

MAPAS DE ZONAS EN CIUDADES INTERMEDIAS DE URUGUAY

Criterios de delimitación territorial para la construcción de vivienda social

MAPS OF ZONES IN INTERMEDIATE CITIES OF URUGUAY

Territorial delimitation criteria for the construction of social housing

Mag. Arq. Martín Sorondo Cosío

Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU), Universidad de la República (UdelaR)

mcosio71@gmail.com

RESUMEN

En la Cartera de Inmuebles del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial de Uruguay se elaboran Mapas de Zonas con el objetivo de realizar llamados a licitación en modalidad Precio Proyecto y Terreno para la construcción de vivienda social. Para ello se establecieron criterios urbanísticos y se consultaron fuentes tanto de los Gobiernos Departamentales como técnicos locales del Ministerio. En el presente trabajo se propone analizar el procedimiento utilizado para la conformación del Mapa de la ciudad de Maldonado. Identificar los requisitos fundamentales respecto de los servicios y cualidades urbanas, georreferenciarlos, estableciendo áreas buffers que resultaran en la determinación de superficies factibles de ser elegidas por empresas privadas para la construcción de viviendas por el Ministerio. Se compararán las Zonas establecidas en los Mapas con los resultados generados por la cartografía realizada en distintas situaciones, arribando a conclusiones y sugerencias.

Palabras clave: Mapas de Zonas, Ciudades Intermedias Uruguay, llamados licitación PPT, delimitación territorial Maldonado.

Bloque temático: morfologías urbanas.

ABSTRACT

In the Real Estate Portfolio of the Ministry of Housing and Territorial Planning of Uruguay, Zone Maps are prepared with the objective of calling for bids in the Project Price and Land modality for the construction of social housing. For this purpose, urban planning criteria were established and sources from both the Departmental Governments and local technicians from the Ministry were consulted. In the present work it is proposed to analyze the procedure used to create the Map of the city of Maldonado. Identify the fundamental requirements regarding urban services and qualities, georeferenced them, establishing buffer areas that will result in the determination of feasible surfaces to be chosen by private companies for the construction of housing by the Ministry. The Zones established on the Maps will be compared with the results generated by cartography carried out in different situations, arriving at conclusions and suggestions.

Keywords: Zone Maps, Intermediate Cities Uruguay, PPT calls for tender, territorial delimitation Maldonado.

Topic: urban morphologies.

Introducción

En Uruguay el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVOT) es el organismo que se encarga de las políticas públicas de vivienda. El Plan Quinquenal de vivienda establece programas que se llevarán adelante en el periodo de gobierno, uno de ellos es el llamado a empresas privadas para Licitación en modalidad Precio y Proyecto (PP) o Precio Proyecto y Terreno (PPT). La modalidad PPT necesita como insumo un mapa con delimitación territorial donde podrá ser factible la empresa ubique su propuesta. Se generan Mapas de Zonas en Ciudades Intermedias de Uruguay (CIU) con criterios urbanísticos.

El objetivo de este trabajo es analizar desde una óptica académica cual ha sido la composición del Mapa de la ciudad de Maldonado, pautas para su construcción, generar gráficos representativos para visualizar resultados, formular conclusiones y plantear sugerencias.

Maldonado se ubica al sureste del País a 129 km de la capital Montevideo, sobre la costa del Río de la Plata y Océano Atlántico. Fundada en 1757 es la segunda ciudad más importante. Según censo INE 2011 cuenta con 90593 habitantes y conjuntamente con Punta del Este conforma un conglomerado de 101721 hab. Punta del Este es el balneario más importante de Uruguay y uno de los más destacados a nivel Latinoamericano. El Departamento de Maldonado es el segundo que más contribuye al PIB nacional con 6,2% y tiene el menor porcentaje de personas debajo de línea de pobreza (3,2%) según encuesta continua de hogares del 2014.



Fig. 01. Conglomerado Maldonado-Punta del Este. Fuente: Elaboración propia.

En la Cartera de Inmuebles para la Vivienda de Interés Social (CIVIS) del MVOT se ha trabajado en la evaluación y demanda de vivienda en todo el País. En el trabajo del Instituto de Teoría y Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (Fadu) de la Universidad de la República (UdelaR), "Incidencia de las Ciudades Intermedias de Uruguay (CIU) en la conformación del Sistema Urbano Nacional (SUN)", se adoptan criterios para definir ciudades intermedias, considerando últimos datos censales del Instituto Nacional de estadísticas (INE) 1985-1996-2004-2011. Con este trabajo y criterios del MVOT se determinaron 29 ciudades en las cuales intervenir con el Sistema Público de Vivienda estableciendo prioridades.

La CIVIS estudia zonas caracterizadas en las ciudades que cuentan con Plan de Ordenamiento Territorial en el marco de la Ley N° 18308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS), con el objetivo de crear Mapas de Zonas.

1. Metodología

El enfoque será abordar una metodología cuantitativa recabando datos referidos a Conjuntos Habitacionales (CH) del sistema público de viviendas en modalidad Precio Proyecto y Terreno (PPT), con la finalidad de georreferenciar edificaciones.

