

## MONTEVIDEO ¿DE METRÓPOLIS NODAL A URBE RETICULAR?

### Desafíos actuales de su gestión metropolitana

## MONTEVIDEO FROM NODAL METROPOLIS TO RETICULAR CITY?

### Metropolitan challenges

**Salvador Schelotto**

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de la República, Uruguay  
sschelotto@gmail.com

### RESUMEN

Desde su génesis colonial española como ciudad-territorio, Montevideo es más que una ciudad. Desde mediados del siglo XX esa vocación territorial se ha confirmado, constituyéndose primero una estructura metropolitana compleja, evolucionando de forma progresiva de una metrópolis nodal a incipiente urbe reticular. A comienzos del siglo XXI se produjo un “cambio de ciclo” en el proceso de metropolización, acentuándose dinámicas territoriales transversales y dinamizándose el incipiente policentrismo, presente de modo sutil en el modelo precedente. La ponencia desarrolla algunas de esas dinámicas, que explican el *cambio de modelo territorial* y su intensificación en los últimos años. El reconocimiento de transformaciones territoriales recientes como los enclaves logísticos, las urbanizaciones privadas y nueva oferta de vivienda fuera del centro metropolitano, el crecimiento de la precariedad habitacional y el desarrollo infraestructural se acompaña de un análisis de la producción académica e institucional sobre el tema y las propuestas de nueva gobernanza metropolitana.

**Palabras clave:** Montevideo, metrópolis reticular, territorios metropolitanos, gobernanza metropolitana.

**Bloque temático:** análisis y proyecto territorial.

### ABSTRACT

Since its Spanish colonial genesis as a city-territory, Montevideo is more than a city. Since the middle of the 20th century, this territorial vocation has been confirmed, first establishing a complex metropolitan structure, progressively evolving from a nodal metropolis to an incipient reticular city.

At the beginning of the 21st century, a “cycle change” occurred in the metropolization process, accentuating transversal territorial dynamics and incipient polycentrism, present in a certain way in the preceding model, became more intense.

The presentation develops some of these dynamics, which explain the *change in the territorial model* and its intensification in recent years.

The recognition of recent territorial transformations such as logistics enclaves, private urbanizations and new housing supply outside the metropolitan center, the growth of housing precariousness and infrastructural development is accompanied by an analysis of academic and institutional production on the subject and the proposals for new metropolitan governance.

**Keywords:** Montevideo, reticular metropolis, metropolitan territories, metropolitan governance

**Topic:** analysis and territorial project

# Montevideo ¿De metrópolis nodal a urbe reticular?

## Desafíos metropolitanos

Desde su génesis colonial española como ciudad-territorio, Montevideo es más que una ciudad, un aspecto que se pone de relieve cuando en 2024 está siendo conmemorado los 300 años de su proceso fundacional. Desde mediados del siglo XX esa vocación territorial se ha confirmado, constituyéndose primero una estructura metropolitana compleja (en década de los años 50), evolucionando de forma progresiva de una metrópolis nodal a incipiente urbe reticular. A comienzos del siglo XXI se produjo un “cambio de ciclo” en el proceso de metropolización, acentuándose las dinámicas territoriales transversales y dinamizándose el incipiente policentrismo, presente de modo sutil en el modelo precedente.

Este proceso, que se pudo vislumbrar en los estudios de los años 90, había sido advertido hace ya más de una década en el “Libro Blanco” de Agenda Metropolitana (AAVV 2007), por Schelotto (2008) analizando el sistema urbano metropolitano y por el trabajo de Martínez y Altmann (2016) sobre el sistema urbano nacional. Altmann y Fernández (2021) profundizan en la caracterización de ese sistema desde una lectura de datos de movilidad.

En este texto se retoma ese análisis, poniendo foco en describir y comprender las dinámicas actuales del Montevideo metropolitano, registrando los diferentes elementos que coadyuvan a su evolución. Asimismo, se consigan algunas propuestas y esfuerzos dirigidos a mejorar la gobernanza y planificación del territorio.

### 1. El cambio de modelo territorial

En Montevideo y su región metropolitana, el modelo de “metrópolis nodal” viene siendo superado, adquiriéndose en forma acelerada una conformación reticular de la estructura territorial. El modelo de metrópolis nodal, que perduró por más de 50 años, está en proceso acelerado de sustitución por uno emergente.

La estructura nodal responde a la idea de “metrópolis central”, condensada en relación a un único centro urbano. La metrópolis nodal tiene un lugar principal alrededor del cual gravitan actividades económicas, culturales, políticas y sociales: el centro o corazón de la ciudad, donde se localizan servicios e infraestructuras clave, centros financieros, sedes gubernamentales, instituciones educativas y espacios culturales relevantes. En esas metrópolis, la densidad poblacional y la concentración y diversidad de actividades es mayor en el área central, en comparación con zonas distantes de la centralidad .

Es el caso de Montevideo hasta principios de los años 50 del siglo XX, cuando se advierte su incipiente metropolización y el centro metropolitano principal concentraba las funciones regionales. Ese modelo, se conformó con lógica radioconcéntrica, con “corredores” metropolitanos radiales convergentes en el centro principal y el puerto de Montevideo. Sistema que se complementaba con coronas concéntricas, siendo las principales a 30 km y a 50 km del centro (AAVV, Libro Blanco, 2007) (Bervejillo y Lombardi, 1999, ubicaban las coronas a 35, 75 y 115 km, (ver figura no.2)).

La metrópolis policéntrica, por el contrario, se despliega como estructura reticular que, en lugar de referirse al único centro, estructura una red de nodos interconectados, cada uno con sus propios servicios y actividades económicas y culturales que potencialmente podrían contribuir a su funcionamiento.

Ello afecta un territorio amplio, la región metropolitana, caracterizada por una *heterogeneidad discontinua*, tendencia inercial que fue advertida ya por los primeros estudios modernos realizados sobre lo metropolitano (Medina 2017).

