

Ruta Nº4 Andresito, una oportunidad para el desarrollo local

Adriana Bozzo

 Arquitecta [por la UdelaR], Especialista en Arquitectura de Jardines y Proyecto del Paisaje, por la Scuola di Specializzazione in Architettura dei Giardini e Progettazione del Paesaggio, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Genova [Italia]. Montevideo [Montevideo], Uruguay. <adrianabozzo@adinet.com.uy>.

Presentado en el 2º Seminario de Paisajes Culturales UdelaR / UPC [Conpadre n.11/2012]. Montevideo [Uruguay], 2012.

Resumen

Guichón, ubicada a 90km de la capital departamental sanducera, se encuentra situada sobre dos rutas nacionales. Este-oeste, Ruta Nº90 *Ruta de los Charrúas*, que entre los Palmares y la Cuchilla de Haedo serpentea, entre estancias, pueblos y estaciones ferroviarias. Norte-sur, Ruta Nº4 *Gral Andrés Artigas "Andresito"*, proyectada en su totalidad, pero ejecutada en tramos, nace en Artigas y se entronca en Ruta Nº5 en Carlos Reyles. Se suceden estancias, sitios de gran valor patrimonial, el Rincón de Pérez, localidades, arroyos y calzadas. Numerosos son los debates sobre la importancia o no de la culminación de la Ruta Nº4. En la actualidad se está procediendo a la bituminización del tramo Guichón - Arroyo Santana, ya que a orillas del mismo se instalará un vivero UPM, con una superficie total del invernadero 45.000m². La presente ponencia se focaliza en la atención sobre la Ruta, el camino, el corredor paisajístico y territorial, sobre su diseño, su estructura y sus funciones, sobre todo lo que interactúa, con las transformaciones del territorio que genera, el impacto cuando atraviesa el tejido de los poblados y con los sitios de importante valor natural y patrimonial. Del mismo modo ambiciona ser una reflexión sobre la necesidad de concebir Paisaje e infraestructura como términos de un proceso unitario y continuo, en pos de un proyecto integrador que mitigue impactos, que lea al paisaje en ámbitos territoriales de referencia y que vislumbre el desarrollo de las poblaciones.

Palabras clave

Andresito, desarrollo local, patrimonio, paisaje, Guichón, Ruta Nº4.

Route Nº4 Andresito, an opportunity for local development

Abstract

Guichón, located 90km east of the capital of the department of Paysandú, is situated on the crossroad of two national ways. East-West, Route Nº90 *Ruta de los Charrúas* (the first indian tribe inhabitant of this area), that between the *Palmares* (location of palm trees) and the Cuchilla de Haedo (line of hills) winds through farms, villages and train stations. North-South, Route Nº4 *Gral Andrés Artigas "Andresito"*, designed in all its length, but built in stretches: starting in the city of Artigas, ends on the junction of Route Nº5 at Carlos Reyles. Farms, sites of great inheritance value, the *Rincón de Pérez* (that is part of the system of protected areas SNAP), villages, streams and *calzadas* (bridges at the same level of water) can be found on the way. A topic that is frequently under discussion is the importance of finishing Andresito. Nowadays the Route between Guichón – Santana Stream is being bitumized, since on its margin the UPM nursery is going to be placed, covering an area of 45.000m² for its greenhouse. This paper is focused on the Route, as the way, as the landscape and territorial path, on its design, its structure and functions, about the interactions, with the transformations that generates over the territory, the impact when crossing the settlement nets and the sites of natural and heritage value. Moreover, it is eager to place a reflection on the need to conceive Landscape and infrastructure as part of a unique and continuous process, after an integrative project that could mitigate the impacts, that could read landscape in the territorial field of reference, and that could make out the development of the settlements.

Keywords

Andresito, local development, heritage, landscape, Guichón, Route Nº4.

Ruta Nº4, Andresito, un proyecto inconcluso de la década del 40

El proyecto de la Ruta Nº4 Gral. Andrés Artigas “Andresito”, data de la década del 40 de la mano del representante nacionalista Huáscar Parrallada, que vió en esta Ruta una importante posibilidad de desarrollo para la zona este de los departamentos del litoral del país: Artigas, Salto, Paysandú y Río Negro. El estudio se llevó adelante. Técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas –MTO– realizaron los trabajos pertinentes para hacer realidad tan importante obra de ingeniería, parte de la infraestructura que llevaría progreso a esta zona del país, ocupando un hueco vial Norte-Sur, y recorriendo el corazón de los departamentos del litoral, acercando la capital departamental Artigas a la capital del país.

