

“La nueva sociedad, basada en el conocimiento, organizado en torno a redes y compuesta en parte por flujos, la ciudad informacional

02. Sociólogo, economista. Profesor universitario de Sociología y Urbanismo en la Universidad de California en Berkley, Director del Internet Interdisciplinary Institute en la Universidad Abierta de Cataluña.

03. CASTELLS M. El espacio de los flujos se caracteriza por la simultaneidad sin contigüidad usando redes de comunicación electrónica. En el espacio de los lugares la proximidad física es determinante, como soporte de función y significado, el espacio del lugar es un espacio de resistencia y de autonomía cultural que busca no ser dominado por el espacio de los flujos.

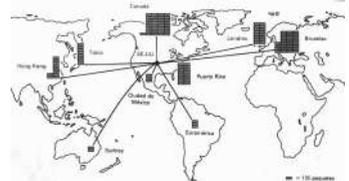


Figura 3.8 Flujo de información desde EEUU - Michelson y Wheeler 1994. (Castells 2006)

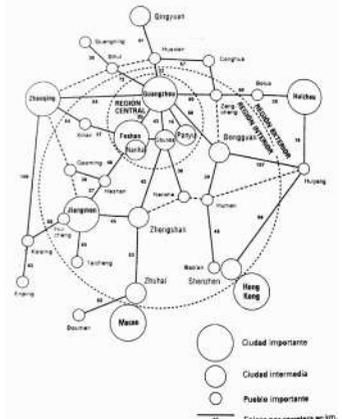


Figura 3.9 Región metropolitana del río de la Perlas, Woo1994. Castells (2006)

no es una forma, sino un proceso, caracterizado por el dominio funcional del espacio de los flujos” (Castells 2001, Pág. 420).

Las ciudades, entonces toman importancia por su vínculo con la red, incluso la relación ciudad-región parece disminuir con respecto a las relaciones que vinculan a varias ciudades. Concentrándose en las nuevas actividades en polos específicos, lo cual puede recaer en un desarrollo desigual de las ciudades y sus entornos (Castells 2006).

Sin embargo, resalta, el fenómeno de la ciudad global no puede reducirse únicamente a los principales núcleos, pues el propio proceso precisa de la intensificación y replicación de su estructura dentro de cada región o país. Así pues los territorios que rodean a estos nodos globales desempeñan una función cada vez más subordinada a ellos a la vez que recrean a su escala una nueva red, semejante de anterior.

Por tanto las regiones o localidades de menor porte toman una importancia relativa como soporte de desarrollo subordinado a los nodos globales.

Resulta interesante resaltar, en relación al pensamiento de este autor:

- (1) el concepto de espacio, entendido como el soporte material de las prácticas sociales que comparten el tiempo
- (2) la concepción de que este nuevo espacio se compone del intercambio de los flujos que se materializan en redes
- (3) las redes así definidas no implican la existencia de continuidad física, la columna vertebral real de estas son sus canales de comunicación e intercambio, la constituyen sus nodos y los ejes vinculares.

Así pues, cada red podría definir su estructura y sus funciones internas en relación a su función global. Recreando a la vez que apropiándose de las nuevas capacidades construidas a través del espacio de los flujos.

1.4 SASKIA SASSEN, ciudades globales.

Sassen⁰⁴, retoma las hipótesis John Friedmann (jerarquía de las ciudades centrales, 1986), conceptualizando sobre el rápido incremento de las empresas multinacionales y declarando, a esta década, como la fase inicial de la globalización. Posteriormente los años 90 constituyeron una etapa de globalización acelerada. (Heinz Heineberg 2005)



Figura 3.10 Jerarquía de las ciudades mundiales según J. Friedmann (1986) - Heinz Heineberg 2005

04. Catedrática de Sociología en la Universidad de Chicago y en la London School of Economics.

Esta autora sostiene que una de las propiedades clave de la fase actual, es la influencia de las tecnologías de la información y el incremento asociado de la movilidad o liquidez del capital.

La dispersión geográfica de las actividades económicas, que encausan los flujos del sistema a través de las telecomunicaciones, define la actual situación territorial. El sistema económico internacional está básicamente articulado en torno a la reorganización de los territorios estratégicos. La disgregación parcial (o al menos el debilitamiento) de lo político-administrativo como unidad espacial causada por la desregulación y el consiguiente fortalecimiento de la globalización ha creado condiciones propicias para la prevalencia de otras unidades o dimensiones espaciales.

Entre éstas figuran las regiones subnacionales, transnacionales (que abarcan dos o más entidades subnacionales) y las entidades supranacionales (mercados digitalizados globales, bloques de libre comercio).

Así pues, con **el crecimiento de los mercados globales, el vínculo histórico de los centros urbanos con sus territorios se modifica, generándose una nueva geografía.** (Sassen, 1996).

Sin embargo, el análisis de lo anterior hace posible resaltar la categoría del lugar. Categoría que a menudo se pasa por alto en los análisis centrados en la hipermovilidad del capital y el poder de las empresas transnacionales.

Centrarse en la **categoría del lugar** (y los procesos de trabajo) no implica negar la importancia de la hipermovilidad y el poder económico, por el contrario, **pone de manifiesto el hecho de que muchos de los recursos necesarios para las actividades económicas globales no son móviles, sino que están profundamente integrados en lugares geográficos**, así como regiones de influencia de las ciudades globales.

Recuperar la geografía de los lugares nos permite también recuperar a las personas, las comunidades y más concretamente, a la cultura.

La globalización crea estándares, puede dar la impresión de que en todos los territorios o centros urbanos haya zonas idénticas, sin embargo no será así el uso que se les dará, ese espacio de vanguardia se utiliza de manera diferente por cada sociedad.

Saskia Sassen, 2013

Los que no tienen poder, pueden hacer historia sin tomar el poder.

Saskia Sassen, 2013

1.5 EL PENSAMIENTO LATINOAMERICANO

En la construcción del pensamiento latinoamericano no son evidentes “teorías” o planteos que desarrollen expresamente el concepto de las ciudades en red, sino más bien, parece haber un especial énfasis en la temática del crecimiento y desarrollo territorial y por ende en las estructuras capaces de provocar (y soportar) dicha

Este trabajo supuso el primero de una serie de propuestas que tomaban una unidad territorial de extensión mayor al Departamento (Cagnoni, 1979).

Sergio Boisier⁰⁶

El autor plantea hacia 1990 al desarrollo como una propiedad emergente de sistemas territoriales complejos altamente sinapsados y sinergizados. Así pues “los puntos geográficos (centros urbanos) que tienen la capacidad de captar los efectos de la polarización para el subsistema espacial que ellos definen representan la traslación correcta al plano geográfico del concepto abstracto de polo.” (Boisier, 2005, 6).

De allí se deduce que un centro de crecimiento (polo atractor) es un centro urbano que cumple con ciertas condiciones que le permiten concentrar en su sistema espacial los efectos de la transformación. El reto sería entonces, la capacidad de recrear territorios que tengan al mismo tiempo un sistema de vínculos económicos y espaciales que le permitan apoderarse y capitalizar los impulsos exógenos a favor de su propia estructura espacio-territorial.

“El hecho, burdo pero sólido, es éste: el crecimiento no aparece en todas partes a la vez; se manifiesta en puntos o polos de crecimiento, con intensidades variables; se esparce por diversos canales y con efectos terminales variables para el conjunto de la economía.”
François Perroux 1955

Roberto Fernández

En los umbrales del 2000 Fernández⁰⁷, plantea la existencia de una nueva matriz urbano-territorial inconexa, de localización yuxtapuesta de fragmentos hiperespecíficos, sin solución de continuidad a la que denomina “escenarios posurbanos” (Fernández, 2001).

En estos escenarios posurbanos, configuración territorial resultante de los efectos de la globalización, se diluye la centralidad urbana y configurándose asentamientos dispersos en áreas territoriales, relativamente conectadas por canales y medios de transporte de materiales y personas y flujos de información.

Alfonso Vegara

Finalmente, y a pesar de que este autor no es latinoamericano, dado su reflexión confluye en la línea que estamos considerando,

06. Economista chileno. Presidente-Ejecutivo de la consultora CATS (Centro de Anacón Territorio y Sociedad). Ex Director de Políticas y Planificación Regionales del ILPES/CEPAL.

07. Arquitecto. Profesor Titular Ordinario de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Profesor Titular de la cátedra de Teoría de la Arquitectura en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires.

tomaremos el pensamiento de Vegara⁰⁸. Este autor plantea que está ocurriendo una transformación urbana profunda. La ciudad es ahora una figura dispersa en el territorio, “de escala regional y complejidad desconocida hasta el momento.”(Vegara, et al., 2004, p. 273).

Para estas ciudades que tendrán más éxito en el futuro serán las que logren un equilibrio inteligente entre la competitividad económica, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental.

“En el futuro las ciudades grandes, medias o pequeñas van a conseguir ventajas competitivas resaltando su identidad y fortaleciendo sus conexiones globales. Los habitats de la globalización hay que reinventarlos siendo conscientes de que las ciudades y los territorios más atractivos, aquellos capaces de ejercer magnetismo sobre su entorno y de ofrecer calidad de vida a sus ciudadanos serán las que tengan un proyecto de futuro ilusionante y compartido y no sólo aquellos que gocen de unas condiciones de partida determinadas.” (Vegara, 2004, p. 295).

En ese sentido plantea la necesaria conformación de estructuras coherentes de gobierno del territorio. En las últimas décadas, acota, se están produciendo cambios importantes: se construyen bloques políticos y económicos, emergen nuevas regiones y en ellas las ciudades como grandes protagonistas de la economía global, se fortalece el fenómeno ciudad región.

En este contexto de territorios complejos, la fragmentación y la falta de reorganización territorial de los gobiernos y sus políticas administrativas los están transformados en inapropiados.

En síntesis, en acuerdo con Mercedes Medina⁰⁹ quien plantea en su trabajo Área metropolitana: transformaciones recientes¹⁰ (...), que las decisiones sobre la localización de emprendimientos productivos, no son tan “abstractas”, o al menos, no son lejanas al territorio, sino que mantienen una fuerte dependencia con el mismo y presentan oportunidades para el desarrollo a escala local (Mercedes Medina, 2015).

En concordancia con lo establecido por Font “la eficiencia económica depende cada vez más del territorio por la localización de las actividades de pequeños y medianos establecimientos productivos en aquellos emplazamientos bien situados respecto a las redes o a

08. Doctor arquitecto, urbanista, economista y sociólogo. Presidente de la Fundación Metrópoli.

09. Dr. Arq., Titular de la Comisión Directiva del Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República.

10. Postulación para la Dirección del Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, Udelar (2015).

las zonas de especialización configuradas en cada territorio” (Font 2001, p. 213); presentando oportunidades para el desarrollo local.

Estamos hoy ante “un espacio discontinuo, desconcentrado, en permanente desequilibrio, que rompe el orden morfológico y de estructura espacial de la tradicional ciudad compacta y del territorio fordista” (Font, 2001, p. 213).

Parece oportuno entonces, realizar una nueva interpretación sobre el territorio, entendido como un constructo heterogéneo, ya no ordenado en estructuras jerarquizadas como las desarrolladas por los modelos de Christaller y Lössch y retomadas en nuestro medio en los '60 por Gomez Gavazzo.

1.6 SÍNTESIS

Parece ser que el territorio se ha transformado, o debí decir que ha cambiando la interpretación de su estructuración funcional. Lo cierto es que el territorio lejos de ser aquel concepto de realidad homogénea (finita y divisible entre partes) impuesto por las primeras teorías interpretativas, se parece más a una matriz de grafo urbano-territorial, ambiguo, dinámico y multiforme.

Globalización y territorio configuran un par sobre cuya existencia hay posiciones encontradas, entre quienes sostienen que la globalización devalúa el territorio y los que sostienen, por el contrario, una revalorización territorial en ella. (Boisier 2008).

Desde el punto de vista técnico-económico, la valorización del territorio es clara. Uno de los efectos más importantes de la revolución científica y tecnológica es permitir la segmentación funcional y territorial de los procesos productivos sin pérdida de eficacia ni de rentabilidad.

Edgar Morín señala (he aquí un argumento sociológico), que la modernidad generó en el hombre una metástasis del ego, que lo ha llevado a creer en una nueva ciudadanía para él, la de “ciudadano del mundo”, desprovisto de cualquier lazo atávico que lo identificase con su “terruño”. Sin embargo la abrumadora mayoría de la gente hace uso de su tiempo de vida en un espacio geográfico que no supera el área de un círculo de no más de 100 km. de radio.

Finalmente desde el punto de vista cultural e identitario el territorio también se valoriza. Dentro de una dialéctica globalizadora producida por la confrontación y las tendencias homogeneizadoras tanto tecnológicas como culturales, resurge la defensa del ser individual y colectivo, la identidad.

Las nuevas configuraciones territoriales resultantes de los efectos de la globalización, diluyen la centralidad urbana y configuran

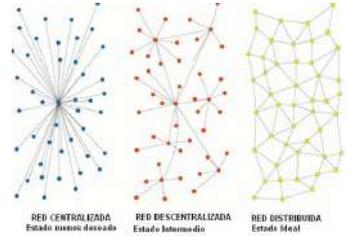


Figura 3.15 Tipologías de redes (<http://revistas.unal.edu.co>)

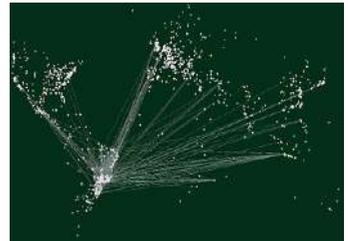


Figura 3.16 Blogpost-estudio de campo, globalidad- interacción a través de las redes (<http://searchswinger.org/publications/vaca14taking.pdf>)



Figura 3.17 Redes de relacionamiento internacional de los gobiernos locales (<http://paradiplomacia.org>)

asentamientos dispersos en vastas áreas territoriales (e incluso sin continuidad física), conectadas por canales, medios de transporte y flujos de información.

Las ciudades en red, son pues una nueva forma de comprender el territorio, un concepto alternativo a las teorías económicas tradicionales.

Las redes o grafos son conceptos fundamentales que se emplean intuitivamente para resolver problemas complejos que implican relaciones entre varias cosas (Jhonson 1995, p. 25). La representación gráfica de sus elementos es capaz de esquematizar un problema o proporcionar su solución, en un lenguaje de rápida comprensión.

Esto se debe a que los elementos que utiliza la teoría de redes -nodos, links, flujos y conectividad- son de una eficacia extraordinaria para explicar las relaciones entre ciudades y graficar el territorio. Una representación de red permite concebir relaciones entre nodos no continuos con la simple condición de que existan flujos entre ellos. Además, su lectura, hace visibles los mecanismos de localización y las tramas de infraestructura que soportan los flujos y por ende, estructuran al territorio.

2. PLANTEO DE HIPÓTESIS

Si entendemos al territorio como un espacio apropiado, remodelado y explotado por un grupo de individuos organizados en una relación tanto de carácter físico como político, podemos afirmar que el territorio constituye la unidad de medida de los fenómenos humanos (A. Corboz 2004).

En este marco, las Constelaciones Urbanas⁰¹ son un modelo, una exploración interpretativa. Una unidad de actuación territorial transescalar para el abordaje analítico y proyectual.

La lectura del territorio constelado busca verificar la operatividad del concepto en sí mismo, indagar sobre la configuración relacional del territorio. No estamos hablando de la forma en sentido morfológico, sino de organización espacial.

Constelar implica interpretar la forma de la organización territorial como una red, conformada por nodos (entidades relacionales), espacios vinculares de accesibilidad (canales y flujos) y su área de influencia.

David Batten (1995, P.33) define a las redes de ciudades como “dos o más ciudades previamente independientes y potencialmente complementarias en cuanto a su historia y sus funciones y que se esfuerzan por cooperar y alcanzar vínculos significativos”. La posibilidad de comprender y actuar sobre esta lógica organizacional dependerá del conocimiento de su estructura relacional.

Las ciudades se extienden hoy, más allá del propio concepto a través de los canales (redes de transporte y comunicación) a los que pertenecen, superando los límites geográficos y administrativos. Convergen hoy lo urbano y lo rural, creando unidades con límites borrosos y de procesos complejos.

Lo cierto es que los sistemas urbanos y su campo de influencia constituyen una pieza esencial para la construcción de una visión geoestratégica de un territorio y su futura inserción en redes más vastas (J. Ferrão, 1998).

Así pues la comprensión de los sistemas relacionales y la identificación de los componentes funcionales más relevantes constituyen una herramienta pertinente a la hora de actuar sobre territorios desde un abordaje transescalar.

Edgar Morin (1986) afirma que el paradigma de la complejidad

01. Entendida como conjunto de ciudades agrupadas en una región que forman una figura aparente que da significado a cada una de las partes componentes (imagen interpretativa de la definición la definición de la Real Academia Española).

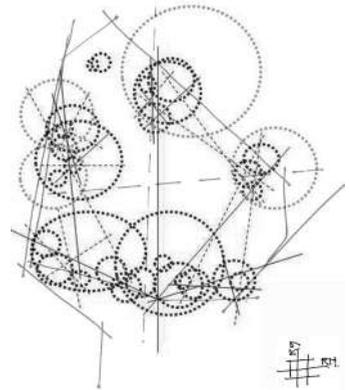


Figura 3.18 El territorio constelado - hipótesis 2010

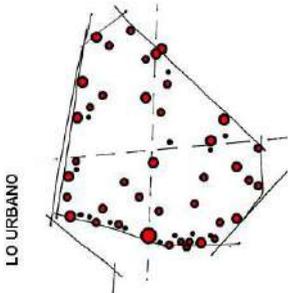


Figura 3.19 Componentes, centros poblados. Hipótesis 2010

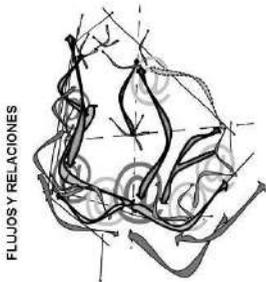


Figura 3.20 Componentes, canales de comunicación e intercambio. Hipótesis 2010

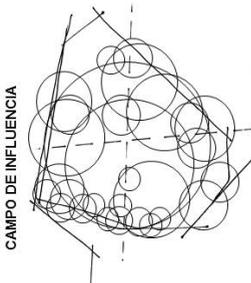


Figura 3.21 Componentes, campos de influencia. Hipótesis 2010

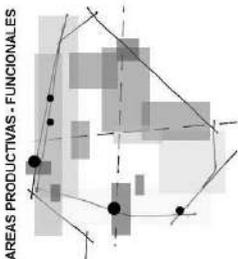


Figura 3.22 Componentes, principales actividades productivas. Hipótesis 2010

contiene tres principios: el dialógico, el de recursividad, y el hologramétrico. Este último, postula que así como la parte está en el todo, el todo también está en la parte, un principio que resulta fundamental para justificar el interés por el estudio de una de las partes de los asuntos territoriales. Las Constelaciones Urbanas.

Se propone por tanto el estudio e interpretación del territorio y sus unidades funcionales, mediante el desarrollo de un abordaje analítico y proyectual. Para esto se utilizarán los tres niveles de aproximación contextual desarrollados por Francesco Indovina para la interpretación fenomenológica de la organización de un territorio.

Así pues desde el reconocimiento de las dinámicas territoriales históricas se buscará llegar a la comprensión de las transformaciones actuales y la interpretación de los procesos ocurridos (F. Indovina 1990).

En términos de metodología se propone una aproximación pragmática a partir de la revisión crítica de diversas investigaciones y publicaciones (de distintos ámbitos) y la revisión de un grupo de entrevistas con actores calificados realizadas en el marco del desarrollo de la estrategia Uruguay Tercer Siglo⁰² en el periodo (2008/2009).

La tesis se propone por tanto, desarrollar una mirada direccionada hacia el reconocimiento de las dinámicas que operan sobre la ocupación del territorio.

Postulándose, a partir de esta premisa, dos hipótesis:

H1_A partir de la identificación de los principales componentes y la comprensión de las dinámicas relacionales, es posible comprobar la existencia de Unidades de Actuación Territorial a las que denominaremos Constelaciones Urbanas.

H2 Desde este punto de vista, las Constelaciones Urbanas son un vehículo privilegiado de articulación y coordinación de estrategias, políticas y proyectos en el territorio.

02. Durante el desarrollo del trabajo, se realizaron entrevistas (de entre 2 y 3 horas de duración) a 79 expertos sectoriales, tanto del sector privado (analistas, informantes calificados y empresarios) como a funcionarios de organismos públicos vinculados al sector productivo, cubriendo 32 sectores con potencial exportador o impacto sobre el empleo.

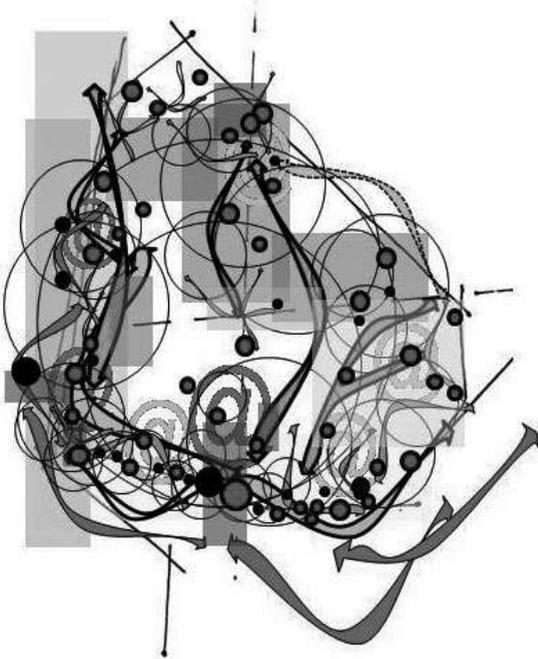
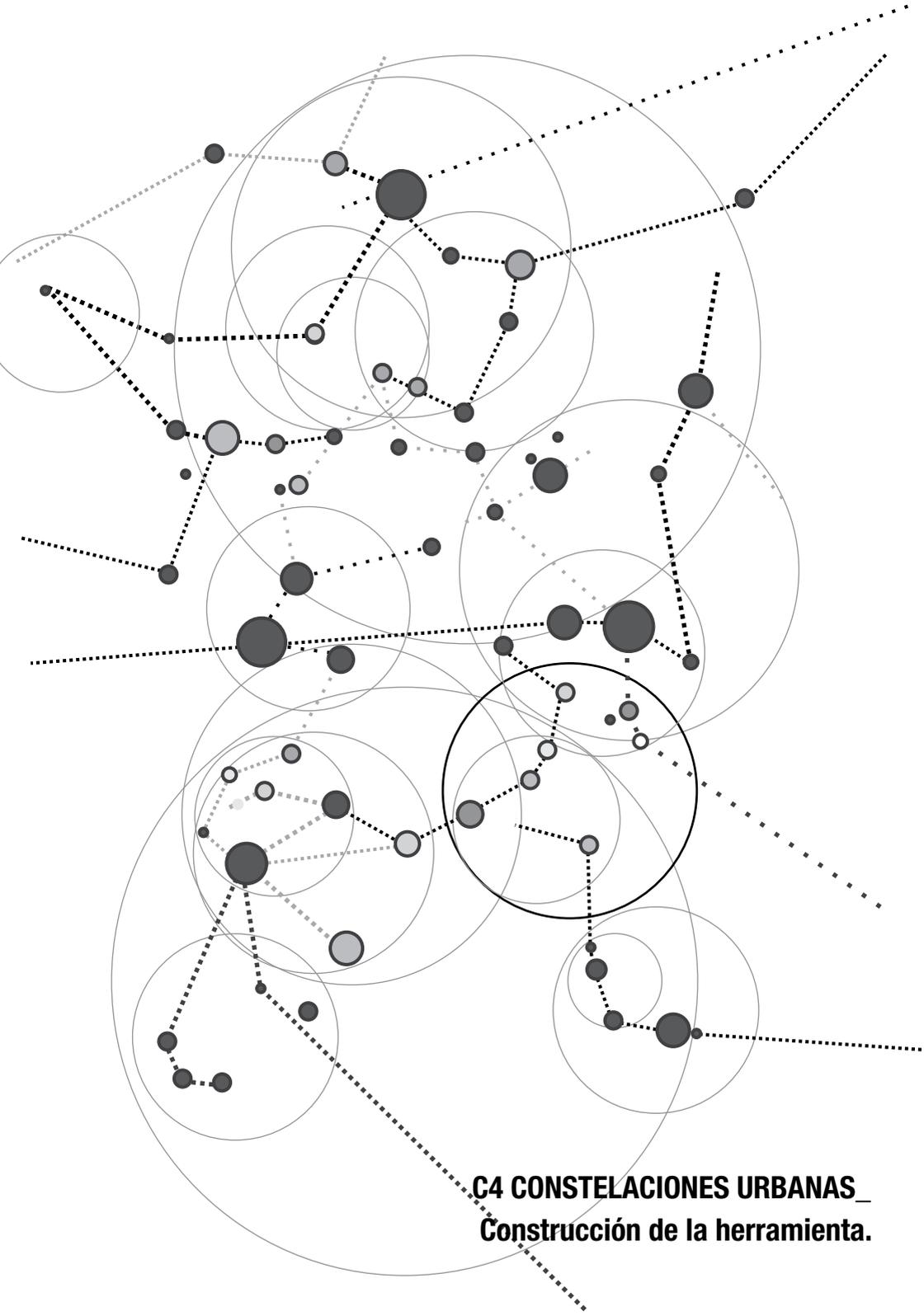


Figura 3.23 Componentes superpuestos, constelar al territorio. Hipotesis 2010



C4 CONSTELACIONES URBANAS_
Construcción de la herramienta.

INDICE C4_

CONSTRUCCIÓN DE LA HERRAMIENTA.	(53)
1. CONCEPTOS APROPIADOS	(58)
1.1 El territorio como soporte y sujeto de las CU	(58)
1.2 Unidades de actuación territorial	(60)
1.3 Campo o área de influencia	(62)
2. CONSTELACIONES URBANAS DEFINICIÓN	(64)
2.1 Concepto	(64)
2.2 Componentes	(67)
3. SÍNTESIS, CONSTELACIONES URBANAS	(69)

(...) todo modelo reducido tiene una
vocación estética.

(Lévi-Strauss, 1962)

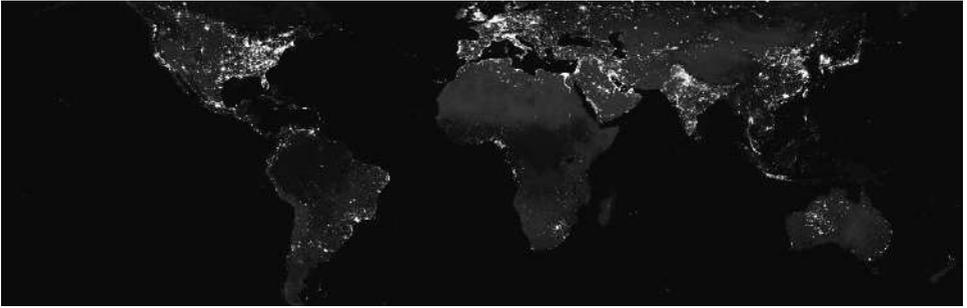


Figura 4.1 ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (<http://apod.nasa.gov/apod/image/1212>)

Presentación.

A fin de avanzar en la construcción de la herramienta, es necesaria la presentación de aquellos conceptos o criterios adoptados en su construcción. Así pues una primer parte de este capítulo busca hacer énfasis en los conceptos adoptados o apropiados, para posteriormente establecer los criterios aplicados en la definición de la herramienta y su construcción.

Son de especial interés en la construcción de este capítulo, las reflexiones planteadas por, André Corboz, Claude Raffestin e Ignasi de Sola Morales en términos de construcción del territorio, Edgar Morin, Sergio Boisier y Peter Haggett desde la introducción a la complejidad, las unidades territoriales y el desarrollo territorial.

Siendo además, referencia específica, las tesis finales de la Maestría de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano⁰¹, desarrolladas por Carlos Musso “Las Escalas Óptimas de Gestión para el Territorio Uruguayo y definición de criterios para su articulación e instrumentación” febrero de 2005, Juan Pedro Urruzola “Contribución a la crítica del territorio como materia ordenable” agosto de 2005.

01. MOTDU, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Universidad de la República

1. CONCEPTOS APROPIADOS

1.1 El territorio como soporte y sujeto de las CU

El territorio constituye hoy en día la unidad de medida de los fenómenos humanos. “El territorio no es un dato, sino el resultado de diversos procesos” (Corboz 2004, p.27). Un espacio modelado, apropiado y explotado en forma continua por un grupo de individuos organizados (o no) en una relación tanto de carácter físico como político.

El territorio es un hecho construido cuya significación reside en la configuración cultural que le atribuye valor; es un producto y produce efectos sobre quienes lo habitan. Un sujeto modificado por la continua acción del hombre que construye y se nutre de su entorno, que necesita de este para seguir viviendo (Heidegger, 1951).



Figura 4.2 M. C. Escher – Metamorphosis

El territorio es una construcción social, lugar de acontecimientos traducidos a hechos materiales. Un soporte físico, sobre el que se forjan las relaciones humanas, transformándose en un espacio territorializado (Raffestin 2011).

A entender de Corboz (2004) existen tantas manifestos sobre el territorio como disciplinas relacionadas e interactuando sobre él. Necesitamos, por tanto, conocer su historia para poder actuar sobre él. **Comprender e interpretar sus lógicas compositivas nos permitirá reconocer los vínculos existentes en el territorio y los roles desempeñados por cada uno de sus componentes.**

En estos términos la esencia del territorio es similar al paisaje. Paisaje, según I.de Sola Morales (2002), es en una conjetura de la relación entre el ser humano y el soporte natural que este habita. Estamos hablando de cuando el paisaje natural -urlandschaft- se transforma en paisaje cultural -kulturlandschaft- por la acción del ser humano (Sauer, 1925).

La palabra paisaje deriva del bajo imperio romano, pagus, “que designa el territorio donde se habita. Paisano, payés, es el que habita en un lugar y establece en una pieza del territorio una morada” (I. de Sola Morales, 2002, p. 153-154). El país, y por ende el paisaje, no solo deriva de una organización civil sino, de un tipo de relación individualizada, un modo de relación marcada por nuestra experiencia de habitar y construir, por tanto, nuestro territorio.

Hablamos de un territorio que esta históricamente ligado a la concepción del paisaje como modo de asociación de los espacios naturales bajo un proceso de domesticación. Podemos decir entonces que, reconocer al territorio como una construcción,

es por tanto, conceder al hombre el papel de agente morfológico, relacionando al poder, los espacios y las representaciones (Escuela de Berkeley 1954).

Bajo esta misma óptica J. P. Urruzola⁰² presenta en su tesis de Maestría (2005) al territorio como “un sujeto”. Un producto resultado de la relación dinámica y dialéctica entre un cierto colectivo social en un área determinada de una superficie terrestre que como tal se encuentra en constante desarrollo y transformación temporal y espacialmente. El palimpsesto, como el territorio, se construye a través del tiempo.

La construcción del territorio, es por tanto “una dimensión estratégica en la construcción de una sociedad (Urruzola, 2005) y la forma del territorio deviene de una permanente acumulación de acciones, políticas y proyectos.

Dentro de este encuadre el paisaje urbano es el enclave por excelencia, la definición de un lugar, la manifestación de una realidad social, cultural e histórica. Es una construcción que representa la existencia de fenómenos materiales e inmateriales asociados a una cultura, que sólo puede comprenderse como resultado de la interacción entre el hombre con un ambiente que lo rodea, que ha de comprender y aceptar; un espacio que simboliza el ser en el mundo.

En el territorio lo urbano es en esencia la relación del hombre con los lugares, y a través de estos se construye el habitar.

Por tanto, cada territorio es único, resultado de numerosas estratificaciones de las trazas que han dejado las sociedades que lo han habitado, lo que A. Corboz (2004) llamó palimpsesto: “el viejo texto que los hombres han inscrito sobre el irremplazable material de los suelos” o lo que Raffestin (2005) denominó territorialidad: las transformaciones del hombre actuando en sociedad sobre el territorio y modificándolo a través del trabajo como fuerza modeladora.

La historia de un lugar se manifiesta en las huellas que el ser humano y la naturaleza han dejado en él y su lectura debería ayudarnos a comprender el pasado, el presente y a proyectar su futuro. Estos lugares que hemos construido a través de nuestra historia, están constituidos por valores específicos de cada cultura. Por esta razón el significado del lugar depende de la interpretación de los símbolos y las acciones humanas en un contexto determinado; depende en definitiva al valor atribuido a su configuración, y este valor es para A. Corboz forzosamente cultural.

02. Arquitecto, Magister en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano con especialización en Historia Económica (tesis de posgrado, Contribución a la crítica del territorio como materia ordenable, 2005).

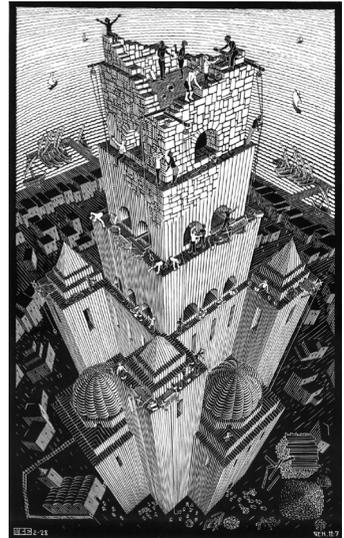


Figura 4.3 M.C. Escher – Tower of Babel, 1928.

Por tanto, **si reconocemos al territorio como una construcción cuyo valor reside en la configuración cultural que le atribuye valor, necesitamos conocer su historia para poder actuar sobre él.** Solo si comprendemos e interpretamos sus lógicas compositivas podremos develar los vínculos existentes en el territorio y los roles desempeñados por cada uno de sus componentes.

Es en este punto donde las Constelaciones Urbanas buscan aportar a la producción de un proceso crítico proyectual, el de ordenar, valorar y producir conocimiento sobre el territorio del Uruguay. **Conocer y comprender para transformar y contribuir desde nuestra especificidad, el proyecto, al desarrollo territorial.**

El territorio está lleno de “pisadas”, comprenderlas es darse la oportunidad de transformarlo de una manera inteligente (Corboz, 2004).

1.2 Unidades de actuación territorial

En el estudio del territorio solemos hablar de regiones, sin embargo desde la mirada locacional de la geografía humana, Hartshone (1959) presenta a las regiones como una forma de definir o diferenciar, describir e interpretar porciones variables de superficies terrestres, vinculadas directamente a los estudios geográficos tradicionales. La región, como término geográfico, designa una división política del territorio, una forma de describir un conjunto continuo de unidades territoriales de manera abstracta. Una delimitación de áreas con una o más características comunes, principalmente de orden físico. En Uruguay hablamos de la región sur o norte, del litoral o del basalto, todas ellas referidas a características que en forma directa o indirecta están vinculadas a la geografía ⁰³.

Para Norberg Schulz ⁰⁴ las regiones pueden ser definidas o delimitadas de diferentes maneras, por elementos naturales, por los usos del suelo, por condiciones sociales o por características climáticas propias de un área.

Es así que, **buscando superar tanto las lecturas político-administrativas, como las de definición geográfica axiomática⁰⁵,**

03. Geografía (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA), Del latín geograph a, y este del griego. Es la ciencia que trata de la descripción de la tierra, del territorio o paisaje en sentido figurativo. Geografía política, la que trata de la distribución y organización de la Tierra como morada del hombre.

04. Existencia, Espacio y Arquitectura, Nuevos caminos de la arquitectura, Blume, Barcelona, 1975

05. Entendida como una axiomática geométrica, que define al espacio geográfico como un conjunto de lugares localizables por coordenadas, separados por una MOTDU -FADU -UDELAR

nos proponemos reconocer y mapear el territorio desde aquellas unidades funcionales que, a través de las relaciones sistémicas existentes entre sus componentes, estructuran y dan forma al territorio.

Unidades territoriales entendidas como sistemas organizados, complejos y abiertos (entendidos estos como, el conjunto de objetos, las relaciones entre ellos y sus atributos -Chorley, Hall y Fagen, 1956-). Figuras que, según Isard, no tiene un eje de aproximación obvio o único, sino más bien podrían representarse o definirse como, laberintos de interdependencia. Una “trama” consolidada de relaciones sistémicas de complementariedad y competencia, que le asignan a cada sujeto un rol y una posición, creando una imbricada red (Isard et al., 1960).

En este sentido Boisier destaca que los territorios de naturaleza compleja y estructura sistémica desarrollan un comportamiento ordenado y que las actuaciones a realizarse sobre éstos no pueden centrarse sobre acciones parciales sin contar con una mirada abarcativa del sistema en su totalidad. Enfatizando que **“para actuar es necesario no sólo conocer el entorno del sistema territorial, es decir, el medio, sino además la estructura interna de ese mismo sistema, es decir, sus procesos de cambio”** (Boisier, 2001, Pág. 20).

Atender al proceso del cambio implica revisar, a su vez, las dimensiones espacio y tiempo y en ende construcción territorial que de esta dupla deviene. Estudiaremos por tanto los tipos y formas de las relaciones en el territorio, su representación y evolución.

No debemos olvidar que un sistema es un conjunto de partes, que funcionan como una sola entidad organizada y abierto hacia su entorno - con el cual intercambia energía- encontrándose internamente organizado asegurándose una relativa autonomía. Una estructura compleja que al funcionar como unidad tiene propiedades distintas a las de las partes que lo componen.

Según Morin “la complejidad a primera vista es un fenómeno cuantitativo, una cantidad extrema de interacciones e interferencias entre un número muy grande de unidades” (Morin, 1994 Pág.60). No comprende solamente cantidades de unidades e interacciones, comprende también, incertidumbres, indeterminaciones y fenómenos aleatorios. En un sentido, la complejidad siempre está relacionada con el azar. Pero la complejidad no se reduce a la incertidumbre, sino que “es la incertidumbre el seno de los sistemas ricamente organizados”.

En el desarrollo de la tesis, para el abordaje analítico de las unidades y en acuerdo con Isard (1960), se ha seleccionado como el eje de aproximación al estudio de la materialización en el territorio de los vínculos (el flujo) su desarrollo histórico y la construcción de la forma del territorio.

Desde este punto de vista y en concordancia con lo planteado por HAKEN en “Las formulas del éxito en la naturaleza” (H. Haken, 1986), se entiende que el estudio de la acción del movimiento en conjunto -la sinergia-, permitirá realizar una revisión crítica sobre la modificación del soporte físico y la construcción de los vínculos espaciales.

Finalmente corresponde señalar que el trabajo con estas unidades definidas por los vínculos en el territorio implica no poder hacer referencia a una escala de aproximación. Es necesario desarrollar múltiples aproximaciones a los distintos ámbitos componentes para comprender y poder definir el marco de referencia y acción así como las posibles escalas de intervención.

1.3 Campo o área de influencia

Estudiar el movimiento conduce a considerar los campos naturales⁰⁶ nodos, áreas o superficies comunicados, así como los territorios al límite entre campos que se solapan y que se encuentran influenciados por más de una unidad. Los límites permeables son característica esencial de un sistema abierto pues a través estos es que se produce el intercambio (Chorley, Hall y Fagen, 1956).

Los campos de influencia están ligados en forma directa, para Haggett, a la función de la “transportabilidad” (de lo que está en movimiento y los medios de transporte utilizados, -Haggett, 1976-). Estamos hablando, por tanto, de unidades territoriales determinadas por la interacción e intercambio. Relación funcional que por tanto se transforma en una dimensión estructural.

Inicialmente definiremos al área de influencia como, el “territorio organizado” por una ciudad y vinculado socio-económicamente a ella. Por tanto las interrelaciones establecidas entre el centro y la periferia dependen del tamaño del núcleo regente y su capacidad de actuar como estructurante. Podríamos decir que el resultado de la incidencia de las funciones urbanas sobre esta zona de extensión constituye en la práctica, una unidad de hecho.

06. Los movimientos no se realizan únicamente a lo largo de una línea sino sobre un área, en una relación de centro y periferia, a estas áreas continuas de movimiento P. Haggett las denomina campo. (1976, p. 56).
MOTDU -FADU -UDELAR

En la definición del área de influencia juega un papel decisivo la distancia, de modo que la intensidad de los flujos de relación decae al alejarnos del núcleo urbano hacia la periferia. La capacidad de influencia de una ciudad en un momento dado puede ser establecida mediante un mapa de líneas isócronas⁰⁷ (líneas que parten de la ciudad uniendo los puntos hacia el cual se puede llegar en un tiempo determinado).

Por tanto **estudiaremos las capacidades de los canales e infraestructuras de comunicación e intercambio** (y en especial los medios de transporte) **para, a través del mapeo de los vínculos y desplazamientos, definir la extensión del campo de influencia.**

Este estudio será desarrollado desde un enfoque cualitativo y no cuantitativo. Mediante la revisión histórica de las comunicaciones en el territorio; haciendo foco la evolución de los medios de comunicación, los tipos de vínculos establecidos y la intensidad relacional que, a partir de estos, desarrollan unos centros poblados con otros y justamente su área de influencia.

Finalmente corresponde aclarar que, una ciudad puede actuar en forma simultánea sobre varias “áreas de influencia”, definidas cada una de estas por distintos estructuradores -eje de estudio definido- y con semejante o desigual carácter e intensidad en las relaciones existentes entre el centro urbano principal, los de siguiente orden y su periferia.

07. Del griego. ἰσόχρονος, de igual duración- adj. Fís. Dicho de dos o más movimientos: que se hacen en tiempos de igual duración. Real Academia Española).

2. CONSTELACIONES URBANAS DEFINICIÓN

2.1 Concepto

En la construcción de modelos creamos una representación de la realidad a fin de poner en relieve ciertas propiedades de esta que nos interesa resaltar. Bajo este entendido, las Constelaciones Urbanas [CU] son pensadas como un modelo propositivo, un instrumento de articulación; son **UNIDADES DE ACTUACIÓN TERRITORIAL TRANSESCALAR** para el abordaje analítico y proyectual del territorio.

El término Constelación Urbana se propone **ensamblar dos acepciones:**

(1) la primera proveniente del latín *constellatio* – òniz, según la Real Academia Española: es el conjunto de estrellas agrupadas en una región celeste que forman una **figura aparente que da significado a cada una de las partes componentes;**

(2) la segunda responde a Bert Hellinger⁰¹ y su aplicación en la terapia sistémica, las constelaciones familiares u organizacionales. En esta terapia la resolución de un problema se desarrolla a través de **la comprensión de las relaciones sistémicas traducidas a imágenes espaciales**, permitiendo así la re-escenificación de información relevante acerca de la historia del individuo/organización y el rol asumido por el sujeto en el o los sistemas a los que pertenece.

Creo necesario profundizar, aunque sea brevemente, sobre algunas nociones desarrolladas en las Constelaciones Familiares de Bert Hellinger. El trabajo desarrollado en este proceso permite a través de la configuración de la imagen de una organización, confiéndole una expresión tangible en el espacio, la construcción de las diversas dimensiones que componen al sistema (al que la organización pertenece) su historia y su estado de desarrollo, permitiendo deducir consecuencias y pre visualizar posibles solución a futuros problemas.

Desde esta práctica, se entiende que las organizaciones, son capaces de retener patrones y estructuras relacionales, quedando guardada esta información en la memoria de la organización, y sirviendo de estructuradores cognitivos que dirigen las acciones.

Al configurar una constelación, estas representaciones inconscientes pueden ser exteriorizadas, es decir, traducidas de nuevo a **imágenes espaciales**, permitiendo así una nueva escenificación de

01. Bert Hellinger (1925), Filósofo, Teólogo, Pedagogo. y Psicoterapeuta Alemán, creador del método terapéutico conocido como Constelaciones Familiares

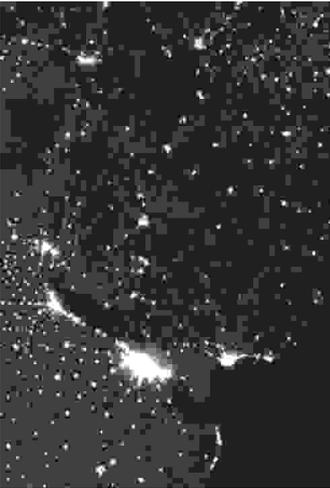


Figura 4.4 Fotografía aérea nocturna, manipulada.

determinados contextos sistémicos y reaccionando de acuerdo a lo que nos indican las “estructuras” cognitivas existentes.

Toda ciudad constituye o pertenece a un conjunto o sistema complejo, por tanto a distinta escala e intensidad todas las ciudades están relacionadas y “ejercen cierta presión” sobre un número variable de otras similares. Su orden debe buscarse en los sistemas relacionales que ha dispuesto el hombre, en tanto éste ha actuado en pos de una construcción, la del territorio.

Se plantea entonces la construcción de una matriz espacial, que a pesar de estar compuesta por varios elementos, reconoce la identidad de las partes y del conjunto. Así pues **el conjunto, la totalidad, genera la forma, pero no la forma de las partes, sino la forma entre las partes, los flujos. Los flujos son la estructura fundante.**

Por tanto **si logramos comprender las lógicas de relacionamiento, asociación y articulación**, entendidos estos como procesos de territorialización **podremos incidir en su futuro y construir la imagen del territorio que queremos.**

Dicho de otra forma, la estructura de orden del conjunto es un producto complejo que surge de las relaciones desarrolladas a lo largo del tiempo de la propia conformación del territorio y por tanto de las Constelaciones Urbanas.

Anteriormente se comentó que para el estudio de una figura compleja es necesario definir una determinada cantidad de variables a estudiar (Isard 1960). Para la construcción de estas unidades, las Constelaciones Urbanas, concentraremos nuestra mirada en el estudio de por lo menos tres **componentes**:

- (1)**los nodos, asentamientos urbanos**, (su relación y organización),
- (2)**los flujos y en particular sus canales**; y
- (3)**el campo de influencia** o la extensión de la superficie soporte.