Esta transición o cambio de modelo responde a procesos territoriales globales, vinculados a la desterritorialización de actividades propia de la economía posfordista y la caducidad del concepto de *hinterland* en una economía globalizada (Abramo y otros, 2023).

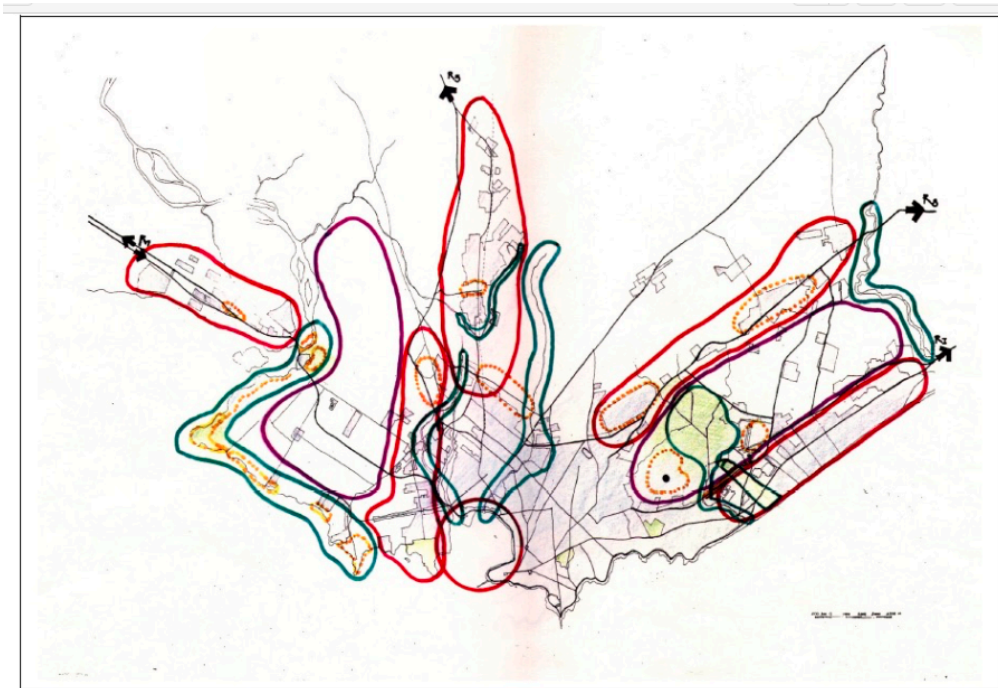


Fig. 01 Esquema de la estructura metropolitana 1994; Facultad de Arquitectura-MVOTMA  
Fuente: Bervejillo (2023)

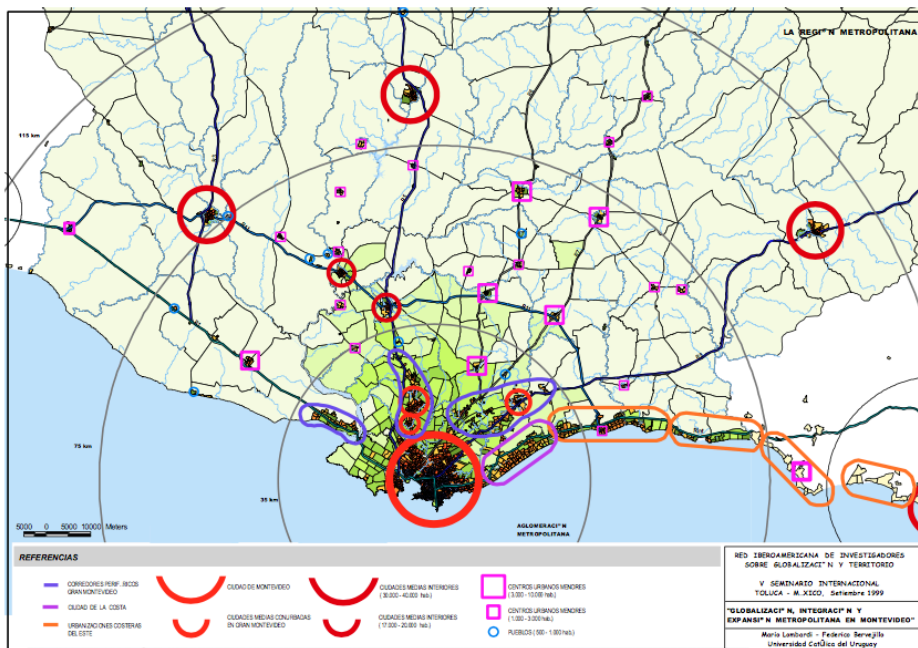


Fig. 02 La expansión metropolitana y sus anillos  
Fuente: Bervejillo y Lombardi, 1999

La observación de procesos recientes confirma que Montevideo consolida la estructura reticular combinando tensiones radiales con vectores transversales, apoyándose en centralidades emergentes, complementando los corredores viales radiales con vías transversales y desarrollos residenciales, logísticos e industriales distantes del centro metropolitano.

Esa dinámica se intensificó en la última década, mostrando la potencialidad de fomentar la descentralización, distribuyendo las funciones urbanas con una conectividad más equitativa, que podría evitar la centralización excesiva y promover un desarrollo territorial equilibrado.

En esa dirección operan procesos convergentes. Entre ellos, la reorganización del transporte de cargas y la actividad logística y de distribución dentro del departamento de Montevideo (Resolución de la Intendencia de 2010 sobre zonificación de la reglamentación del tránsito de cargas<sup>1</sup>

Algunos estudios recientes advierten sobre los efectos territoriales de estas dinámicas.

Lecuna (2018) sostiene que se está operando un cambio de modelo territorial que demanda un nuevo modelo de planificación, sobre la base de la idea de *gestión adaptativa*. Estudia para ello una porción de territorio metropolitano del departamento de Canelones, que denomina “Montevideo del este”, con una connotación provocativa.

