XVII SIIU
Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
21 a 22 agosto 2025
CAMPINAS VALENCIA
19 a 20 junho 2025
DOI: 10.5821/siiu.14466

EL TERRITORIO TRANSFORMADO. ALTERACIONES DINÁMICAS

La Ruta 101. 20 años después

SCHELOTTO, Salvador[1]
LECUNA, Carolina[2]

Abstract
Within the metropolitan area of Montevideo, a cluster of territorial units can be recognized. Our research team has been venturing into the analysis and characterization of the metropolitan territory east-northeast of the main metropolitan center, approaching its study from a critical and proactive perspective, tracking the transformations of the territory that have taken place over the first two and a half decades of the 21st century. Ten years ago, we warned about the growing processes of transformation that have now consolidated. This abstract is based on a comparative analysis of the research Alteraciones dinámicas en espacios periurbanos: el caso de la Ruta 101 [Dynamic Alterations in Peri-urban Spaces: the case of Route 101] (Schelotto, Lecuna, 2015) and the pre-submission draft of the doctoral thesis El envés del territorio. Paisajes dinámicos al este de Montevideo [The Backside of the Territory. Dynamic landscapes East of Montevideo] (Lecuna, 2025), considering as well the accumulated years of research and proposals in that area.

Keywords: *Montevideo, metropolitan territory, productive landscape, territorial transformation.*

Resumen
En el territorio metropolitano de Montevideo se puede reconocer un cúmulo de piezas territoriales. Nuestro equipo de investigación ha venido incursionando en el análisis y caracterización del territorio metropolitano al este-noreste del centro metropolitano principal, abordando su estudio desde una mirada crítica y propositiva, realizando un seguimiento de las transformaciones territoriales operadas a lo largo de las dos primeras décadas y media del siglo XXI. Hace 10 años advertimos acerca de procesos incipientes de transformación que en la actualidad ya se consolidaron. El presente abstract se basa en un análisis comparativo de la investigación Alteraciones dinámicas en espacios periurbanos: el caso de la Ruta 101 (Schelotto, Lecuna, 2015) y el preentregable de la tesis doctoral denominada El envés del territorio. Paisajes dinámicos al este de Montevideo (Lecuna, 2025), más el acumulado de años de investigación y propuesta sobre ese ámbito.

Palabras clave: *Montevideo; territorio metropolitano; paisaje productivo; transformación territorial*

Bloque temático: *Territorio. Estudios metropolitanos y territoriales.*

[1] Profesor Titular – Director Académico Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (MOTDU), Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo Universidad de la República, Uruguay, sschelotto@gmail.com.

[2] Profesora Adjunta, Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos (IETU), Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo Universidad de la República, Uruguay, carolinalecuna@gmail.com.

1. Introducción

El análisis del territorio metropolitano de Montevideo ha tenido diversos enfoques, así como también la ciudad de Montevideo y el área metropolitana han mutado a lo largo de las últimas décadas del siglo XX y primeras del XXI. En este derrotero se destaca la progresiva decadencia de las áreas centrales de la ciudad a partir de la década de los sesenta, iniciando un proceso de disgregación del centro en múltiples centralidades. El proceso incluyó un desplazamiento del centro hacia el este y ya en los años 80 el “nacimiento de una estructura policéntrica y con proyección metropolitana” (Schelotto, 2008, p. 39). En el ámbito de los estudios territoriales la configuración de un área metropolitana se identifica desde mediados del siglo XX, debida inicialmente a asentamientos informales y tiempo después a desarrollos inmobiliarios. Si bien las primeras aproximaciones daban por hecho la necesidad de establecer delimitaciones para este ámbito, más recientemente es aceptada la idea de que “la condición metropolitana refiere más a procesos, a flujos y a relaciones que a límites y determinaciones territoriales” (Schelotto, 2008, p. 42).

