



TIA12

## MONTEVIDEO: LAS DIVERSAS DIMENSIONES DE SUS TERRITORIOS

Arq. Nelson Inda  
Montevideo, Uruguay  
[indafa@adinet.com.uy](mailto:indafa@adinet.com.uy)

### NOTA PRELIMINAR

Territorios y Ciudades han adquirido en estos tiempos un significativo concepto integrador y no antagónico. Las ciudades son, en cuanto lo son los territorios que ellas conforman y con los que interactúan. Los procesos de acelerada urbanización de los últimos años, la calificación y el desarrollo de las comunicaciones, como la integración del planeta en un único espacio de interrelación nos proporcionan los medios y las posibilidades de colectivizar las acciones en la búsqueda de un desarrollo humano culto, equitativo y solidario.

Asistimos, sin dudas, a la acelerada transformación del hombre en SER URBANO, de naturaleza indivisible e irreversible en el corto plazo.

Por ello, y quizás como nunca, tenemos la oportunidad histórica y

la obligación social de aceptar el desafío de repensar e imaginar las ciudades y los territorios, las ciudades y sus territorios, las ciudades-territorios en cuanto espacios físicos y circunstancias que las vitalizan. El poder, la cultura, las comunicaciones, las posibilidades del por-venir y sus gestos, la historia y sus signos, se sustancian hoy por hoy en las ciudades y a ellas les debemos prestar una prioritaria atención. Con todo, reconoceremos en cada ciudad un proceso y un resultado único e irrepetible, y sujeto, como toda creación humana a inciertas leyes de desarrollo.

Una comparación sistemática y objetivable de las ciudades en el ámbito latinoamericano nos permitirá descubrir las leyes y los signos que dirijan y encausen sus calidades y particularidades, que



amplifiquen sus actividades y valoricen sus territorios.

A su vez, y paralelamente, deberemos procesar el siempre renovado encanto de introducirnos en la misteriosa dimensión del espacio urbano, que distingue y caracteriza a cada conformación urbana, otorgándole la imprescindible singularidad e identidad. Las ciudades son, ante todo, construcciones culturales conformadas en el tiempo y expresadas en sus signos físicos y en la vertebración de sus relaciones materiales e intangibles.

Su espacialidad es múltiple. Como múltiples son las relaciones que se establecen con sus territorios mediatos e inmediatos. Y múltiples las naturalezas de esas relaciones.

Con esta Ponencia se pretende, a través del “Caso Montevideoano” (Fig. 1), exponer las diversas dimensiones cuantitativas y cualitativas de los territorios que se corresponden con la Ciudad Matriz, explicitando lo que hemos llamado “desafíos territorializables” y de esa

forma presentar un modelo comparable y referenciable.

En una apretada síntesis, la Ciudad de Montevideo, capital del Uruguay, fue fundada por el Imperio Español en 1724 como Puerto de asiento de su Real Marina y desde su fundación fue una Ciudad-Territorio, por cuanto el recinto amurallado era solo una parte del enclave territorial con unidad Política-Administrativa. Pero es, a mediados del siglo pasado que la Ciudad adquiere su madurez moderna como conjunto urbano, en cuanto todos los roles de una Ciudad se desarrollaban en ella y en relación con su Territorio. En los últimos decenios, Montevideo ha sufrido importantes procesos de transformación en cuanto ha perdido actividades, el territorio inmediato se ha metropolizado, las relaciones regionales son mas fluidas y densas cuantitativamente, y, por último, complejos procesos de segregación socio-urbana han desequilibrado el territorio municipal.

La conformación, estructuración y pertenencia de los espacios montevideoanos en las nuevas

circunstancias son verdaderos desafíos a afrontar por nuestra generación. Y en estas circunstancias:

- Montevideo deberá asumirse como Ciudad Intermedia en un contexto regional polarizado por San Pablo-Río de Janeiro al norte y Buenos Aires al sur y complementado por una constelación de Ciudades de porte medio.
- Las múltiples propuestas de corredores bi-oceánicos determinan

que el más realista y fácil de concretar es el Valparaíso-Buenos Aires - Montevideo-San Pablo, funcionando el Puerto de Montevideo como Puerto Pívor del Atlántico.

- La conformación de la Hidrovía Paraná-Paraguay revierte la estructura continental y determina la importancia de los Puertos-Puertas como es el caso montevideano
- El funcionamiento cotidiano se ha metropolizado y por ello una



Fig.1. Plano de ubicación de Montevideo - Uruguay en la región.

reestructura de este espacio figura ya en las agendas políticas de los gobiernos municipales del Área Metropolitana.

- La segregación socio-urbana en el espacio de la Ciudad y su territorio rural inmediato y la revalorización del Montevideo consolidado, provocaron los consensos necesarios para aprobar el Plan Montevideo, actualmente en vigencia. En éste, se institucionalizaron una batería de instrumentos que permiten definir con precisión las relaciones urbano-rurales y la preservación de las áreas más sensibles como el propio paisaje rural.

