

Mariano Arana, coordinador

Uruguay: La centralidad montevideana



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Control Histórico

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión M.

Jaime Erazo Espinoza

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb B.

Coordinador

Mariano Arana

Editores de estilo

Andrés Landázuri

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-20-9

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Telf: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: julio de 2011

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Prólogo	
Montevideo: la reconquista del territorio y la urbanidad.	9
Mariano Arana	
Revisitada: ciudad reinventada	21
Liliana Carmona y Alma Varela	
Centralidades urbanas e históricas de Montevideo.	
Políticas urbanas e instrumentos de gestión: Plan Montevideo 1998-2005	49
Nelson Inda	
Las centralidades: componente clave en los procesos de planificación territorial. Una mirada sobre las estrategias e instrumentos idóneos para orientar su desarrollo	97
Juan Daniel Christoff	
Razones y estrategias para la regeneración urbana en Montevideo.	131
Federico Bervejillo Terra	
De centralidades fragmentadas y cotidianos escindidos	163
Adriana Berdía	

Claves para entender el proceso de transformación del área central de Montevideo	189
Patricia Roland	
Las palabras y las cosas. La construcción de la costa de Montevideo como paisaje significativo	223
Alicia Torres Corral	
Heterogeneidad social y ambiental. El Parque Lineal del arroyo Miguelete	249
Hugo Gilmet	
Aprovechando enseñanzas para avanzar: la actuación montevideana como fundamento de la nueva legislación territorial	277
Roberto Villarmarzo	
Montevideo y las centralidades históricas metropolitanas. Los casos de La Paz, Las Piedras y Progreso	315
Salvador Schelotto	

Montevideo y las centralidades históricas metropolitanas.

Los casos de La Paz, Las Piedras y Progreso

Salvador Schelotto¹

De la ciudad tradicional hacia la metrópolis reticular

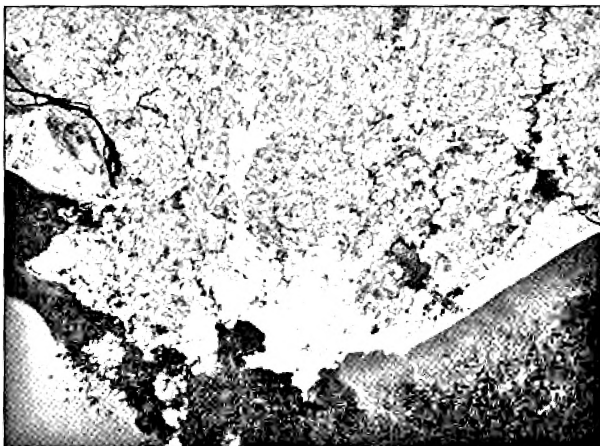
La estructura urbano-territorial de Montevideo evoluciona en un escenario territorial metropolitano fuertemente dinámico, el cual ha sido calificado como de “metrópolis reticular”. En las últimas tres décadas, los procesos convergentes de metropolización, extensión, vaciamiento del centro metropolitano principal y transformación de la matriz productiva, el entorno periurbano y la interfase urbano-rural han dominado ese escenario territorial.

La fuerte dinámica de la metrópolis reticular ha puesto en debate la cuestión de la centralidad en la sociedad/ciudad informacional y la vigencia del concepto tradicional de “centro urbano” en un contexto de metro-

1 Nacido en Montevideo en 1956. Arquitecto desde 1982, egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República. Docente universitario desde 1985 en la misma Facultad –Profesor Titular de Proyecto e integrante del Comité Académico de la Maestría en Ordenamiento Territorial–, y Decano en los períodos 2001–2005 y 2005–2009. Presidente de ARQUISUR (Asociación de Facultades de Arquitectura de Universidades Públicas del MERCOSUR) en el período 2005–2009. Investigador categorizado Nivel I en el Sistema Nacional de Investigadores (SNI). En el sector público fue Director General de Planificación y de Planeamiento Urbano, y asesor en la Intendencia de Montevideo. Actualmente es asesor en la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Presidencia de la República. En la actividad privada se desempeña en el área de ordenamiento territorial, proyectos urbanos y evaluación ambiental, habiendo recibido varios premios por su trabajo profesional.

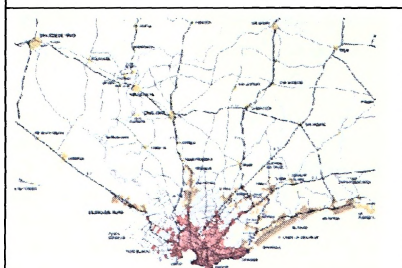
polización. La idea clásica o tradicional de centralidad entra en crisis cuando se la asocia con un marco de heterogeneidad territorial discontinua en un territorio metropolitano.

Fotografía 1. El territorio metropolitano



Fuente: Imagen satelital, Intendencia de Montevideo

Mapa 1. El territorio metropolitano



Fuente: Libro blanco del área metropolitana

Para realizar una aproximación al modelo territorial metropolitano actual de Montevideo, es posible recurrir al análisis y discusión de la categoría de “ciudad región”, de la cual se habla ya desde hace varias décadas en la literatura urbanística, la misma que plantea una tensión entre el modelo de la conurbación difusa y el de la metrópolis reticular —estructura en red. Esto supone reconocer una organización particular del espacio metropolitano. La región metropolitana ha desbordado largamente la estructuración sobre la base de una ciudad —Montevideo—, centro a la vez de un área metropolitana y una región, y se organiza espacialmente sobre la base de un patrón espacial de heterogeneidad discontinua, con fuerte preeminencia —aunque no exclusividad— del centro metropolitano principal. Esta situación se reproduce a su vez, en cada una de sus partes o piezas componentes, en una estructura a modo de un fractal, lo cual le otorga atractivo, riqueza y complejidad a la estructura descrita, conformando la retícula espacial en la que las centralidades operan de modo decisivo.

En consecuencia, el modelo territorial que se propone asumir en este análisis es el de la “heterogeneidad discontinua”, esto es, la yuxtaposición de piezas de ciudad compacta y de ciudad difusa, de áreas urbanas de medias y de bajas densidades, alternadas con zonas rurales con diversas caracterizaciones y usos, situación que es específica del territorio en consideración, pero que también es análoga a las de otros territorios metropolitanos.