Hasta principios de los años 50 del siglo XX, Montevideo se desarrolló con una estructura nodal, con un único centro en el que gravitaban las actividades culturales, políticas y sociales. Posteriormente, comienza a desplegarse con una estructura reticular conformada por una red de nodos interconectados (Schelotto, 2024). Se desarrollan coronas concéntricas siendo las principales a 30km, hasta el Arroyo Pando, y a 50 km, hasta la Floresta (Martínez Guarino, 2007).

En 2015 se advirtió la necesidad de un cambio de mirada del área enmarcada en el entorno de la Ruta 101, departamento de Canelones, contiguo a Montevideo. Un territorio metropolitano que en aquel momento registraba una acelerada transformación a partir de las alteraciones producidas por la creciente localización de actividades económicas: logísticas, comerciales e industriales, a partir del soporte rural. Un fenómeno que generaba un inédito paisaje dinámico, "que solapa distintas velocidades de cambios y evidencia en los distintos procesos el atributo más destacado de este nuevo paisaje, visto desde una visión sistémica del territorio y un enfoque de naturaleza proyectual que considera la especificidad vinculante y aplicada del paisaje” (Lecuna, Schelotto, 2015).

Esos procesos continuaron con una dinámica acelerada. Nuestro equipo de investigación ha monitoreado el registro de la transformación advertida desde el 2012, publicada en el 2015 y retomada en el marco de la investigación de una Tesis Doctoral en proceso de finalización. La medición acumulada aporta un análisis procesual de ajustes territoriales en función del uso específico logístico industrial, de un paisaje determinante, reconocido como parte de un paisaje metropolitano otro.

2. Objetivos y aspectos metodológicos

Se plantea como hipótesis que los cambios inducidos por efecto de transformaciones en la economía global y en el modelo productivo del Uruguay y en la región metropolitana, particularmente intensos desde 2004, han inducido transformaciones relevantes en el ámbito, determinando un nuevo paisaje productivo transformado.

Los objetivos que se persiguen son: evidenciar cómo se ha completado un ciclo de transformaciones en el uso y ocupación del suelo, a 20 años de despertado un proceso de alteración dinámica del paisaje antes rural productivo. Definir el rol funcional del sustrato paisajístico del ámbito en cuestión.

Complementariamente, se busca caracterizar el nuevo paisaje productivo desde una mirada holística, integrando diferentes dimensiones de análisis: paisajísticas, ambientales, simbólicas.

El ámbito se reconoce desde dos características: su rol funcional en la estructura metropolitana y su condición de pieza territorial estructurada en relación a un trazado vial jerárquicamente dominante.

Se trabajó desde el análisis de datos espaciales y sociodemográficos, el reconocimiento de la estructura catastral y su evolución, el proceso de ocupación del suelo y su cambio de uso. Se apela al grafismo para la interpretación de los fenómenos de cambio en el ámbito.

El análisis se realizó mediante la lectura del ámbito reconociéndose como una fracción paisajística [FP], entendida como "unidad de paisaje intrínsecamente compleja e internamente heterogénea, caracteriza a un espacio urbano-territorial y a sus procesos, entendiéndolo como lugar de experiencias y alteraciones” (Lecuna, 2015).

3. La Fracción Paisajística Ruta 101

El estudio refiere a un ámbito del territorio metropolitano este-noreste montevideano que correspondía originalmente a un predio situado en el departamento de Canelones, próximo a su límite con el de Montevideo, de un único propietario. A lo largo del siglo XX, este predio entró en un proceso de sucesión, subdivisión y loteo relacionado con la conformación de balnearios, nuevos barrios de residencia permanente, sectores productivos y chacras.

Actualmente se caracteriza por la presencia y linealidad de la ruta 101, la cual, junto a Avenida de las Américas, forma parte del sistema de accesos este a la ciudad de Montevideo. Su recorrido de suroeste a noreste, le confiere un rol conector, no solo con Montevideo, sino también entre la ruta 93 (Interbalnearia), la 102 y la 8.

