



MEMORIA DE INFORMACION



V





1 | INTRODUCCION

1.1 PROCESO DE REDACCION Y ESTRUCTURA DEL PLAN ESPECIAL

1.1.1 Diseño de la estructura de redacción

La estructura de trabajo para la elaboración del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja se compone de: una Comisión de Dirección y Seguimiento, la Coordinación General de los Planes Especiales de Areas Patrimoniales y de un Equipo del Plan (que incluye al Equipo Redactor, al Equipo de Inventario Patrimonial y a los asesores externos a la IMM), con las integraciones y cometidos que se detallan.

Comisión de Dirección y Seguimiento

La Comisión de Dirección y Seguimiento está integrada por delegados de: Junta Local N° 1; Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja; la Comisión Financiera de la Rambla Sur; el Grupo Promotor para el Desarrollo de Montevideo; la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay; la Sociedad de Arquitectos del Uruguay; y los Coordinadores Generales de los Planes Especiales de Areas Patrimoniales.

Los cometidos desarrollados por parte de la Comisión de Dirección y Seguimiento son:

- Recopilación de información disponible sobre el área definida para el Plan Especial.
- Definición de objetivos generales y prioridades del Plan Especial.
- Redacción del Documento de Insumo para la redacción del Plan Especial, (conteniendo la recopilación de información disponible sobre el área y la definición de objetivos generales y prioridades).
- Seguimiento y evaluación del proceso de redacción del Plan Especial.

Coordinación General

La Coordinación General de los Planes Especiales de Areas Patrimoniales está integrada por tres técnicos designados por la División Planificación Territorial.

Los cometidos desarrollados por parte de la coordinación General son:

- Supervisión y coordinación de la redacción de los Planes Especiales.
- Control del cumplimiento de los términos de contratación de los equipos externos.
- Seguimiento de la línea de trabajo y evaluación de los productos entregados por el Equipo Redactor.
- Coordinación de la relación entre Equipos Redactores, la IMM y agentes externos.
- Supervisión y coordinación de los Inventarios Patrimoniales.

Equipo Redactor

El Equipo Redactor del Plan Especial está integrado por:

En la primera instancia de redacción, dos técnicos municipales, designados por la División Planificación Territorial, (pertenecientes a la Comisión Especial Permanente de Ciudad Vieja) y dos técnicos, responsables de un equipo designado a través de llamado público.

En la segunda instancia de redacción, los tres Coordinadores Generales de los Planes Especiales de Areas Patrimoniales y asesores





técnicos municipales pertenecientes a las áreas vinculadas a las materias del Plan Especial.

Los cometidos desarrollados por parte del Equipo Redactor son:

- Relevamiento de información complementaria.
- Formulación y desarrollo de hipótesis de trabajo.
- Elaboración del diagnóstico.
- Coordinación con inventario patrimonial.
- Iniciativa y desarrollo de propuestas.

1.2 MARCO PLANIFICADOR Y NORMATIVO

1.2.1 Evolución de la política patrimonial

Normas de nivel nacional

Ley Nacional N° 14.040 del año 1971, crea la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación, a partir de un concepto cultural amplio; y la figura de protección patrimonial del Monumento Histórico Nacional, sobre la base de un concepto de afectación restringido ó específico.

Resolución del Poder Ejecutivo Nacional N° 1697/75 del año 1975, se declaran Monumentos Históricos Nacionales distintos bienes de la Ciudad de Montevideo, que luego son desafectados en el año 1979 y vueltos a afectar en el año 1986.

Resolución del Poder Ejecutivo Nacional N° .293/986. de 1986, se declara Monumento Histórico Nacional la traza vial de la Ciudad Vieja de Montevideo.

Resolución del Poder Ejecutivo Nacional del año 1990, que establece la posibilidad de exoneración de Impuesto al Valor Agregado (IVA) de los materiales de construcción utilizados en obras de reforma o reciclaje en fincas de Grado de Protección Patrimonial alto, dentro del territorio de la Ciudad Vieja.

Normas del nivel municipal

Decreto N° 20.843 del año 1982, la Junta de Vecinos de Montevideo declara de interés municipal mantener y valorizar el carácter testimonial que poseen las construcciones y entornos urbanos que conforman la Ciudad Vieja de Montevideo, bajo la nueva figura cautelar del Area Testimonial, sobre la base de la aplicación de un concepto de afectación amplio. Se crea la Comisión Especial Permanente y el Grupo Técnico de Trabajo de Ciudad Vieja.

Convenio Intendencia Municipal de Montevideo – Banco Hipotecario del Uruguay (IMM-BHU), período 1985 – 1990, a través de éste: se declara “zona de interés prioritario” la Ciudad Vieja; se crean líneas de crédito para reciclajes privilegiadas, se financian programas de viviendas de promoción privada; y ambos organismos se asocian para la realización de viviendas en forma directa a través de obras nuevas y reciclajes (Programas Yacaré y Casa del Virrey).

Decretos N°s. 22.872 y 22.873 del año 1986, declaran Areas Testimoniales el Barrio Reus Norte y el Barrio Reus Sur respectivamente, bajo la jurisdicción de la Comisión Especial Permanente.

Decreto N° 24.577 de 1990, declara Area Testimonial el Barrio Sur en las mismas condiciones que los anteriores.

Resolución N° 6188/90 del año 1990, se crea la Unidad de Protección del Patrimonio con el cometido de: identificar, designar y proteger los





Bienes de Interés Municipal, coordinar acciones de las Comisiones Especiales Permanentes, etc.

Decreto N° 22.887 de 1986, establece la posibilidad de exoneración de Contribución Inmobiliaria para fincas de Grado de Protección Patrimonial medio y alto sometidas a reforma o reciclaje en todo el territorio de la ciudad.

Convenio Marco entre la Intendencia Municipal de Montevideo, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento y Medio Ambiente y el Banco Hipotecario del Uruguay (IMM-MVOTMA-BHU), período 2001 – 2004, a través de éste se establece un compromiso para llevar adelante un programa de acciones coordinadas en acuerdo con al Plan Especial de Ciudad Vieja.

2 | MISIÓN

La misión del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja y 18 de Julio está contenida en las determinaciones del Plan Montevideo, del cual deriva, y en su propia denominación.

De acuerdo al Plan Montevideo, un Plan Especial tiene por finalidad: “desarrollar propuestas de planificación en una escala más reducida”. Los Planes Especiales “Se referirán a renovación, protección, estructuración, reestructuración y consolidación, tanto en el área urbana como en la rural, así como al desarrollo de una propuesta integral en un área previamente delimitada.”

En este caso, se trata de un Plan Especial para un “área patrimonial”, formada por tejidos urbanos en su mayor parte consolidados, que son el ámbito para una compleja trama de actividades, asociada con la vivienda y con la presencia de la principal centralidad comercial, administrativa y financiera del país.

Su denominación como “Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja y el Eje de 18 de Julio”, contribuye a definir la misión del Plan en torno a tres conceptos principales:

La **Ordenación** del área y de sus relaciones con el contexto urbano, estableciendo el plan maestro de su desarrollo futuro, y las normas que regularán la edificación y los usos del suelo.

La **Protección** del patrimonio urbano, definida como conservación de un área urbana con particular significación histórica y cultural, en tanto es el núcleo fundacional de la ciudad, el origen de Montevideo.

La **Mejora** del área, concebida como la creación activa de las condiciones para la mejor calidad de vida de su población, permanente y flotante, y para la mayor productividad y competitividad de las actividades allí localizadas.

La Misión del Plan, en síntesis, es crear las bases técnicas e institucionales para un ciclo de gestión urbana capaz de ordenar, proteger y mejorar su área de actuación, permitiendo la regeneración del centro histórico.

2.1 OBJETIVOS

2.1.1 Ciudad Vieja

Objetivo general

“Promover una mejora general del área, compatibilizando la preservación de los valores del tejido urbano existente con un desarrollo sustentable del mismo”¹.

¹ Documento de Insumo. Comisión de Dirección y Seguimiento del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja – 18 de Julio.



Objetivos Particulares

Tejido urbano

Preservación y puesta en valor del tejido urbano existente

Espacios públicos y paisaje urbano

Recalificación de los espacios públicos y mejoramiento de la imagen de la escena urbana, en función de peculiaridades a preservar.

Edificaciones

Recuperación del patrimonio edilicio existente atendiendo a los valores que representa. Promoción de una inserción urbana correcta de nuevas edificaciones.

Accesibilidad y movilidad

Asegurar la correcta accesibilidad y circulación interna en el área; reducir en número y dimensiones los vehículos que circulen en ella; promover el protagonismo del peatón.

Aspectos económico-sociales

Mejoramiento de la calidad de vida de habitantes y usuarios de la Ciudad Vieja. Fomento de la repoblación.

Aspectos históricos

Definir y consolidar la imagen histórica de la Ciudad Vieja como medio de fortalecer el proceso de su revalorización cultural, social y productiva

2.1.2 Eje 18 de Julio

Objetivo general

“Promover una revalorización de la Avenida 18 de Julio y adyacencias, como protagonistas principales que fueron y son, del desarrollo de Montevideo a partir del núcleo fundacional ”

Objetivos Particulares

Tejido urbano

Preservación y puesta en valor del tejido urbano existente.

Espacios públicos y paisaje urbano

Recalificación de los espacios públicos y mejoramiento de la imagen de la escena urbana, en función de peculiaridades a preservar.

Edificaciones

Recuperación y puesta en valor del patrimonio edilicio, atendiendo a su alto contenido de valores arquitectónicos de distintas épocas.

Accesibilidad y movilidad

Analizar la accesibilidad y circulación interna en el área, tomando en cuenta que ella genera la mayor parte de la circulación de la ciudad.

Aspectos económicas y residenciales

Promoción de la imagen pública del centro tradicional de la ciudad y propuestas de actividades que la consoliden.

2.1.3 Gestión

El Plan Especial es esencialmente un instrumento de gestión urbana, basado en innovaciones tecnológicas y en la cooperación de agentes públicos y privados.

Actuaciones

Para hacer posible la viabilidad del Plan se estima conveniente que sea gestionado por una Unidad Ejecutora. Esta Unidad, lejos de constituirse en un mero organismo fiscalizador, deberá ser dinámica, con capacidad para adaptarse a los cambios que demanden los tiempos y las circunstancias. Ha de intervenir como promotora, generando iniciativas y operaciones específicas de interés para el área, para lo cual deberá tener capacidad para ejecutar o hacer ejecutar y



para proponer instrumentos de estímulo de acciones urbanas y/o arquitectónicas de interés general.

Para las iniciativas de acción se deberán tener en cuenta las definiciones del Plan Montevideo (P.O.T.) sobre el Area de Promoción de la Bahía y el Proyecto Centro, así como los Instrumentos de Gestión y Ejecución previstos (Proyectos Urbanos de Detalle, Unidades de actuación, Sistema de Controles, Concesión de Obra Pública, etc.)

Asimismo se deberán intensificar las coordinaciones con otros organismos del Estado procurando su concreción por medio de convenios de cogestión.

De la capacidad de establecer para el Plan Especial una gestión creativa y moderna que lo proyecte dependerá el cumplimiento de sus objetivos.

2.1.4 Prioridades

Se establecen las siguientes prioridades para el desarrollo del Plan Especial:

- Formulación de un programa estratégico para la aplicación del Plan Especial, teniendo en cuenta los objetivos enumerados en el presente Documento de Insumo.
- Formulación de un programa de gestión dirigido a optimizar al máximo la aplicación del Plan Especial en el marco del Plan Montevideo.

2.2 VISION

2.2.1 .Conceptualización acerca del Plan Especial y sus Objetivos

A partir de la Misión y los Objetivos trazados se puede realizar una prospección sobre la situación de Ciudad Vieja y el eje 18 de Julio sobre la base de los algunos aspectos,

Una Ciudad Vieja y un eje central:

- recuperados en cuanto a sus calidades Patrimoniales espaciales y edilicias, que integren el desafío de conservarlas, pero también de aumentarlas con Nuevas arquitecturas;
- con una re-definición de su espacio público acorde a su condición de "Centro Histórico", con un fuerte predominio de la movilidad peatonal;
- integrados al sistema urbano metropolitano de la ciudad, y con infraestructura adecuada para recibir el cada vez mayor flujo de tránsito vehicular sin crear mayores problemas;
- con un sistema de transporte público eficiente, ágil y no contaminante;
- con población residente mixta, de carácter policlasista, a partir de programas públicos y privados;
- con una reactivación comercial y cultural, a partir de polos de desarrollo y promoción como su Distrito Cultural o los Grandes Proyectos Urbanos;
- que recuperen su relación con el mar hoy soslayada, en particular la relación Ciudad - Bahía (Puerto);
- que mantengan y afirmen sus capacidades de centralidades, como sedes del distrito financiero y administrativo de la ciudad;
- que recuperen valor en el imaginario colectivo interno, y lo afirmen en el exterior para el turismo, como lugares atractivos, seguros y dinámicos;





- gestionados en forma eficiente y coordinada entre el gobierno de Montevideo, los organismos nacionales implicados, el sector privado y toda la población a través de campañas de comunicación estratégicas.

2.3 DIAGNOSTICO PRELIMINAR

La Memoria Informativa elaborada por el Equipo Técnico del Plan Especial, y el Documento de Insumo aportado previamente por la Comisión de Dirección y Seguimiento, conforman una amplia base de conocimiento acerca del área de Ciudad Vieja y 18 de Julio. Los conocimientos disponibles permiten formular un diagnóstico del área, desde la perspectiva de su ordenación urbana, su conservación patrimonial y su desarrollo sustentable.

Los cuadros siguientes resumen los resultados de este diagnóstico, para las sub-áreas de Ciudad Vieja y el eje de 18 de Julio.

ANÁLISIS FODA - CIUDAD VIEJA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - accesibilidad urbana y metropolitana - riqueza y densidad patrimonial - conciencia colectiva y gestión sostenida de protección del patrimonio - dinamismo del puerto y actividades asociadas - presencia del distrito financiero central - presencia de actividades culturales centrales - presencia de instituciones de gobierno - iniciativas privadas de promoción - grandes áreas transformables en buena posición 	<ul style="list-style-type: none"> - persistente involución demográfica y sociedad local poco integrada - congestión de la trama viaria en los espacios de mayor actividad - acentuado deterioro de parte de la edificación y los espacios públicos - inseguridad ciudadana - actividades económicas en crisis (comercio e industrias menores) - fragmentación urbana espacial y temporal - bajo valor y atractivo inmobiliario - gestión pública descoordinada - débil articulación público-privada
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - valorización integral del patrimonio con aumento de su atractivo - aumento del turismo urbano y del turismo de negocios - reforma general del transporte urbano - gestión urbana estratégica y coordinación de actores - nuevo ciclo de políticas de vivienda y habitat - nuevas tecnologías para la comunicación y la gestión - cooperación internacional para la recuperación urbana 	<ul style="list-style-type: none"> - creciente pérdida de atractivo y competitividad en el contexto urbano - aumento de la despoblación con mayor segregación y fragmentación interna - pérdida de roles de centralidad a favor de nuevos centros - marginalidad en las políticas públicas - políticas urbanas débiles – descoordinadas



ANÁLISIS FODA – EJE 18 DE JULIO

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Máxima accesibilidad urbana y metropolitana por transporte colectivo - Tradición de principal centralidad comercial, cultural y cívica - Mantiene centralidad comercial y de servicios de rango metropolitano y nacional - Usos habitacionales presentes y superpuestos con usos comerciales y terciarios - Edificación de buena calidad y riqueza patrimonial - Iniciativas públicas recientes de calificación urbana en plazas y tramo inicial de 18 - Iniciativas privadas y mixtas recientes de promoción y marketing 	<ul style="list-style-type: none"> - Persistente involución demográfica del entorno - Disminución reciente de la atractivo comercial, pérdida de competitividad frente a nuevas centralidades - Debilitamiento de su carácter de integrador colectivo - Actividades comerciales en crisis y espacios comerciales en decadencia - Conflictos irresueltos en torno al comercio informal - Inseguridad ciudadana - Congestión y conflictos ambientales - Patrimonio agredido por cartelera y marquesinas - Deterioro, suciedad, carencia de equipamiento en espacio público - Fragmentación social en el uso del espacio público y semipúblico - Escasa dinámica inmobiliaria
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Impulso de la gestión urbana estratégica y la coordinación de actores - Valorización integral del patrimonio arquitectónico - Reforma del transporte urbano - Nuevo ciclo de políticas de vivienda - Afirmación de un distrito cultural central en el entorno de Plaza Independencia - Nuevas tecnologías para la comunicación y la gestión urbanística 	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de roles de centralidad comercial y terciaria a favor de nuevos centros, aumento de la crisis comercial. (ciclo regresivo) - Pérdida de roles como espacio integrador o centro cívico - Deterioro mayor de la calidad urbana y la edificación

3 | TERRITORIO

3.1 LIMITES Y ZONIFICACIONES

Decreto 20.843

En el Decreto 20.843, que declara el Area Testimonial en 1983, a estos efectos se define a Ciudad Vieja como el perímetro delimitado por: el Río de la Plata, la Bahía de Montevideo, las calles Florida al Norte de la Plaza Independencia y Juncal al Sur de la misma, con excepción de los predios frentistas a dicha Plaza.