Se graficarán y georreferenciarán servicios como educación, transporte y espacios públicos, que son requisitos cuentan los CH a distancias establecidas (áreas buffers).

Se compararán los buffers generados con la delimitación del Mapas de Zonas, analizando pertinencias de los criterios para las áreas establecidas.

2. Desarrollo

Recientemente el INE publico datos preliminares del censo 2023, la población total alcanza los 3.444.263 habitantes siendo la tasa de crecimiento intercensal de 1% (2011-2023). El descenso del ritmo de crecimiento poblacional y el inicio de la fase de decrecimiento es un fenómeno esperado dada la evolución demográfica regional.

Se reafirma el sostenido crecimiento de población urbana 96% respecto de rural 4% y reducción del tamaño medio de hogares (en personas) pasando de 2.8 en 2011 a 2.5 en 2023.

No existen datos aun respecto a población por ciudades. Por tanto, no es posible determinar aglomeraciones con variaciones de población, ni establecer relaciones entre ciudades o sistemas en las diferentes regiones del País.

2.1. Ciudades Intermedias

Hay pocos estudios acerca de Ciudades Intermedias (CI), según el documento 4 elaborado por la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) es la dificultad por definir las y delimitarlas. Lo intermedio está referido a lo superior e inferior de una jerarquía, siendo la población una de las variables principales utilizadas para determinar una ciudad intermedia.

No existe consenso acerca de la definición de CI, algunos autores sostienen conceptos como "... no se definen sólo en términos de tamaño demográfico y dimensiones específicas de talla (que es coherente con el contexto demográfico), sino sobre la base de las funciones que desempeñan, tales como: su papel en la mediación de los flujos (de bienes, información, innovaciones y administración, etc.) entre las zonas rurales y los territorios urbanos, dentro de sus respectivas áreas de influencia y con respecto a otros centros o áreas urbanas, que pueden estar más o menos distantes de ellas" (Llop,s/a:8)

El estudio de incidencia de las CIU en el SUN adopto criterios demográficos y morfológicos: localidades del Conurbano Metropolitano de Montevideo fueron excluidas como CIU, el límite inferior de población son localidades con más de 5000 habitantes, se integró localidades que funcional y operativamente constituyan un mismo centro poblado en radio de 6kms. de la centralidad principal.

La fuente fueron Censos 1985, 1996, 2004 y 2011 y Encuesta Continua de Hogares 2016, las tasas promedio anuales de variación de población, vivienda y hogares. Se tomaron como referencias 43 conglomerados CIU, el 56% (24 conglomerados) registraron tasas de crecimiento poblacional superiores al 0,71% del Uruguay

Urbano y 33% (14 conglomerados) tasas mayores al 0,94%. Entre los conglomerados con mayor crecimiento esta Maldonado-Punta del Este.

Al 2011 94,5% de la población era urbana y 93,4% de viviendas, considerando tres grupos de localidades: Área Metropolitana de Montevideo (AMM), 43 CIU mayores a 5000 habitantes y localidades con menos de 5000. Los datos del INE señalan a las 43 CIU como el conjunto con creciente incidencia de población y vivienda.

Se destaca un sistema policéntrico de núcleos urbanos, con subsistemas entre distintas CIU que trascienden los Departamentos y están relacionadas a entornos agroproductivos, portuarios, logísticos, viales, estaciones ferroviarias, etc.

En 2017 la División Evaluación con Planificación y Diseño del MVOT realizaron un trabajo con el objetivo de establecer ciudades donde priorizar actuaciones con el programa de llamado a Licitación PPT. Tomaron como insumo el estudio de incidencia de las CIU del ITU-Fadu. Analizaron el Déficit Habitacional Cuantitativo (DHC¹) en 43 conglomerados, estableciéndose valores entre 1% y 2% como baja incidencia, 3% y 4% media, 5% y 6% alta. Una de las CIU con incidencia más alta fue Maldonado-Punta del Este, datos publicados ENASU octubre 2019.

Se observó disponibilidad de predios afectados a la CIVIS, cantidad de viviendas en construcción por Departamento y condiciones de infraestructura entre otros. La combinación de estas variables dio como resultado la selección de 29 ciudades en todo el País con orden de prioridad de 1 a 3.



Fig. 02. Mapa de prioridades de Ciudades Intermedias de Uruguay, 2018. Fuente: ENASU octubre 2019.

2.2. Sistema Urbano Nacional

¹ El DHC alude a un imperativo de requerimiento por mejorar las condiciones habitacionales. Por ser inaceptables para la sociedad que existan hogares que vivan en condiciones que no son adecuadas ni dignas.

El estudio SUN del ITU-Fadu realizó un enfoque sistémico de flujos de personas entre localidades, con una caracterización en distintas escalas del sistema general, subsistemas y nodos.

Se concluye que el SUN tiene una estructura jerárquica polarizada en torno al AMM y la costa sur. Cuenta con dos nodos protagónicos, el AMM y el área metropolitana de Maldonado-Punta del Este, existiendo un vínculo funcional de carácter policéntrico.

El sistema de ciudades tiene niveles bajos y medios de vinculación entre sus nodos habiendo mayor conectividad al sur del País, se distinguen 8 subsistemas en función de la movilidad siendo los del sur más intensos y complejos. Muchas ciudades están jerárquicamente subordinadas a los nodos metropolitanos de Montevideo y Maldonado-Punta del Este.