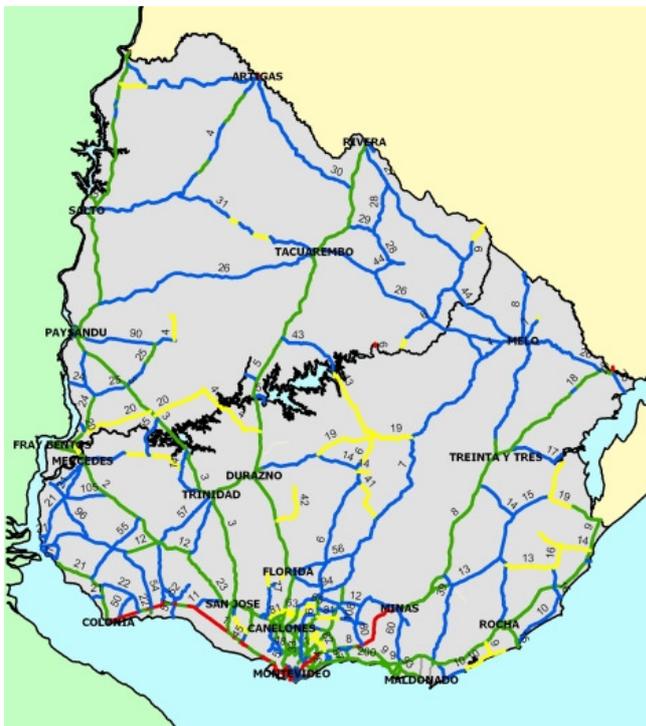


Figura 1. El presente mapa de rutas del Uruguay denota el trazado existente de la Ruta Nº4 Andresito. En amarillo se indica el trazado con material suelto. Los colores celeste y verde indican el tramo pavimentado en buen estado y en regular estado respectivamente.

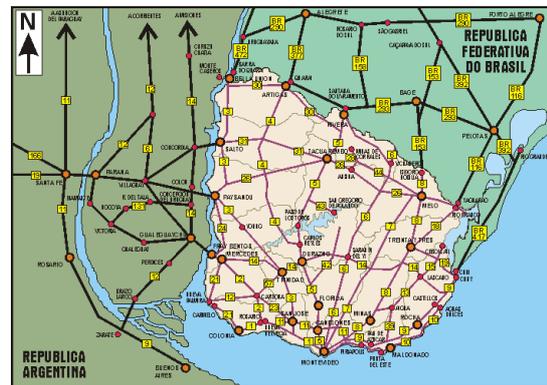


Figura 2. Ruta Nº4 y su integración con las Rutas del MERCOSUR.

Si bien en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se pueden consultar los estudios preliminares y los recaudos necesarios para la concreción de la construcción de la Ruta Nº4 Andresito, la obra no se ejecutó en modo completo. Kilómetros de carretera se realizaron con su señalización correspondiente desde la ciudad de Artigas hasta la Ruta Nº31 que une las ciudades de Tacuarembó y Salto. La importancia y magnitud de los puentes en el norte de la Ruta

Nº4, en los departamentos de Artigas y Salto, hace pensar que la Ruta fue construida para un país que crecía de cara al desarrollo, confiando en una Ruta Nacional que fuese un corredor decisivo para esta zona del país.



Figura 3. Puente sobre el Río Arapey Grande, cartelería y una pavimentada Ruta Nº4.

Pero al sur de la Ruta Nº31 y al norte de la Ruta Nº26 Gral. Leandro Gómez, la situación cambia. La cartelería existente dificulta la orientación; el camino de tosca y en mal estado, retrasa el movimiento.



Figura 4. El camino de tosca se pierde en el horizonte, calzadas y cartelería sin mantenimiento.

Al Sur de la Ruta Nº26 hasta la ciudad de Guichón, la Ruta Nº4 pasa a ser un camino de balasto sin mantenimiento, con escasa señalización, con calzadas y puentes en mal estado, carentes de baranda, o con la misma en estado ruinoso. La situación se agrava con el pasar de los camiones sobrecargados, haciendo caso omiso a las recomendaciones sobre las capacidades máximas admitidas por estas estructuras. Las fuertes lluvias dejan aislados a pobladores de estancias y a los colonos de Colonia Juan Gutiérrez, teniendo que ser socorridos por medio de helicópteros para proveerlos de los enseres cotidianos.