El paisaje urbano es el verdadero reflejo del modo de vida y de la actitud ante ésta de sus habitantes (A. Kriesis, 1965).

Los **asentamientos urbanos** -entendidos como **localizaciones concentradas de actividad**-, se presentan como figuras estructurales del sistema y las unidades, pues cumplen un papel decisivo en la organización del territorio, desde estos o hacia estos se generan los flujos.

Su estudio y clasificación parten del supuesto de que aunque se encuentren “separadas” por vastas extensiones de campo funcionan económicamente en conjunto, constituyendo una unidad funcional.

Mumford plantea ya en 1957 que excepto en algunos centros congestionados, la ciudad de la Edad Media no estaba meramente en el campo, sino que formaba parte del campo, es esta relación de interdependencia la que se propone como soporte constitutivo de las Constelaciones. Ciudad, campo de influencia y relaciones sistémicas.

El reconocimiento de **las relaciones sistémicas, los vínculos materiales e inmateriales entre las ciudades, implicará el desarrollo de aproximaciones más de porte cualitativos** que cuantitativos que nos permitan comprender los lazos a través del tiempo. Cabe señalar que en esta instancia el tamaño de las unidades no tiene ninguna importancia decisiva, en esta etapa. **Lo que se busca es obtener información relevante acerca de su tipo y composición.**

La construcción de mapas será el instrumento que permitirá construir la imagen, comprender las capacidades adquiridas y los potenciales de cada una de las UNIDADES (los centros poblados y los entornos de influencia).

Estos mapas serán, posteriormente, insumos significativos para proyectar una nueva imagen territorial posible y deseada (sobre la base de las capacidades locales, sus posibilidades y potencialidades).

No debemos olvidar que el objetivo final de esta investigación es el de aproximarse a la construcción de una herramienta que permita desde nuestra especificidad, el proyecto, aportar al desarrollo y transformación del territorio entendido como una construcción social; lugar de acontecimientos traducidos a hechos materiales.

2.2 Componentes

Tres serán los componentes sobre los que centraremos nuestra mirada en el estudio del territorio.

Los asentamientos urbanos o centros poblados.

A fin de profundizar en su conocimiento y clasificación se revisará la historia de los centros poblados, su evolución, la construcción de las capacidades adquiridas (en términos de organización y desarrollo de factores de competitividad) y los vínculos asociados al territorio de influencia.

Los flujos o canales del intercambio. Los vínculos espaciales y sus canales o redes materiales.

Se revisará la historia de las comunicaciones en el territorio, haciendo foco en los tipos de vínculos establecidos y la dimensión relacional que estos imponen sobre los centros poblados y su desarrollo.

El campo o área de influencia.

Aquella superficie que actúa en directo vínculo con uno o más asentamientos. Se observarán los tipos de vínculos y cómo éstos han variado en el tiempo a través del trazado de mapas isócronos (se busca mapear las relaciones tangibles e intangibles).

Tres son las fases que deberíamos realizar para acercarnos a su delimitación,

- (1) la que analiza los canales del intercambio (clasificación, magnitud, eficacia e intensidad los medios de comunicación),
- (2) el estudio de las propias relaciones que se canalizan a través de los medios, y
- (3) a fase síntesis, la que permitiría desarrollar una definición y estimación del orden progresivo del área.

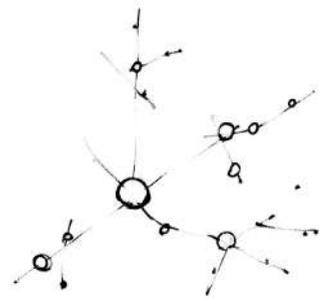


Figura 4.5 centros poblados

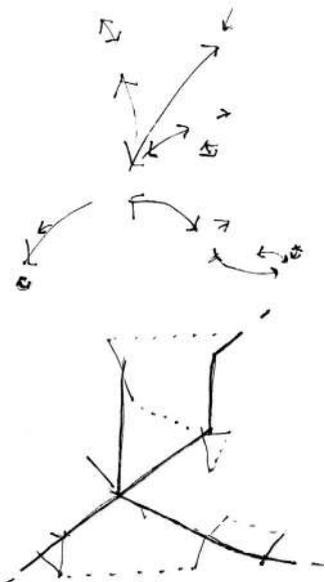


Figura 4.6 Flujos y canales del intercambio

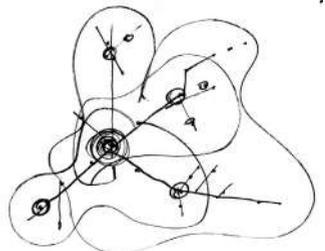


Figura 4.7 Campos de influencia

COMPONENTES
(Construcción propia sobre interpretación de definiciones de Chorley, Hall y Fagen, 1956).

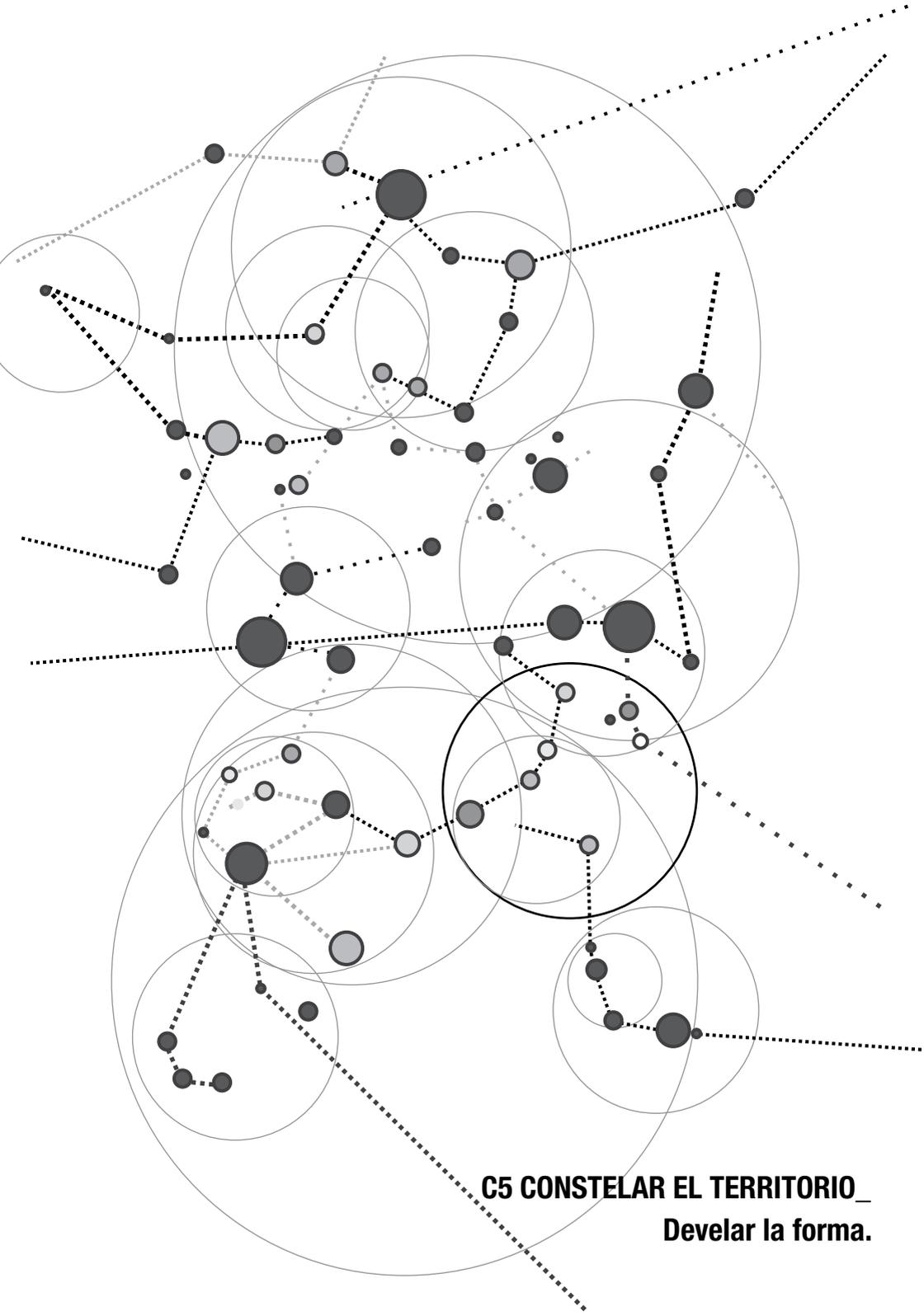
3. SÍNTESIS, CONSTELACIONES URBANAS

A fin de sintetizar el marco conceptual y la definición de las Constelaciones Urbanas se presenta el siguiente cuadro. En su construcción se busca puntualizar en las características particulares de esta herramienta, a fin de evidenciar sus diferencias con los sistemas de ciudades o ciudades en red previamente estudiados:

	Sistema Territorial	CONSTELACIONES URBANAS
I- definición	Lectura de primer orden que desarrolla una interpretación estructural de la forma de organización del espacio para un determinado tiempo cultural sobre un territorio.	Lectura de segundo orden. Se centra en las unidades componentes del sistema y su expresión espacial relacional (estructura y define la imagen actual del territorio).
	Esquema- construcción que representa el estilo de desarrollo de una sociedad sobre un territorio	Interpretación- son una representación de la estructura espacial de las relaciones (organizadas o no) sobre un territorio- patrón relacional + conformación territorial
	-metáfora- imagen simbólica – (representación perceptible de una realidad *RAE)	-metonimia- son una estructura figurativa (designar algo con el nombre de otra cosa tomando el efecto por la causa *RAE)
	Construcción que implica necesariamente continuidad geográfica	Construcción que NO implica continuidad geográfica sino relacional
II- estructura de componentes ordenados	1. el medio natural y físico	1. tipo e intensidad de los intercambios
	2. los asentamientos humanos	2. lugar de los intercambios (esp. Flujo)
	3. las actividades de producción, consumo y relacionamiento y las infraestructuras del intercambio	3. roles figurativos de los componentes urbanos (interpretación del posicionamiento asumido/definido, del individuo en el contexto sistémico)
	4. el marco normativo (reglas de funcionamiento)	4. interpretación de los tipos de vínculos generados en el contexto sistémico (componente “hereditario”)
	5. límites materiales del sistema	5. área de influencia caracterizada (marco espacial definido en la construcción propiamente dicha)
III- procedimiento “tipo” para el abordaje :	1. definición del entorno territorial	1. definición de los procesos a observar-tipos de vínculos-
	2. reconocimiento de los componentes estructurales	2. mapeo del camino del intercambio (material-inmaterial)
	2. reconocimiento de los procesos característicos	3. clasificación de los nodos y sus roles
	4. delimitación del sistema	3. definición del campo - superficie de influencia
Observaciones:	El análisis territorial se orienta a comprender el modelo territorial, es decir, la expresión simplificada del sistema constituido por las características naturales, los procesos económicos, sociales, culturales, ambientales, etc., y sus repercusiones territoriales. La distribución de actividades en el territorio y las estrategias de desarrollo que configuran el modelo.	El análisis de la forma de las CU, deviene de la configuración espacial del sistema de asentamientos, por la utilización del medio físico -espacio- y por los procesos de relacionamiento y transformación (infraestructuras, tipos de ocupación, tipos de aprovechamiento, movilidad de usos, desajustes y desequilibrios, etc.) que sobre el mismo se proyectan –territorialización- (Raffestin 2005)-.
	Todos y cada uno de los elementos del sistema cumple una función, o varias, que afecta a un espacio concreto. La posición de los elementos en el conjunto configura una trama. Las relaciones que se establecen en virtud de la trama definen una estructura.	El tamaño del respectivo de la CU no tiene ninguna importancia decisiva. La diferencia se presenta en la dinámica y diversidad de las relaciones, lo que exige una mirada transescalar.

Tabla de elaboración propia sobre bibliografía consultada para la sistematización conceptual:

Boisier (2001), Corboz (2004), BOIX DOMÉNECH R. y TRULLÉN THOMAS (2000), Dematteis 2005), Ferrão (1998), Gómez Piñero, 1999, Haggett, P. (1975), MORIN (2007), Murcia Navarro (1983), Raffestin, Claude (2005),



C5 CONSTELAR EL TERRITORIO_
Develar la forma.

INDICE C5_

DEVELAR LA FORMA.	(71)
EL CONTEXTO DE LAS EXPLICACIONES	(78)
C1_ La Banda Oriental (<1811)	(79)
C2_ El inicio de la república (1811/1867)	(82)
C3_ La consolidación del Estado (1868/1918)	(87)
C4_ Cambio de siglo cambio de paradigma (1918 / 1975)	(93)
C5_ Inicios del Siglo XXI (1975-2011)	(100)

Al mirar el territorio descubrimos el movimiento del tiempo a través del cual se van produciendo graduales transformaciones.

En el momento de la mirada obtenemos una foto fija en la que se intuye el transcurso del tiempo, los modos de producción (...) allí se asientan los códigos genéticos.

Es un tiempo en el que conviven muchos tiempos.

(Bernardo Ynzenga, 2002).

Presentación.

Para la **verificación de la herramienta se propone constelar al territorio del Uruguay** a través de los tres niveles de aproximación, definidos por Francesco Indovina (2004).

Así pues desde el contexto de las explicaciones y el reconocimiento de las dinámicas territoriales históricas, llegaremos a comprender el contexto real, el del cambio de siglo y las transformaciones actuales

A estos efectos, **se realizó un detallado estudio de publicaciones y trabajos** realizados por, C. Gomez Gavazzo, A. Lucchini, H. Baracchini, C. Altezor, A. Lenzi, C. Musso, **a la vez que las investigaciones** de E. Martínez (y equipo), M. Medina y M. Olivera **y la realización de entrevistas a diversos actores del territorio.**

Desde la producción académica, ha sido de relevante aporte la lectura e interpretación de documentos de revisión histórica, desde los Fascículos de Información del Departamento de historia de la arquitectura nacional, a diversas publicaciones que revisan desde distintos ámbitos el origen y evaluación del territorio, los centros poblados y las comunicaciones del Uruguay.

Así como de producción contemporáneamente las investigaciones realizadas desde el Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República (ITU), sobre Pequeñas Localidades Turismo y Patrimonio (coordinada por Mabel Olivera) y las que dirige el Arq. E. Martínez, El sistema territorial y la gestión del ordenamiento urbano de ciudades intermedias del Uruguay y Análisis de las relaciones entre la dinámica territorial de las ciudades intermedias y los trazados viales nacionales.

Se estudiaron también, documentos realizados desde diversos ámbitos político-administrativos, de los cuales parece oportuno destacar, la Estrategia Uruguay III Siglo resultado de la labor del Área Estrategia de Desarrollo y Planificación de OPP con la Coordinación General del trabajo estuvo a cargo de Gustavo Bittencourt y en la que participo quien suscribe y las Directrices de Ordenamiento Territorial y Desarrollo del Uruguay, en las que F. Bervejillo actuó como coordinador desde la Dirección de Ordenamiento Territorial del MVOTMA, así como diversas

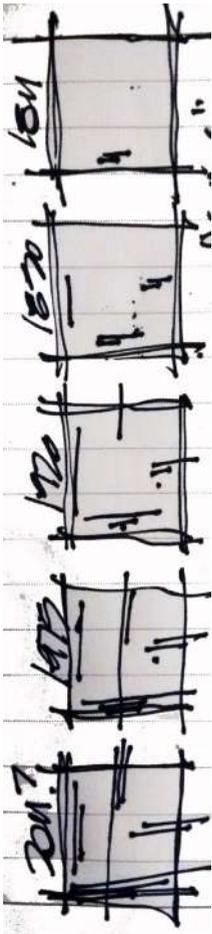
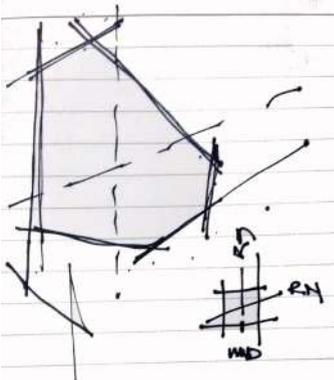


Figura 5.1 Esquema conceptual, “las Constelaciones Urbanas” presentación de avance de tesis 2013.

publicaciones a cargo del PNUD y el desarrollo de entrevistas a diversos actores .

Una vez se contó con la información requerida, se realizó un proceso de clasificación y fragmentación para la construcción de 5 cortes o momentos clave en la gestación de la actual estructura territorial. Estos cortes, denotan etapas de transformación en términos políticos-territoriales, así como cambios de paradigmas económicos, sociales y/o culturales.

Cada uno de los cortes hace foco en el reconocimiento e interpretación de los tres principales componentes constelares:

(1) Los centros poblados, se estudia su fundación, desarrollo y los vínculos establecidos en el territorio.

(2) Los canales de comunicación e intercambio. En este caso se observan las implicancias de sus trazados, los modos, su evolución buscando recalcar las intensidades de las conexiones generadas (mas desde una mirada cualitativa que cuantitativa).

Si bien, por la metodología desarrollada no es posible desarrollar mapas isocrónicos del desarrollo del territorio del Uruguay, si es posible ponderar cuales eran y son los principales canales de comunicación (en función de la época y la actividad ala responden) y su peso relativo.

(3) El campo o área de influencia. Se realiza una abstracción a partir de la vinculación de los puntos anteriores. Qué tipo de vínculos, con qué centros poblados y territorios y a través de canal de comunicación.

Surgen entonces 5 cortes:

C1_ La Banda Oriental (< 1811)

C2_ El inicio de la república (1811/1867)

C3_ La consolidación del estado (1868/1918)

C4_ Cambio de siglo, cambio de paradigma (1918 / 1975)

C5_ Inicios del Siglo XXI, el contexto de lo real (1975-2011)

Su construcción permitirá a la vez que visualizar en forma gradual la ocupación del territorio y su estructura espacial, la construcción de un grupo de CARTAS TERRITORIALES o mapas que desde el contexto de la interpretación, se transforma en base fundamental para la verificación de lo expuesto en el marco del contexto de la interpretación: la conformación de las Constelaciones Urbanas.

Sabaté Bell suele incluir en sus textos y conferencias dos conceptos que refuerzan esta lectura, “en la construcción del territorio esta su identidad; en su identidad la alternativa” (Sabaté 2004).

Parece ser obvio, pero a decir de Norberto Chaves⁰¹ (2016) “no está demás hacerlo visible”, que para actuar en un territorio primero necesitamos conocerlo. Conocer e interpretar la construcción de un territorio nos permitirá comprender su estructura organizacional, los vínculos existentes entre sus partes componentes y los roles desempeñados por cada una de ellas.

Comprender el territorio de Uruguay, implica a juicio de quien suscribe, comprender las lógicas de un territorio de estructura urbana.

La ciudad-territorio impuesta desde la conquista española, la ciudad de las Leyes de Indias, es la imagen que define a la “construcción” del continente americano y más aún en particular a la conformación del territorio del UY inmerso de la etapa a la que algunos historiadores llaman “el sistema urbano de colonización del Río de la Plata” (Zárate 1990).

La colonización tardía y la distribución concentrada de centros poblados en esta región del continente, manifiesta la necesidad de controlar el bajo Paraná en la frontera con las posesiones portuguesas, y mantener el vital control de la salida al océano, para la comunicación con España.

El modelo ciudad-territorio indiano constituye una unidad político-económica formada por el casco urbano y un territorio inmediato que le sirve de soporte y sustento, admitiendo la posibilidad de establecer nuevas poblaciones dentro de la jurisdicción de una ciudad creando una relación de subordinación y dependencia, de las nuevas poblaciones (Zárate 1990).

Desde los inicios de la construcción de nuestro territorio, ciudad y campo son una unidad, un continuo espacial funcional complementario y no una oposición estructural. Concebidos de este modo, no pueden definirse tan solo por la delimitación de sus límites políticos, sino por el lugar y la función que desempeñan en el o los sistemas que componen, relación que ejercen sobre otros similares y los flujos y relaciones que generan. En este punto corresponde recordar, que es esta Unidad funcional la reconocemos como la célula fundacional de las Constelaciones Urbanas.



Figura 5.2 Jurisdicciones de la Banda Oriental, San Felipe y Santiago de Montevideo. Mazzara, Arocena y Trelles (Baracchini y Altezo 2008)

La ciudad de las Leyes de Indias se concibe como el ordenamiento de una porción de territorio que trasciende los límites del área urbanizada, al requerir fuera de ella espacios para otros usos y en especial para la producción.

El Ejido, las dehesas, los propios y las suertes de chacras o estancias conformaban al núcleo “urbano”.

(Musso 2004)

01. Cita tomada del Coloquio “Más allá del escándalo o la consciencia cultural en la posmodernidad avanzada” ha dictado por Norberto Chaves en de abril de 2016 en la FADU-UDELAR.

EL CONTEXTO DE LAS EXPLICACIONES

Con una población del orden de los 3.4 millones (INE⁰¹, 2010) que se distribuye en forma heterogénea en una superficie de 176.215 km² (lo que implica una densidad total de 19,0 hab/km²). La organización formal de nuestro territorio responde a una sumatoria de acciones e intereses, políticos y productivos.

La distribución actual de las ciudades, concentradas espacialmente en la faja costera sur y radio concéntricas desde el punto de vista funcional a Montevideo, ciudad capital, es ante todo una herencia de los modelos de ocupación del territorio que se han sucedido a través del tiempo y datan de la época de la colonización.

A su tiempo, los cambios en los tipos de producción, los criterios de organización empresarial y las grandes obras de infraestructura y transporte modifican la forma espacio-temporal, adaptándose a su vez los roles asumidos por cada una de las partes componentes, pero no la estructura política administrativa, la cual no se modifica desde 1885, provocando esto grandes desajustes entre las unidades formales definidas y las del funcionamiento real del territorio (Musso 2005).

En la segunda mitad del siglo XIX, con la consolidación del modelo agroexportador, el nacimiento de ciudades fue vinculado al avance de la producción ganadera y la creación de infraestructuras que en algunos casos acompañaban u ordenaban el avance de dichas producciones.

El tendido ferroviario, habilitó el desarrollo de nuevos “polos”, facilitando la circulación, el cruce de los grandes ríos y el acceso interregional. Posteriormente el trazado de carreteras y actividades como el turismo y más recientemente la logística ha impulsado el desarrollo de asentamientos urbanos en lugares muy diversos y en función de los distintos recursos, a lo largo del siglo XX.

Cada uno de estos procesos, en las sucesivas etapas, ha impuesto vínculos y roles. Tanto a los centros poblados (nodos) como al territorio implicado (campo o área de influencia), reestructurando y reorganizando el “tamaño” y la forma espacial del mismo.

Roberto Fernández expone que la expresión unipolar de concentración poblacional metropolitana en los estados de América Latina (en UY en particular sobre el borde sur y el litoral), debe verse más como un aspecto “restrictivo” de la construcción del territorio y la evolución económica regional , antes que un manifiesto específico de ésta⁰².

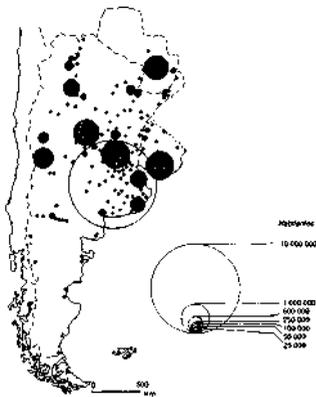


Figura 5.3 Sistema urbano del Río de la Plata, Martín Zarate 1990.

01. Instituto Nacional de Estadísticas, Uruguay en Cifras 2014.

02. R. Fernández, Historia de las ideas y teorías en la planificación territorial. MOTDU -FADU -UDELAR

C1_ La Banda Oriental (<1811)

El proceso de poblamiento y fundación de poblados en el territorio de la Banda Oriental del Río Uruguay, es recién a partir de mediados del siglo XVII.

En una primera fase se puede definir como su sistema de centros poblados, puntos fortificados y rutas marítimas o terrestres que permitían un vínculo “directo” desde Buenos Aires hasta la frontera Portuguesa. Conformando una estructura claramente defensiva y de control de la producción y el comercio centralizado por España,

Hacia 1580 fecha de la segunda fundación de Buenos Aires, y momento en el que el Río de la Plata comienza a ser puerta de salida hacia el atlántico de la América minera central (hoy Paraguay, Bolivia y Perú) la Banda Oriental era una tierra extraña, hostil y ajena.

Baracchini y Altezor (2008) llegan incluso a definir a los permisos de vaquerías como el primer acto de ordenamiento territorial, previo a toda fundación o interés por controlar políticamente el actual territorio del Uruguay. Sin embargo hacia 1680 la fundación de Colonia del Sacramento hizo explícito un aspecto central en la condición de la Banda Oriental, su condición de frontera.

Por tanto la inicial penetración a través de la vasta red de afluentes al Río Uruguay y el Río de la Plata para la faena de ganado deriva posteriormente en la vertebración de está respondiendo según Baracchini (1978) a factores estratégicos y económicos (de abastecimiento agrícola y defensa). Es así que **la fundación de poblados y las primeras trazas y caminos imponen orden y salvaguarda en el territorio.**

Centros poblados

La fundación de Montevideo (1724) fue clave en el corrimiento del territorio en disputa hacia el Este, encadenando en su recorrido a los poblados del litoral y el frente Sur, Maldonado (1755), el fuerte de San Carlos (1763), Minas (1783) y Melo (1795) conformando lo que algunos autores llaman “el camino de la costa” (Buenos Aires - Colonia - Montevideo - Maldonado).

Inicialmente el territorio de la Banda Oriental quedó dividido en tres jurisdicciones, el Norte del Río Negro dependía de las Misiones Jesuíticas, el centro Sur de Montevideo y la zona Oeste de Buenos Aires.

Son por tanto el sistema defensivo y la circulación de mercancías, los encargados de generar el vínculo relacional en esta primer eta-



Figura 5.4 Siglo XVI - Vías de penetración de la conquista europea. Las ciudades del Uruguay- Musso (2004)

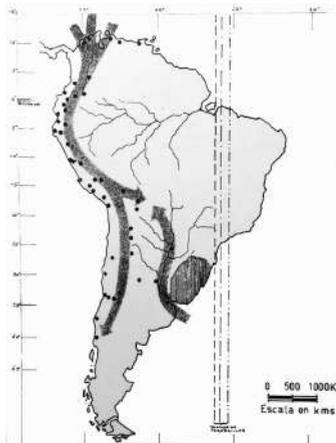


Figura 5.5 Rutas de la colonización de América del Sur. (Alvarez Lenzi 1972).



Figura 5.6 La banda oriental, 1732 (<https://www.wdl.org/en/item/2581/view/1/1/>)



Figura 5.7 Fundación de centros poblados hasta 1811. Musso 2004



Figura 5.8 Red de comunicaciones de la banda oriental 1750. Alvare Lenzi 1972



Figura 5.9 Poblados y red informal de comunicaciones terrestres a finales del S XVIII. Musso

pa; así lo demuestran las interpretaciones gráficas de la implantación regional de las poblaciones y las “rutas de comunicación” de la Banda Oriental hacia fines del siglo XVIII (I.H.A 1965).

En este periodo se reconocen como factores determinantes en la fundación de centros poblados:

- (1)razones socio-económicas, la agrupación en pequeños poblados mejora la situación de vida en el medio rural;
- (2)fomento de la agricultura, la radicación de familias con objetivos productivos permite extender las capacidad de control;
- (3)el incremento de la actividad portuaria de Montevideo, como base naval y puerto de comercio.

Canales de comunicación e intercambio

Las Leyes de Indas establecían el libre tránsito en el territorio. Las vías de comunicación terrestres no existían como tales, sino que solo existían direcciones que orientaban la ruta hacia los lugares comunes. Los medios de comunicación se basaban en chasques y carretas.

Las comunicaciones al interior de la Banda Oriental planteaban dos grandes problemas, el cruce transversal de las cañadas, arroyos y ríos y de seguridad en términos de integridad física de las personas a la apropiación de los objetos.

Estas rutas no eran trazas fijas, sino direcciones que vinculaban puntos concretos, puertos de ingreso, cruces de arroyos o ríos y asentamientos urbanos. Definiéndose así tres rutas principales: el camino del litoral, el de la costa y el del centro (Alvarez Lenzi, 1972)

El sistema de chasques tiene origen militar y su función principal estaba vinculada a las comunicaciones de Estado. La comunicación de ideas y bienes correspondían al sector privado y se realizaba mediante caravanas de carretas.

Las vías fluviales “internas” a la Banda Oriental conectaban a Maldonado, Montevideo y Buenos Aires, sumando a Colonia a partir del 1777 y otros puertos menores sobre el litoral. Las vías fluviales marítimas intercontinentales son hasta avanzado el siglo XVIII únicamente vinculares a Buenos Aires. Recién el último tercio del siglo existe una apertura al puerto de Montevideo.

Campos de influencia

En la América de la conquista se ejercía el control del territorio desde las ciudades y a través de los espacios rurales circundantes.

Sin embargo, en la Banda Oriental la apropiación del territorio, excepto pequeños grupo de chacras o poblados, respondía a grandes propietarios, comerciantes de cueros radicados en Montevideo o Buenos Aires.

El actual territorio de Uruguay se encontraba “fragmentado” en cuatro jurisdicciones

(1) Bajo la jurisdicción de **Montevideo** se encontraba el territorio conformado por las actuales ciudades de San José (1781), Santa Lucía (1781), Guadalupe-Canelones- (1783), Minas (1783), Pando (1787), Las Piedras (1795) y Florida (1809).

Aun hoy podemos identificar a la unidad inicial que conformaba la jurisdicción de Montevideo (casco urbano y un territorio productivo) en la conformación del Área Metropolitana.

(2) Bajo la jurisdicción de **Buenos Aires** se encontraban los territorios relacionados a: (a) Litoral Suroeste, Villa Soriano, Las Viboras, Rosario, Mercedes y Dolores; y (b) al este, San Carlos, Melo, y Rocha.

(3) Bajo la jurisdicción de **las Misiones**, Paysandú, Belén y San Gabriel de Batoví.

Sobre el final de este periodo y hacia la construcción de la independencia toman la escena un “nuevo” grupo de componentes e instrumentos de ordenación territorial, los políticos- administrativos, con la creación de divisiones departamentales (Baracchini y Altezor 2008).

La división administrativa de nuestro territorio deviene de inicios del siglo XIX, en 1816. Cuando por Decreto de Artigas éste se organiza en seis áreas: Canelones, Colonia, Maldonado, Montevideo, San José y Soriano; quedando una vasta región indefinida al Norte del Río Negro. Estas áreas administrativas no tenían límites fijos, se las reconocía por la “cabecera” del departamento y tenían aproximadamente la misma población.

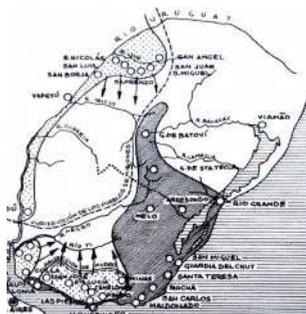


Figura 5.10 Implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental en el siglo XVIII. Fascículos de información del I.H.A., 1965.



Figura 5.11 Jurisdicciones de la Banda Oriental. Mazzara, Arocena y Trelles (Baracchini y Altezor 2008)

C2_ El inicio de la república (1811/1867)

El inicio de este periodo impone una rápida fractura del funcionamiento de la macro región y su consiguiente cambio en las formas de relacionamiento impuestas desde las incipientes estructuras políticas.

La inestabilidad político institucional, las constantes guerras por la independencia que se suceden en toda Latinoamérica, tienen además en la Banda Oriental un grupo de componentes específicos:

- el afán centralista desde el Virreinato del Río de la Plata,
- las presiones del imperio Lusobrasileño sobre el territorio de Uruguay,
- las pretensiones de autonomía de la población oriental (expresadas por el movimiento federal de José Artigas),
- el marcado interés comercial del imperio Británico; y
- las últimas postas de la marina Española que ejercen presión sobre los otrora territorios coloniales.

Los vínculos territoriales se ven forzosamente cortados durante buena parte de este periodo, conformándose en etapas sucesivas dos núcleos claramente diferenciados, los territorios contiguos a Montevideo y el resto del territorio oriental.



Figura 5.12 Centros poblados 1811-1851 - (Alvarez Lenzi) Baracchini y Altezor, 2008

Centros de poblados

El periodo entre 1811 a 1825 a impulso del movimiento Artiguista se caracteriza por la reestructura del medio rural y la integración del litoral con su par Argentino.

Responden a este periodo la fundación de, • Carmelo (Las Vacas, 1816), Salto y Durazno (1822).

Entre 1830 y 1851 la conformación de la nueva República conlleva en su expresión territorial a la extensión de la presencia de los centros poblados hacia el “vacío” Noreste, el reforzamiento de litoral y un marcado crecimiento de la ciudad de Montevideo.

En este periodo la fundación de Nueva Palmira (1831) y Tacuarembó (1832).

La etapa posterior a la guerra grande, 1852 a 1867 se caracteriza por un reforzamiento de la soberanía. Consecuentemente se consolidan las fronteras territoriales con la fundación de nuevos centros poblados.



Figura 5.13 Centros poblados hasta 1867. Musso 2004

Responden a este periodo la fundación de,

- Artigas (San Eugenio 1852),
- 1853 Bella Unión (Santa Rosa), Río Branco (Artigas) y Treinta y Tres,
- 1859 se construye el puerto de Fray Bentos,
- 1860 San Gregorio de Polanco; y
- entre 1862 y 1867 se funda Rivera y se reconstruye Belén.

Quizás uno de los aspectos determinantes de este periodo (1811 a 1867) es la efectiva instrumentación del control de territorio, en particular de la frontera terrestre al Norte y Noreste del país.

Canales de comunicación e intercambio

La forma de los flujos en este periodo no variaba en esencia de la etapa colonial. Un grupo de trillos que unen las principales ciudades, cada vez más arraigados hasta que en 1827 son “reglamentados” los servicios de chasques y posteriormente se oficializa el servicio de postas en 1928.

El sistema de postas inicialmente tenía como centro a Durazno, pero rápidamente pasan hacia Montevideo confirmando su primacía. Desde allí se conecta con Buenos Aires por vía fluvial

Hacia 1850 este sistema se relaciona con su similar al Sur de Brasil (desde Río Branco a Jaguarao), y en 1856 los caminos de postas de caballos se sustituyen por diligencias, dotando a la flota de mayores capacidades entre las ciudades más importantes, complementado los tramos menos usuales con el viejo sistema equino.

El concepto de libre tránsito del territorio permanece arraigado desde la colonia hasta 1985 con la aprobación de la Ley de Deslinde.

En relación al transporte marítimo y fluvial, el puerto de Montevideo mantiene su importancia regional como ingreso al sistema del Sur, de los Ríos Uruguay y Paraná. Hacia 1850 se acuerda la libre navegación de los ríos interiores y se liberan en aduanas los impuestos al comercio en tránsito (transbordo o reembarque de mercaderías hacia otros países) favoreciendo la actividad de los puertos del Río Uruguay.

La fácil accesibilidad fluvial en detrimento de la aún poco desplegada caminería terrestre conlleva al mayor desarrollo relativo de la zona del litoral, con un rápido crecimiento demográfico y una concentrada localización de industrial. Es en esta zona que hacia 1857 aparece la primera compañía naviera con base en Salto.



Figura 5.14 Interpretación gráfica del itinerario de postas 1828 Baracchini. 1978



Figura 5.15 Interpretación gráfica del itinerario de postas 1832. Baracchini 1978



Figura 5.16 Interpretación gráfica del itinerario de postas 1858. Baracchini 1978



Figura 5.17 Interpretación gráfica del itinerario de postas 1860. Baracchini 1978



Figura 5.18 Interpretación gráfica del itinerario de postas 1865. Baracchini 1978

Lo más destacable del equipamiento vinculado a la comunicación fluvial es el temprano desarrollo de un sistema de señalamiento de la costa que incluye zonas de Brasil y Argentina. Este sistema comprende la construcción de la mayoría de los faros que hoy ostentan nuestras costas dentro del último tercio del siglo XIX.

Sobre finales de este periodo en 1865 se otorga la primer concesión para instalar la primer vía férrea que unía Montevideo y Durazno (y junto a este el sistema de telégrafo), siguiendo su construcción así como sus sucesivas las etapas los caminos de postas, reforzando nuevamente la posición hegemónica de Montevideo.

Si bien a inicios de este periodo la urbanización del territorio en constante crecimiento busca a instancias de los ideales Artiguistas la descentralización del poder, posteriormente y con una clara estrategia de afianzar las capacidades independientes del nuevo orden político, la jerarquía funcional continúa siendo ejercida desde Montevideo.

La Guerra Grande (1839 / 1851) supone la interrupción de los procesos de afianzamiento territorial quedando la republica con dos bloques claramente diferenciados Montevideo sitiada y el territorio productivo en manos del sitiador. Esta fractura conlleva en términos de conectividad a la fragmentación del sistema postas, limitándose a pequeñas tramos dentro del extenso territorio rural.

Quizás el hecho más relevante de este periodo es que Montevideo, finalmente, no solo recupera su poder centralizador y sus consecuencias económico-administrativas, “sino que se reintegra en la segunda mitad del siglo XIX definitivamente, como una pieza más de otro sistema globalizador centralizado en la capital del imperio Británico” (Baracchini y Altezor 2008 p. 55).

Campos de influencia

Este periodo **se destaca por la consolidación de las áreas urbanas la zona Centro-Sur con Montevideo como centro** económico-administrativo. Dentro de ésta se encuentran San José, Florida, Trinidad, Canelones, Santa Lucía, Pando, Las Piedras, San Borja del Yí, Tala, Sauce, San Ramón y Durazno.

Justamente, Durazno, ostenta fundarse en el centro del país y desde allí ejercer el control sobre todo el territorio. Planteándose el posible traslado de la capital a esta en 1852 para evitar la concentración de actividades en Montevideo y favoreciendo la conformación de un eje de desarrollo entre ambas.

En el **Litoral** se reconocen dos campos claramente diferenciados:

Al Sur, se afianza la conformación de un sistema urbano de “corta distancia” propia de la época de la fundación de la mayoría de sus ciudades, la época colonial. Inicialmente Mercedes fue la ciudad con mayor desarrollo, mientras Colonia, Rosario (1829), Carmelo y Dolores mantienen sus características fundacionales. Avanzado este periodo surgen en esta constelación Nueva Palmira (1835/52) y La Paz (1858).

La actividad agrícola de este sector es quizás la más destacada del territorio. Por sus características naturales -ciudades a orillas del Río Uruguay- se conforma rápidamente un sistema de pequeños puertos en la confluencia de las rutas que descienden desde el Río Negro hacia el Río Uruguay, y el río Uruguay y el Paraná en el Río de la Plata.

El Norte, de lenta conformación se desarrolla en “paralelo” con el frente Argentino. Los poblados de Paysandú y Belén, son los únicos de base colonial.

Posteriormente se fundan Salto (1822) en un lugar usado como embarcadero para la conexión entre las Misiones y Buenos Aires, convirtiéndose rápidamente en un importante punto de enlace de mercadería del sistema de navegación del Río Uruguay. Constitución, Fray Bentos (1859) y posteriormente Bella Unión (1828) y Artigas (1852) en procura de radicar población que permita controlar la frontera.

La **zona Este**, también de temprana conformación por temas defensivos, tiene un desarrollo lento concentrándose los mayores crecimientos en Minas y Melo. En particular Maldonado (1810) pierde cierta relevancia como principal comandancia de la frontera portuguesa y puerto de conexión con Montevideo y Buenos Aires.

La fundación de Treinta y Tres (1853) conlleva a la conformación de una nueva ruta de conexión con Durazno, otrora centro del país. La ruta a Melo-Río Branco se conforma posteriormente en el “entronque” del sistema de postas uruguayo-brasileño.

Finalmente, la zona del “**Centro-Norte**”, permaneció despoblada durante la etapa colonial e incluso avanzado el presente periodo.

Tacuarembó se funda hacia 1830 y décadas después le siguen San Gregorio (1860) y Rivera (1862-7). Sus fundaciones tardías responden a la necesidad de salvaguardar la soberanía nacional en territorios donde tanto hacendados como pobladores de origen brasilero habían pasado a ser mayoría luego de la Guerra Grande.

Rápidamente Rivera, se transforma en canal de paso de mercancías hacia Brasil. Su crecimiento se ve directamente ligado a la

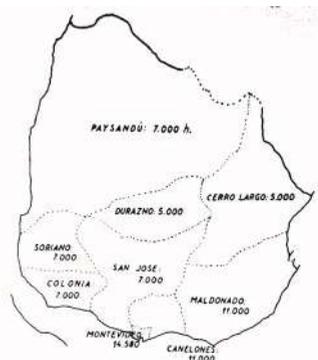


Figura 5.19 1830 Territorio y población-(Oddone, Oddone y Faraone 1966). Baracchini y Ategor, -2008 .



Figura 5.20 Plan de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.

producción pecuaria desarrollada al sur de su implantación y a las dinámicas del cambio comercial con Brasil.

Así pues, si bien “en la época colonial la formulación de un nuevo ordenamiento territorial implica la anulación del anterior. En el periodo de la República Liberal cada nuevo ordenamiento se adecua al anterior existente y en última instancia se limita a una complementación enriquecedora “(Baracchini y Altezor 2008, p. 64).

C3_ La consolidación del Estado (1868/1918)

Conjuntamente con el afianzamiento de los estados esta etapa conlleva a la modernización de la matriz productiva y el comercio en América Latina y el mundo. En nuestro territorio se observa en particular la construcción de una efectiva cobertura de servicios básicos, la construcción del sistema ferroviario (en 1865 se otorga la primer concesión para la construcción de la línea Montevideo-Durazno) y la instalación del telégrafo.

La modernización del Estado clarifica la tenencia de la tierra e impone orden y control más completo al territorio provocando, a su vez, una reorganización empresarial de la matriz productiva (“en 1875, 1886 y 1888 son dictadas leyes que se vinculan en forma directa a la protección de la industria” – Baracchini y Altezor 2008, p. 62).

La transformación del campo, leyes mediante (de alambramiento y Código Rural de 1876, entre otras), se acentúa en el Sur y el litoral donde se introducen tempranamente el ovino conjuntamente con un nuevo modo de accionar empresarial que conlleva rápidamente a la primera instalaciones de frigoríficos hacia 1904. En cambio en el Norte y el Este continúan los modos tradicionales de explotación extensiva.

Esta transformación implica un lento pero constante ordenamiento del tejido rural y el consecuente desplazamiento de las poblaciones aun errantes las cuales se afianzan sobre los bordes de los centros poblados o mediante la conformación de nuevos rancheríos muchos de ellos vinculados a cruces de caminos o lugares de referencias de las carreras de postas. Conformando en su conjunto una sutil trama de dominio del territorio.

Centros poblados

Al inicio de este periodo, Reglamento de Trazados de Pueblos y Colonias de 1877 de por medio, la nuevas fundaciones se concentran en el Sur del país (Libertad, Nueva Helvecia) y en paralelo al trazado de las líneas ferroviarias, muchas de ellas incluso responden a la construcción de estaciones (La paz, 25 de Agosto y 25 de Mayo). Por su definición el carácter de estos nuevos emplazamientos busca “la formación de centros agrícolas, previendo además la circunstancia de que ellos se desarrollen núcleos urbanos” (Alvarez Lenzi 1972, p. 34).

Poblados vinculados al ferrocarril:

(1) Zona sur

(1a) Ramal Norte, Progreso (1871), La paz (1872), 25 de Agosto y 25 de mayo (1873), Sarandí Grande (1874-

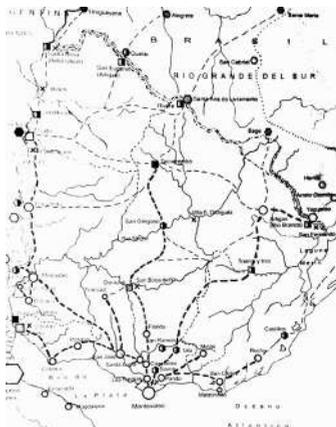


Figura 5.21 Fundación de centros poblados hasta 1918 - Musso 2004.

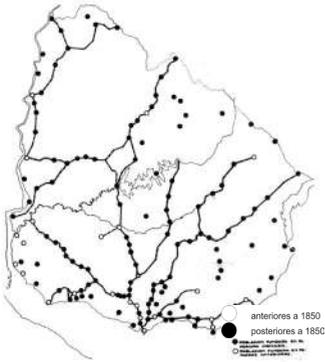


Figura 5.22 Funcación de núcleos urbanos post 1851. Alvarez Lenzi 1972.

76) y La Cruz (estación central al norte de la ciudad de Florida, 1880).

(1b) Ramal Noroeste, Joaquín Suarez (1882), Toledo (1889), Empalme Olmos (1895)

(1c) Ramal Noreste a Nico Pérez, Casupá (1910), Fray Marcos (1888) y Reboledo (asentamiento rural que surge con el ferrocarril 1891).

(1d) Ramal Oeste, Santiago Vázquez (1877), Ituzaingó (1872), Mal Abrigo (1899), Pueblo Rodríguez (1908) e Ismael Cortinas (1902-10) y Tarariras (1901).

Otras poblaciones que anteceden a la llegada del ferrocarril (Lascano, San Bautista, Sanrandí del Yí, Paso de los Toros y Nico Pérez), dado este retoma mayoritariamente los caminos de postas y carreras, rápidamente se transforman en paradas obligadas de la pujante traza en construcción.

(2) En el Litoral,

(2a) Ramal Norte en la línea de Paysandú - Salto - Bella Unión se fundan: Tomas Gomensoro (1886), Quebracho (1912) y Baltasar Brum (1883).

(2b) Ramal Suroeste, se fundan Tarariras (1901) y Car dona (1903)

(3) En la zona Este, en el ramal a Melo se fundan, Cerro Chato (1908), J. P. Varela (1918), Fraile Muerto (1918) y Tupambaé (fines del 1800).

(4) En la zona Norte, en la línea central a Rivera se fundan, Tambores (1910) y Tranqueras (1893).