Fig. 03. Mapa síntesis del sistema urbano nacional de Uruguay, escala de los subsistemas. Fuente: Sistema Urbano Nacional ITU-Fadu.

Las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (EROTDS) de región este, toman medidas tendientes a completar y consolidar áreas urbanas fomentando mejor aprovechamiento de las capacidades e infraestructuras instaladas, fortaleciendo al sistema de ciudades identificando centros urbanos que operan como centralidades territoriales.

2.3. Ciudades Sostenibles

Las Estrategias Nacionales Ciudades Sostenibles (ENCS) elaboradas por el MVOT en 2019, promueven el avance hacia la construcción de ciudades sostenibles con accesibilidad universal a bienes y servicios, a un hábitat inclusivo para favorecer desarrollo equilibrado y equitativo de la población.

Respecto del crecimiento y consolidación, refieren a Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para Uruguay, destacando que se cuenta con tasa de crecimiento demográfico baja, estable a largo plazo y se le debe prestar especial atención al aumento de consumo de tierras para usos urbanos.

Establecen un indicador de referencia vinculado a expansión y compacidad que alude al punto 11.3.1 de los ODS. “Vincula espacialmente dos componentes, la tasa de consumo de tierra y la tasa de crecimiento de la población. Permite monitorear la expansión urbana de las ciudades, no solo a través del consumo de tierras sino también mediante el análisis de las dinámicas de uso del suelo resultantes de distintos tipos de demandas, como aquellas generadas por el crecimiento de la población” (MVOT, 2019:19).

El Informe Nacional Voluntario Uruguay 2022 para los ODS establece el coeficiente entre la tasa de consumo de tierras y de crecimiento de población para los Departamentos. El más bajo Lavalleja –14,81 y el más alto Rocha 7,59, Montevideo un 6,40 y Maldonado 1,32 (Uruguay Presidencia, 2022). Cuanto más alto es el coeficiente menos sustentable será la ciudad.

2.4. Directrices Departamentales de Maldonado

Las Directrices Departamentales y Microregionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible tienen como objetivos planificar el desarrollo integrado y ambientalmente sustentable del territorio mediante el ordenamiento del suelo y la previsión de sus procesos de transformación.

Plantean la revisión y/o actualización del marco normativo urbano y edilicio en la región de Maldonado-Punta del Este. Se apunta a ser “Capital turística del Cono Sur”, teniendo una expectativa de crecimiento poblacional de 150.000 a 160.000 para el 2025 en baja temporada y 250.000 a 300.000 de población flotante.

2.5. Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible del Sistema Urbano de la Aglomeración Central

Se proyecta incrementar el stock de viviendas dando una distribución equilibrada de soluciones habitacionales procurando la calidad del hábitat. Se plantean acciones entre las cuales destacan: a) priorizar aprovechamiento de áreas consolidadas intentando contener y revertir la pérdida de población en áreas centrales, con ajustes en normativa edilicia y énfasis en vivienda de interés social; b) atenuar la distribución espacial sectorizada de hogares según niveles de ingreso; c) continuar y profundizar coordinación respecto a diseño de políticas del GD con organismos nacionales; d) apoyar construcción de viviendas de interés social en modalidades que permitan mayores densidades y menor incidencia del costo del terreno; e) impulsar programas de viviendas con mixtura social en áreas centrales.

3. Resultado

3.1. Mapas de Zonas

De forma quinquenal el Ministerio realiza llamados a licitaciones para construcción de viviendas para población activa o pasiva, modalidad dirigida a hogares que perciban ingresos, cuenten con ahorro previo y tengan capacidad de pagar cuota mensual.

Desde la CIVIS se comenzó a trabajar en zonas jerarquizadas con el objetivo de delimitar ámbitos específicos donde intervenir con el programa de vivienda licitaciones PPT. Se consulta a técnicos locales de cada Gobierno Departamental (GD) y del MVOT para recabar enfoques y experiencias. Se establecieron 29 localidades con orden de prioridad donde intervenir.

Se elaboran Mapas de Zonas en función de condiciones urbanísticas como áreas centrales, centralidades barriales, ejes urbanos estratégicos, espacios públicos, servicios educativos, transporte, etc. El MVOT realiza un llamado a licitación pública, las empresas interesadas postulan una propuesta arquitectónica, económica y con predio dentro de zonas establecidas. Se evalúa la más conveniente y adjudica para construcción del edificio. Las tipologías edilicias podrán ser viviendas aisladas, bloques o torres con unidades de 1,2 y 3 dormitorios. El acceso es a través del Programa compra de vivienda nueva existiendo la modalidad de arrendamiento con opción a compra. Los interesados deberán cumplir requisitos de composición de hogar, contar con ahorros previos para el caso de compra y en función de sus ingresos podrán acceder a un

préstamo con plazo máximo de 25 años. Podrán obtener subsidio a la cuota si el porcentaje de sus ingresos afectados (máximo 25%) no alcanza a cubrirla, siendo este un instrumento importante para facilitar la permanencia. El mismo será revisable, es un apoyo estatal y económico no restituible que acompaña los cambios en la vida de las familias.