Esa caracterización la ha profundizado y precisado en su investigación para su tesis doctoral, estudiando capas y *frames* de las nuevas configuraciones territoriales de ese “Montevideo” expandido, proponiendo la necesidad de “el diseño de un nuevo modelo operativo proyectual para planificar el territorio, particularmente los territorios dinámicos periféricos, acompañando los procesos que en él suceden y se manifiestan” (Lecuna 2024).

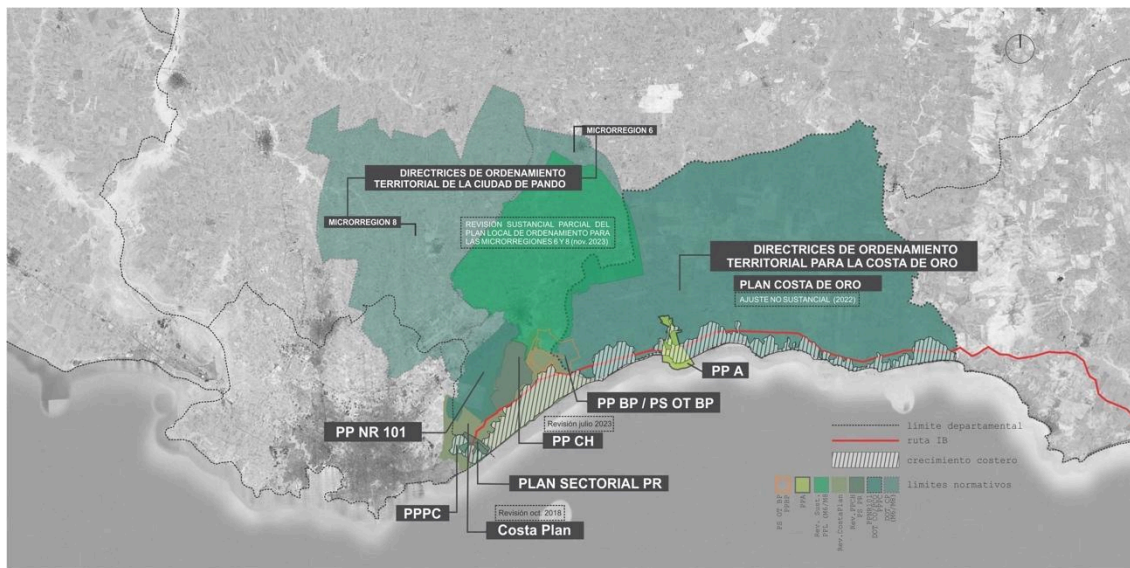


Fig. 03 Territorio

de “Montevideo del este”  
Fuente: Lecuna, C. (2024)

## 2. Contexto y propósito del trabajo

En diversos documentos recientes, comprendiendo ensayos, estudios técnicos y también en instrumentos de planificación, se abordó el Montevideo metropolitano. En ellos, se reconoce su génesis y su decurso, y se manifiesta el propósito de planificar y gestionar del territorio metropolitano en forma consistente. Ese esfuerzo, relevante en términos de construcción de planes y políticas, enfrenta dificultades derivadas de la

<sup>1</sup> Ver: <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/movilidad/normativa-vigente-sobre-el-transporte-de-cargas>

fragmentación de las administraciones locales y niveles de gobierno (nacional, departamental, municipal) y la inexistencia de formas de gobernanza metropolitana.

El presente trabajo procura visibilizar el nivel de consolidación de la estructura territorial reticular, relacionándola con procesos de planificación y gestión territorial en escala metropolitana y procurando calibrar y exponer la transición del diagnóstico al modelo deseado, de éste al plan, los proyectos, la gestión y la institucionalidad.

## 2.1 Abordaje

El análisis parte de la revisión de literatura internacional y nacional relacionada al tema, estudiando antecedentes y trabajos académicos del medio local, documentos oficiales (entre ellos, instrumentos de Ordenamiento Territorial), informes de consultoría y memorias de proyectos. Adicionalmente se accedió a propuestas e iniciativas privadas recientes, divulgadas por diferentes medios.

Se complementa con entrevistas a actores y el reconocimiento de las transformaciones territoriales recientes, contrastándolas con las previsiones de planificación.

## 2.2 Reformulación de planes y políticas; ensayos de respuesta en los últimos años

Desde 2013, cuando se aprobaron las Estrategias Regionales Metropolitanas, no se identificó que se haya impulsado desde el sector público la elaboración o actualización de instrumentos de planificación y gestión integrales con alcance metropolitano, que permitan articular acciones identificadas prioritarias. En paralelo, sí fueron aprobados algunos instrumentos departamentales y locales y se cuenta con estudios y proyectos de escala metropolitana para el abordaje de la problemática (Schelotto 2022).

Estas acciones y análisis se desarrollan simultáneamente a la ocurrencia de transformaciones territoriales relevantes en lo residencial y lo productivo. Al mismo tiempo, desde diferentes niveles de gobierno están siendo impulsadas diversidad de obras de infraestructura, estando algunas de ellas pendientes de financiación, así como iniciativas públicas y privadas que de concretarse implicarán transformaciones territoriales relevantes, atendiendo las demandas de las dinámicas territoriales actuales. Ello muestra un dinamismo emergente que reclama un análisis detallado.