Finalmente, mención especial deben tener las primeras fundaciones de centros que, paulatinamente, se transforman en áreas vinculadas a la recreación (Punta del Este -originalmente puerto vinculado a Maldonado- y Piriápolis) y posteriormente Atlántida, Soca y la Floresta, conectados ambos a Maldonado por la línea férrea.

Canales de comunicación e intercambio

En cuanto a los sistemas de comunicación terrestre, heredados de la época colonial (sistemas de postas y carreras), comienzan a transformarse en las nuevas trazas del sistema de infraestructura férrea (iniciado en 1865) y vial. Esta organización pone de manifiesto “la temprana aparición de un concepto de planificación a escala territorial e implica la conexión del sistema de comunicaciones



Figura 5.23 Interpretación gráfica de Leyes de ferrocarriles 1884/88/89. Baracchini 1978



Figura 5.24 Red ferroviaria 1882, Baracchini 1978

En 1882 se funda la Compañía Telefónica de Montevideo obteniendo el nuevo sistema gran aprobación por parte de los usuarios. En 1889 se realiza la primera comunicación telefónica entre Montevideo y Buenos Aires, a través de las líneas de la “Compañía Telegráfico-Telefónica del Plata”. Promoviéndose hacia 1894 los estudios para el establecimiento de una red telefónica nacional.

En 1897 la red se extiende hacia Canelones, San José y Florida, en 1899 se instala un cable submarino que conecta Montevideo y Buenos Aires.

Si bien en esta primer etapa las conexiones telefónicas eran explotadas por privados y principalmente localizadas en áreas urbanas existían un grupo de imposiciones ordenadoras dispuestas por el gobierno central. Recién hacia 1915 se promulga la ley de reorganización y Monopolio del estado de los servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos .

Sobre el fin de siglo dos nuevas tecnologías del transporte irrumpen en el territorio, el automóvil y los aviones. En 1904 llega a Uruguay el primer automóvil y en 1912 ya se cuentan unos 700.

En 1908 se realiza el primer vuelo Buenos Aires – Colonia y en 1912 Buenos Aires – Montevideo, fundándose en 1913 el Aero Club Uruguayo.

Campos de influencia

En este periodo las características del equipamiento circulatorio se transforman en razón fundamental para la elección de los sitios de nuevas fundaciones. “En la mayoría de los caso la elección del sitio está supeditada al trazado vial, sea este ferroviario o carretero, entre otras cosas por el valor que ello impone a la tierra. De allí resulta la peculiar disposición en forma arborescente que caracteriza al conjunto de núcleos urbanos fundados en la época liberal y que se corresponden con una igual conformación de la vialidad nacional sobre la que se ubican...” (Alvarez Lenzi 1972, p. 20)

El sistema urbano está visiblemente conformado hacia el fin de siglo, observándose un mayor crecimiento en las ciudades centrales de las distintas áreas y, salvo excepciones, los nuevos centros alcanzan importancia a nivel local.

La **zona Sur**, el área de influencia de Montevideo se estructura y densifica a lo largo de las vías de comunicación (férreas y caminos) con tres estructurados básicos, la línea central Montevideo/Durazno, la línea oeste Montevideo/San José y la línea noreste directamente vinculada con la faja costera, Montevideo/Pando-Soca-Atlántida.

En particular en este territorio Montevideo fortalece su primacía. Desde su lugar de centro de intercambio de producción, comercio y desarrollo de infraestructuras la ciudad y su territorio se reorganizan. Montevideo ciudad-puerto concentra ahora un alto número de industrias en su periferia, conformándose en la zona de la Aguada un centro-logístico- portuario, en confluencia con la nueva estación central de ferrocarriles y un naciente número de industrias de vinculadas a la producción agropecuaria.

En el **Litoral-Suroeste**, la industria extractiva (Conchillas, Riachuelo y Bocas de Rosario) y la colonización agrícola (Valdense, Ombúes de Lavalle y Miguelete) y las ya mencionadas poblaciones vinculadas al ferrocarril confluyen en un desarrollo del territorio más amplio y no concentrado sobre las vías de comunicación.

En este ámbito son de desatacar como ciudades de mayor desarrollo o impronta en la conformación estructural del sistema a, Mercedes, Colonia y Rosario (que compiten en términos de concentración comercial y de servicios) y Nueva Palmira.

En la **zona Este** la formación del sistema se desarrolla en dos fajas, al norte sobre el ramal de la traza ferroviaria, pero de menor incidencia estructural (pues su construcción es tardía) la línea Minas-Melo; y al sur el surgimiento del nuevo sistema costero desde Atlántida a La Paloma.

Estos sistemas sin embargo confluyen en puntos notables dados por las trazas de comunicación, sus bifurcaciones y los caminos complementarios desarrollados principalmente hacia el sur de la vía férrea y en el este por la producción agrícola.

El primero de los sistemas mencionados implica en su desarrollo una fuerte transformación paisajística de la costa. La mayoría de los fraccionamientos y por correspondencia fundación de centros poblados suelen realizarse conjuntamente con importantes desarrollos forestales.

Es de desatacar además el desarrollo vinculado a grandes obras de infraestructura portuaria (Piriápolis, Punta del Este) originalmente vinculada a actividades productivas-comerciales pero que rápidamente se tornan turísticas.

El sistema **Noreste**, que está originalmente vinculado al avance sobre la frontera luso-brasilera y su posterior rol conector a través del par Rio Branco- Jaguarao, se consolida en el avance de este periodo a través de los empujes productivos agropecuarios, conformándose dentro de este a su vez micro sistemas productivos de los cuales se desatacan la ganadería y la producción arroceras que



Figura 5.27 Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de 5 pueblos fronterizos, 1868. (I.H.A.1965)



Figura 5.28 Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de 5 pueblos fronterizos, 1879. (I.H.A.1965)

vincula a Treinta Tres, Vergara y Rocha.

En la **zona Norte**, es quizás la de más lento crecimiento. Su desarrollo se vincula principalmente a acciones de porte privado tanto en términos de actividades productivas como de fundación de poblados.

Inicialmente esta zona tiene un fuerte vínculo con el puerto de Salto. Por este ingresa la maquinaria para la explotación de yacimientos en Minas de Corrales. Esta última, de rápido auge inicial, es por pocas décadas una de los poblados más pujantes de la zona.

Rivera, ciudad de lento desarrollo recibe un impulso muy fuerte con la construcción de la traza ferroviaria conformando en unos de los puntos de intercambio con Brasil.

Dentro de esta zona la ciudad que más se destaca por su crecimiento constante y por configurarse centro de confluencia (y casi baricentro del territorio en cuestión) es Tacuarembó. Su vínculo directo con Salto, Melo y Rio Branco - por los otrora caminos de postas y posteriormente hacia el sur con Paso de Los Toros (1877) como punto de encuentro con el ramal norte de la infraestructura ferroviaria.

C4_ Cambio de siglo cambio de paradigma (1918 / 1975)

El periodo en estudio implica marcados cambios en la estructura socio-político-cultural mundial y en consecuencia en el desarrollo nacional. Iniciándose este proceso con una fuerte expansión económica y demográfica con la llegada al país de numerosos inmigrantes europeos como consecuencia de la primer guerra mundial.

“La transición político-económica del liberalismo al intervencionismo de Estado en Uruguay, coincidente ideológicamente con el cambio de siglo, es un proceso paulatino y complejo” (Baracchini y Altezor 2008, p. 119).

Así pues la toma de decisiones de orden público, en cierta forma, refleja acciones que buscan superar cicatrices de la época colonial y en particular cortar el vínculo con el Imperio Británico, la creación del Banco de Seguros, la construcción de las centrales térmicas y la nacionalización del sistema ferroviario, entre otros, son muestra de acciones de claro porte intervencionista.

En términos de ordenamiento territorial este nuevo marco ideológico institucional implica,

- (1) la lenta pero constante construcción del sistema carretero (trazado en forma paralela al sistema ferroviario), que sustituye al sistema de postas y refuerza el sistema radial convergente al puerto de Montevideo;
- (2) la adopción de nuevos modos de creación de energía y su consecuente distribución y ordenamiento a escala territorial;
- (3) la concreción del hasta ahora incipiente sistema de transporte aéreo nacional;y
- (4) la rápida expansión de las comunicaciones telefónicas.

Si bien muchos de los factores característicos de este periodo ya estaban presentes en el anterior, tienden en a consolidar su importancia en este. Desde la diversificación de actividades, el desarrollo de la industria y la realización de grandes obras de infraestructura de transporte o bien se localizan en las ciudades más importantes o se implementan a su beneficio, afirmando el avanzado proceso de urbanización y centralización en diversas escalas.

Las mejoras de los medios comunicación e intercambio (tanto de objetos como de información) intensifica los vínculos entre las ciudades potenciando el funcionamiento del sistema urbano y su jerarquización a nivel nacional y departamental.

“En efecto, los sistemas telegráficos y telefónicos, incorporados a nuestro país a mediados del siglo pasado (...) no suponen un modo de comunicación de masas, sino un modo de comunicación individual” (Baracchini, 1978, p167). Son los periódicos y posteriormente la televisión los que finalmente se transforman en medio de comunicación masivos, a partir de la utilización de los anteriores.



Figura 5.29 1963 Cortes representativos del proceso territorial- Martínez et al.2015

Centros de poblados

En este periodo la expansión urbana es significativa, la incertidumbre del avance del siglo, las guerras y su correlativo auge de exportación agro-industrial activa el comercio internacional y la industrialización. El crecimiento constante se ve reforzado por la inmigración externa e interna basada una relativa fe en la progreso urbano frente a las reducidas oportunidades en el medio rural.

La Ley de Centros Poblados de 1946, busca ordenar el uso y ocupación del suelo limitado y condicionando los nuevos fraccionamientos y por ende la extensión de los centros poblados y las nuevas fundaciones. Sin embargo esta Ley no tiene la misma aplicación en todo el territorio nacional.

A mediados de siglo surge una nueva figura urbana, los balnearios. Las capacidades de traslado generadas por el automóvil, las nuevas costumbres vinculadas a la vida al aire libre y la recreación, se visualizan rápidamente en la intensificación del uso de la franja costera y la conformación de la hoy consolidada cadena urbano-creativa.

La fundación de centros poblados en este periodo responden a:

- (1) Especulaciones de porte turístico (balnearios, Villa Serrana y Arapey),
- (2) los emplazados sobre la nueva infraestructura vial, las rutas (Rafael Peraza, Puntas de Valdez); y
- (3) los vinculados a grandes obras infraestructuras (Rincón del Bonete, Baygorria y Palmar).

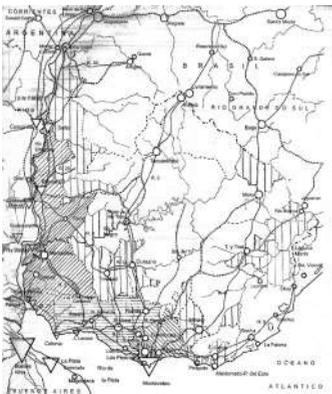


Figura 5.30 Principales regiones - producción agropecuaria 1956 . Musso 2005

En referencia a las actividades económicas y el uso del suelo se concentran por zonas. En el medio rural originalmente existe una supremacía de la producción pecuaria (y sus derivados industrializados), concentran esta además los principales rubros de exportación y por ende la economía nacional. Es recién hacia mediados de siglo que el uso del suelo agrario comienza a darse en forma activa.

Zonas de predominancia agropecuaria hacia 1956(Musso 2004):

- (1) hortofrutícola en Montevideo y Canelones,
- (2) lechera al sur de Florida, San José y Colonia,

- (3) cerealera sobre el litoral desde Colonia hasta Paysandú,
- (4) citrus en Salto,
- (5) arroz en la Laguna Merín,
- (6) azúcar en Bella Unión; y
- (7) en el resto del territorio nacional se desarrolla principalmente producción ganadera.

En cuanto a la actividad industrial el sector más destacado es el vinculado a la transformación de productos agropecuarios, concentrándose los establecimientos de mayor tamaño en Montevideo, existiendo algunas industrias puntuales sobre el litoral (frigorífico Anglo, Fray Bentos).

Canales de comunicación e intercambio

En este periodo existe una creciente estatización de los medios y las infraestructuras de comunicación.

En 1915 se reorganizan los servicios de comunicación del estado creándose la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos.

El mismo año se aprueba la Ley de Nacionalización y Electrificación del Ferrocarril y Tranvía del Norte, el estado adquiere el ramal Durazno-Libertad y Rocha-La Paloma y se crea el Consejo de Contabilidad y Control de ferrocarriles.

En relación a la Infraestructura ferroviaria entre 1915 y 1940 el Estado construye cerca de 400 kilómetros de vías y adquiere otros 100 de las empresas británicas. Finalmente hacia 1948 se ratifica por Ley el convenio de compra-venta con las Compañías Británicas de Ferrocarriles, tomando posesión de estas por parte del Estado el Ministerio de Obras Públicas.

Posteriormente, con la aprobación de la Ley Orgánica y la creación de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), en setiembre de 1952 se completa el ciclo nacionalizador monopólico y centralizador.

En 1931 se autoriza a las Usinas Eléctricas del Estado (UEE) a tomar a su cargo las nuevas redes telefónicas, otorgándose rápidamente el monopolio. En 1933 se le otorga la potestad para la compra (o expropiación) de todas las empresas telefónicas del territorio conformándose la nueva Administración general de Usinas y Teléfonos del Estado (UTE).

Las primeras emisiones radiales se inician en nuestro país en 1922, creándose entre 1923 y 1928 “CX 14-El espectador”, “CX20-Mon-



Figura 5.31 Red ferroviaria 1961. Baracchini 1978.



Figura 5.32 Extensión de la red telefónica 1947. Baracchini 1978.

tecarlo”, “CX30-Nacional”, “CX12-oriental” y “CX16-Carve. Entre 1928 y 1929 se aprueban las leyes que permiten que la radiodifusión llegue a todo el país.



Figura 5.33 Principales líneas de PLUNA 1937. Baracchini 1978

En 1956 se realiza la primera emisión televisiva (SAETA canal 10), en 1963 se crea Canal 5 radio-televisora del Estado instalándose hacia 1970 diversas televisoras en las principales ciudades del interior de la República.

En relación a la aviación, en 1944 se autoriza la constitución de una sociedad economía mixta entre el Estado y una Sociedad Anónima denominada Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea -PLUNA-.

Coincidentemente con esta conformación el Aeropuerto de Carrasco suplanta al Aeródromo de Melilla como nuevo nodo en la red de comunicaciones nacionales e internacionales a la que ya pertenecían Colonia y Punta de Este con puente aéreo a Buenos Aires.

Sin embargo esta última rápidamente concentra los vuelos internacionales que danto Carrasco posicionada en un segundo orden relativo en el sistema mundial. En tano el tráfico aéreo nacional no toma relevancia.

El sistema carretero, si bien en 1905 se aprueba por el Estado el primer plan carretero recién en 1928 se comienza a hacer efectivo el plan de mejora. En esta fecha pueden definirse ya como rutas las correspondientes a la vinculación entre Montevideo y San José, Florida, Tala, Aiguá y Punta de Este, promediando unos 140 km lineales cada una de ellas.



Figura 5.34 Red vial carretera, 1933. Baracchini 1978.

“... el 9 de julio de 1941 se pone en vigencia un nuevo Código Rural del cual deriva en 1943 una nueva clasificación de Caminos (nacionales, departamentales, vecinales y sendas de paso) -Baracchini 1978, p180-.

Principales recorridos hacia 1928:

- (1) Montevideo- San José - Florida: Las piedras y Cane lones y posteriormente se bifurca al norte y oeste,
- (2) Montevideo- Tala: San Jacinto y se abría un ramal hacia Sauce
- (3) Montevideo- Aiguá: Pando, Soca, Solís y Minas. De esta y posterior a su paso por Soca se abría una bifurcación a Punta del Este pasando por, Pan de Azúcar, San Carlos y Maldonado.

La posterior promulgación de la Ley de Recursos Permanentes para Vialidad e Hidrografía (noviembre de 1928) conlleva al inicio de la actual red de carreteras viales, incluido el complejo equipamiento de ingeniería civil que la entramada red fluvial de nuestro territorio impone para que exista continuidad en las rutas.

A esta época responden la construcción de las rutas:

- (1) Montevideo-Colonia (terminada hacia 1933) llega al

- puerto de esta última combinando los modos de comunicación terrestre y fluvial (vapor Colonia-Buenos Aires),
- (2) Mercedes, San José y Florida;
 - (3) Mercedes-Fray Bentos;
 - (4) Rivera-Salto Paysandú; y
 - (5) los ramales a Artigas y Tacuarembó

Posteriormente en 1935 se destinan fondos para la construcción de las carreteras que unen, Treinta y tres – Melo – Aceguá y San Carlos -Rocha.

Hacia 1945 el sistema vial de caminos mejorados y carreteras cubren gran parte del territorio nacional conformando un ordenamiento similar al ya alcanzado por el sistema vial ferroviario. Y al igual que su antecesor la estructura vial carretera responde a un sistema “radial centralizado en Montevideo, atendiendo preferencialmente la región sur del río Negro y el litoral del Río Uruguay” (Baracchini 1978, p179). Careciendo vastas zonas del noreste del territorio de infraestructura vial adecuada.

Durante la segunda guerra mundial la capacidad de exportación de Uruguay aumento notoriamente lo cual implico, por derivada, un impulso a las obras públicas principalmente de infraestructuras para el encauzamiento de la producción hacia los puntos de salidas del país, los puertos y aeropuertos, a este fin se conforma el Tesoro de Vialidad y el Plan de Obras Públicas de 1944.

Sin embargo recién el Plan de Obras Públicas de 1965 propone una nueva estructuración a nivel nacional e incorporando la idea de coordinar el sistema de vías terrestres con las existentes en la región. Responde a este plan la idea de realizar una ruta costera (desde Colonia hasta conectar con Brasil) que responda a las cada vez más fuertes necesidades de la actividad turística.

En tanto el sistema de puertos se ve fortalecido sobre 1928 al crearse la Ley de Vialidad e Hidrografía mediante la cual se dispone de recursos permanentes para el estudio y construcción de obras. Siendo los lineamientos del plan de obras e inversiones construido la base para el desarrollo portuario hasta nuestros días.

Se destacan en este período las obras desarrolladas en:

- el sistema de balizamiento, en El Río Negro y Uruguay,
- el mejoramiento del equipo técnico de faros,
- la mejora de los puertos de Salto, Paysandú y Fray Bentos
- el mantenimiento de los puertos de Mercedes, Dolores, Carmelo, Punta del Este y La Paloma.

Por su parte el Puerto de Montevideo dispone de rubros específicos



Figura 5.35 Red vial carretera, 1957. Baracchini 1978.



Figura 5.36 Ríos navegables y sistema de puertos 1957. Baracchini 1978.

y su administración es autónoma y técnicamente independiente al Ministerio de Obras Públicas.

Campos de influencia

En este periodo se consolidan los sistemas precedentes. Los cambios de las lógicas productivas y la emigración rural que confluyen en los entornos urbanos conllevan finalmente al desarrollo de un territorio de carácter urbano.

En particular en la **zona Sur** dos son los procesos que corresponde señalar, el inicio de la conurbación hacia las zonas de Canelones (Ruta 5) y San José (Ruta 1) tomando relevancia hacia la década del 50, y la conformación de la ya incipiente cadena costera.

En relación a las incipientes conurbaciones corresponde destacar que, las grandes obras de infraestructura y el constante crecimiento demográfico conllevan a la formación de lo que hoy llamamos el área metropolitana de Montevideo, entendida como un territorio con vínculo funcional directo.

Dentro de esta área se puede reconocer al otrora territorio de la ciudad Indiana, conformado hoy por las ciudades de Canelones, San José, La Paz, Las Piedras, Pando y Joaquín Suarez, Toledo y Empalme Olmos.

La cadena costera contenida entre Montevideo y Maldonado que por las características de su suelo, arenoso no apto para producción agropecuaria, se mantuvo despoblado hasta avanzado el siglo XX se transforma en pocos años en una pujante zona “urbano recreativa”.

De rápido desarrollo a través de fraccionamientos realizados por privados, de porte estrictamente especulativo y precedidos por de importantes trabajos de forestación, la conformación básica de estas nuevas áreas implicaba, amén del fraccionamiento, el desarrollo de la estructura vial y en algunos casos equipamiento acorde a su futuro uso.

En el **Litoral Norte**, Salto y Paysandú, mantienen una clara supremacía territorial aunque ya no con el agüe anterior y con una clara pérdida de las capacidades comerciales portuarias. Experimentando Paysandú un claro periodo de desarrollo industrial.

El **Litoral Sur** mantiene su perfil productivo portuario, con muy pocas fundaciones nuevas vinculándose las existentes nuevo uso costero recreativo del este, los balnearios (Playa Fomento, Santa Ana y Kiyu).

En tanto el **Centro Sur** el desarrollo de las infraestructuras viales

conlleva a la conformación de una nueva dependencia de la capital nacional en las zonas más cercanas a esta.

La **Zona Noreste**, es luego de la inicial área metropolitana, la de mayor crecimiento. El desarrollo tardío de la infraestructura vial que unen Treinta y tres, Melo y Rio Branco -Jaguarao, Pelotas y Porto Alegre conlleva a la activación del área y promueve aunque de menor manera un vínculo comercial con la frontera Brasileira.

Finalmente en la **Zona Norte**, las dinámicas productivas se mantienen principalmente vinculadas a la ganadería extensiva. Instalándose en esta zona industrias vinculadas a la actividad frigorífica.

La ciudad e Rivera, mantiene un crecimiento constante (en vínculo directo con Livramento) aumentando su importancia comercial en la zona. Mientras Tacuarembó se presenta como un nuevo polo de la industria frigorífica, desarrollándose entre estas ciudades un vínculo de complementariedad, comercial y productiva.

En tanto Paso de los Toros y Vichadero se posicionan dentro del sistema como pujantes ciudades vinculadas a las infraestructuras de comunicación, sin embargo no mantiene estas características hacia finales del presente periodo.

C5_ Inicios del Siglo XXI (1975-2011)



Figura 5.37 Clasificación de ciudades por tamaño. Martínez 2000

El presente periodo se inicia con la manifestación de un grupo de modificaciones a nivel mundial que rápidamente impactan sobre la región sur de América Latina.

En particular Musso (2004) señala como condicionantes para la evolución territorial del Uruguay a:

- (1) las modificaciones macroeconómicas, la globalización produce una creciente liberalización del intercambio acentuando al competencia entre países e incluso ciudades;
- (2) la reorganización de la producción industrial, transformándose en una cadena de microempresas terciarizadas;
- (3) el nuevo rol del sector privado, que invocando variables de mayor eficiencia y productividad desplazan al Estado (o incluso lo sustituyen);
- (4) la revalorización de lo local, inicialmente característica derivada del punto 2, pero que rápidamente se transforma en la valoración de lo característico y propio;
- (5) la regionalización, impulsada por la necesidad de mejorar la competitividad. Este marco surge a principios de los noventa el Mercosur.

Las actividades productivas, en particular la industrial, están sujetas a un fuerte proceso de cambio dentro del nuevo marco regional. En particular se destacan dos “nuevas” actividades que impactan en sus respectivas áreas transformando fuertemente las dinámicas territoriales, la logística (vinculada a los de puertos) y la actividad forestal⁰¹ (vinculada a la actividad agropecuaria y la industria derivada de esta).

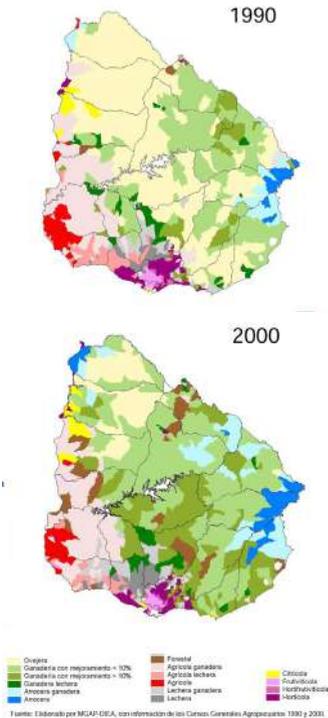


Figura 5.38 MGAP -censo 2011- Regiones agropecuarias 1990-2000

Centros poblados

En este periodo sobresale el explosivo y desordenado crecimiento de las principales ciudades (“en el interior las ciudades crecen una tasas media de 11.4 por mil entre 1975 y 1985 y 11.8 por mil entre 1985 y 1998” – Musso 2005, p. 257).

La constante expulsión de la población afincada en las zonas rurales conlleva a la estructuración de un país de claro porte urbano, llegando en 2011 a que esta represente un 94,6% del total de la población nacional.

Las ciudades capitales y en particular Montevideo son las receptoras del éxodo campo-ciudad, provocando la expansión de los

01. Ley N° 15939, LEY FORESTAL - del 09/02/1988

bordes urbanos en forma explosiva y carentes de infraestructura básica.

Los centros poblados que reúnen la mayor población hacia fin de siglo (según datos del INE censos 1996 y 2011) son,

Centro Poblado	población	1996	2011
Montevideo	1.308.000	1.308.000	1.304.000
Salto	94.195	94.195	105.289
Paysandú	85.862	85.862	90.673
Conurbano Maldonado-Punta del Este	74.060	74.060	134.749
Rivera	71.294	71.294	78.900

Canales de comunicación

En el marco de la creciente regionalización se observan un grupo de acciones tendientes a mejorar la conectividad, entre estas la ejecución de obras de infraestructura se torna un paso ineludible para la concreción de la integración.

Es en este periodo que se desarrolla la construcción de los puentes sobre el Rio Uruguay que unen Paysandú - Colón y Fray Bentos- Puerto Unzué y la represa de Salto Grande. Potenciando con su construcción el desarrollo de la infraestructura vial, la cual sustituirá a futuro a la ferroviaria.

En 1952 AFE recibe y administra aproximadamente 2950 km. de red y la apertura de la conexión internacional con Argentina a través de la represa de Salto Grande (1982). La extensión de la red operativa alcanzó su máximo histórico de 3005 km. en 1984. Posteriormente y por acción de la infraestructura vial se suprime el transporte ferroviario de pasajeros. Actualmente son explotados 1903 km vinculados mayormente a la actividad productiva.

Las sucesivas mejoras en la red vial primaria (R8 y R1 principales vías de carga y conexión de la región y la ruta Interbalnearia principal ruta turística) posibilitan el rápido acceso a las zonas de producción y a las ciudades más alejadas de Montevideo, remarcando el desarrollo de la banda sur sobre el Rio de la Plata.

El movimiento de cargas se realiza inicialmente por las rutas que dan pazo en Fray Bentos- Puerto Unzué hacia Argentina y el Chuy y Río Branco hacia Brasil, complementándose posteriormente por la renovada ruta 5 con el cruce hacia Brasil por Rivera.

Simultáneamente el sistema ferroviario pierde importancia en general, manteniendo su supremacía por el ramal norte (Rivera) en

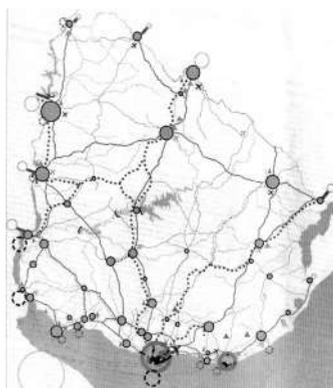


Figura 5.39 2011 Cortes representativos del proceso territorial- Martínez et al.



Figura 5.40 America del Sur, corredores interregionales de transporte. modos por carretera, pluvial e intermodal, OAS 1995.

tanto no se concreta la obra de la ruta 5, y en menor escala por Río Branco y Salto Grande.

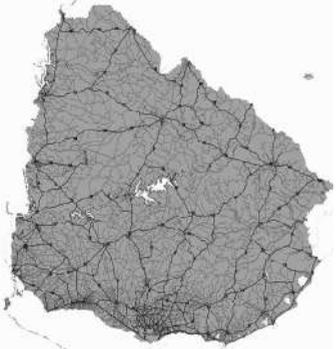


Figura 5.41 Rutas nacionales y caminos. MTOP 2011

El transporte fluvial, mantiene al puerto de Montevideo como su principal nodo, incorporando, a partir de este periodo, el creciente movimiento de containers.

En tanto Montevideo realiza acciones para posicionarse dentro de las redes internacionales y reasumir su rol de puerto de cargas a nivel regional el sistema de puertos nacional tiene principalmente tres ramas de actividad, la comercial de carga y pasajeros y la deportiva.

Tipos de sistemas fluviales:

(1) El sistema de **puertos comerciales**, del cual ya mencionamos a Montevideo, destacándose además:

- 1a. Nueva Palmira, como interconexión de la hidrobía fluvial interior de la cuenca del Plata y el tráfico de ultramar;
- 1b. Fray Bentos, puerto fluvial vinculado a la producción cerealera, citrus y producción forestal;
- 1c. La Paloma, como puerto pesquero oceánico.

(2) Sistema de **puertos de pasajeros-turísticos recreativos**,

- 1a. Montevideo y Colonia se destacan como puertos de conexión con Buenos Aires;
- 1b. Carmelo, como puerto alternativo al tráfico de pasajeros en Colonia;

(3) En tanto la red de **puertos deportivos** es bastante más amplia y creciente conformada por los puertos de,

- 1a. Dársena Higueritas (cerca a Nueva Palmira), Carmelo, Colonia y el Riachuelo y Sauce (en Juan Lacaze) (en el departamento de Colonia,
- 1b. Santa Lucía y Buceo (en Montevideo);
- 1c. Piriápolis y Punta del Este (en Maldonado);
- 1d. La Paloma (incluido hacia el 2009-2010 con instalaciones que son compartidas entre embarcaciones de portivas y barcas de pesca artesanal).

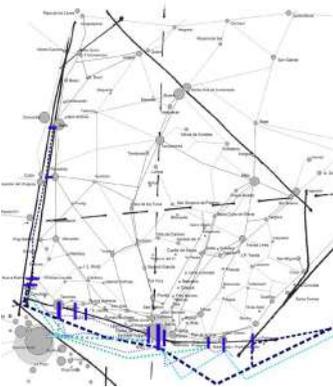


Figura 5.42 Sistema de puertos, construcción propia sobre información bibliográfica y webs estudiadas.

En la primera década del siglo XXI se surge un nuevo y ascendente uso de los puertos turísticos de Montevideo y Punta del Este, el turismo de cruceros.

En cuanto al transporte aéreo solo se desarrolla el internacional, centrado en Montevideo y sobre finales de siglo se posiciona con mayor importancia el vínculo aéreo Punta del Este - Buenos Aires.

El transporte aéreo nacional, no toma relevancia y solo funcionan

algunas líneas que unen a Montevideo con otras capitales departamentales.

Campos de influencia

Hacia el año 2000 el área metropolitana de Montevideo concentra el 52% de la población total del país, a pesar de que en los últimos censos la población de la ciudad de Montevideo ha descendido sensiblemente.

Musso (2004) señala al respecto tres posibles ámbitos a caracterizar :

- I. el inmediato, aquel en que se constata la existencia de intensos traslados diarios,
- II. el mediato, aquella con claras relaciones de dependencia pero ya no con vínculos directos diarios y
- III. el de influencia subregional, aquellas áreas en las que si bien no se reconoce un vínculo directo de primer orden, por sus características dependen estructuralmente de Montevideo.

De esta lectura se puede interpretar que el AMM se presenta como un área asimétrica que oscila entre 30 y 60 km desde la zona céntrica de la ciudad de Montevideo, llegando en algunos casos en su influencia subregional hasta los 100 o 120 km. conformando una Unidad territorial de escala nacional.

Así mismo, en el interior del país, Musso (2004) distinguen como conglomerados de importancia las áreas vinculadas a,

- (A) Salto-Paysandú,
- (B) Rivera,
- (C) Maldonado-Punta del Este. Esta última en particular se ha conformado como nueva la conurbación en la que confluyen las poblaciones de Maldonado - Punta del Este - San Carlos.

En el año 2013, Martínez (et al.) establecen a partir de la adopción de un grupo de criterios referenciales, valorando la escala espacial, el protagonismo local, la cadencia en la ocupación residencial del suelo y el procesamiento de los datos de los Censos 1985, 1996, 2004 y 2011 la existencia de 43 conglomerados de porte intermedios y sus relativos sistemas vinculares.

En síntesis, podemos señalar de los campos de influencia:

(1) la **faja costera** se consolida como un continuo, con matices relativos a los usos y en la que muy pocos espacios perduran en “forma natural”;

(a) la **zona Oeste** presenta un crecimiento vinculado a temas turísticos-recreativos y productivos-logísticos (el desarrollo



Figura 5.43 Coronas de delimitación del AMM, El Libro Blanco del Área Metropolitana, 2007

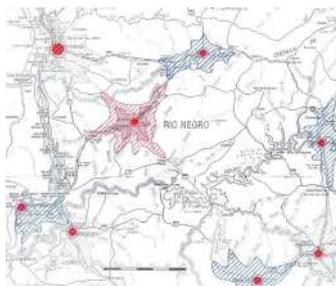


Figura 5.44 Áreas cubiertas con un tiempo de desplazamiento de 15 y de 30 minutos desde la ciudad de San José y de 30 minutos desde los centros de nivel Zonal próximos- Martínez et al. 2000



Figura 5.45 Sistema de ciudades intermedias, Martínez (et al.) 2013.

del puerto en Colonia y su vínculo con Nueva Palmira, en los 90' una incipiente red de zonas francas y la instalación de industrias vinculadas a la producción forestal).

(b) **la zona Este**, el desarrollo de la industria turística conlleva un sostenido proceso de radicación en forma permanente conformando la actual conurbación de Punta Este – Maldonado.

En confluencia, el desarrollo de infraestructuras viales, y la modernización del puerto y aeropuerto disminuyen las distancias (relativas) a otras partes del país y la región, tornándolo un centro más accesible.

El potencial turístico, el desarrollo de la infraestructura y la buena conectividad conllevan al surgimiento y desarrollo de otro tipo actividades vinculados a la actividad educativa, destacándose a inicios del siglo XXI la presencia del Centro Universitario Regional del Este (CURE).

(c) la zona de **Rocha - La Paloma - Chuy**, crecen moderadamente vinculados a la actividad turística, con un claro lazo de complementariedad y dependencia con la región sur de Brasil.

El **Noreste** Treinta y Tres - Melo - Río Branco, mantienen un crecimiento sostenido vinculado a la producción agropecuaria principalmente de arroz y ganadería y la actividad comercial que los vincula desde el inicio de la conformación del territorio con la región sur de Brasil.

(2) el **Litoral**, Salto - Paysandú, con disímil desarrollo consolidan su vínculo de complementariedad y competencia en estrecho lazo con sus pares Argentinas.

Estos se destacan por la actividad productiva hortícola y frutícola que abastece a los mercados de Montevideo y Buenos Aires y el desarrollo turístico, principalmente vinculado a la zona termal.

En tanto, Fray Bentos, por su posición geográfica se posiciona como único punto de embarcadero capaz de responder a la nueva dinámica impuesta por la producción forestal, “alcanzando 127 mil toneladas en 1996 ocupando el 3er lugar del país (Musso, 2004 p.293).

(3) el **Norte**, Rivera continúa con un crecimiento sostenido, potenciado este por el mejoramiento de la Ruta 5 y contar con uno de los pocos ramales del sistema ferroviario activo. Su desarrollo tiene dos factores asociados, la actividad agropecuaria y la comercial con Brasil, vínculo que imponiendo ritmos de valoración variable.

Similar evolución tiene Tacuarembó, aunque de menor crecimiento, destacándose en la implantación de los '90 del Frigorífico Tacuarembó.

Dos procesos reflexivos-propositivos.

Finalmente y por sus características se ha entendido necesario realizar un repaso específico de Las Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Elaboradas 1997 y El ciclo Uruguay 2025.

(1) Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo.

En su construcción se reconoce el inicio de un nuevo ciclo territorial en conformación. En este la globalización, la revolución tecnológica y la reestructuración productiva actúan como elementos centrales. Suponen, este nuevo ciclo, implicará “una creciente desarticulación entre los procesos y componentes del espacio nacional. En el futuro, cada componente espacio-funcional (ciudad, microrregión, cuenca productiva) se comportará acorde con su inserción diferencial en el escenario globalizado” (MVOTMA, 1997).

“

Las Directrices no constituyen un Plan, no abarca todos los temas en detalle, su enfoque es global y estratégico. Brindan un marco de orientaciones para incorporar la dimensión territorial en el planeamiento sectorial, introduciendo el enfoque de estrategias territoriales, y definen diferentes escalas de actuación para desarrollarlas: las ciudades, los departamentos, las “regiones medias” y las microrregiones (MVOTMA, 1997).

Estas deberían conducir a una redefinición del potencial de desarrollo, la especialización productiva y la inserción de las diversas regiones, microrregiones y áreas locales del país. Posicionando al ordenamiento territorial, como una política de Estado que procura conducir los cambios hacia un modelo de desarrollo territorial integrado y sustentable

Las estrategias territoriales se caracterizan por el desarrollo de un enfoque integrado de las dimensiones económica, social y físico-ambiental, proponiendo una ordenación espacial multiescalar (de carácter político-administrativo): ciudades y sistemas urbanos, departamentos, regiones medias y microrregiones; para la coordinación de las políticas sectoriales y el surgimiento en calidad del desarrollo:

(1) Ciudades, concebidas como espacios para planes locales de desarrollo urbano; y tomadas en conjunto a nivel nacional o regional, comparten problemáticas y conforman redes cuya cualidad es determinante para el desarrollo del territorio.

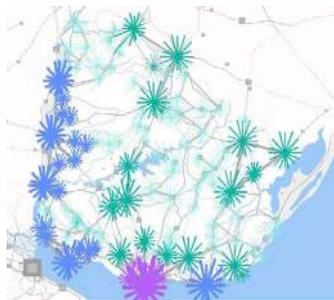


Figura 5.46 Sistemas urbanos, DN0TyD 1997.

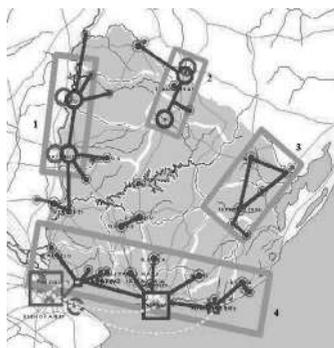


Figura 5.47 Redes estructurantes del sistema urbano, DN0TyD 1997.

(2)Departamentos, en tanto jurisdicciones de los gobiernos departamentales, se corresponden con normativas, planes territoriales y programas. A este nivel el desafío es una mejor articulación (...). Complementariamente, es necesario mejorar la coordinación entre departamentos vecinos, para gestionar microrregiones y mesorregiones.

(3)Regiones medias, cuencas hidrográficas y productivas, grandes subespacios nacionales que definen la estructura general del territorio. Son ámbitos de articulación” entre microrregiones, departamentos y redes urbanas.

Costa Sur, Suroeste (Soriano - Colonia - San José), Aglomeración Metropolitana (San José - Montevideo - Canelones), Sureste (Maldonado - Lavalleja - Rocha.)

Corredor Litoral Oeste, Tramo Sur (Soriano - Río Negro - Paysandú), Tramo Norte (Paysandú - Salto - Artigas).

Noreste – Este, Noreste (Artigas - Rivera - Tacuarembó), Este (cuenca de la Laguna Merín) (Cerro Largo - Treinta y Tres - Lavalleja - Rocha).

Zonas centrales, Centro (Flores - Durazno - Florida - Lavalleja - Tacuarembó - Río Negro).

Las regiones medias, debían responder a dos desafíos: promover el desarrollo y ordenamiento desde una visión supradepartamental y la articulación con el conjunto del territorio nacional y de corresponder, con los territorios vecinos de Argentina y Brasil.

(4)Microrregiones, espacios de articulación estratégica, desarrollo y ordenamiento diferencial. Dentro de estas se reconocían, (i) las de predominio rural, (ii) las ciudades medias y economía diversificada, (iii) las vinculadas a la expansión del turismo regional, (iv) los “enclaves” -despegados de sus entornos territoriales inmediatos y asociados a sistemas de transporte y/o a fases de cadenas productivas dispersas- (v) “espacios en crisis” por decadencia de sus sistemas productivos y (vi) espacios metropolitanos.

Las microrregiones son territorios urbano-rurales en los que actores públicos y privados deberían acordar un cierto tipo de desarrollo. Las estrategias microrregionales se conciben por tanto como ámbitos de articulación.

La Directrices reconocen claramente la jurisdicción Departamental, ordenando varias de las acciones propuestas en función de estos. Incluso se puede observar su presencia en definición de las microrregiones.

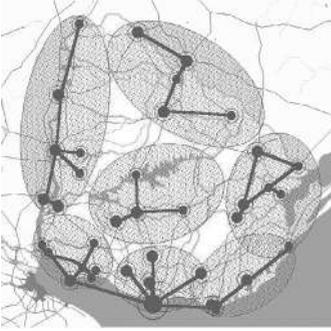


Figura 5.48 Espacios subnacionales, DNOTyD 1997.

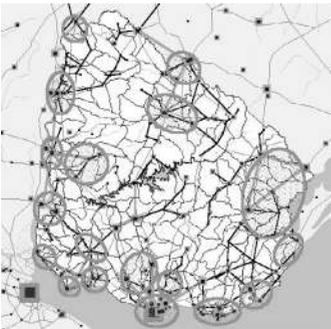


Figura 5.49 Microrregiones, DNOTyD 1997.

Otro rol es el propuesto para las ciudades, en tanto se desarrolla un análisis y posterior propuestas como articuladores de sistemas.

(2) El ciclo Uruguay 2025

El ciclo nacional de reflexión prospectiva Uruguay 2025: economía, población y territorio” (DINOT-MVOTMA-PNUD, 2004), apuesta a la construcción reflexiva sobre los futuros posibles y deseables para el Uruguay, promoviendo una discusión prospectiva para la construcción de un proyecto territorial compartido a largo plazo.

Sus objetivos eran,

- a) contribuir a la reflexión sobre los futuros probables, posibles y deseables para el Uruguay promoviendo la discusión prospectiva de la sociedad uruguaya en la construcción de una visión común y un proyecto territorial compartido en el largo plazo;
- b) contribuir a la formación de nuevas capacidades públicas y privadas para una gestión inteligente del territorio;
- c) elaborar una agenda estratégica que alimente el debate y contribuya a la formación de políticas de estado en materia de ordenamiento territorial.

Bajo este objetivo y en pos de contribuir a la formación de nuevas capacidades públicas y privadas para una gestión inteligente del territorio, se celebraron cuatro foros temáticos cuyos ejes podían ser vinculados a los cortes territoriales que figuraban en las Directrices (el Gran Montevideo, los espacios costeros, las ciudades intermedias y el sistema urbano y los espacios rurales).

Los foros trabajaron en la construcción de escenarios, desde los que luego se confluye en dos “escenarios finales”. El primero tendencial, que representaba al Uruguay si continuaban los procesos que definían al modelo de desarrollo territorial. El segundo, que se denomina alternativo, reflejaba el imaginario de los integrantes del Foro en caso producirse algunas rupturas que alteran el proceso imaginado para el Tendencial.

Cada uno de los foros desarrolló un documento, en los que se pueden observar variables sobre una suerte de regionalización del país. En particular, en del documento de ciudades intermedias y bajo el nombre de escenario 3 “de liderazgo de complejidades” se puede observar una cierta coincidencia en el territorio con las mesorregiones establecida por las Directrices.

Finalmente se elaboró una agenda estratégica que, a la vez que reconocía los puntos críticos para el desarrollo, proponía ser alimento del próximo debate electoral y aportar a la formación de políticas de estado en materia de ordenamiento territorial.

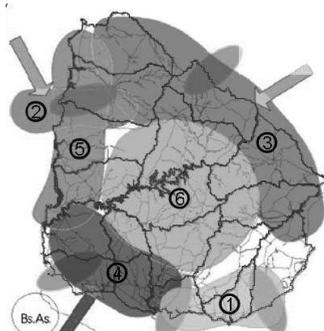
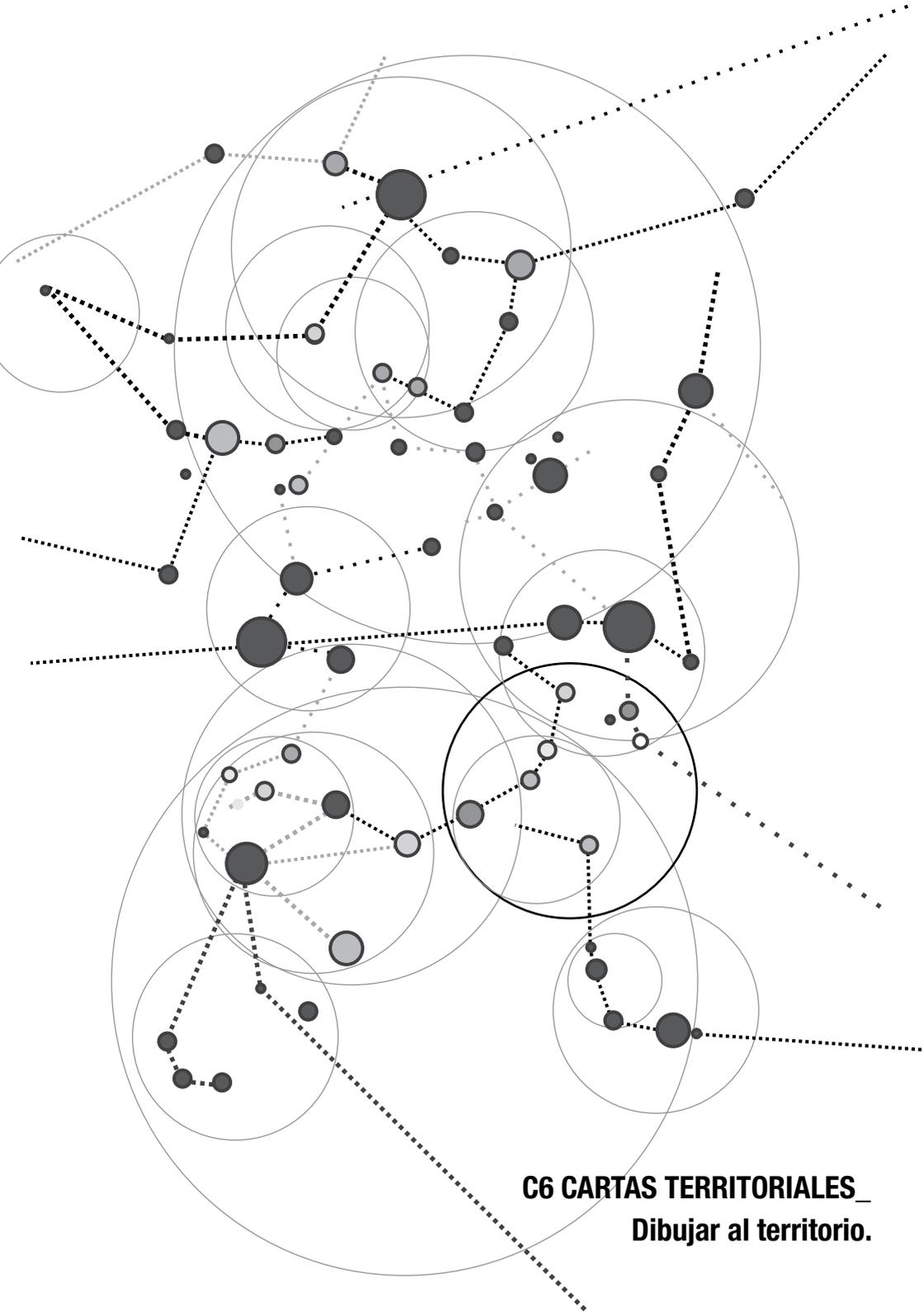


Figura 5.50 Escenario de liderazgo, UY 2025.