Las Zonas se valoran en función de localización, ponderando mejor áreas centrales y las posibles de densificar o crecer. Están jerarquizadas del 1 al 4 en base al grado de interés para el MVOT de implantación de viviendas objeto del llamado. La zona 1 es la de mayor jerarquía, decreciendo gradualmente hasta la zona 4.

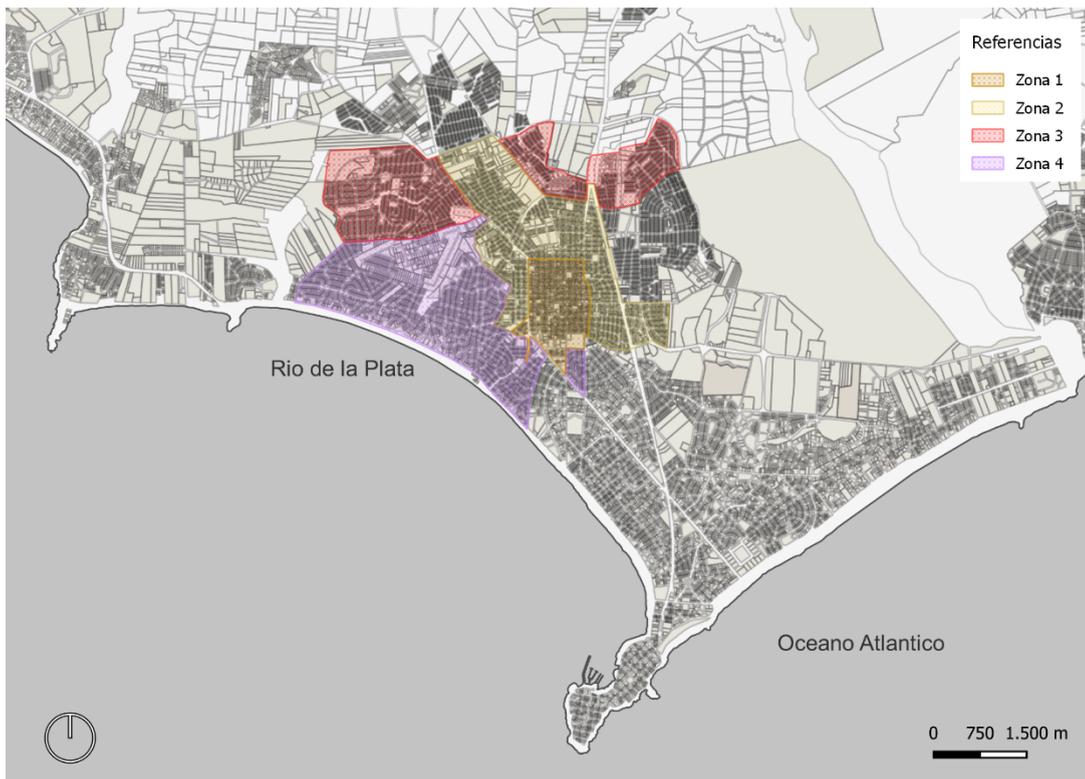


Fig. 04. Mapa de Zonas de Maldonado. Fuente: Elaboración propia según Pliego Licitaciones.

3.2. Llamados licitación Precio Proyecto Terreno (PPT)

Recientemente el MVOT actualizó criterios de evaluación para la determinación de las ofertas más convenientes. Se evalúan aspectos vinculados a la Propuesta Urbano Arquitectónica (PUA), Propuesta Económica (POE) y el Terreno (T), cada uno adquiere una valoración en una fórmula.

El terreno se pondera por condiciones de urbanidad siendo el cálculo en base a tres variables detalladas:

CONDICIONES DE URBANIDAD (CU)

CRITERIOS	PUNTAJE	MÁXIMA POSIBLE
Localización en Zonas determinadas en el llamado - (1 a 24 puntos) CUMPLIMIENTO ALTO: Localización en Zona 1 (entre 24 y 13 puntos) CUMPLIMIENTO MEDIO: Localización en Zona 2 (entre 12 y 7 puntos) CUMPLIMIENTO BAJO: Localización en Zona 3 (entre 6 y 4 puntos) CUMPLIMIENTO MUY BAJO: Localización en Zona 4 (entre 3 y 1 puntos)		24
Distancia a institución pública de enseñanza escolar - (1 a 3 puntos) CUMPLIMIENTO ALTO: Distancia de 0 a 250 metros (3 puntos) CUMPLIMIENTO MEDIO: Distancia de 251 a 500 metros (2 puntos) CUMPLIMIENTO BAJO: Distancia de 501 a 800 metros (1 punto)		3
Distancia a espacio público (plaza o parque) - (1 a 3 puntos) CUMPLIMIENTO ALTO: Distancia entre 0 a 400 metros (3 puntos) CUMPLIMIENTO MEDIO: Distancia entre 401 a 800 metros (2 puntos) CUMPLIMIENTO BAJO: Mas de 801 metros (1 punto)		3
TOTAL	0	30

Fig. 05. Tabla Condiciones de Urbanidad. Fuente: pliego de bases y condiciones particulares para el llamado a licitación pública nacional, web de compras estatales del Estado.