Un resumen del proceso de conformación de la metrópolis reticular, se puede visualizar en el siguiente cuadro:

<i>Etapa de desarrollo urbano</i>	<i>Modelo territorial</i>	<i>Gobierno y administración</i>
1724-1830 <i>Ciudad colonial</i>	<i>Ciudad territorio indígena</i>	<i>Gobernación de Montevideo</i>
1830-1915 <i>Montevideo expandido</i>	<i>Ciudad liberal republicana que crece por iniciativa privada a costa del territorio rural</i>	<i>República y jefatura política</i>
1915-1955 <i>Ciudad central</i>	<i>Ciudad mononuclear y territorio rural contiguo</i>	<i>Intendencia de Montevideo</i>
1955-2005 <i>Metrópolis nodal</i>	<i>Primer modo de expansión metropolitana radioconcéntrico</i>	<i>Intendencias</i>
2005-2024 <i>Metropolización reticular</i>	<i>Segundo modo de expansión metropolitana, reticular – heterogeneidad discontinua</i>	<i>Intendencias – Agenda Metropolitana</i>

## 3. Consolidación de la estructura reticular en la tercera década del siglo

El estado actual de la cuestión muestra procesos y dinámicas en parte convergentes y en parte disociados y contradictorios.

A continuación, se reseña los principales:

### 3.1 Urbanizaciones residenciales privadas

Este proceso data de fines del siglo XX y se ha localizado principalmente en un sector del departamento de Canelones vertebrado por la traza del “Camino de los Horneros”. Recientemente ha adquirido mayor



intensidad, colonizando suelo anteriormente rural. Su dinamismo da cuenta de procesos de desplazamiento poblacional, segregación residencial y autoexclusión de sectores de ingresos medios y altos.

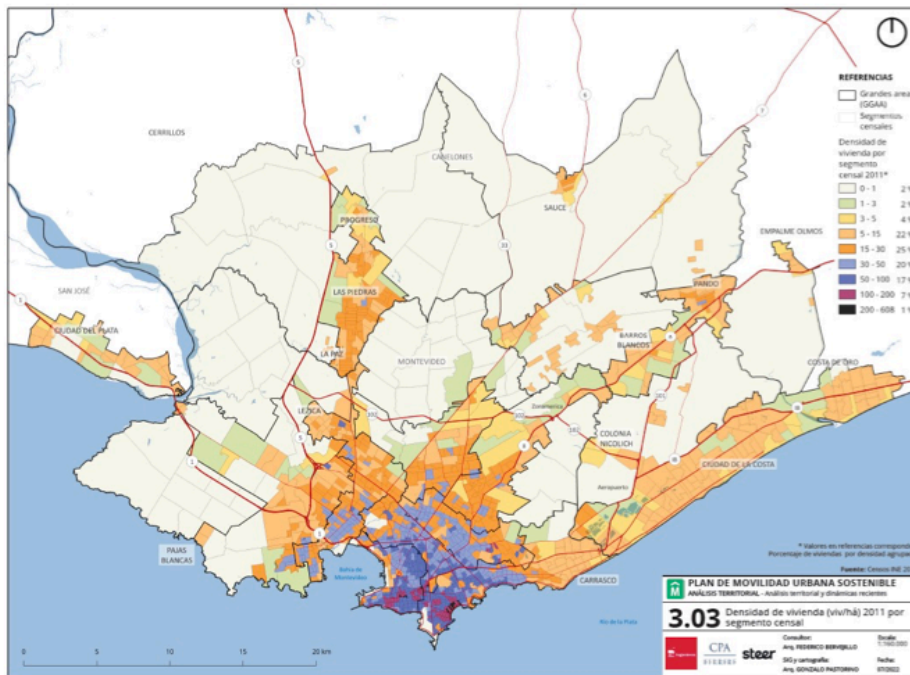


Fig.04 La vivienda en el territorio metropolitano  
Fuente: Intendencia de Montevideo

Entre otras acciones, el Plan Parcial de Camino de los Horneros ha constituido un esfuerzo desde el sector público para encauzar y ordenar esta presión originada desde el sector privado inmobiliario con fuerte componente especulativo y resultados al menos inciertos.

### 3.2 Nueva oferta residencial y crecimiento de asentamientos y barrios precarios

En paralelo al auge de las urbanizaciones cerradas, facilitado por las dotaciones infraestructurales (particularmente la extensión de redes de saneamiento) y los incentivos fiscales a la construcción, en zonas de Canelones se registra una intensificación de tejidos residenciales con construcción de vivienda nueva en Ciudad de la Costa; Parque de Miramar, Barra de Carrasco, Lagomar y Av. de las Américas estimulada por exoneraciones fiscales.

De forma simétrica, en otros corredores, ruta 8, ruta 5 y ruta 1, se profundizó la precarización habitacional en entornos barriales formales (Ciudad del Plata, caso paradigmático) y se densificaron asentamientos irregulares preexistentes (periferia de la ciudad de Las Piedras).

Ambas tendencias sumadas confirman y consolidan los procesos de segregación residencial y localización de población en algunos núcleos de los anillos exteriores del sistema urbano metropolitano.

### 3.3. Equipamientos de porte metropolitano y centralidades emergentes

A los nuevos desarrollos residenciales se asocia la dinamización de centralidades preexistentes, de antigua data (Schelotto 2008) y “nuevas centralidades” como en Ciudad de la Costa, con centro comercial y Centro Cívico, el nuevo centro comercial en Las Piedras y la rehabilitación del estadio y el Hipódromo de esa ciudad.

En otro orden, la construcción equipamientos de porte como la nueva Facultad de Veterinaria y el estadio del Club Peñarol, contiguos a espacios rurales productivos, se suman a la policentralidad acentuando la heterogeneidad funcional en la primera corona metropolitana.