C6 CARTAS TERRITORIALES_
Dibujar al territorio.

INDICE C6_

DIBUJAR AL TERRITORIO.	(109)
INTERPRETAR LA FORMA, LAS CONSTELACIONES URBANAS	(113)
C1_ La Banda Oriental (1811)	(115)
C2_ El inicio de la república (1867)	(127)
C3_ La consolidación del Estado (1918)	(139)
C4_ Cambio de siglo cambio de paradigma (1975)	(151)
C5_ Inicios del Siglo XXI (2011)	(165)
SÍNTESIS, EL TERRITORIO CONSTELADO.	(183)

Cada imagen (...) es un relato a la vez insuficiente pero real, una toma, una descarga sobre algo que no se deja agotar de una vez por todas porque mantendrá siempre su condición huidiza, inatrapable.

(l. de Solá-Moreales, 2002)

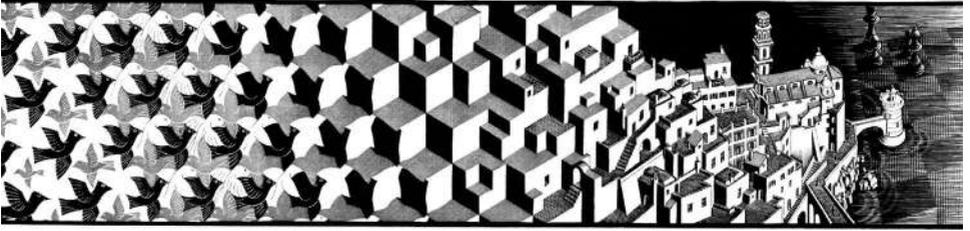


Figura 6.1 M.C. Escher, metamorfosis.

INTERPRETAR LA FORMA, LAS CONSTELACIONES URBANAS

La Metonimia es una figura retórica del pensamiento que consiste en designar una cosa con el nombre de otra con la que existe una relación o por la que se designa el efecto con el nombre de la causa (o viceversa), el signo con el nombre de la cosa significada.

“Representar el territorio ya es apropiárselo. Ahora bien, esta representación no es un calco, sino siempre una construcción. En primer lugar el mapa se traza para conocer y después para actuar. Comparte con el territorio el ser proceso, producto y proyecto (...)” (Corboz 2004, p.31).

En dicho sentido, **en este capítulo se desarrollan una serie de gráficos interpretativos - CARTAS TERRITORIALES-** con una doble intención: por un lado, evidenciar las lógicas de ocupación del territorio; por otro, analizar los elementos emergentes de los procesos estudiados, para comprender la forma del territorio. Así pues a partir del análisis de los procesos de construcción histórica, sus asentamientos (y áreas productivas), canales de comunicación e intercambio y campos de influencia, se busca comprender y establecer una serie de relaciones entre las estrategias de ocupación y explotación del territorio y por tanto su estructuración y la conformación de las unidades funcionales, las Constelaciones Urbanas

La construcción de las CARTAS TERRITORIALES, tendrá como referencia temporal los cinco cortes analizados en el capítulo 5, en tanto la interpretación de la forma del territorio, es base fundamental para la verificación de lo expuesto en los capítulos anteriores.

La información gráfica estará ordenada en dos categorías, la primera, los mapas representativos, aquellos que buscan identificar la conformación y estructuración del territorio; la segunda los mapas interpretativos, aquellos en los que se prefigura la conformación de las Constelaciones, la construcción de la metonimia.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS. Centros Poblados



Figura 6.2

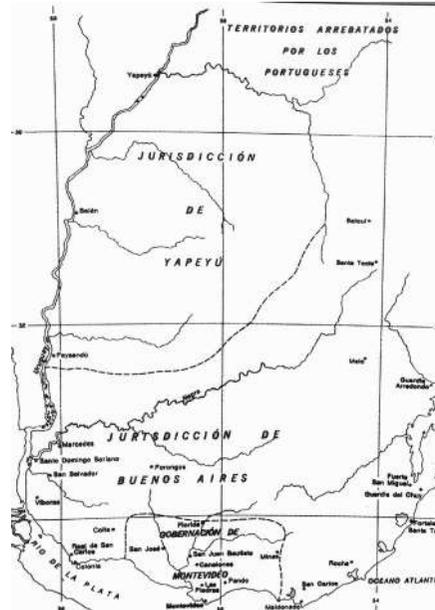


Figura 6.3

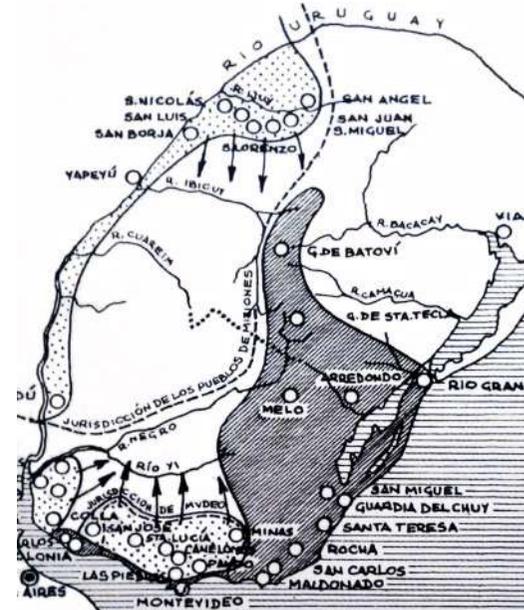


Figura 6.4

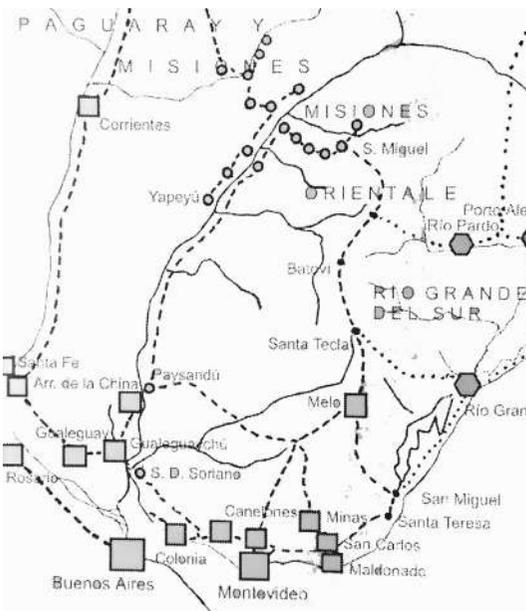


Figura 6.5



Figura 6.6

Figura 6.2 La Banda Oriental, 1732 (<https://www.wdl.org/en/item/2581/view/1/1/>).

Figura 6.3 Jurisdicciones de la Banda Oriental. Mazzara, Arocena y Trelles. Baracchini y Altezo (2008).

Figura 6.4 Implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental en el siglo XVIII. Fascículos de información del I.H.A., 1965.2008.

Figura 6.5 Poblados y red informal de comunicaciones terrestres a finales del S XVIII. Musso 2004.

Figura 6.6 Fundación de centros poblados hasta 1811. Musso 2004.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Canales de comunicación.

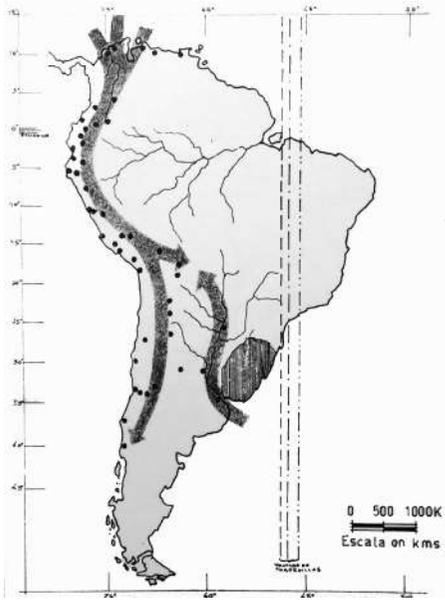


Figura 6.7



Figura 6.8

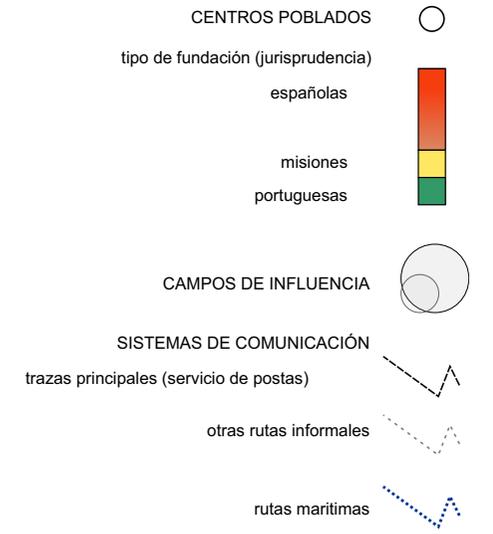
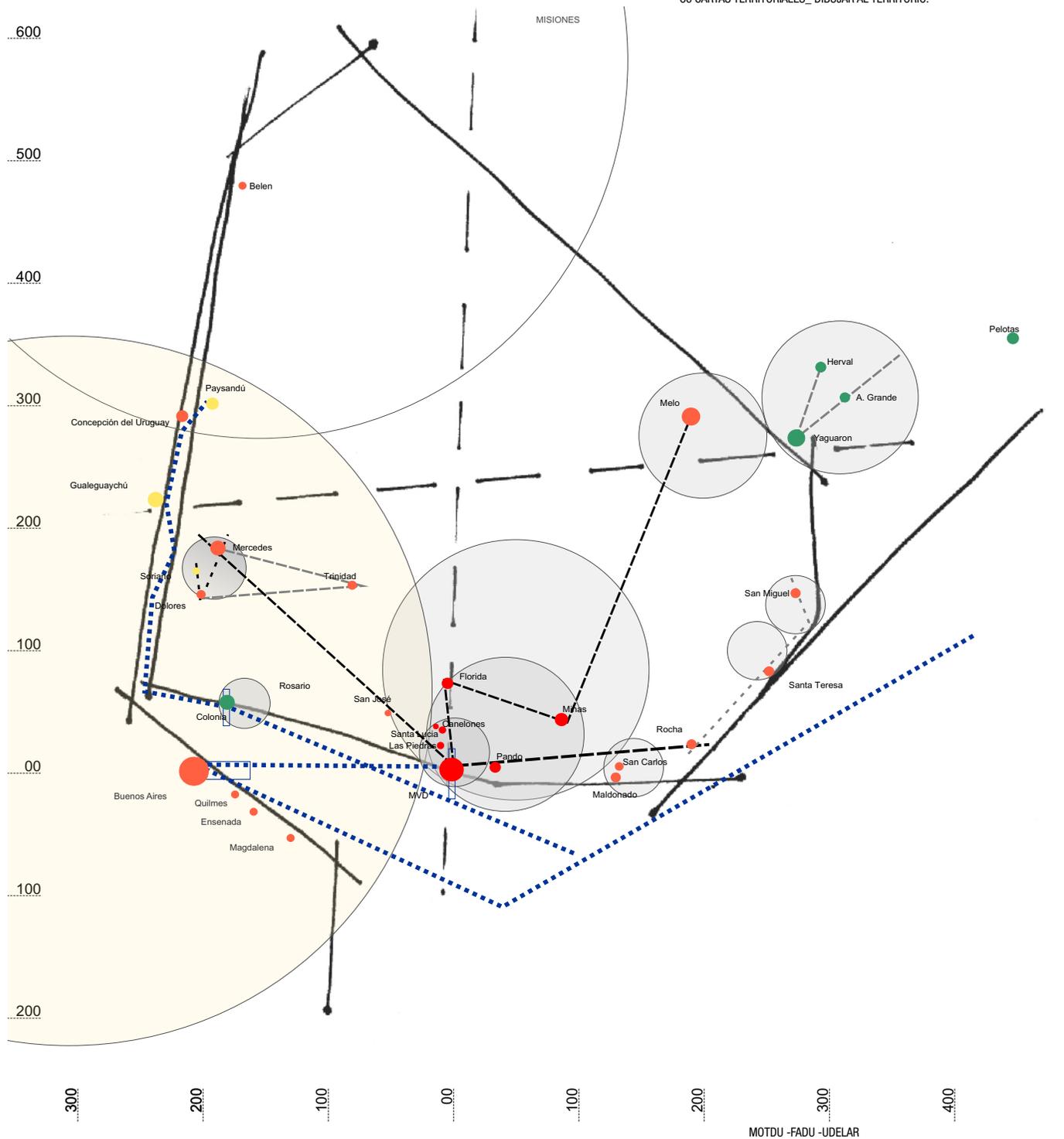


Figura 6.9

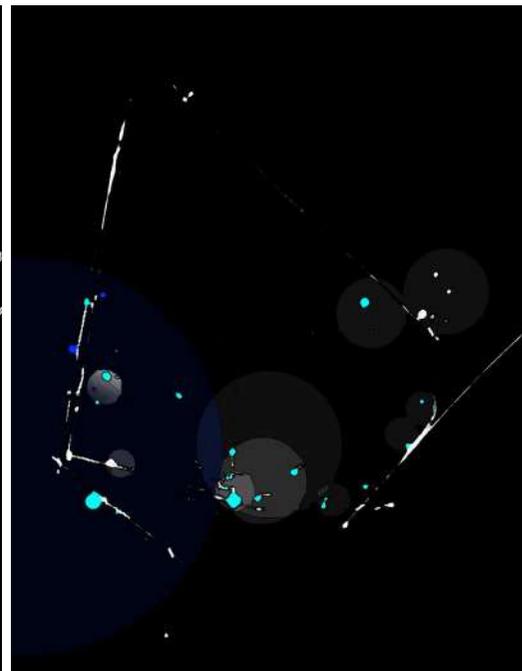
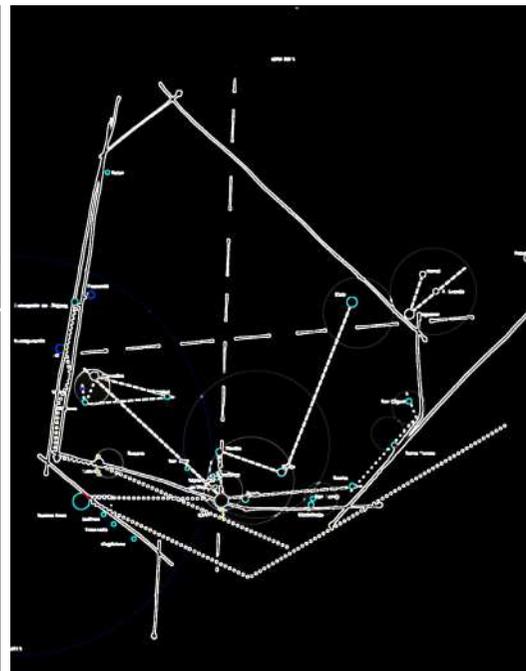
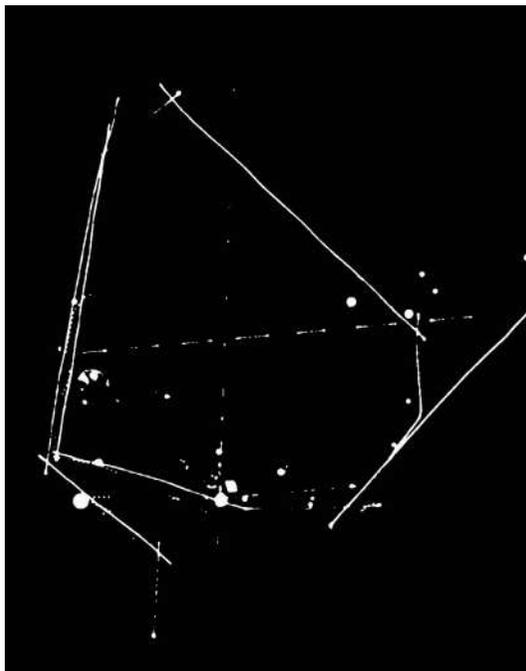
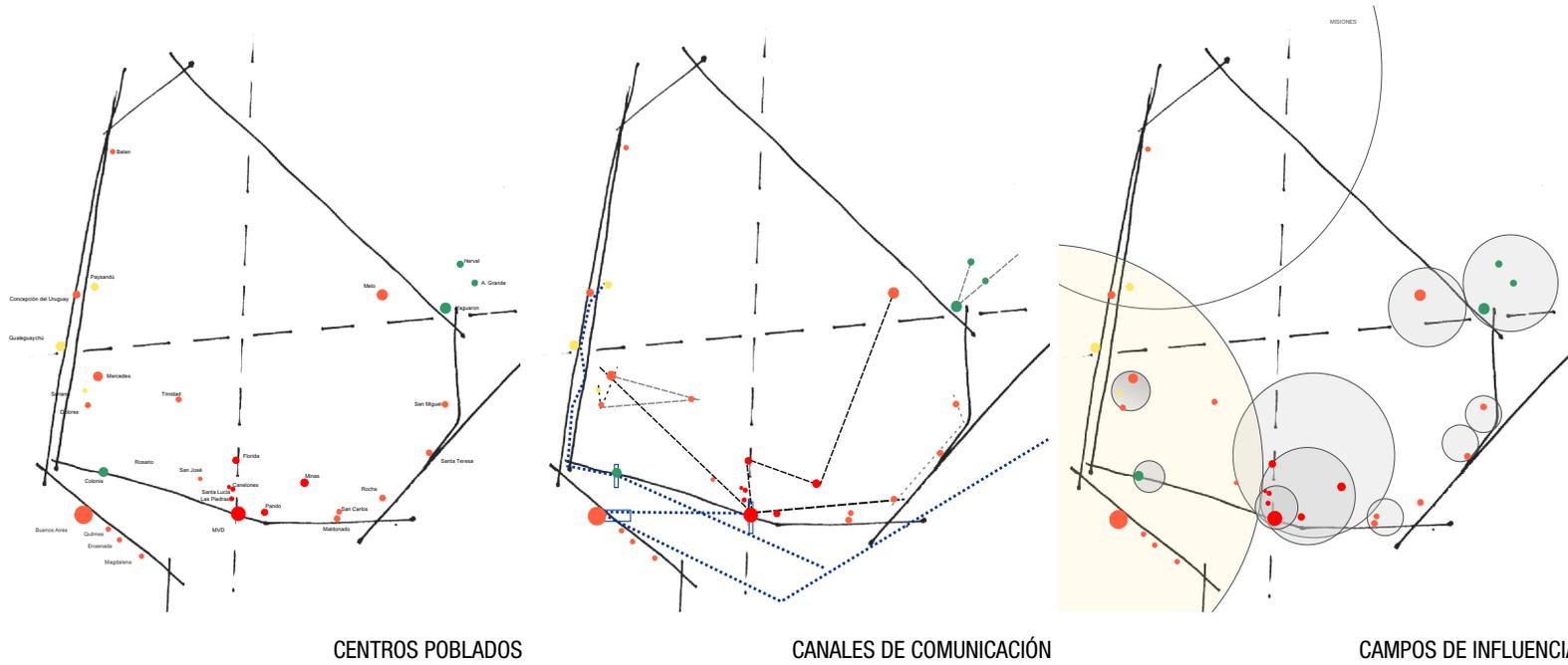
Figura 6.7 Rutas de la colonización de América del Sur. Alvarez Lenzi 1972.

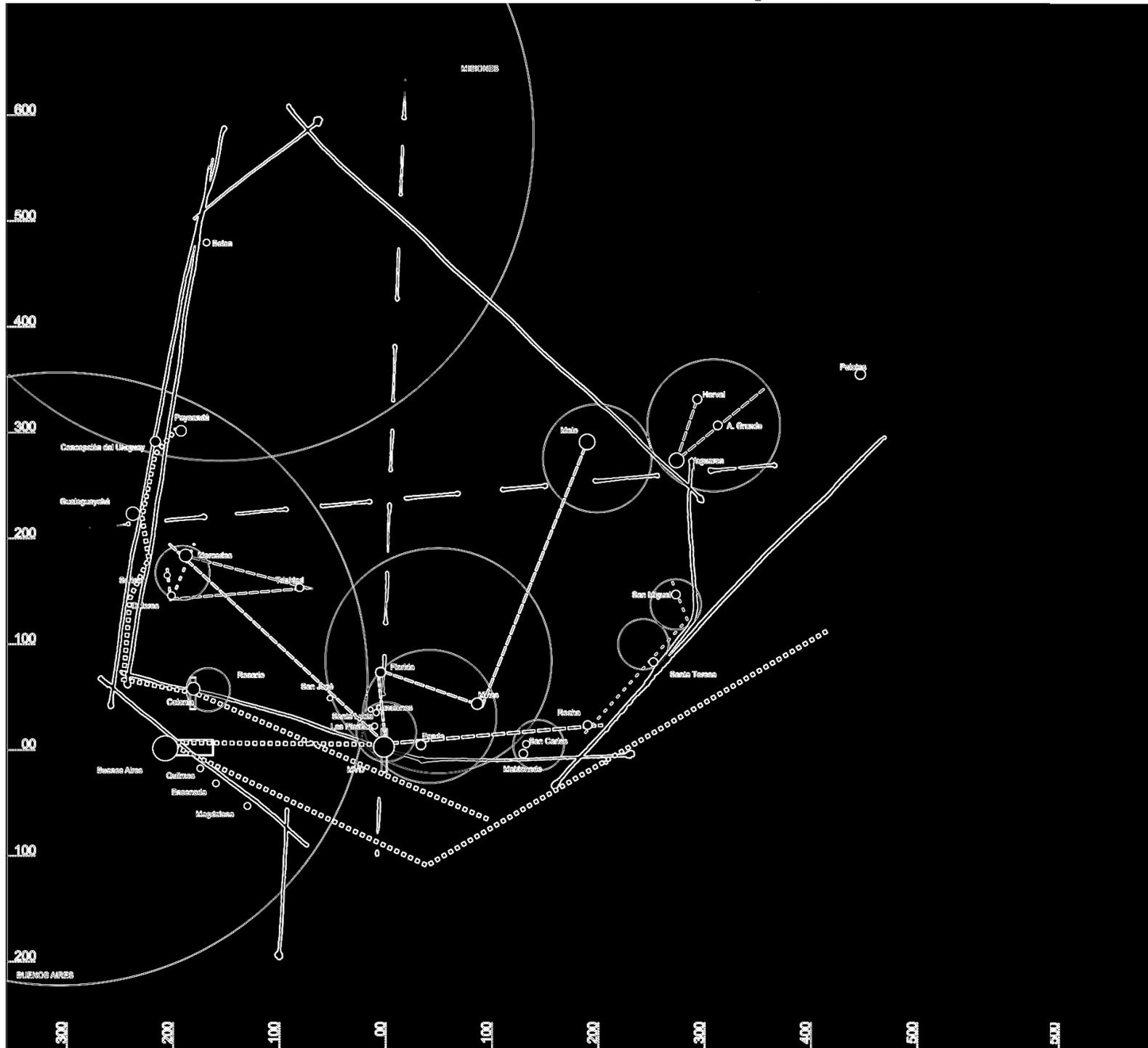
Figura 6.8 Siglo XVI - Vías de penetración de la conquista europea. Las ciudades del Uruguay. Carlos Musso (2004).

Figura 6.9 Red de comunicaciones de la Banda Oriental 1750. Alvarez Lenzi 1972.



(2) MAPAS INTERPRETATIVOS,
COMPONENTES VALORADOS.

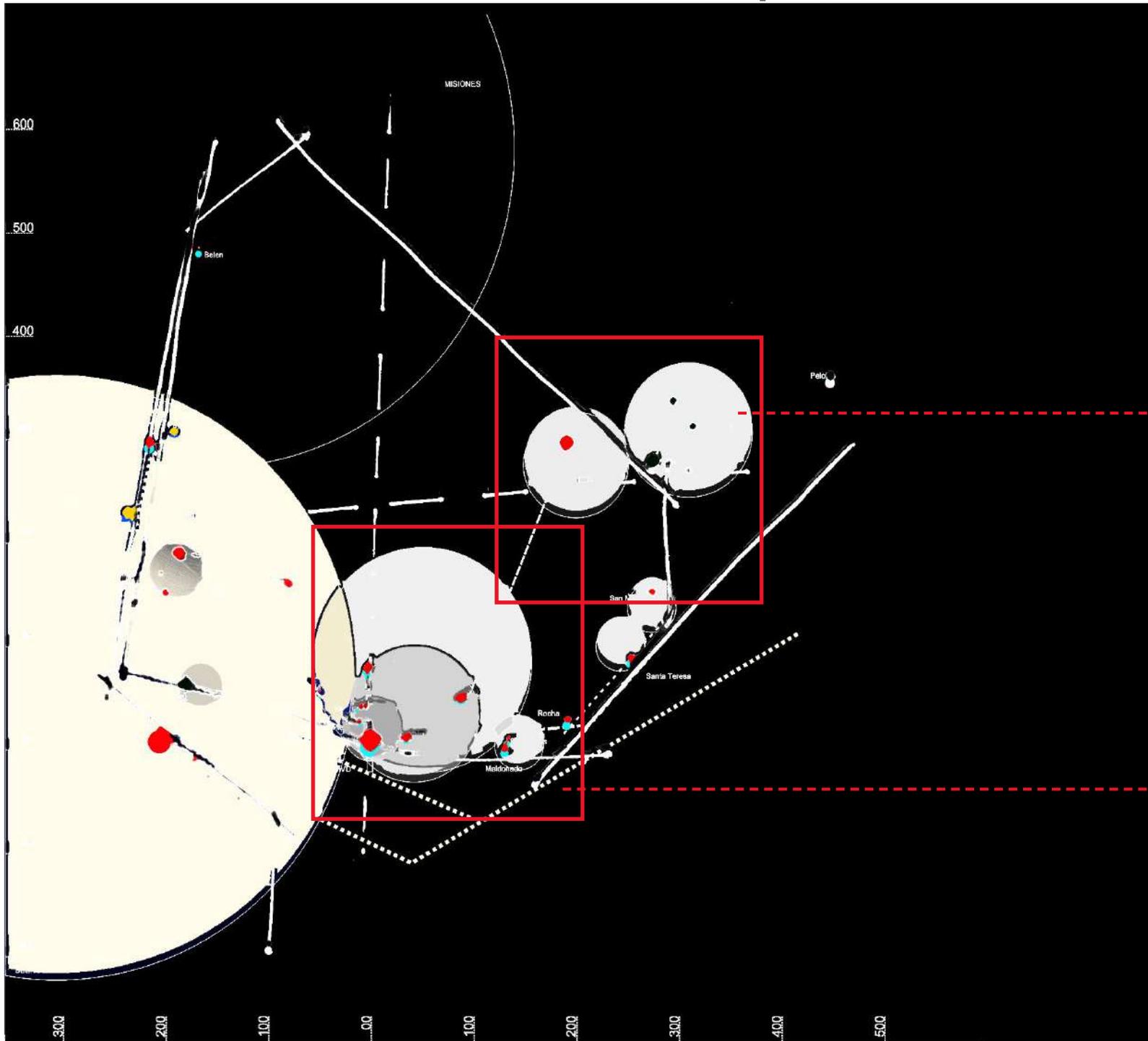




C1_
La Banda Oriental (1811)

(2) MAPAS INTERPRETATIVOS,
COMPONENTES CONSTELARES.

(3) EL TERRITORIO COSNTELADO
El inicio de las constelaciones.



AL NORESTE
la COSNTELACIÓN TRIANGULAR

AL SUR
el ABANICO ASIMÉTRICO

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Centros Poblados

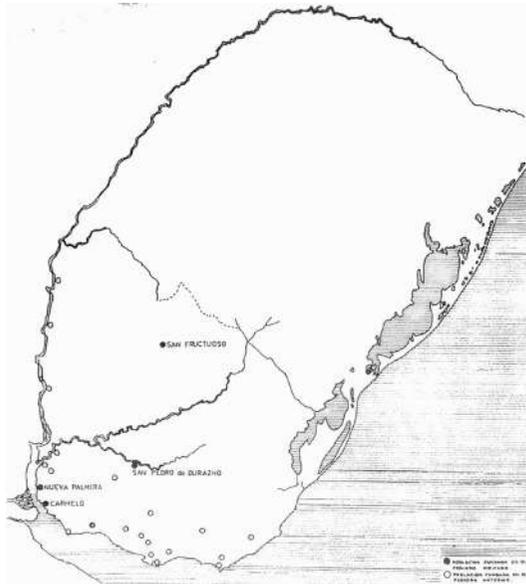


Figura 6.10

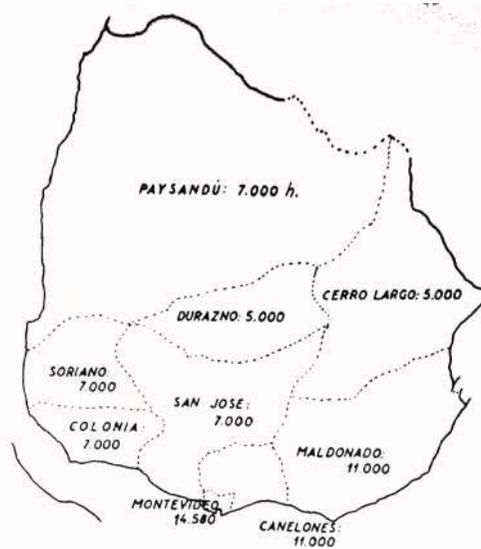


Figura 6.11

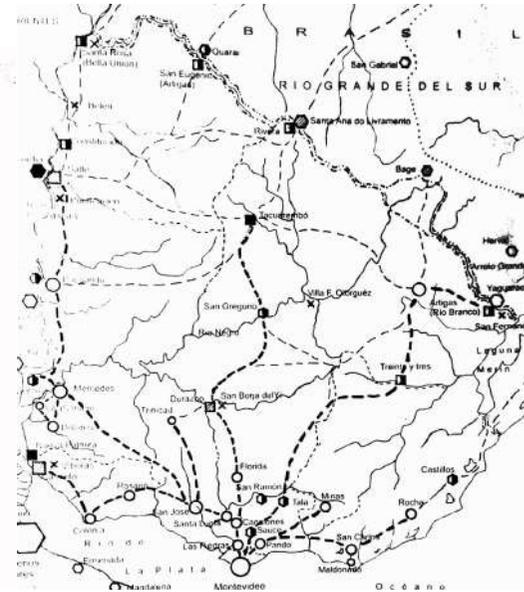


Figura 6.12

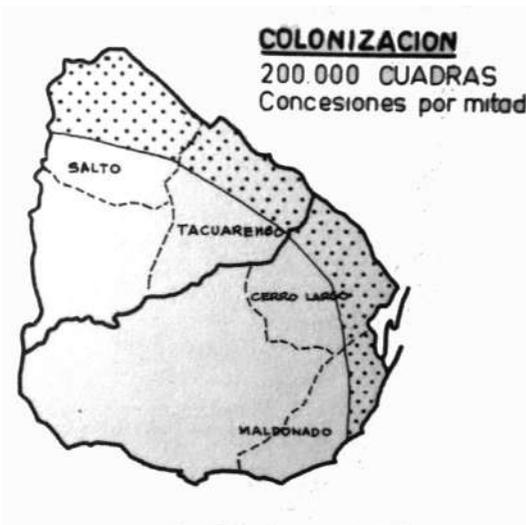


Figura 6.13

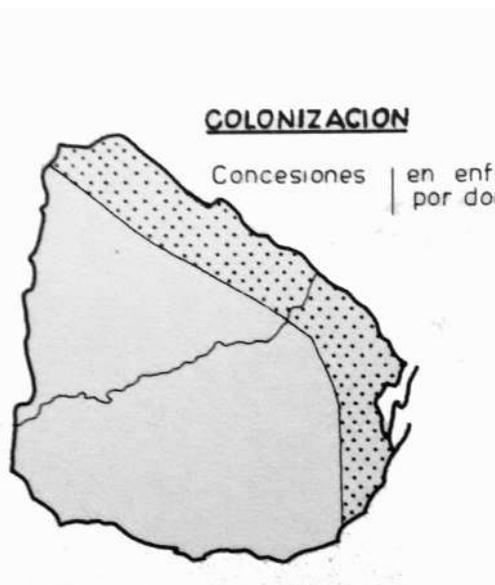


Figura 6.14

Figura 6.10 Centros poblados hasta 1851. Baracchini y Altegor (Alvarez Lenzi), 2008.

Figura 6.11 1830 territorio y población. Baracchini y Altegor (Alvarez Lenzi), 2008.

Figura 6.12 Centros poblados hasta 1867. Musso 2004.

Figura 6.13 1857, Plan de colonización agrícola en función de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.

Figura 6.14 1862, Plan de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Canales de comunicación.



Figura 6.15



Figura 6.16

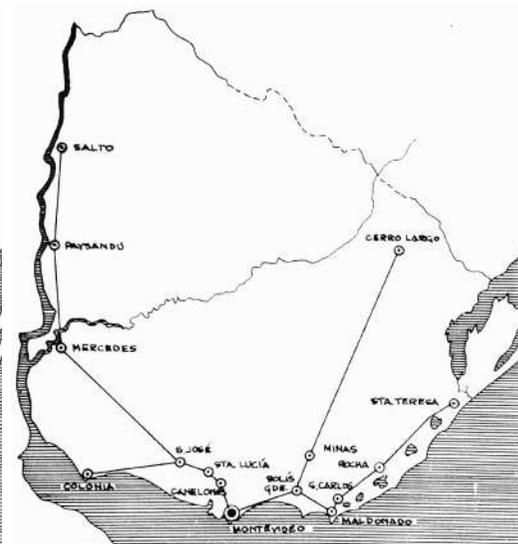


Figura 6.17



Figura 6.18



Figura 6.19



Figura 6.20

Figura 6.15 1828, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.

Figura 6.16 1829, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.

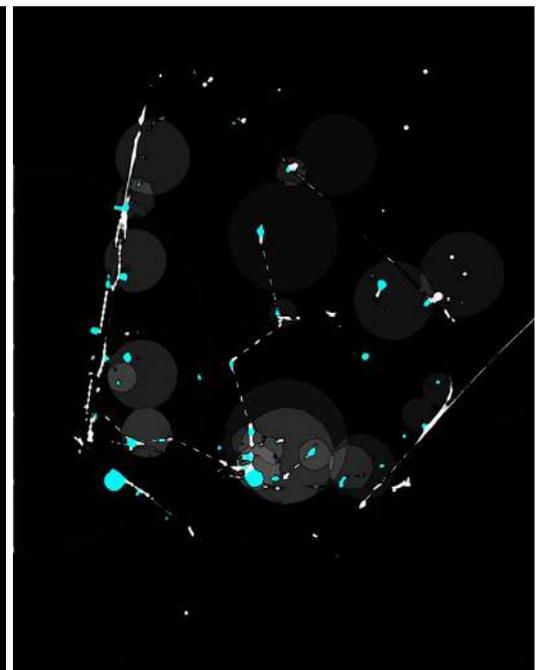
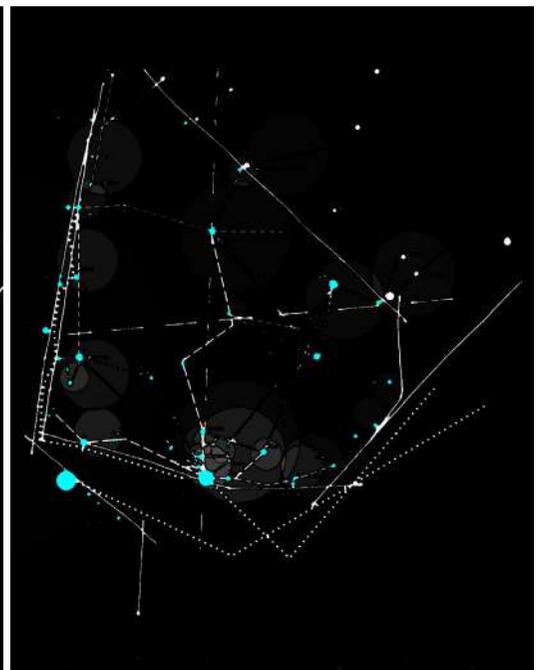
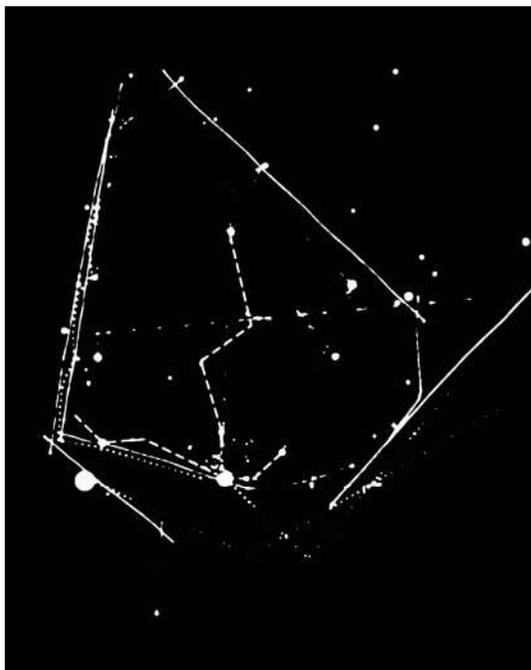
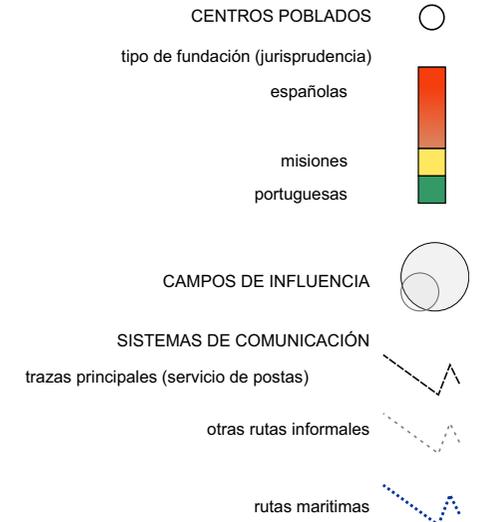
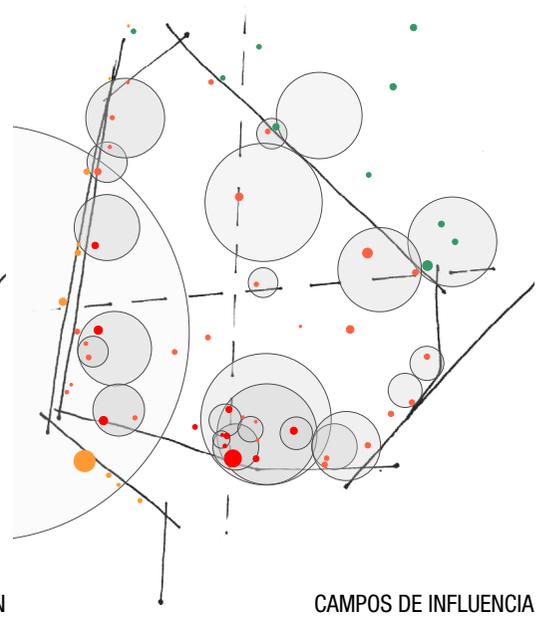
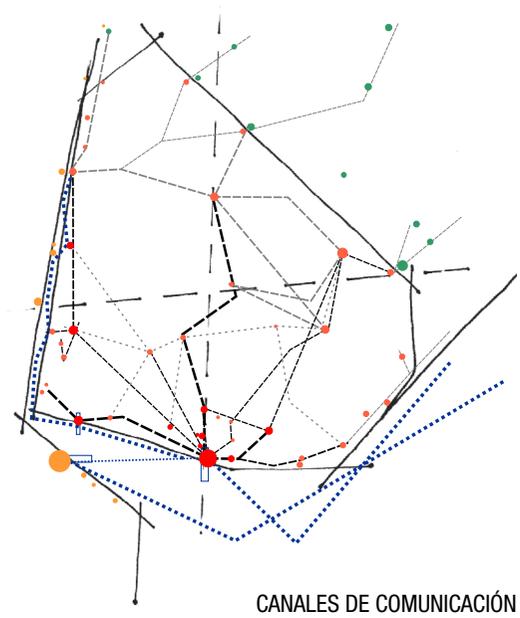
Figura 6.17 1832, Interpretación gráfica del itinerario de postas 1832. Baracchini 1978

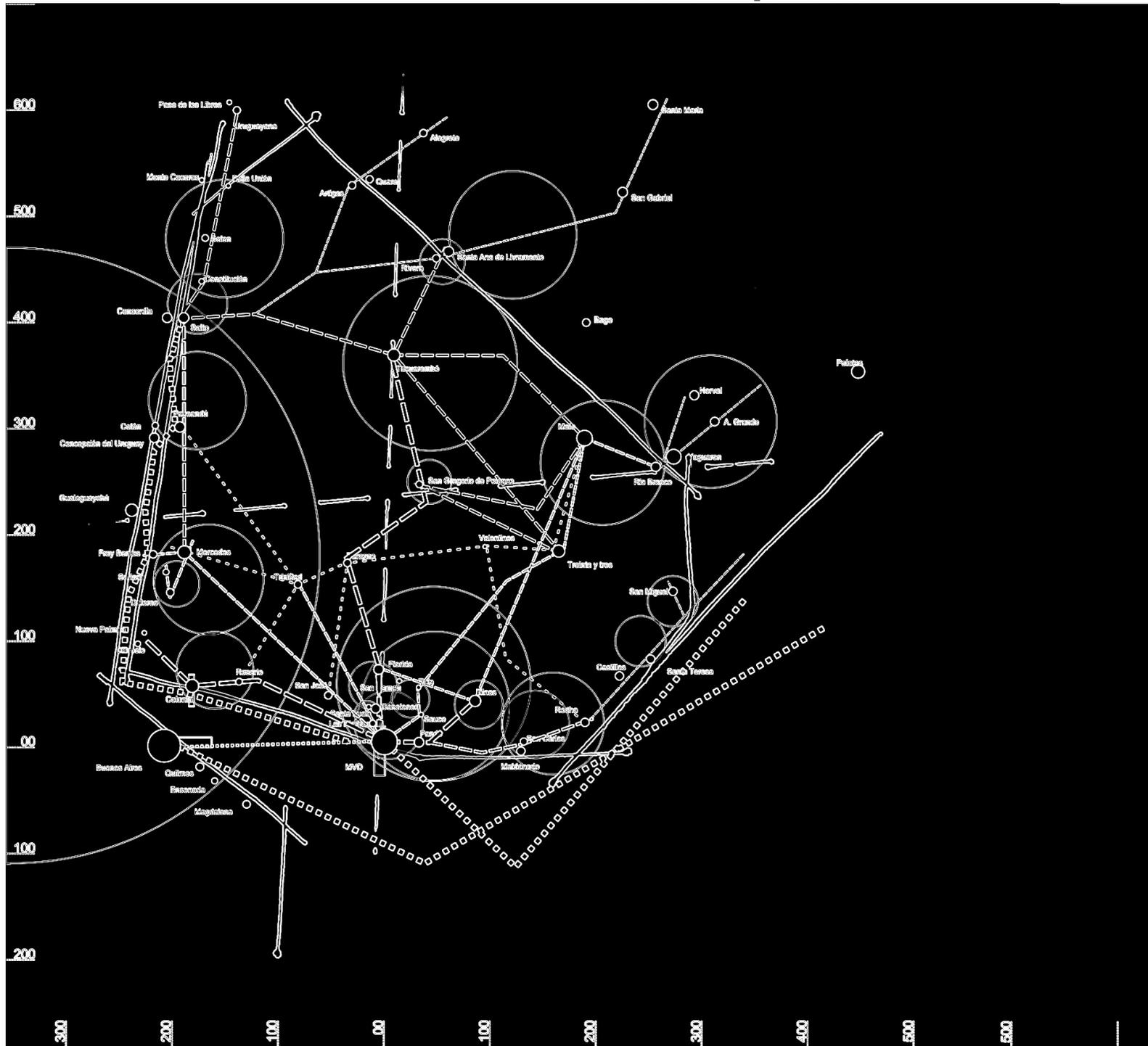
Figura 6.18 1858, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.

Figura 6.19 1860, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.