La localización del terreno se evalúa en base al Mapa de Zonas de la localidad correspondiente. Cada zona tiene un rango de puntajes, el valor exacto lo determinará la Comisión Asesora de Adjudicaciones (CAA) en base a la incorporación de parámetros de urbanidad que se detallan:

PARAMETROS DE URBANIDAD (PU)

PARAMETRO	DESCRIPCION
Pavimento Vial	Se valorará el estado y el material de los pavimentos viales de la calle frentista al predio ofertado. Se preferirán pavimentos de hormigón, luego de carpeta asfáltica/bitumen y en último lugar, de balasto o similar.
Alumbrado Público	Se valorará la cantidad, estado y/o existencia de alumbrado público en la calle frentista al predio ofertado.
Cordón y vereda	Se valorará el estado y/o existencia del cordón y la vereda de la calle frentista al predio ofertado. Siendo el cordón cuneta y la vereda pavimentada la mejor situación.
Nivel consolidación urbana	Se evaluará el nivel de ocupación de la manzana donde se emplaza el predio y sus manzanas frentistas. Se valorará favorablemente cuanto mayor sea la consolidación de las manzanas.
Estándar de las construcciones	Se evaluará el estándar de las construcciones de la manzana donde se emplaza el predio y sus manzanas frentistas. La valoración disminuirá cuanto mayor sea la precariedad de las construcciones en el entorno del predio.
Vegetación	Se valorará la existencia y la cantidad del arbolado público en la calle frentista al predio ofertado.

Fig. 06. Tabla Parámetros de Urbanidad. Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del pliego de bases y condiciones particulares para el llamado a licitación pública nacional, web de compras estatales del Estado.

3.3. Licitaciones en modalidad PPT y Mapas de Zonas

En la figura 07 se georreferencian 3 padrones que fueron llamados a Licitación modalidad PPT desde 2013 a la fecha. Dos de ellos comprendidos en zona 1 del Mapa y uno en zona 2 colindante al 1.

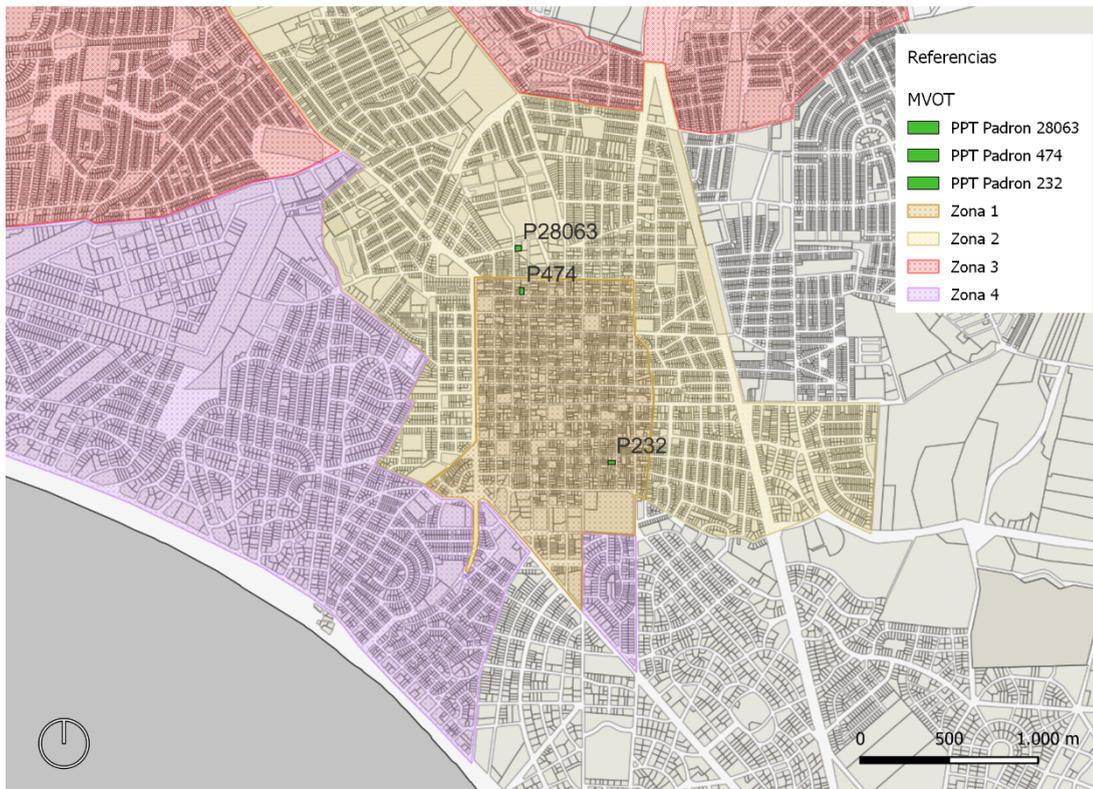


Fig. 07. Fuente: elaboración propia con base a datos del SIT-MVOT.