Plan Montevideo

En el Plan Montevideo, se declara el Area Patrimonial Ciudad Vieja – 18 de Julio el espacio comprendido dentro de los siguientes límites: Río de la Plata, Bahía de Montevideo, calles Florida (al norte de plaza Independencia, ambos frentes), Colonia, Barrios Amorín, Constituyente, San José, Ciudadela (al sur de plaza Independencia).

Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja – 18 de Julio

A partir del Area de Régimen Patrimonial definida en el Art. D. 235 del Decreto Departamental N° 28.242 objeto del Plan Especial, durante el proceso de estudio del sector se visualizan dos sectores claramente diferenciados con los siguientes límites:

- La superficie de la Península o Ciudad Vieja, delimitada por: el Río de la Plata, la Bahía de Montevideo, calle Florida (al norte de plaza Independencia, ambos frentes), Plaza Independencia, y la calle Ciudadela (al sur de Plaza Independencia, ambos frentes).
- El sector del Area Central de Montevideo en torno al estructurador viario 18 de Julio, delimitado por, la calle Florida, la calle Colonia (ambos frentes), la calle Barrios Amorín y la calle San José (ambos frentes).

Es de notar que en el Plan Montevideo no se incluye el frente este de la calle Ciudadela, ni los dos frentes de las calles Colonia, Barrios Amorín y San José, como sí sucede con la calle Florida. Compartiendo la idea de que los límites territoriales de este tipo de figuras del planeamiento deben incluir entidades espaciales completas, es que el Plan Especial modifica los límites planteados en el Decreto N° 28.242 en el sentido descrito.

Ambos sectores implican una superficie de 189,76 Hás. en total, siendo la superficie de espacio público de 102,93 Hás. y la superficie privada empadronada de 87,53 Hás. Esta superficie representa para Ciudad Vieja 1.852 padrones y para 18 de Julio 393 padrones.

El ámbito estricto de planeamiento es insuficiente para resolver algunas problemáticas globales que el área presenta. Aspectos como políticas de vivienda, reformas en el transporte colectivo, su relación con el resto del área central y las “nuevas centralidades”, implican decisiones al nivel de un marco planificador de orden superior a efectos de garantizar la eficacia de las determinaciones que el Plan Especial establezca.

Asimismo debe señalarse que en los trabajos desarrollados en el Plan Especial los dos sectores estudiados demandaron importantes diferencias en el análisis, en el alcance del Inventario Patrimonial y en las propuestas, y de todo esto se desprende que demandarán diferencias en el enfoque de la gestión futura.

En el mismo sentido se observa que tampoco toda la superficie implicada en el Plan Especial depende de la gestión directa de la I.M.M.. En efecto, en importantes áreas dentro del Plan Especial existen competencias de actores del Gobierno Nacional que implicarán acuerdos estratégicos. Ejemplos de este desafío son el Recinto Portuario, dentro de la órbita de la Administración Nacional de Puertos, y parte de la Rambla 25 de Agosto gestionada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

3.2 TOPOGRAFIA

Conformando una unidad geográfica y paisajística con la Bahía de Montevideo y el Cerro, la Ciudad Vieja se caracteriza por su forma de



pronunciada a modo de península, conteniendo en su eje la última ramificación de la Cuchilla Grande.

Si bien no presenta pronunciadas pendientes, aproximadamente 10 metros de altura en 400 metros, el declive desde su centro hacia el Río de la Plata, caracteriza ambientalmente al sector generando una riqueza de situaciones y visuales a través de sus calles. En particular se constata un eje siguiendo la dirección noreste – suroeste desplazado hacia el sur entre las calles Sarandí y Rincón, lo que implica una pendiente más pronunciada hacia Rambla sur.

Es característica también la suave pendiente y la continuidad visual que se define en el eje Sarandí hacia el suroeste rematando en la Escollera.

Es coincidente la cota máxima de 22 metros con las Plazas Matriz e Independencia y el primer tramo de calle Sarandí comprendido entre ambas, lo que representa una situación -que obviamente el trazado colonial explotó con fines militares- de dominio visual desde estos espacios hacia el mar.

4 | ESTRUCTURA URBANA

4.1 TEJIDO URBANO

4.1.1 Amanzanado y Parcelario

El área deriva su estructura catastral, y en particular la Ciudad Vieja, de los trazados coloniales realizados por Pedro Millán hacia 1729, que subdividió -a excepción de los grandes edificios públicos- la unidad de la manzana en cuartos.

Hacia 1740, las nuevas condiciones políticas y económicas de la colonia y el aumento demográfico, generaron el inicio de un proceso de subdivisión de las parcelas cuadradas en unidades menores. Este proceso que se documenta en planos como los de Ponce de León, no se cumplió en forma aleatoria sino que obedeció a una ley de subdivisión en unidades menores de los cuartos de manzana en predios con frente en sentido este-oeste y profundidad en sentido norte-sur.

Esta fue la pauta que caracterizó los sucesivos fraccionamientos posteriores que derivaron en la actual estructura parcelaria que caracteriza el tejido de Ciudad Vieja. Los bordes norte y sur de las manzanas con parcelas estrechas y profundas de dimensiones aproximadas a 8 metros de frente por 43 metros de profundidad; y los bordes este y oeste con parcelas estrechas y poco profundas de dimensiones aproximadas a 6 metros de frente por 15 metros de profundidad, llegando en las situaciones de esquina a dimensiones aun menores.²

Hacia fines del siglo XIX, a este proceso especulativo siguió otro de signo inverso, en lo que hoy se define como el distrito financiero y administrativo -que coincide con los trazados de mayor antigüedad-, de asociación de padrones para la construcción de edificios públicos de gran tamaño, retornándose a las grandes dimensiones cercanas al cuarto de manzana.³

Se definen de esta manera tres familias de padrones que definen el parcelario del área de estudio: los predios de gran tamaño, mayores a

² Ver planos de Evolución Planimétrica y Catastral

³ Este proceso se desarrolla con profundidad en textos que analizan el desarrollo histórico y urbano de Montevideo, como los de los Arqs. Thomas Sprechmann y Lilita Carmona.



1.000 m²; los predios medios, entre 1.000 y 500 m²; y los predios menores a 500 m².

Predios de gran tamaño entre 7.500 y 1.000 m²

Estos se corresponden con: los grandes edificios públicos; el sector administrativo, financiero y comercial; y el espacio comprendido por Diagonal Fabini, Rambla norte y calle Florida, que mayormente contiene edificación para depósitos y actividad comercial de importantes volúmenes.

Estas grandes parcelas son muy escasas representando apenas un 5 % del total de Ciudad Vieja.

Son pocos los predios de esta categoría destinados a vivienda; los ejemplos más notorios son el Palacio Colón o los bloques de Rambla Sur.

Predios medios entre 1.000 y 500 m²

Mayoritariamente caracterizadores del distrito financiero y comercial y del eje 18 de julio, representan un 15 % de los padrones, con frentes variables que oscilan en los 15 metros.

Predios menores a 500 m².

Mayormente ocupados por edificios residenciales individuales o colectivos, totalizan un 80 % del parcelario. En esta categoría se aprecia una gran heterogeneidad, aunque es posible determinar constantes que definen algunas zonas.

Las zonas residenciales del Barrio Guruyú y al sur de calle Sarandí con predominio de frentes menores a 8 metros y gran variación en la profundidad que va desde una proporción de uno a uno, hasta uno a diez. Si bien estas zonas son las que se corresponden con los trazados más tardíos de 1800 es también donde el grado de fraccionamiento de la matriz original es más evidente.

En estas áreas es claramente apreciable la existencia de las tres familias tipológicas de parcela más características, y que tendrán una incidencia fundamental en la definición tipo-morfológica, espacial y ambiental de Ciudad Vieja, así como en el desarrollo de la normativa de ordenación edilicia que define el Plan Especial.

- **de escaso frente y gran profundidad**, orientadas en forma predominante al norte y al sur.
- **de escaso frente y escasa profundidad**, orientadas en forma predominante al este y al oeste.
- **predios esquina**, de dimensiones muy variables.

El resto de las parcelas y en particular las que caracterizan el eje 18 de Julio en las que existe una distribución más homogénea con frentes que promedian los 10 metros con un predominio de superficies mayores a los 350 metros cuadrados.

4.1.2 Tipo-morfología Edificatoria

La morfología que caracteriza el área de estudio del Plan Especial se define por los siguientes parámetros: origen histórico común, red viaria homogénea, la forma de ocupación de la manzana y una tipología edificatoria predominante.

Se entiende más operativo desde el punto de vista de las propuestas de ordenación, estructuración y normativas que se desarrollan, estudiar además de los aspectos formales y espaciales que una perspectiva exclusivamente morfológica posibilita, incorporar las variables de actividad y funcionalidad, población y movilidad, proponiendo entonces el concepto de área de problemática homogénea, que se desarrollará en el capítulo conclusivo de la presente Memoria Informativa.





4.2 TRAMA VIAL.

Como ya se analizó, la trama urbana de Ciudad Vieja se conforma en el siglo XVIII, sobre la base de un damero indiferenciado, con manzanas 86 m. de lado y calles de 10 metros de ancho. Pero, su estructura física característica actual se construyó sobretodo en los siglos XIX y XX, por lo que de la trama isótropa de Millán, se ha evolucionado a un tipo de tejido y de espacio urbano diferenciado en usos, alturas, proporciones y heterogeneidad de los tipos arquitectónicos que conforman su paisaje.

Por otro lado su carácter peninsular y su particular topografía, hacen que la presencia del Río de la Plata, el Puerto y las suaves pendientes hacia los bordes sean sus principales características que definen la estructura del paisaje urbano en términos visuales.

Se analizan los elementos del paisaje urbano basándose en la definición de los siguientes componentes:

- Sectores y límites, sobre la base de sus características morfológicas, topográficas y espaciales.
- Elementos de referencia principales: tramos peatonales, entornos de plazas, puntos o lugares de interés visual relevante, edificios que operan como hitos de impacto visual.
- Recorridos definidos como itinerarios claves para la percepción de las calidades ambientales, espaciales y arquitectónicas.
- Tratamiento de los espacios verdes y equipamiento vegetal.

4.3 BORDES

Rambla Sur

Es un ámbito espacial escasamente caracterizado y definido por su discontinuidad y la presencia de equipamientos colectivos de servicio, deportivos y de culto carentes de un contexto adecuado y morfologías edilicias propias de la segunda mitad del siglo XX, como los bloques y torres residenciales que se ubican entre Reconquista y la Rambla Sur, sin continuidad con las que constituyen el carácter más representativo de la Ciudad Vieja.

En respuesta a las características climáticas y a la orientación sur se generan plantas bajas ciegas y espacios verdes de escaso valor de uso que comprometen sus potenciales calidades ambientales.

A pesar de lo anterior, la Rambla Sur desde la escollera Sarandí –y en todo su desarrollo hacia el este de la ciudad- opera como un espacio de esparcimiento sumamente flexible (reposo, caminata, carrera, pesca, ciclismo, etc.) y democrático en la medida en que lo utiliza toda la población, no sólo la residente en las áreas cercanas. A estos factores se suma la extraordinaria calidad constructiva y de materiales (sobre la base de pavimentos y bordes en granito) que definen su lado sur, que no se corresponde con la actual situación de los espacios del lado norte, todo lo que permite afirmar sus potencialidades de transformación.

Entorno Escollera Sarandí

Es un gran espacio abierto en el que predomina la escena del paisaje – el mar, la Bahía, el Cerro- y los usos vinculados fundamentalmente a la pesca en la Escollera Sarandí, donde concurren personas que provienen del ámbito local y metropolitano, por lo cual se ubica como un referente para toda la ciudad.



La propia Escollera, en su alineación con la calle Sarandí y a favor de la topografía que asciende su nivel en la medida en que ésta se aleja, se convierte en un remate visual de primer orden desde distancias relativamente importantes dentro del tejido de la Ciudad Vieja.

Hacia el lado norte del sector, el cierre visual y físico que actualmente impone la playa de contenedores es un elemento agresivo.

Una porción importante del sector constituye lo que en el urbanismo actual se define como un terreno vago, en el que coexisten vacíos, tierras ganadas al mar informalmente a un lado de la Escollera, espacios públicos de escasa calidad como las canchas de fútbol a un lado de la Rambla, edificios en franca decadencia como el Club Neptuno, otros cerrados como Balizamiento de la Armada, y edificios con valor patrimonial y gran capacidad de transformación como el antiguo Hotel Nacional y la Escuela Carlos Nery.

La terminal de ómnibus urbanos es un elemento muy negativo que contribuye en el deterioro de las calidades ambientales y visuales del sector.

En este contexto, la Escollera es el elemento más significativo ya que opera como paisaje autónomo internándose entre el Río y la Bahía, ofreciendo, además de las calidades antes señaladas, una infrecuente visión de la propia Ciudad Vieja desde fuera, percibiendo su fachada.

Rambla 25 de Agosto ó Rambla Portuaria

Entre la Diagonal Fabini y el edificio de la Aduana, se constata un borde con características relativamente homogéneas en cuanto a morfología y calidad arquitectónica, caracterizado por la presencia e impronta del Puerto en todo su desarrollo.

Se han iniciado en los últimos años algunos procesos de rehabilitación de edificaciones en el entorno de Las Bóvedas, junto a algunas piezas patrimoniales de alto valor como la Casa de los Ximénez.. Sin embargo, edificaciones deterioradas y espacios públicos fragmentados y de escasa calidad definen un primer tramo hasta calle Zabala. La remanente calidad de la Plaza Garibaldi es casi una excepción dentro de este panorama.

Sobre el frente edificado de Ciudad Vieja hacia la Rambla Portuaria se producen dos discontinuidades físicas: el espacio público de la Plaza Garibaldi, una discontinuidad en la regularidad de la trama que se origina en la propia geografía de la península; y el vacío de la manzana de la Aduana Vieja y la Atarazana, producido por la demolición del resto de las edificaciones de la misma. El resto de la edificación del borde sigue la traza de la antigua calle 25 de Agosto, que fue el límite entre el tejido de la Ciudad Vieja y la Bahía primero, y el Puerto y sus depósitos luego.

El sector norte de la Rambla esta caracterizado por: el cerco que separa el Puerto y la ciudad; el uso de una importante porción de este espacio durante el horario laboral como estacionamiento colectivo informal; y finalmente, la presencia, no constante, de una masa arbórea de gran porte. Los dos primeros elementos señalados son negativos desde un punto de vista de las calidades espaciales y visuales de algunos tramos.

El espacio público en el sector de Las Bóvedas, el Cubo del Norte y el remate de la Diagonal Fabini cumple un rol importante como lugar de esparcimiento para la población residente. Pese a no ser un espacio de calidad, alguna de sus condiciones como escena urbana – las interesantes visuales hacia el Puerto, la Bahía y el Cerro desde la Diagonal, el equipamiento vegetal y la presencia de los elementos patrimoniales mencionados- son la clave para suponer que se trata de un espacio con enorme potencialidad.





Entorno Administración Nacional de Puertos

La zona opera como remate de Rambla Portuaria y es indiferente a la continuidad de esta hacia el sur. Presenta características netamente diferentes al anterior, encerrado en un paisaje de contenedores y construido sobre la base de tipologías edilicias atípicas, este ámbito tiene como elemento caracterizador de destaques los edificios de la Aduana –como límite este–, la Administración Nacional de Puertos y sus espacios circundantes.