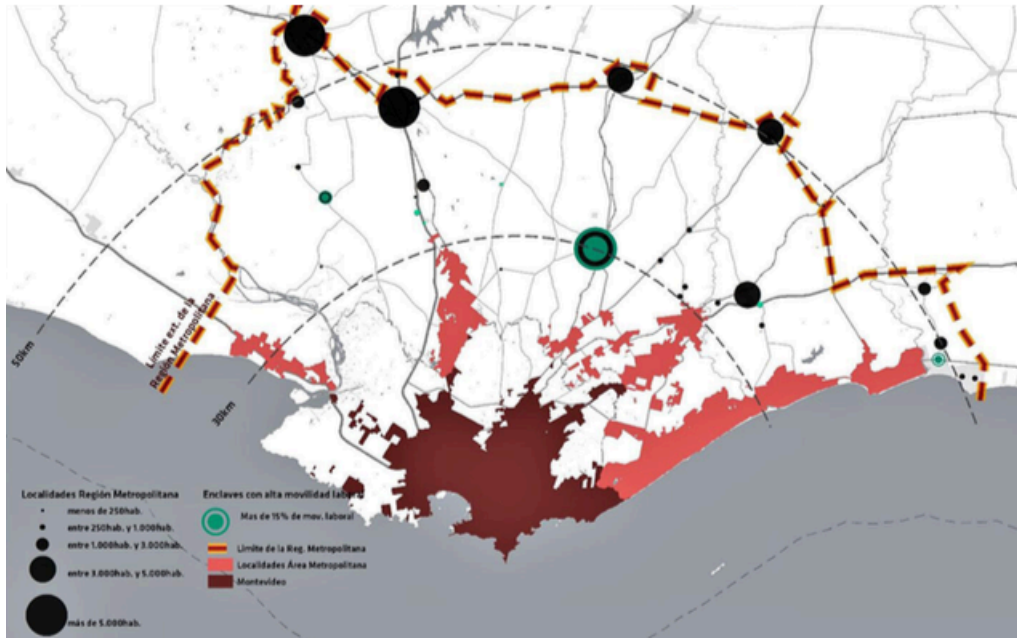


Fig.05 Mapa síntesis del sistema urbano metropolitano

Fuente: Altmann y Fernández (2021)

### 3.4. La actividad económica modela territorios: nuevos enclaves logísticos e industriales

Coincidiendo con el cambio del modelo productivo a escala país y una mayor articulación de las cadenas agroindustriales se desarrollan nuevos enclaves de actividades económicas.

La implantación y puesta en servicio de la Unidad Alimentaria Metropolitana (UAM) en un predio de 90 hás es una actuación pública potente, que se suma a acciones del sector privado de logística.

La construcción del Anillo Vial Perimetral, el distrito logístico e industrial de Ruta 5 sur y la consolidación de enclaves en las rutas 8 y 101 como vertebradores de territorios para usos no habitacionales completa el mapa de actividades económicas. En un período de 15 años (entre 2009 y 2014) se configuró un nuevo mapa de actividades económicas y usos no habitacionales (ver figura 06) que organiza territorios sobre trazados que confluyen en el puerto de Montevideo y el aeropuerto internacional.

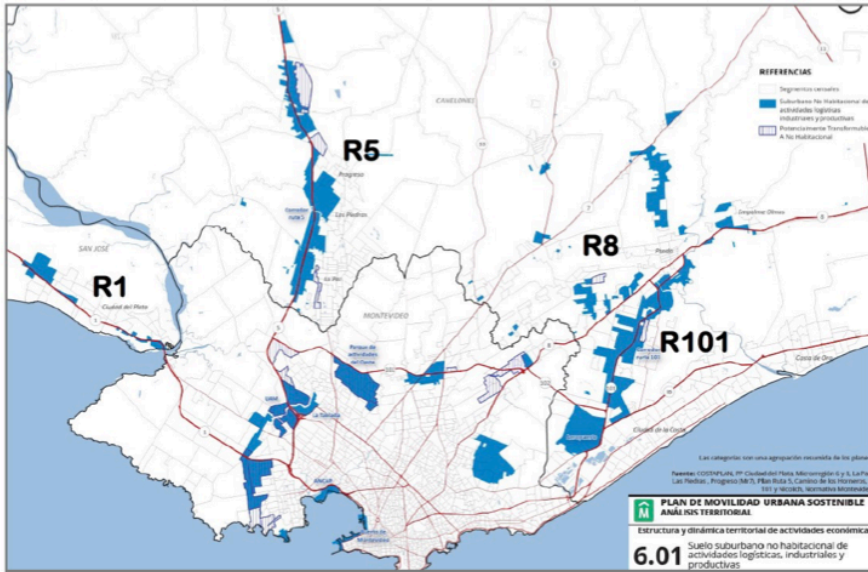


Fig.06 Suelo urbano y suburbano destinado a actividades logísticas e industriales  
Fuente: Intendencia de Montevideo

### 3.5 Desarrollo infraestructural

Se identifica tres tipos de intervenciones en infraestructura: el primero asociado procesos de consolidación de suelo principalmente residencial mediante acciones complejas que implican extensión de redes de saneamiento, drenajes pluviales y viario; el segundo refiere a proyectos de infraestructura vial y ferroviaria asociados al transporte de cargas y subsidiariamente transporte colectivo de pasajeros; finalmente un tercer grupo hace a obras vinculadas al agua potable.

Algunas de estas acciones fueron ejecutadas (en forma parcial, saneamiento, drenajes y viario local), mientras que otras se pospusieron. Ciertas acciones en curso han sido polémicas (como se verá, las asociadas al abastecimiento de agua potable) o no cuentan con financiamiento, mientras que otras no se han encarado, aunque siendo expresada su necesidad, como la mejora del transporte de pasajeros en los principales corredores.

#### 3.5.1.- Saneamiento, drenaje y vialidad local

Estas obras hay comprenden tres grandes intervenciones en el territorio metropolitano: el proyecto de saneamiento, drenaje pluvial y pavimentación en Ciudad de la Costa, parcialmente ejecutado (en su versión completa alcanzaría a unas 64.000 personas ) el de saneamiento, drenaje pluvial y vialidad de Ciudad del Plata, que se ha iniciado con un sector acotado en la zona de San Fernando (alcanzando en su versión total una población de algo más de 30.000 personas), y el más ambicioso de los tres, el de saneamiento, drenaje pluvial y vialidad de La Paz, Las Piedras, 18 de mayo y Progreso, sin perspectivas de inicio, que beneficiará a unos 110.000 habitantes.