Figura 5. Puentes y calzadas. Zonas inundables en épocas de lluvia dejan a vecinos de la zona incomunicados

En la zona de Guichón, la Ruta Nº4 se caracteriza por pocos metros de pavimentación de asfalto y metros de balasto. Sobre ella se ubican el Estadio Municipal y el Parque Municipal, a pocos metros el Hospital, la Escuela Nº39 y el Hogar de Ancianos. Un monolito indica que allí pasa la Ruta Nº4, cobijando la esperanza de que algún día a este monolito llegue desde el sur la tan esperada ruta: Andresito.



Figura 6. Monolito. Camiones de la forestal. Maquinaria realiza tareas de mantenimiento.

Hacia el sur del Monolito, la mirada se pierde en el horizonte. Grandes extensiones de Palmares de Butiá yatay, palmera autóctona, surcan las hondonadas de la Cuchilla de Haedo. La Ruta se dibuja como una serpentina en el territorio, aún no ha sido construida. Una atenta mirada puede observar algunas Palmeras marcadas con anillos blancos en forma de mojonos. “Por allí pasa la Ruta”, dicen los lugareños.



Figura 7. Hondonadas, Palmares de Butiá yatay, la cuchilla de Haedo. El camino serpentea en el paisaje.

Próximo a la zona de Paso de los Mellizos la Ruta se materializa hasta el entronque con Ruta N°5, Gral. Fructuoso Rivera, pasando por la Represa Hidroeléctrica de Baygorria, y cruzando el Río Negro, llega a la localidad de Carlos Reyles en el departamento de Durazno.



Figura 8. Cartelería e indicaciones. La Ruta N°4 se materializa nuevamente, cruza el Río Negro, atraviesa Carlos Reyles y se entronca con Ruta N°5, Gral. Fructuoso Rivera.

Andresito, una oportunidad para el litoral tierras adentro

Toda Italia va tratada como un parque, y a la rigurosa salvaguardia de los valores de su territorio va subordinada toda hipótesis de transformación y desarrollo, para que no sea definitivamente destruida la identidad cultural y la integridad física de nuestro país. Éste es el compromiso de la cultura urbanística, en los albores del nuevo milenio. (Antonio Cederna).

Desde que el proyecto de construcción de la Ruta N° 4 nace, numerosas localidades se unen a esta cruzada, entre ellas Guichón, segunda ciudad del departamento de Paysandú. La importancia de la Ruta en esta ciudad es decisiva, dado que la misma comunicaría a la ciudad en forma directa con Montevideo y con Artigas, facilitando las comunicaciones.

“Por Guichón no se pasa, hay que ir”, recuerda el Edil Francisco Debali en una reunión del mes de julio de 2008, enfatizando que “la conectividad que demanda una importante zona del departamento, no por la densidad de población que no es mucha, pero sí por su capacidad productiva”. Cabe decir que Guichón es conocida como “la bolsa” o “la media”, ya que

se entra y se sale por la misma Ruta, la Ruta Nº 90 Ruta de los Charrúas, la única Ruta bituminizada, que une Guichón con la ciudad de Paysandú.

A la capacidad productiva cabe agregar el valor patrimonial de la zona y los atractivos turísticos. A 5km de Guichón se encuentran las Termas de Almirón, únicas termas de agua salada del Uruguay. Los visitantes llegan al lugar atraídos por las propiedades curativas de sus aguas, pero las dificultades existentes en los caminos hacen que los mismos no se muevan del lugar. Desalentados por el estado de la Ruta Nº4 y de la Ruta Nº90 al este, salvo excepciones, los turistas no se desplazan fuera de Termas, y no tienen la oportunidad de conocer las bellezas de esta región. Actores locales afirman que la Ruta Nº4 lograría que el movimiento turístico pase por aquí y se quede en la zona y la recorra, y que “no simplemente lo veamos pasar”.

La situación vial también hace que tareas cotidianas se realicen con abnegación. Ser docente en Cañada del Pueblo implica un sacrificio que pocos pueden asumir. Los maestros y docentes que cumplen con la noble labor de enseñar, llegan con dificultad a las escuelas y liceos de la zona luego de pasar numerosas peripecias y de viajar en variados medios de transporte como por ejemplo el camión de reparto del pueblo. Es importante recordar que el camión va sólo un día a la semana.

La culminación de este ansiado proyecto no solamente traería importantes beneficios a las poblaciones ubicadas sobre la Ruta, sino también a las localidades dentro de una franja de 50 Kilómetros desde ésta, franja conocida como zona de influencia, teniendo en cuenta que los efectos beneficiosos de una ruta se expanden.