El trazado conecta ciudades centrales del sector este del área metropolitana, como Pando y Ciudad de la Costa, pasando por urbanizaciones con baja consolidación como Nicolich y Villa Aeroparque, así como el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

La ruta 101 se complementa con ramificaciones generadas por vías transversales, de menor jerarquía, que la intersectan: Camino los Aromos y Camino al Paso Escobar, en torno a los cuales se agrupan algunos nuevos sectores residenciales, instalaciones recreativas y complejos deportivos.

La construcción del Anillo Colector Vial Perimetral (ruta 102) favoreció la instalación de infraestructuras comerciales, industriales y logísticas tomaron como eje la ruta 101 extendiéndose hacia sus ramificaciones, cambiando su huella en el territorio. El aumento de estos usos en la zona se ha convertido en paisaje característico del ámbito.

En los primeros años del siglo XXI, los censos poblacionales identifican un aumento de población en el departamento de Canelones a la vez que una disminución de su población rural, lo cual se corresponde con un crecimiento de las áreas urbanizadas (Intendencia de Canelones, 2015). Esta tendencia se confirma en el censo de 2023.

A nivel regulatorio esta FP se encuentra dentro del ámbito de actuación del Costaplan, más específicamente del Plan Parcial Nicolich y ruta 101 desarrollado desde la intendencia de Canelones en 2016. En relación al eje de la ruta 101, el plan parcial ya señalaba la importante presencia de actividades logísticas asociadas a su traza, identificando como suelo suburbano un alto porcentaje de los predios frentistas.

Resulta distintivo la linealidad de la traza de la ruta, con uso mayoritariamente industrial sobre la misma y “espaldas” de los predios aparentemente vacías. Si bien existe una ramificación del fenómeno de ocupación que se desarrolla en la fracción, este eje nunca pierde relevancia.

Dentro del polígono de estudio, se encuentran las localidades de Aeroparque, Nicolich, Santa Teresita, y barrios aledaños. Esto define una franja de espesores variables, con propensión de desarrollo lineal continuo, incluyendo archipiélagos de infraestructura. El desarrollo intenso de lo logístico se manifestó en los últimos 20 años, intentando ser regulado por el Plan Parcial aprobado en el 2015.

La FP, presenta externalidades que generan tensiones particulares por emanaciones contaminantes, afectaciones a los drenajes de los predios y accesibilidad desde y hacia la misma ruta.

Las actividades productivas y enclaves de la “nueva economía” procuran obtener suelo bien localizado, acondicionado y equipado para su desarrollo. La primarización de la economía de Uruguay, reforzada por la demanda externa, determina un patrón de distribución espacial y organización de las actividades productivas y logísticas en el territorio, en particular, en el ámbito metropolitano que se vincula a las infraestructuras portuarias y aeroportuarias. Algunos sectores periurbanos registran dinámicas de transformación vinculadas con cambios en el modelo productivo y sus tecnologías de gestión y distribución, la deslocalización de actividades – tradicionalmente insertas en tejidos urbanos centrales o intermedios – y los requerimientos urbanísticos y ambientales, así como el desarrollo de nuevas infraestructuras, asociadas a una lógica espacial-funcional en las escalas metropolitana, nacional, regional y global.

De esta manera, se configura un territorio – próximo al centro metropolitano principal – organizado en una banda de 15 a 20 km de ese centro, asociado con el viario que lo conecta con el puerto y aeropuerto. Esta estructura se identifica con el modelo posurbano que evidencia una disolución de las formas territoriales en sistemas hiperconectados definidos por “estructuras de red” (Fernández, 1998, p. 10).

Un espacio periurbano que evidencia el nuevo paisaje productivo, combinando aspectos propios de la tradicional cintura agrícola de la gran ciudad con nuevas actividades económicas; y genera incertidumbre en cuanto a su desarrollo futuro.