Estudios recientes señalan que en el contexto demográfico nacional del Uruguay se mantiene y acentúa una histórica concentración de población radicada en cuatro departamentos de la región sur: Montevideo, Canelones, San José y Maldonado, manteniéndose la primacía de Montevideo, si bien éste decrece en términos relativos y absolutos como polo de atracción y centro de las migraciones internas². El grupo de departamentos Maldonado-Canelones-San José es la principal y única zona netamente receptora de migrantes y nuevo “competidor” para la capital.

2 En la historia del Uruguay en el siglo XX, el llamado “macrocefalismo” montevideano determinó que se concentrara en la capital aproximadamente un 45% de la población total del país. En el recuento censal de 2004, se comprobó que Montevideo ha perdido población en términos absolutos en el período 1996-2004.

La región metropolitana, que tiene como centro principal a la ciudad de Montevideo, alberga, en su conjunto, aproximadamente a dos terceras partes de la población total del Uruguay, y concentra mucho más que dos tercios de su actividad industrial, comercial y de servicios. Este territorio metropolitano reunía para 2004 aproximadamente a 1'900.000 personas residentes en ámbitos urbanos y unas 70.000 residentes en áreas rurales³.

Esta región metropolitana constituye una de las piezas territoriales más significativas del territorio del Uruguay. La misma adquiere una incidencia institucional, política y económica aún mayor en la perspectiva recientemente abierta por la aprobación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, que establece derechos y obligaciones territoriales y que determina la necesidad de instrumentar un amplio abanico de figuras de planificación y de gestión territorial. En función de ello, la necesidad de planificar y gestionar adecuadamente el territorio metropolitano ha sido puesta en un primer plano⁴.

El *modelo territorial* actual de la región metropolitana —ya descrito como de “heterogeneidad discontinua”— demanda asumir esa heterogeneidad y la discontinuidad relativa de sus partes componentes como datos —tanto de diagnóstico como de proyecto— e implica valorar las potencialidades de una estructura territorial que encierra en sí misma fuertes contrastes en ámbitos de proximidad y grandes diversidades en escasas di-

- 3 Estimaciones sobre la base de cuadros elaborados por el Arq. Edgardo Martínez a partir de datos del Instituto Nacional de Estadísticas. Esto es expresión tanto de la preeminencia de los usos urbanos como de la coexistencia de los mismos con la ruralidad tradicional y una “ruralidad ampliada”, la cual incluye a las tradicionales modalidades de uso y ocupación de suelo en el medio rural e incorpora otras. Esta modalidad está presente en los departamentos de Rocha, Maldonado y Colonia, en los ejidos o periurbanos de algunas ciudades intermedias y en la región metropolitana de Montevideo (particularmente en aquellas zonas de Canelones y San José próximas a Montevideo y es el Montevideo rural).
- 4 En abril de 2008, el Parlamento uruguayo tomó la trascendente decisión de aprobar una completa legislación en materia territorial, la primera en más de cincuenta años. La Ley N.º 18.308, llamada de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS), pretende promover la ocupación del suelo en forma ordenada, sustentable y justa. Partiendo de la base de que el territorio y las ciudades son una producción colectiva, establece como principio rector la redistribución de cargas y beneficios del proceso urbanizador de forma equitativa y solidaria.

mensiones espaciales, asumiendo de modo propositivo la realidad observada, de modo de estar en condiciones de proponer alternativas para su razonable transformación⁵.

Tal discontinuidad y yuxtaposición de partes es la que genera y reproduce una estructura urbano-territorial policéntrica que procuraremos analizar y describir, focalizando el estudio en un caso en particular.

Algunas alteraciones recientes en los valores metropolitanos de centralidad

El modelo territorial metropolitano descrito se encuentra en proceso de evolución dinámica, lo que se acompasa con los procesos propios de la economía y la demografía de un país en transición⁶.

En ese marco, es posible constatar que algunas de las antiguas centralidades urbanas están declinando en términos relativos, mientras que otras se han reconvertido. Al mismo tiempo, han emergido centralidades de nuevo tipo. En algún caso, ello ha ocurrido resignificando y potenciando áreas urbanas ya existentes, pero dotándolas de nuevos equipamientos e instalaciones. En otros, se han presentado desarrollos absolutamente nuevos. Una estructura urbano-territorial policéntrica comienza a dibujarse.

El centro urbano tradicional de Montevideo se desplazó en dirección este en un proceso de larga duración que insumió buena parte del siglo XX, conservando siempre una clara hegemonía estructural y simbólica en la sociedad toda.

5 Las alternativas actualmente sobre la mesa se instrumentan a través de la Revisión del Plan Montevideo y Propuesta de Plan 2010-2020, cuyo avance ha sido publicado en enero 2010 y la elaboración de las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial Metropolitanas (EROT-AM), cuyo avance ha sido puesto de manifiesto en agosto 2010. Ambos instrumentos se encuadran en lo previsto en la LOTDS. Ver: www.montevideo.gub.uy

6 Los especialistas en el tema consideran que Uruguay prácticamente ya ha completado su *segunda transición demográfica*. El país está en una fase de crecimiento económico ininterrumpida desde el segundo semestre de 2004, cuyo efecto es visible en el territorio y las ciudades.

A mediados de los años ochenta, este esquema estructural comenzó a ser cuestionado y erosionado, y ya en los años noventa pasó a ser gradualmente sustituido.

Se conformó así una estructura urbana policéntrica con proyección metropolitana, incluyendo en la categoría de “centros” urbanos no sólo a aquellos centros urbanos históricos o tradicionales, policlasistas y multifuncionales, sino además a aquellas “nuevas centralidades” especializadas, de génesis relativamente reciente, producto de la especulación con el suelo y de formas de comercialización y de consumo propias de la economía global, así como también aquellas generadas por la redistribución espacial de la población, las migraciones internas y los consecuentes desplazamientos de contingentes poblacionales hacia nuevas áreas de residencia.