## DE MONTEVIDEO

El Municipio de Montevideo, en su dimensión político-administrativa comprende un territorio de 528 Km<sup>2</sup>, y una población, con un mínimo crecimiento en las últimas décadas, de 1.338.600 habitantes, localizados en 192 Km<sup>2</sup> de área urbanizada. Esta superficie, se complementa funcional y planimétricamente con un área rural que la corona, de la cual, casi las dos terceras partes se encuentran en plena producción horti-frutícola.

La Ciudad, fundada por razones estratégicas por el Imperio Español, se asentó en una rareza geográfica del Río de la Plata - la Bahía de Montevideo - y se desarrolló hasta

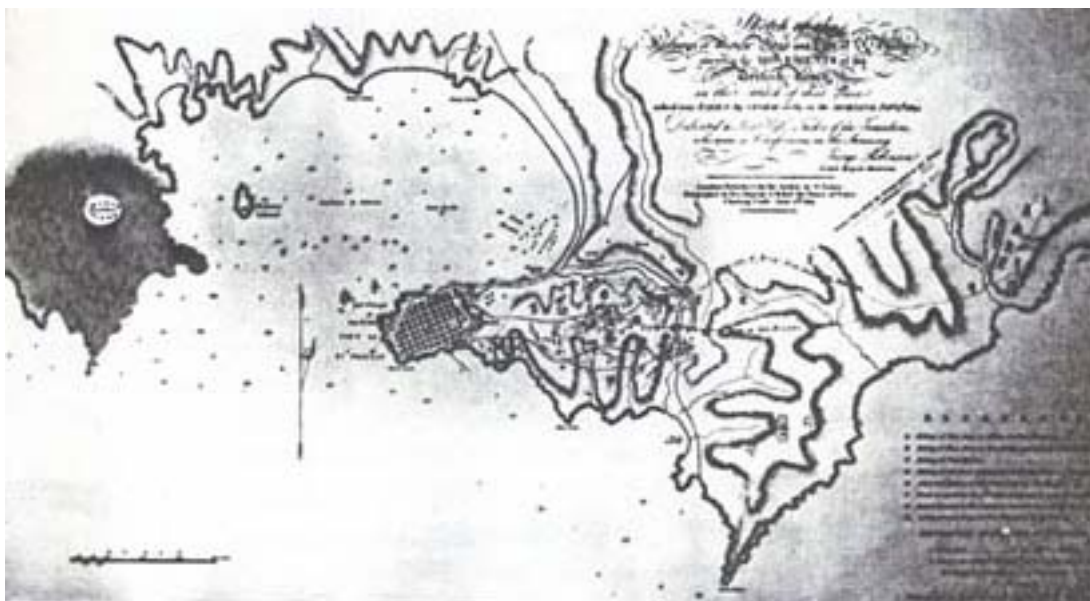


Fig. 2. La Bahía de Montevideo, la Península, el Cerro y el soporte territorial



nuestros días, en ciclos arrítmicos de grandes empujes constructores. Un marco natural de serena belleza, conformado por la armónica sucesión de elevaciones y depresiones surcadas por arroyos y cañadas, le da soporte territorial a la Ciudad, limitada a su vez, por la costa del Río de la Plata, el “río como mar”. (Fig. 2)

Montevideo, es la última gran Ciudad fundada por el Imperio y su dimensión sobrepasaba la propia Ciudad de “los solares del pueblo”, para conformar una compleja jurisdicción territorial. La Ciudad se integraba y complementaba con el Ejido, los Propios y Dehesas, y el Territorio como jurisdicción político-administrativa limitado por accidentes geográficos muy determinantes como el arroyo Cufre, las Sierras de Minas, la Cuchilla Grande y el Río de la Plata.

La propia Ciudad, fortificada por muros y bastiones mayores y menores se complementaba geográfica y funcionalmente con la Fortaleza ubicada en el promontorio del Cerro que, enfrentado a la Península conforman el macro

espacio generador de Montevideo: el inigualable espejo de agua de la Bahía.

A partir del primer núcleo poblado instalado en la Península en 1726, la urbanización se extendió, en los tiempos de la independencia política, ocupando el Ejido y sus áreas contiguas. Simultáneamente, el nacimiento de poblaciones aisladas y próximas a la ciudad, como Villa Restauración, Pueblo Ituzaingó, Villa Cosmópolis y Pueblo Victoria, provocaron el crecimiento de Montevideo por incorporación de estos enclaves, y más tarde, por sucesivas ocupaciones de las áreas intermedias. En 1850, Montevideo poseía alrededor de 6000 edificios y en el primer decenio del siglo XX, unos 43.000. En la mitad del siglo XIX, 30.000 habitantes y en las primeras décadas del siglo pasado 300.000.

El amanzanamiento ortogonal indiano se complementaba con naturalidad en las construcciones eclécticas finiseculares, que sustituían a las incipientes arquitecturas coloniales del siglo XVIII y el equipamiento de la Ciudad



la calificaban como el centro vital del país. El Puerto, la Universidad, el Palacio Legislativo, el Hospital de Clínicas, el Estadio del Centenario, la Facultad de Medicinas, la Casa de Baños, el Hotel Carrasco, el Hotel del Parque, la red de Saneamiento, el servicio de Energía Eléctrica, el Transporte Público y otras obras de esta magnitud ejercieron un papel unificador y centralizador de la ciudad y del territorio del país que rápidamente se hizo suyo, en los primeros años del siglo XX.