Se trata de intervenciones en territorios complejos y diversos, previamente ocupados por desarrollos residenciales de diferente datación, incluyendo áreas urbanas consolidadas con déficit de infraestructura.



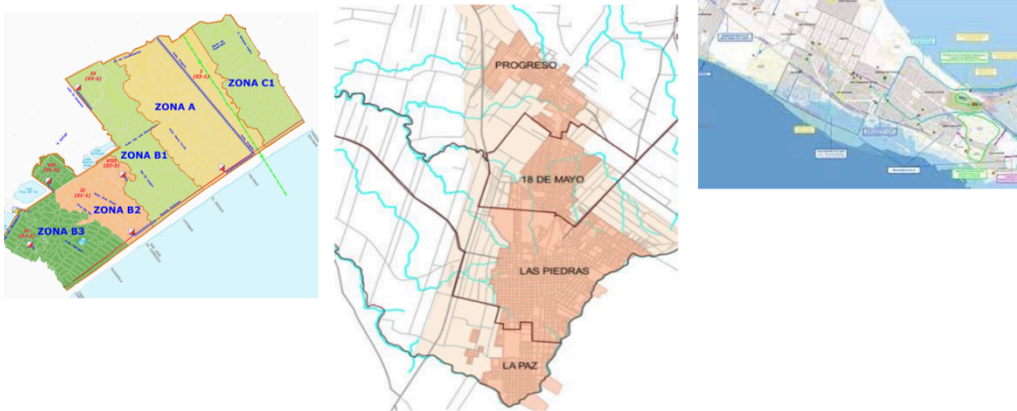


Fig.07 Zonas de proyecto de saneamiento, drenaje pluvial y vialidad en: Ciudad de la Costa; La Paz, las Piedras, 18 de mayo y Progreso y Ciudad del Plata

Fuente: Elaboración propia sobre imágenes de OSE

### 3.5.2. Interconexión vial y ferroviaria, transporte de pasajeros y cargas

Este grupo comprende proyectos ferroviarios y viales y propuestas innovadoras para el transporte colectivo de pasajeros.

Entre ellas, el proyecto de “Ferrocarril Central” (en febrero 2024, a pocos meses de operar), tiene como objeto el transporte de cargas desde y hacia el puerto de Montevideo; admite servicios de pasajeros y posibilita activar este modo en un corredor relevante de dirección Norte-Sur.

Si bien hay otras iniciativas de transporte de pasajeros por ferrocarril, destaca una iniciativa privada conocida en 2023 para implementar un servicio de “tranvía” o “tren-tram” por el corredor vial de Montevideo-Ciudad de la Costa, con una extensión de aproximadamente 30 km. Esta última ha sido inicialmente declarada de interés por el Ministerio de Transporte y Obras públicas (MTO), pero su tramitación no ha avanzado.

A estas obras se suman dos iniciativas, también generadas desde el sector privado inicialmente apoyadas por el MTO, de las que también dista aprobación. Por una parte se propuso la construcción de la denominada “primera autopista del Uruguay” cuyo objeto es descongestionar el tránsito desde la región metropolitana hacia la costa este, lo que si bien en principio desde el gobierno se valoró positivamente, por el momento fue descartado visto la afectación a áreas sensibles desde el punto de vista ambiental. También se presentó una iniciativa privada (momentáneamente desechada por el costo de las obras) para “completar” el Anillo Perimetral de Montevideo (ruta no.102) en un tramo que interesa sectores de suelo rural protegido y ecosistemas vulnerables, lo que fue cuestionado desde la sociedad civil, la academia y el gobierno de Montevideo.

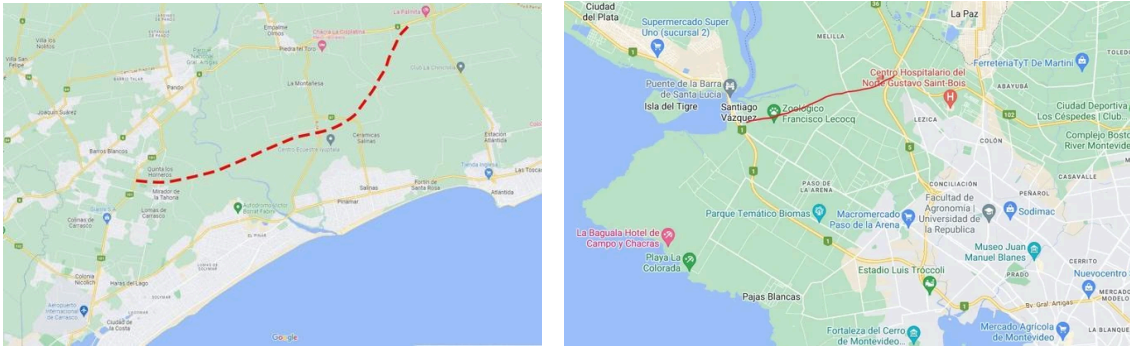


Fig.08 Trazados aproximados de los frustrados proyectos de “primera autopista de Uruguay” y tramo de “completamiento” del anillo perimetral.

Fuentes: Canal 10 de Montevideo, sitio web y “El Observador”, 09.02.2023



Fig.09 Imágenes de la propuesta de tranvía “tren-tram” de Plaza Independencia a El Pinar.

Fuente: “El Observador” 14.11.2023



Fig.10 Esquema del Ferrocarril Central (en amarillo) y otras líneas férreas

Fuente: Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE)

### 3.5.3. Obras asociadas al ambiente, proyectos postergados y conflicto

La crisis hídrica que registró la zona sur de Uruguay en el primer semestre de 2023, como consecuencia de una sequía trienal, afectó gravemente a la región metropolitana y puso de manifiesto la vulnerabilidad del abastecimiento de agua potable a una población de 1:800.000, que depende prácticamente de una única fuente de agua bruta, el Río Santa Lucía.