En su conjunto, el panorama que se presenta muestra la gran diversidad de orígenes y de situaciones generadas, y a la vez el dinamismo de las mismas, situación que claramente contrasta con el estático y homogéneo modelo vigente hasta bien entrada la década de los años ochenta del siglo pasado. Entre otros aspectos, se ha alterado definitivamente la antinomia/complementariedad clásica entre los valores de “centro” y de “periferia” que durante mucho tiempo fue significativa para describir, interpretar y operar sobre las diferentes situaciones urbanas.

En efecto, como se vio, hasta mediados de los años setenta del siglo pasado, la centralidad metropolitana principal, la de la ciudad de Montevideo propiamente dicha, era prácticamente única hegemónica e indiscutida en el contexto metropolitano.

Para ese entonces, los procesos de pauperización de importantes sectores de la población, de liberalización y apertura de la economía (entre ellos el del mercado de arrendamientos urbanos), conjuntamente con la especulación inmobiliaria, despertaron procesos nuevos y aceleraron otros ya iniciados, presionando sobre los territorios periurbanos.

La percepción y la conciencia acerca de la decadencia del centro tradicional comenzó a hacerse visible a mediados de la década de los ochenta, coincidiendo en la misma una diversidad de factores confluyentes en la aparición de ese fenómeno: caída de la capacidad de compra de los sectores populares, incremento de la economía informal, distorsiones en el mer-

cado del suelo, inexistencia de políticas urbanas, creciente segmentación social y espacial con la consecuencia de segregación socio residencial, etc.

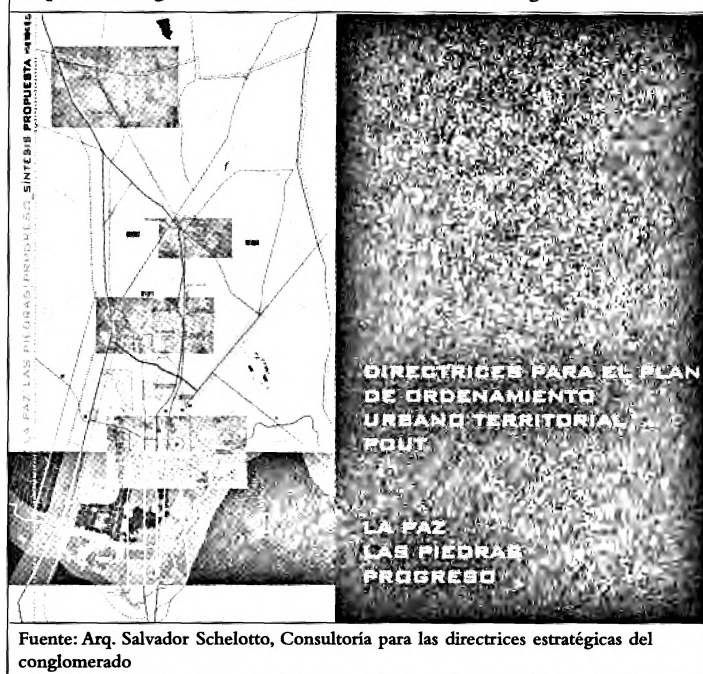
La centralidad histórica de Montevideo —en su origen la Ciudad Vieja casco fundacional de origen colonial—, vio mutar, a lo largo del siglo XX, sus roles y su gravitación en la estructura urbana. El desplazamiento espacial de los valores de centralidad urbana a lo largo de la “calle del 18 de Julio” en dirección este es una invariante que se verificó a lo largo de todo el siglo XX. Esa centralidad coexistió por décadas con centralidades secundarias (zonales, locales, barriales), de gran arraigo y tradición, en una estructura relativamente estable.

El esplendor del “centro” de Montevideo en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, cuando fuera lugar de residencia de sectores sociales de altos ingresos y uno de los paseos públicos destacados —centro simbólico de la nación, lugar de celebración y ámbito de los festejos populares—, se justificó, además, por concentrar lo principal del comercio minorista y mayorista, instituciones, actividades de gobierno y equipamientos culturales de rango nacional.

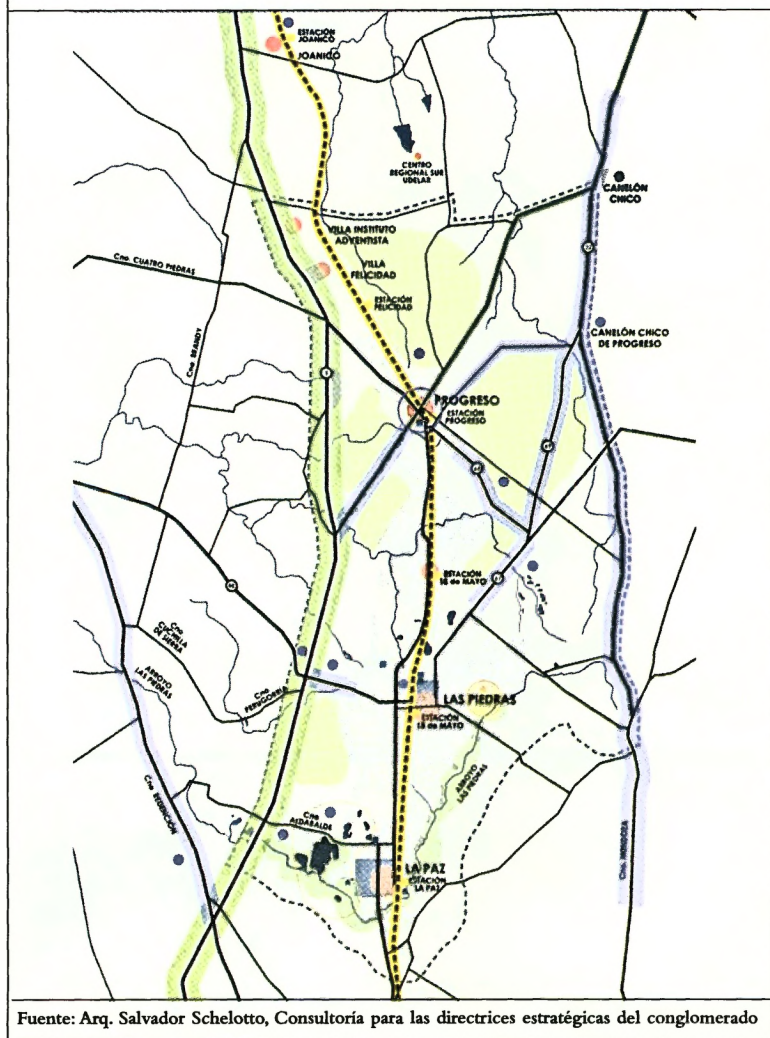
La crisis estructural del país a partir de los años sesenta afectó al centro de la ciudad y se manifestó en cambios en las pautas de residencia de sectores de ingresos altos y medios altos, que buscaron localizaciones alternativas. Sin embargo, la centralidad principal de la ciudad no registró competencia significativa hasta principios de los años ochenta, cuando se gestaron los primeros centros comerciales —*shoppings*— en emplazamientos distantes y separados de la centralidad histórica, proceso de descentralización comercial simultáneo y paralelo a los de metropolización y fragmentación socio espacial.