Figura 9. Entrada a Guichón. Al oeste de la ciudad y a lo largo de la vía del tren y de los caminos se ubican poblaciones de escasa población, con pocas posibilidades de transporte. En la imagen a la derecha Merinos, a 60km al este de Guichón.

Numerosas localidades ubicadas en esos 50km de zona de influencia quedaron aisladas cuando el ferrocarril dejó de funcionar en la década del 80. El 23 de septiembre de 2011 el tren de los Pueblos Libres realizó su primer viaje con pasajeros partiendo desde la Estación Pilar en Argentina y con destino final en Paso de los Toros, Uruguay. Un recorrido de 813 km, operada por la empresa Trenes de Buenos Aires sobre ramales del Ferrocarril General Urquiza en Argentina y de la Administración de Ferrocarriles del Estado en Uruguay, pasando por las localidades uruguayas de Salto, Quebracho, Paysandú, Guichón, Piñera, Merinos, Tres Árboles, Francia y Paso de los Toros, animaba la zona, trayendo aires nuevos de progreso. Lamentablemente por falta de pasajeros al este de Paysandú, el tren de los Pueblos Libres redujo su recorrido. Una vez más, las poblaciones quedan dependientes de una flota de ómnibus, escasa, en mal estado de mantenimiento y con horarios desfavorables para quienes viajan por trabajo, por estudio o por salud.

En los numerosos debates sobre la importancia o no de la culminación de la Ruta Nº4, han surgido voces opuestas. Algunas personas sostienen que la Ruta Nº4 traería perjuicios a la

micro región, alegando que la llegada y el paso de personas generarían disturbios en la zona, zona caracterizada por importantes elementos patrimoniales, por lugares de gran valor ambiental, natural y paisajístico. Cabe citar a modo de ejemplo que a pocos kilómetros de Paso Andrés Pérez, se encuentra el Rincón de Pérez, próximo a entrar en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas SNAP.

Por otro lado hablando con vecinos de Guichón, no falta quien señale que la Ruta N°4 no se culmina por intereses creados, ya que la misma generaría cierta disminución del tránsito por Ruta N°3, Gral. José G. Artigas, y por lo tanto decaería el número de visitantes a las ciudades litoraleñas de Paysandú, Salto y Bella Unión.

Indudablemente, para que una sociedad se desarrolle precisa oportunidades, y seguramente las mismas podrían venir de la mano de la Ruta N°4. Andresito significaría mejorar la llegada de personas y mercaderías, y facilitar la inclusión de un transporte público eficiente. La obra pública es motor de la economía y de la sociedad.

La llegada de la Forestal Oriental: UPM instala un vivero

En el segundo semestre del año 2011 comenzó a instalarse a orillas del Arroyo Santana, un vivero de la Forestal Oriental UPM, vivero de alta tecnología, con una superficie total de invernadero de 45.000m². “El interés de la empresa es continuar desarrollando su mejoramiento genético y así llevar al campo plantaciones por propagación de estacas de *Eucalyptus dunnii* con el fin de optimizar el uso de los recursos naturales existentes, aprovechando el área plantable que hoy posee Forestal Oriental”, señalaron autoridades de UPM al diario sanducero “El Telégrafo”.

El vivero generará aproximadamente 100 nuevos puestos de trabajo local, de los cuales se espera un alto porcentaje de mano de obra femenina tal como ocurre en el actual vivero San Francisco de la ciudad de Paysandú. Asimismo permitirá continuar con el desarrollo de más de 150 empresas PYME que trabajan en toda la cadena productiva.

Se espera que el vivero quede operativo en marzo de 2012. En forma paralela a la construcción del vivero se planifica la concreción de la bituminización del tramo de 14 kilómetros de extensión, desde Guichón al Arroyo Santana, para hacer posible la inversión y operativa privada.



Figura 10. Vivero UPM a orillas del Arroyo Santana.

La ejecución se realiza a través de un acuerdo tripartito. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas aporta el 47% del presupuesto, 401.050 dólares; la Intendencia el 32%, 267.500, y UPM el restante 21%, 180.000 dólares. El MTOP aportará el asfalto, áridos y transportes líquidos. La Intendencia de Paysandú la tosca de recarga, arena, maquinaria, mano de obra y transporte. En tanto UPM se hará cargo de otros áridos.