Entorno Mercado del Puerto – Aduana

Este es uno de los ámbitos paisajísticos y ambientales más dinámico, característico y consolidado de Ciudad Vieja.

Sin bien en el borde es apenas el punto de encuentro entre las dos áreas anteriormente descritas, la presencia del Mercado del Puerto como polo gastronómico y turístico, sumada a la peatonalización de Pérez Castellanos y algunas operaciones de rehabilitación del tejido de los años 80, proporcionan una escena urbana de alta calidad fundamentada en el contraste y complementación de edificación monumental y nueva, enmarcada por la fuerte impronta del edificio de Aduanas y su torre.

Recientemente se ha incorporado la presencia de fundación Buquebús, lo que ha permitido que este sector se introduzca en el Puerto, lo que puede ser explotado positivamente en el futuro.

Entorno Diagonal Fabini

Como producto de un proyecto urbano inacabado, esta zona presenta características espaciales y morfológicas indefinidas, percibiéndose como un vacío urbano. La apertura y declive topográfico hacia el Puerto permiten un interesante visual hacia la Bahía y el Cerro, e inversamente desde Rambla Portuaria el espacio no presenta un remate visual significativo.

Contiene algunos elementos primarios de interés y con potencialidades como el Banco Central y la Iglesia Nuestra Señora de Lourdes. Del mismo modo que en el sector Rambla Portuaria, la terminal de ómnibus urbanos es un elemento de alta agresividad a las escasas calidades ambientales del sector.

Entorno calle Cerro Largo

Esta zona tiene su origen en la Ciudad Nueva de 1820 y si bien responde a la caracterización de calle corredor, su parcelario de grandes dimensiones, sus tipos edificatorios de grandes naves industriales o de depósitos, su baja dinámica de actividades públicas, la distinguen del tejido de Ciudad Vieja.

Además, la presencia de la Terminal de Omnibus interurbana, su escaso valor arquitectónico y su impacto ambiental acentúan las características negativas del área.

Entorno Teatro Solís - Mercado Central - Plaza España

Area caracterizada por su apertura y declive hacia Rambla Sur, la desintegración espacial en sus bordes y la presencia de elementos primarios fuertes como el Teatro Solís, el Palacio Estévez, el Edificio Ciudadela, el Palacio Salvo y el Mercado Central.

La zona se desdibuja hacia el sur, integrándose con el espacio de Plaza España, hoy conformada como espacio verde de usos difusos y con la presencia caracterizadora del Templo Inglés, el renovado Hotel NH Columbia y la sede de AEBU. La terminal de ómnibus urbanos es un elemento de alta agresividad a las calidades ambientales y visuales del sector.



4.4 ESPACIO PÚBLICO Y PAISAJE URBANO

Como ya se analizó, la trama urbana de Ciudad Vieja se conforma en el siglo XVIII, sobre la base de un damero indiferenciado, con manzanas 86 metros de lado y calles de 10 metros de ancho. Su actual estructura física –edilicia- proviene fundamentalmente de los siglos XIX y XX, más específicamente de la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, por lo que a partir de la trama isótropa de Millán se ha evolucionado a un tipo de tejido y de espacio urbano diferenciado en usos, alturas, proporciones y heterogeneidad de los tipos arquitectónicos que conforman su paisaje.

Por otro lado, su carácter peninsular y su particular topografía hacen que la presencia del Río de la Plata, el Puerto y las suaves pendientes hacia los bordes sean sus principales características que definen la estructura del paisaje urbano en términos visuales.

4.4.1 Los paisajes interiores a la trama:

La calle corredor post-colonial del casco histórico

Este característico espacio urbano de Ciudad vieja constituye su escena urbana por excelencia, es en el imaginario colectivo “La” Ciudad Vieja. Conserva sus dimensiones desde la época colonial, pero presenta una gran diversidad de situaciones y transformaciones, de acuerdo a su ubicación, la calidad de su edificación y el tipo de actividades.

Elementos como la cartelería y señalización privada y pública, los cableados aéreos, elementos de iluminación pública, forman parte de una contaminación visual agresiva para la calidad de la escena urbana esperable para un Centro Histórico de esta naturaleza.

Otro elemento de gran incidencia negativa lo constituyen los terrenos baldíos, y en particular los ocupados por estacionamientos colectivos formales e informales, por la discontinuidad que generan en el tejido, así como por la presencia de medianeras y vistas no deseables al interior de la manzana.

De acuerdo a la situación topográfica pueden distinguirse dos grandes sectores:

Norte de calle Sarandí

Con una predominancia de pendientes y aperturas visuales al paisaje portuario en un sentido transversal, con una alta densidad de edificios de valor patrimonial y con intenso uso del espacio público a partir de la radicación allí de actividades gubernativas, administrativas y financieras.

Es de particular destaque el paisaje propio de la “city” financiera con su alta densidad de edificación institucional de calidad e intensidad de usos peatonales y vehiculares en horario laboral vespertino. Este ámbito tiene como ejes las calles Rincón y 25 de Mayo y se extiende desde Bartolomé Mitre a Solís.

Se destaca el singular aporte de calidad paisajística de la Plaza Zabala, por su propia conformación y posición en la trama, en una discontinuidad positiva que genera un remate para las visuales de las calles Rincón, Washington, Solís y Alzáibar.

La calle Colón, en el extremo oeste del sector, presenta una dinámica comercial en franca decadencia, escaso mantenimiento en la mayoría de los edificios que la constituyen y contaminación visual producida por su cartelería y transformación de las plantas bajas.



Sur de calle Sarandí

Se caracteriza por una predominancia de pendientes y aperturas visuales a la Rambla Sur y al Río de la Plata en un sentido transversal, con menor presencia de edificios de calidad y densidad de actividades.

La calle corredor post-colonial del barrio Guruyú

Ubicado al oeste de calle Pérez Castellanos, este sector presenta las menores calidades ambientales de Ciudad Vieja, un uso mayoritariamente residencial y una escasa dinámica de actividades. Tiene características de homogéneas de barrio y la altura de la edificación es promedialmente baja.

Se destaca la continuidad visual de calle Sarandí con la Escollera, y la calidad espacial y la dinámica de Pérez Castellanos en su tramo norte.

Presenta hacia su borde oeste una situación general de deterioro físico, que el actual rol de la Rambla potencialmente permitiría revertir.

Irregularidades en la trama

Dentro de la regularidad de la trama indiana se encuentran algunas situaciones atípicas de interés, derivadas de distintos momentos de la transformación urbana:

Las Calles Atípicas, básicamente producto de la demolición de las murallas (Yacaré, Brecha, Bartolomé Mitre, Juan L. Cuestas), o de proyectos urbanos (Diagonal Fabini, Camacué, Reconquista entre Bartolomé Mitre y juncal).

Las Rinconadas, derivadas de la existencia de alguna edificación hoy inexistente (Mercado Chico, Policía Vieja).

Entorno calle Reconquista

Las características fundamentales de este ámbito vienen dadas por la presencia de edificación en altura desde treinta y Tres hasta Juan Lindolfo Cuestas -los bloques paralelos a Rambla en la acera sur de Reconquista-, y un ancho de calle muy superior al general del resto de la trama de Ciudad Vieja.

Esta clara atipicidad en la trama homogénea deriva entonces del enfrentamiento de los tejidos residenciales con morfología de altura media-baja y los tipos modernos independientes de la manzana. Como resultado se observa una escena urbana asimétrica con supremacía visual de la edificación contemporánea.

Avenida 18 de julio

Eje cívico y de centralidad por excelencia 18 de Julio y su entorno inmediato mantienen su trazado del siglo XIX, caracterizado por una diversidad de edificaciones promedialmente altas y de calidad muy variada.

Sin duda la sucesión de plazas que se suceden desde el Palacio Municipal hasta Plaza Independencia constituyen los elementos más destacados de su fisonomía urbana y de su calidad ambiental y de usos.

Las recientes mejoras en la definición de las veredas en cuanto a ancho y pavimentación y el equipamiento urbano han contribuido a una mejora general de su calidad.

Sin embargo, la presencia indiscriminada de puestos de venta informal, la ausencia de un ordenamiento de quioscos, paradas de ómnibus, marquesinas, cartelería y cableados atentan contra la calidad de la escena urbana. Todos estos elementos que generan un grado de polución visual fuerte deben ser considerados en cualquier proceso de



planificación que considere a 18 de Julio como el eje estructurador de una centralidad central de alta calidad.

Presenta en toda su extensión todavía construcciones de baja altura y en algunos casos de escaso valor formal, que atentan contra su percepción unitaria

El eje no es homogéneo, y a partir de la definición de sus elementos morfológicos, visuales y de intensidad de usos, pueden distinguirse dos sub-áreas:

- Tramo entre Plaza Independencia y Plaza Fabini

Caracterizado por una mayor presencia de edificios patrimoniales e hitos visuales de calidad, la apertura a Av. Del Libertador, la mayor densidad de galerías comerciales hoy en decadencia y las mejoras en las veredas recientes.

- Tramo entre Plaza Fabini y Explanada Municipal

Con menor presencia de edificios patrimoniales, una oferta de servicios y comercial de menor calidad.

4.4.2 Entornos de Plazas

En virtud que las mismas forman parte del Inventario Patrimonial que integra este Plan especial, en este capítulo se hacen algunas observaciones desde el punto de vista del paisaje urbano.

Plaza Constitución o Matriz

Constituye por sí misma un área ambiental de carácter único y propio, por sus características fundacionales, así como su perfil edilicio, que respondiendo a diversas épocas y estilos arquitectónicos genera un entorno de alta calidad.

Destacan obviamente en su perfil la Catedral, el Cabildo y el Club Uruguay, evaluándose negativamente la presencia del edificio del MTOP, no sólo en cuanto a su definición arquitectónica sino también al impacto ambiental negativo por la sombra que produce sobre este espacio

Plaza Zabala

Espacio atípico dentro de la regularidad de la trama, producto de la demolición del Fuerte. Caracterizado por la homogeneidad de la edificación que la circunda, su reja de borde y un rico equipamiento vegetal.

Dentro de la edificación del contexto destaca el Palacio Taranco, así como algunas intervenciones recientes. Contrastan con la situación descrita la existencia edificios con alto grado de deterioro y ocupantes precarios, lo que resulta en la percepción pública como un deterioro en la calidad intrínseca de este espacio y la seguridad de su uso.

Plaza Garibaldi

Espacio también atípico en la morfología del borde del tejido y que obedece a la traza del primer embarcadero colonial. Su definición arquitectónica es homogénea, pero la calidad de su materialización es discreta.

Plaza Isabelino Gradín

Pequeña plaza de gran homogeneidad en su perfil y en las tipologías edilicias que la definen. El estado de las construcciones muestra un deterioro avanzado que permite identificarlo como un espacio apto para el inicio de una operativa de rehabilitación.

Plaza Independencia

Gran espacio articulador entre la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, definida formal, aunque no unitariamente por la pasiva de doble altura



que tienen todos los edificios circundantes al nivel de sus plantas bajas.

Por su tamaño, por la intensa circulación vehicular de tráfico público y privado perimetral y el propio diseño de su planta y equipamiento, es un espacio poco receptivo para usos públicos que no sean su atravesamiento y las conmemoraciones cívicas. De este modo Plaza Independencia no es un centro de animación urbana o de encuentro, ocupando un rol simbólico y funcional para el área.

Su conformación arquitectónica y visual es muy heterogénea, predominando como hitos visuales el Palacio Salvo, el Edificio Ciudadela, el Hotel Radisson y el Palacio de Justicia. Por sus características arquitectónicas y proporciones, es de destacar también el Palacio Estévez.

Plaza Fabini

Espacio híbrido en cuanto a su definición volumétrica, espacial, así como por la gran profusión y poca jerarquización de los elementos que la constituyen. Juega un rol articulador con Avenida del Libertador y en este sentido tampoco se explotan sus capacidades de mirador urbano o de remate en la lógica de una concepción urbanística haussmaniana de grandes avenidas e hitos reconocibles.

A pesar de la heterogeneidad de sus arquitecturas, se destacan excelentes edificaciones como el Palacio Uriarte de Heber (Museo del Gaucho y la Moneda), el edificio Cine Rex y su caracterizadora cúpula del mirador, el London París, y el edificio Argela.

Plaza de Cagancha o Libertad

La principal característica de su tipología de espacio público es que la Avenida 18 de Julio la atraviesa conformando dos ámbitos, uno al norte con circulación vehicular y un fuerte desnivel hacia la calle Rondeau, otro al sur de reciente reestructuración peatonal y bien orientado al norte.

También conformada por una escena urbana heterogénea esta plaza presenta impecables ejemplos de arquitectura de distintos períodos como el edificio Plaza de Cagancha (ex-Sorocabana), el Palacio Piria, el Palacio Chiarino, la sede del Poder Judicial (ex-ONDA) y el complejo de los cines Plaza y Central.

Explanada Municipal

Es un espacio abierto, antesala del Palacio Municipal, que posibilita su apreciación en un entorno denso. Tiene además un rol cívico para congregaciones y, a partir del mobiliario urbano allí dispuesto así como su vinculación más franca con el Atrio Municipal, se ha convertido en un espacio de uso, de apropiaciones colectivas y esparcimiento para la población local.

En su entorno inmediato se destacan el edificio García, el Palacio Díaz, el edificio Tapié y la Torre El Gaucho, que si bien presenta escasa calidad arquitectónica, por su fuerte impronta morfológica oficia como remate de este tramo en que la Avenida 18 de Julio hace una inflexión.

4.4.3 Puntos de interés visual relevante

Si bien existen un sinnúmero de puntos de interés visual que deben ser apreciados en una perspectiva dinámica de recorridos, se identifican algunos especiales a tener en cuenta en el proceso de planificación.

- La intersección de Sarandí y Pérez Castellanos, que permite apreciar a la vez tres situaciones marítimas diferentes: hacia el norte la torre de la Aduana, hacia el oeste la Escollera Sarandí y al sur el Río de la Plata como perspectiva abierta.



– La intersección de Sarandí y Guaraní que aporta una visual directa a la chimenea de Rambla Sur y una visión más cercana de la Escollera.

Las visuales portuarias que se dan desde calle Rincón al norte en su intersección con Bartolomé Mitre, Juan Carlos Gómez, Ituzaingó, Treinta y Tres.

– Las visuales que se dan hacia Plaza Zabala desde las calles Rincón, 1° de Mayo, Solís, Washington y Alzáibar.

– El recinto de Plaza Independencia, con el Palacio Salvo y el edificio Ciudadela como hitos.

– Desde Plaza Fabini, la perspectiva de Av. del Libertador y el Palacio Legislativo como remate.

– Desde Plaza Fabini sobre 18 de Julio, la visual hacia Plaza Independencia, con el edificio Lapido, el Palacio Salvo, el monumento a Artigas y el edificio Ciudadela como remate.

– La explanada Municipal y la Torre El Gaucho como fondo del tramo de 18 de Julio.

4.4.4 Hitos arquitectónicos de impacto visual

Se definen a continuación aquellos edificios o monumentos que por su altura, jerarquía y forma, jalonan un recorrido, caracterizan un sector, rematan una perspectiva o son puntos de referencia y orientación. También son aquellos que inequívocamente definen el perfil característico de Ciudad Vieja y 18 de Julio, su “skyline”.

Se hace esta identificación física y visual con independencia de los valores patrimoniales y/o arquitectónicos de sus componentes.

Torre El Gaucho

1. Palacio Municipal
2. Edificio Plaza Cagancha (Sorocabana)
3. Edificio Cine Rex
4. Edificio Lapido
5. Palacio Salvo
6. Hotel Radisson
7. Edificio Ciudadela
8. Teatro Solís
9. Catedral de Montevideo
10. Edificio Centenario
11. Banco central
12. Templo Inglés
13. Hotel NH Columbia
14. Administración Nacional de Correos
15. Iglesia de San Francisco
16. Banco República
17. Dirección Nacional de Aduanas
18. Administración Nacional de Puertos
19. Ex Hotel Nacional

Algunos de ellos tienen también la potencialidad de ser miradores de acceso público para apreciación del paisaje urbano del área como la





torre de la Aduana, el Hotel Radisson, el Palacio Salvo y el Palacio Municipal

4.4.5 Recorridos

Este reconocimiento de elementos determinantes del paisaje desde un punto de vista secuencial como una sucesión de desplazamientos peatonales, viene a complementar los análisis planimétricos, puntuales y estáticos.