Centralidades y ciudades de la Región Metropolitana

Mapa 2. El conglomerado urbano La Paz-Las Piedras-Progreso

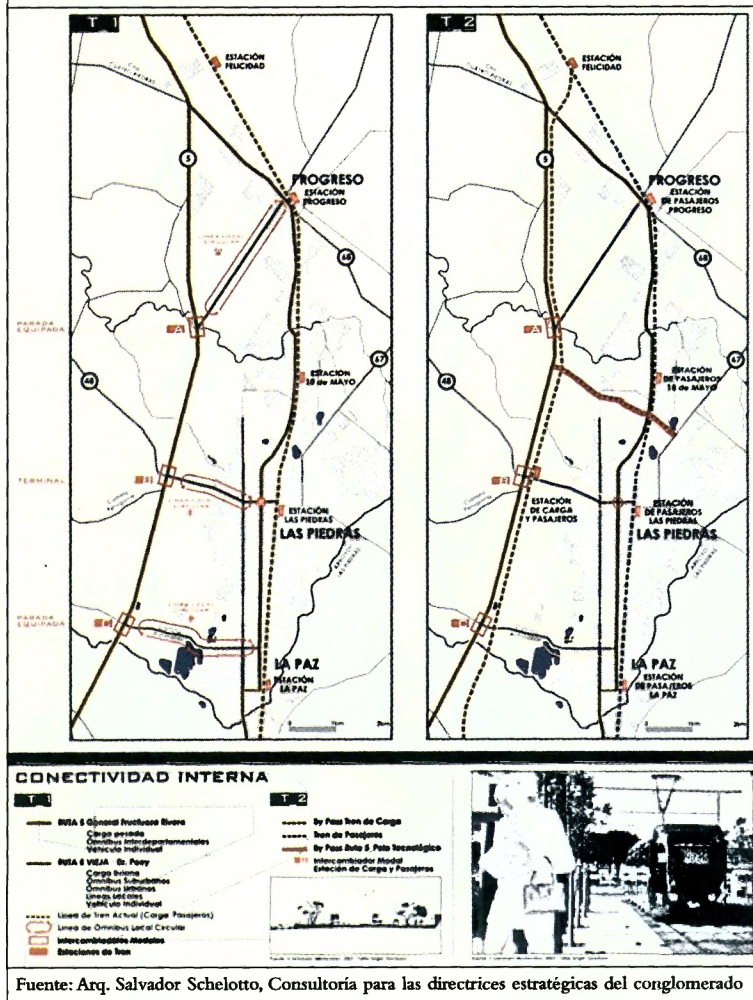


Mapa 3. Estructura del conglomerado urbano
La Paz-Las Piedras-Progreso



Fuente: Arq. Salvador Schelotto, Consultoría para las directrices estratégicas del conglomerado

Mapa 4. Conectividades en la región metropolitana y el conglomerado



La ciudad de Montevideo ya había consolidado hacia los años cuarenta su sistema de centralidades tradicional y jerarquizado: la Ciudad Vieja, el centro y el “centro expandido”, el Cordón y las centralidades populares tradicionales (Paso Molino, Unión, General Flores, Colón), a lo que se agregó más adelante en el tiempo la zona de Pocitos-Punta Carretas, un esbozo de “nueva centralidad de los noventa” en el Puerto del Buceo, centralidades zonales y locales en Carrasco-Arocena, Paso de la Arena, etc.

A esta base se han incorporado con posterioridad las unidades territoriales más modernas: en Montevideo, con emplazamientos de tipo empresarial asociados con la “nueva economía”—como los que hoy se expresan en el World Trade Center y en Zonamérica— y en los departamentos de Canelones y San José con los de “Ciudad de la Costa” y “Ciudad del Plata”.

Estos centros, sumados a los de las ciudades de La Paz, Las Piedras, Canelones, Cerrillos, Santa Lucía, Pando y Sauce, entre otras, conforman una red diversa, semi densa, que incluye piezas urbanas, periurbanas y rurales como caracterizaciones disímiles del punto de vista social, espacial y productivo⁷.

Es posible identificar una tipología de cinco situaciones que ayuda a comprender y explicar los nodos de esta nueva estructura reticular:

Cambios en la centralidad principal tradicional: Decadencia relativa del centro de Montevideo y del “centro expandido”, Cordón, etc. Reconversión funcional de la Ciudad Vieja (casco histórico). Emergencia de nuevos valores de centralidad en el área central: zona de Tres Cruces (terminal de ómnibus de media y larga distancia).

Cambios operados y en curso en las centralidades montevidéanas de segundo orden: Proceso de popularización de las antiguas centralidades zonales. Amenaza de las mismas por el auge de las “nuevas” instalaciones conocidas como “grandes superficies” (grandes hipermercados), General Flores, Paso Molino, La Unión, Curva de Maroñas, Sayago y Colón, Paso de la Arena, La Teja y el Cerro, etc. Posibilidad de dinamización de algunas de estas cen-

7 Ver: *Libro blanco del área metropolitana*, capítulo del vértice urbano-territorial, en particular el apartado relativo a las unidades de paisaje. Montevideo: Ed. Agenda Metropolitana, 2007.

tralidades por la localización de nodos de intercambio modal en el nuevo Plan de Movilidad (Curva de Maroñas, Colón, Cerro, Paso de la Arena).