Esa vulnerabilidad había sido advertida desde 2013 con eventos de afectación a la calidad del agua. Ello determinó la implementación de acciones para la protección de la cuenca, así como propuestas de obras para asegurar la disponibilidad de agua para consumo humano, entre ellas la realización de dos represas para generar reservorios en las zonas de Casupá y El Soldado. La postergación de la obra en Casupá impidió disponer de una fuente alternativa en la crisis de 2023.

El gobierno optó por otra alternativa, la toma de agua del Río de la Plata en Arazatí, a 80 km. al oeste de Montevideo y su posterior desalinización, potabilización e impulsión al sistema metropolitano.

Esta decisión generó una importante controversia sobre el alto costo de las obras y su operación y su eficacia, así como impactos y conflictos ambientales<sup>2</sup>.

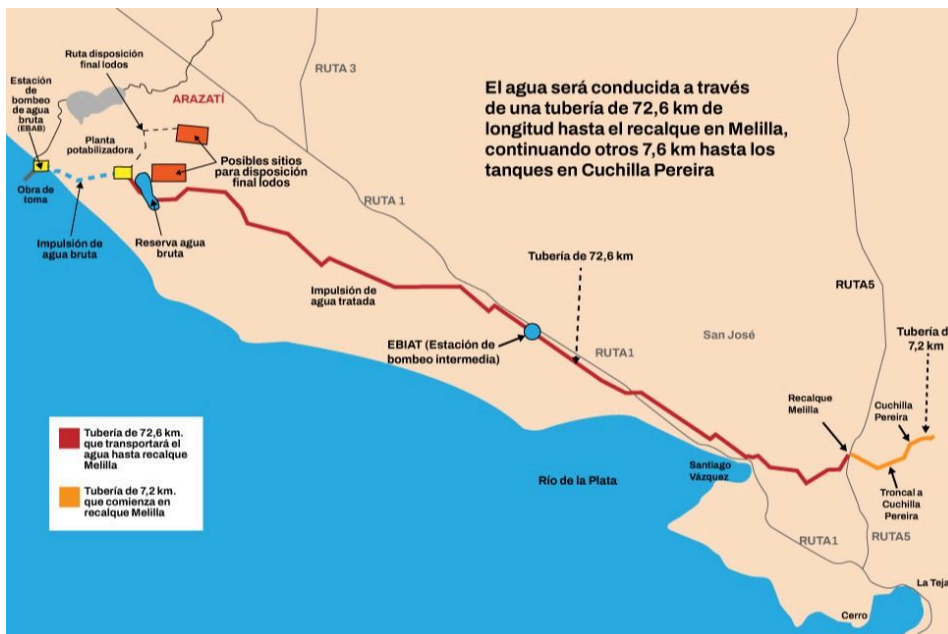


Fig.11 Infografía del "Proyecto Arazatí"

Fuente: "El Observador" 31.08.2023

## 4. Visión metropolitana y condicionantes políticas

Como se vio, el modelo territorial metropolitano analizado ha venido mutando en forma acelerada, consolidándose una matriz física y funcional reticular y policéntrica. Las acciones públicas y privadas han contribuido a acentuar esa dinámica.

<sup>2</sup> Ver, entre otros: <https://ladiaria.com.uy/articulo/2024/3/nuevas-negligencias-en-la-cuestion-del-agua/>

No obstante, aún es insuficiente o no existe una visión global del fenómeno, si bien cuenta con algunos estudios recientes. Resta avanzar en cuestiones clave en materia de conocimiento de los procesos, gobernanza e institucionalidad que permitirían encauzar esas y otras acciones desde un modelo deseado.

La reflexión reciente sobre lo metropolitano no se ha restringido a los espacios institucionales más convencionales. Desde la sociedad civil, instituciones como el Centro de Investigaciones Económicas (CINVE) y el Centro de estudios para el Desarrollo (CED) han realizado recientemente aportes valiosos. A su vez, desde el sector empresarial, se han presentado iniciativas al MTOP en materia de obra pública.

Por su parte, desde el ámbito académico también se ha avanzado en la comprensión de algunos problemas metropolitanos con esfuerzos individuales y escasa inserción en programas de investigación o proyectos institucionales.

Desde lo institucional, pese a la escasa producción reciente, se cuentan los estudios de movilidad de la Intendencia de Montevideo, que reconocen incipientemente las lógicas transversales que consolidan la estructura reticular. A su vez, la Intendencia de Canelones ha venido incorporando nuevas líneas de transporte colectivo de pasajeros que atienden las demandas derivadas de esas lógicas.

Un documento del CED (2023) propugna una *“nueva generación de acuerdos interinstitucionales”*, que debería *“(…)diseñar acuerdos y entramados interjurisdiccionales que reconozcan avances, inercias y retrocesos desde las últimas hojas de ruta convalidadas institucionalmente hace al menos una década: el Programa Agenda Metropolitana (2005) y las Estrategias Regionales Metropolitanas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (2011)”* contemplando *“(…) una evaluación pormenorizada de las políticas implementadas a partir de ellos, considerando su red de actores involucrados, financiamiento e impactos en el territorio, permitirá recalibrar varios aspectos de la gobernanza metropolitana”*. Para ello afirma que el Uruguay posee mecanismos que le permitan avanzar, señalando que se cuenta con *“un marco normativo de base que habilita acuerdos interjurisdiccionales y entre entes sectoriales que no afectan la autonomía departamental”*. Una voz que se suma planteos expresados desde los años 80 y con mayor énfasis y concreción desde 2005.