No interesan desde esta perspectiva visiones de tipo turístico, o “derivas” características de los análisis situacionistas sino más bien aquellos recorridos o secuencias que conectan polos de interés y que permitan en su trayecto identificar y catalogar los paisajes y escenas urbanas, sus continuidades, rupturas, elementos de destaque, etc.

Se definen básicamente dos recorridos peatonales fundamentales de gran potencial futuro:

- Recorrido por el núcleo histórico, el distrito financiero y comercial iniciándose en la Puerta de la Ciudadela, Peatonal Sarandí, Plaza Matriz, calle Rincón, Plaza Zabala, calle Solís, Rambla Norte, arribando al área del Mercado del Puerto y Fundación Buquebús.
- Recorrido por 18 de Julio y la secuencia de plazas, Explanada Municipal, Plaza Cagancha, Plaza Fabini, Plaza Independencia, calle Sarandí y Escollera Sarandí.

4.4.6 Espacios públicos singulares y equipamiento vegetal

Caracterización del espacio público calle

El escaso verde existente se concentra en las zonas periféricas y en las dos plazas centrales, con alguna excepción (esquina Zabala y Cerrito).

La trama ortogonal definida espacialmente por la calle corredor continua, carece casi por completo de vegetación arbórea o arbustiva y además los escasos ejemplares presentes en predios privados resultan de muy difícil visualización desde la vía pública, no aportando calidades a la misma.

Las dimensiones actuales del trazado vial hacen muy difícil la incorporación de vegetación arbórea o arbustiva con características de ubicación análogas a las del resto de las calles de la ciudad. En caso de incorporarse equipamiento vegetal en algunos sectores, posibilidad que se explora en las propuestas de ordenación debería modificarse la dimensión de veredas y calzada

Cabe diferenciar 18 de julio, carente de árboles adultos en la casi totalidad del tramo considerado, de las otras dos vías y sus transversales, que presentan el arbolado de plátanos adultos remanente de lo que fue la original plantación de aproximadamente nueve ejemplares por cuadra y por acera. Los árboles que subsisten están muy irregularmente distribuidos y son escasas las cuadras que los conservan en su totalidad. Su estado vegetativo presenta signos de desmejoramiento notorio, atribuibles, sin duda, a las condiciones ambientales y a los tratamientos de poda determinados por las diversas interferencias que suele producir su ramaje.

Pensamos en una preservación de lo existente sin perjuicio de retirar los ejemplares decréptos y estudiar la reposición teniendo en cuenta las condicionantes formales y funcionales actuales.

Caracterización de los espacios públicos plaza

Plaza Matriz

Su composición denota un respeto al modelo tradicional, con las circulaciones acompañando las diagonales de la manzana. Esto se ve





fuertemente acentuado por la presencia de notables alineaciones de Plátanos a ambos lados de las mismas, así como en los cuatro lados de la plaza.

El resto de la vegetación está constituido por arbustos variados de más reciente incorporación; este aspecto que no hace a la esencia del verde de la plaza, podría merecer un estudio complementario. También sería conveniente revisar la situación de las áreas cubiertas de césped.

Debe señalarse que los plátanos mencionados constituyen un elemento caracterizador y emblemático de este espacio.

Plaza Zabala

Si bien su trazado arquitectónico presenta cierta centralidad marcada por el monumento, por su diseño general se acerca a la concepción de los jardines románticos ingleses.

La vegetación consistente en árboles y arbustos, predominantemente de follaje persistente, ha alcanzado en la casi totalidad su estado adulto, conservando sin embargo dimensiones moderadas para la potencialidad de las especies.

Se insinúan restos de lo que probablemente fueran alineaciones perimetrales de magnolias, alternadas con diversas especies en distribución libre. Parece de recibo respetar la realidad actual del verde de la plaza, sin dejar de considerar un estudio de los estados vegetativos de los ejemplares a fin de definir intervenciones.

Plaza Independencia

Es una plaza de gran superficie, de neta estructura simétrica con la presencia central del monumento a Artigas, en la que predominan las áreas pavimentadas sobre las de cancheros.

Dentro de los cuatro sectores simétricos de césped se encuentra la vegetación arbórea y arbustiva. Predominan las palmeras y dentro de ellas la gran mayoría son ejemplares adultos de buena dimensión y estado vegetativo, del género Phoenix, las que están complementadas sin aparente relación compositiva por pequeños grupos de arbustos pertenecientes a diversas especies.

Su ambiguo diseño justifica una revisión tanto de su concepción planimétrica como de las de las plantaciones de arbustos existentes que permitiría una mejora en el resultado final, no descartando la sustitución o agregado de especies.

Plaza Fabini

En su diseño es más libre que las otras plazas, no ciñéndose a ejes de simetría. También la vegetación se presenta de forma más libre, si bien en líneas generales acentúa una franja aproximadamente perimetral.

La variedad de especies presentes es elevada y se percibe una clara intencionalidad compositiva en su distribución. Se destaca la preferencia por la utilización, sobre todo en las plantaciones nuevas, de especies de la flora autóctona del Uruguay, seleccionadas con acierto de acuerdo a sus valores ornamentales, los cuales se manifestarán aún mejor al alcanzar las plantas el estado adulto.

Ultimamente se ha incorporado una alineación de Olmos péndula que, si bien individualmente poseen interés ornamental, parece un agregado innecesario ya que al desarrollarse entrarán en fuerte competencia con los Ibirá-pitá preexistentes e intercalados con ellos.

Plaza de Cagancha

Constituía por dos sectores, uno peatonalizado, el otro manteniendo la circulación vehicular perimetral.

La primer característica de la vegetación, que da unidad a la totalidad del espacio, es la presencia perimetral y a ambos lados del eje de la



Av. 18 de julio de un excelente conjunto de Plátanos adultos y en buen estado vegetativo.

El sector sur está además caracterizado por varios canteros enrejados con presencia de diversos arbustos, palmeras jóvenes y algunos elementos florales; como elementos de mayor porte se destacan dos buenos ejemplares adultos de palmera Phoenix y una mata importante de *Strelitzia nicolai* (Flor de pajarito gigante). Como prolongación hacia el sur, en la plazuela frente al Palacio de Justicia, cuatro jóvenes *Ginkgo biloba* enmarcarán al grupo escultórico allí presente.

El sector norte, menos rico en vegetación presenta también dos palmeras Phoenix y dos canteros pequeños con un *Acer palmatum* central acompañado de florales. En general el estado y la ubicación de la vegetación subraya la definición compositiva de la plaza, sin que parezca necesaria una intervención que la cuestione.

5 | PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y URBANO

5.1 CATALOGACIÓN

El sistema de protección para el Area Patrimonial contiene la asignación de Grados de Protección por padrón, la designación de Tramos Testimoniales y Tramos con Visuales Protegidas en el Inventario Patrimonial respectivo.

5.1.1 Grados de Protección por Padrón

Grado 0. Sustitución deseable

Inmueble con valores arquitectónicos o urbanísticos negativos, cuya sustitución se considera beneficiosa.

Grado 1. Sustitución posible

Edificio que puede ser sustituido o sometido a una significativa reformulación que incluya un mejoramiento de su relación con el ambiente.

Grado 2. Protección Ambiental.

Edificio que puede ser modificado conservando o mejorando su relación con el ambiente y manteniendo sus elementos significativos.

Grado 3. Protección Estructural

Edificio que debe ser conservado mejorando sus condiciones de habitabilidad o uso, manteniendo su configuración, sus elementos significativos y sus características ambientales.

Grado 4. Conservación Integral

Edificio de valor excepcional que debe ser conservado integralmente. Sólo se admitirán en él apropiadas y discretas incorporaciones de elementos de acondicionamiento.

5.1.2 Tramos Protegidos

Se consideran Tramos y Espacios Testimoniales aquellos que gocen de alguna o de varias de las siguientes características: permanencia del trazado, permanencia de la parcelación tradicional, homogeneidad o coherencia de las tipologías edificatorias tradicionales o de alguna época determinada, escaso grado de alteración, existencia de soluciones urbanas de interés, existencia de entornos de edificios de valor monumental, existencia de calidades destacadas por sus valores ambientales o paisajísticos.



A los efectos normativos en los mismos se regularán: condiciones de uso, volumen edificado, composición formal y la tramitación de los permisos a través del modo de autorización por procedimiento de evaluación específica.

Son elementos determinantes en la catalogación de Tramos y Espacios Protegidos:

- Respeto por el trazado viario.
- Reflejo de las tipologías parcelarias tradicionales en las nuevas intervenciones, independientemente de las fusiones, fraccionamientos o reparcelamientos que se hayan producido o produzcan en un futuro. Se busca con esto impedir tipologías edificatorias distorsionantes con las tradicionales o con aquellas cuya homogeneidad se quiera mantener.
- Asignación de superficies y volúmenes edificables equivalentes a los existentes tratando de evitar una renovación generalizada de la edificación.
- Mantenimiento de las invariantes definitorias de las tipologías edificatorias tradicionales o de las que dan el carácter y la homogeneidad a la zona correspondiente, y en especial de aquellas que conforman la escena urbana, tales como: alturas, volúmenes, tipologías de vanos en las distintas plantas, tipologías de cuerpos salientes, entrantes y volados (aleros, balcones, etc.), materiales, colores y texturas de las distintas partes que componen las fachadas.
- Prohibición de tendidos aéreos agresivos para los ambientes urbanos que se protegen.
- Limitaciones precisas en lo relativo a eventuales arbolados que puedan proponerse en la vía pública.
- Prescripciones en lo relativo al alumbrado público, elaborando un catálogo de tipos de soluciones a emplear.
- Orientaciones precisas de tipo metodológico y condiciones de tramitación.

5.1.3 Tramos con Visuales Protegidas

Se trata de proteger visuales de particular interés, mayoritariamente asociadas a desniveles topográficos y a la presencia de la Bahía, del Río de la Plata y otros espacios relevantes, obtenidas desde la vía pública. Su definición se da a través de tramos.

A los efectos normativos se regularán: el condicionamiento de obras en la vía pública, en especial de elementos que puedan modificar negativamente las vistas que pretende preservarse (cableado aéreo transversal a vías, determinadas ubicaciones de elementos del equipamiento urbano tales como columnas de iluminación, carteles, contenedores, etc.); y el mantenimiento de la estructura de la caja escénica que enmarca las visuales, incluyendo el acompasamiento de la edificación a las variaciones topográficas.

Disposiciones transitorias

Las actuaciones anteriores a la puesta en vigor de las pautas basadas en los aspectos precedentes, vinculados a Tramos y Espacios Testimoniales así como a Tramos con Visuales Protegidas, que entren en clara contradicción con las condiciones de uso, volumen y composición que se reglamentan, acusando impactos negativos o de significación en las áreas que se protegen, podrán ser motivo de actuaciones que tengan por objeto atenuar o eliminar los impactos que produzcan, que podrán ir desde las intervenciones tales como



revoques, pinturas, sustitución de carpinterías, supresión de elementos menores, etc., hasta la demolición total o parcial.

5.1.4 Tramos de Promoción

Sobre la base de los conceptos expresados en el Plan Montevideo respecto de los criterios de designación de Areas de Promoción, y entendiendo que los mismos pueden ser aplicables a ciertos sectores del Area Patrimonial Ciudad Vieja, se estudió la posibilidad de definir la figura de los Tramos de Promoción.

En algunos casos se trataron situaciones en zonas deprimidas con importante deterioro ambiental o paisajístico o con carencias estructurales de importancia. En otros, zonas de alto valor patrimonial o ambiental en las cuales se requiere una importante inversión en el mantenimiento, recuperación o potenciación de los valores originales.

Durante las etapas definitorias del proceso de ordenación se observó que todas estas situaciones eran referenciales a otras figuras de mayor alcance tales como las Areas de Rehabilitación Integrada y los Proyectos de Detalle, por lo que se desestimó su instrumentación a favor de estas últimas.

6 | MOVILIDAD

6.1 ACCESIBILIDAD

La gran concentración de actividades comerciales, culturales, terciarias, de Gobierno y Administración y de vivienda que presentan Ciudad Vieja y 18 de Julio tienen una fuerte incidencia en el transporte, la movilidad y la accesibilidad, asociada a un fuerte aumento del parque automotor montevideano y metropolitano, que entre 1989 y 1996 se incrementó en un 82% habiendo superado las 479.000 unidades. Esta dinámica deriva en cuadros congestivos de tránsito, contaminación, ruidos molestos y dificultades de toda índole para los residentes y usuarios del lugar, e incide negativamente en las calidades patrimoniales y ambientales del área.

A esta zona los usuarios, residentes y público en general pueden acceder por medio del transporte público (ómnibus y taxímetros) y privado (vehículos particulares). También acceden camiones y camionetas mayoritariamente para efectuar operaciones de carga y descarga de mercaderías, valores, etc.

Se han efectuado múltiples acciones para atender varios de estos problemas, por ejemplo se han creado vías de circulación exclusiva para transporte público, se ha implantado un sistema de estacionamiento tarifado para priorizar el estacionamiento de corta duración y así aumentar el número de automovilistas que pueden acceder a la zona, se han estimulado inversiones en estacionamientos privados, se han peatonalizado algunas calles.

En lo que respecta al transporte público, si bien se han efectuado cambios en las líneas de transporte público, su operativa y sus terminales el principal problema detectado es que circulan demasiadas líneas, con demasiados pocos pasajeros. Esto ocasiona fenómenos de congestión en las calles, enlentecimiento del tránsito y una degradación del medio ambiente en general.

6.2 ESCENARIO ACTUAL: EL MODELO DE MOVILIDAD

El progresivo aumento de la movilidad es posiblemente la característica más representativa de la modernidad, que se manifiesta en la movilidad de la información, la movilidad del capital y muy especialmente la movilidad personal. El desarrollo de nuevas



tecnologías y la universalización de los medios de transporte constituyen factores claves para el entendimiento del incremento de la movilidad personal siendo el crecimiento de la motorización el índice más claro del aumento de los viajes en vehículo privado dentro de la ciudad.

Conforme el proceso de motorización se extiende y las soluciones basadas en la expansión ilimitada de las infraestructuras se muestran insuficientes o incluso contraproducentes, buena parte de las respuestas de las administraciones encargadas de la gestión del tráfico se orientan a la racionalización y el control de la circulación motorizada.

Toda racionalización de la movilidad en el ámbito de lo urbano implica el rediseño sofisticado del espacio público con el fin de dar respuesta a la doble necesidad de asegurar la accesibilidad y evitar la congestión circulatoria. Las políticas dominantes hasta el comienzo de la segunda mitad del siglo XX son rehenes de la creciente presión del tráfico rodado, produciendo un espacio público con una definición física más sensible a las necesidades del automóvil que a las del peatón.

A esta situación no escapa la Ciudad Vieja, con un trazado viario completamente isótropo, que favorece las mismas condiciones circulatorias en todos los puntos del tejido. Pero mientras que en los años sesenta la totalidad de las ciudades europeas empiezan a aplicar diversas modalidades de control del tráfico privado, el Casco Histórico de Montevideo permanece, cuarenta años después, casi insensible a estos problemas.

Por su situación peninsular, la Ciudad Vieja se ha ido consolidando como una pieza de centralidad geoméricamente excéntrica del crecimiento de la ciudad. Esta situación topológica ha impedido que, además de ser un lugar de convergencia de los movimientos, fuera un lugar de paso, como sucede en los casos en los que el casco histórico ocupa un lugar central en la geometría de los crecimientos urbanos. Esta posición de borde es en parte culpable de la decadencia que sufre una porción de su tejido, sobre todo teniendo en cuenta que su valor de centralidad ha sido tensionado históricamente por el crecimiento de la Ciudad Nueva, marginando el sector oeste a una condición de periferia central. Esta incapacidad para el desarrollo de este sector, tiene mucho que ver con la viscosidad de propio tejido frente a la accesibilidad desde el resto de la ciudad, situación que sólo se revierte con la unión de la rambla Sur con la rambla Portuaria en un pasado reciente. Esta nueva accesibilidad perimetral replantea el problema de la movilidad en dos escenarios: la Rambla perimetral el viario interior

El trazado de perimetral que presenta la Rambla permite reformular la accesibilidad al sector independientemente de la mayor o menor permeabilidad del tejido, posibilitando, de esta manera, la redefinición del espacio público interior de acuerdo con criterios de restricción de la circulación rodada que favorezcan la recuperación de espacios peatonales.