“Nuevas” centralidades en el departamento de Montevideo: Nuevos roles para la Ciudad Vieja. Auge de Pocitos, Punta Carretas, Carrasco y Portones de Carrasco, World Trade Center en el Puerto de Buceo, Zonamérica, etc.

Dinámica de transformación de los centros urbanos tradicionales alejados de Montevideo y su nueva funcionalidad: Centralidades urbanas tradicionales en ciudades aisladas y centros conurbados (Canelones, Santa Lucía, Sauce, Cerrillos, Pando y La Paz-Las Piedras-Progreso en el departamento de Canelones; ciudades de San José y Libertad en el de San José).

Centralidades metropolitanas emergentes con diverso grado de consolidación y especialización: Ciudad de la Costa y su centralidad emergente proyectada, Ciudad del Plata y su centralidad lineal difusa, Paso Carrasco, localidades de Toledo, Barros Blancos-Cap. Juan A. Artigas, entre otros ejemplos.

La conformación espacial de las extensiones metropolitanas y sus vínculos con el sistema metropolitano de centralidades: La Paz, Las Piedras y Progreso

La estructuración del territorio metropolitano tiene una relación directa con el desarrollo a lo largo de la historia de los medios del transporte terrestre y de las vías de comunicación, lo cual le otorga una caracterización muy clara.

Consideraremos, a modo de ejemplificación, aquella extensión metropolitana de más antigua data y más consolidada, que se estructura desde fines de los años cincuenta a lo largo de la traza vial de la Ruta Nacional N.º 5 y desde antes asociada con el trazado de la vía del ferrocarril al norte.

En primer lugar, cuenta la fuerte presencia del trazado del ferrocarril, que en el año 1869 llegó a Las Piedras desde Montevideo, en 1874 a Durazno, a 150 kilómetros de Montevideo, y en 1891 hasta la ciudad de Rivera, en la frontera norte del país, a 600 km de la capital.

En segundo lugar, y mucho más tardíamente, en la tercera década del siglo XX se conformó la actualmente densa red de carreteras y caminos, en particular la traza de la Ruta Nacional N.º 5, que en el año 1928 llegó hasta la ciudad de Canelones. El sistema vial regional y nacional se fue luego completando con otras rutas nacionales y caminos departamentales.

Tardíamente, en los años ochenta del siglo XX, la nueva traza de la ruta 5, eludiendo las zonas urbanizadas, generó un extenso “by-pass” territorial que evitaba atravesar la zona urbanizada del conglomerado, discurriendo por el lado oeste de la misma y generando una vinculación inmediata con el centro de la ciudad de Montevideo y con su terminal portuaria.

Esta estructuración territorial, predominantemente lineal con dirección norte-sur, se encuentra en este momento siendo fuertemente alterada como consecuencia de la construcción del Anillo Conector Vial Perimetral de la ciudad de Montevideo –de dirección este-oeste–, que, si bien transcurre por una traza que en su totalidad se encuentra en el departamento de Montevideo (ruta 102), es casi tangencial al extremo sur del conglomerado en la ciudad de La Paz⁸. En los hechos, este conector transversal, ya en pleno servicio a partir de 2009, funciona como un primer “anillo”, exterior a unos 10 km del centro, complementando al existente (ruta 11, aproximadamente a 50 km del centro principal).

Centralidades históricas y emergentes en el conglomerado La Paz-Las Piedras-Progreso.

El corredor metropolitano del norte, estructurado en dirección norte-sur por la traza de la Ruta Nacional N.º 5, tiene como uno de sus compo-

8 Ver el trazado y las características de esta obra en el sitio en Internet del Ministerio de Transporte y Obras Públicas: www.mtop.gub.uy. La Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República organizó, en agosto de 2008, el Seminario Internacional “Taller de Proyecto Urbano sobre el Anillo Colector Perimetral”, conjuntamente con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y la Intendencia de Montevideo (ver: www.farq.edu.uy).

nentes centrales la conurbación de las ciudades de La Paz, Las Piedras y Progreso, pieza territorial que incluye ciudades de remota fundación, y que en su conjunto alberga más de 115.000 habitantes, siendo la segunda “ciudad” del país (y obviamente, también de la región metropolitana) luego de la ciudad de Montevideo.

Esta “segunda ciudad” aglutina un conjunto de tres centros poblados independientes y un número importante de “villas”, urbanizaciones de diversa calidad y consolidación, asentamientos precarios y fraccionamientos. El origen de la misma como tal está asociado con el acelerado proceso de metropolización disparado a mediados de los años cincuenta del siglo pasado, si bien —como ya se vio— cada uno de sus centros urbanos componentes tiene orígenes muy anteriores a esa fecha.

Un estudio reciente permitió aquilatar la inserción del conglomerado La Paz-Las Piedras-Progreso en el sistema urbano-territorial metropolitano, tomando en cuenta aspectos relacionados con su identidad, el paisaje y la cultura del territorio. Se valoró y reconoció el sistema físico-geográfico, las características de la urbanización (forma, funcionalidad), los bordes urbanos y las interfases urbano-rurales, los conflictos y problemas ambientales, las conectividades principales (la conexión norte-sur y la conectividad este-oeste) y complementarias, la accesibilidad urbana y territorial, el desarrollo del sistema habitacional y el problema del hábitat precario que afecta a importantes sectores de la población residente (Schelotto, S., 2006). Así mismo se estudió el sistema de centralidades del conglomerado.

Del mismo surgieron algunas recomendaciones fundamentadas en las características propias de la microregión a la cual pertenece este rosario de centros poblados (caracterizada como de vocación productiva agroalimentaria), su inserción en el sistema urbano-territorial metropolitano, su accesibilidad y sus vínculos y conexiones con el centro metropolitano principal.

Elas son:

1. Consolidar y avanzar en la construcción institucional de la microregión y la gestión del conglomerado.
2. Ampliar y diversificar la base económica y productiva de la microregión a partir de su vocación agroalimentaria.
3. Mejorar la accesibilidad y la conectividad metropolitana, microregional y local.
4. Mejorar la calificación urbana del conglomerado y de sus partes componentes, los servicios e infraestructuras.
5. Fortalecer la integración sociocultural del conglomerado y promover una mayor equidad e inclusión social.
6. Potenciar la identidad microregional y fortalecer las identidades locales.
7. Conservar, proteger y calificar el paisaje rural, integrándolo con el ámbito urbano.
8. Conservar y mejorar la calidad ambiental a nivel microregional y urbano.