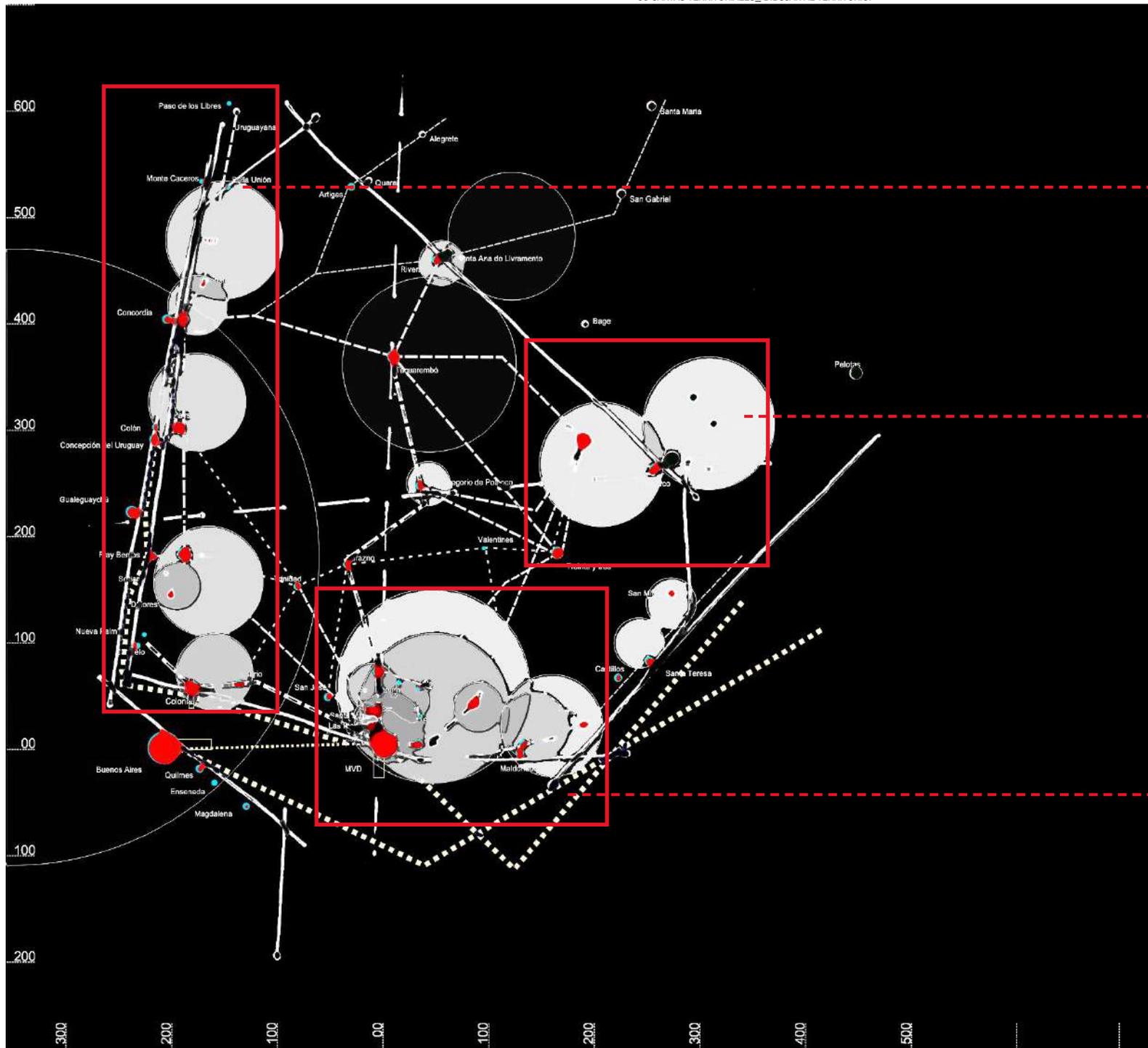
Figura 6.20 1865, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.

(2) MAPAS INTERPRETATIVOS, COMPONENTES VALORADOS.





(3) EL TERRITORIO CONSTELADO
La conformación.



En el LITORAL
la CONSTELACIÓN LINEAL

AL NORESTE
la COSNTELACIÓN TRIANGULAR

AL SUR
el ABANICO ASIMÉTRICO

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Centros Poblados



Figura 6.21



Figura 6.22

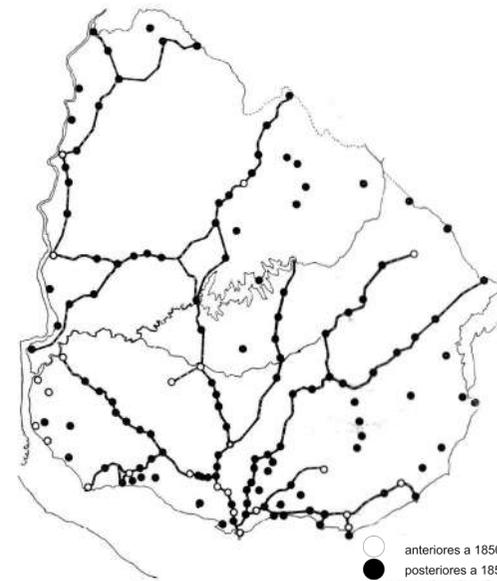


Figura 6.23

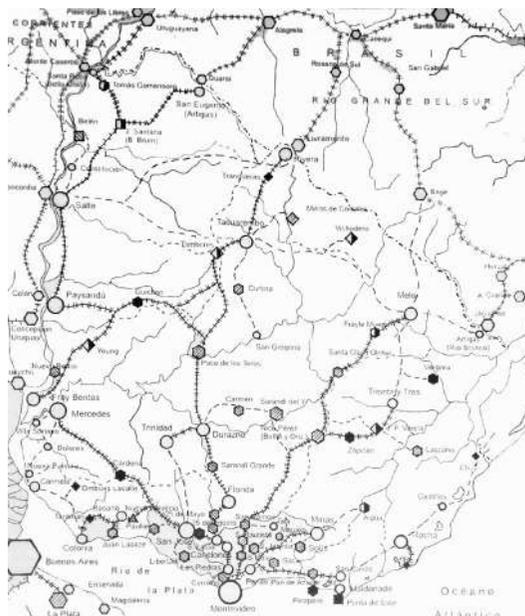


Figura 6.24

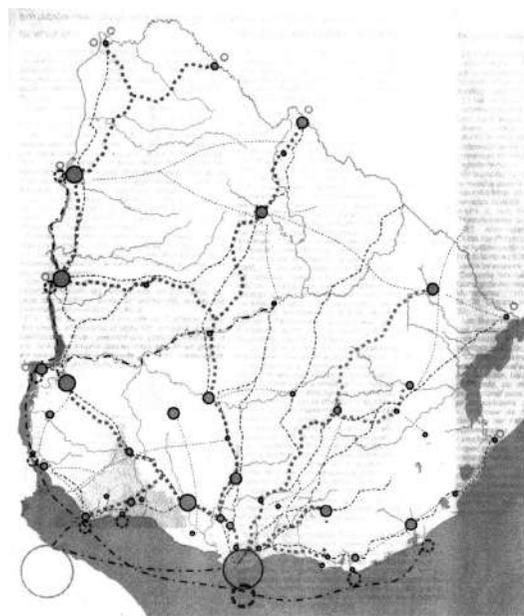


Figura 6.25

SITUACIÓN 1908

Población Total
(Censo 1908): 1.042.886

- Población urbana 45%
- Población en localidades < 500 hab. 55%
- Montevideo: 291.000 personas = 30% del país y 80% de la población urbana. Única ciudad >20.000 habitantes.
- 30% de extranjeros en Montevideo.
- Salto (19.000 habitantes), Paysandú (16.000) y Mercedes (12.000) principales ciudades del interior, todas en el litoral y puertos tributarios del comercio de tránsito.

Referencias

- Hasta 3000
- De 3000 a 5000
- De 5000 a 10.000
- De 10.000 a 20.000
- Más de 20.000
- Centros poblados limítrofes
- ~ Vías férreas a 1905
- ~ Vías férreas en construcción a 1908
- ~ Caminos nacionales
- ~ Caminos informales
- ~ Principales cursos de agua
- ~ Líneas fluviales internas a 1911-1920
- Puerto ultramar
- Puerto fluvial y ultramar secundario

Fuente: Elaboración propia en base a Musso (2004), Klaczko (1987) y datos INE

Figura 6.21 1868, Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de pueblos fronterizos. I.H.A.1965.

Figura 6.22 1879, Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de pueblos fronterizos. (I.H.A.1965).

Figura 6.23 Núcleos urbanos fundados posteriormente a 1851. Alvarez Lenzi 1972.

Figura 6.24 Fundación de centros poblados hasta 1918. Musso 2004.

Figura 6.25 1908 -Cortes representativos del proceso territorial. Martínez et al. 2015.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS. Canales de comunicación.

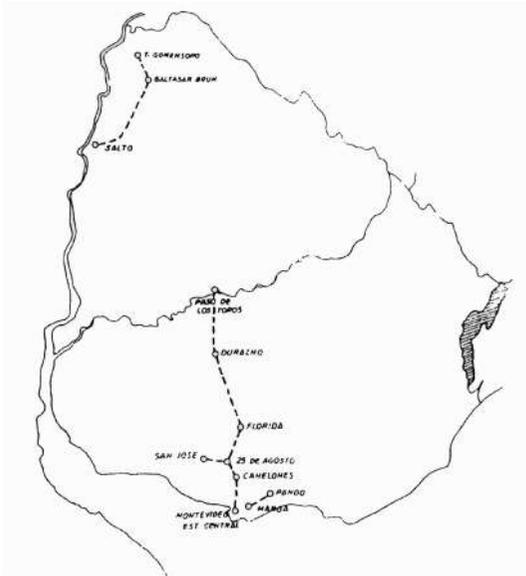


Figura 6.26

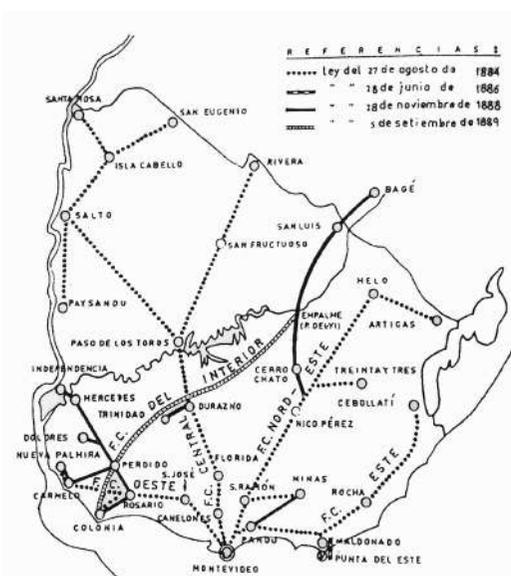


Figura 6.27

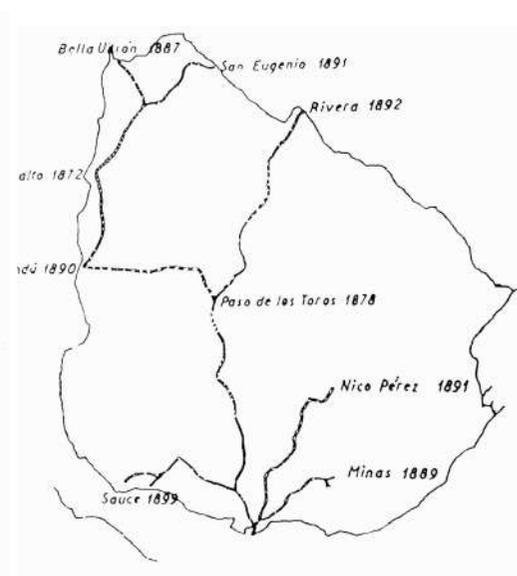


Figura 6.28

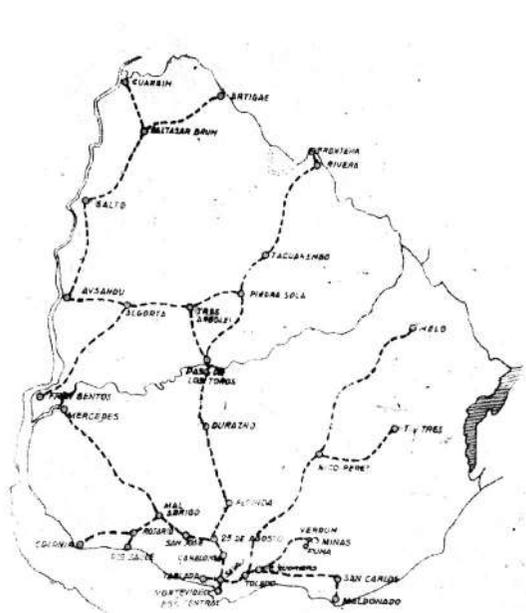


Figura 6.29

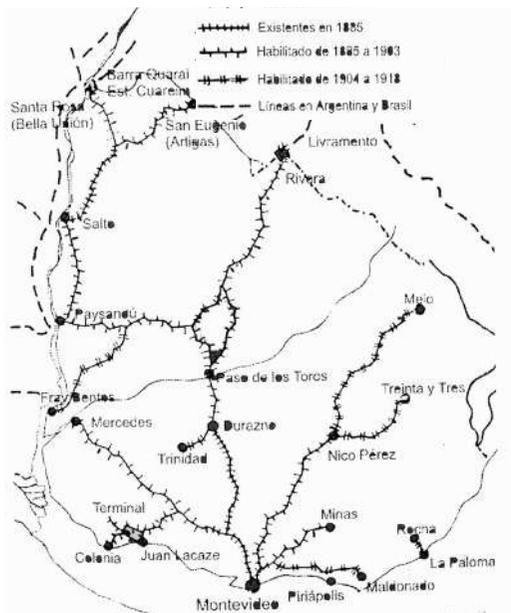


Figura 6.30



Figura 6.31

Figura 6.26 1882, Red ferroviaria. Baracchini 1978.

Figura 6.27 1884/89, Interpretación gráfica de las Leyes de ferrocarriles). Baracchini 1978.

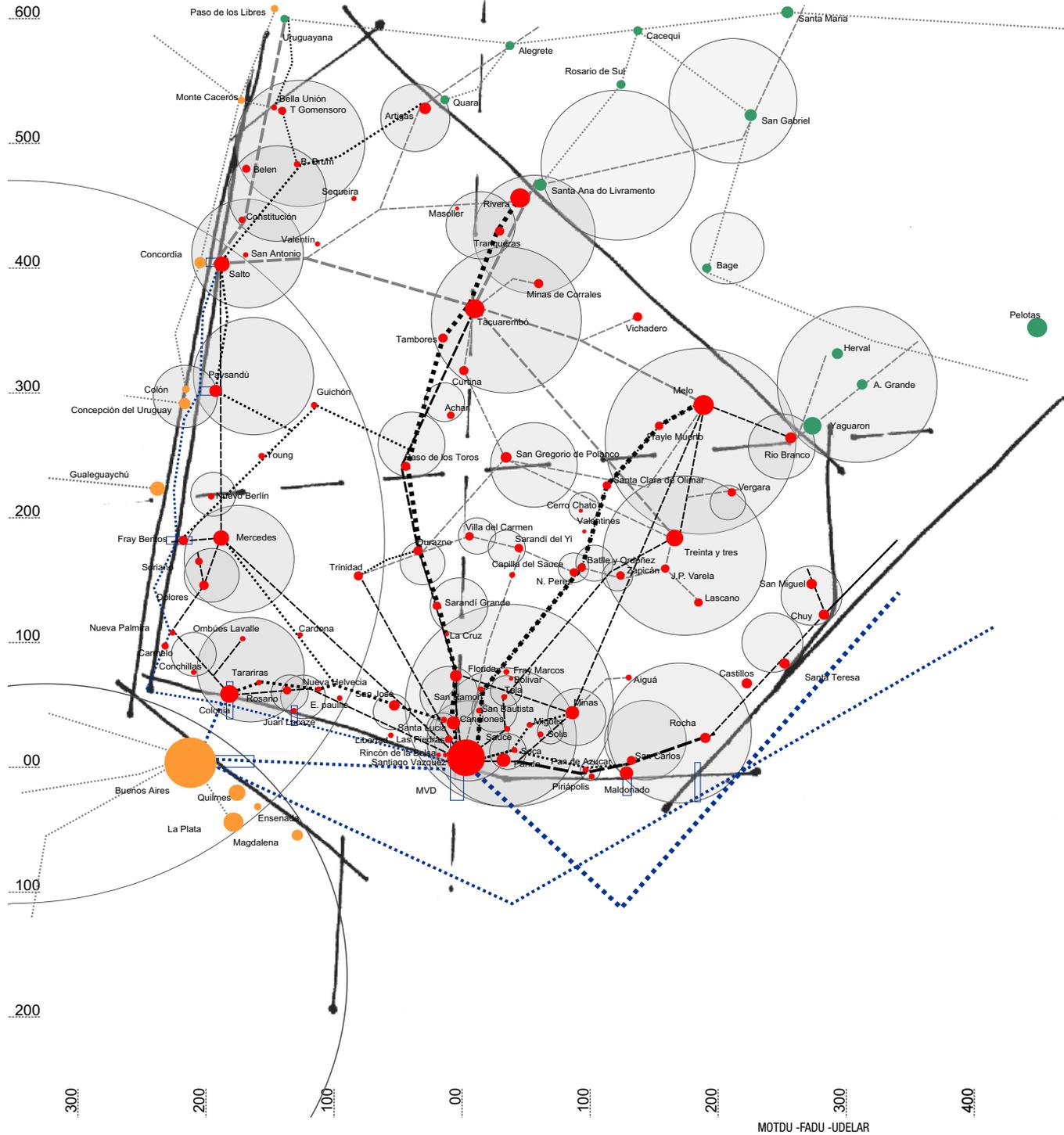
Figura 6.28 1900, Red ferroviaria. Baracchini 1978.

Figura 6.29 1914, Red ferroviaria. Baracchini 1978.

Figura 6.30 1918, Red ferroviaria. Musso 2004.

Figura 6.31 1868-1918, Sistema de puertos. Musso 2004.

(2) MAPAS INTERPRETATIVOS.



CENTROS POBLADOS UY

- menor a 5mil habitantes
- menor a 10mil habitantes
- mayor a 35mil habitantes
- mayor a 70mil habitantes

- Argentina
- Brasil

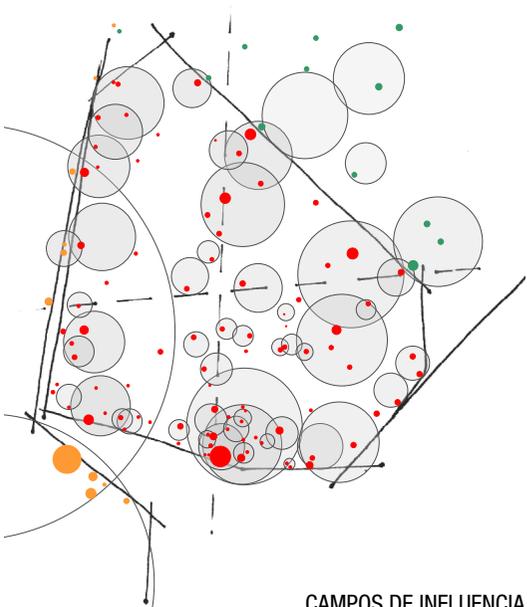
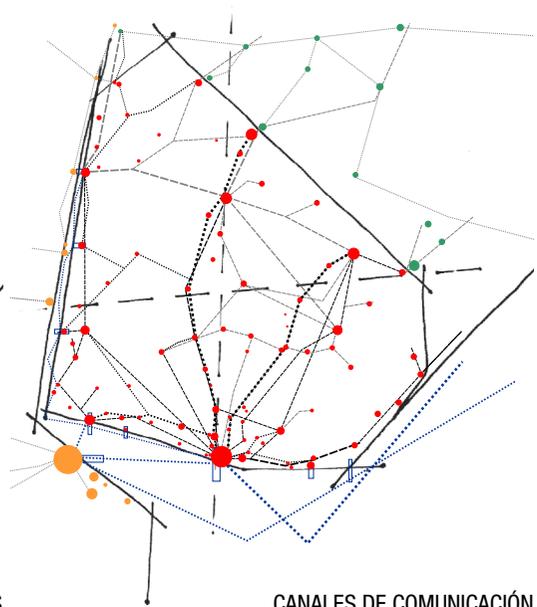
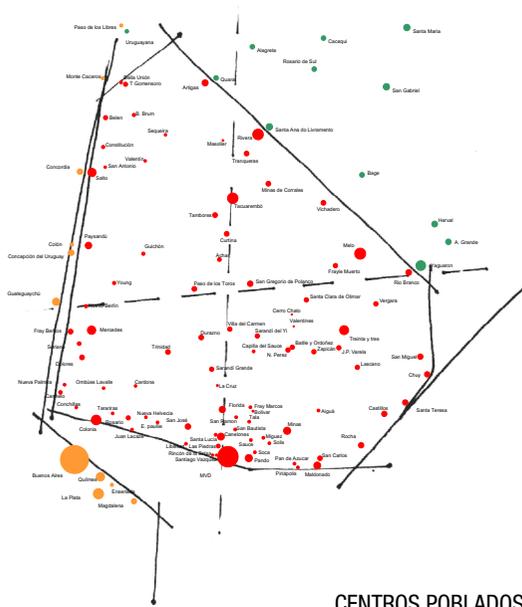
CAMPOS DE INFLUENCIA



SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

- trazas principales
- otras rutas informales
- vías férreas
- rutas marítimas
- puertos secundarios

(2) MAPAS INTERPRETATIVOS, COMPONENTES VALORADOS.



CENTROS POBLADOS UY

- menor a 5mil habitantes ●
- menor a 10mil habitantes ●
- mayor a 35mil habitantes ●
- mayor a 70mil habitantes ●

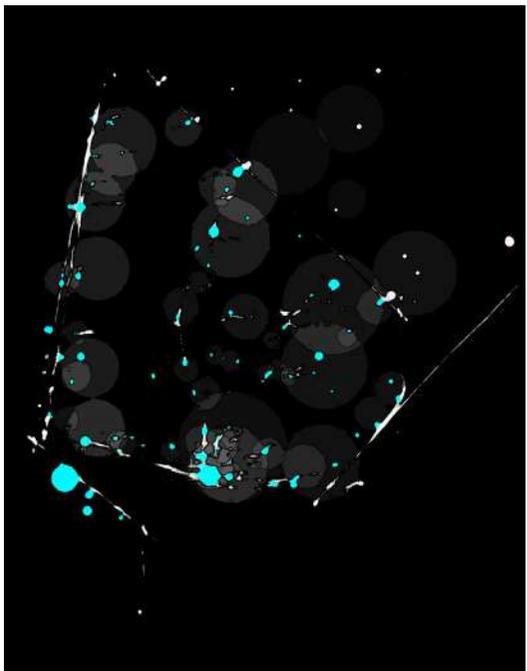
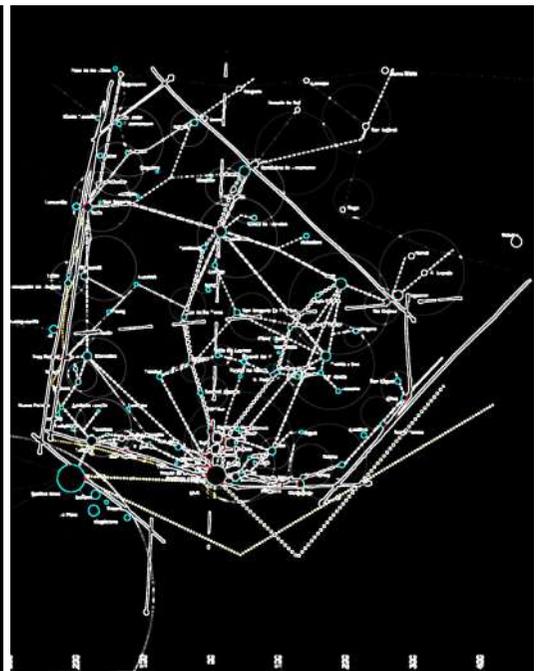
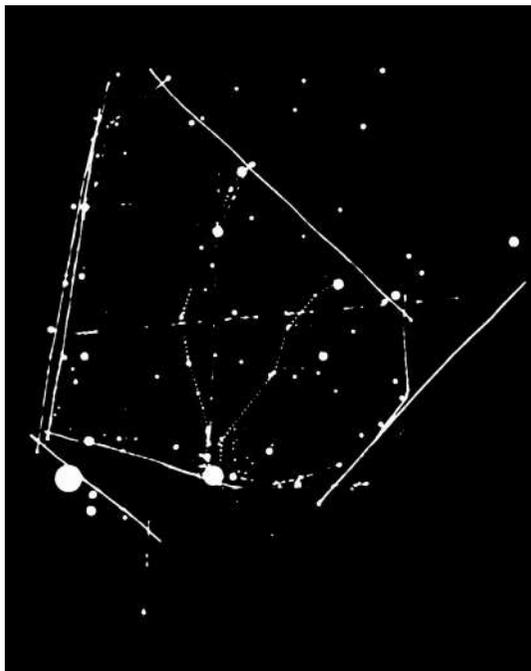
Argentina ●

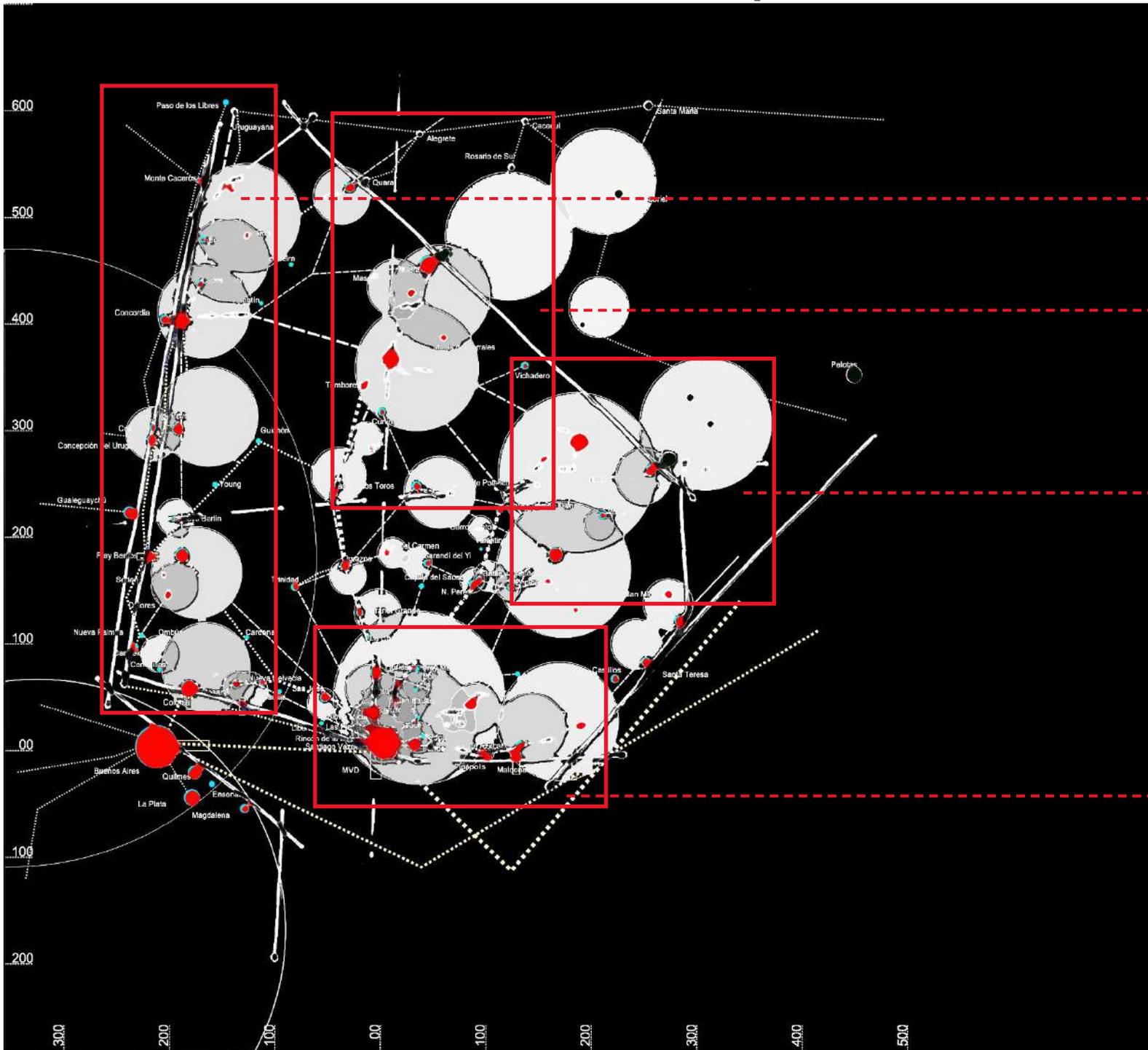
Brasil ●

CAMPOS DE INFLUENCIA

SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

- trazas principales
- otras rutas informales
- vías férreas
- rutas marítimas
- puertos secundarios





En el LITORAL
la CONSTELACIÓN LINEAL

Al NORTE
la CONFORMACIÓN TRANSFRONTERIZA

AL NORESTE
la COSNTELACIÓN TRIANGULAR

Al SUR
el ABANICO ASIMÉTRICO



Figura 6.32

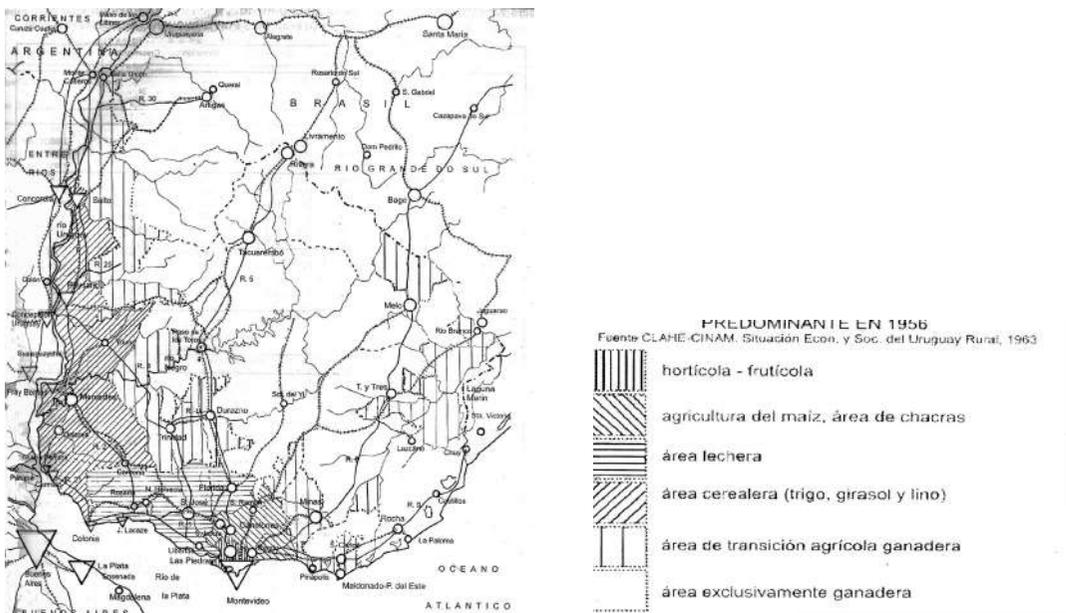


Figura 6.33

Figura 6.32 1963, Cortes representativos del proceso territorial, Martínez et al. 2015.

Figura 6.33 1956, Regiones vinculadas a la producción agropecuaria. Musso 2005.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Canales de comunicación.



Figura 6.34



Figura 6.35

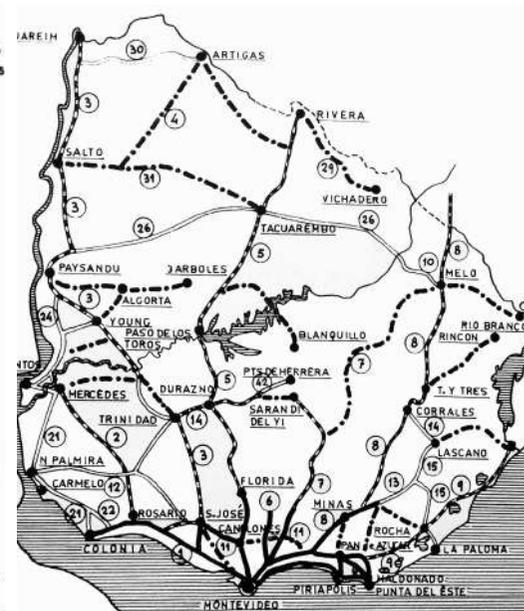


Figura 6.36

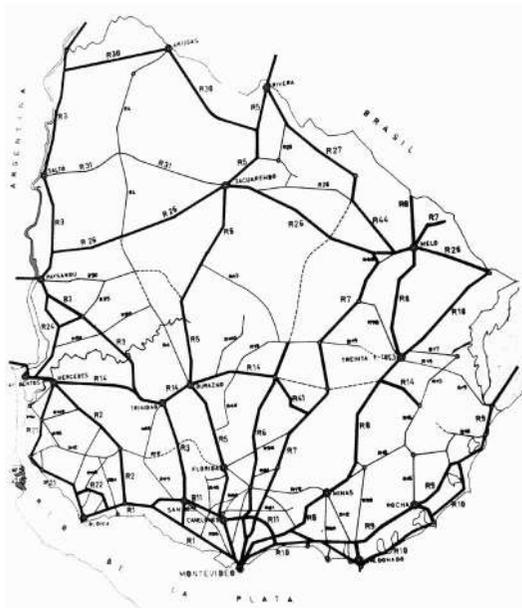


Figura 6.37

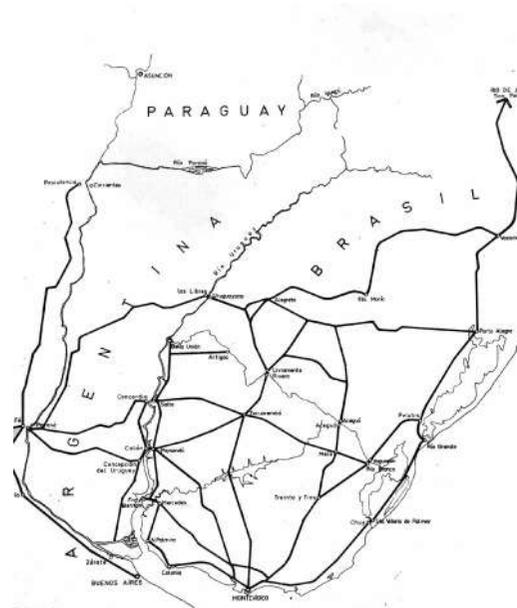


Figura 6.38

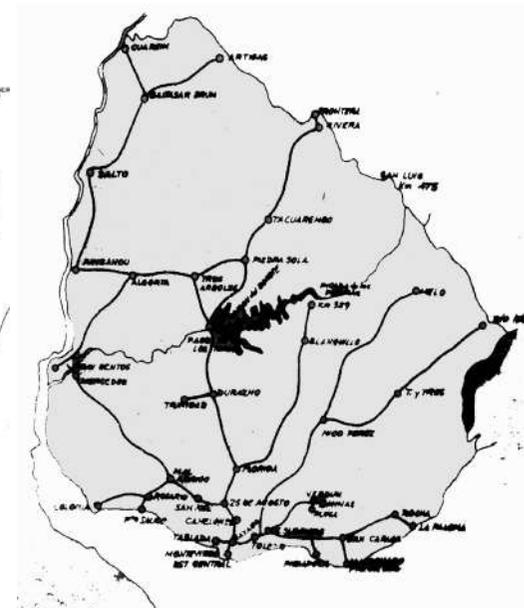


Figura 6.39

Figura 6.34 1933, Red vial. Baracchini 1978.

Figura 6.35 1948, Red vial. Baracchini 1978.

Figura 6.36 1957, Red vial carretera. Baracchini 1978.

Figura 6.37 1974, Red vial carretera. Baracchini 1978.

Figura 6.38 1975, Red regional de carreteras. Baracchini 1978.

Figura 6.39 1961, Red ferroviaria. Baracchini 1978.

(1) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Canales de comunicación.



Figura 6.40



Figura 6.41

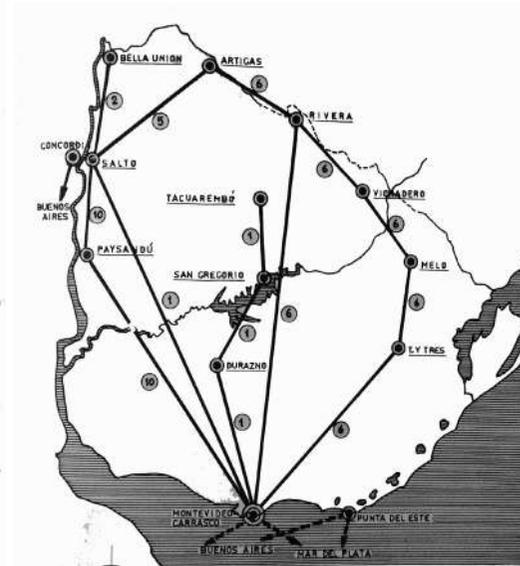


Figura 6.42



Figura 6.43



Figura 6.44

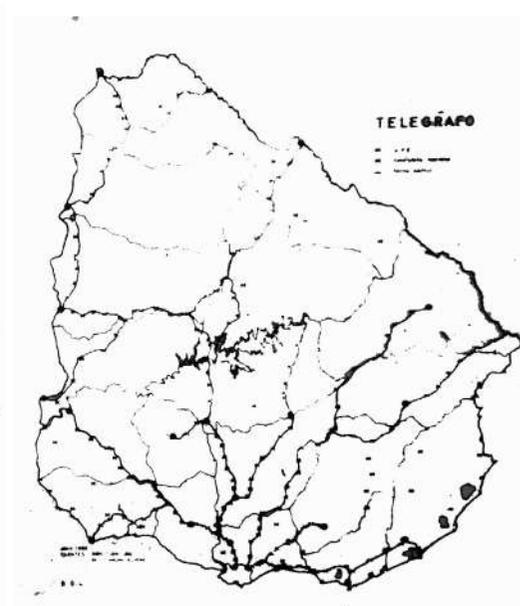


Figura 6.45

Figura 6.40 1937, Destinos PLUNA. Baracchini 1978.

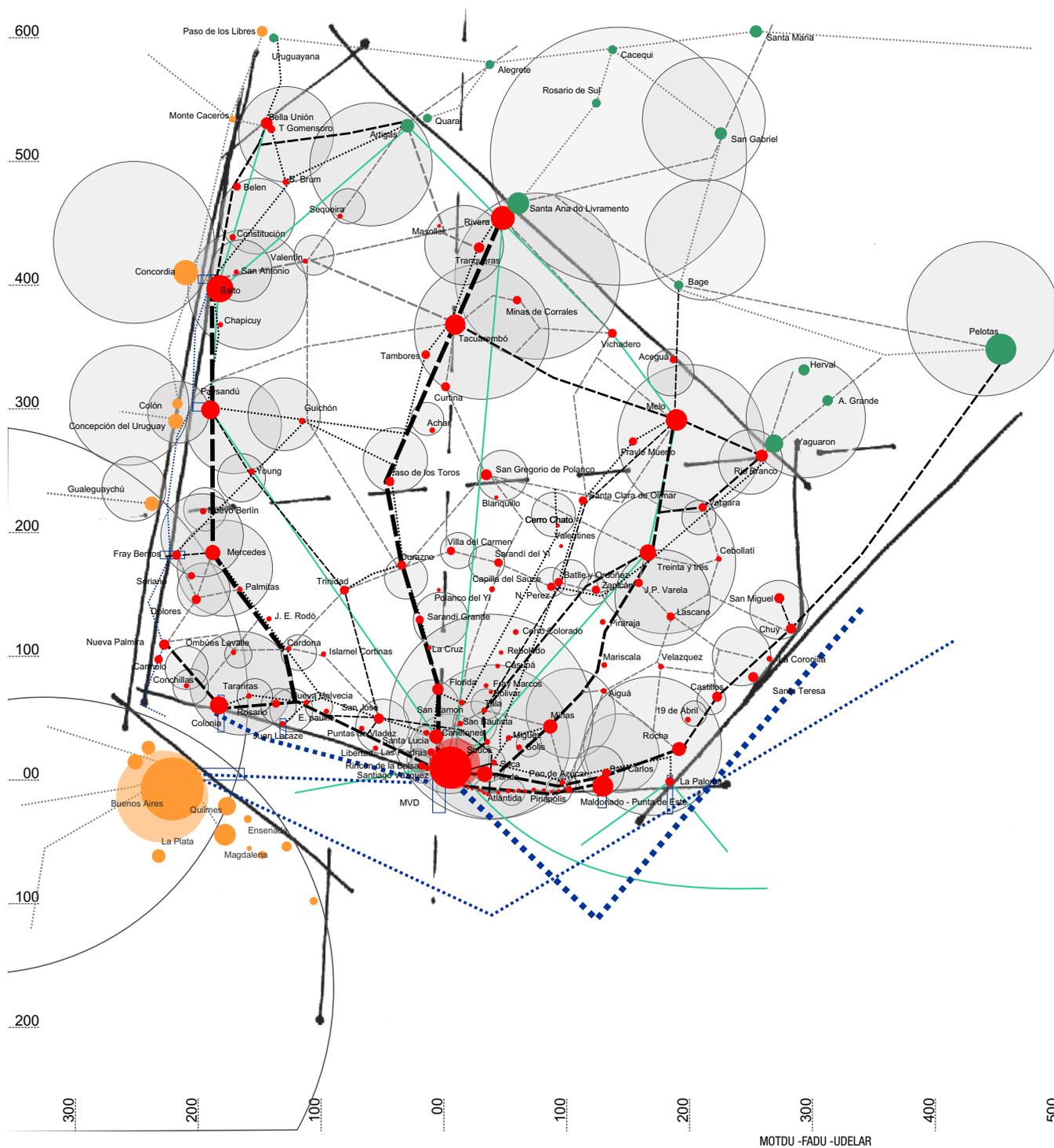
Figura 6.41 1940, Destinos aviación civil-comercial. Barrachini 1978.

Figura 6.42 1957, Destinos PLUNA. Baracchini 1978.

Figura 6.43 1957, Ríos navegable y puertos. Baracchini 1978.

Figura 6.44 1947, Comunicaciones telefónicas. Baracchini 1978.

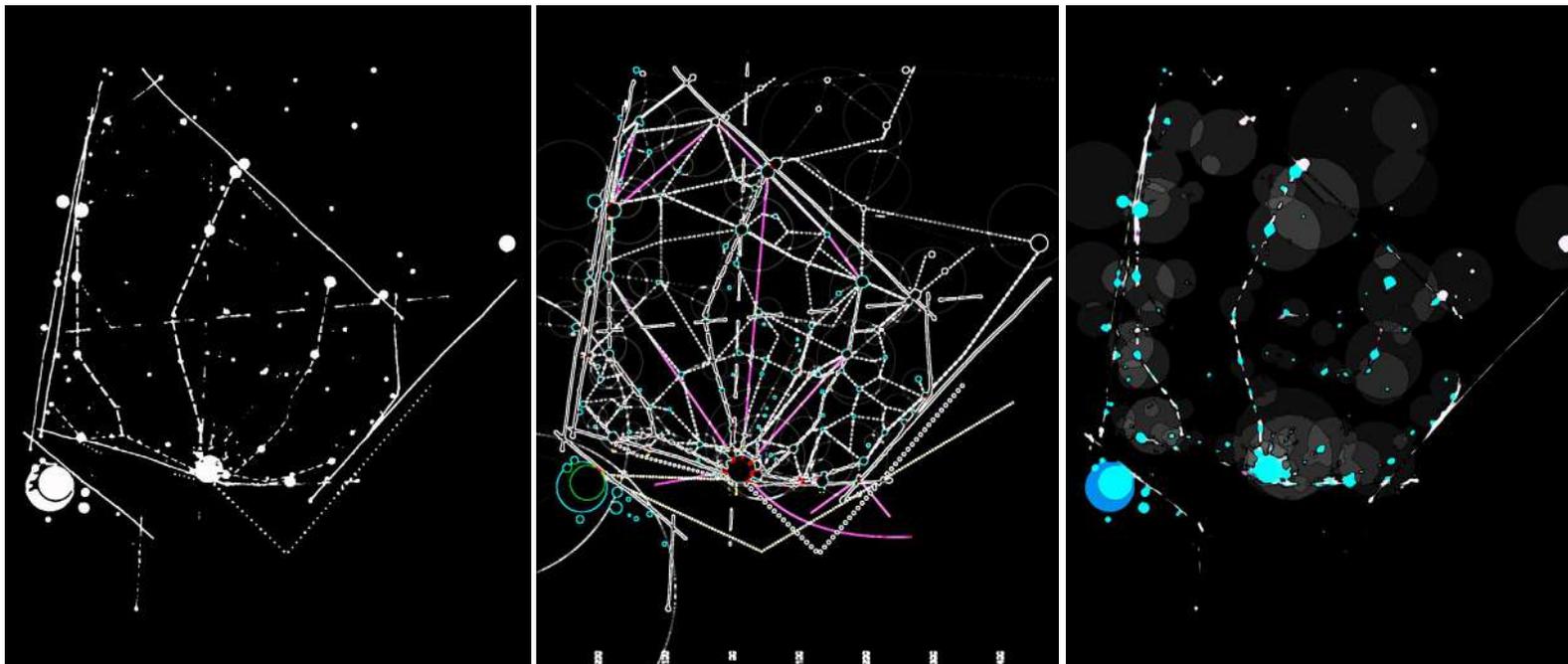
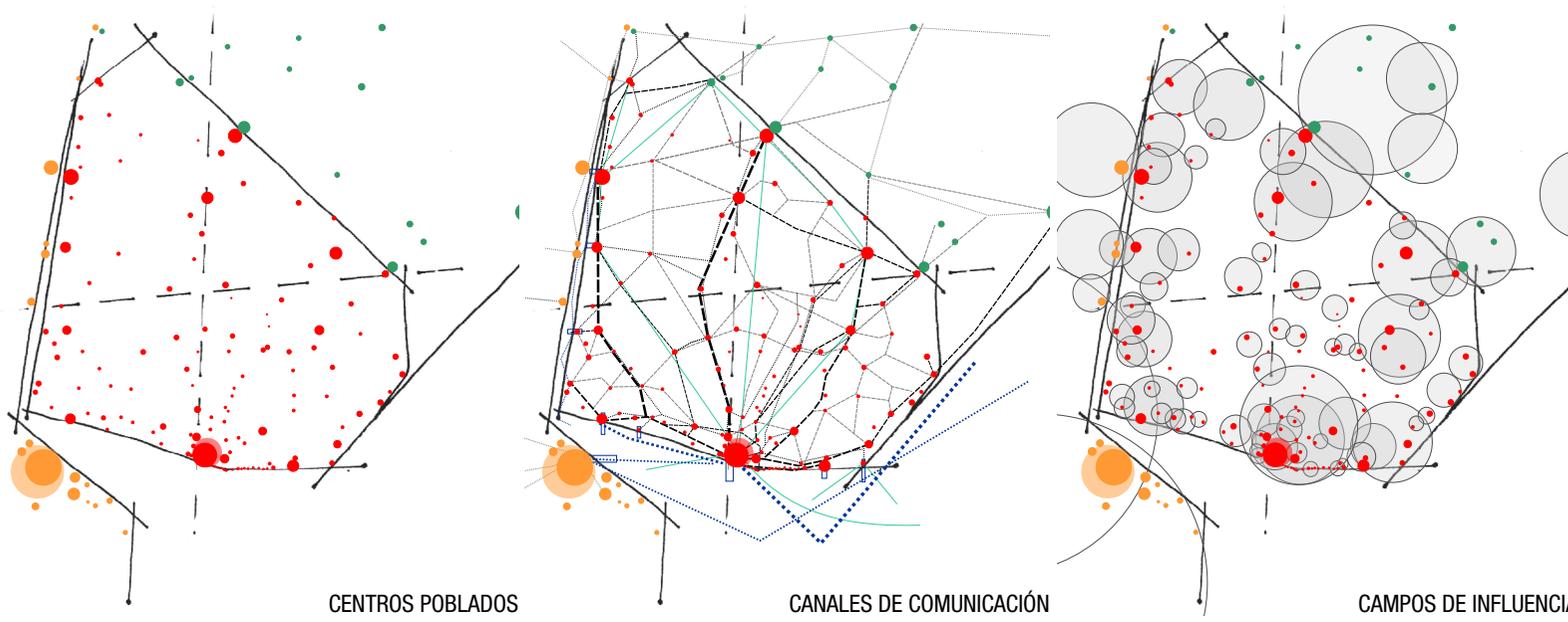
Figura 6.45 1962, Red de telégrafo. Baracchini 1978.