Pero la convivencia articulada y eficiente de estos dos sistemas solo es posible a través de mecanismos de intercambio modal que aseguren la transición amable entre los distintos tráficos. La conexión de los estacionamientos periféricos y de los intercambiadores de transporte vinculados a la Rambla, con los itinerarios peatonales y los circuitos de transporte público del interior de la trama, determinarán la nueva estructura del espacio público de la Ciudad Vieja en su doble carácter: operativo y representativo.

En el plano de referencia sobre el tema se sintetizan los modos de acceso, que pueden caracterizarse en: accesos y salidas perimetrales para el transporte automotor de vehículos privados y taxis y corredores de transporte colectivo que vinculan con el resto de la ciudad.

A partir del análisis y diagnóstico general que se plantea en el Plan Montevideo respecto al problema de la movilidad, se analizan los





cuatro temas clave en cuanto a su definición vehicular y peatonal para el sector en estudio.

6.3 TRANSPORTE COLECTIVO

Actualmente acceden a la zona 78 líneas de transporte colectivo, que se pueden agrupar en 18 recorridos diferentes de entrada a la zona y 19 de salida. Estas líneas totalizan aproximadamente 6000 ómnibus que acceden diariamente a la zona, registrándose un pico del orden de 400 ómnibus/hora y un promedio de 330 ómnibus entre las 9 y las 22 horas.

La mayoría de estas líneas acceden a la ciudad vieja, algunas de ellas utilizando terminales y otras hacen un recorrido circular. El promedio de pasajeros por ómnibus que ingresa a la ciudad vieja es de 7, prácticamente uniforme en el correr del día y el promedio de salida es de 8, con un pico de 13 en horas de la tarde (se consideró acceso/egreso a la Ciudad Vieja al atravesar la calle Bartolomé Mitre).

En particular las calles Veinticinco de Mayo, Colón y Buenos Aires son las soportan la mayor intensidad del transporte colectivo, siendo particularmente crítica la situación de 25 de Mayo, eje del distrito financiero con intensa actividad peatonal, y en la que los ómnibus a Terminal Aduana circulan a altas velocidades hacia destino.

Considerando que la capacidad promedio de un coche es de 40 pasajeros sentados y 60 en total razonablemente confortables, se observa que en realidad los vehículos están muy subutilizados en la zona.

Contradictoriamente con esta sobreabundancia diurna, existe una carencia de adecuado servicio nocturno para la población residente, en particular para el Sector del barrio Guruyú, zona en la que radica además el Hospital Maciel, al cual acceden vastos sectores populares.

Promedialmente aun es mayoritaria la presencia de unidades de gran tamaño en una trama colonial de dimensiones no aptas para los radios de giro y servidumbres que dichas unidades implican.

Actualmente funcionan tres terminales urbanas que se encuentran en el perímetro de la Ciudad Vieja: Plaza España (frente a AEBU), J. L. Cuestas y 25 de Mayo, y Juncal en su intersección con la Rambla. Se evalúa negativamente la presencia de dichas terminales al margen de los problemas propios del tránsito que ocasionan, en cuanto a la baja calidad espacial que presentan y a la afectación ambiental que significan, convirtiendo sus entornos inmediatos en áreas netamente de servicio.

También existe una terminal de ómnibus suburbanos, terminal de Galicia y Río Branco, que es jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En los últimos tiempos se han realizado algunos cambios físicos dentro de ellas (modificaciones en el ingreso y egreso de ómnibus a la terminal de manera de no interrumpir el tránsito vehicular exterior, redistribución de líneas, etc.), incluso se ha puesto en marcha un plan piloto para ciertas líneas que adoptaron lo que se llama "recorrido circular", de manera de no detenerse en la terminal correspondiente una vez que se haya llegado a destino, sino que retoman directamente el recorrido de vuelta, simplificando de esta manera problemas relacionados con el tiempo de espera, acumulación de vehículos dentro de las terminales, etc. En caso de éxito, esta medida piensa ser extendida a otras líneas.

En planos adjuntos se muestran todos los recorridos de cada una de las líneas así como la ubicación de las terminales de autobuses. A continuación se presenta una tabla con las frecuencias de autobuses en los distintos recorridos de entrada a la Ciudad Vieja.



Recorrido	Líneas	Frec / día	Cantidad de líneas promedio por hora					
			0:00 a 6:00	6:00 a 9:00	9:00 a 12:00	12:00 a 18:00	18:00 a 22:00	22:00 a 0:00
1	21	1978	14	91	134	120	102	48
2	17	1145	11	69	79	63	53	23
3	3	140	0	8	9	9	8	1
4	3	354	2	18	18	24	20	7
5	1	104	1	6	6	6	6	3
6	6	347	2	21	23	22	15	8
7	1	61	0	4	3	3	3	5
8	2	114	1	5	7	7	7	3
9	1	74	0	3	7	5	3	1
10	5	499	6	28	33	30	20	10
11	3	261	4	16	17	15	12	4
12	1	31	0	2	3	2	1	0
13	1	98	1	7	7	6	4	3
14	7	423	3	18	26	26	26	9
15	1	178	1	6	12	11	12	3
16	1	6	0	0	0	0	1	0
17	2	73	0	4	6	5	4	0
18	1	2	0	0	0	0	0	0
19	1	52	0	3	3	3	4	0
Totales	78	5940	44	310	394	354	298	125

Los elementos anteriores permite constatar una gran ineficiencia interna del transporte colectivo, que obedece a una estructuración del sistema a escala metropolitana considerando a Ciudad Vieja solamente desde un punto de vista funcional, no atendiendo sus demandas sociales y que debe ser revisada con urgencia.

En este sentido en el Plan Montevideo se plantean algunos caminos alternativos, en los que la Memoria de Ordenación se basa.

Tratándose del Centro Histórico de la ciudad, y siendo éste un Plan de Protección, Desarrollo y Mejora debe tenerse especial cuidado en cuanto a las afectaciones que sumadas a las ya descritas de ineficiencia, polución, congestión, ruido, costos de mantenimiento de la infraestructura vial tiene el transporte colectivo en el deterioro del Patrimonio edilicio.

La presencia de vibraciones, la alta concentración de monóxido de carbono que afectan y agreden las edificaciones y el pavimento de las calzadas son elementos que deben incidir no solamente en la redefinición de recorridos, modalidad, intensidad, sino también en el propio sistema de transporte colectivo idóneo para Ciudad Vieja.



6.4 TRÁNSITO VEHICULAR⁴

En lo que respecta al transporte individual, si bien la mayoría de los autos circulan con baja ocupación, principalmente la implementación del sistema de estacionamiento tarifado y el aumento de los estacionamientos privados analizados anteriormente, han provocado que actualmente exista la capacidad física para soportar el estacionamiento (y por tanto el acceso a la zona) de estos vehículos, revirtiéndose este problema.

En lo que respecta al tránsito, el mismo ha mejorado notoriamente y la circulación es mucho más ágil que en años anteriores, siendo este un efecto de la ampliación de vías de tránsito, ya sea creando prohibiciones de estacionar o simplemente por la creación de medidas que garantizaron el respeto a las prohibiciones existentes.

Se analizan algunos mecanismos presentes que han apuntado a un ordenamiento de la movilidad vehicular:

Zonas de exclusión

Zonas de circulación vehicular destinadas únicamente a taxis y ómnibuses. Dichas calles de circulación exclusiva fueron definidas antes de que se estableciera el sistema de estacionamiento tarifado, por lo cual habría que volver a estudiarlas, y analizar la viabilidad de eliminarlas, o eventualmente modificarlas.

El escaso control que sobre las mismas se opera, así como la posibilidad de su uso parcial por parte de automóviles particulares, ha relativizado últimamente su utilidad.

Zonas de exclusión en determinados horarios para camiones y tránsito pesado en general.

En Setiembre de 1995 se asignaron en casi todas las esquinas zonas para carga y descarga de mercadería, para facilitar las tareas de aprovisionamiento de los comercios en general y evitar conflictos entre el tránsito pesado y los demás vehículos en los horarios de mayor congestión. También se establecieron zonas donde se prohibió la circulación de vehículos de más de 4000 kg entre las 11 y las 20 horas.

6.4.1 Principales resoluciones del ordenamiento de tránsito

Se considera conveniente hacer un análisis de las principales resoluciones relativas al tránsito que han incidido en el área.

Resolución N° 169974: Inicio de Zona Azul

En octubre de 1981, se propone implantar una serie de medidas en la zona para mejorar la circulación. Aprovechando la experiencia registrada en otras metrópolis, se establece en Montevideo una "Zona Azul" en la cual se establece en Montevideo un sistema de limitación de tiempo de estacionamiento sobre la base de una tarjeta de control con validez de hasta dos horas en un mismo lugar.

Resolución N° 5093/90: Cambios Zona Azul. Pliego Unico.

En noviembre de 1990, dado que el método del estacionamiento tarifado de Zona Azul demostró ser útil, se propone fraccionarla en una zona de estacionamiento máximo de una hora y otra de dos horas.

Resolución N° 5553/90: Resolución madre de reservas de espacio

Las reservas de espacio tienden a solucionar problemas generales del tránsito, asegurando a determinados usuarios una zona de

⁴ BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Proyecto Plan de Tráfico y Transporte para la Ciudad de Montevideo | IMM – OEA, Ing. Sanderley Fiusa, Febrero 1992.
Estudio de Impacto Estacionamiento Tarifado en la Ciudad de Montevideo | Juan Sanguinetti, Istec Ingeniería, Febrero 2000.

Curitiba, Referencia Mundial en transporte urbano | Prefeitura da cidade Curitiba, URBS.

Proyecto de Transporte urbano | IMM – OEA – Unidad de planificación – NETSIM – simulación de redes de tráfico, Fachelo Lucas, Revista Ingeniería N° 7 – 1991.

Minutas de líneas de ómnibus del Transporte colectivo | I.M.M.

Relevamientos de campo efectuados entre 1994 y 2000 por Istec Ingeniería.



estacionamiento a determinadas horas del día, evitando así dificultades de circulación (estacionamiento en doble fila, carga y descarga, etc.). No obstante, la creciente demanda de las mismas constituye un elemento distorsionante. Debido a esto, la Intendencia Municipal de Montevideo decide restringir la reserva de espacio a determinadas entidades, restringiendo los criterios para ser otorgados.

Resolución N° 1594/91: Calles de Circulación Exclusiva

Se resuelve determinar calles de circulación exclusiva de ómnibus y taxis (25 de Mayo, Buenos Aires y Colón entre otras) para otorgar mayor eficiencia al sistema.

Resolución N° 6898/91: Corrección a la resolución madre de reservas de espacio

Dada la demanda de estacionamiento masivo en la zona céntrica, se hace necesario tomar nuevas medidas respecto a los criterios para conceder reservas de espacio. Entre otras medidas se redefine la forma de calcular el costo de las reservas de espacio.

Resolución N° 1856/92: Zonas de Carga

En octubre de 1992, vista la problemática que siguen ocasionando los vehículos para carga y descarga de mercadería, la dirección de obras y servicios de la Intendencia Municipal de Montevideo decide implantar 28 reservas de espacio en el horario de 10 a 22hs en lugares determinados, con el objeto que los vehículos de carga y descarga los utilicen, regulando así los sitios de estacionamiento.

Resolución N° /95: Carga y Descarga, exclusión de camiones

En Setiembre de 1995, por los problemas de circulación antes mencionados, se resuelve asignar zonas para carga y descarga de mercadería, dado el mayor tamaño y consiguiente menor agilidad de los vehículos que transportan dichas mercaderías. Para este fin se resuelve establecer zonas donde este prohibida la circulación de vehículos de mas de 4000kg entre las 11 y las 20 horas.

Contrato de Autoparque

En Julio de 1993, la Intendencia Municipal de Montevideo hace un llamado publico para la explotación del Estacionamiento Tarifado de la Zona Céntrica y Ciudad Vieja. La empresa adjudicataria resulta ser Consorcio Autoparque. En noviembre de 1995 se firma el contrato que vincula la mencionada firma con la comuna.

6.5 ESTACIONAMIENTO

En el marco del crecimiento del uso del automóvil particular, se hizo imperiosa la necesidad de ordenar el tránsito capitalino. En pos de ello, entre otras medidas, se decidió implantar un sistema de estacionamiento tarifado sobre gran parte de la zona céntrica de la ciudad, en octubre de 1981.

El sistema establecido funcionaba basado en tarjetas manuales. Este tipo de sistema tuvo varios problemas que condujeron al fracaso del mismo debido a que el sistema se desvirtuara, fundamentalmente por el bajísimo respeto de la población al mismo. Para revertir esta situación la Intendencia Municipal de Montevideo realizó un llamado a licitación en el año 1993 para la concesión del estacionamiento explotado con un sistema que garantizará el logro del objetivo, que es el aumento de la cantidad de usuarios que pueden estacionar en la zona por medio del aumento en la rotación de los vehículos estacionados.

La empresa adjudicataria de la misma resultó ser Consorcio Autoparque. El sistema se implantó en la región céntrica delimitada por las calles Rambla 25 de Agosto, Rambla Sur, Ejido, Juan Lindolfo Cuestas, La Paz y Durazno. Esta zona alberga en su mayor parte a oficinas públicas, instituciones bancarias, centros comerciales, centros culturales y educativos (museos, cines, teatros), hospitales, escuelas, parroquias, policía, estacionamientos abiertos y cerrados, empresas fúnebres, y automotoras.



El área de aproximadamente 300 manzanas donde se implementó el sistema de estacionamiento tarifado fue dividida en tres zonas con normas y precios diferentes:

ZONA A

Pago mínimo: 30 minutos

Estacionamiento máximo: 2 horas

629 unidades de estacionamiento (Diciembre 1999)

ZONA B

Pago mínimo: 39 minutos

Estacionamiento máximo: 4 horas

2.327 unidades de estacionamiento (Diciembre 1999)

ZONA C

Pago mínimo: 55 minutos

Estacionamiento máximo: 12 horas

Existen bonificaciones para estacionamientos de larga duración

3.479 unidades de estacionamiento (Diciembre 1999)

La zona C esta concebida como una zona perimetral, donde la demanda por las unidades de estacionamiento es menor. En la misma, se permite el estacionamiento de larga duración, y en la práctica actúa como “buffer” entre las zonas de mayor demanda y las zonas de estacionamiento libre, permitiendo de esta manera descongestionar el tránsito.

Se resumen a continuación los principales efectos de la implantación del sistema de estacionamiento tarifado:

6.5.1 Situación anterior

Antes de la implantación del sistema de estacionamiento tarifado, la ocupación promedio de toda la zona que fue objeto de la concesión era de 83%. Tan alto valor de la tasa de ocupación respondía a una saturación de los lugares disponibles para estacionar desde aproximadamente las 11:00 hasta las 17:00, llegando a picos de más de 130%.

Los usuarios del sistema en esa fecha se estimaron en 47.000 usuarios, de los cuales aproximadamente 9.000 estacionaban en lugares prohibidos y 38.000 estacionaban en lugares habilitados.

La colmatación de los lugares disponibles para estacionar provocaba principalmente:

- Dificultad para encontrar lugar para estacionar, obligando a los usuarios potenciales de la zona (especialmente los que estacionan por bajos períodos de tiempo como ser clientes, usuarios de bancos, etc.) a perder tiempo buscando lugar para estacionar u optar por dejar el vehículo a un número elevado de cuadras lejos del destino.
- Enlentecimiento de la circulación: muchos vehículos, especialmente los usuarios que accedían por tareas puntuales, optaban por estacionar en zonas no habilitadas, provocando con ello disturbios y demoras en el tránsito de la ciudad así como aumentaba el riesgo de accidentes. La cantidad de vehículos que optaban por estacionar en lugares prohibidos era de 9.000 autos/día (6.000 estacionaban mal por menos de 30 minutos).

La cantidad de vehículos por unidad de estacionamiento habilitada por día era de 5,3.

La zona que a posteriori fue la zona de frontera del sistema de estacionamiento tarifado, tenía una ocupación de 50 % y era utilizada por 9700 usuarios.





6.5.2 Situación actual

La ocupación promedio de la zona donde se estableció el sistema de estacionamiento tarifado es de 66 %, no detectándose nunca la saturación del sistema.