El conventillo, la “casa standard” del constructor italiano, las casa-casquitas de la periferia y el chalet enjardinado reformularon y calificaron en pocos años, una ciudad que se enriqueció con la presencia del árbol en el espacio público. Las calles, las plazas, los parques y el espacio libre privado equipado con gran variedad de especies vegetales, complementaron una secuencia espacial de coherencia calificada que identificó al montevideano con su ciudad y con sus barrios perfectamente caracterizados.

Ya en la década de los 30, los cambios en los modos de vida, en los gustos, en los símbolos del prestigio social y en las pautas de confort, comenzaron a provocar sustanciales transformaciones en la ciudad. La aceptación de los modelos culturales importados, consolida, a su vez, las formas renovadoras e internacionales de las arquitecturas de avanzada, que penetran a través de los medios de comunicación cada vez más desarrollados. Pero, es en la década del 40 y las posteriores, que la Ciudad es requerida por las novísimas “visiones” y tipologías arquitectónicas, urbanísticas y territoriales, que se contraponen formal y conceptualmente con la ciudad existente. Es así, que las leyes y ordenanzas que se promovieron en esos años, receptoras y promotoras de las “nuevas ideas”, formaron y malformaron el Montevideo de los decenios siguientes y desarrollaron un modelo de ciudad con menor capacidad de centralizar y cohesionar las múltiples actividades que en ella se desarrollaban.



A partir de una zonificación primaria, extremadamente simplista, se consolidó la visión radio-concéntrica y autista de la conformación de la Ciudad, desconociéndose la base geográfica, el contexto socio-urbano, las pre-existencias arquitectónicas y el territorio metropolitano en formación.

Hasta el decenio del 50 del siglo pasado la podríamos definir como Ciudad-Total en cuanto todas las actividades y roles de una ciudad de su porte se desarrollaban en su territorio.

- Capital Política y Administrativa
- Puerto y puerta de entrada y salida del País de personas y mercancías
- Puerto Marítimo
- Aeropuerto
- Ciudad Universitaria
- Ciudad Industrial
- Plaza Financiera
- Ámbito de los Principales eventos culturales y deportivos
- Ciudad Balnearia
- Centro de Irradiación cultural
- Centro de Comunicaciones
- Área de producción y distribución horti-frutícola

En los últimos años, y desde principios de la década del 60, la pérdida de roles ha sido evidente y una suerte de descentralización arbitraria se instaló en el territorio uruguayo. Al mismo tiempo, el aumento demográfico ha sido prácticamente nulo y sin embargo el crecimiento constructivo, formal o informal, oficial o clandestino, es constante e importante en términos relativos.

Las construcciones realizadas durante décadas, localizadas y formalizadas sin metas estructurales y morfológicas, como directa derivación del “mercado”, se concentraban en determinadas zonas de la Ciudad. Esta situación magnificó el hiper-desarrollo de las zonas costeras y el vaciamiento poblacional de las áreas mediterráneas, la pérdida de valores en las centralidades históricas, la descaracterización arquitectónica, la tugurización y la cantegrilización, y, sobre todo, el asentamiento poblacional desestructurado en el Área Metropolitana.

El proceso, acelerado en las décadas del 70 y 80, difícilmente



reversible, sólo podía desembocar en una ciudad y un territorio disgregado y sectorizado.

## **LA REVOLUCION CULTURAL Y POLÍTICA**

A principios de los 80, el Grupo de Estudios Urbanos liderado por el Arq. Mariano Arana, en aquel entonces ex-profesor universitario, y hoy, ex-Intendente de Montevideo, irrumpe en el escenario público con la defensa de la “Ciudad Vieja” de Montevideo. El área de mayor relevancia patrimonial era literalmente atacada por la efervescencia constructiva generada por el sistema económico basado en “la tablita”, cuyas rentabilidades se dirigían en gran parte a la especulación inmobiliaria. El Casco Histórico se destruía y degradaba rápidamente. En pocos años, más del 10% de la superficie edificable se había demolido y se había transformado en baldíos, para ser sustituida por nuevos edificios de dudosa sensibilidad arquitectónica o directamente por estacionamientos vehiculares a cielo abierto. El ciudadano perdía SU memoria generacional y

comprometía el futuro de SU Montevideo como “obra de arte colectiva”.

Los audiovisuales realizados por el GEU: “Una Ciudad sin Memoria” referidos a la Ciudad Vieja, y “¿A quién le importa la Ciudad?” lograron el poder de la idea que encuentra su tiempo y movilizaron a la mayoría de los montevideanos en defensa de sus valores identificadorios.