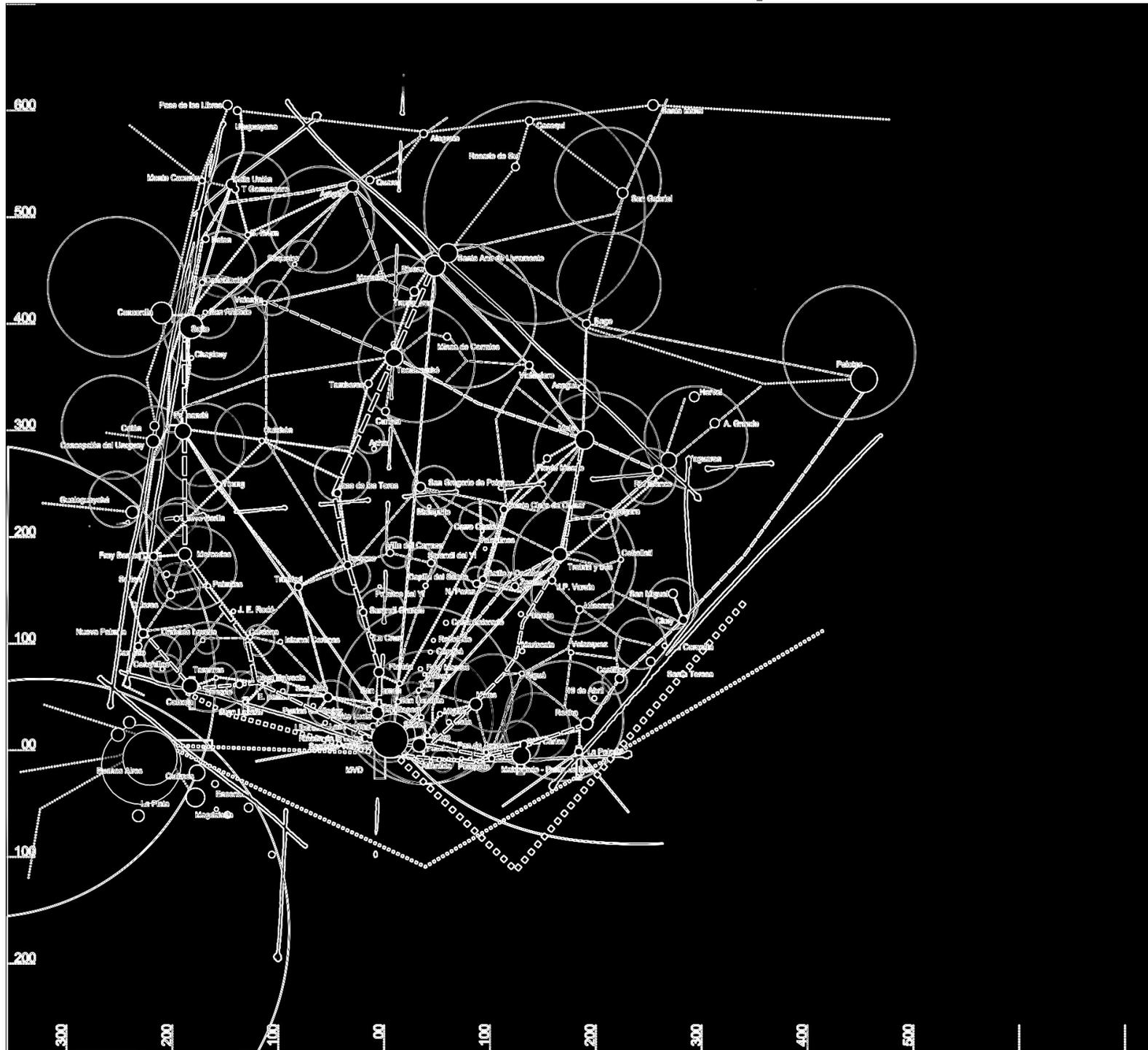


(2) MAPAS INTERPRETATIVIVOS.



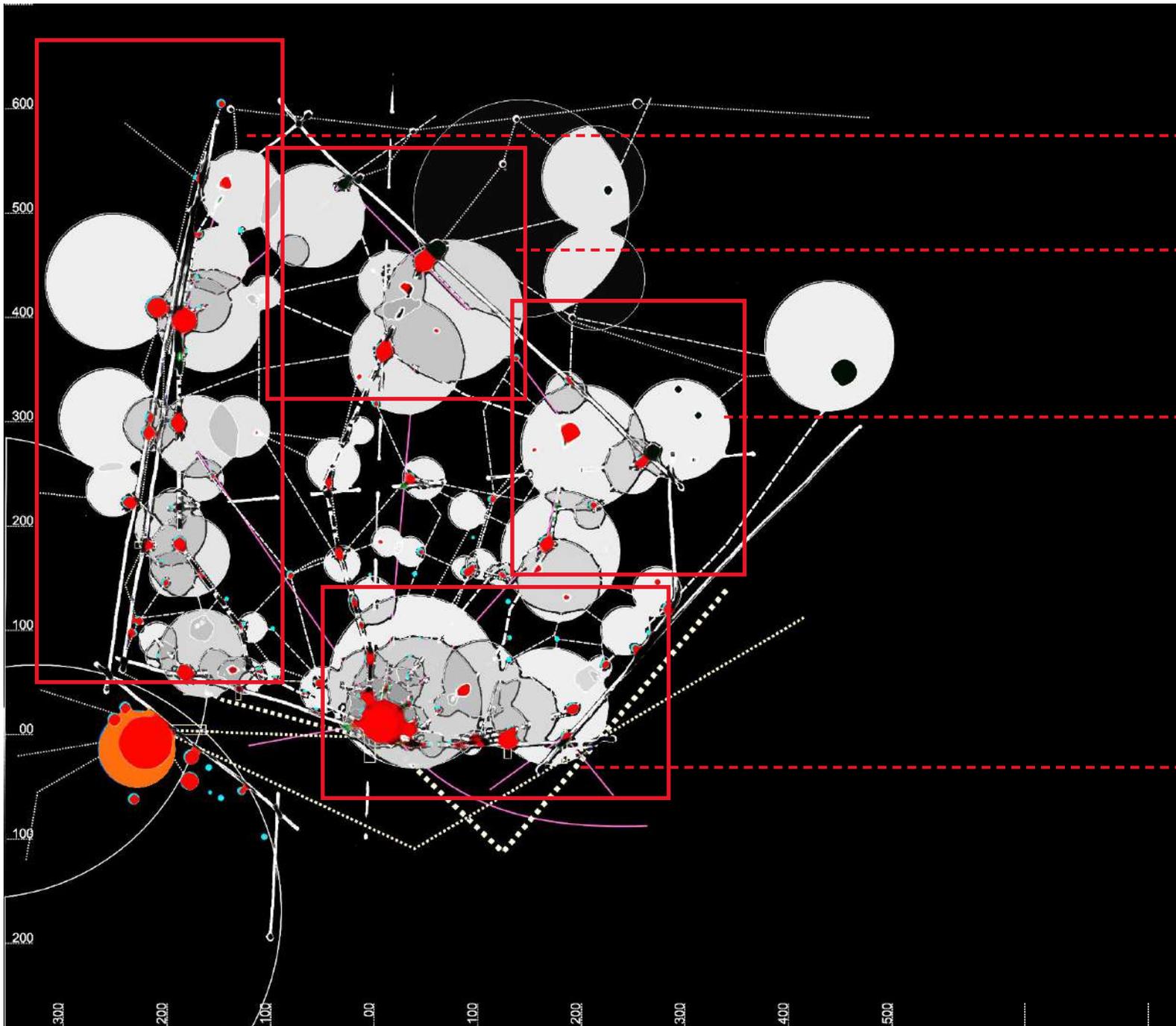
(2) MAPAS INTERPRETATIVOS, COMPONENTES VALORADOS.





(2) MAPAS INTERPRETATIVOS,
COMPONENTES CONSTELARES.

(3) EL TERRITORIO COSNTELADO.
La consolidación.



En el LITORAL
la CONSTELACIÓN LINEAL

Al NORTE
la CONFORMACIÓN TRANSFRONTERIZA

AL NORESTE
la COSNTELACIÓN TRIANGULAR

Al SUR
el ABANICO ASIMÉTRICO

(2) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Centros poblados y territorio



Figura 6.46

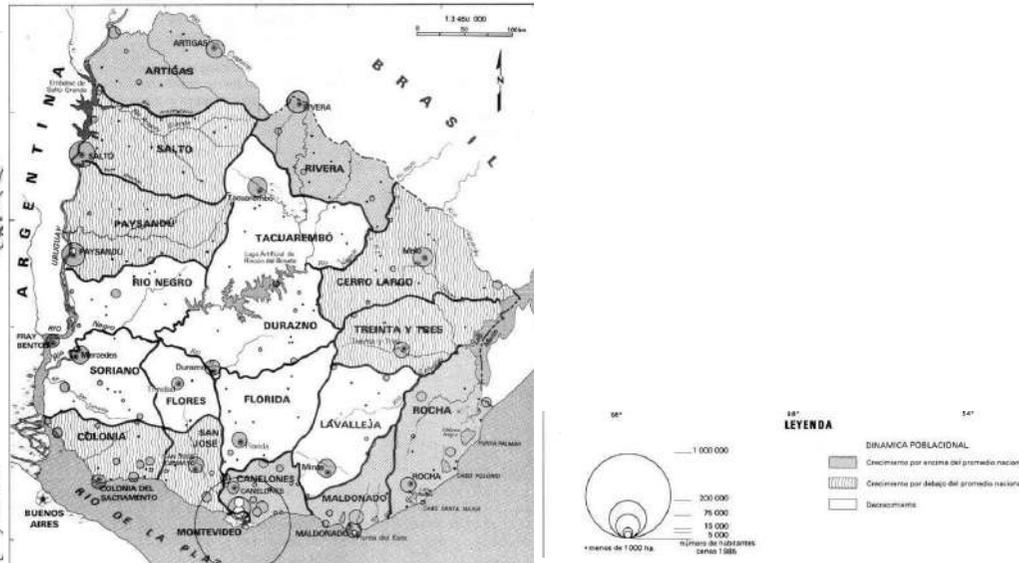


Figura 6.47

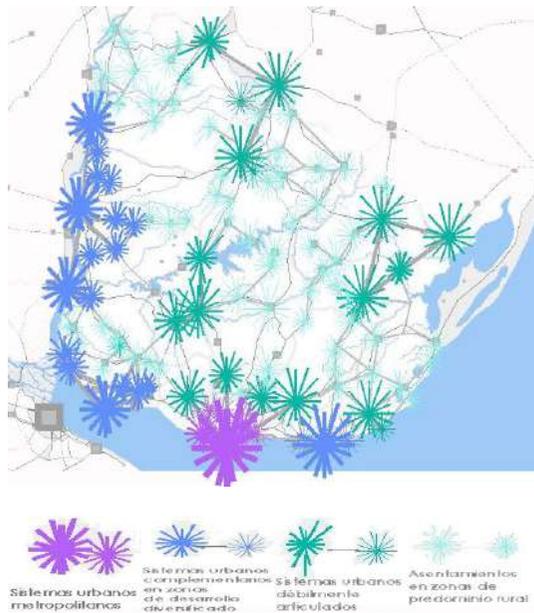


Figura 6.48

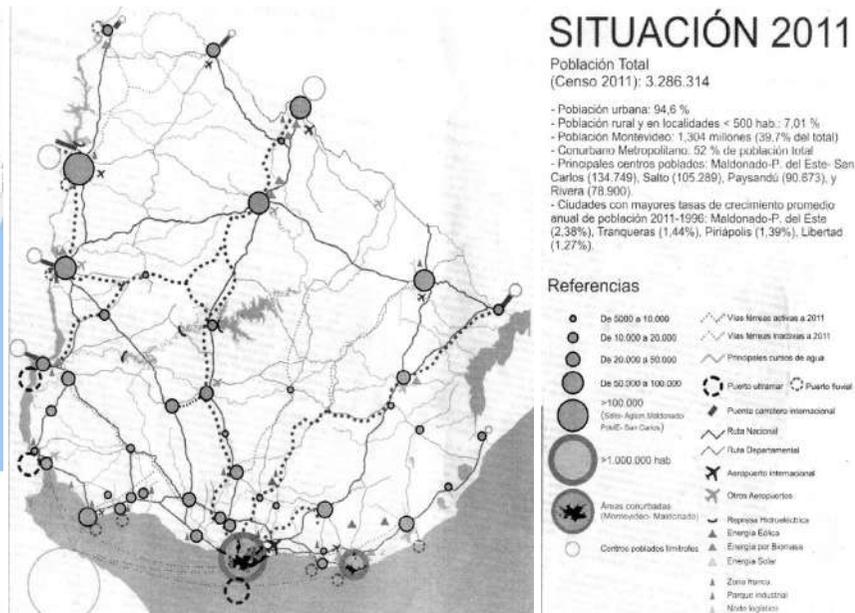


Figura 6.49

Figura 6.46 Clasificación de ciudades por tamaño. Martínez 2000.

Figura 6.47 1986, Variación de población en Uruguay. Estudio Ambiental Nacional- OEA-Washington D.C., 1992.

Figura 6.48 Sistemas urbanos 1997, DNOTyD (MVOTMA).

Figura 6.49 2011, Cortes representativos del proceso territorial. Martínez et al. 2015.

(2) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Centros poblados y territorio.
Canales de comunicación.

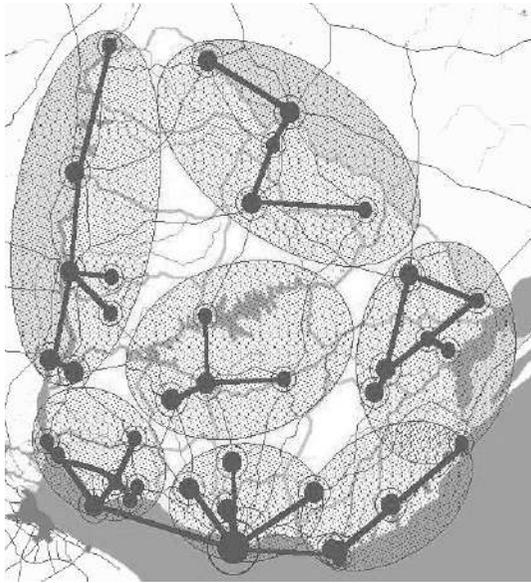


Figura 6.50

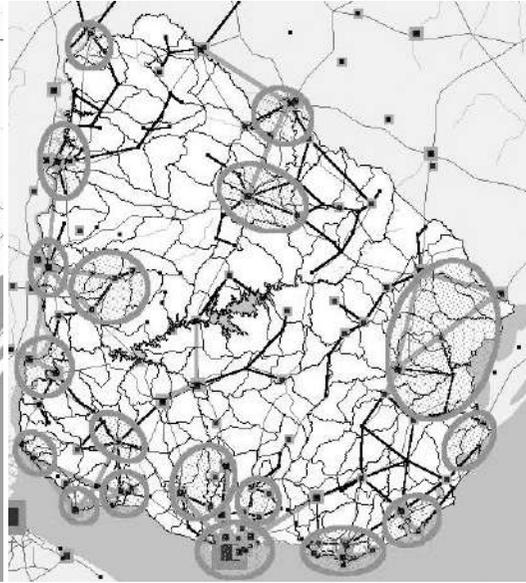


Figura 6.51

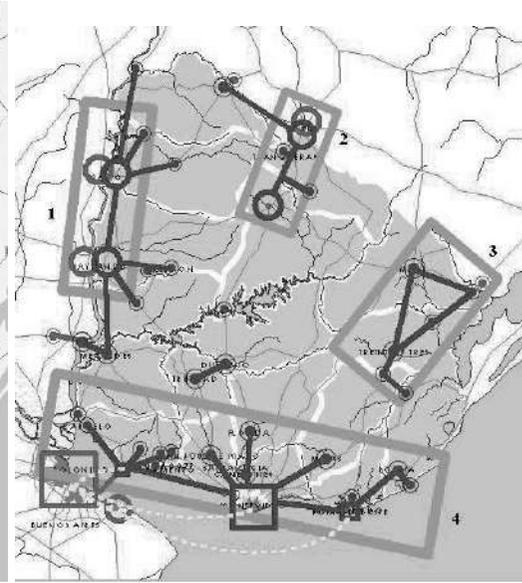


Figura 6.52

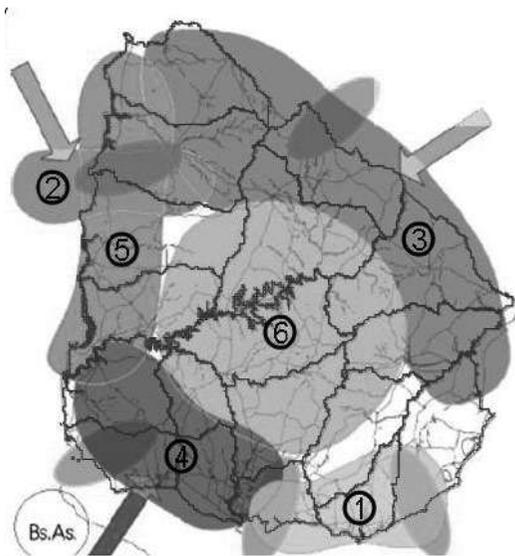


Figura 6.53

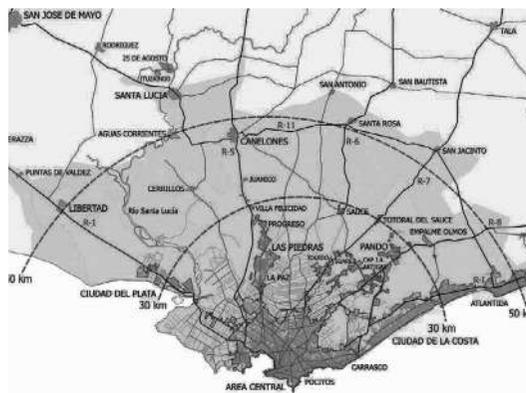


Figura 6.54

Figura 6.50 Espacios subnacionales 1997 DNOyD (MVOTMA).

Figura 6.51 Microregiones, 1997 DNOyD (MVOTMA).

Figura 6.52 Redes estructurantes del sistema urbano, 1997 DNOyD (MVOTMA).

Figura 6.53 Escenario de liderazgo, UY 2025, 2004.

Figura 6.54 Coronas del área metropolitana. El Libro Blanco del Área Metropolitana, 2007.

(2) MAPAS REPRESENTATIVOS. Producción agorpecuaria

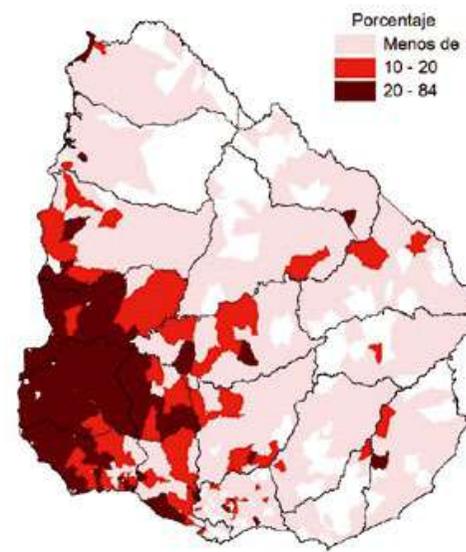
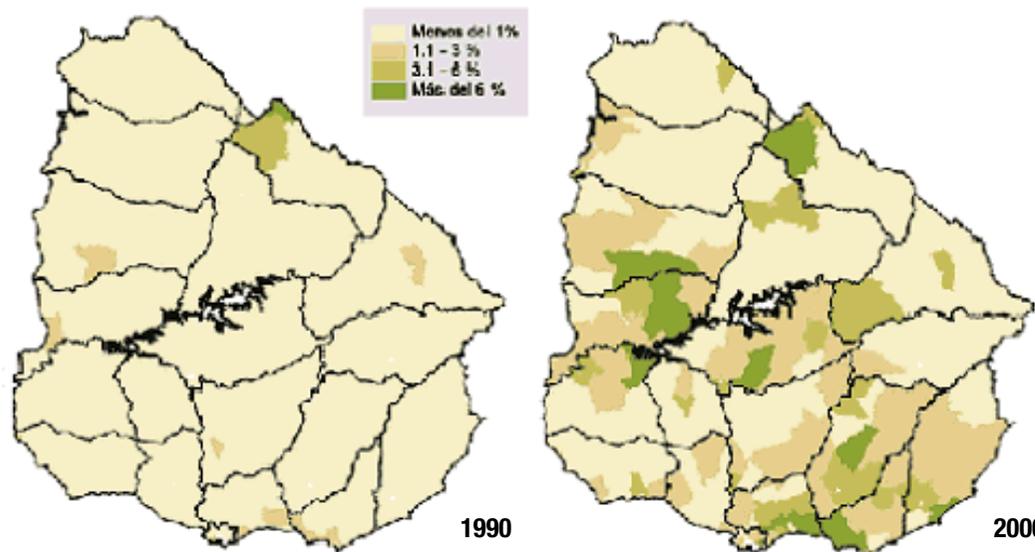
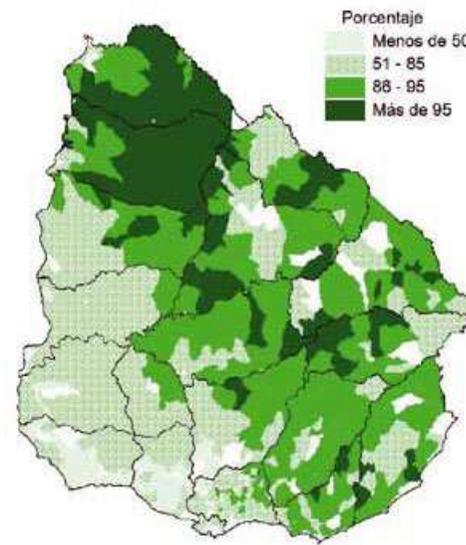
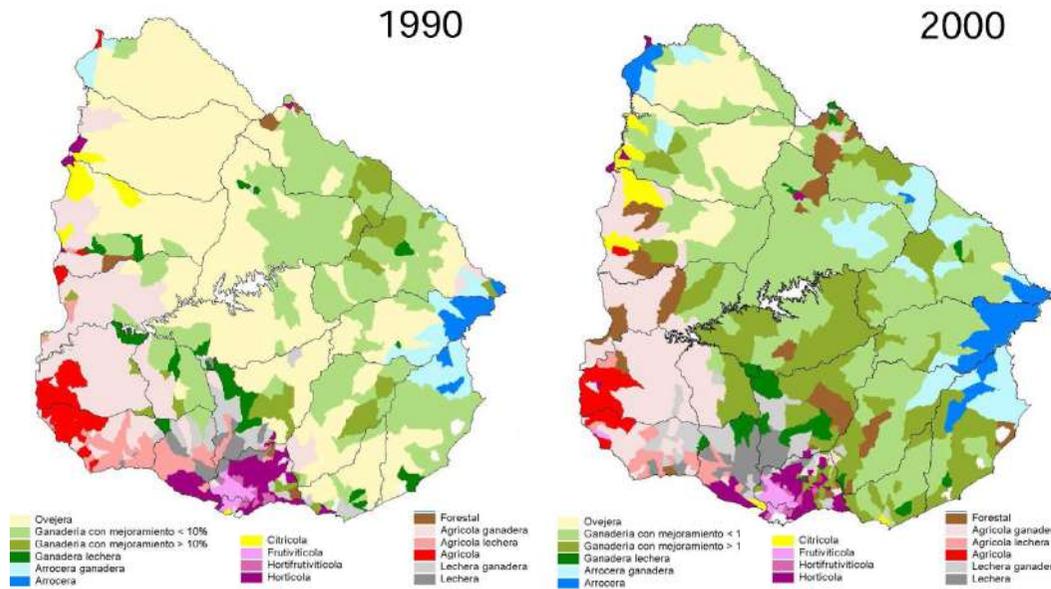


Figura 6.55

Figura 6.56

Figura 6.57

Figura 6.58

Figura 6.59

Figura 6.60

Figura 6.55 MGAP -censo 2011- regiones agropecuarias 1990.

Figura 6.56 MGAP -censo 2011- regiones agropecuarias 2000.

Figura 6.57 MGAP -2011- superficie de producción ganadera.

Figura 6.58 Explotación forestal - www.fao.org (sobre datos MGAP).

Figura 6.59 Explotación forestal - www.fao.org (sobre datos MGAP).

Figura 6.60 MGAP -Censo 2011, superficie de cultivo cerealero e industriales de secano.

(2) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Producción _ Canales de comunicación



Figura 6.61

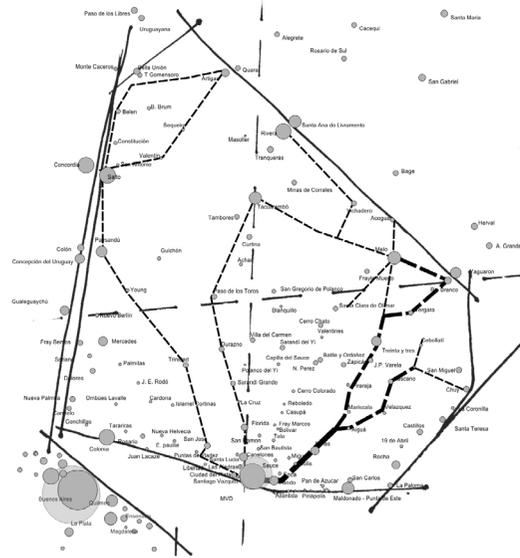


Figura 6.62

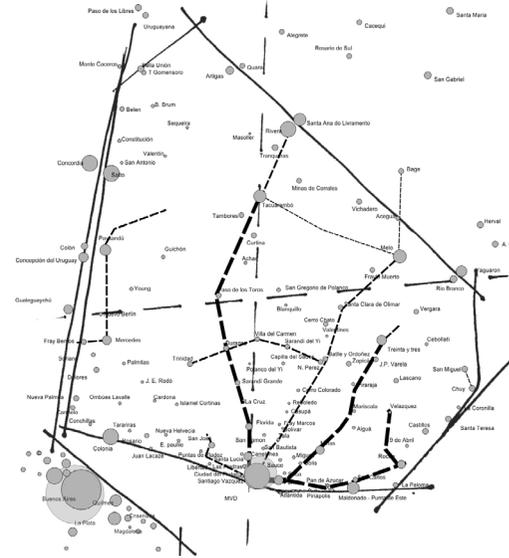


Figura 6.63

TRANSPORTE CADENA GRANOS (SECANO)

- 1/ 335 MIL TONELADAS
- 335 / 670 MIL TONELADAS
- 670 / 1 MILLÓN de TONELADAS

TRANSPORTE CADENA GRANOS (ARROZ)

- 1/ 230 MIL TONELADAS
- 230 / 450 MIL TONELADAS
- 450 / 700 MIL TONELADAS

TRANSPORTE FORESTAL (LEÑA)

- 1/ 450 MIL TONELADAS
- 450 / 900 MIL TONELADAS
- 900 / 1.300 MILLONES de TONELADAS

TRANSPORTE FORESTAL (INDUSTRIAL)

- 1/ 81 MIL TONELADAS
- 81 / 162 MIL TONELADAS
- 162 / 240 MIL TONELADAS

TRANSPORTE FORESTAL (CELULOSA)

- 1/ 1 MILLÓN de TONELADAS
- 1 MILLONES / 2 MILLONES de TONELADAS
- 2 MILLONES / 3 MILLONES de TONELADAS

TRANSPORTE FORESTAL (ASERRÍO)

- 1/ 32 MIL TONELADAS
- 32 / 64 MIL TONELADAS
- 64 / 95 MIL TONELADAS



Figura 6.64



Figura 6.65

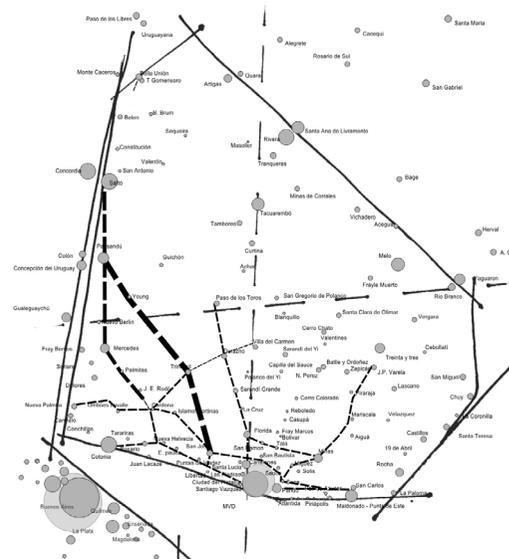


Figura 6.66

(2010-construcción sobre datos MTOP)

Figura 6.61 Canales de producción GRANOS SECANO

Figura 6.62 Canales de producción GRANOS ARROZ

Figura 6.63 Canales de producción FORESTAL LEÑA

Figura 6.64 Canales de producción FORESTAL INDUSTRIAL

Figura 6.65 Canales de producción FORESTAL CELULOSA

Figura 6.66 Canales de producción FORESTAL ASERRÍO

(2) MAPAS REPRESENTATIVOS.
Producción _ Canales de comunicación

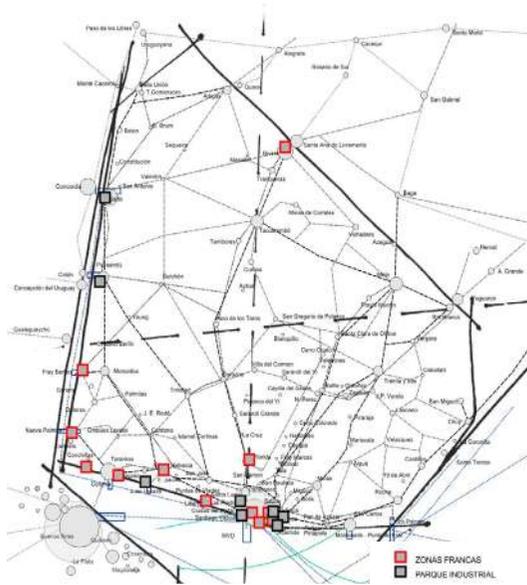


Figura 6.67

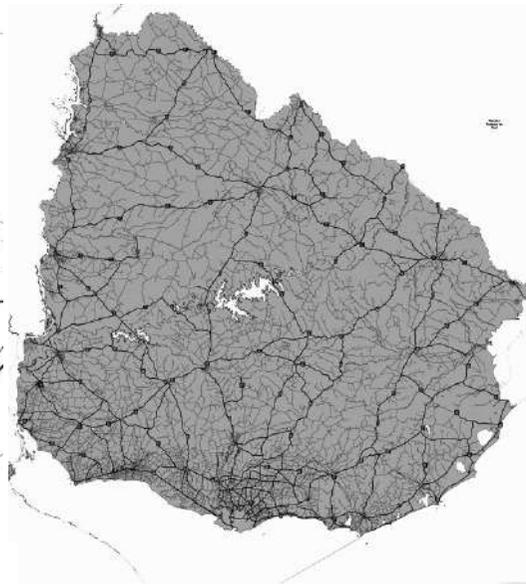


Figura 6.68

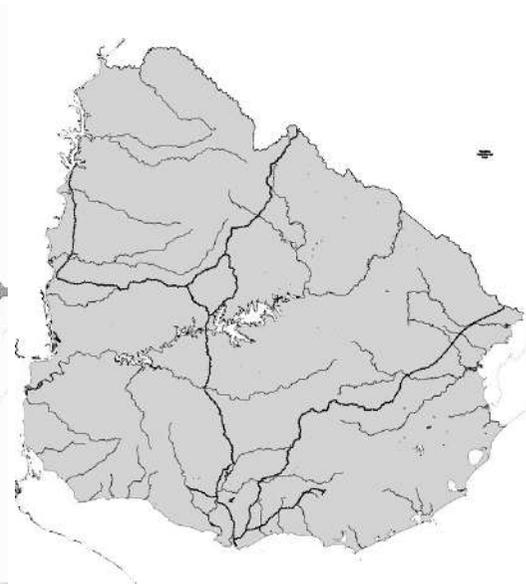


Figura 6.69

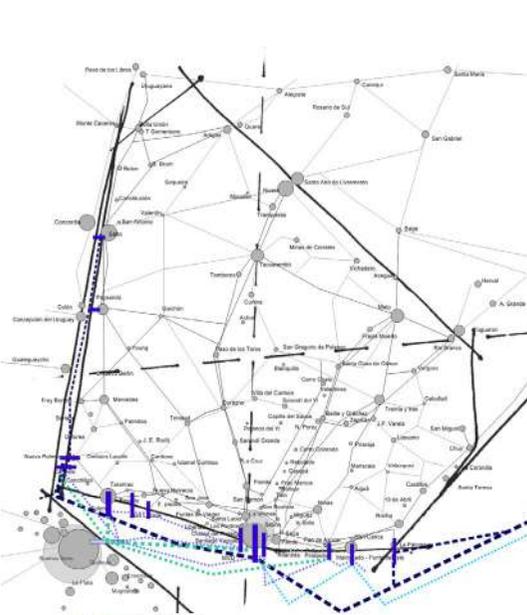


Figura 6.70



Figura 6.71

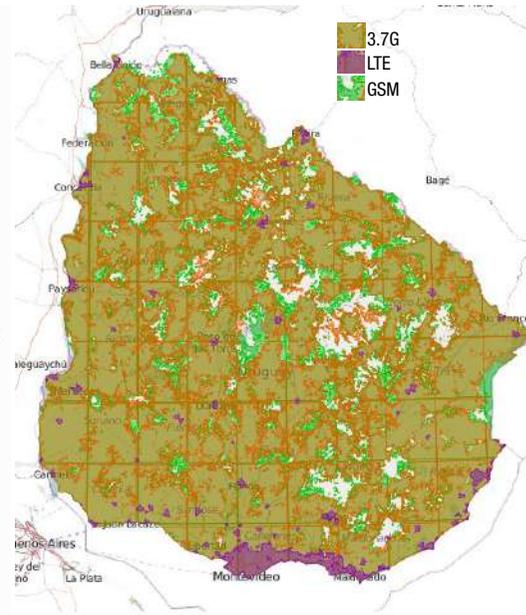


Figura 6.72

Figura 6.67 OTRAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS (2010-construcción sobre datos MTOP).

Figura 6.68 2011 MTOP rutas nacionales y caminos.

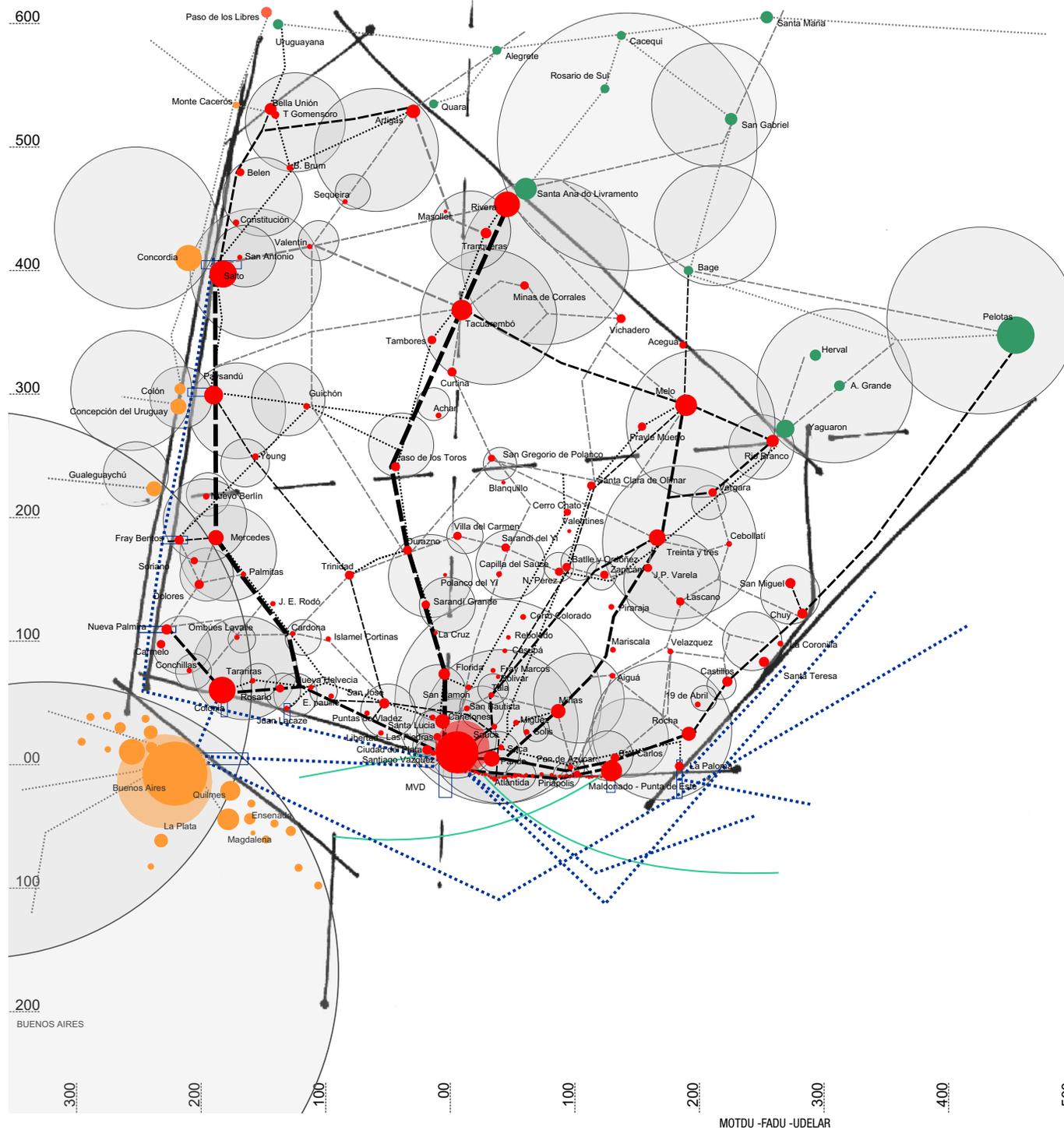
Figura 6.69 MTOP Sistema ferroviario, rutas activas.

Figura 6.70 MTOP Sistema de puertos

Figura 6.71 2011,Red nacional postal (El correo Uruguayo).

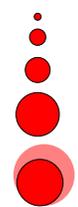
Figura 6.72 2011 Cobertura móvil ANTEL_Lte.

(2) MAPAS INTERPRETATIVIVOS.



CENTROS POBLADOS UY

- menor a 5mil habitantes
- menor a 10mil habitantes
- mayor a 35mil habitantes
- mayor a 70mil habitantes
- mayor a un millón de habitantes



Argentina
Brasil



CAMPOS DE INFLUENCIA

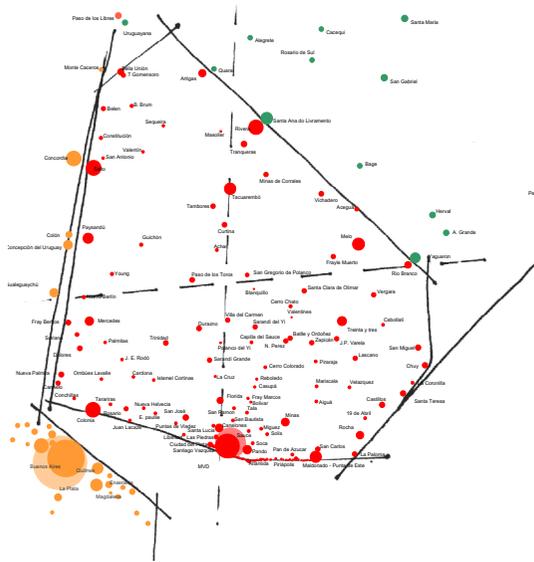


SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

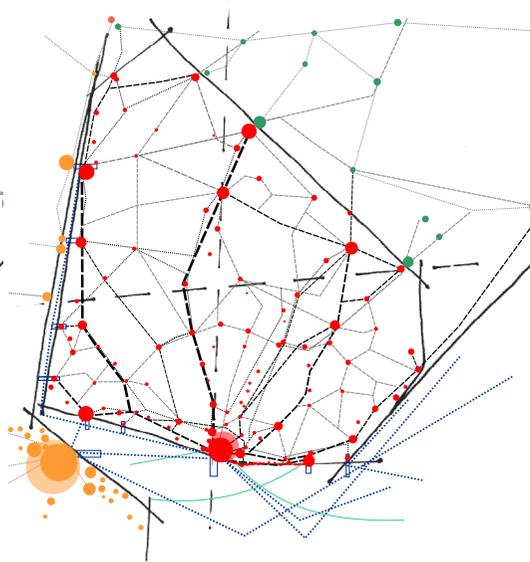
- rutas principales
- otras rutas
- vías férreas
- rutas marítimas
- puertos secundarios



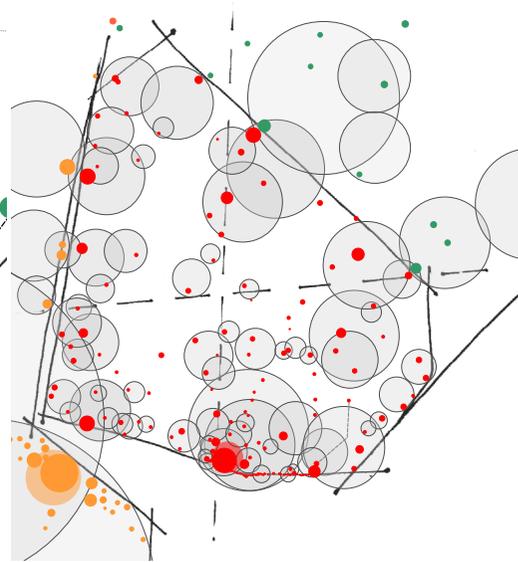
(2) MAPAS INTERPRETATIVOS, COMPONENTES VALORADOS.