Pero para otros, la llegada de UPM no es tan positiva. Si bien el vivero generará puestos de trabajo, los propietarios de los campos en la zona del Santana ven cómo cambia el paisaje, grandes estructuras de aluminio ocupan la gran extensión antes ocupada por los algarrobos del Monte de Parque. El agua del arroyo será utilizada por el Vivero, y si bien hay compromiso de no contaminar, se teme por el caudal del arroyo Santana. El horizonte ya no se ve. Y la ambicionada bituminización no se ha cumplido.



Figura 11. El Arroyo Santana. Tareas de campo. Monte de Parque.

Interpretando, valorizando y salvaguardando

Nosotros todos, habitantes de la tierra, aún inconscientemente, vivimos inmersos en un paisaje. Un conjunto de objetos, de relaciones, de conexiones dinámicas, estructurales y funcionales, a veces vistas, a veces escondidas, que continuamente evolucionan, mutan y se perpetúan [...] vivimos en una biblioteca que alberga las testimonios, los signos, las trazas del más remoto pasado [...] y que al mismo tiempo contiene las premisas, las causas y las condiciones del futuro, próximo y remoto [...] Paisaje como inmenso, total proceso evolutivo, paisaje como síntesis del tiempo, lugar del testimonio y de la premonición (Valerio Romani, 1994).

El paisaje de la Ruta Nº4 es el resultado de los procesos naturales y de un conjunto de actividades humanas situadas en este territorio. Se trata de un fenómeno lento que utiliza los recursos de la naturaleza, los gestos del Hombre, sus saberes y sus necesidades. El paisaje expresa las formas de producción, de subsistencia, de vida del lugar. Se trata de un paisaje de adyacencia que supera los bordes de la Ruta, que atraviesan todos los días muchas personas y que lamentablemente muchos tienen tendencia a olvidar.

Es un paisaje que se encuentra en constante desarrollo y es el resultado del trabajo de innumerables actores en el curso del tiempo. La presente exposición focaliza la atención en la Ruta, en el camino, en la calle, en su corredor paisajístico y territorial; en su diseño, su estructura y sus funciones. Es decir sobre todo aquello que interactúa con la transformación del territorio que genera y el impacto cuando atraviesa los tejidos de los poblados y las áreas con particular valor natural y patrimonial. Del mismo modo ambiciona ser una reflexión sobre la necesidad de concebir Paisaje e infraestructura como términos de un proceso unitario y continuo, en pos de un proyecto integrador que mitigue impactos, que lea al paisaje en ámbitos territoriales de referencia y que vislumbre el desarrollo de las poblaciones.

Una calle no es una entidad quilométrica: es un suceso plástico en el seno de la naturaleza. (Le Corbusier), "Sur le 4 routes".

Dentro de las múltiples infraestructuras – calles urbanas, puentes, áreas de parking, áreas de servicios para los vehículos y para los visitantes, entre otras – y los corredores territoriales que los unen existe una vasta tipología de obras que constituyen ocasiones concretas para promover nuevas e importantes posibilidades de fruición y desarrollo económico de los

territorios: se trata de obras que canalizan el tránsito de autos, de personas y de mercaderías ya sea a través de espacios vacíos y anónimos, o a través de lugares ricos de caracteres y valores ambientales o de identidad cultural y paisajística.

Podemos definir el Sistema de las Infraestructuras como un sistema de signos que atraviesa un territorio y pone en movimiento a un paisaje, promoviendo procesos de desarrollo y transformación del territorio ya sea urbano o rural, agrícola o forestal. Es un sistema extendido y articulado, heredado del pasado y transformado en los siglos sucesivos, una vasta tipología de calles, de puentes, de vías de tren, obras públicas que constituyen la base del desarrollo económico y social de un país, y son indispensables para su adecuada instalación en el territorio.

En consecuencia una vasta tipología de funciones y roles que son llamados a cumplir - que, sobreponiéndose al territorio, interactúan en manera variada con el paisaje, entran en relación con un sistema viviente que "varía" con cualquier acción. Cada paisaje es una realidad en continua evolución, es el contenedor de las transformaciones, una especie de situación de referencia capaz de orientar las transformaciones que se dan en él.

Paisaje como un gran espejo que refleja situaciones naturales y transformaciones antrópicas [...] que denuncia la coherencia o la incoherencia de las operaciones llevadas a cabo en él en el correr del tiempo. (Jan Mc Harg).

En un proyecto integrado para las nuevas infraestructuras es necesario concebir Paisaje e Infraestructura como términos de un proceso unitario y continuo. Entrar en relación con el paisaje equivale a actuar, proyectar en sintonía con los procesos naturales para individualizar los caracteres de los distintos lugares, con la estructura profunda, es decir con el conjunto de los procesos geológicos, hidrológicos, climáticos y antrópicos que dan forma al paisaje.