Destaca además el ejercicio prospectivo realizado para la Intendencia de Montevideo con apoyo de la Facultad de Ciencias Sociales (2019). En él se llega a conclusiones en materia de gobernanza e institucionalidad, entre las que se consigna: *“No hay área que se haya estudiado que no haya generado propuestas alternativas de construcción institucional: una institucionalidad metropolitana supra-departamental; un consorcio metropolitano de transporte; una autoridad que gobierne las políticas en la bahía, articulando autoridades nacionales y departamentales; nuevas estructuras de gestión y participación ciudadana en los barrios; instancias territoriales de innovación y formación para la actividad productiva; instrumentos adecuados para el economía circular; coordinación de políticas de uso del suelo para vivienda, logística y producción y de construcción de hábitat urbano.”*

Las lógicas políticas vinculadas a la gestión metropolitana están tensionadas por temas y respuestas de corto plazo y no han priorizado la consideración de problemas del territorio metropolitano como su gobernanza, que demanda acuerdos y visiones de largo plazo, ausentes desde la virtual desactivación del Programa Agenda Metropolitana, gestado en 2005 en Presidencia de la República. Las ideas manejadas para la construcción de una gobernanza metropolitana incluyen además de instancias de planificación y la mencionada autoridad metropolitana de transporte, similares estructuras en materia de agua, saneamiento y gestión ambiental, en las que no existe avance.

El comienzo de un largo ciclo electoral, que se inicia con elecciones internas en junio de 2024 y culminará con elecciones departamentales y municipales en mayo de 2025 es un factor que tensionará aún más hacia el corto plazo y dificultará alcanzar acuerdos al menos hasta mediados de 2025, cuando se instalarán nuevas autoridades en el segundo y tercer nivel de gobierno.

## Bibliografía



Abramo, P., Carrión, F., Cepeda, P., Corti, M. y Ramírez Kuri, P. (editores) (2022). *El futuro de las ciudades*. FLACSO Ecuador. Quito.

Altmann, L. y Fernández, M.V. (2021). *Montevideo metropolitano: tentativa de definición funcional a partir de movilidad de personas*. Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales, Vol. LIII, no. 210, Madrid.

AAVV (2007). *Libro Blanco del Área Metropolitana*. Montevideo. Agenda Metropolitana. Montevideo.

Bervejillo F. y Lombardi M. (1999) *Globalización, Integración y Expansión Metropolitana en Montevideo, Hacia una Región Urbana de la Costa Sur*. Ponencia al VI Encuentro de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca, México.

Bervejillo, F. (2023). *La necesidad de una visión y estrategia metropolitana*. Comunicación presentada en el 4º. Congreso Nacional de Arquitectura, "Hacer Ciudad" (14-17 de noviembre de 2023) Sociedad de Arquitectos del Uruguay. Montevideo. [www.hacerciudad.org](http://www.hacerciudad.org)

Centro de Estudios para el Desarrollo (CED) (2021). *Gobernanza metropolitana en Montevideo: hacia una nueva generación de acuerdos interjurisdiccionales*. Montevideo. Documento de trabajo del Observatorio Metropolitano de Montevideo, coordinador Leonardo Altmann. <https://ced.uy/documentos/Hacia-una-nueva-generacion-de-acuerdos-interjurisdiccionales.pdf>

Centro de Investigaciones Económicas (CINVE) Grupo de Estudios Especializados Transporte y Movilidad (2023). *La transformación del sistema de transporte público en el Área Metropolitana de Montevideo*. <https://cinve.org.uy/la-transformacion-del-sistema-de-transporte-publico-en-el-area-metropolitana-de-montevideo/>

Elinbaum, P., Valenzuela, L.M. y Vicuña del Río, M. (editores) (2022). *Planes Metropolitanos en Iberoamérica. Culturas e instrumentos*. Colección Estudios Urbanos, RIL Editores, Santiago.

Intendencia de Montevideo-Facultad de Ciencias Sociales Udelar (2019). *Informe final del ejercicio prospectivo Montevideo del Mañana*. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/informesintesisicicloprospectivofcsfebrero20191.pdf>

Intendencia de Montevideo-Facultad de Ciencias Sociales Udelar (2019). *Informe final Integración Metropolitana*. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/informefinalintegracionmetropolitana.pdf>

Lecuna, C. (2018). *Modelos operativos en paisajes dinámicos: Montevideo del este, yuxtaposiciones encontradas*. En: Thema, (1): 119-130. FADU-Udelar. Montevideo.

Lecuna, C. (2024) Avance de tesis doctoral. Comunicación personal, febrero 2024.



Martínez, E. y Altmann, L. (2016). *Entre la macrocefalia estructural y el policentrismo emergente. Modelos de desarrollo territorial en el Uruguay (1908-2011)*. FADU-UdelaR. Montevideo.

Medina, M. (2017). *Montevideo y su Área Metropolitana. Estructuración territorial y contexto planificador*. En: Revista iberoamericana de Urbanismo, año 8 no. 13. UPC Barcelona.

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA), Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (DINOT) (2016). *Atlas de la cuenca del río Santa Lucía*. <https://www.gub.uy/ministerio-vivienda-ordenamiento-territorial/comunicacion/publicaciones/atlas-cuenca-del-río-santa-lucia>

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA), Dirección Nacional de Aguas (DINAGUA) (2018). *Plan Nacional de Aguas*.

<https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/politicas-y-gestion/planes/plan-nacional-aguas>

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA), Dirección Nacional de Aguas (DINAGUA) (2020). *Plan Nacional de Saneamiento*.

<https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/politicas-y-gestion/planes/plan-nacional-saneamiento>

Pittaluga, L. (coordinadora) (2019). *Prospectiva Montevideo 2050. Síntesis*. En: <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/informesintesisicicloprospectivofcfebrero20191.pdf>

Schelotto, S. (2008) *La ciudad de Montevideo: ¿una metrópolis policéntrica?* En: revista Centro-h, no 2, diciembre 2008. Quito.

Schelotto, S. (2011). *Montevideo y las centralidades metropolitanas. Los casos de La Paz, Las Piedras y Progreso*. En: Uruguay, la centralidad montevideana. Mariano Arana, compilador. FLACSO/OLACCHI. Quito.

Schelotto, S. (2022). *Montevideo: de la planificación urbana a la visión metropolitana*. En: "Planes metropolitanos en Iberoamérica. Culturas e instrumentos". RIL editores. Santiago. Pp 417- 440.