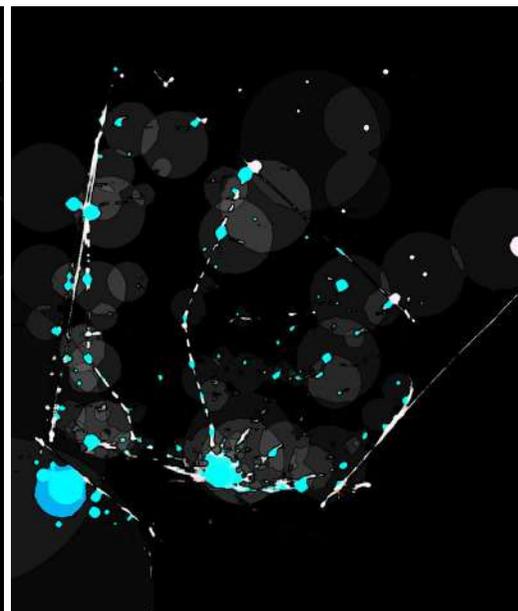
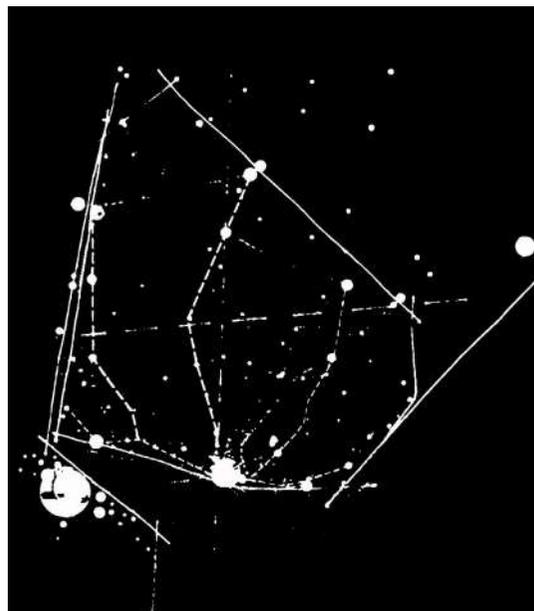
CENTROS POBLADOS

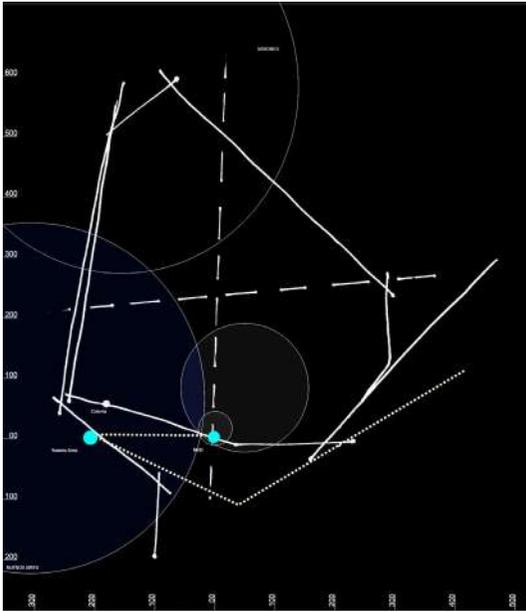


CANALES DE COMUNICACIÓN

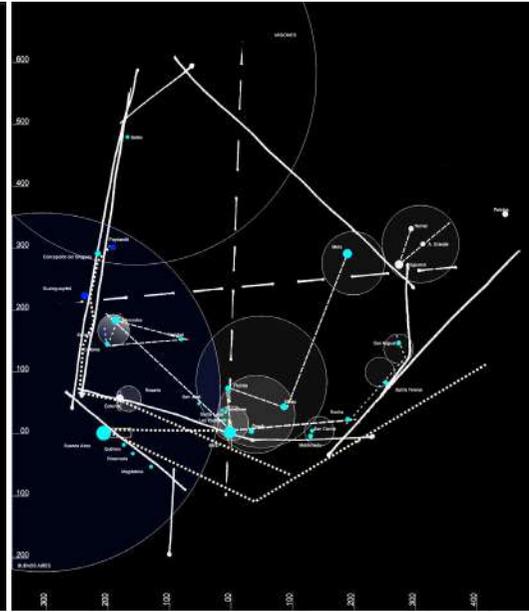


CAMPOS DE INFLUENCIA

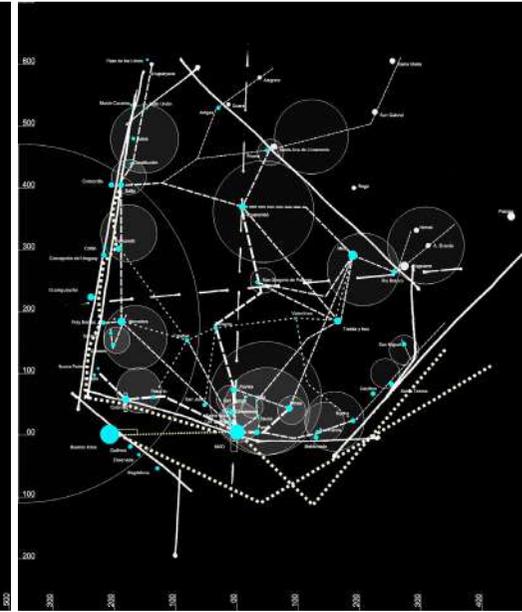




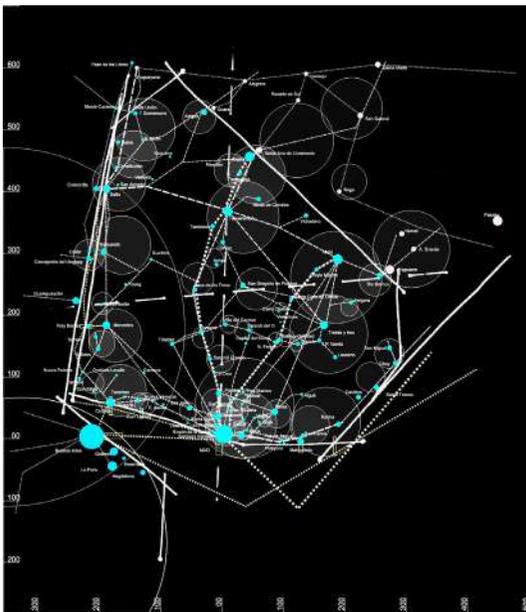
< 1750



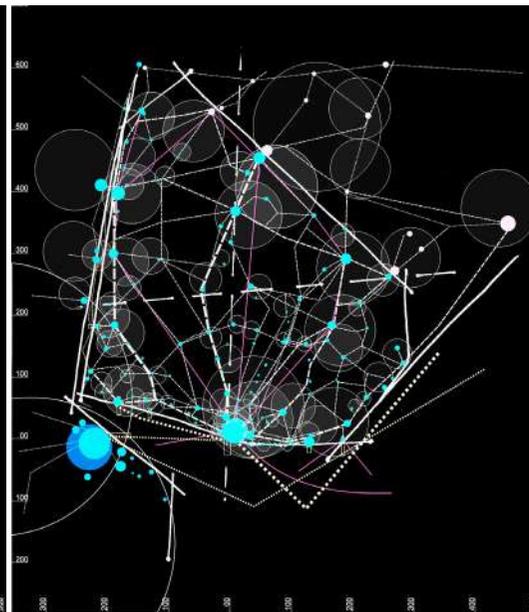
1811



1867

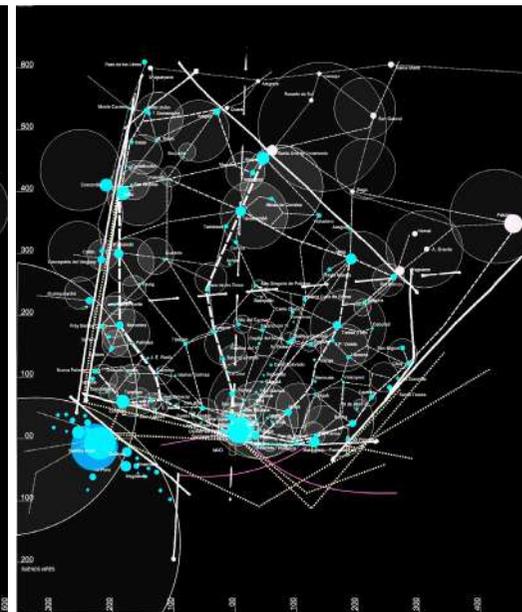


1918

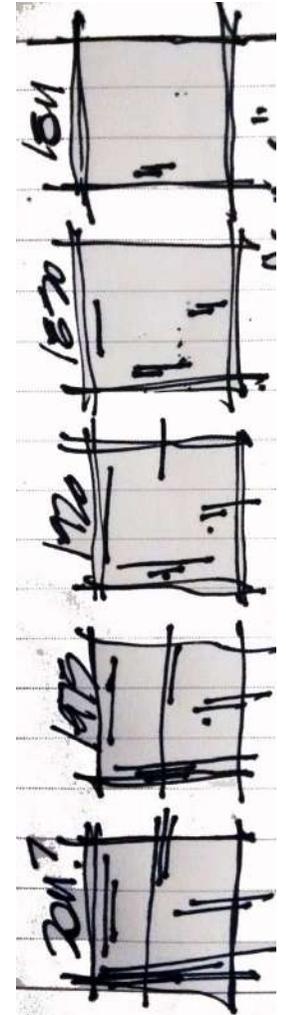


1975

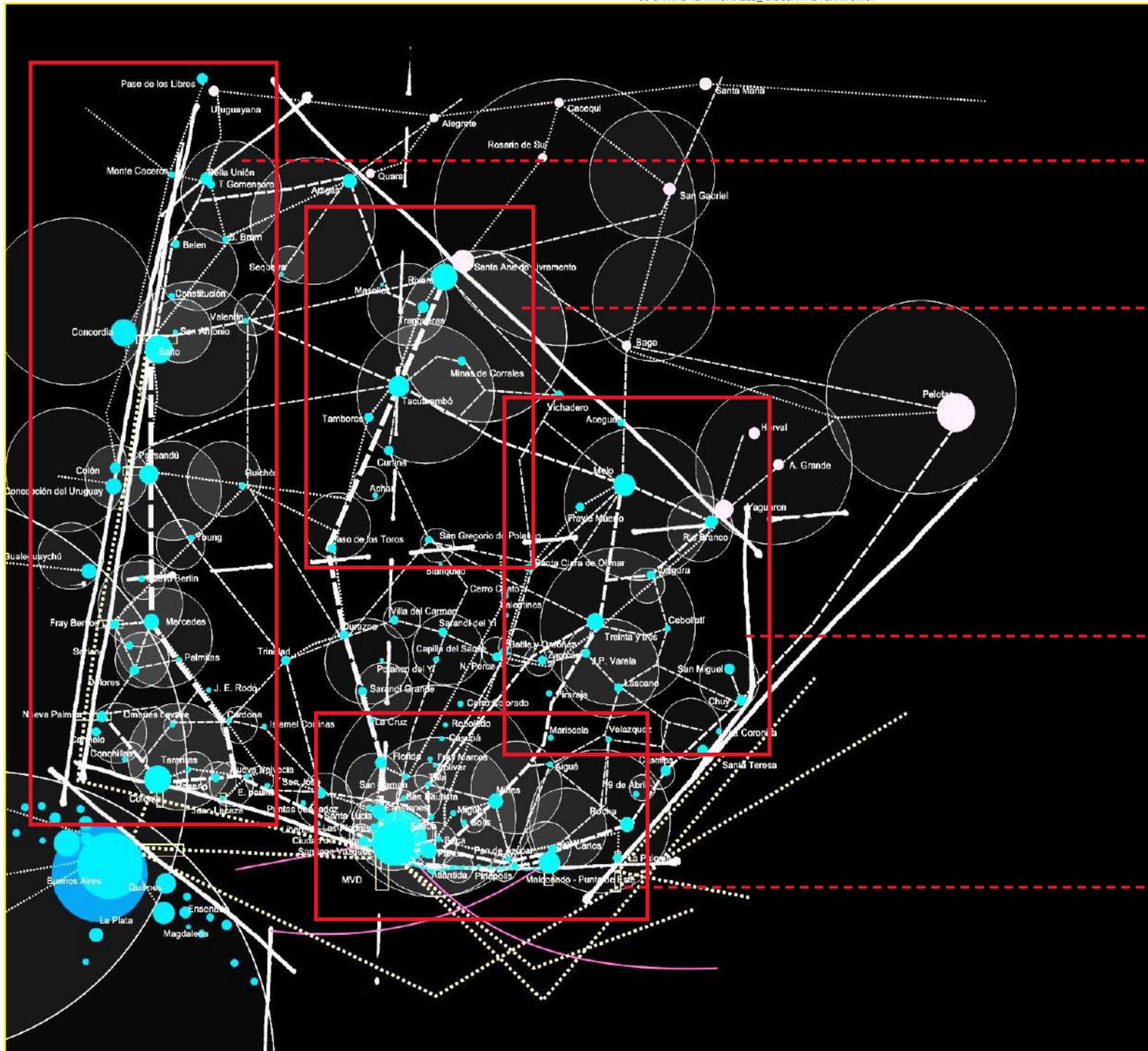
MOTDU -FADU -UDELAR



2011



Hipótesis de trabajo, 2013

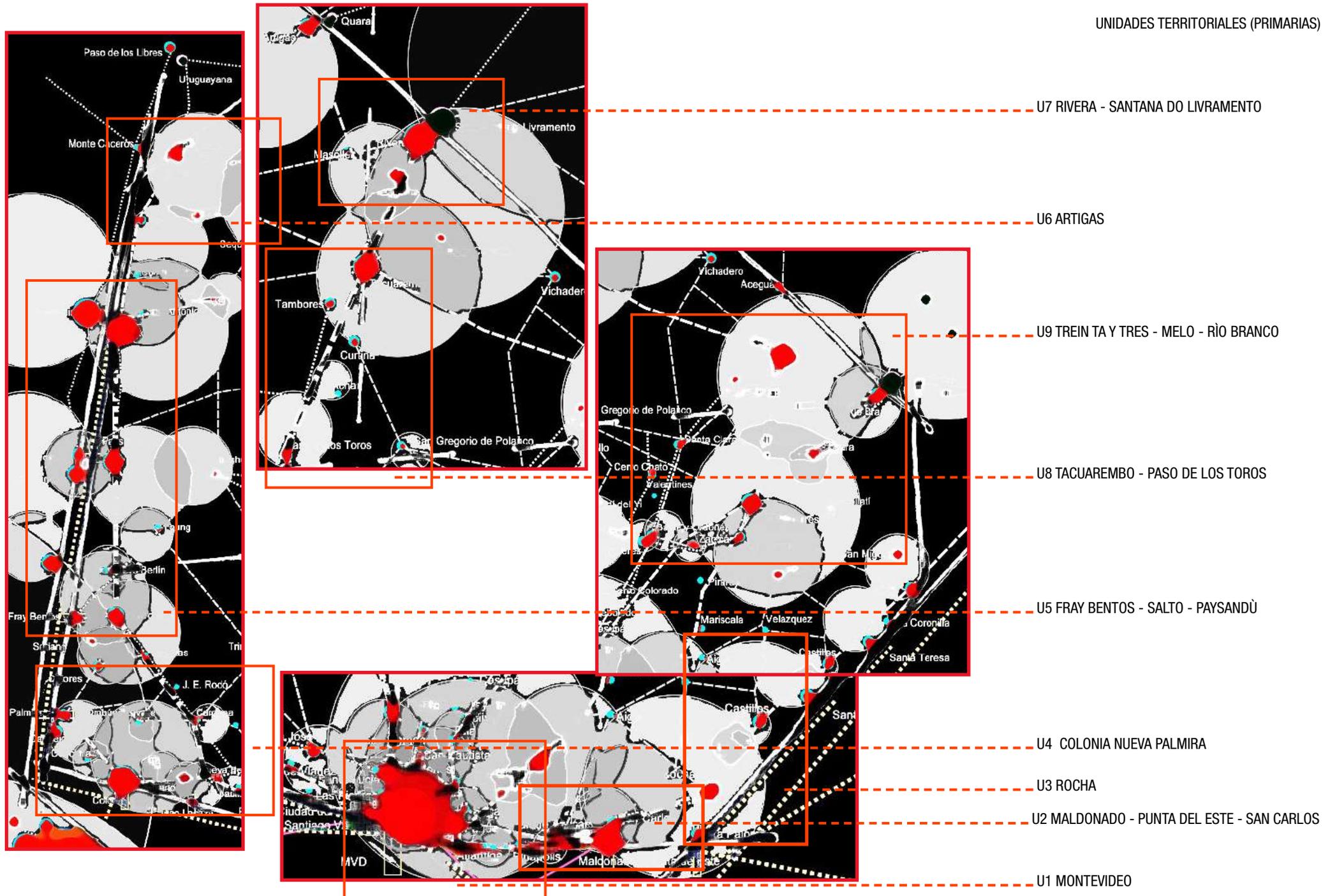


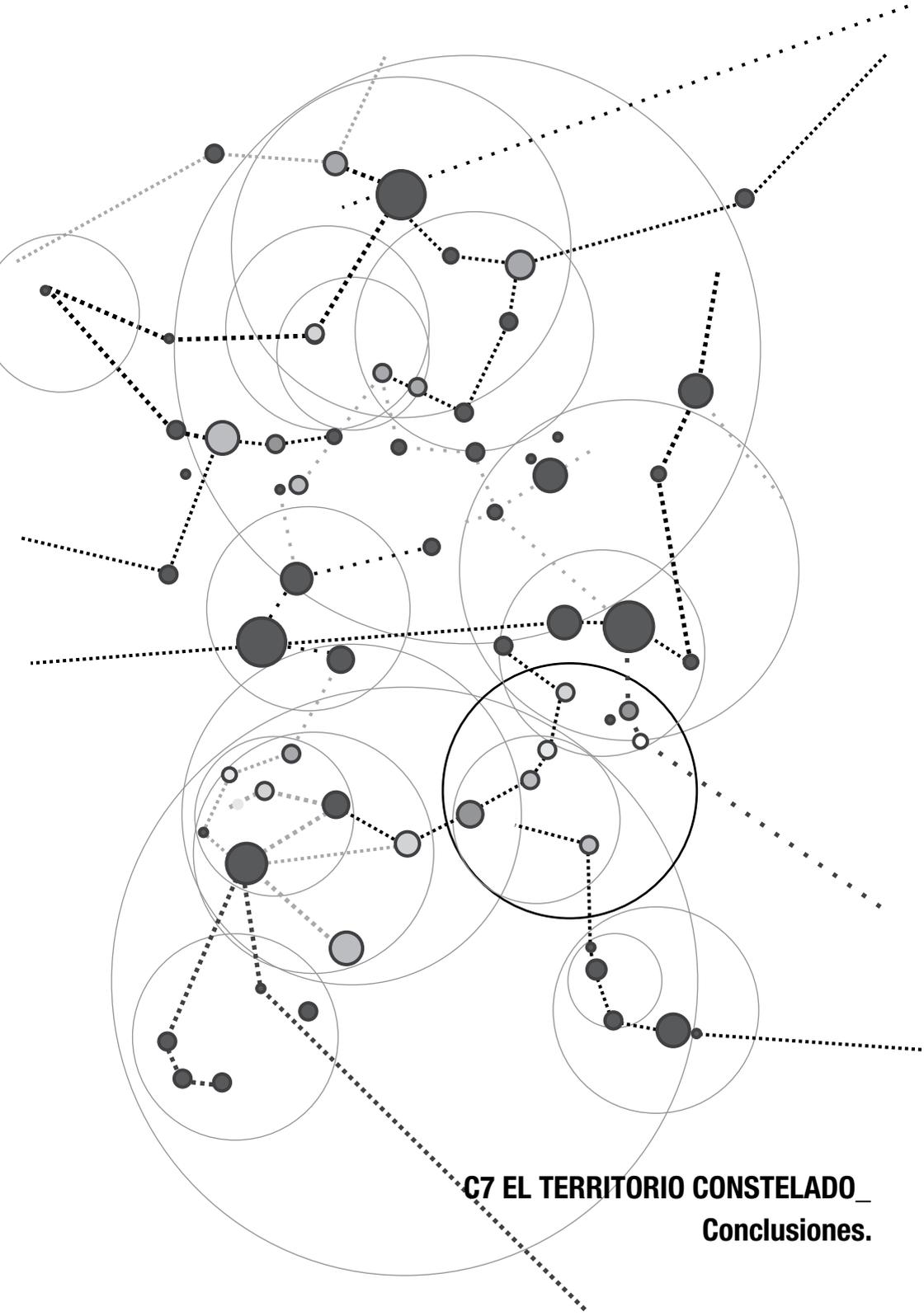
En el LITORAL
la CONSTELACIÓN LINEAL

Al NORTE
la CONFORMACIÓN TRANSFRONTERIZA

AL NORESTE
la CONSTELACIÓN TRIANGULAR

Al SUR
el ABANICO ASIMÉTRICO





C7 EL TERRITORIO CONSTELADO_
Conclusiones.

INDICE C7_

CONCLUSIONES.	(191)
1 EL CONTEXTO DE LO REAL, EL TERRITORIO CONSTRUIDO	(195)
2 RETORNAR LA MIRADA	(201)
3 CONCLUSIONES	(205)

Pensar en las ciudades (y el territorio)
es pensar en lo que hay pero tam-
bién es proponer nuevas maneras de
afrontar lo que está apareciendo.

(I de Solà-Morales, 2000).

1 EL CONTEXTO DE LO REAL, EL TERRITORIO CONSTRUIDO

En la construcción del territorio, las ciudades representan la condensación de las estrategias histórico-político-territoriales de apropiación. “En el nuestro, estas lógicas comenzaron a perfilarse en el siglo XVII, cuando la Banda Oriental se convirtió en zona propicia para la explotación de la corambre (...)” (Urruzola et al. 2011, p.118).

Es posteriormente, que la fundación de centros poblados consolidó una estructuración diferenciada del territorio. Por razones defensivas y estratégicas las fundaciones se concentraron sobre las márgenes costeras del Río Uruguay, Río de la Plata y Océano Atlántico y en la difusa frontera con Brasil hacia el noreste.

La estructuración del territorio del Uruguay responde a las lógicas de una sociedad predominantemente urbana, materializándose en un conjunto de ciudades dispuestas a lo largo de los canales de intercambio y comunicación (y viceversa).

Las ciudades, al estar integradas por los diversos canales de comunicación (fluvial y terrestre inicialmente y avanzado el siglo XX preponderantemente terrestre), establece vínculos de diverso orden con sus similares y en función del desarrollo de los canales de comunicación, las actividades productivas y las capacidades instaladas a lo largo de su evolución histórica (infraestructuras, equipamiento colectivo -salud, educación, seguridad-etc.) se inicia la conformación de unidades funcionales (quizás la de mayor data sea la otrora conformación de Montevideo ciudad-territorio, actualmente constituida y en expansión constante hacia el este).

Así pues en función de la interpretación y valoración cualitativa (más que cuantitativa) de las interacciones y el alcance de las capacidades instaladas se constituye la lectura del territorio constelado. Una lectura de las unidades relacionales desarrolladas en la construcción, estructuración y por ende, ocupación del territorio, con diversos niveles de complejidad.

A fines del siglo XX se producen modificaciones a nivel mundial cuyos efectos se manifiestan rápidamente en el país y la región. La revolución tecnológica en el ámbito de la información y las comunicaciones, ha generado importantes transformaciones socio-económicas.

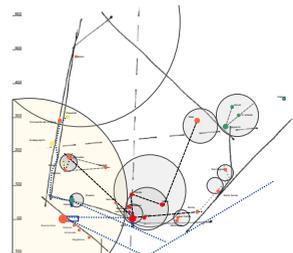


Figura 7.1 Interpretar al territorio 1811

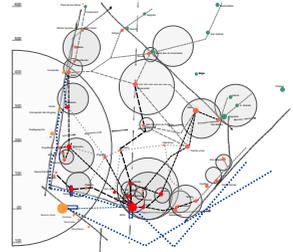


Figura 7.2 Interpretar al territorio 1867

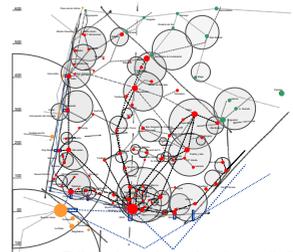


Figura 7.3 Interpretar al territorio 1918

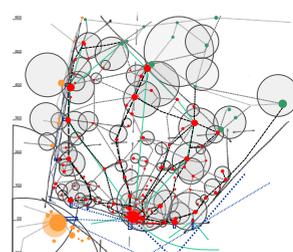


Figura 7.4 Interpretar al territorio 1975

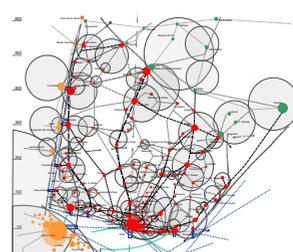


Figura 7.5 Interpretar al territorio 2011

La globalización, basada en las nuevas formas de acumulación y regulación ha impuesto importantes transformaciones y oportunidades al territorio.

Las nuevas técnicas de intercambio de la información y las comunicaciones favorecieron la movilidad tanto de personas como de mercancías, permitiendo la ampliación territorial de las externalidades de las grandes ciudades, lo que conlleva a la valoración de las unidades funcionales, que en su nueva configuración se comporta como una red de localidades urbano-territoriales, las Constelaciones.

“El Uruguay urbano alcanza en 2011 al 94,5% de la población y 93,4% de las Viviendas (en 1985 era el 87% y 88% respectivamente) con tres Grupos de Localidades: Área Metropolitana de Montevideo, 43 conglomerados intermedias mayores a 5.000 habitantes y localidades menores a 5.000 habitantes” (Martínez et al., 2013).

La existencia de las Unidades Territoriales de Actuación -las CU-, y en particular la estructuración territorial que estas conforman resulta de interés en la nueva lógica organizacional y las transformaciones socio-económicas del actual modelo mundial, pues un territorio organizado puede “pasar a operar como lugares centrales desde donde se organiza la economía de una región o porción de territorio y además, con atribuciones en la localización de servicios especializados para la producción y/o logística al constituirse en verdaderos nodos generadores de innovaciones” (S. Boisier 2000).

El territorio constelado,

Al constelar el territorio se pudo verificar que existen por lo menos cuatro Constelaciones con sus respectivas Unidades Territoriales. Cuatro unidades funcionales de relativa autonomía dentro del sistema urbano territorial del Uruguay.

Cada una de estas, como se pudo ver en el Capítulo 6, es producto manifiesto de los procesos de ocupación, construcción y transformación del territorio. De su territorialización.

(1) AL SUR ordenada por Montevideo y el cúmulo conformado por Maldonado-Punta del Este-San Carlos, con forma de **ABANICO ASIMÉTRICO**, se destacan en la constelación mayor. Aquella en la que ha confluído históricamente todo el territorio-

Esta lleva en su esencia al territorio de la ciudad indiana, sin embargo su lado de extensión mayor, responde a una relativa nueva conformación de no menor peso.

(2) En el LITORAL la COSNTELACIÓN LINEAL, con estructura en peine, transcurre en paralelo a su similar sobre costas Argentinas, o acaso deberíamos hablar de una sola constelación que discurre en dos ramas paralelas sobre ambas márgenes del Río Uruguay?

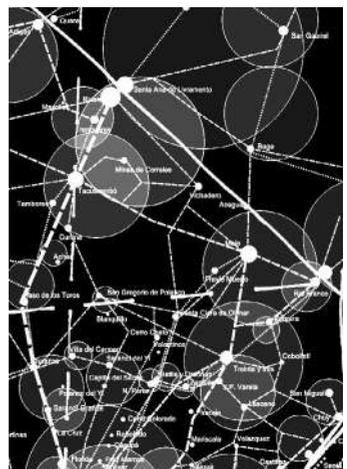
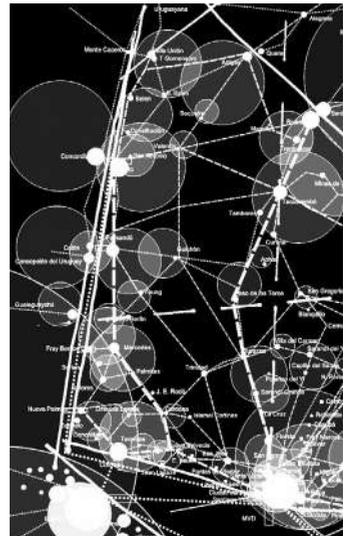
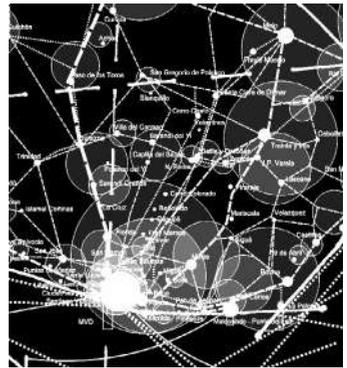
Se trata de un cúmulo de ciudades de desarrollo competitivo en relación a sus pares nacionales y con un claro comportamiento de complementariedad y competencia hacia sus similares Argentinas.

(3) AL NORTE, única en su especie, **UNA CONFORMACIÓN TRANSFRONTERIZA**, comandada por la indivisible continuidad urbana que integran Rivera y Santana do Livramento. Ciudad que conforma en sí misma una Unidad y que, por sus características, es (o debería ser) imposible pensar en solo uno de sus componentes.

Esta constelación se extiende hacia el sur en dirección a Tacuarembó, con la ruta 5 como estructurador principal.

(4) AL NORESTE, en disposición **TRIANGULAR** -el arrozal-. Claramente influenciada y tensionada por la frontera Brasileira, se reconoce en esta constelación a tres cúmulos principales (liderados respectivamente por Treinta y Tres, Melo y Río Branco), que pujan a su vez, a un territorio de claro porte productivo agropecuario.

Por su distancia a la capital nacional y las propias particularidades de su actividad productiva esta unidad funcional tiene dos características resaltables, el diálogo en complementariedad de los nodos urbanos componentes y la confluencia en cada uno de ellos de más de un canal de comunicación. Todos ellos terrestres y de distinto



perfil, pero a la vez altamente demandados.

Al observar el campo de influencia de esta constelación se distingue, por acción de la actividad granelera, un vínculo intermitente con la unidad costera, en particular con el campo de influencia de Rocha, vislumbrando, a la vez que permitiéndonos imaginar un escape al mar.

LAS UNIDADES TERRITORIALES

AL SUR, EL ABANICO ASIMÉTRICO.

Esta constelación tiene su origen en las primeras etapas de la construcción del territorio y una cualidad casi única. Su ramal este lo conforma un continuo de porte urbano/periurbano casi ininterrumpido cuya densificación responde a los últimos 50 años.

U1 Montevideo y su otrora jurisdicción indiana hoy transformada en área metropolitana.

U2, al este Maldonado-Punta del Este-San Carlos. Si bien este territorio es de temprano avance estratégico militar, no así su antropización. Su paisaje de borde oceánico con pequeños saltos en la confluencia de la zona serrana que desemboca en la costa en Piriápolis y el sistema de lagunas sobre el extremo este, lo transforman rápidamente en un territorio de interés estacional.

Atlántida, Piriápolis, Punta del Este, cada una a su tiempo y de diferencial desarrollo son los centros más representativos de esta Unidad.

En particular, en las últimas décadas el conglomerado urbano conformado por Maldonado-Punta del Este-San Carlos se ha desarrollado con un porte estructural, similar al área metropolitana (aunque de menor escala e incidencia territorial) conformándose MVD y Punta del Este en poderosos extremos del a mayor conurbación del UY.

U3 Rocha. La continuidad de la costa atlántica constituye un nexo irrefutable, de esta unidad con las demás componentes de la Constelación Sur, sin embargo, esta característica que es notoria y evidente en los periodos estivales se desdibuja bajo un halo de no menor impronta territorial, la producción rural. Esta última de fuerte incidencia en la actividad arrocera vincula a esta unidad funcional a la Constelación NORESTE.

EN EL LITORAL, LA CONSTELACIÓN LINEAL.

Esta constelación está conformada por varios cúmulos o unidades

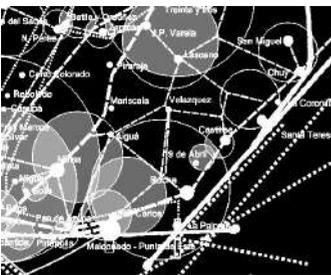
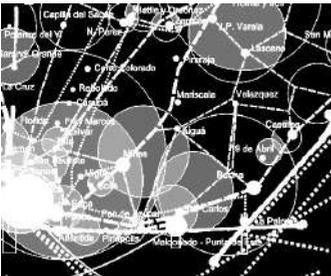
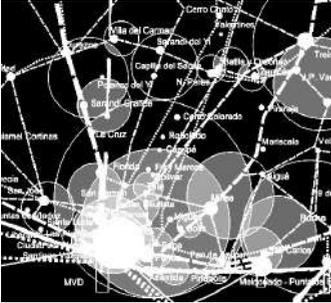


Figura 7.6 EL ABANICO ASIMÉTRICO

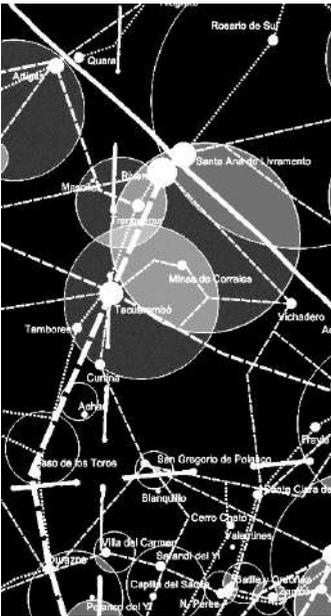


Figura 7.9 LA TRANSCONSTELACIÓN

EN EL NORTE, LA TRANSCONSTELACIÓN.

U7_ La frontera de mayor disputa en la construcción de nuestro territorio es también tierra de intercambio constante. La ciudad que no es una, de **Rivera y Santana**, confluye en un único territorio dividido por una línea invisible, siendo la actividad comercial la que ha marcado los pulsos de uno y otro lado.

Tierra de producción agropecuaria (de carácter extensivo) y pocas industrias vinculadas, ha variado su eje productivo a lo largo de los periodos estudiados casi como buscando su vocación.

En las últimas décadas la actividad forestal ha impuesto un nuevo impulso a su desarrollo, generando a la vez que remarcando tensiones a lo largo de la Ruta 5 y reactivando un vínculo de pulso débil pero constante entre Tacuarembó y Rivera.

U8_ Hacia el centro se observa un vacío estructural. Por falta de intereses productivos o escaso riesgo estratégico esta zona fue la gran olvidada hasta avanzado el siglo XIX. Sin embargo los avances ingenieriles del S XX marcaron el desarrollo estructural de esta zona. La construcción del sistema de represas hidroeléctricas en el Río Negro la transformo en estratégica, llegando a ser la única con fundación de centros poblados en el siglo XX.



Figura 7.8 LA CONFORMACIÓN TRIANGULAR

Tacuarembó y Paso de los Toros constituyen los nodos motores de este territorio, aunque la distancia que las separa genera un vínculo que no es demasiado fuerte y esta zona sigue observándose como un territorio de lento desarrollo y menor ocupación.

Mención especial deberían tener las ciudades de Tranqueras y Corrales. La primera por su acelerado crecimiento, dinámica y rol estructurante en la confluencia hacia Artigas. La segunda por las capacidades construidas vacantes y su relativo potencial de desarrollo.

AL NORESTE, LA CONFORMACIÓN TRIANGULAR.

U9_ Treinta y Tres, Melo, Rio Branco (y Rocha), han sido reconocidos como puntos de confluencia de la actividad productiva rural (en particular la granelera intensiva) constituyéndose varias de ellas en terminales del sistema del transporte terrestre nacional y paso de frontera hacia Brasil. En particular **cada una de estas podría conformar una Unidad de Actuación Territorial.**

Vergara y Cebollatí, son reconocidos como núcleos de menor escala, pero de claro dinamismo y rol estructural de su área de influencia.

Dentro cada una de estas unidades territoriales, otras de me-

nor escala comienzan a aflorar y dan soporte a la estructura urbano territorial; conformándose en figuras multiescalares, que deberán ser estudiadas en clave fractal (desde lo conceptual, no lo formal) donde surgirán mayores detalles a medida que el observador se acerque, pero debiendo siempre retornar a la escala nacional o incluso regional, para poder comprender la forma y la incidencia territorial.

Podríamos disponernos al encuentro de estas figuras, pero su definición implicaría reiniciar el proceso, buscando ahora acercarnos más detalladamente a la información. **Esto exigiría no sólo un acercamiento cualitativo sino que sería necesaria una aproximación cuantitativa al territorio. Dibujar las áreas ya no conceptualmente, sino dejando la construcción de una metonimia y aproximándonos a la construcción de una metáfora.**

2 RETORNAR LA MIRADA

Los resultados de esta tesis, como la propia herramienta se lo propone, afloran a lo largo de su desarrollo en la medida en que cada capítulo responde las preguntas formuladas en la presentación.

Como ya se ha mencionado, la aprobación de la LOTDS ha generado una inflexión en los procesos de ordenamiento y desarrollo del territorio de Uruguay. Coincide esto con una nueva etapa de la planificación, en la que a la hora de reformular criterios de ordenación, se han integrado planteos ligados a otras disciplinas que estudian, el paisaje, la cultura y las identidades locales.

En nuestro país, donde la práctica del OT proviene principalmente desde la “cultura de la ordenación urbana”, esta nueva etapa parece ser, por lo pronto, acertada y en confluencia con una creciente demanda de planificación desde territorios más vastos o espacios de uso característico rural o en concurrencia entre estos y lo urbano.

Es dentro de este marco donde las Constelaciones Urbanas pueden aportar al actual proceso. Desde la construcción de una herramienta que a partir de la interpretación de la imagen espacial de las relaciones en el territorio, se proponen aportar conocimiento hacia la identificación de una nueva territorialidad. Aquella que se genera desde el conocimiento del territorio construido.

Leer para interpretar, interpretar (dibujar) para conocer, conocer para proyectar y proyectar para intervenir en una realidad concreta. (M. Solà Morales 1981).

Posibles Unidades secundarias:

- Rosario, la Paz, y Colonia Valdense, Nueva Helvecia y Playa Fomento, Colonia Suiza y Juan Lacaze;
- Fray Bentos, Dolores, Mercedes, Palmitas y Villa Soriano;
- Buena Unión, Tranqueras y Masoller;
- Treinta y Tres, junto a Cebollatí, Vergara, Gral Enrique Martínez y Rincón y Plácido Rosas;
- Aigua, Mariscala, Velázquez, Lascano y Jose Pedro Varela;
- Sarandí del Yí, Capilla de Sauce y José Batlle y Ordóñez
- José Batlle y Ordóñez, Cerro Chato y Santa Clara de Olimar (...)

Resaltes sobre la metodología,

En la presentación de esta tesis sosteníamos que la comprensión de la imagen espacial del territorio implica la revisión detallada de su proceso de construcción. Esto implica, un relato de las lógicas de desarrollo a través del tiempo para hacerlas evidentes, a simple vista.

La interpretación de dichos procesos (su graficación), supone un recorte de una realidad obviamente más compleja. Su comprensión ha exigido la selección de aquellos elementos más representativos.

Se ha realizado entonces, una operación de descomposición del territorio en sus diversos componentes y sus relaciones, para recomponer finalmente su forma y hacer visibles (de existir, decíamos) las Unidades más representativas de su proceso de construcción.

En los capítulos tres y cuatro de esta tesis, Marco Teórico y Definición de la Herramienta se definen dentro de los tópicos específicos de interés, a las lógicas de ocupación como aquellas estrategias desplegadas en los procesos de ocupación del territorio que establecen modos específicos de organizar y usufructuar el espacio.

Estas lógicas se expresan a lo largo del tiempo y a distintas escalas (capítulo cinco y seis): las primarias o macro escalares, ligadas a la conquista, de protección de las fronteras y la definición de dominios; más acotadas de escala micro, en torno a la localización de asentamientos, control y ordenación del territorio -la ciudad indiana-; y de dimensión variable y escala intermedia -meso- la consolidación de vínculos conectivos, los campos de influencia.

Para su comprensión se entendió necesario el desarrollo de las lecturas interpretativas a través del desarrollo de cortes históricos que permitieran una aproximación multiescalar, constituyéndose el dibujo en el instrumento sobresaliente, tanto para formalizar como para comunicar las lecturas territoriales.

Así pues a través de los tres niveles de aproximación definidos por Francesco Indovina se inició el trabajo de investigación con dos estrategias correlativas a los tiempos del propio proceso territorial:

En la primer etapa, representada en los Cortes históricos 1, 2 y 3 hasta 1918, se realizó un detallado estudio de publicaciones y trabajos de porte histórico, de la cual surge el reconocimiento de las primeras unidades espacio-funcionales del territorio, y sobre las cuales se fundan, en su posterior desarrollo, las Constelaciones.

La segunda etapa, los Cortes 4 y 5 entre 1918 y 2011, implicaron más allá de la obvia revisión de bibliografía histórica, el estudio de un grupo de investigaciones y trabajos contemporáneos al desarrollo de esta tesis. En particular para la conceptualización de los últimos años se contó (desde archivo) con una extensa lista de entrevistas a diversos actores calificados del ámbito público y privado, realizadas en el marco de la “Estrategia Uruguay III Siglo”; las que **permitieron conocer y comprender las cadenas y lazos funcionales que se despliegan, desde las distintas áreas productivas, actualmente en el territorio.**

Posteriormente cada uno de estos periodos fue interpretado gráficamente, realizando un recorte de la realidad a partir del reconocimiento de dos componentes, los centros poblados y los canales de comunicación e intercambio; **para finalmente** mediante el reconocimiento de los campos de influencia **reconstruir, cual puzle, al territorio y la conformación de las Constelaciones Urbanas.**

Desarrollando a su vez una mirada atenta al reconocimiento de las Unidades territoriales, mediante un acercamiento sistémico y transescalar, ya que cada aproximación no es autónoma de las otras, sino que más allá de mostrar un recorte, contiene elementos explicativos de los otros fragmentos. Tiempo y escala son a la vez, estructurantes y transversales y por tanto dan continuidad a la lectura.

Como ya se ha hecho explícito, **subyace a esta metodología la idea de que el territorio es una construcción, y que para poder actuar sobre él, primero hay que conocerlo.** Conocer su historia y comprender la conformación de sus estructuras y unidades espacio-territoriales, para poder intervenirlo.

El futuro de un territorio no es algo que se encuentre predefinido. De la lectura y la comprensión de su construcción, podemos extraer las claves para proyectar un futuro posible. Para esto, entre otras utilidades, deberían servir las Constelaciones Urbanas: para prefigurar, a modo de escenarios posibles, el devenir del territorio

La tesis se propuso por tanto, desarrollar una mirada direccionada hacia el reconocimiento de las dinámicas que operan sobre la ocupación del territorio, indagando sobre la existencia y el reconocimiento de las Unidades de Actuación Territorial y sus respectivas Constelaciones Urbanas.

Subyace a esto la convicción de que las Constelaciones Urbanas son un vehículo privilegiado de articulación y coordinación de estrategias, políticas y proyectos en el territorio.

Al constelar el territorio se pudo verificar que:

(1) Que existen por lo menos cuatro Constelaciones Urbanas, cuatro unidades funcionales de relativa autonomía dentro del sistema urbano territorial del Uruguay.

(2) Que éstas son producto expreso de los procesos de ocupación y construcción del territorio. Sus trazas y componentes emergen o son parte propia de la territorialización, dándole a éste una configuración espacial única.

(3) Que el método desarrollado permitió concentrar la mirada hacia la confluencia de la interacción entre las lógicas de ocupación y las condiciones que el soporte territorial impone y desde ahí a la conformación de las actuales Constelaciones Urbanas.

(4) Desde la especificidad del arquitecto, el desarrollo de una lectura intencionada del territorio que se transforma en interpretación de la forma, que construye y que aumenta el conocimiento sobre éste, no sólo aporta elementos sino que es parte indispensable para el desarrollo de una mirada proyectual.

(5) El uso del dibujo, los registros gráficos como recurso metodológico, como construcción de pensamiento, **permitió evidenciar los rastros, recomponer las trazas, y a la vez, poner en valor los componentes territoriales.**

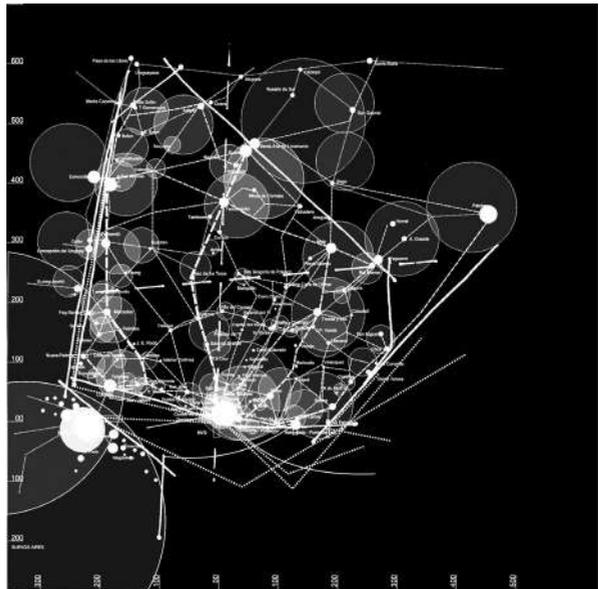


Figura 7.10 EL TERRITORIO CONSTELADO

MOTDU -FADU -UDELAR

3 CONCLUSIONES

Corboz señaló que la “necesidad de una relación colectiva vivida entre una superficie topográfica y la población establecida en sus pliegues permite concluir que no hay territorio sin imaginario del territorio”. “En consecuencia el territorio es un proyecto”. (A. Corboz 2004, p.28)

François Perroux decía hacia 1955 que el hecho, burdo pero sólido, es éste: el crecimiento no aparece en todas partes a la vez; se manifiesta en puntos o polos de crecimiento, con intensidades variables; se esparce por diversos canales y con efectos terminales variables para el conjunto de la economía. (...).

La relación de dependencia fuertemente jerarquizada que se ha generado en nuestro territorio, desde que comenzó a forjarse la estructuración del mismo, puede ser parcialmente superada a través de estrategias que busquen definir complementariedades activas entre las distintas unidades territoriales y sus sistemas urbanos.

Competencia y complementariedad entre las unidades territoriales, permiten la construcción de condiciones favorables al establecimiento de relaciones urbanas que potencien a los componentes, a la vez que abren oportunidades para el desarrollo de una nueva economía de recursos.