Este conglomerado posee características y desarrolla comportamientos propios de “ciudad-dormitorio”, inducidos, entre otras causales, por su cercanía con Montevideo y por la caída del empleo local producida por el cierre de industrias. No obstante, y al mismo tiempo, mantiene una identidad y dinámica propias que es reconocible en su diversidad y potencialidad.

Esta dinámica y características identitarias, sustentadas en su historia y en una vocación de afirmación local, están conformadas por actividades productivas, comerciales y de servicios, entramado de actores e instituciones, y eventos culturales y deportivos que son ineludibles de considerar al momento de plantear cualquier tipo de planificación microregional y local.

En una visión estratégica y de largo plazo, el problema central y la principal aspiración planteada es lograr que el conglomerado conformado por esta importante área urbanizada reconstruya y genere dentro de un marco metropolitano una sustentabilidad propia que le permita transformarse en una unidad competitiva, diversa y atractora de actividades, superando el modelo satelital de la capital.

Para ello se considera necesario apuntar a la consolidación de la vocación productiva agroalimentaria, agroindustrial y de servicios de la microregión y al papel predominante del conglomerado La Paz-Las Piedras-Progreso en la misma.

Ello implicará un esfuerzo por articular las partes y superar los particularismos, las localías y la fragmentación de intereses a fin de lograr la integralidad e integración.

Ello implicará también reconocer, identificar, respetar y expandir los activos y referentes simbólicos y/o tangibles a partir de los cuales se construyen las identidades locales y se desarrollan las actividades cotidianas, incluyendo los diversos niveles asociativos y de desarrollo de acción colectiva.

Tales valores y rasgos identitarios se afirman en las condiciones físicas y geográficas de base que la explican y sustentan. En efecto: la microrregión⁹ como tal posee una fuerte identidad visual y perceptiva, que es apreciable en los recursos del paisaje natural y cultural. En ello incide la disposición de las trazas viales principales por las cotas altimétricamente significativas en relación al espacio microregional en su globalidad, permitiendo una amplia apreciación visual y una clara lectura y comprensión del territorio. Esta circunstancia, sumada a que muchos de los lugares o puntos “notables” de las áreas urbanizadas se encuentran localizados en puntos altimétricamente destacados, permite una relación visual muy próxima e inmediata entre el medio urbano y el espacio rural. Esta relación es particularmente significativa en el medio urbano, en la medida en que aún en áreas densas y consolidadas, desde las cuales es posible perci-

9 El departamento de Canelones constituye una unidad administrativa y de gobierno en el territorio de la Región Metropolitana, que incluye y “recorta” dinámicas y fenómenos territoriales, por lo que reconoce en su interior subunidades diversas y complejas (por ejemplo, los espacios microrregionales y locales). Históricamente, la división administrativa y política de Canelones ha sido organizada en 29 juntas locales (hoy municipios), cada una de ellas con su circunscripción territorial. En el actual período se ha superpuesto a esta organización territorial una intermedia, sobre la base de siete “microrregiones”. La “Microrregión 7”, de vocación agroalimentaria, se estructura con el conglomerado urbano/periurbano de La Paz, Las Piedras y Progreso.

bir y visualizar el espacio rural y es posible comprenderlo, constituye una de las virtudes preexistentes a nivel de paisaje que se pretenden conservar y potenciar.

La ciudad de Las Piedras, cuyo casco fundacional es de origen colonial español, se remonta como primer asentamiento hacia el año 1780, aunque fue en 1795 cuando la población se fundó formalmente con su plaza en el centro y las “49 manzanas” originales (7x7). Su trazado urbano fue formalizado posteriormente hacia 1838 por Carlo Zucchi.

Las ciudades de La Paz (1872) y Progreso (1913) son centros poblados relacionados con la aparición del ferrocarril, que fueron primero estaciones ferroviarias y luego poblaciones fundadas formalmente.

La posterior aparición de un “cuarto” centro o componente urbano se generó a partir de la realidad emergente de las “villas”, cuyo origen se remonta a los años cincuenta del siglo XX y que forma parte de una secuencia de conurbación a lo largo de corredores de metropolización que se registró a partir de esos años y se ha acelerado en las últimas dos décadas¹⁰.

En el interior de este conglomerado heterogéneo y diverso tanto en su forma como en su funcionalidad, se identifican con claridad algunas centralidades tradicionales y otras emergentes o potenciales.

En primer lugar, las centralidades tradicionales de las ciudades de La Paz y Las Piedras son las más consolidadas, dinámicas y potentes, estando éstas focalizadas en las respectivas plazas fundacionales, pero complementadas con importantes desarrollos lineales.

En los centros de ambas ciudades se combinan los aspectos institucionales, las instalaciones para la cultura y la educación, el comercio mayorista y los servicios vinculados a la producción, el comercio minorista formal y el comercio informal. Esa mezcla, a la que se incorpora la función residencial¹¹, asegura una vitalidad propia y mantiene los niveles de actividad en los diferentes horarios y días de la semana.

10 La metropolización de Montevideo se encauzó espacialmente a lo largo de “ejes” o “corredores” metropolitanos, los cuales corresponden a las rutas de penetración que desde el interior del territorio llegan a la ciudad capital y a su puerto. Éstos son los de las rutas 1, 5, 6-7 y 8 (los más antiguos) y las rutas 101-102 e Interbalnearia-Av. Gianattasio, sobre la costa este.

11 Se debe tener en cuenta que se trata de ciudades en las cuales coexiste una dinámica

A diferencia de éstas, la centralidad de la localidad de Progreso es menos jerárquica y más dispersa, aunque no menos real, pues ejerce una clara influencia sobre la referida localidad y también en relación con su área rural inmediata.

Se trata de un centro que conserva una fuerte identidad vinculada con el pasado ferroviario y granjero su aún vigente rol de centro de servicios para las quintas y las granjas.

Sobre la espina interna de la vieja ruta 5, entre La Paz y Las Piedras se está desarrollando potencialmente una centralidad lineal continua, fortaleciendo una continuidad y contigüidad de tejidos que tendencialmente conectará a ambas ciudades en un futuro.