En un momento político absolutamente especial, en cuanto el régimen dictatorial Cívico Militar dominaba la vida del país, el montevideano se sensibilizó rápidamente en la defensa, no sólo de su “barrio histórico”, sino de las arquitecturas irremplazables, los ambientes calificados de toda la ciudad y también, de las calidades paisajistas del medio rural. Mientras comenzaba a desarrollarse una nueva forma de ordenar la Ciudad Vieja, respetuosa del contexto físico e histórico, los vecinos del barrio industrial de “Nuevo París”, en una acción inédita, cuestionan por primera vez una propuesta urbana técnicamente “incuestionable”. Una





autopista en construcción, al provocar por su relación con la ciudad existente una evidente distorsión en el funcionamiento del barrio, demuestra al montevideano en general, los alcances limitados de las soluciones técnicas “perfectas” y “neutras”.

Dos movimientos localizados en diferentes zonas físicas y apoyados en disímiles intereses revierten drásticamente las formas de ver, sentir, vivir y construir Montevideo, en cuanto el propio montevideano, revaloriza las pre-existencias urbanas, el entramado social agredido, las relaciones funcionales o las culturas auténticas y singulares de su Ciudad y sus Barrios, de su Ciudad y sus Territorios.

En la historia de los últimos años la transformación cultural del montevideano no fue menor. Con el triunfo del Frente Amplio en las elecciones municipales de 1989, otra forma de administrar y leer la ciudad se instaló siendo expresión de ella la Descentralización Política y Administrativa, la creación de la Unidad Central de Planificación

Municipal en 1992 y la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial en 1998. Nuevos desafíos involucran al Montevideo de estos tiempos expresados en sus dimensiones territoriales: la revalorización de la Ciudad y los territorios legados, la implementación de su Puerto con un calado y una organización mas adecuada, la coordinación de las acciones intermunicipales en el Área Metropolitana y la inserción político-regional a través de la organización en red de las Mercociudades.

Reformular para Montevideo su voluntario destino no puede soslayar, pues, los “desafíos territorializables” que el futuro le demanda.

## LOS DESAFIOS TERRITORIALIZABLES

### El Espacio Municipal (Fig. 3)

La vertebración de la ciudad, desde su fundación se sustentó en su base geográfica. El puerto se ubicó en la **Bahía** protegida, la ciudad amurallada en la **Península** y la

fortaleza en el **Cerro**, completando la defensa militar del enclave español. La Costa, desde siempre, ofreció su atrayente paisaje y desde mediados del siglo pasado es el espacio de uso recreativo y visual más importante para la población. En la dimensión municipal, los humedales y arroyos que limitan Montevideo constituyen áreas de extraordinaria calidad ambiental que complementan un territorio rural productivo que nos ofrece un paisaje atractivo y ordenado, resultado del trabajo de generaciones de montevideanos. La Costa y el Territorio Rural definen también a la Ciudad en una

dimensión perceptiva de espacio “visual”. La variada topografía de cuchillas y cursos de agua ordenó el desarrollo estructural a través de la caminería principal y condicionó, a su vez, las relaciones y las direcciones de los diferentes crecimientos “amanzanados”. La Ciudad, en su proceso de desarrollo proyecta en el tiempo su historicidad en las características diferenciales de sus partes.

Hoy, el montevideano se reconoce e identifica en la unidad sustantiva de las “áreas caracterizadas”. Las calidades urbanas-arquitectónicas

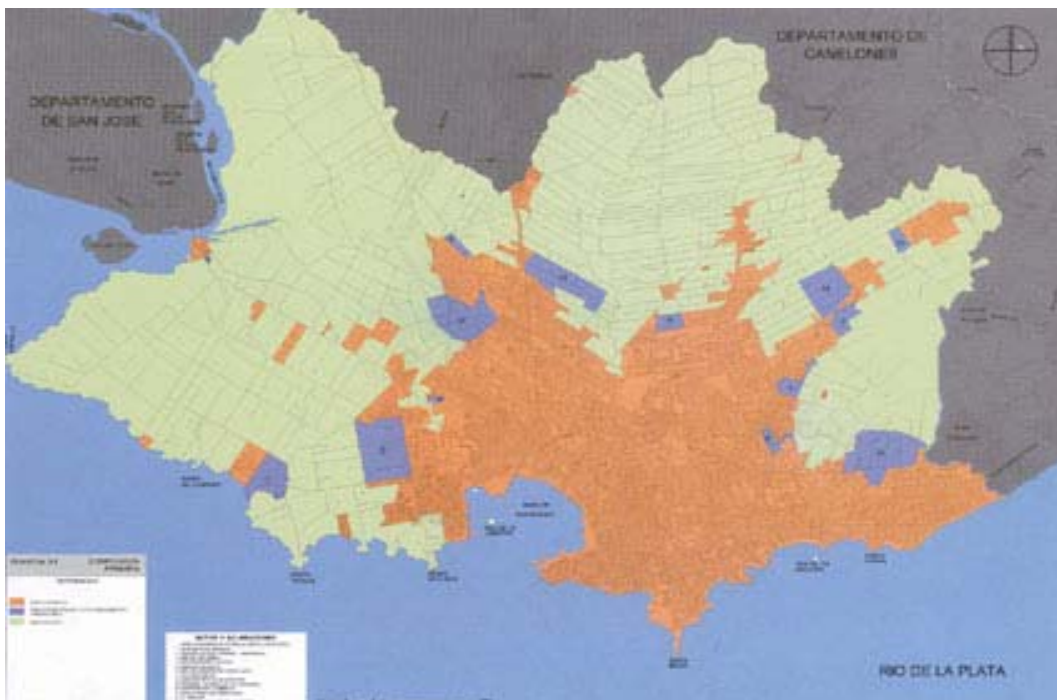


Fig. 3. Municipio de Montevideo. Area Urbana- Area Rural y Areas Urbanizables



legadas se manifiestan tanto en las calles y su arbolado, como en los edificios simbólicos, los espacios de esparcimiento y representación y el área rural inmediata.