Los usuarios actuales del sistema se estiman en 59.000, donde la enorme mayoría estacionan en los lugares habilitados para estacionar. En el informe final se cuantificaran cuantos de estos vehículos estacionan en zonas no habilitadas, pero en primera instancia se estiman en un máximo de 1.000 vehículos por día todos estacionando menos de 30 minutos salvo vehículos especiales como ambulancias, policías, etc. Además, la gran mayoría de estos vehículos se encuentra con ocupantes en su interior.

La cantidad de vehículos por unidad de estacionamiento habilitada era por día de 8,8.

La zona de frontera del sistema de estacionamiento tarifado, tiene una ocupación de 83% (produciéndose el colmatado de la misma) y es utilizada por 13.600 usuarios.

6.5.3 Conclusiones:

Se produjo un incremento de la cantidad de vehículos que tienen como destino o motivo del viaje la zona de estacionamiento tarifado. Se paso de un total de 47.000 usuarios (donde 9000 de ellos estacionaban en lugares no habilitados) a un total de 63.000 (59.000 usuarios del sistema y 4.000 que optaron por estacionar sus vehículos en la zona de frontera del sistema)

No se produce actualmente la saturación de los lugares disponibles para estacionar, por lo que el mismo es muy ágil, habiendo capacidad de crecimiento.

La cantidad de vehículos por unidad de estacionamiento habilitada pasó de 5,2 a 8,8, por lo que mejoró el uso de los mismos.

En cuanto a los efectos sobre el tránsito se ha constatado una oxigenación de las principales arterias de circulación vehicular de la zona céntrica producto de las medidas adoptadas para la implantación del sistema y ya descritas con anterioridad. Esto es un efecto inmediato de la eliminación casi total de los vehículos que estacionaban en zonas no habilitadas o doble fila.

Se percibe además, una clara mejoría en la utilización de las plazas de estacionamiento, lo cual redundan en un acceso más fácil a comercios, oficinas, y bancos.

La menor congestión de tránsito (disminuyendo los tiempos de tránsito de los vehículos), así como la definición de zonas de exclusión para ómnibuses y la restricción en la circulación de vehículos de tránsito pesado ha producido una mejoría en los niveles de polución sonora y en la calidad del aire de la zona.

Otros efectos

La facilidad de acceso al medio de pago (fichas o tarjetas) del estacionamiento, ha contribuido a que los usuarios que respetaban el sistema con anterioridad paguen el valor establecido por estacionar y eviten el pago de sobrepagos.

En principio pueden detectarse efectos negativos en cuanto a la dinámica comercial, particularmente en Ciudad Vieja, pero los mismos deben ser considerados en una perspectiva de más largo plazo de funcionamiento del sistema.

También es destacable una progresiva mejora de las condiciones ambientales de la zona en términos de contaminación, polución acústica y visual.



Con relación a los estacionamientos privados (llamados normalmente Parkings) constituyen la opción alternativa al estacionamiento en la vía pública. Por lo tanto es importante evaluar la evolución que estos han experimentado como respuesta a la implantación del sistema de estacionamiento tarifado.

De acuerdo a relevamientos realizados en el mes de setiembre de 1996, existían un total de 44 Parkings, considerando los Abiertos y Cerrados, tanto en la Zona Centro como en la Ciudad Vieja.

En junio de 1999 se realizó un nuevo relevamiento donde se encontró que en la Zona Centro había un total de 52, mientras que en la Ciudad Vieja había un total de 49. Se observó en ese período un aumento del número de Parkings del 18% en la Zona Centro y del 11 % en la Zona Ciudad Vieja, representado un aumento de 756 cocheras en el primer caso y 472 en el segundo caso.

6.6 TRAFICO PEATONAL

El proceso de segregación de tráficos iniciado en la década de 1980 se evalúa muy positivamente desde un punto de vista del aporte que a la calidad urbana ha significado. Inclusive en torno al conjunto de Peatonales Sarandí, Policía Vieja y Bacacay se ha generado el Paseo Cultural de Ciudad Vieja operando como un atractor comercial, gastronómico y turístico de gran dinamismo y potencialidad.

Se destaca la particular inflexión de Peatonal Sarandí en Bartolomé Mitre, lo que da particular interés a la escena urbana y pone en valor por su efecto sorpresa, tanto a la Catedral en un extremo, como a la puerta de la Ciudadela y el Palacio Salvo como fondo en otro extremo.

Ya fu observado el positivo desempeño de Peatonal Pérez Castellanos en la definición del área del Mercado del Puerto.

Más recientemente vinculados a la Avenida 18 de Julio se peatonalizaron el tramo sur de Plaza de Cagancha y el tramo de Gutiérrez Ruiz entre la Plaza y San José, lo que constituye un importante mejoramiento urbano de estos espacios. También se inscribe dentro de estas actuaciones el ensanche de la vereda oeste de calle Yí, que contribuye a una dinamización e intensificación de las proyecciones comerciales al del espacio público.

A pesar de los elementos valorados, es necesario anotar dudas sobre la calidad de los materiales utilizados en la construcción de los peatonales. Tratándose del Centro Histórico y Monumental de la capital del país, se entiende que deben utilizarse para estas actuaciones un diseño y unos materiales de alta calidad tanto para sus pavimentos, como para el mobiliario urbano, la iluminación, la señalización y el drenaje de aguas pluviales.

7 | POBLACION, SOCIEDAD Y VIVIENDA

7.1 LAS POLÍTICAS DE VIVIENDA EN EL PERÍODO RECIENTE

7.1.1 Montevideo y la Ciudad Vieja – Evolución indicadores población y vivienda

La evolución de la distribución en el período intercensal 1996 – 85 de los habitantes de Montevideo Metropolitano según grandes áreas morfológicas (ver Plano – Crecimiento de Población y Vivienda por Grandes Áreas Metropolitanas, Cuadro y Gráfico – Variación de Población y Vivienda por Grandes Áreas Metropolitanas y Ciudad Vieja) evidencia los siguientes fenómenos:

- vaciamiento del área Interior (-36.043 habitantes) que en Ciudad Vieja alcanza valores proporcionalmente significativos (-4.001 habitantes) y alarmantes,

- crecimiento de las Periferias Urbana y Metropolitana (55.663 y 74.546 habitantes).

La distribución de la variación de las viviendas en las mismas áreas morfológicas sigue una lógica diferente:

- crecimiento del parque habitacional en toda el área urbana,
- llamativo incremento de unidades de vivienda en el área Interior (9.717 viviendas), concentrándose casi el 70% en el área Costera,
- incremento de unidades de vivienda en Ciudad Vieja (403 partiendo en el año 1985 de un total de 6.160).

En consecuencia el incremento del parque habitacional metropolitano no ha sido el correlato de las tendencias de distribución de población en el territorio. En particular en el recinto Ciudad Vieja que presenta un alarmante y progresivo proceso de vaciamiento (-4.001 habitantes en 10 años, Ver Plano Variación de Población 1996 – 85, por zona censal de Ciudad Vieja), por cada nueva vivienda construida en el período intercensal (incremento del 6,5% sobre el stock 1985, Ver Plano Variación de Vivienda 1996 – 85, por zona censal de Ciudad Vieja), se han perdido aproximadamente 10 habitantes.

Las acciones recientes de los agentes del sector habitacional en el área Ciudad Vieja y en particular de los actores públicos ha supuesto un nivel de inversión en la generación de oferta no despreciable. Las posibilidades de acceso de la demanda insolvente y las preferencias de selección de la demanda solvente no se han acompasado con la oferta generada. La breve descripción y análisis de las actuaciones recientemente desarrolladas tendientes a la preservación del área, propendiendo al re-afincamiento de población contribuye a la determinación de los objetivos y estrategias de actuación futura.

		A		B	
VARIACIÓN INTERCENSAL 96-85 POBLACION Y VIVIENDA C.V. Y MVD METROPOLIT.					
MONTEVIDEO				VARIACIÓN	VARIACIÓN
				HABS. 96-85	VIVS. 96-85
viviendas 96					
C. VIEJA	C. VIEJA	6563	C. VIEJA	-4001	403
MONTEVIDEO	INTERIOR	1 A. CENTRAL		-23000	712
		2 A. INTERM.		-10132	2313
		3 A. COSTA		-2911	6692
				-36043	9717
	PERIFERIA	4 PERIF. OESTE		31286	8935
		5 PERIF. NORTE		24377	8099
				55663	17034
	PERIFERIA METROPOL.	6 C. COSTA		34193	8589
		7 BARROS BLANCO		19016	5603
		8 LAS PIEDRAS		15037	4882
9 RINCÓN BOLSA			6300	1304	
			74546	20378	
TOTALES				188332	94258

Actuaciones recientes de distintos agentes del sector habitacional en la rehabilitación del área.

El camino conducente a revertir el proceso de deterioro que afecta a Ciudad Vieja no tiene su inicio en el Plan Especial cuya primera etapa de avance aquí se presenta. Por el contrario y en coincidencia con los procesos que afectan a otros centros históricos de Latinoamérica (Ver Préstamos para la conservación del patrimonio histórico urbano – Desafíos y oportunidades Eduardo Rojas y Claudio de Moura Castro –



BID Departamento de Desarrollo Sostenible, División Desarrollo Social), las acciones tendientes a la recuperación de la Ciudad Vieja ya han transitado “etapas significativas que han supuesto cambios importantes en la apreciación social del patrimonio urbano, en las políticas y prácticas de los gobiernos, así como en las tendencias y modas prevalecientes en la industria inmobiliaria que promueven el abandono y degradación de estos activos”.

7.1.2 Primera fase desde finales de 1970 hasta inicio de 1980

La Gesta del Grupo de Estudios Urbanos (Una Ciudad sin Memoria)

En los últimos años de la década de 1970 y principios de 1980, un grupo técnico perteneciente a la vanguardia cultural encabeza, en pleno período autoritario, un movimiento de resistencia urbana. Su objetivo general es conservar edificios específicos y áreas monumentales de la Ciudad Vieja. Sus medios son la denuncia de las presiones inmobiliarias que sin control alguno, por parte de un estado liberal en lo económico, están afectando al área conduciéndola a un proceso de deterioro, y sensibilización de la población y las autoridades para exigir y establecer controles y acciones de conservación.

El sustento del esfuerzo de conservación en esta etapa dependió fundamental y casi exclusivamente del empuje y penetración comunicacional por medio de audiovisuales, afiches, discusiones y publicaciones del Grupo de Estudios Urbanos (GEU).

Su actuación inicial denunciando y sensibilizando impidió la destrucción de edificios históricos (tanto Monumentos Históricos, como bienes culturales) proporcionando tiempo para el desarrollo de un enfoque más maduro y eficiente, y estableció tempranamente (en comparación a otros grupos conservacionistas de Latinoamérica) el “papel determinante que adquiere la población afincada en toda política integral de preservación y revitalización de áreas centrales”. Se destaca en este sentido la temprana alerta sobre el proceso de “gentrification”, palabra inglesa derivada de gentry (nombre que se aplica a la burguesía inglesa) y que denota la migración de personas de clase media a zonas recientemente renovadas de las ciudades. En la publicación de 1984, “La Ciudad Vieja de Montevideo”, el Grupo de Estudios Urbanos advierte, “no basta pues con la creación de nuevas viviendas o la recuperación de viejas edificaciones para tal fin, sino construirlas según un plan que permita acceder a ellas, a los sectores poblacionales de bajos ingresos, hoy mayoritariamente alojados en condiciones indecorosas”.

7.1.3 Segunda fase, desde inicio de 1980 hasta inicio de 1990

Decreto 20.843 y Comisión Especial Permanente de Ciudad Vieja

En los primeros años de la década de 1980, como resultado del proceso de toma de conciencia creciente, desencadenado por el Grupo de Estudios Urbanos, los gobiernos departamental y nacional adoptan un enfoque más activo en la conservación promulgando leyes, creando comisiones especializadas.

En particular en el mes de enero de 1982 la Intendencia Municipal de Montevideo, congela por un período de 90 días la transformación física de Ciudad Vieja y a texto expreso prohíbe la realización de demoliciones y nuevas construcciones durante ese lapso. El 28 de julio de 1982 por el decreto municipal 20.843, que reconoce las particularidades del área, declarando de interés municipal su protección. Se crea para ello la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja (CEPCV), órgano plurinstitucional dotado de competencias muy amplias.

Posteriormente y especialmente en los años 1984 y 1986, el Ejecutivo Nacional resuelve la inclusión en la lista de Monumentos Históricos de un importante número de edificios desafectados.



La integración plurinstitucional de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja con miembros “notables” (técnicos de reconocida trayectoria o con fuerte ascendencia sobre los gobiernos departamental y nacional) y en particular desde 1985 y hasta 1990, la coincidencia de intereses y la prioridad asignada al área por las autoridades municipales y nacionales, coadyuvando con la efervescencia producida por la apertura democrática, permite en esta fase concretar desde el gobierno nacional (Banco Hipotecario del Uruguay) un conjunto significativo de actuaciones en el sector habitacional algunas veces complementarias de las intervenciones en el espacio público desarrolladas por la Intendencia Municipal de Montevideo.

La participación del Banco Hipotecario del Uruguay como entidad financiera y promotora de vivienda vierte una importante cantidad de recursos desarrollando múltiples modalidades de actuación:

Rehabilitación de viviendas con aumento de unidades

En el año 1987 el Directorio del Banco Hipotecario del Uruguay aprueba en coordinación con la Intendencia Municipal de Montevideo una línea de crédito preferencial para la rehabilitación de inmuebles de Ciudad Vieja con destino a vivienda. Inmediatamente se declara la Ciudad Vieja como “zona de acción prioritaria” para la rehabilitación de unidades de vivienda.

La línea aprobada financia la generación de oferta, otorgando créditos al promotor-constuctor para la adquisición de la finca a rehabilitar y para la realización de la obra, y por otra financia su adquisición por la demanda una vez rehabilitada. Por esta modalidad el Banco Hipotecario del Uruguay otorga en esta fase 25 préstamos que permitieron la generación de 142 unidades, entre las que se señala a modo de ejemplo el Solar de Burgues.

Una modalidad de rehabilitación y aumento de unidades complementaria, es el Convenio entre el Banco Hipotecario del Uruguay y el MTOP que permite la rehabilitación de la casa del Virrey, Monumento Histórico Nacional, con destino a vivienda.

Construcción de vivienda de nueva planta rellenando huecos

En esta fase y fruto de la fuerte prioridad asignada por el Banco Hipotecario del Uruguay al desarrollo de Ciudad Vieja se realizan varios llamados a Precio Proyecto y Terreno (PPT) y Precio Proyecto (Conjunto Yacaré), en el marco de los que se financian y construyen varias unidades de vivienda que completan huecos de la trama del área.

Las actuaciones sectoriales desarrolladas en el área Ciudad Vieja en este período tienen como soporte institucional la coincidencia y prioridad de intereses asignados por las autoridades del Gobierno Central y Departamental en el área. La Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja opera como organismo de coordinación de las políticas públicas en el área, promueve y ejecuta acciones municipales sobre el espacio público, licita llamados a concesión de obra pública de inmuebles privados e incentiva la participación del Banco Hipotecario del Uruguay.

En este sentido se destaca la estrategia de actuación desarrollada por la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja sobre el sector Mercado del Puerto como una experiencia a evaluar y optimizar.

El Grupo de Estudios Urbanos en la publicación de 1983 “La Ciudad Vieja de Montevideo” evidencia las potencialidades del sector asociado al edificio del Mercado del Puerto y en una primera idea de un Plan Especial de Detalle que inicia un proceso de ordenación, propone un conjunto de obras de infraestructura en el espacio público y obras de calificación con intervenciones en el espacio privado.



En un segundo momento la Intendencia Municipal de Montevideo concreta la peatonalización de la calle Pérez Castellanos desencadenando un primer proceso de calificación del sector que inicialmente fue recibida con gran escepticismo por los comerciantes pero rápidamente se constituyó en una extensión natural de los locales sobre el espacio público.

En un tercer momento la Intendencia Municipal de Montevideo convoca a un llamado a concesión y explotación de obra pública que se concreta en el edificio La Proa que desencadena un proceso de rehabilitación del sector por intervenciones edilicias en el dominio privado y en una actuación coordinada con el Banco Hipotecario del Uruguay se llama a concurso de Precio y Proyecto para el financiamiento y construcción del Conjunto Habitacional Yacaré.