Finalmente, es posible identificar un germen de valores de nueva centralidad en una intersección notable en la zona conocida como de “las villas”, en la proximidad de la actual estación ferroviaria “18 de Mayo”.

Es de notar que dicho enclave es el nodo baricéntrico de una extensa área urbanizada que comprende un conjunto de “villas” y barrios situados entre ambas ciudades y contiguos a entornos rurales.

La propuesta de crear una nueva “ciudad” que se está considerando por parte de la administración departamental, aunque discutible, claramente procura atender esta realidad, dando respuesta a un ámbito de residencia de varios miles de personas en urbanizaciones poco densas y extendidas, con coeficientes de ocupación muy bajos, lo que dificulta la dotación de infraestructuras y servicios básicos.

Complementariamente, se detectan en el interior del conglomerado un conjunto diverso de centralidades barriales a nivel de barrios o villas y otras centralidades potenciales o protocentralidades que pueden dar lugar a la localización preferente de equipamientos y mejoras. Algunas de

propia del “interior” del país, con una vida cotidiana más afín con los patrones del centro metropolitano principal. Entre otros aspectos, lo relacionado con la localización residencial se destaca dado que la fragmentación y segmentación socio-espacial es un proceso aún incipiente, motivo por el cual los tejidos residenciales son aún policlasistas y el centro urbano es un espacio de residencia de sectores medios y sectores populares. En este sentido, estos “centros históricos” de pequeñas ciudades se asemejan a las históricas centralidades de los cascos fundacionales de la mayoría de las ciudades hispanoamericanas.

estas situaciones están vinculadas con equipamientos comunitarios o con la red de servicios educativos públicos.

Veamos a continuación una somera descripción de cada una de las situaciones enumeradas.

La centralidad de Las Piedras y sus múltiples funcionalidades

Fotografía 2. Imágenes de la ciudad de Las Piedras



Fuente: Salvador Schelotto

Fotografía 3. Vista aérea de la plaza principal de Las Piedras



Fuente: Salvador Schelotto

Fotografía 4. Vista aérea de la estación y borde norte de la ciudad de Las Piedras



Fuente: Salvador Schelotto

Fotografía 5. Vista del centro de Las Piedras



Fuente: Salvador Schelotto

La centralidad histórica de las Piedras representa, sin lugar a dudas, la mayor concentración y diversidad de actividades comerciales, institucionales y culturales del conglomerado.

Por su parte, en el ámbito central existe una fuerte concentración de recursos patrimoniales que constituye uno de los elementos más atracti-

vos de esa ciudad (vinculados con el pasado colonial, con la gesta histórica del artiguismo¹², con el patrimonio ferroviario del siglo XIX y con el arte y la arquitectura moderna en el siglo XX).

El centro de la ciudad de Las Piedras, considerado como espacio urbano, combina algunas cualidades ambientales significativas con algunos problemas inocultables.

Por un lado, es de señalar la escala de la calle, la presencia en ella del arbolado que califica a la misma, la homogeneidad y altura de las construcciones alineadas sobre la línea de propiedad y que conforman manzanas de borde cerrado, todo lo cual otorga al ambiente urbano una calidad destacable. Se debe señalar que incide en esta calificación el emplazamiento de la plaza en el lugar altimétricamente más destacado del entorno (cota 80 aproximadamente), lo cual otorga a este ámbito una visibilidad y presencia —desde y hacia el territorio urbano y periurbano circundante— verdaderamente excepcional. El paisaje del campo, de la granja y de la viña se introduce visualmente en la ciudad de Las Piedras y viceversa: la ciudad y en particular su área central es percibida con claridad desde el territorio circundante, lo cual otorga una singular legibilidad a la estructura de la ciudad y el territorio cercano.

En Las Piedras, las relaciones entre los “barrios” y el “centro” están claramente establecidas, marcándose una jerarquía de espacios dentro de una trama viaria ortogonal isótropa, propia de las extensiones urbanas posteriores al trazado colonial, pero no que no invalida la caracterización particularizada de ciertas partes de ciudad.

Este sector central está fuertemente marcado por la presencia de los servicios comerciales (fundamentalmente el comercio “establecido”), pero cuenta así mismo con una presencia complementaria de la venta callejera y otras actividades informales, así como la presencia de instituciones públicas (sede del Gobierno local y otras dependencias municipales, comisaría, juzgados, establecimientos de enseñanza y otros servicios públicos) y privadas (iglesia, establecimientos educativos privados, clubes sociales y

12 Referida al “ciclo artiguista” (1811-1820), gesta emancipadora liderada por José Artigas (1764-1850), Primer Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres

deportivos, etc.), constituyéndose en una suerte de ámbito calificado y referente del conjunto de la ciudad. En ese contexto, la plaza fundacional funge como atractor principal y condensador social, ámbito rodeado de servicios comerciales y de intenso transporte colectivo e individual (entre ellos, con una participación muy significativa, los birrodados), más propio de una realidad metropolitana que de la vida pueblerina.

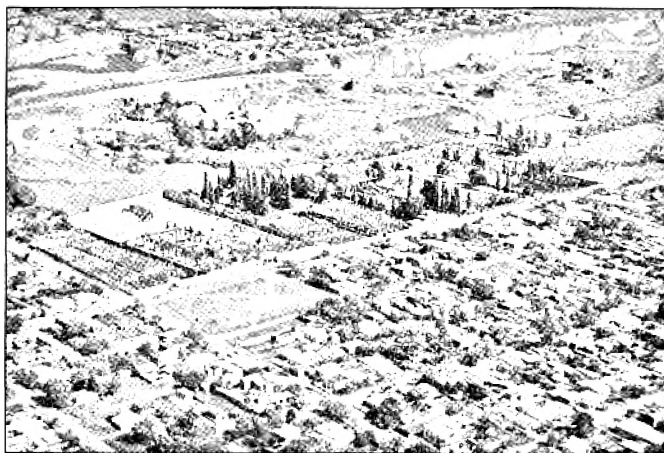
La Paz y su identidad picapedrera

Fotografía 6. Imágenes de la ciudad de La Paz



Fuente: Salvador Schelotto

Fotografía 7. Vista aérea de la ciudad de La Paz, las canteras y el cementerio israelita



Fuente: Salvador Schelotto

La actividad en las canteras de granito y la radicación en la ciudad, en las primeras décadas del siglo XX, de trabajadores inmigrantes que llegaron atraídos por oportunidades de trabajo (fundamentalmente italianos) determinó en la ciudad de La Paz una identidad fuertemente arraigada en el trabajo manual y la artesanía e industrialización de la piedra, fundamentalmente granítica¹³.