Los componentes de ese paisaje transformado son grandes instalaciones fabriles o logísticas, parques y polos industriales; espacios de actividades económicas, depósitos y centros de distribución y de servicio. Presenta dimensiones discontinuas y ajenas al ojo del paseante, propias del soporte infraestructural dominante que se instala en un manto anteriormente exclusivo de la explotación agrícola.

En ese marco se sitúa la influencia del eje estructurador lineal – ruta 101, desde el Aeropuerto Nacional de Carrasco hasta la ruta 8, en el que opera una concentrada dinámica de sustitución de usos y alteraciones vinculadas con la localización de las actividades. Estos datos evidencian un proceso continuo y ágil, que demanda un acompañamiento riguroso y a la vez sensible en el marco de la gestión planificada del territorio, de difícil encuadramiento en las normativas clásicas de regulación del uso y ocupación del suelo.

Estos paisajes no fueron advertidos a partir de pautas de prestigio o la valoración disciplinar. Se trata entonces de contribuir a una reflexión contemporánea que conjugue, desde un abordaje sistémico, la adecuada valoración de su densidad ecológica, social y cultural.

Por último, retomamos el concepto de una trama que nace a partir de la ruta. La imagen aparente o abstracta de una ruta saturada de un nuevo panorama de grandes contenedores.

Desde los instrumentos del Ordenamiento Territorial, aparecen en orden cronológico, el Costaplan (Plan Local, 2010), el Programa de Actuación Integrada de “Parque de las Ciencias” (2011), las Estrategias Regionales Metropolitanas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (EROT-AM, 2010), las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Canelones y el proceso de elaboración del Plan Parcial de Nicolich, Aeroparque y Ruta 101 (2016), así como la voluntad suscrita entre IDC y DINOT de realizar el Plan Local de Pando y Ruta 8.

La Figura 1, recoge imágenes recientes de la fracción, permitiendo verificar rasgos identitarios de este paisaje. En el caso de esta FP el paisaje ha sido registrado desde la propia ruta.

Desde el análisis de fases por períodos, se identifica en primer lugar los emprendimientos iniciales autorizados en el 2009, que perfilan la vocación del conector. Un segundo momento, de crecimiento exponencial desde 2013 y 2016; y un tercer momento a partir del 2017, donde el dinamismo disminuye ante el requerimiento de intervenciones infraestructurales en el soporte.

La interacción con el sistema de drenajes, la hidrografía y topografía se resuelven en cada proyecto, pautando una huella de ocupación con medidas de amortiguación predio a predio, sin análisis de la totalidad de cuencas.



Fig. 1 *Registro 2025.* Fuente propia

A partir de ello vemos necesario evidenciar el envés del territorio, analizando el soporte integral para luego pautar la norma, priorizando la geografía, las cuencas, las espaldas descubiertas.

4. Desarrollo de la investigación

La FP experimentó una acelerada transformación con la implantación de actividades industriales, logísticas y comerciales durante el período analizado en esta investigación. Fenómeno que sigue un patrón de completamiento lineal espaciado, progresivo y continuo, a lo largo de 20 años.

Considerando 3146 ha como el área total de la FP, se destaca que en el 2002 los predios destinados a la actividad industrial incluyen un total de 77.80 ha (2.41%). Registrando un crecimiento de un 12.26% en el período de estudio. Para el 2023, ya 465.30 ha (14.73%) se dedicaban a esta actividad.

Este fenómeno generó ese nuevo paisaje y tipologías de implantación específicas, en las que se suele encontrar edificaciones próximas a la ruta y playas de maniobras que implican la impermeabilización del suelo. Este patrón puede observarse en la Figura 2.

A partir de la aprobación del Plan Parcial Nicolich y Ruta 101, el patrón de ocupación industrial no solo se establece sobre la Ruta 101, sino que se ramifica hacia las vías secundarias paralelas a esta vía, invadiendo áreas residenciales. Esto generó fricciones entre ambos sectores, que son representadas en la Figura 2 con flechas de color naranja.