3.4. Servicios de educación, transporte, espacios públicos y Mapas de Zonas

El MVOT tiene como requisitos a cumplir por las empresas oferentes, la cercanía a servicios de educación, transporte y espacios públicos. En la figura 08 se georreferencian estos servicios vinculándolos con el Mapa de Zonas. La educación pública se concentra en zona 1, 2 y hacia el este de la ciudad (no delimitada por zona), siendo muy escaso en zona 4. Los espacios públicos se visualizan de tamaños reducidos en zona 1, un poco más generosos en zona 2, de tamaños más amplios en zona 3 sector oeste y también en zona 4. El transporte público se comporta de forma regular siendo concentrado en zona 1 y 2, escaso en zona 3 sector oeste y agrupados en la este, comportamiento en corredor en zona 4. También se identifican servicios al este de la ciudad debajo de la zona 3.

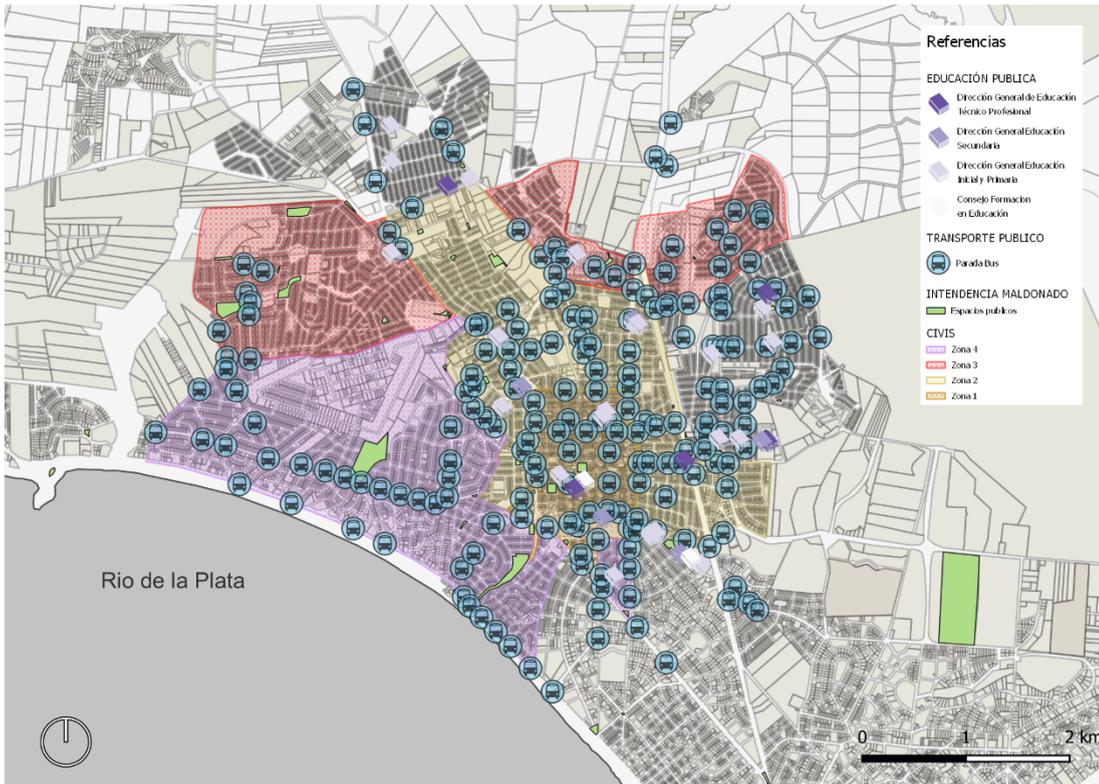


Fig. 08. Fuente: elaboración propia con base a datos de Intendencia Maldonado, ANEP y Empresas transporte público de pasajeros.

3.5. Buffers de servicios educación-transporte-espacios públicos y Mapas de Zonas

En el Pliego de bases y condiciones particulares para llamados a licitación, las condiciones de implantación de los predios deben cumplir distancias máximas a institución pública de enseñanza escolar (800m), transporte público departamental (500m), espacios públicos plaza o parque (800m). Se elaboraron áreas buffers circulares con distancias máximas establecidas entorno a servicios mencionados, resultando la superposición de los 3 círculos un área servida factible de ser elegida por las empresas. Se aprecia concentración de esta superposición en área central de la ciudad, un sector inmediato al norte y al este. La periferia norte y sector costero no cumpliría con condiciones establecidas.