Cuando se proyecta un camino o una carretera, es común en cambio la usanza de considerar cada infraestructura como una obra pública donde son atentamente reunidas las funciones a desarrollar y las técnicas a aplicar, prestando atención a los problemas técnicos sin tener en cuenta o subestimando los múltiples componentes del territorio y del paisaje con el cual interfiere.

La preponderancia de la técnica y de los problemas ingenieriles sobre la calidad del proyecto ha llevado muy frecuentemente a subestimar la posibilidad de una mejor integración de la obra en el ambiente y la oportunidad de provocar una emergencia paisajística. (Bernard Lessus).

La exigencia de hacer a las carreteras y los caminos cada vez más eficientes, seguras y aptas para grandes velocidades, ha dispuesto que se haya dedicado escaso interés o indiferencia a los paisajes en los cuales se disponen, o ignorar zonas de gran valor natural, ambiental, históricos y antrópicos, atravesándolos, provocando también, a menudo, la interrupción de importantes corredores ecológicos.

Afrontar en el proyecto de las infraestructuras el tema del paisaje reside en dar espacio no sólo a las funciones a desarrollar y a los impactos ambientales a evitar, sino también a prestar una atención particular a las peculiaridades del paisaje, a integrar el proyecto en la trama compleja de elementos naturales y antrópicos del contexto de acuerdo con la naturaleza de los lugares, manteniendo la identidad y la integridad, buscando su esencia, el genio del lugar.

Afrontar en el proyecto de las infraestructuras el tema del paisaje requiere una oportuna integración entre competencias, disciplinas y técnicas diversas; que se deben cotejar ya sea

con los factores naturales que con aquellos culturales que constituyen el paisaje. Bernard Lassus en sus intervenciones de arquitectura y proyecto del paisaje, en la carretera de Nimes, muestra la posibilidad de crear, a través de un buen proyecto, una obra independiente de la imagen del dominio de la técnica sobre la naturaleza aprovechando las múltiples oportunidades de actuar con el contexto promoviendo una serie de propuestas paisajísticas. Por ejemplo, en las áreas de detención ve la oportunidad del contacto directo con el paisaje, de descubrir los lugares, de disfrutar de los panoramas, de seguir a la naturaleza de los lugares y despertar en el viajero el deseo de conocer los paisajes que atravesó durante el veloz y distraído recorrido vial.

[...] cada lugar tiene un carácter distinto, particular: es necesario construir un análisis para cada lugar sobre el que se quiere intervenir [...] La intervención no puede ser mínima [...] Me debo siempre preguntar si lo que agrego es mejor de lo que sustituyo. Conviene intervenir buscando destruir lo menos posible y de conservar lo más posible la potencialidad del lugar. (Bernard Lassus).