La geometría de la centralidad de La Paz es en cierto modo la de una “centralidad descentrada”, si fuese posible tal caracterización. La Plaza principal de la ciudad no está situada en un emplazamiento baricéntrico en el tejido urbano, sino desplazada del mismo y recostada en el lado sureste de la ciudad, a muy pocos metros del arroyo Las Piedras, límite departamental con Montevideo. Uno de sus cuatro lados se apoya sobre la traza de la vía férrea, determinando una asimetría de relaciones que condiciona toda la estructura de la ciudad y resulta en una organización espacial del “centro” (y la ciudad toda) que es en realidad tangente a la plaza fundacional.

La cualidad de atravesamiento que es propia de La Paz —el transporte colectivo que llega hasta Las Piedras y Progreso, así como el ferrocarril, la marcan fuertemente— afecta de modo tangencial a la centralidad y a su plaza, estableciendo una singular estructuración espacial y funcional muy característica.

Progreso, ciudad de la viña y de la granja

Fotografía 8. Imágenes de la localidad de Progreso



Fuente: Salvador Schelotto

- 13 En las proximidades de la ciudad —y aún dentro de su trama— se encuentran numerosas canteras, activas o abandonadas, de granito rosado. Ellas abastecieron a la ciudad de granitos, piedra partida y basalto. De allí salió el material que pavimentó la portentosa Rambla Sur de Montevideo, realizada en la década de los años veinte del siglo pasado, en gran parte sobre tierras ganadas al Río de la Plata.

Fotografía 9. Vista aérea del centro de la localidad de Progreso



Fuente: Salvador Schelotto

La centralidad principal en la ciudad de Progreso constituye un caso muy diferente a los dos anteriores: su “centro” urbano está conformado por el entorno de la estación de ferrocarril —en ese sitio la vía pasa muy próxima a la traza de la antigua ruta 5—, los espacios públicos contiguos a la misma y un conjunto de edificios institucionales y comercios de abastecimiento cotidiano y de servicios a la producción, todos ellos característicos de un centro de servicios asociado con un área de producción agrícola intensiva (granja y viña).

La fuerte vinculación histórica y actual de Progreso con la producción granjera y la existencia en la misma ciudad y en su entorno inmediato de bodegas y viñedos, así como de plantaciones de frutales de hoja caduca, otorga una particular configuración a su centralidad, más dispersa y menos definida en lo espacial que en los dos casos anteriores, aunque no por ello menos presente en la cotidianidad y el imaginario de su población residente y en la del área rural inmediata.

La matriz identitaria granjera y vitivinícola de Progreso está claramente presente en su centralidad y constituye su principal atractivo.

La propuesta de generar itinerarios que conformen “caminos del vino” asociados con recursos del paisaje cultural incluye naturalmente a la centralidad de Progreso y sin lugar a dudas potenciará su revitalización.

Las luces de la capital y la atraktividad posible de los centros en el sistema urbano metropolitano

Los habitantes del territorio metropolitano están viviendo con expectativa y fundadas preocupaciones los procesos de cambio que se registran en su entorno cotidiano. La atracción de Montevideo, fundamentalmente para los jóvenes y los trabajadores activos, por décadas ha hecho declinar la actividad comercial y la vida comunitaria, afectando y condicionando las actividades productivas, culturales y de esparcimiento colectivo en las localidades.

La siempre presente atraktividad de la ciudad capital genera una tensión centrífuga contra la cual todo esfuerzo de competir ha resultado infructuoso, generando frustraciones y proyectos truncos.

A su vez, la dinámica las nuevas formas de lo “público” en el entorno periurbano, asociadas con la implantación de las “grandes superficies” y centros de compras, los equipamientos para el ocio, el entretenimiento y la diversión, que demandan en forma creciente un espacio propio, alejado del centro urbano, y con posibilidades de accesibilidad y desarrollo que compiten con las áreas urbanas consolidadas, también presionan hacia un abandono de las centralidades.

Queda planteada y aún pendiente la cuestión de la posibilidad o no de construcción de una identidad del conjunto. La administración departamental en Canelones ha dado pasos para generar instancias comunes a las tres localidades, así como a los barrios y villas próximos, con el objetivo de integrarlos en un espacio mayor. Para que ello sea posible, es necesario por un lado afirmarse en sus fortalezas actuales, mientras que por otro lado se requiere generar nuevas actividades y atracciones que

convoquen e identifiquen a la comunidad en su conjunto y a una institucionalidad que refleje ese proceso.

Estas líneas de trabajo, sumadas a la descentralización comercial y a la localización de actividades económicas (logísticas, agroalimentarias, de innovación tecnológica, industriales, etc.), pueden revertir en parte las tendencias históricas.

En ese marco, el espacio público y su calificación constituye una potencialidad a explorar y así ha sido asumido.

La propuesta departamental de reactivar y rediseñar el Parque Artigas en Las Piedras (asociado con el pasado histórico), el hipódromo local y el estadio de fútbol, así como la de generar un gran parque central entre dicha ciudad y el área de las villas, con una innegable proyección metropolitana, avanza en esa dirección.

Una interrogante aún pendiente refiere a si el actual sistema de centralidades, potenciado y equipado, es capaz de integrar simbólicamente la representación del conjunto de la comunidad de los cuatro grandes componentes de esa estructura urbana, integrándolas en una estructura común que las incluya y siendo capaz de proyectarse hacia el futuro con vocación y personalidad específicas en el territorio metropolitano.

Bibliografía

Schelotto, Salvador (2006) *Directrices estratégicas para el Plan de Ordenamiento Urbano-Territorial (POUT) de La Paz, Las Piedras y Progreso*. Montevideo: Intendencia de Canelones/Centro de Estudios Estratégicos Canario (CEEC).