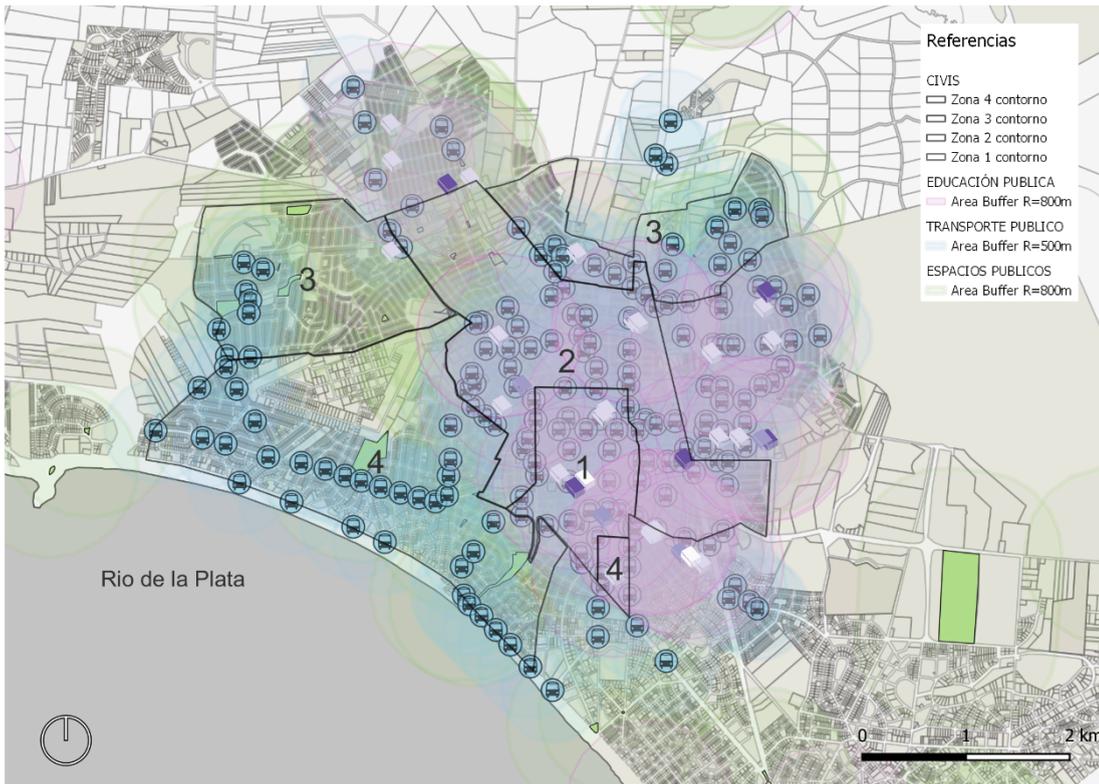


Fig. 09. Fuente: elaboración propia con base a datos de Pliego de condiciones particulares del MVOT.

3.6. Superposición buffers de servicios educación-transporte-espacios públicos y Mapas de Zonas

En figura 10 se realiza recorte de áreas buffer resultado de la superposición de los 3 servicios mencionados. Se comprueba que la mayor concentración es en zona 1, 2 y un sector al este y sur de la ciudad que no pertenece a una zona delimitada. Hay un pequeño sector de zona 2 al norte que no estaría cubierta por ningún servicio. La zona 3 sector oeste gran parte no estaría cubierta y el sector este cuenta con carencias. La zona 4 solamente el pequeño sector al sur estaría cubierto, gran parte del sector costero no lo estaría.

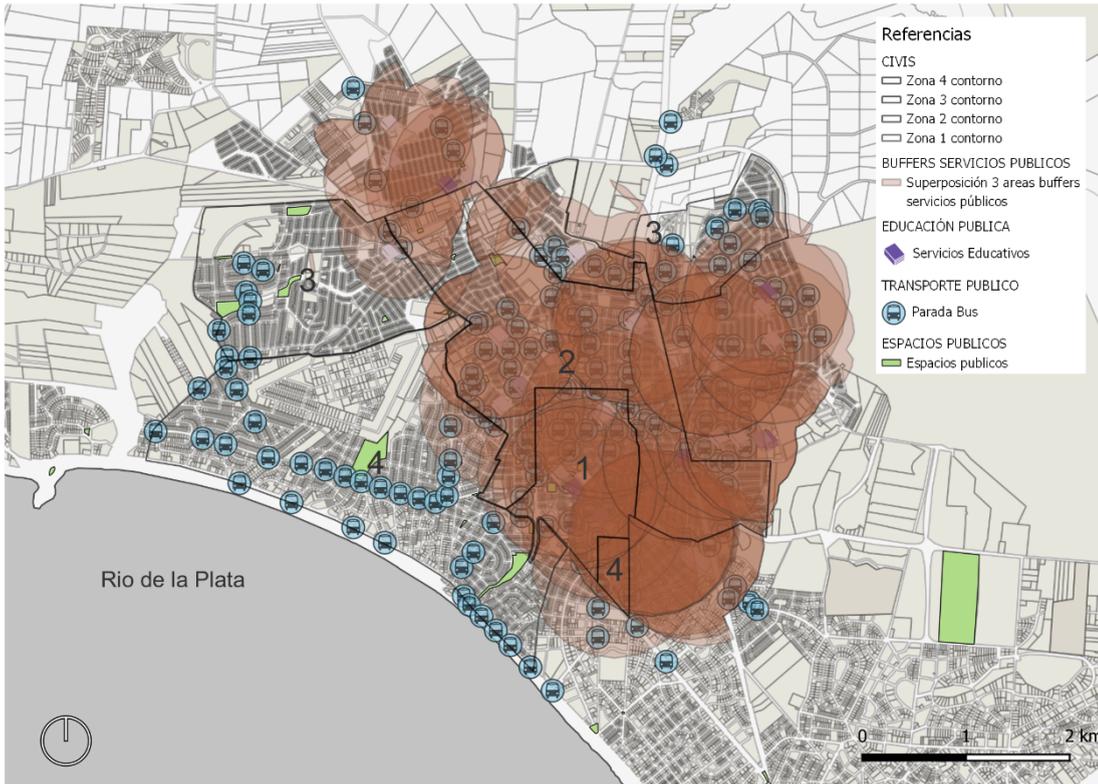


Fig. 10. Fuente: elaboración propia con base a datos de Pliego de condiciones particulares del MVOT.