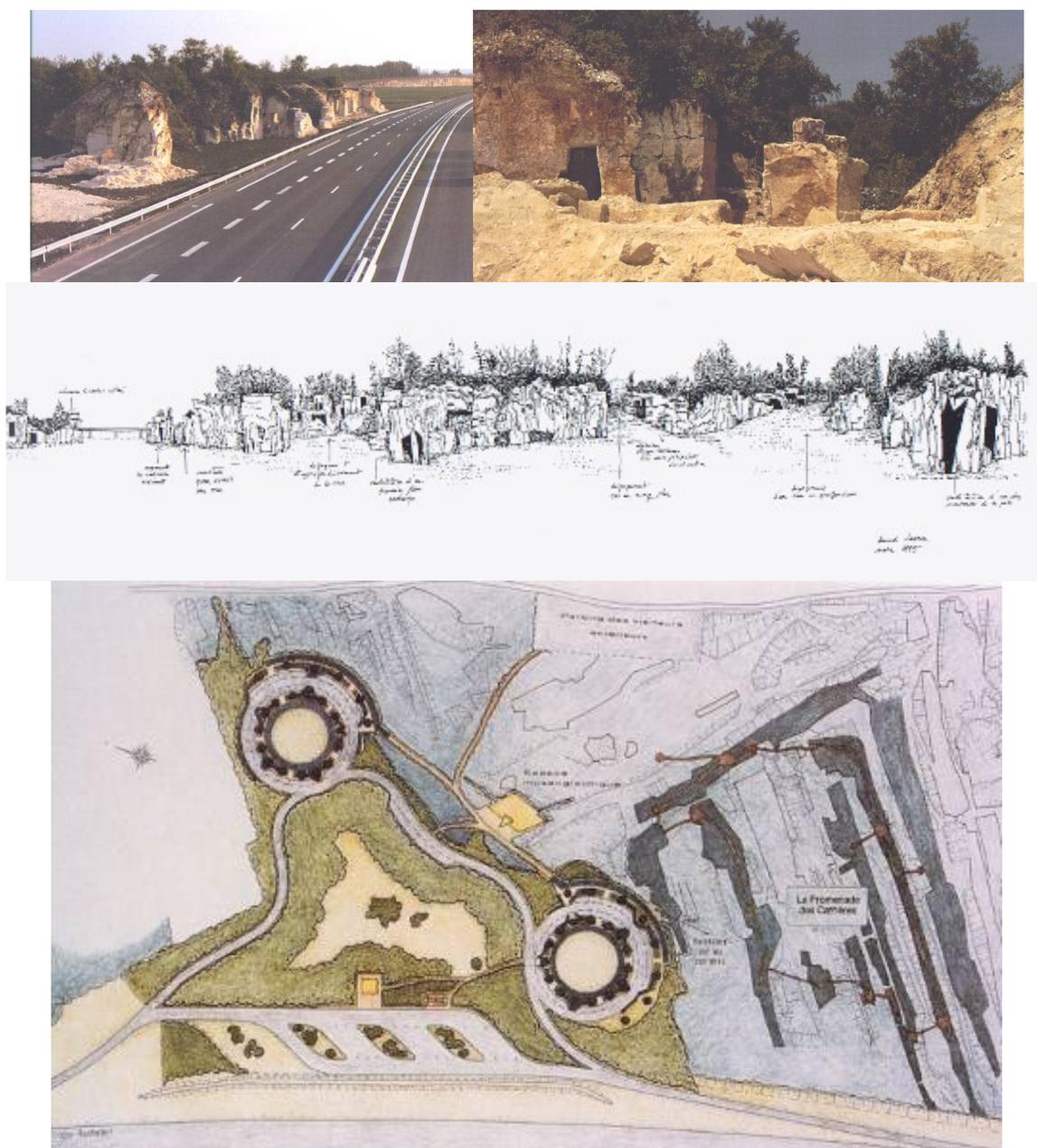


Figura 12. Aire des Carrières de Crazannes, entre Saintes y Rochefort, Francia, 1993-1997.

Andresito, una ruta comprometida con su propio paisaje

En la identidad del territorio está su alternativa. (Joaquín Sabaté Bel).

Probablemente Andresito posea una ventaja. La falta de una pavimentación acorde a su importancia de carretera nacional, la ausencia de servicios que le sean propios y los altos valores patrimoniales de la zona que recorre, permite pensar que recién empezamos, que tenemos la oportunidad de no repetir actuaciones ya hechas, que tenemos la oportunidad de innovar. Que está todo para hacer. O casi todo.

Y en la identidad de ese territorio está la vocación de Andresito. El valor patrimonial de la zona y las expectativas locales revelan la necesidad de que la intervención se realice con el fin de mejorar la calidad paisajística de su entorno o garantizar que no haya una disminución de su calidad; que se fundamente en el conocimiento de los caracteres de los lugares y de los significados que expresan para las poblaciones; que sean evaluados los efectos paisajísticos de los proyectos de transformación a través de la aplicación de instrumentos específicos; que las propuestas de proyecto se basen en el conocimiento de las características del contexto paisajístico y de las especificidades e identidades locales de cada sitio.

Para ello es necesaria una lectura del paisaje, y su estudio y análisis en ámbitos territoriales de referencia, para así poder proyectar los tipos de intervención, atendiendo a la integridad, la calidad visual, la vulnerabilidad, el valor y la inestabilidad. Un estudio de los elementos naturales y antrópicos, y una comprensión de los sucesos históricos que se estratificaron sobre el suelo.

Un objetivo primario del proyecto integrado es aquel de mitigar los impactos, a través de un proyecto global, que involucre una amplia porción de territorio, subdividiendo al proyecto, desde la fase preliminar, en ámbitos territoriales de referencia para:

- evidenciar las porciones de territorio enmarcadas en el trazado,
- individualizar las características de los suelos,
- considerar condiciones de permeabilidad, presencia de vegetales y asentamientos, contextos agrarios, etc.,
- analizar las situaciones paisajísticas y ambientales de particular valor,
- evaluar las consecuencias urbanístico-territoriales de la nueva infraestructura,
- individualizar las principales problemáticas ligadas al proyecto,
- individualizar las áreas de compensación ambiental, de re-equilibrio en las zonas más delicadas,
- conciliar las exigencias técnicas, ingenieriles y de seguridad de las infraestructuras con el respeto por los equilibrios ecológicos y de los caracteres del contexto paisajístico y ambiental,
- evaluar estas exigencias desde la fase de proyecto y de obra para evitar intervenciones posteriores que lleven a sanear los impactos negativos.