La actuación calificada y sostenida del Sector Público orientando la actividad privada comienza con la referencia de la Ciudad Vieja en la década del 80, y madura en los años posteriores. En la década del 90 se intensifica y profundiza la obra directa municipal y, muy especialmente, el ordenamiento de la acción del privado a través de nuevos instrumentos y estrategias de actuación que contaron con un poder político dispuesto a efectivizarlos y una población consecuente en su adhesión. En 1992, en el marco de la Reestructura Municipal se crea la División Planificación Territorial integrada a la Unidad Central de Planificación Municipal. Por primera vez, la Administración Municipal y los montevideanos contaban con un instrumento institucional orientado a visualizar el territorio con voluntad de futuro y diseñar las políticas,

instrumentos y estrategias de actuación más conveniente.

En Montevideo se construye promedialmente unos 400.000 m<sup>2</sup> por año, cuando el stock total construido es de 400.000.000. m<sup>2</sup>. Una ciudad que no aumenta su población en términos cuantitativos y que se rehace físicamente a sí misma cada cien años, si aceptamos esta lógica lineal, deberá, y debe, afrontar el desafío de conformar nuevas armonías, aceptando el histórico dinamismo constructivo. Proyectar en el futuro sus calificados espacios, sus arquitecturas trascendentes y sus calidades ambientales es un reto cultural, y las estrategias aplicadas al dinamismo constructor privado deberá adecuar la “visión culta de la ciudad” con la capacidad real de espacializar y contemporalizar las posibilidades materiales y los recursos humanos.

Desde 1990 las propuestas arquitectónicas y físicas se apoyan en la búsqueda de un nuevo equilibrio socio—urbano, una mejor relación entre densidades de población y equipamientos, y

fundamentalmente, la más perfecta adecuación de las formas y dimensiones arquitectónicas con la proporción y percepción del Espacio Público. Por otra parte, las relaciones de cooperación entre el poder público y el sector privado permitieron experimentar instrumentos de actuación con activa participación de la sociedad montevideana. En 1998 se aprobó el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo, un verdadero contrato colectivo entre los montevidianos y

la Administración Municipal. En él, han sido consensuados los objetivos a lograr y los instrumentos a utilizar. El Modelo Territorial en el cual se basa el Plan, estructura y ordena la construcción del territorio montevideano en su totalidad como unidad de actuación y sugiere actuaciones puntuales de valor generativo o estratégico. El informe del urbanista J.T. Herbulot para el Plan de Saneamiento de 1992 era gráficamente irreprochable en cuanto dividía a Montevideo por una