En el esquema fotográfico se distinguen tres etapas de desarrollo infraestructural y de paisaje: la fase inicial, con un paisaje mayoritariamente verde; la fase avanzada, a partir de 2012, con la inauguración del Parque de las Ciencias como hito que impulsa el crecimiento; la fase de desarrollo, donde la ocupación ya está consolidada sobre la Ruta 101, con crecimiento del área habitacional en las áreas residenciales (Nicolich, Aeroparque, Barros Blancos, Pando).

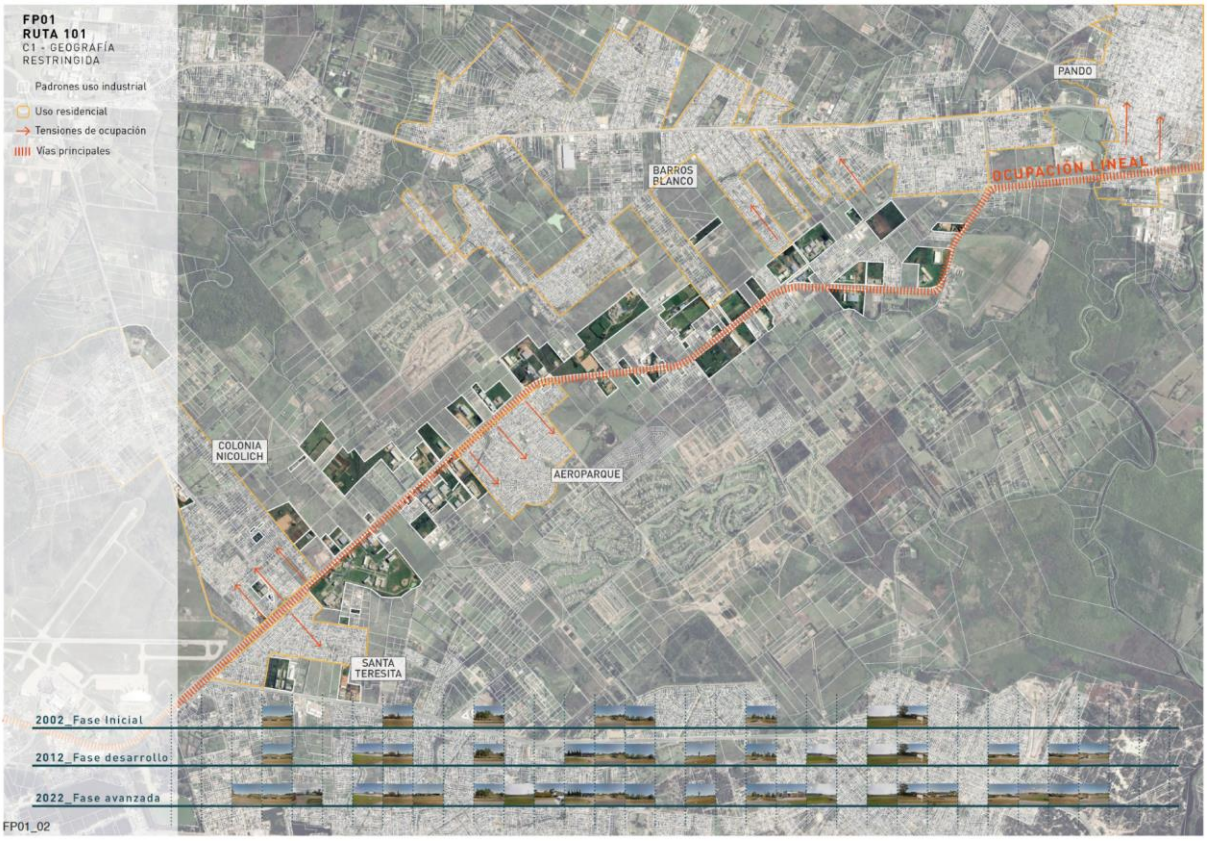


Fig. 2 *Análisis desde la geografía.* Fuente: Lecuna 2025

Se analizan dos tramos en sección transversal. El primero evidencia una mayor ocupación logística y menor permeabilidad en el paisaje, mientras que el segundo tramo, cerca de Pando, la permeabilidad es mayor. El análisis incluye información vinculada a la afectación de predios por cursos de agua y aspectos que hacen al uso cotidiano y espacios públicos.