En estos ámbitos de paisaje es fundamental un estudio de impacto ambiental teniendo en cuenta en modo especial los efectos que las nuevas obras pueden generar sobre el sistema de ecosistemas. Para ello es necesario formar grupos de trabajo interdisciplinario para evaluar, a través de las oportunas profundizaciones técnicas, las problemáticas de los impactos

sobre los distintos ámbitos de paisaje, y considerando el proyecto de trazados alternativos para mitigar los diferentes impactos.

Andresito obliga a reflexionar sobre la necesidad de proyectar en el contexto teniendo en consideración la particular integración entre naturaleza, historia y sociedad que ha dado origen a los múltiples paisajes de nuestro País.

Cuadro 1. Episodios relevantes en el paisaje de Ruta N°4 Andresito – tramo Guichón – Ruta N°26 Leandro Gómez y franja de 50km.

Histórica	Natural	Agrícola ganadera	Humano	Forestal
Tapera de Melchora Cuenca.	Rincón de Pérez.	Corral de Piedra. Cercos de piedra.	Colonias del Instituto Nacional de Colonización.	Montes de Eucalip-tos.
Edificios relevantes de la ciudad de Guichón.	Montes del Queguay.	Estancias.	Poblaciones y pueblos. Escuelas y capillas. Cementerios.	Vivero UPM.
Estaciones de tren.	Cueva del Tigre, colonia de murciélagos.	Estancia y Museo "El Ancla".	Calzadas y puentes.	Arboledas
Aguas CURÉ.	Cerros chatos propios de la Cuchilla de Haedo. Cerro San Patricio y otros.	Panteón de familia Moreira.	Farmacia de productos naturales a orillas del Queguay.	
	Palmar de Butiá yatay, palmera autóctona.	Naranjales Milagro.	Mirador de Aves.	
	Montes de parque y montes de ribera.		Actividades de animación en el territorio a cargo de actores locales.	
	Avistamiento de fauna autóctona (lagartos, aves, liebres entre otros).			

En el principio [...] sólo estaban las cuchillas. De pétreo lomo redondeado y estiradas al sol, como esperando. Y sobre la piedra, el limo fértil, para pastos de los campos que poblaban laderas y llanuras, también como aguardando la llegada de alguien o de algo [...] (Miguel Ángel Pias).

Un proyecto para Andresito implica un informe paisajístico, una documentación oportuna, que dará cuenta del estado del contexto paisajístico y del área de intervención antes de la ejecución de las obras previstas. Asimismo planteará las características de proyecto de la intervención; y representará de manera clara y exhaustiva el estado de los lugares después de la intervención.

También implica dar solución al traslado de la mercadería, en especial de la materia prima que transita en grandes camiones rumbo a planta de celulosa UPM en Fray Bentos. Para ello sería necesario la revitalización del transporte ferroviario también en esta zona.

Acercarse al paisaje de Andresito significa acercarse en primer lugar al Hombre, en quien se encuentran mezcladas las nociones de memoria, identidad y continuidad. Será el Hombre el motor de esta Ruta.

Recorrer Andresito significa comprender el lazo que une todos los tiempos, recuperar las cosas simples, comprender un amplio abanico de situaciones.

Culminar Andresito es crear un nuevo paisaje, tomando todos los paisajes existentes.

Ejecutar Andresito es dar un recurso a las localidades para su desarrollo preservando el sentido de pertenencia e identidad.

Memorable es aquello que se puede soñar en respeto del lugar.
(Michel de Certeau).

Referencias

PAES LUCHIARI, Maria Tereza; TURINI BRUHNS Heloisa; SERRANO Célia. **Patrimônio, natureza e cultura**. 1° ed. Campinas: Papyrus Editora, 2007. 176 p.

PIAS, Miguel Angel. **GUICHON, memorias y horizontes**. Junta Departamental del Paysandú.

ROMANI, Valerio. **Il Paesaggio. Teoria e pianificazione**. 1° ed. Milán: Franco Angeli, 1994. 240p.

Diario El Telégrafo, Paysandú. Ejemplares varios.

Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese. Cuaderno 1, Milán: Alinea Editorial, 2000.