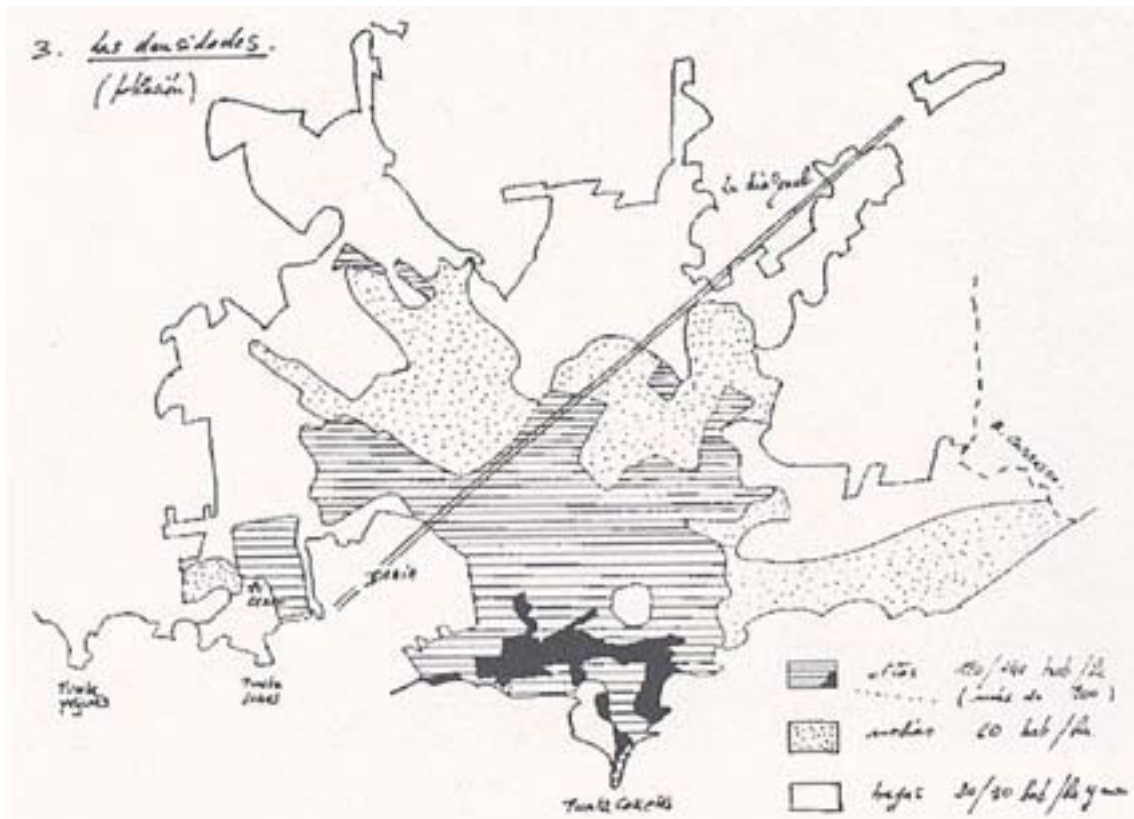


Fig. 4. Diagonal del Bienestar urbano - J.T. Herbulot



“diagonal del bienestar urbano” por la cual se expresaba dos formas antagónicas de construir la Ciudad. (Fig. 4)

Revertir este proceso es el principal objetivo del Plan Montevideo tomando a la Bahía de Montevideo, génesis de la ciudad y su escenario más característico como eje y visión de su desarrollo futuro. Y, por otra parte, como estrategia complementaria, desacelerar y minimizar el ritmo de crecimiento y sustitución en la ciudad ya formalizada e hiper-desarrollada revalorizando y preservando los valores paisajísticos, productivos y culturales del Área Rural.

La ciudad se vertebró desde su inicio en directa relación con su entorno geográfico. La ciudad colonial fue enclave urbano y militar, y además, región productiva. La Ciudad amurallada se conformaba directamente con el vacío territorial de su Ejido y se complementaba a su vez, en la zona de propios chacras que se extendía en la fértil ondulación montevideana.

Por otra parte, la costa, despreciada en sus inicios, se manifiesta a

través del rítmico encadenamiento de playas de arena, la fuerte presencia de médanos y el acento geográfico de la Bahía. La manifiesta calidad de sus límites costeros y el espacio rural de paisaje productivo, conforman dos singularidades en donde el cielo montevideano es el protagonista principal. Cielo y Mar, y Cielo y Tierra definen “espacios públicos visuales” de disímil naturaleza, pero de igual jerarquía perceptiva que el espacio público “coral” o el de “entretenimiento y simbólico”.

Montevideo cuenta hoy con una corona rural en plena producción en gran parte de su área, indispensable para reforzar la relación equilibrada entre la ciudad, dimensionalmente formalizada y su propio territorio.

El área rural propiamente dicha se enriquece con elevaciones como la Cuchilla Pereyra o áreas naturales de equilibrio ecológico milenario como las humedades de Santa Lucía o los bañados de Carrasco.

Por otra parte, la costa, verdadera ventana entre el territorio y el espacio “visual” de agua y cielo, a

través del tiempo se ha fragmentado en tres zonas geográficamente distintas y con ocupaciones físicas disímiles.

La Costa-Este hiper desarrollada e hiper equipada a través del rosario de playas. La Costa-Oeste casi en estado natural, con bordes de dunas, playas solitarias y escasa ocupación habitacional.

Y por último, la propia Bahía, en el eje de simetría de la costa montevideana

Una actuación basada en la lectura

valorativa de estos espacios estructuradores del territorio, han permitido diseñar y consensuar una política fuertemente defensiva, sin por supuesto, coartar las posibilidades de desarrollos con planteos alternativos pero altamente calificados.

El área rural (Fig. 5), con más de 300 km<sup>2</sup>, se encuentra supervisada bajo una Comisión Especial



Fig. 5. Áreas de Máxima Protección.



Permanente idéntica en su funcionamiento a las que funcionan en las Áreas de carácter patrimonial de la Ciudad.

Toda actuación física en el área rural: arquitectónica o urbanística debe ser aprobada preceptivamente por dicha Comisión. Esta se integra por representantes municipales, de diversas organizaciones profesionales y de vecinos, funcionando desde el año 1995. Es el marco de referencia y a la vez orientador preceptivo de la actividad privada. Permite coordinar las acciones públicas y encuadra las actividades municipales.

Mientras la Costa-Oeste tiene un estatuto especial y forma parte del Territorio Rural, la Costa-Este, antropizada al extremo, requerida por toda la población montevideana, fue declarada Monumento Histórico Nacional, y por lo tanto, además de la responsabilidad municipal sobre

sus acciones actúa en forma inapelable la Comisión de Patrimonio Nacional.

### **Montevideo Ciudad Metropolitana**

Montevideo es el centro de un área de funcionamiento cotidiano en la cual oficia de Ciudad Matriz conformando a partir de su Centralidad un Area Metropolitana de unos 10.000km<sup>2</sup> y una población total de 1.600.000 habitantes.