En la lámina Figura 3, se visualiza la FP en tres secciones, analizando la permeabilidad en fachada y las actividades desarrolladas en la zona hacia 2023. La Sección 01 corresponde al tramo de la ruta 101 en el que se encuentra el Parque de las Ciencias con predominio de actividades industriales y logísticas con alto porcentaje de opacidad en fachada. La Sección 02, Camino Paso Escobar presenta menores niveles de opacidad, con una concentración principalmente de actividades logísticas, siendo posible la permeabilidad visual y un esponjamiento entre actividades contiguas.

DOI: 10.5821/siiu.14466

La Sección 03 vincula la ocupación logística y la ocupación habitacional, evidenciando el aumento de las actividades económicas de forma no articulada con el área residencial contigua.

Desde la micro escala, la permeabilidad visual al atravesar el corredor ruta 101 no resulta significativamente afectada.

Los flujos de circulación sobre la ruta, representados en la lámina, se pueden interpretar como un gradiente, en el que ocupación y permeabilidad dependen del tramo analizado. La ruta 101 cuenta con distintos nodos conectados a través del corredor logístico: Montevideo, Zona América, Pando y el Este del país. Hacia Montevideo, la ocupación logística-industrial es mucho mayor, al igual que el tránsito pesado. Más cerca de Pando el sector logístico se vuelve también productivo rural, con una alta permeabilidad y mayor tránsito pesado. Entre ambos nodos, toma presencia lo habitacional, solapado con la industria.



Fig. 3 *Análisis sección, flujos y ocupación.* Fuente: Lecuna 2025

En la FP coexisten zonas urbanizadas, rurales y mixtas. Al consolidarse como un corredor logístico su desarrollo reciente se centró en actividades industriales y comerciales de gran porte, induciendo el desplazamiento de la actividad rural productiva y afectando zonas residenciales con problemáticas vinculadas a los déficits de servicios, infraestructuras y espacios públicos. Cuenta con un relieve con pendientes que oscilan entre 1% a 4%, encontrando las más pronunciadas hacia el noroeste. Se destacan las cuencas hidrográficas y los cursos de agua que la atraviesan: el Arroyo Toledo, el Arroyo Meneses, la Cañada de la Totora, y zonas de humedal de alto valor ambiental y paisajístico. El sistema hídrico ambiental de la FP es uno de los factores que influyen en la valorización de ese suelo. Los drenajes y la hidrología del ámbito son afectados por la ocupación predominante, impactando en el escurrimiento de las aguas pluviales, debido a la impermeabilización de grandes superficies, movimientos de tierra y alteraciones de los cauces que realizan los emprendimientos. Motivo por el que necesitan aplicar medidas de control de escurrimiento con la finalidad de disminuir el riesgo de inundaciones y mitigar el impacto generado por las modificaciones en las condiciones naturales. Si bien se realizan intervenciones puntuales, no existe una mirada integral que considere la fragilidad del sustrato.

Con la finalidad de valorar el crecimiento de la huella ocupacional se delimita el territorio en el cual se evidenciaron los mayores cambios en el período. La FP contaba hacia 2004 con una huella del 1.21% del total del área y un total de 77.80 ha dedicadas a actividades industriales y logísticas. A partir de ese año comienza un crecimiento acumulativo; con la construcción del Parque de las Ciencias en 2010 se desata un incremento exponencial. Ese modo de ocupación continúa hasta 2023, cuando alcanza un total de 463.30 ha destinadas a esta actividad (14.73% del área de la FP).