La actuación desarrollada por la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja sobre el sector Mercado del Puerto, muestra los alcances y los límites de esta segunda fase de actuación sobre el área desde el Estado y la imposibilidad de afincar población perteneciente a franjas de bajos ingresos recurriendo solamente al crédito público con destino a vivienda.

Presenta como principal fortaleza la capacidad transformadora de acciones concentradas y concertadas de distintos agentes sobre un sector del área y su capacidad de constituirse en polos inductores de procesos de calificación sobre la totalidad de la Ciudad Vieja.

Presenta como principal debilidad la imposibilidad de generar procesos continuos y sostenibles de rehabilitación solamente desde el estado. Al procesarse cambios en las autoridades de Gobierno en el año 1990 la unidad de conducción en la gestión de la preservación del área Ciudad Vieja y en particular del sector Mercado del Puerto se ve interrumpida identificándose una serie de acciones que podrían concluir en un proceso regresivo del sector. Por otra parte la generación de soluciones de vivienda en el área con la participación del Banco Hipotecario del Uruguay prácticamente se bloquea tanto desde la promoción pública como de la privada. No se otorgan créditos, no se realizan llamados a PPT y la participación del sector privado prevista en la Resolución del Directorio del Banco Hipotecario del Uruguay declarando a Ciudad Vieja como “zona de actuación prioritaria” asignando líneas de crédito que sean atractivas para la iniciativa privada no tiene continuidad y algunos de los operadores inicialmente entusiastas ven frustradas sus oportunidades de negocio habiendo adquirido inmuebles que esperaban rehabilitar con destino a ahorristas habilitados del Banco Hipotecario del Uruguay, matrimonios jóvenes y familias en “desahorro” (ingreso mensual menor a 70 UR) obteniendo razonables beneficios.

El principal límite de las políticas sobre el sector habitación desarrolladas en esta fase de actuación sobre el área Ciudad Vieja y en particular en el polo Mercado del Puerto, es la incapacidad de mantener población residente pertenecientes a franjas de bajos ingresos recurriendo solamente al crédito hipotecario sin subsidio. La afectación razonable del ingreso mensual de familias pertenecientes a franjas de ingreso medio bajo y bajo no permite hacer frente a los montos de cuota necesarios para el repago de los créditos otorgados para la adquisición de unidades de categoría II o IIA ejecutadas por el Banco Hipotecario del Uruguay. Por otra parte los sectores de ingreso medio difícilmente opten por la Ciudad Vieja cuando a iguales valores de cuota pueden acceder a servicios habitacionales (vivienda, equipamiento urbano, condiciones de seguridad ciudadana, etc.) más consolidados y atractivos. La lenta y dificultosa venta de las numerosas unidades de vivienda producidas por el Banco Hipotecario del Uruguay en el área en esta segunda fase (Yacaré y PPT) desestimuló la continuidad de las experiencias de promoción pública. En





consecuencia sin la participación del subsidio público como fuente de financiamiento para el acceso a la vivienda (en propiedad o arriendo) de las familias de bajos ingresos, resulta imposible su permanencia en la Ciudad Vieja, siendo sustituidos por sectores de ingresos medios en la medida que las acciones sobre el espacio público alcance masa crítica como para que el área resulte atractiva frente a otras opciones de residencia de igual precio o teniendo continuidad el irreversible proceso de vaciamiento.

7.1.4 Tercera fase, desde inicio de 1990 hasta el presente

Limitadas acciones coordinadas desde el Gobierno Central y Municipal y la necesidad de cambios de enfoque (Creación del MVOTMA, definición del SIAV oportunidades no exploradas para la preservación)

En marzo del año 1990 el Gobierno Nacional decide la creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA) que entra en funciones al año siguiente. Se incorpora así un nuevo agente al sector inmobiliario cuya misión general es establecer una política habitacional acorde con las actuales condiciones del país de modo de lograr un ordenamiento en el Sistema de Acceso a la Vivienda (SIAV). Dentro de este sistema se tiende a dar especial énfasis a la solución del problema habitacional de los sectores más carenciados de la población.

Las decisiones adoptadas por el Gobierno en la definición del SIAV se detallan en un Decreto interpretativo de la Ley del Fondo Nacional de Vivienda y Urbanización (FNVU) que define los principales actores del sector habitacional y sus roles:

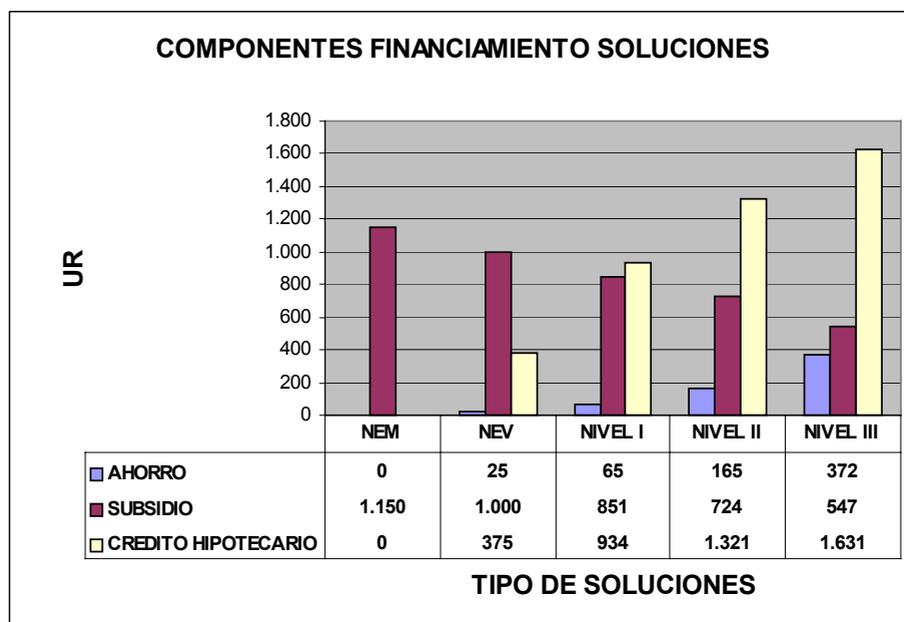
El MVOTMA tiene a su cargo la atención de los sectores correspondientes a las franjas de ingreso mensual 0 a 30 UR, tendría un rol eminentemente técnico y no realizaría acciones que corresponden al sector financiero, tales como otorgar préstamos o formar una cartera hipotecaria.

El MVOTMA atendería al estrato conformado por familias con ingresos menores a 30UR con soluciones habitacionales del tipo Núcleos Básicos Evolutivos posibilitando su acceso por medio del otorgamiento de un subsidio habitacional total directo, asignado por mecanismos objetivos y transparentes; y a las familias con ingresos entre 30 y 60 UR les otorgaría, en los casos que se requiera, subsidios habitacionales también directos, de frente y explícitos.

El Banco Hipotecario del Uruguay sólo participaría en la atención de las familias con ingresos superiores a 30UR y lo haría en condiciones financieras de mercado.



El Cuadro y Gráfico “Componentes de Financiamiento de las



Soluciones SIAV” establece los valores en UR de las soluciones accesibles por las distintas franjas de ingreso mensual a ser atendidas por el MVOTMA y los componentes de financiamiento provenientes del ahorro de las familias, los montos del crédito en UR suponiendo una cuota que no afecta más del 20% del ingreso mensual familiar pagadera al Banco Hipotecario del Uruguay en un plazo de 25 años y a una tasa de interés no mayor al 6 %, y los niveles de subsidio público a ser financiados por el Fondo nacional de Vivienda y Urbanización administrado por el MVOTMA.

Las acciones desarrolladas por la Intendencia Municipal y el MVOTMA no han alcanzado hasta el presente niveles de coordinación significativos limitados a algunos escasos convenios de marcha lenta conducentes a la construcción en predios de propiedad municipal ubicados en la periferia (Caminos Tte. Rinaldi) de Núcleos Básicos Evolutivos con destino al alojamiento de población en situación de emergencia y recientemente al realojo de población ubicada en las márgenes del arroyo Miguelete con el objetivo de la concreción del Parque Lineal homónimo. No han alcanzado aún niveles de madurez acciones coordinadas conducentes a dar viabilidad al proyecto de remate de la Avenida Dámaso Antonio Larrañaga en el Hipódromo.

El relacionamiento entre el MVOTMA y el BHU tampoco ha logrado niveles de acuerdo significativo. Sus logros concretos a la fecha se reducen a la adjudicación por parte del MVOTMA de Certificados de Subsidio Habitacional y el otorgamiento de créditos hipotecarios unifamiliares por parte del Banco Hipotecario del Uruguay para la adquisición de unidades de vivienda en el mercado de lo usado.

Las acciones desarrolladas por el MVOTMA, suponen una ejecución financiera anual de aproximadamente entre 80 y 100 millones de dólares y han sido hasta el presente esfuerzos básicamente dispersos; orientados desde el punto de vista del consumo de servicios habitacionales, a la satisfacción de la demanda (subsidiando la adquisición de unidades en el mercado, financiando el componente de subsidio y crédito de cooperativas de vivienda, financiando parcialmente la construcción de viviendas rurales en coordinación con MEVIR y financiando la construcción de conjuntos de Núcleos Básicos



Evolutivos ha ser otorgados a beneficiarios del SIAV) y desde el punto de vista de la oferta, a la generación de oportunidades de trabajo para el sector.

El MVOTMA después de una experiencia inicial fallida con los Gobiernos Municipales en el financiamiento y ejecución conjunta de soluciones habitacionales del tipo Núcleo Básico Evolutivo para población en situación de emergencia, que suponía el suministro de las tierras y la ejecución de las obras de infraestructura por las Intendencias y la provisión de las unidades de habitación por el Ministerio, no ha vuelto a experimentar otras formas de coordinación con los Gobiernos Municipales, desarrollando su misión según criterios de ordenación e intencionalidad urbanística. El Fondo Nacional de Vivienda y Urbanización que tiene como principales fuentes el Impuesto a las Retribuciones Personales (IRP) y que supone una recaudación anual por concepto de IRP activos de aproximadamente 80 millones de dólares y de IRP pasivos de aproximadamente 33 millones de dólares, cuenta con un potencial establecido en su propia denominación (y Urbanización) pero no explorado hasta la fecha de operar como una instancia orientadora y demostrativa de las acciones del sector habitacional en el territorio y fundamentalmente en el desarrollo y preservación de los centros urbanos.

La labor desarrollada hasta el presente por el MVOTMA orientada a la satisfacción de las necesidades habitacionales de los sectores más carenciados y en situación de emergencia, le ha hecho operar territorialmente con una lógica similar a los segmentos de demanda totalmente insolvente, expandiendo los límites de la mancha urbana según polígonos de nueva ordenación en los que se radica población en conjuntos de Núcleos Básicos Evolutivos o de Lotes con Servicios y a los que es necesario dotar con servicios de infraestructura y nuevos equipamientos urbanos.

El Programa de Integración de Asentamiento Irregulares (PIAI) en ejecución desde la Oficina de Planeamiento y Presupuesto actúa también sobre las áreas periféricas propendiendo a la regularización, en aquellos casos que urbanística y ambientalmente sea viable, de las condiciones de ocupación de población afincada en tierras públicas mejorando sus condiciones de habitabilidad.

Hasta la fecha no se han implementado programas y acciones de prevención cuantitativamente significativos que operen como dique al desborde de la población de ingresos medio bajos y bajos hacia las periferias de Montevideo:

- asignando subsidios y otorgando montos de crédito hipotecario en condiciones capaces de ser repagados por la menguada aunque existente capacidad de ahorro de las familias pertenecientes a estas franjas de ingreso, para su aplicación a la adquisición de nuevas unidades de vivienda o viejas unidades rehabilitadas ubicadas en las áreas centrales,
- generando un fondo de garantía para el arriendo de vivienda en las áreas centrales de las ciudades por estos sectores de ingreso, y
- modificando la ley que regula la recaudación y aplicación de los fondos provenientes del IRP pasivos permitiendo su uso con destino al otorgamiento de subsidios a ser aplicados en el arriendo de unidades de vivienda de nueva planta o rehabilitadas en las áreas centrales, estimulando la participación del sector privado en la generación de oferta para ser arrendada.

Solamente se han desarrollado algunas experiencias piloto aisladas, conducentes a la contención del fenómeno de expulsión de los sectores de bajos ingresos generando soluciones habitacionales capaces de retener población perteneciente a franjas de ingreso bajo y medio bajo dentro de los límites de las áreas centrales. En este sentido



se señala la labor de los Institutos de Asistencia Técnica en la formación y colaboración en la gestión de experiencias cooperativas de ayuda mutua implementadas por el Servicio de Tierras y Viviendas de la IMM, COVICI y MUJEFA y la experiencia incipiente de COVIRAM y Mundo Afro en vías de ejecución en el marco de convenios desarrollados por la IMM y el MVOTMA.

La validez de estas experiencias cooperativas cuantitativamente poco significativas en su capacidad de contener el proceso de vaciamiento de las áreas centrales y en particular de la Ciudad Vieja, presenta si una indiscutible capacidad de contribuir a la socialización e integración de sectores de población excluida por medio de su participación en la preservación de edificios existentes, rehabilitándolos con destino a vivienda propia y abriendo toda una instancia de coordinación con los operadores nacionales de políticas sociales.

En esta tercera fase del proceso de recuperación de Ciudad Vieja se ha evidenciado los límites de una actuación solamente desde el Estado. En esta etapa del desarrollo se ha comenzado a tomar conciencia de la necesidad de colaboración de los diferentes actores. Un factor clave para superar esta etapa de falta de coordinación y acuerdos es el consenso en la comunidad respecto al valor social y económico del patrimonio, un proceso que debe fortalecerse a través de la educación y campañas de difusión pública.

7.2 LA SOCIEDAD LOCAL: ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE PARTIDA

- Vaciamiento poblacional.
- Aumento de las Necesidades Básicas Insatisfechas.
- Sociedad con pocos jóvenes.
- Dificultades de acceso a la salud.

	Montevideo	Ciudad Vieja
Crecimiento poblacional 85 –96	2.5	-213
Pobladores 0 –19 años	30.0	24.8
Pobladores 24 – 60 años	55.6	60.0
Mayores de 65 años	14.4	15.3
Sin cobertura de salud	10.8	13.1
Mutualista	59.7	54.7

Diferencia entre secciones 2 y 3. Las dos Ciudad Vieja.

Las diferencias de todo tipo existentes entre ambas secciones conforman situaciones totalmente dispares.

En el ámbito educativo, la sección 2 se caracteriza por los bajos niveles educativos, existiendo una fuerte sub-representación de los ciclos más altos. La mitad de los residentes en la sección 2 solo tienen Primaria como máximo nivel educativo. A nivel de la sección 3, aparece una composición educativa medio-baja caracterizada por una fuerte presencia de personas con primer ciclo de secundaria y una sub-representación de los universitarios.

En el ámbito de empleo, la situación también es peor en la sección 2, ya que uno de los indicadores de restricciones al empleo –estar ocupado y buscar otro trabajo es alto en esa sección, así como el desempleo abierto –aún en un año de expansión como fue 1997-. Asimismo, la alta proporción de menores de 14 años agrava esta situación.

Los jubilados y los estudiantes tienden a estar más presentes en la sección 3.



Educación

Con respecto al promedio de Montevideo, y dividido por sección censal.

	Sección 2	Sección 3
Primaria	+13.5	- 0.8
1er Ciclo de Secundaria	-4.1	+5.5
Educación Técnica	-8.4	-0.7
Universidad	-4.1	-3.4

Empleo: Población por condición de actividad

	Montevideo	Sección 2	Sección 3
Ocupados y buscan trabajo	7.3	10.3	7.7
Ocupados y no buscan trabajo	35.9	38.5	40.6
Desocupados propiamente dichos (desempleo abierto)	4.1	6.4	2.1
Pensionistas - Jubilados	17.3	14.1	17.5
Ama de casa	5.7	6.4	4.9
Estudiantes	5.1	2.6	6.3
Menores de 14 años	18.8	21.8	16.1

Mercado de trabajo

Se trata de una zona que, en el contexto de Montevideo, presenta fuertes heterogeneidades.