La confirmación de esta área funcional supra-municipal no hace más que confirmar el acto fundacional de Montevideo en el régimen colonial, en el cual la Ciudad amurallada, su ejido, sus propios, y su anillo de tierras productivas funcionaba como una única e indivisible unidad territorial.







Fig. 7 Área Metropolitana y Par de Ciudades de Montevideo-Punta del Este.

Montevideo es mayor, define una interdependencia real entre la Ciudad Metro y los municipios vecinos en la medida que muchos de los grandes equipamientos o servicios se encuentran localizados en estos últimos; el Aeropuerto en Canelones, el Abastecimiento de Agua Potable en Florida, algunos establecimientos agro-industriales en San José, etc.

Por otra parte y como un capítulo totalmente circunstancial de funcionamiento complementario de Montevideo es el fenómeno del Balneario Punta del Este. (Fig. 7)

Esta población localizada a una distancia de 140kms. Es la principal Estación Turística Estival del Uruguay, llegando a albergar en pleno verano más de 400.000 personas.

Montevideo-Punta del Este y su entorno, en tres meses del año funcionan como un verdadero Par complementario de Ciudades.

### **Montevideo, Ciudad Intermedia**

El desarrollo histórico de la América del Sur se apoyó en la creación y funcionamiento de Ciudades, y estas se localizaron en su mayoría en los litorales Atlántico y Pacífico.

Por razones económicas, políticas, de localización de oportunidad, etc., el crecimiento demográfico, económico y urbano del sector continental sudeste ha sido en los últimos decenios uno de los fenómenos territoriales continentales más relevantes. (Fig. 8)

Los asentamientos urbanos de la Costa Atlántica desde Río de Janeiro hasta Buenos Aires y sus ramificaciones hacia el interior del continente o en relación con la costa del Pacífico Chileno conforman un área en donde habitan alrededor de 130.000.000 de personas del mas alto nivel económico de Latinoamérica.

En los extremos de este sub-continente, el par Río de Janeiro-San Pablo, con 26.000.000 habitantes y Buenos Aires con 12.000.000, ofician de verdaderos polos de atracción y generación de energías productivas que se expresan en las densas interrelaciones que se establecen con las áreas de producción, consumo, procesamiento, exportación, importación, etc.

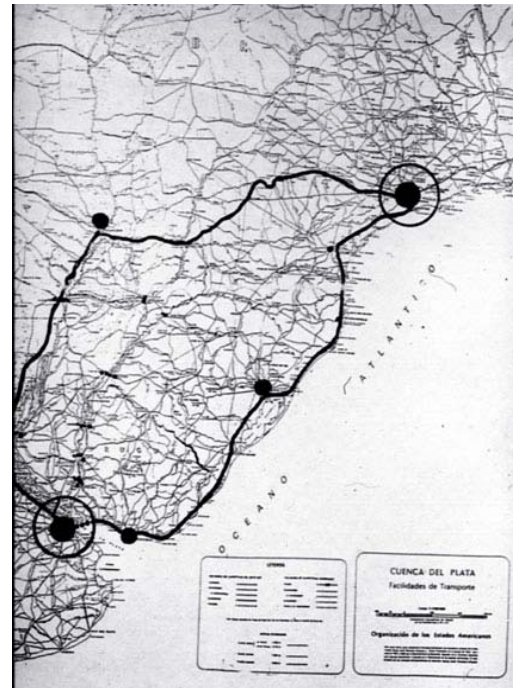


Fig. 8. Estructura Bi-Polar

En esta verdadera galaxia bipolar coexisten, conviven, compiten, y se interrelacionan una verdadera constelación de ciudades, reconocibles como tales, relativamente bien agrupadas, de alrededor de 1.000.000 habitantes cada una.

Porto Alegre, Curitiba, Florianópolis, Bello Horizonte, Mendoza, Rosario, Santa Fé, Córdoba, Montevideo, etc., conviven con mayor o menor independencia de las Metrópolis Polares, permiten, no obstante, vislumbrar la posibilidad de desarrollos independientes de esos núcleos urbanos. Con todo, un

desarrollo cualitativo deberá apoyarse en la relación entre ciudades basada en la complementariedad y el equilibrio territorial.

Montevideo en este contexto la podemos definir como Ciudad Intermedia, por dimensión y relación con los dos Polos, pero a la vez

2 - La posible preservación de las praderas que comparte el territorio uruguayo con el sur brasileño y que provocaría una estrategia alternativa de las actuales en la apropiación y explotación de esos territorios.