Si bien la huella construida aumenta a lo largo del período, tan solo alcanza un 4.56% del total del área de la FP, por lo que la permeabilidad visual a lo largo del corredor no se modifica sustancialmente, manteniendo un patrón de llenos y vacíos.

La ocupación se desarrolla principalmente a ambos lados de la ruta. A medida que la distancia a la traza aumenta, las huellas de ocupación se vuelven esporádicas y la actividad deriva al uso agrícola productivo.

La población no presenta un aumento significativo. El censo de 2011 con respecto al del 2004 visibiliza un incremento de tan solo 1523 habitantes en el ámbito, destacándose principalmente cuatro zonas residenciales: Villa Aeroparque, Nicolich, Colinas de Carrasco y La Juanita.

Se reconoce un patrón de ocupación mencionado, con predios dedicados a actividades industriales y logísticas anexos a la Ruta 101, comenzando a ocuparse las vías secundarias.

Desde 2002 y hasta 2008 la FP se encontraba en una fase inicial del proceso. En 2009 surge el primer cambio significativo, que sería un factor clave para el posterior desarrollo de la misma: la inauguración de la nueva terminal del Aeropuerto Internacional de Carrasco, que representa el principal punto de conexión internacional del país. A partir de ese momento la ruta 101 se consolida como un eje conector metropolitano. Esta característica convierte a la FP en un ámbito propicio para la implantación de nuevos emprendimientos. La inauguración del Parque de las Ciencias en el 2011 da cuenta del inicio de una nueva fase.

Otro factor que impulsó las actividades industriales y logística, fue el crecimiento de la actividad portuaria, lo que demandó mejoras en la infraestructura vial y especialmente los ejes conectores entre el puerto y las regiones internas del país. Se reconoce un crecimiento de la actividad portuaria del 16% entre el 2004 y el 2007, y el movimiento de contenedores aumentó un 13% entre el 2003 y el 2007. (Instituto Cuesta Duarte, 2020).

Entre 2018 y 2020 se identifica un estancamiento en el desarrollo de la incorporación de infraestructura y equipamiento, agravado por la crisis sanitaria que atraviesa el país entre 2020 y 2021 (pandemia del COVID). Hacia 2022 ya se evidencian signos de recuperación y las actividades industriales y logísticas continúan desarrollándose, también en vías perpendiculares al eje, generando una ramificación del patrón de ocupación, siendo las áreas de mayores cambios aquellas cercanas a la traza. El patrón de ocupación se puede identificar con más claridad desde las imágenes satelitales, como se muestra en la Figura 4. Desde la escala micro vivencial, el cambio ha sido progresivo y continuo, sin una saturación del nuevo paisaje emergente.



Fig. 4 *Patrón de ocupación industrial y ramificación del fenómeno.* Fuente: Lecuna 2025

5. Resultados

La investigación sitúa en un rol predominante al paisaje, entendiéndolo como elemento sustancial que permite descifrar la importancia de la esencia del territorio. Se identifican tensiones inherentes a la FP reconociendo que la misma constituye una pieza territorial incapaz de subsistir por sí sola, dependiendo de la conectividad generada por su eje troncal que conecta el territorio metropolitano con el resto del país. Se verifica así que este territorio periurbano registra dinámicas de transformación, vinculadas a cambios productivos y tecnologías de gestión y distribución, deslocalización de actividades económicas y los requerimientos en materia urbanística y ambiental. Así como el desarrollo de nuevas infraestructuras asociadas a mutaciones en las escalas metropolitana, nacional, regional y global. Esa dinámica se ha expandido sobre otras trazas, perpendiculares a la Ruta 101, como lo es la Ruta 102, Cno. Los Aromos, Cno. al Paso Escobar, Cno. al Paso Hondo y Cno. San Juan, colonizando así no solo el eje central, sino también vías transversales. De esta manera, se configura un territorio – próximo al centro metropolitano principal – (que se organiza una banda de 15 a 20 km de ese centro) asociado con las infraestructuras que lo conectan con el puerto y aeropuerto.