Las redes de complementariedad e interdependencia posibilitarían, a un territorio de dimensiones menores como el de Uruguay, aproximarse a las economías de escala y aglomeración. Promoviendo un área que de forma individualizada nunca tendría la masa suficiente para alcanzar el nivel de funciones que se consigue en la red (Camagni 1994)

Estamos hablando de potenciar las unidades funcionales para la construcción de redes de sinergia y cooperación de forma programada. De desarrollar estrategias y proyectos hacia la transformación de la actual configuración urbano territorial para la construcción de un sistema nacional policéntrico de complementariedad y competencia, en busca de un nuevo sistema de equidad territorial, cohesión nacional y desarrollo sostenible (J. Ferrão 1998).

Proyectar el territorio a partir de una reflexión estratégica que evalúe las diferentes posibilidades de evolución morfológica y de funcionamiento del sistema urbano territorial, es un abordaje indispensable para la construcción de estrategias de acción e integración multiescalar.

A este fin, la explicitación de los principios rectores de la organización estructural del territorio, el reconocimiento de las relaciones recíprocas e interactivas y de los subsistemas en la evolución del sistema en sus distintas escalas, son condición estratégica para poder incidir sobre éste.

Es en este punto donde el reconocimiento de **las Constelaciones Urbanas pueden aportar hacia la construcción de:**

- **Estrategias territoriales de actuación para la integración de los entornos poblados y sus áreas de influencia, a los principales nodos de actividad y desarrollo para la consolidación de los sistemas policéntricos;**

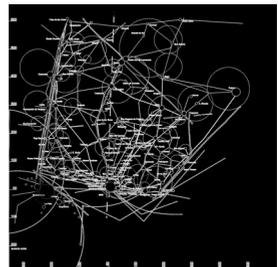
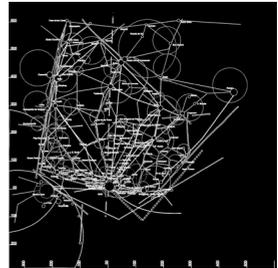
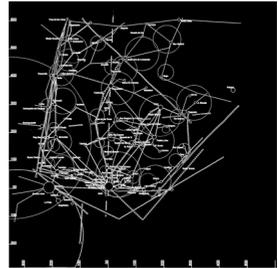
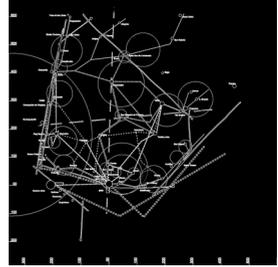
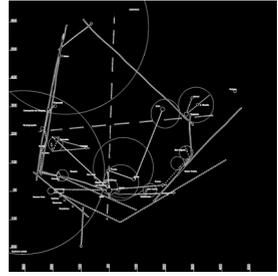
- **Acciones de porte urbano-regional para la intensificación de los procesos existentes de integración urbana en áreas comprometidas, apostando al surgimiento del desarrollo desde la escala local hacia la nacional (y viceversa).**

- **Políticas “urbanas” que incluyan en forma multiescalar, acciones o estrategias intraurbanas (de la ciudad o centro poblados), sus dominios y problemas.**

En definitiva **se propone trabajar el territorio desde las formas espaciales que han devenido en comportamiento** (las Constelaciones Urbanas y sus Unidades de Actuación Territorial). Lo cierto es que nuestro territorio no es un espacio físico, fragmentado o caótico. Tiene una estructura formal y espacial muy clara, construida desde la acción o la omisión en los casi 300 años desde que se inició su territorialización.

Quizás sea el momento de transitar hacia lo que Ascher llama la tercera modernidad. Su formulación entiende la modernización como un proceso en el que la individualización, racionalización y diferenciación social en conjunción, producen una “espiral de desarrollo” en la que sociedades cada vez más diferenciadas con formas de producción y organización, ideas de poder e imaginarios sociales, tienen su correlato en la nueva organización del territorio. Sin embargo, a pesar de que en muchos casos las transformaciones fueron dramáticas, **en general las ciudades y territorios aún guardan huellas de su pasado y sobre éstas se estructuran** (Ascher 2007).

Así pues el interés en la revisión de estas formas territoriales, no busca simplemente desarrollar una mirada crítica sobre los procesos pasados, sino discutir ciertas lógicas administrativas tendenciales y las aparentes oportunidades o necesidades de creación de nuevos instrumentos de actuación transescolar disparadas por la aprobación de la LOTDS hacia la futura evolución de nuestro territorio y su desarrollo.



En definitiva, parece ser “que el territorio está de moda y por fin se ha convertido en el lugar de los grandes problemas” (Corboz 2004).

Figura 7.11 EL TERRITORIO CONSTELADO (evolució)

INDICE GRÁFICO y BIBLIOGRAFÍA_

C1 PRESENTACIÓN	Constelar, construir la forma.	9
Figura 1.1	ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (http://apod.nasa.gov/apod/image/1212)	15
Figura 1.2	EL TERRITORIO CONSTELADO, Imagen manipulada. Astronomy Picture of the Day, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (http://apod.nasa.gov/apod/image/1212)	17
Figura 1.3	Componentes estructurales del territorio, primeros esquemas -2009-.	19
Figura 1.4	EL TERRITORIO CONSTELADO, primeros esquemas -2009-.	19
C2 PERTINENCIA	A propósito de un arquitecto pensando en ordenamiento territorial.	21
Figura 2.1	Base constelar y esquema conceptual. (Taller de tesis mayo 2009)..	27
Figura 2.2	El territorio, esquema conceptual.(Taller de tesis mayo 2009).	28
Figura 2.3	Detalle -Ascenso y descenso, Escher 1960	29
Figura 2.4	ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, (http://apod.nasa.gov/apod/image)	30
C3 TERRITORIOS EN RED	Hipótesis de trabajo.	33
Figura 3.1	Sistema de lugares centrales. Christaller, 1933, Pág.66.	38
Figura 3.2	Sistema de lugares centrales de acuerdo con el principio de mercado. Christaller, 1933, Pág.61.	38
Figura 3.3	Sistema de lugares centrales. Christaller, 1966.	38
Figura 3.4	Redes de Innovación Camagni y Salone (1993)..	39
Figura 3.5	Redes de ciudades en el Piamonte y Lombardía. Dematteis (1991)..	40
Figura 3.7	Flujos telefónicos Padania y Lombardía - Camagni et al 1994.	40
Figura 3.6	Redes de ciudades de área metropolitana de Barcelona (Boix 2000)	40
Figura 3.8	Flujo de información desde EEUU - Michelson y Wheeler 1994. (Castells 2006)	41
Figura 3.9	Región metropolitana del río de la Perlas, Woo1994. Castells (2006)	41
Figura 3.10	Jerarquía de las ciudades mundiales según J. Friedmann (1986) - Heinz Heineberg 2005	42
Figura 3.11	Tendencias aglomerantes y dispersivas - formas de uso del suelo Gomez Gavazzo 1959	44
Figura 3.12	Estudio de localización y áreas de influencia según costes de transporte. Gomez Gavazzo 1959	44
Figura 3.13	Tentativa de regionalización nacional, ITU 1976.	44
Figura 3.14	Tentativa de regionalización nacional, ajustada a jurisdicción departamental. ITU 1976	44
Figura 3.15	Tipologías de redes (http://revistas.unal.edu.co).	47
Figura 3.16	Blogpost-estudio de campo, glocalidad- interacción a través de las redes (http://searchswinger.org/publications/vaca14taking.pdf)	47
Figura 3.17	Redes de relacionamiento internacional de los gobiernos locales (http://paradiplomacia.org)	47
Figura 3.18	El territorio constelado - hipótesis 2010.	49
Figura 3.19	Componentes, centros poblados. Hipótesis 2010	50
Figura 3.20	Componentes, canales de comunicación e intercambio. Hipótesis 2010	50
Figura 3.21	Componentes, campos de influencia. Hipótesis 2010	50
Figura 3.22	Componentes, principales actividades productivas. Hipótesis 2010	50
Figura 3.23	Componentes superpuestos, constelar al territorio. Hipótesis 2010	51

C4 CONSTELACIONES URBANAS	Construcción de la herramienta.	53
Figura 4.1	ASTRONOMY PICTURE OF THE DAY, dnb_land_ocean_ice.2012.3600x1800.jpg (http://apod.nasa.gov/apod/image/1212)	57
Figura 4.2	M. C. Escher – Metamorphosis	58
Figura 4.3	M.C. Escher – Tower of Babel, 1928.	59
Figura 4.4	Fotografía aerea nocturna, manipulada.	64
Figura 4.5	centros poblados	67
Figura 4.6	Flujos y canales del intercambio	67
Figura 4.7	Campos de influencia.	67
C5 CONSTELAR EL TERRITORIO	Develar la forma.	71
Figura 5.1	Esquema conceptual, “las Constelaciones Urbanas” presentación de avance de tesis 2013.	76
Figura 5.2	Jurisdicciones de la Banda Oriental, San Felipe y Santiago de Montevideo. Mazzara, Arocena y Trelles (Baracchini y Altezor 2008)	77
Figura 5.3	Sistema urbano del Río de la Plata, Martin Zarate 1990.	78
Figura 5.4	Siglo XVI - Vías de penetración de la conquista europea. Las ciudades del Uruguay- Musso (2004)	79
Figura 5.5	Rutas de la colonización de América del Sur. (Alvarez Lenzi 1972).	79
Figura 5.6	La banda oriental, 1732 (https://www.wdl.org/en/item/2581/view/1/1).	79
Figura 5.7	Fundación de centros poblados hasta 1811. Musso 2004.	80
Figura 5.8	Red de comunicaciones de la banda oriental 1750. Alvare Lenzi 1972	80
Figura 5.9	Poblados y red informal de comunicaciones terrestres a finales del S XVIII. Musso	80
Figura 5.10	Implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental en el siglo XVIII. Fascículos de información del I.H.A., 1965.	81
Figura 5.11	Jurisdicciones de la Banda Oriental. Mazzara, Arocena y Trelles (Baracchini y Altezor 2008)	81
Figura 5.12	Centros poblados 1811-1851 - (Alvarez Lenzi) Baracchini y Altezor, 2008.	82
Figura 5.13	Centros poblados hasta 1867. Musso 2004	82
Figura 5.14	Interpretación gráfica del itinerario de postas 1828 Baracchini. 1978	83
Figura 5.15	Interpretación gráfica del itinerario de postas 1832. Baracchini 1978	83
Figura 5.16	Interpretación gráfica del itinerario de postas 1858. Baracchini 1978	83
Figura 5.17	Interpretación gráfica del itinerario de postas 1860. Baracchini 1978	84
Figura 5.18	Interpretación gráfica del itinerario de postas 1865. Baracchini 1978	84
Figura 5.19	1830 Territorio y población-(Oddone, Oddone y Faraone 1966). Baracchini y Altezor, -2008	85
Figura 5.20	Plan de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.	85
Figura 5.21	Fundación de centros poblados hasta 1918 - Musso 2004.	87
Figura 5.22	Función de núcleos urbanos post 1851. Alvarez Lenzi 1972.	88
Figura 5.23	Interpretación gráfica de Leyes de ferrocarriles 1884/88/89. Baracchini 1978	88
Figura 5.24	Red ferroviaria 1882, Baracchini 1978	88
Figura 5.25	Red ferroviaria 1918, Musso 2004.	89
Figura 5.26	Balisamietno y sistema de puertos 1868-1918, Musso 2004.	89
Figura 5.27	Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de 5 pueblos fronterizos, 1868. (I.H.A.1965)	91
Figura 5.28	Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de 5 pueblos fronterizos, 1879. (I.H.A.1965)	91

Figura 5.29	1963 Cortes representativos del proceso territorial- Martinez et al.2015	94
Figura 5.30	Principales regiones - producción agropecuaria 1956 . Musso 2005	94
Figura 5.31	Red ferroviaria 1961. Baracchini 1978.	95
Figura 5.32	Extensión de la red telefónica 1947. Baracchini 1978.	95
Figura 5.33	Principales líneas de PLUNA 1937. Baracchini 1978	96
Figura 5.34	Red vial carretera, 1933. Baracchini 1978.	96
Figura 5.35	Red vial carretera, 1957. Baracchini 1978.	97
Figura 5.36	Ríos navegable y sistema de puertos 1957. Baracchini 1978.. . . .	97
Figura 5.37	Clasificación de ciudades por tamaño. Martinez 2000	100
Figura 5.38	MGAP -censo 2011- Regiones agropecuarias 1990-2000.	100
Figura 5.39	2011 Cortes representativos del proceso territorial- Martinez et al.	101
Figura 5.40	América del Sur, corredores interregionales de transporte. modos por carretera, pluvial e intermodal, OAS 1995.	101
Figura 5.41	Rutas nacionales y caminos. MTOP 2011	102
Figura 5.42	Sistema de puertos, construcción propia sobre información bibliográfica y webs estudiadas.	102
Figura 5.43	Coronas de delimitación del AMM, El Libro Blanco del Área Metropolitana, 2007 . . .	103
Figura 5.44	Áreas cubiertas con un tiempo de desplazamiento de 15 y de 30 minutos desde la ciudad de San José y de 30 minutos desde los centros de nivel Zonal próximos- Martinez et al. 2000.	103
Figura 5.45	Sistema de ciudades intermedias, Martinez (et al.) 2013.. . . .	103
Figura 5.46	Sistemas urbanos, DNOTyD 1997.	105
Figura 5.47	Redes estructurantes del sistema urbano, DNOTyD 1997.. . . .	105
Figura 5.48	Espacios subnacionales, DNOTyD 1997.	106
Figura 5.49	Microregiones, DNOTyD 1997.	106
Figura 5.50	Escenario de liderazgo, UY 2025.	107

C6 CARTAS TERRITORIALES Dibujar al territorio. 109

Figura 6.1	M.C. Escher, metamorphose.	113
Figura 6.2	La Banda Oriental, 1732 (https://www.wdl.org/en/item/2581/view/1/1/).	115
Figura 6.3	Jurisdicciones de la Banda Oriental. Mazzara, Arocena y Trelles. Baracchini y Altezor 2008)..	115
Figura 6.4	Implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental en el siglo XVIII. Fascículos de información del I.H.A., 1965.2008.. . . .	115
Figura 6.5	Poblados y red informal de comunicaciones terrestres a finales del S XVIII. Musso 2004.	115
Figura 6.6	Fundación de centros poblados hasta 1811. Musso 2004.	115
Figura 6.7	Rutas de la colonización de América del Sur. Alvarez Lenzi 1972.. . . .	117
Figura 6.8	Siglo XVI - Vías de penetración de la conquista europea. Las ciudades del Uruguay. Carlos Musso (2004)..	117
Figura 6.9	Red de comunicaciones de la Banda Oriental 1750. Alvarez Lenzi 1972.. . . .	117
Figura 6.10	Centros poblados hasta 1851. Baracchini y Altezor (Alvarez Lenzi), 2008.	127
Figura 6.11	1830 territorio y población. Baracchini y Altezor (Alvarez Lenzi), 2008.	127
Figura 6.12	Centros poblados hasta 1867. Musso 2004.	127
Figura 6.13	1857, Plan de colonización agrícola en función de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.	127
Figura 6.14	1862, Plan de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación. Baracchini 1978.. . . .	127
Figura 6.15	1828, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.. . . .	129

Figura 6.16	1829, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.	129
Figura 6.17	1832, Interpretación gráfica del itinerario de postas 1832. Baracchini 1978	129
Figura 6.18	1858, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.	129
Figura 6.19	1860, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.	129
Figura 6.20	1865, Interpretación gráfica del itinerario de postas. Baracchini 1978.	129
Figura 6.21	1868, Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de pueblos fronterizos. I.H.A.1965.	139
Figura 6.22	1879, Interpretación gráfica. Proyecto de Ley para la fundación de pueblos fronterizos. (I.H.A.1965).	139
Figura 6.23	Nucleos urbanos fundados posteriormente a 1851. Alvarez Lenzi 1972.	139
Figura 6.24	Fundación de centros poblados hasta 1918. Musso 2004.	139
Figura 6.25	1908 -Cortes representativos del proceso territorial. Martínez et al. 2015.	139
Figura 6.26	1882, Red ferroviaria. Baracchini 1978.	141
Figura 6.27	1884/89, Interpretación gráfica de las Leyes de ferrocarriles). Baracchini 1978.. . . .	141
Figura 6.28	1900, Red ferroviaria. Baracchini 1978.	141
Figura 6.29	1914, Red ferroviaria. Baracchini 1978.	141
Figura 6.30	1918, Red ferroviaria. Musso 2004.	141
Figura 6.31	1868-1918, Sistema de puertos. Musso 2004.	141
Figura 6.32	1963, Cortes representativos del proceso territorial, Martínez et al. 2015.	151
Figura 6.33	1956, Regiones vinculadas a la producción agropecuaria. Musso 2005.	151
Figura 6.34	1933, Red vial. Baracchini 1978.	153
Figura 6.35	1948, Red vial. Baracchini 1978.	153
Figura 6.36	1957, Red vial carretera. Baracchini 1978.	153
Figura 6.37	1974, Red vial carretera. Baracchini 1978.	153
Figura 6.38	1975, Red regional de carreteras. Baracchini 1978.	153
Figura 6.39	1961, Red ferroviaria. Baracchini 1978.	153
Figura 6.40	1937, Destinos PLUNA. Baracchini 1978.. . . .	155
Figura 6.41	1940, Destinos aviación civil-comercial. Barrachini 1978.	155
Figura 6.42	1957, Destinos PLUNA. Baracchini 1978.. . . .	155
Figura 6.43	1957, Rios navegable y puertos. Baracchini 1978.	155
Figura 6.44	1947, Comunicaciones telefónicas. Baracchini 1978.. . . .	155
Figura 6.45	1962, Red de telégrafo. Baracchini 1978.	155
Figura 6.46	Clasificación de ciudades por tamaño. Martínez 2000.	165
Figura 6.47	1986, Variación de población en Uruguay. Estudio Ambiental Nacional- OEA-Washington D.C., 1992.	165
Figura 6.48	Sistemas urbanos 1997, DNOTyD (MVOTMA)..	165
Figura 6.49	2011, Cortes representativos del proceso territorial. Martínez et al. 2015.	165
Figura 6.50	Espacios subnacionales 1997 DNOTyD (MVOTMA).	167
Figura 6.51	Microregiones, 1997 DNOTyD (MVOTMA)..	167
Figura 6.52	Redes estructurantes del sistema urbano, 1997 DNOTyD (MVOTMA).	167
Figura 6.53	Escenario de liderazgo, UY 2025, 2004.	167
Figura 6.54	Coronas del área metropolitana. El Libro Blanco del Área Metropolitana, 2007.	167
Figura 6.55	MGAP -censo 2011- regiones agropecuarias 1990.	169
Figura 6.56	MGAP -censo 2011- regiones agropecuarias 2000.	169
Figura 6.57	MGAP -2011- superficie de producción ganadera.	169
Figura 6.58	Explotación forestal - www.fao.org (sobre datos MGAP).	169
Figura 6.59	Explotación forestal - www.fao.org (sobre datos MGAP).	169
Figura 6.60	MGAP -Censo 2011, superficie de cultivo cerealero e industriales de secano.	169
Figura 6.61	Canales de producción GRANOS SECANO	171

Figura 6.62	Canales de producción GRANOS ARROZ.	171
Figura 6.63	Canales de producción FORESTAL LEÑA	171
Figura 6.64	Canales de producción FORESTAL INDUSTRIAL	171
Figura 6.65	Canales de producción FORESTAL CELULOSA.	171
Figura 6.66	Canales de producción FORESTAL ASERRÍO.	171
Figura 6.67	OTRAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS (2010-construcción sobre datos MTOP).	173
Figura 6.68	2011 MTOP rutas nacionales y caminos.	173
Figura 6.69	MTOP Sistema ferroviario, rutas activas.	173
Figura 6.70	MTOP Sistema de puertos	173
Figura 6.71	2011,Red nacional postal (El correo Uruguayo).	173
Figura 6.72	2011 Cobertura movil ANTEL_lte.. . . .	173

C7 EL TERRITORIO CONSTELADO Conclusiones. 191

Figura 7.1	Interpretar al territorio 1811	195
Figura 7.2	Interpretar al territorio 1867	195
Figura 7.3	Interpretar al territorio 1918	195
Figura 7.4	Interpretar al territorio 1975	195
Figura 7.5	Interpretar al territorio 2011	195
Figura 7.6	EL ABANICO ASIMÉTRICO	198
Figura 7.7	LA CONSTELACIÓN LINEAL	199
Figura 7.8	LA CONFORMACIÓN TRIANGULAR.	200
Figura 7.9	LA TRANSCONSTELACIÓN.	200
Figura 7.10	EL TERRITORIO CONSTELADO.	204
Figura 7.11	EL TERRITORIO CONSTELADO (evolución)	207

BIBLIOGRAFÍA**CAPÍTULO 1_**

BOISIER S., Imágenes en el espejo: aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial, Editorial Puerto de Palos, 2005. (ISBN: 956-8150-86-2, 254 Pág.).

CORBOZA, El territorio como palimpsesto, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogène, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

FERNÁNDEZ CASTRO J., Investigación Proyectual. Formar / producir / transferir, 6as jornadas de investigación en arquitectura, CSIC farq-UdelaR, 2007. (ISBN: 978-9974-0-0392-7, 276 Pág.).

FERRÃO J., Red urbana, instrumento de equidad, cohesión y desarrollo. Revista EURE, Vol XXIV, N°71, marzo 1998. (ISSN 0251-7161, Pág. 75-90).

GÓRNEZ PIÑEIRO Fco. J., Análisis geográfico, estructuras territoriales y sistemas nodales, Publicacions Universitat de Barcelona, D L 1999. (Homenatges, 15). – ISBN 84-475-1967-8.

HAGGETT P., Análisis Locacional en la Geografía Humana, Ed. Gustavo Gili, Barcelona 1975 (ISBN: 84-252-0876-9, 416 Pág.)

HAKEN H., Formulas del éxito en la naturaleza, Salvat – Barcelona, 1986 (ISBN: 84-345-8403-4, 221 Pág.).

INDOVINA F., La ciudad difusa, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004, 229 P., (Traducido del original en Indovina, F et al., DAEST 1990, Pág. 19-43 Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE, N° 18.308

MUMFORD L., La cultura de las ciudades, Buenos Aires, Emecé, 2da edición, 1957. (721 Pág.)

RAFFESTIN C. (2005), “Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoría del paesaggio.” Edit Alinea Editrice, Firenze, (ISBN 88-8125-911-7, 139 Pág.)

RAFFESTIN C. (2011), Por uma geografia do poder. Editorial Atica, versión original 1980. (ISBN: 85 08 04290 6, 242 Pág.)

VÁZQUEZ BARQUERO A. y MADORY O. (eds.), Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local, Editorial Homo Sapiens, Rosario, 2001. (ISBN10: 9508083263, 286 Pág.)

ZÁRATE MARTÍN A., El sistema urbano de los países del Río de la Plata, Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía, tomo 3, 1990, (ISSN: 1130-2968, Pág. 195-216).

ALBA DORADO M. ISABEL. Manos que piensan. Reflexiones acerca del proceso creativo del proyecto de arquitectura. EGA. Revista de expresión gráfica arquitectónica, [S.l.], n. 22, Pág. 196-203, nov. 2013. (ISSN 2254-6103). - doi: 10.4995/ega.2013.1694-

ALONSO M. I., CAFFERA G., CASTRO R., DIESTE M., Derecho civil de la sociedad de la aglomeración. Editorial, Fundación Cultura Universitaria, 2010. (ISBN: 978-9974-2-0788-2, 135 Pág.).

BOISIER S, Imágenes en el espejo: aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial, Editorial Puerto de Palos, 2005. (ISBN: 956-8150-86-2, 254 Pág.).

BOISIER S, conocimiento estructural y conocimiento funcional para la gestión territorial. 2001

BOIX DOMÉNECH R., Redes de ciudades y externalidades, tesis doctoral, Departamento de Economía Aplicada – Universidad Autónoma de Barcelona, (2003, 97 Pág.).

CASTELLS M., La sociología urbana, Alianza Editorial, 2001. (ISBN: 84-206-6773-0, 526 Pág.).

CORBOZ A., El territorio como palimpsesto, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogène, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

FERNANDEZ CASTRO J., Investigación proyectual. Formar, producir, transferir. 6as jornadas de Investigación en Arquitectura, farq-Udelar, octubre 2007. (I.S.B.N. 978-9974-0-0392-7, 276 Pág.).

GROSITO R., SÁNCHEZ A., LIGRONE P., Instrumentos de las Leyes 18.308 Y 18.367 DE OT Y DS FCIHA 3, mayo 2009. (ISBN: 978-9974-96-706-9, 65 Pág.)

GROSITO R., LIGRONE P., Regímenes Jurídicos Actualizados Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible –Ley Fundante 18.308–. Editorial Tradinco S.A., octubre 2009 (I.S.B.N. 978-9974-8205-2-4, 206 Pág.)

LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE, Nº 18.308, mayo de 2008.

MORIN E., Introducción al pensamiento complejo, (Paris 1986 – Barcelona 2007), Editorial Gedisa S.A. (ISBN: 978-84-7432-518-8, 167 Pág.).

MUSSO C., Las escalas óptimas de gestión para el territorio uruguayo y definición de criterios para su articulación e instrumentación. Tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial 2005. (ISBN: 978-9974-0-0369-9, 133 Pág.).

URRUZOLA J. P., Contribución a la crítica del territorio como materia ordenable, Cuadernos del territorio. Serie tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial 2005. (ISBN: 978-9974-0-0365-1, 166 Pág.).

VÁZQUEZ BARQUERO A. y MADOERY O. (eds.), Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local, Editorial Homo Sapiens, Rosario, 2001. (ISBN10: 9508083263, 286 Pág.).

BECERRA L. GUILLERMO, Aproximaciones microeconómicas en la Teoría de los Lugares Centrales de Christaller. Ensayos sobre POLÍTICA ECONÓMICA, vol. 31, núm. 70, Edición especial sobre economía de las ciudades. (ISSN 0120-4483, Bogotá 2013)

CORBOZA., El territorio como palimpsesto, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogenè, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politècnica de Catalunya. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

BOISIER S., Sociedad del conocimiento, conocimiento social y gestión territorial. Junio de 2001 (37 Pág.), Documento de Trabajo, preparación de un informe para la OCDE.

BOISIER S., Imágenes en el espejo: aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial, 2005 (versión digital entregada por el autor en el marco de la Maestría de Ordenamiento Territorial).

BOIX DOMÉNECH R., Redes de ciudades y externalidades, tesis doctoral, Departamento de Economía Aplicada – Universidad Autónoma de Barcelona, 2003. (ISBN: 8468838969, 97 Pág.).

BOIX DOMÉNECH R. y TRULLÉN THOMAS J., Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona (27 Pág.). III Congreso de Economía Aplicada, Universitat de Valencia, 1-3 de junio de 2000. Versión digital, <http://www.uv.es/raboixdo/>.

CASTELLS M., La era de la información. Economía, sociedad y cultura. La sociedad red. VOL. 1. Siglo veintiuno editores 2006 -séptima edición- (primera edición en español 1996. ISBN: 968-23-2368-9, 590 Pág.)

CASTELLS M., La sociología urbana, Alianza Editorial, 2001. (ISBN: 84-206-6773-0, 526 Pág.).

Consejería de Obras Públicas y Transportes. Universidad de Sevilla Innovación, redes y territorio en Andalucía. Colección: Colección Kora, 2007 (ISBN: 80-8095-455-8, 361 Pág.)

DEMATTEIS G., GOVERNA F. Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo slot. (Boletín de la A.G.E. N.º 39 - 2005, Págs. 31-58).

DE SOLA MORALES I., Territorios, Editorial Gustavo Gili S.A. 2002, (ISBN: 84-252-1864-0, 207 Pág.).

DÍAZ-PUENTE J.M., YAGÜE J. L., Tres siglos de planificación regional en Uruguay: lecciones de experiencia para afrontar los retos de desarrollo en el siglo XXI - * Departamento de Proyectos y Planificación Rural; Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos; Universidad Politécnica de Madrid-. (Estudios Geográficos, LXIX, 264, ENERO-JUNIO 2008, Págs. 247-280, ISSN: 0014-1496).

FERNANDEZ Roberto (2001). Escenarios posurbanos. Nueva producción de ciudad y cambios en los proyectos urbanos. En "Derivas: arquitectura en la cultura de la posurbanidad". Edit. Universidad del Litoral, Santa Fe (ISBN 987-508-138, Pág. 69-86).

FERRÃO J. Red urbana, instrumento de equidad, cohesión y desarrollo. Revista EURE, Vol XXIV, N°71, 1998. (ISSN 0251-7161, Pág. 75-90).

FONT, Antonio (2001). Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Edit. Diputació de Barce-
217

Iona. P.207-219 (ISBN 84-7794-935-2, Pág. 207-219)

GOMEZ GAVAZZO C., Metodología del planeamiento territorial. Centro Regional de Estudios de Vivienda y Planeamiento, Av. Pellegrini 250, Rosario, Argentina, 1959. (OCLC 18134870, 84 Pág.)

HAKEN H., Formulas del éxito en la naturaleza, Salvat – Barcelona, 1986 (ISBN: 84-345-8403-4, 221 Pág.).

HEINEBERG H., Las metrópolis en el proceso de globalización, Biblio 3W, REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, (Serie documental de Geo Crítica). Universidad de Barcelona, ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98, Vol. X, nº 563, 5 de febrero de 2005.

INDOVINA F., La ciudad difusa, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, 229 Pág., ETSAB 2004. (Traducido del original en Indovina, F et al., DAEST 1990, Pág. 19-43. Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE, Nº 18.308

MORIN E., Introducción al pensamiento complejo, (Paris 1986 – Barcelona 2007), Editorial Gedisa S.A. (ISBN: 978-84-7432-518-8, 167 Pág.).

RAFFESTIN C., Por una economía del poder. Paris 1980 – San Pablo 2011, Editorial Atica (ISBN: 85-08 04290 6, 242 Pág.).

RAFFESTIN, Claude, Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoría del paesaggio, 2005. Edit Alinea Editrice, Fienze. (ISBN 88-8125-911-7)

SASSEN Saskia. La ciudad global: introducción a un concepto. Las múltiples caras de la globalización. (www.bbvaopenmind.com)

SASSEN, Saskia (1994). Las economías urbanas y el debilitamiento de las distancias. En Lo urbano, 20 autores contemporáneos, 229 Pág., ETSAB 2004. Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0, Pág. 133-144).

VEGARA, Alfonso, DE LAS RIVAS Juan L. Territorios inteligentes. Edit. Fundación Metrópolis. Madrid 2004. (ISBN 84-609-2698-2, 2450 Pág.)

ALLEN STAND, *Points + Lines: Diagrams and Projects of the City*. Princeton Architectural Press 1999 (ISBN13: 9781568981550, ISBN10: 1568981554, 153 Pág.).

CORBOZA, *El territorio como palimpsesto*, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogène, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

BOISIER S., *Sociedad del conocimiento, conocimiento social y gestión territorial*. Junio de 2001 (37 P.), Documento de Trabajo, preparación de un informe para la OCDE.

BOISIER S., *Imágenes en el espejo: aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial*, 2005 (versión digital entregada por el autor en el marco de la Maestría de Ordenamiento Territorial).

DE SOLA MORALES I., *Territorios*, Editorial Gustavo Gili S.A. 2002, (ISBN: 84-252-1864-0, 207 Pág.).

GÓRNEZ PIÑEIRO F., *Análisis geográfico, estructuras territoriales y sistemas nodales*. Publicacions Universitat de Barcelona, D L 1999. (Homenatges , 15). – ISBN 84-475-1967-8. - p. 363-369. (<http://www.ingeba.org/ikerketa/homvila/gomvila.htm>)

HAGGETT P., *Análisis locacional en la geografía humana*, COLECCIÓN CIENCIA URBANÍSTICA, Editorial Gustavo Gili S.A., 1976 (ISBN: 84-252-0876-9, 434 Pág.).

HAKEN H., *Formulas del éxito en la naturaleza*, Salvat – Barcelona, 1986 (ISBN: 84-345-8403-4, 221 Pág.).

HEIDEGGER M., *Construir, Habitar, Pensar*, Conferencias y artículos, SERBAL, Barcelona 1994. (Versión original Darmstadt, en 1951, traducción de Eustaquio Barjau).

MORIN E., *Introducción al pensamiento complejo*, (Paris 1986 – Barcelona 2007), Editorial Gedisa S.A. (ISBN: 978-84-7432-518-8, 167 Pág.).

MUMFORD L., *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires, Fecha de publicación: 1938, Fecha de edición: 1957, Emecé Editores Buenos Aires (721 Pág.).

Murcia Navarro E., *Ontología de sistemas y análisis territorial*, Universidad de Oviedo. (http://page.ieg.csic.es/metodos1983_Oviedo1983_02_Murcia.pdf)

NORBERG-SCHULZ C., *Existencia, Espacio y Arquitectura*, Nuevos caminos de la arquitectura, Blume, Barcelona, 1975.

RAFFESTIN C. (2005), "Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoría del paesaggio." Edit Alinea Editrice, Firenze, (ISBN 88-8125-911-7, 139 Pág.)

RAFFESTIN C. (2011), *Por uma geografia do poder*. Editorial Atica, versión original 1980. (ISBN: 85 08 04290 6, 242 Pág.)

URRUZOLA J. P., *Contribución a la crítica del territorio como materia ordenable*, Cuadernos del territorio – serie tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial 2005. (ISBN: 978-9974-0-0365-1, 166 Pág.).

ALTMANN L., Localidades de menos de 500 habitantes en Uruguay, <http://www.fadu.edu.uy/itu/files/2014/11/monografia-ITU-LALTMANN-22-01-2014.pdf>

ALVAREZ LENZI R. Fundación de poblados en el Uruguay, Instituto de Historia de la Arquitectura y Cátedra de Historia de la Arquitectura Nacional, publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 1972 (Dep. Legal 29001/73, 87 Pág.).

BARACCHINI H., Historia de las comunicaciones del Uruguay, publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 1978. (ISBN: 9787-9974-32-479-4, 126 Pág.).

BARACCHINI H. y ALTEZOR C., Historia del Ordenamiento Territorial en el Uruguay, Ediciones TRILCE, 2008. (ISBN 978-0074-32-479-4, 236 Pág.).

BITTENCOURT G., y equipo. Estrategia Uruguay III Siglo, Área Estrategia de Desarrollo y Planificación de OPP. Agosto 2009.

DE SOLA MORALES I., Territorios, Editorial Gustavo Gili S.A. 2002, (ISBN: 84-252-1864-0, 207 Pág.).

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO REGIONAL Y MEDIO AMBIENTE, Secretaria ejecutiva para asuntos económicos y sociales, organización de los estados americanos Washington, D.C., - Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte Como Factor de Integración, 1995. (Publicación digital - www.oas.org/dsd/publication).

ESTUDIO DE LA LEY “CENTROS POBLADOS”, DECRETOS Y LEYES COMPLEMENTARIAS, Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo – Udelar, 1980. (70 Pág.).

FASCÍCULOS DE INFORMACIÓN DEL I.H.A. Nº 5 Ordenamiento y Estructuración Territorial, 1965 (24 Pág.).

FASCÍCULO DE INFORMACIÓN DEL I.H.A. Nº 6 Ordenamiento y Estructuración Territorial, 1966 (36 Pág.).

FERNÁNDEZ R., Historia de las ideas y las teorías en planificación territorial. (Versión digital entregada por el autor en el marco de la Maestría de Ordenamiento Territorial).

GOMEZ GAVAZZO C., Metodología del planeamiento territorial. Centro Regional de Estudios de Vivienda y Planeamiento, Av. Pellegrini 250, Rosario, Argentina, 1959. (OCLC 18134870, 84 Pág.).

HEIDEGGER M., Construir, Habitar, Pensar, Conferencias y artículos, SERBAL, Barcelona 1994. (Versión original Darmstadt, en 1951, traducción de Eustaquio Barjau).

HAKEN H., Formulas del éxito en la naturaleza, Salvat – Barcelona, 1986 (ISBN: 84-345-8403-4, 221 Pág.).

INDOVINA F., La ciudad difusa, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004 (La citta diffusa, Venecia DAEST, 1990). (ISBN: 84-8301-752-0, 229 Pág.).

MARTÍNEZ GUARINO, R., (coordinador), LIBRO BLANCO DEL ÁREA METROPOLITANA. Programa Agenda Metropolitana, Editorial Tradinco S.A. 2007 (ISBN 978-9974-96-326-9, 455 Pág.).

MARTINEZ E., ALTMANN L., RODRIGUEZ C. (y equipo), Incidencia de las ciudades intermedias (CIU) en la conformación del sistema urbano nacional , - R11, Revista de la Facultad de Arquitectura, octubre de 2013.

MARTINEZ E. (Coordinador), Análisis de las relaciones entre la dinámica territorial de las ciudades intermedias y los trazados viales nacionales, AGOSTO 2000. (Documento cedido por autor).

MUMFORD L., La cultura de las ciudades, Buenos Aires, Fecha de publicación: 1938, Fecha de edición: 1957, Emecé Editores Buenos Aires (721 Pág.).

MUSSO C., Las ciudades del Uruguay. Publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 2004. (382 Pág.)

MUSSO C., Las escalas óptimas de la gestión para el territorio uruguayo y definición de criterios para su articulación. Serie: tesis de maestría de ordenamiento territorial 2005 (ISBN: 978-9974-0-0369-9, 135 Pág.).

MVOTMA - BERVEJILLO F. (coordinador) Directrices de Ordenamiento Territorial y Desarrollo del Uruguay. Dirección de Ordenamiento Territorial, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Montevideo, 1997.

OLIVERA M. (y equipo), Pequeñas localidades turismo y patrimonio. Farq-UdelaR, proyecto CSIC modalidad II sector productivo, mayo 2007. (332 Pág.)

OLIVERA M. y MAZZEI E. (coordinadores) Promoción de políticas micro-regionales y locales para un turismo ambientalmente sustentable. Grupo de investigación, comisión social consultiva – universidad de la república. Mayo 2004.

URRUZOLA J. P., Contribución a la crítica del territorio como materia ordenable, Cuadernos del territorio – serie tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial 2005. (ISBN: 978-9974-0-0365-1, 166 Pág.).

URRUZOLA, J. P., ALEMÁN L.; LEICHT E., LEITES M., La forma de las ciudades del Uruguay, 2011. (AECID, impreso en IMPRIMEX S.A. 365 596, 331 Pág.).

ZÁRATE MARTÍN A., El sistema urbano de los países del Río de la Plata, Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía, tomo 3, 1990, (ISSN: 1130-2968, Pág. 195-216).

Páginas web consultadas:

- <http://www.afe.com.uy>
- <http://www.correo.com.uy>
- <http://www.mtop.gub.uy> (vialidad y transporte)
- <http://geoport.mtop.gub.uy/geo>
- <http://www.ine.gub.uy>
- <http://www.puertosdeportivos.com.uy>
- <http://www.planagropecuario.org.uy>
- www.oas.org/dsd/publication

ALTMANN L., Localidades de menos de 500 habitantes en Uruguay, <http://www.fadu.edu.uy/itu/files/2014/11/monografia-ITU-LALTMANN-22-01-2014.pdf>

ALVAREZ LENZI R. Fundación de poblados en el Uruguay, Instituto de Historia de la Arquitectura y Cátedra de Historia de la Arquitectura Nacional, publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 1972 (Dep. Legal 29001/73, 87 Pág.).

BARACCHINI H., Historia de las comunicaciones del Uruguay, publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 1978. (ISBN: 9787-9974-32-479-4, 126 Pág.).

BARACCHINI H. y ALTEZOR C., Historia del Ordenamiento Territorial en el Uruguay, Ediciones TRILCE, 2008. (ISBN 978-0074-32-479-4, 236 Pág.).

BITTENCOURT G., y equipo. Estrategia Uruguay III Siglo, Área Estrategia de Desarrollo y Planificación de OPP. Agosto 2009.

BOISIER S., El lenguaje emergente en desarrollo territorial, Centro de Anacción (Análisis y Acción) Territorio y Sociedad -CATS-, Santiago de Chile 2000 (material cedido por autor)

CORBOZ A., El territorio como palimpsesto, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogène, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO REGIONAL Y MEDIO AMBIENTE, Secretaria ejecutiva para asuntos económicos y sociales, organización de los estados americanos Washington, D.C., - Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte Como Factor de Integración, 1995. (Publicación digital - www.oas.org/dsd/publication)

ESTUDIO DE LA LEY “CENTROS POBLADOS”, DECRETOS Y LEYES COMPLEMENTARIAS, Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo – UdelaR, 1980. (70 Pág.).

FASCÍCULOS DE INFORMACIÓN DEL I.H.A. Nº 5 Ordenamiento y Estructuración Territorial, 1965 (24 Pág.).

FASCÍCULO DE INFORMACIÓN DEL I.H.A. Nº 6 Ordenamiento y Estructuración Territorial, 1966 (36 Pág.).

GOMEZ GAVAZZO C., Metodología del planeamiento territorial. Centro Regional de Estudios de Vivienda y Planeamiento, Av. Pellegrini 250, Rosario, Argentina, 1959. (OCLC 18134870, 84 Pág.)

INDOVINA F., La ciudad difusa, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004 (La citta diffusa, Venecia DAEST, 1990). (ISBN: 84-8301-752-0, 229 Pág.).

MARTÍNEZ GUARINO, R., (coordinador), LIBRO BLANCO DEL ÁREA METROPOLITANA. Programa Agenda Metropolitana, Editorial Tradinco S.A. 2007 (ISBN 978-9974-96-326-9, 455 Pág.).

MARTINEZ E. (coordinador), ALTMANN L., RODRIGUEZ C. (y equipo), Incidencia de las ciudades intermedias (CIU) en la conformación del sistema urbano nacional , - R11, Revista de la Facultad de Arquitectura, octubre de 2013.

MARTINEZ E. (Coordinador), Análisis de las relaciones entre la dinámica territorial de las ciudades intermedias y los trazados viales nacionales, AGOSTO 2000. (Documento cedido por autor).

MUSSO C., Las ciudades del Uruguay. Publicaciones y ediciones de la Universidad de la Republica, 2004. (382 Pág.)

MUSSO C., Las escalas óptimas de la gestión para el territorio uruguayo y definición de criterios para su articulación. Serie: tesis de maestría de ordenamiento territorial 2005 (ISBN: 978-9974-0-0369-9, 135 Pág.).

MUSSO C., Las escalas óptimas de la gestión para el territorio uruguayo y definición de criterios para su articulación. Serie: tesis de maestría de ordenamiento territorial 2005 (ISBN: 978-9974-0-0369-9, 135 Pág.).

MVOTMA - BERVEJILLO F., (coordinador) Directrices de Ordenamiento Territorial y Desarrollo del Uruguay. Dirección de Ordenamiento Territorial, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Montevideo, 1997.

OLIVERA M. (y equipo), Pequeñas localidades turismo y patrimonio. Farq-UdelaR, proyecto CSIC modalidad II sector productivo, mayo 2007. (332 Pág.)

OLIVERA M. y MAZZEI E. (coordinadores) Promoción de políticas micro-regionales y locales para un turismo ambientalmente sustentable. Grupo de investigación, comisión social consultiva – universidad de la república. Mayo 2004.

URRUZOLA, J. P., ALEMÁN L.; LEICHT E., LEITES M., La forma de las ciudades del Uruguay, 2011. (AECID, impreso en IMPRIMEX S.A. 365 596, 331 Pág.).

ZÁRATE MARTÍN A., El sistema urbano de los países del Río de la Plata, Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía, tomo 3, 1990, (ISSN: 1130-2968, Pág. 195-216).

Páginas web consultadas:

- <http://www.afe.com.uy>
- <http://www.correo.com.uy>
- <http://www.mtop.gub.uy> (vialidad y transporte)
- <http://geoportal.mtop.gub.uy/geo>
- <http://www.ine.gub.uy>
- <http://www.puertosdeportivos.com.uy>
- <http://www.planagropecuario.org.uy>
- www.oas.org/dsd/publication

CORBOZA A., El territorio como palimpsesto, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ETSAB 2004. 229 Pág., (traducido del original en Diogenes, enero-marzo 1983, Pág. 14-35). Edit. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona (ISBN 84-8301-752-0).

BOISIER S., Sociedad del conocimiento, conocimiento social y gestión territorial. Junio de 2001 (37 P.), Documento de Trabajo, preparación de un informe para la OCDE.

BOISIER S., Imágenes en el espejo: aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial, 2005 (versión digital entregada por el autor en el marco de la Maestría de Ordenamiento Territorial).

BOIX DOMÉNECH R., Redes de ciudades y externalidades, tesis doctoral, Departamento de Economía Aplicada – Universidad Autónoma de Barcelona, 2003. (ISBN: 8468838969, 97 Pág.).

BOIX DOMÉNECH R. y TRULLÉN THOMAS J., Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona (27 Pág.). III Congreso de Economía Aplicada, Universitat de Valencia, 1-3 de junio de 2000. Versión digital, <http://www.uv.es/raboixdo/>.

FERRÃO J., Red urbana, instrumento de equidad, cohesión y desarrollo. Revista EURE, Vol. XXIV, N°71, marzo 1998. (ISSN 0251-7161, Pág. 75-90).

FONT, A., Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Edit. Diputació de Barcelona. 2001. (ISBN 84-7794-935-2, Pág. 207-219)

HAKEN H., Formulas del éxito en la naturaleza, Salvat – Barcelona, 1986 (ISBN: 84-345-8403-4, 221 Pág.).

MORIN E., Introducción al pensamiento complejo, (Paris 1986 – Barcelona 2007), Editorial Gedisa S.A. (ISBN: 978-84-7432-518-8, 167 Pág.).

RAFFESTIN C. (2005), “Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio.” Edit Alinea Editrice, Firenze, (ISBN 88-8125-911-7, 139 Pág.).

SOLÁ MORALES, Manuel, La identitat del territori. Revista Quaderns - Extra, 1981.

VEGARA, Alfonso, DE LAS RIVAS Juan L. Territorios inteligentes. Edit. Fundación Metrópolis. Madrid 2004. (ISBN 84-609-2698-2, 450 Pág.)