4. Conclusiones

Si bien los criterios para elaboración de los Mapas de Zonas consideraron múltiples factores, se puede comprobar con los buffers de servicios, que existen áreas pertenecientes a una zona del Mapa que no quedarían cubiertas. Por tanto, se debería reformular la extensión de cada zona siendo que se estaría ofreciendo como posibilidad elegible áreas territoriales que luego no podrían ser factibles.

Se visualizan áreas que estarían cubiertas con servicios, pero no pertenecen a ninguna zona en el Mapa. Por tanto, se entendería que esto podría estar tensionando la delimitación de zonas hacia estas áreas que ya cuentan con cobertura de servicios.

Se podría llegar a cuestionar la delimitación y prioridad actual de las zonas establecidas, siendo que algunas de ellas podrían redefinirse tanto en extensión como orientación en función de los resultados de las coberturas y concentraciones de los buffers.

Se entiende que el Mapa de Zonas como buena herramienta para establecer límites territoriales y prioridades sectoriales donde actuar con vivienda pública. El mismo debería tener un carácter dinámico en su conformación en función de los lineamientos de Planes Locales y los procesos sociales.

El Plan Local de Ordenamiento establece criterios de densificación aprovechando áreas consolidadas intentando revertir pérdida de población, plantea profundizar la coordinación entre GD y Organismos Nacionales. Los resultados de las cartografías sugieren que tal vez se deba ahondar en priorizar zonas de la ciudad que cuentan con servicios requeridos y gestionar para incorporar los faltantes en zonas del Mapa sin cobertura, intentando arribar al equilibrio territorial esperado con viviendas sociales.

Se propone que a las variables territoriales de servicios consideradas para los Mapas se les incorpore variables sociales, económicas, ambientales, u otras que contribuyan a perfeccionar la elaboración de los mismos.

El Área Metropolitana de Maldonado-Punta del Este es uno de los nodos protagónicos en la costa sur con crecimiento poblacional. Los ODS establecen indicadores respecto a expansión urbana de las ciudades, si bien este conglomerado no presentaría coeficiente elevado (1,32), es posible apreciar una sostenida extensión territorial de la mancha urbana hacia el norte y oeste. Esto no estaría alineado con los objetivos del GD respecto de consolidación y priorización de áreas centrales.

En Uruguay la población se mantiene relativamente estable desde hace décadas, sin embargo, las ciudades siguen aumentando su extensión territorial. Esto implica demanda de infraestructura como saneamiento, agua potable y transporte público entre otros, siendo altamente costosos. Generalmente la población que se sitúa en periferias es vulnerable, lo que contribuiría al fenómeno de fragmentación. Por tanto, entiendo pertinente el adoptar políticas territoriales tendientes a desestimular y revertir la situación.

5. Bibliografía

Bellet, Carme, and Josep M. Llop. Ciudades Intermedias. Perfiles y Pautas. Lleida: Ajuntament de Lleida, 2003.

Camagni, R. "Economía Urbana", Antoni Bosch Editor, 2005, cap. 1, 2,4

Ciudades intermedias: crecimiento y renovación urbana. Cuenca 2015. Naciones Unidas (2015) Conferencia Hábitat III. Declaración de Cuenca.

Directrices Departamentales y Microregionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible. Junta Departamental de Maldonado. Decreto N° 3867 del 27 de abril de 2010.

Documento 4 - Ciudades intermedias y urbanización mundial. Presentación del Programa de Trabajo de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) en BELLET, M^a C.

Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de la Región Este. Junta Departamental de Maldonado. Decreto N° 3919 del 13 de agosto de 2013.

Estrategia Nacional de Acceso al Suelo Urbano (ENASU 2019). Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

ENCIS Estrategia Nacional Ciudades Sostenibles, documento de avance. Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA, 2019).

Informe Nacional Voluntario Uruguay 2022. Uruguay Presidencia. Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez, Bach. Leonardo Altmann, Arq. Carolina Rodríguez. Incidencia de las Ciudades Intermedias (CIU) en la conformación del Sistema Urbano Nacional (Interpretación de datos censales en atributo al acondicionamiento territorial) – Instituto de Urbanismo/Fadu UdelaR, octubre 2013.

Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de la Aglomeración Central. Intendencia de Maldonado. Direccion General de Planeamiento Urbano y Ordenamiento Territorial. Unidad de Gestión Territorial. Documento de avance, marzo 2011.

Fuentes electrónicas

Agencia reguladora de compras estatales
<https://www.comprasestatales.gub.uy/consultas/detalle/mostrar-llamado/1/id/1077684> (Consulta 19/02/2024)

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF)
https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/CGN_organismos_siif (consulta noviembre 2023).