La incorporación de usos logísticos se ha dado inicialmente a modo de parches aislados anexos a la ruta, con una incidencia hacia 2002 de 1.21% del ámbito. A lo largo del periodo analizado se identifica un aumento de huella logística industrial, alcanzando una ocupación de 4.56%.

El mapeo permite mostrar que el crecimiento se relaciona al completamiento de los predios frentistas a la Ruta, conformando un espesor de uso caracterizado. La existencia de predios vacantes junto con la implantación aislada de las construcciones, configura un paisaje en el cual es posible divisar aún el suelo rural productivo y áreas verdes en los predios posteriores, no frentistas a la Ruta.

En definitiva, se trata de un territorio periurbano que conforma un nuevo paisaje productivo, combinando atributos de la tradicional cintura agrícola de la ciudad con nuevas actividades económicas; con incertidumbres en cuanto a su desarrollo futuro. La planificación territorial debería intentar orientar esos dinámicos e intensos procesos de transformación. A 20 años de despertada la dinámica intensiva de

cambios en el uso del suelo, se confirma que se trata de un territorio definitivamente transformado que ha dado lugar a un nuevo paisaje productivo.

6. Referencias

ADLER, V., & EGUINO, H. (2009). *Desarrollo Urbano en Uruguay: Aportes para el diálogo sectorial.* BID. Sector de Capacidad Institucional y Finanzas.

BITRAN COLODRO, E. (n.d.). *Desarrollo del sector logístico en Uruguay: El INALOG como mecanismo de coordinación Público-Privado*.

CLÉMENT, G. (2018). *Manifiesto del Tercer Paisaje*. Editorial Gg.

ECONOMIA & MERCADO. (2009). *Entrevista a J. Opertti*.

EVIA, G., & GUDYNAS, E. (2000). *Ecología del paisaje en Uruguay: aportes para la conservación de la diversidad biológica*. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente.

FERNANDEZ, R. (1998). Escenarios Posurbanos. *Astrágalo: Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, *10*, 9-20.

GAUSA, M. (2009). *Multi-Barcelona, hiper-Catalunya. Hacia un nuevo abordaje de la ciudad y el territorio contemporáneos* (Traducido por D. Di Matteo.). Listlab.

Intendencia de Canelones. (2010). *Plan de Ordenamiento Territorial de la microrregión de la costa: Costaplan*.

Intendencia de Canelones. (2015). *Plan Parcial Nicolich y Ruta 101.*

LECUNA, C., & SCHELOTTO, S. (2015). Alteraciones dinámicas en espacios periurbanos: el caso de la ruta 101. En MEDINA, M. (Ed.). *Paisaje, patrimonio, proyecto, desarrollo local: paisajes culturales en Uruguay* (151-158). Universidad de la República.

Ley N° 18.308. (2008).

MARTÍNEZ GUARINO, R. (ED.). (2007). *Libro blanco del área metropolitana: Canelones, Montevideo, San José*. Editorial Agenda Metropolitana.

MCHARG, I. (1967). An Ecological Method for Landscape Architecture. *Landscape Architecture Magazine*, *57*, 105-107.

MEDINA, M. (2017). Montevideo y su área metropolitana: estructuración territorial y contexto planificador. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, *13*.

MONTAÑEZ, G., & DELGADO, O. (1998). Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía*, *VII*.

MVOTMA. (2011). *Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Metropolitanas*.

Observatorio Territorio Uruguay. (2012). *Oficina de Planeamiento y Presupuesto.*

SABATÉ, J., & PESOA MARCILLA, M. (2016). Algunos retos en la representación del territorio: el dibujo como instrumento interpretativo, narrativo y de proyecto. *Estudios del hábitat*, *14(2)*, *e012*, 3, 16.

SCHELOTTO, S. (2008). La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica? *Centro-h*, *2*, 37-46.

SCHELOTTO, S. (2024). Montevideo ¿De Metrópolis Nodal A Urbe Reticular? *XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*.