### El Espacio Continental

Montevideo se localiza en una ubicación estratégica tanto para su

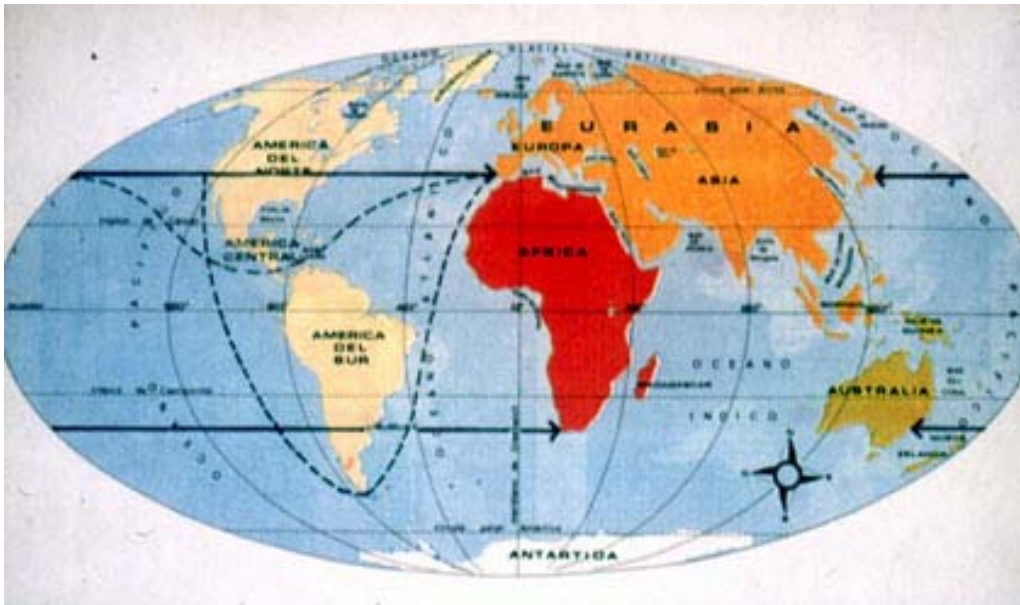


Fig. 9. El Corredor Bioceánico.

requerida y tensada por dos grandes fuerzas territoriales:

1 - La relación que se puede establecer con el “espacio bonaerense” a través de los puentes del Río Uruguay ya existentes y el puente Colonia-Buenos Aires a construirse cuando las condiciones económicas sean propicias.

relación con el espacio uruguayo como para interactuar tanto con los dos Océanos como en su relación con el interior del territorio de América del Sur.

El corredor Bioceánico (Fig. 9)

El Sur del Continente americano, desde hace un tiempo viene estudiando, desechando y

proponiendo posibles diseños de vías terrestres que comuniquen el Océano Atlántico con el Pacífico, de modo de trasladar mercancías en forma rápida y segura de uno a otro espacio geográfico.

El corredor físico-legal que se ha propuesto como modo de unir los dos océanos con mayores

posibilidades de efectivizarse directamente o en alguna de sus variantes, es el llamado eje vial Valparaíso -San Pablo. (Fig. 10) Para llegar a una solución totalmente satisfactoria a los países comprendidos en la iniciativa debería completarse el proyecto con el Paso a Media Altura de los Andes Mendocinos y con el Puente Buenos



Fig. 10. Eje Vial Valparaíso-Buenos Aires-Montevideo-San Pablo.



Aires-Colonia. Con la construcción y operatividad del Eje en su versión completa, Montevideo y su Puerto adquieren un rol protagónico en la distribución de las mercaderías interoceánicas, con lo cual el espacio de referencia montevideano debería comprender las relaciones que adquiere a través del Corredor Biocénico

La Hidrovía Paraná-Paraguay (Fig. 11)

El modelo físico de la América del Sur desde su descubrimiento y

colonización estuvo basado en la apropiación de las costas y sus puertos naturales. El Modelo desarrolló las ciudades costeras y

desde esos enclaves se colonizaron los territorios interiores. Con la propuesta de la Hidvía el modelo cambia totalmente y se privilegia la comunicación a través de los ríos más importantes que conectan el inaccesible centro del Continente con el Río de la Plata.

La localización de Montevideo en la entrada de la Hidrovía le permitiría officiar de Puerto-Pívot o de Puerto de Recarga si llega a los 12ms. de



Fig. 11. Hidrovía Paraná-Paraguay.  
 profundidad, transformando definitivamente a Montevideo en Ciudad-Puerto.

## CONCLUSIONES

En el Caso Montevideo encontramos una Ciudad a la que la definen sus diversas dimensiones territoriales. Ciudad-Ciudad en el ámbito estrictamente urbano, Ciudad-Territorio en su dimensión Municipal, Ciudad-Metro en su funcionamiento cotidiano y es, también, Ciudad-Centro de un espacio cultural que sobrepasa los límites nacionales. Su localización geográfica, la calificación de sus espacios, los servicios que actualmente brinda y los que esta capacitada para brindarlos, le ofrecen la oportunidad de adecuar

su infraestructura y mejorar, aún más, su calidad de Ciudad-Ciudad. Que otro resultado pueden requerir los montevideanos, que una Ciudad vivible, reconocible y querible? La viñeta de Pancho, interpretando el Montevideo atemporal, el de siempre, es ilustrativa al respecto. ( Fig. 12)



Fig. 12.



### **Bibliografía Básica**

- Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo – IMM -1998
- Conclusiones del Encuentro: Gestión Metropolitana-Movilidad-Ambiente-Territorio, organizado por la Comisión Montevideo Siglo XXI – 2001
- Artículos de Prensa. 1994-2005