En su conjunto, la ubicamos integrando un conjunto de zonas de la capital con un nivel medio de problemas al nivel de empleo⁵. Los problemas a nivel del mercado de trabajo tienen importancia por diversas razones, por una parte por la centralidad en la vida de las personas, y por otra, por la existencia de un proyecto de vida vinculado al área local de referencia.

Ciudad Vieja mantiene en este sentido las características comunes de Montevideo como son crecimiento, desempleo y problemas de empleo, con características de heterogeneidad a su interior, así como situaciones de dualización, conformando situaciones “ganadoras” y “perdedoras”.

Presenta claras diferencias entre una zona claramente “Ciudad Vieja”, otra más “Aduana” y otra “Centro”, la primera y la tercera con indicadores similares y no tan malos y la segunda con indicadores bajos a todo nivel (“perdedora”).

Analizaremos sucintamente las principales variables de empleo.

Tasa de actividad: Se trata de una zona con tasas de actividad más altas que la media de Montevideo.

En particular, la zona más cercana al Puerto presenta las tasas de actividad más altas del departamento, luego del Centro, siendo estas tasas especialmente altas al nivel de las mujeres.

La tasa de actividad de trabajadores privados es de las más altas de Montevideo al nivel de la zona “Ciudad Vieja”, mientras que el componente de trabajadores por cuenta propia, asociado a informalidad, es altísimo en la zona Portuaria y de la Aduana.

⁵ Los barrios con alto nivel de problemas de empleo son: toda la Zona Oeste; Paso Molino, Sayago, Peñarol, Colón, Casavalle, Maroñas, Piedras Blancas, Villa Española, Villa García, Aires Puros, Cerrito, Palermo, Barrio Sur. Los barrios con nivel medio de problemas de empleo son: Ciudad Vieja, Aduana, Centro, Aguada, Goes, Tres Cruces, Cordón, Prado. Los barrios con bajo nivel de problemas de empleo son: Carrasco, Carrasco Norte, Punta Gorda, Malvín, Pocitos, Buceo, Punta Carretas, Parque Rodó. Los rangos alto, medio y bajo corresponden a un modelo que combina las tasas de empleo y desempleo total, de jóvenes y mujeres.



Tasa de empleo: Es la zona con mayor potencial de generación de empleo del departamento. Es altísima, sobre todo al nivel de adultos hombres, y no tanto en el ámbito de jóvenes y de mujeres.

En suma, se accede a empleos en esta zona, pero aparecen dos tipos de situaciones, una más consolidada, empleos de mejor calidad, en la zona Ciudad Vieja y otra más precaria en la zona portuaria.

Tasa de desempleo: El nivel de desempleo abierto es bajo, aunque crece fuertemente al nivel de mujeres y jóvenes. Existe también una alta tasa de desempleados provenientes del sector privado.

Respecto al resto del departamento:

Los hombres de esta zona presentan tasas de actividad, empleo y desempleo mejores que las del resto del departamento. En particular, las tasas de empleo son muy altas y las de desempleo muy bajas.

Las mujeres presentan también tasas de actividad y empleo altas, pero también fuertes tasas de desempleo.

Los jóvenes están fuertemente desempleados, especialmente en el tramo de 14 a 19 años.

Informalidad y Precariedad: Existe un alto porcentaje de ocupados que buscan otro trabajo, así como de trabajadores por cuenta propia. La hipótesis es que se trata de una zona con problemas de calidad de empleo serios, dados los niveles educativos, el acceso a la salud y la desocupación de larga duración. (los desocupados son “propriadamente dichos”, probablemente de larga duración).

Se trata de un área en declive desde el punto de vista del empleo, con relación a otros lugares de la ciudad.

Evolución del empleo: EL empleo crece y el desempleo es relativamente bajo en el contexto del departamento, pero la calidad del empleo es muy mala. Problemas muy serios al nivel de las mujeres y jóvenes.

Evolución de actividades: Se trata de una zona donde crecen los servicios y las actividades de tipo servicios personales. Esto puede constituir situaciones de dualización. En las sociedades “informacionales” crecen las dos puntas de la escala ocupacional, los altamente calificados y los poco o nada calificados. En Ciudad Vieja parece haber indicadores de dualización en este sentido.

Estructura Ocupacional: A este nivel se confirma en la zona la tendencia a la dualización entre una cúpula de profesionales y técnicos –los Directivos y Gerentes no viven aquí- por una parte, y por otra, trabajadores poco calificados vinculados a los servicios personales, vendedores, pequeño comercio, ambulanzismo, informalidad, construcción. Se trata del proletariado de “cuello blanco”, al que se suma la construcción.

Relaciones laborales: Predominan los asalariados formales, pero con altísimo porcentaje también de cuenta propia. Se trata de situaciones contradictorias en algún sentido, pero que responden a las tendencias de las ciudades modernas. Dualización.

8 | EVOLUCION DE LA GESTION

8.1 ESTRATEGIAS DE GESTIÓN

Este proceso se inició en el ámbito municipal en el año 1982 con la declaración cautelar de Ciudad Vieja como Area Testimonial, la realización del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y la creación de la Comisión Especial Permanente como órgano de protección patrimonial y de gestión urbana. El momento actual está jalonado por la



aprobación del Plan Montevideo y la redacción del Plan Especial de Ordenamiento, Protección y Mejora de Ciudad Vieja. Podemos decir que hemos superado cuatro fases hasta llegar a la actual; estas son las de: Acciones de Defensa, la Visión Estratégica, la Reestructura Municipal, Planificación versus Acción y, finalmente, la Planificación Derivada.

En los años 70, en Montevideo se produce un auge constructivo basado únicamente en los valores de la especulación inmobiliaria, lo que finalmente expresa como su reverso el deterioro de la calidad ambiental de la ciudad. A ello debe agregarse la decisión del Ejecutivo Nacional (de facto) por la cual un elevado número de edificios y conjuntos urbanos quedaron desprovistos de toda protección cautelar. El resultado de esto fue la demolición de un significativo número de edificios de alto valor histórico, arquitectónico y urbano.

En este contexto, hacia principio de la década de 1980 surge el Grupo de Estudios Urbanos. Creado por un conjunto de profesores alejados de la Universidad intervenida por la dictadura, jóvenes profesionales y estudiantes, decidió estudiar la alarmante situación generada en aquellos años en torno al patrimonio, la construcción, la vivienda, la ciudad y la población de Montevideo en general y la Ciudad Vieja en particular. La tarea del Grupo de Estudios Urbanos se concentró en el inventario, el análisis, el estudio de propuestas, la divulgación y sensibilización respecto de los valores de nuestra ciudad.

Acciones de Defensa

Entre los años 1982 y 1984 la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, fue el instrumento municipal para contener el interés por obtener permisos de demoliciones y, a la vez, un órgano multi-institucional que avaló a la Intendencia Municipal en el tratamiento caso a caso de las propuestas. La Comisión basó su trabajo en acciones de defensa del patrimonio construido y en la idea de protección global con un control puntual de la edificación. Una normativa edilicia y urbanística que se apoyaba fundamentalmente en aspectos conceptuales a la hora de reglamentar las condiciones para la rehabilitación y la construcción de nueva edificación, se aplicó en la evaluación de los proyectos. Para desarrollar estas tareas la herramienta fundamental fue el Inventario Básico del Patrimonio Arquitectónico de la Ciudad Vieja, que la Intendencia Municipal llevó adelante junto a la Sociedad de Arquitectos del Uruguay en el año 1983.

En el ámbito de la gestión, se logró en este período que la Intendencia Municipal realizara las primeras obras en el espacio público, con la peatonalización de la calle Pérez Castellanos y la realización de la Plazoleta de la Contraescarpa.

La Visión Estratégica

En el período 1985 - 1989, la elaboración del Plan Quinquenal por parte del Grupo Técnico de la Ciudad Vieja expresó un pensamiento afín a las visiones estratégicas, donde se enfatizó el esfuerzo dedicado a la gestión urbana.

De esa manera mediante el Convenio Marco firmado entre la Intendencia Municipal de Montevideo y el Banco Hipotecario del Uruguay se construyeron numerosas viviendas, bajo diversas modalidades y de diverso tipo: reciclaje de acción directa (Casa del Virrey); obra nueva por Concurso Nacional de Proyectos (Conjunto Yacaré); obras de reciclaje promovidas por agentes privados bajo una línea de crédito privilegiada dentro del Banco Hipotecario y, finalmente, se realizaron una serie de concursos en la modalidad Proyecto-Precio-Terreno (PPT), donde promotores privados presentaban un paquete donde se evaluaba por separado adjudicando un puntaje a la calidad arquitectónica del proyecto y al costo del terreno y la edificación.

Se continuó con la promoción de obras en el espacio público, proyectándose y construyéndose el circuito peatonal de las calles



Sarandí, Bacacay y Policía Vieja, en el área de ingreso a la Ciudad Vieja.

La gestión de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja se extendió hacia el complemento de la normativa municipal elaborando una adecuación del reglamento que controla el diseño de la cartelería del Área Testimonial y la creación de incentivos tales como la exoneración de impuestos municipales y nacionales a las obras de rehabilitación de edificios de alto valor patrimonial.

También en este período se anexaron bajo la jurisdicción de la Comisión Especial Permanente otras tres Áreas Testimoniales: el Barrio Reus al Norte, el Barrio Reus al Sur y el Barrio Sur.

La Reestructura Municipal

En el período 1990 - 1994 se hace evidente la necesidad de extender y coordinar crea la política patrimonial de la Intendencia Municipal. Con ese objeto se crea la Unidad para la Protección del Patrimonio Edificio, Urbanístico y Ambiental; oficina que hacia el final de este período supervisará las de todas las Comisiones Especiales Permanentes de las Áreas Testimoniales de Montevideo.

En este marco se elabora un listado de Bienes de Interés Municipal y se declaran protegidas otras áreas testimoniales dentro del Departamento que si bien no integran el casco histórico de la ciudad son valoradas por su patrimonio construido, urbanístico y paisajístico.

El listado de Bienes de Interés Municipal responde a un concepto amplio de patrimonio, muy adecuado a la historia y sensibilidad montevideana. Está integrado por valiosos ejemplos de arquitecturas de todos los períodos que han conformado la actual ciudad. En particular se destaca el singularmente valioso patrimonio moderno de la primera mitad del siglo veinte, que refleja una “modernidad apropiada”⁶.

En este período se destaca, también, el surgimiento de un elemento innovador en el gobierno de la ciudad: la descentralización municipal. El Centro Comunal Zonal asume las tareas de la administración dentro del sector, el Concejo Vecinal elegido por los propios residentes de la zona y la Junta Local con representantes de los partidos políticos, son las instancias de participación social que decidirán las acciones a realizar por parte de la Intendencia. Desde ese momento la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja tiene un representante de los vecinos quien plantea y defiende los intereses de los mismos.

Planificación versus Acción

Entre 1995 y 1999 se produce un agotamiento del modelo de gestión vigente hasta el momento, que se refleja en: algunos desajustes entre objetivos y logros del Plan Quinquenal, la interrupción de la política de promoción de vivienda por parte del Banco Hipotecario, la disminución de las inversiones inmobiliarias y en la emigración de un sector del comercio instalado desde larga data. Todo esto evidenció las diferencias en el enfoque conceptual acerca del tema entre la Comisión Especial Permanente, que expresaba una visión pragmática, y el Grupo Técnico de Trabajo, que plantea una visión planificadora.

El diferendo se zanja desde una instancia superior cuando la Intendencia Municipal se aboca a la realización del Plan Montevideo (Plan de Ordenamiento Territorial). La naturaleza del Plan Montevideo es, por un lado, instrumental en la medida que establece el ordenamiento preciso de una importante porción del territorio del Departamento y por otro, conceptual, en la medida que genera las figuras de planificación y gestión que orientan el desarrollo del territorio en todos sus ámbitos y escalas.

⁶ Término expresado por Arana y Garabelli en “Arquitectura Renovadora en Montevideo: 1915 – 1940”



El manejo de instrumentos innovadores para la puesta en práctica de estrategias de regeneración urbana ha motivado la realización del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja, como pieza derivada del plan general.

La Planificación Derivada

De acuerdo al Plan Montevideo los Planes Especiales tienen por finalidad: “desarrollar propuestas de planificación en una escala más reducida” y “se referirán a renovación, protección, estructuración, reestructuración y consolidación, tanto en el área urbana como en la rural, así como al desarrollo de una propuesta integral en un área previamente delimitada”.

En el caso de la Ciudad Vieja se trata de un Plan Especial para un área patrimonial formada fundamentalmente por tejidos urbanos consolidados que son el ámbito para una compleja trama de actividades, asociados con la vivienda y con la presencia de la principal centralidad administrativa y financiera del país. Al mismo tiempo, en los bordes de la península y en su encuentro con la Ciudad Nueva se observa la presencia de una problemática diferente expresada en el vaciamiento y la desestructuración de sus tejidos urbanos.

9 | ZONAS DE PROBLEMÁTICA HOMOGÉNEA

Definidos en los Capítulos anteriores los principales parámetros constitutivos de

Ciudad Vieja y el eje 18 de Julio se procede a realizar una síntesis operativa que los integre.

Como ya se expresara, se propone de esta manera, superar el alcance formal y espacial que visiones parciales ya sea funcionalistas, “pintoresquistas” o exclusivamente morfológicas conllevan, incorporando las variables de actividad y funcionalidad, población y movilidad, proponiendo entonces el concepto de área de problemática homogénea.

De este modo las variables consideradas para su delimitación son:

- Uso predominante
- Tipología y morfología
- Contenidos sociales
- Calidad ambiental y de la escena urbana
- Posición territorial y aspectos de movilidad

A partir de las variables consideradas el territorio objeto del Plan Especial se ha dividido en 14 áreas de problemática homogénea.

Estas se constituyen en la estructura territorial de referencia para los problemas y oportunidades del área en su doble caracterización espacial y social. Su distinción tiene como finalidad brindar un marco para la delimitación de las políticas y propuestas de actuación en función de la similitud de problemas que las afectan.

Z1. Sector de la Escollera Sarandí

Uso predominante

Zona híbrida que presenta una combinación de suelo vacante y espacios indefinidos que en conjunto permiten caracterizarlo como un área de oportunidad:

- Un importante valor de uso como espacio de ocio, deportes y esparcimiento, que trasciende la escala local.
- Edificaciones de borde bastante deterioradas, de factible renovación parcial;



- una franja de espacios vacantes y transformables adyacente al tejido, que actualmente comprende espacios verdes, estacionamientos, depósitos, espacios de la Armada, una terminal de autobuses y el Ex Hotel Nacional;
- la Rambla;
- un sector de suelo ganado recientemente a la Bahía, adyacente a la Escollera Sarandí, sin uso, ampliable.
- Dos edificios primarios con carácter patrimonial: el ex Hotel Nacional y la Escuela Carlos Nery.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Muy baja, la geometría y el paisaje tradicional del sector estuvieron pautados por la contraposición entre el borde peninsular, en parte no accesible, y el eje de la Calle y Escollera Sarandí.

En los últimos años, importantes transformaciones se están produciendo a partir de la expansión de la plataforma portuaria, los nuevos suelos ganados a la Bahía, y de la interconexión de las ramblas. Desde la Escollera es remarcable la visión lejana del frente oeste de Ciudad Vieja de gran potencialidad.

Posición territorial y aspectos de movilidad

El extremo oeste de la península es el punto de unión por la cinta costera, entre el este y el oeste de la ciudad y como consecuencia tiene una accesibilidad equivalente desde ambos sectores.

Tiene además un valor primordial en el imaginario urbano, por su carácter de extremo de la península y punto de acceso al gran espacio de la Bahía en su encuentro con el Río.

Potencialmente es un nodo en el sistema de grandes equipamientos costeros metropolitanos, hecho decisivo para su definición programática.

La terminal de autobuses urbanos si bien contribuye a la accesibilidad del sector, impacta negativamente en su caracterización espacial y ambiental.

Z2.1. Barrio Guruyú

Uso predominante

Es una zona marginal al Casco Histórico de uso predominantemente residencial y baja dinámica de actividades, a excepción de la generada por el Hospital Maciel. La densidad de vivienda por manzana es baja presentando una variación de 47 a 146 viviendas por manzana.

Promedialmente el 30% de las viviendas de la zona presentan hacinamiento, es decir más de 2 personas por habitación.

Tipología y morfología

Tipológicamente se caracteriza por una fuerte presencia de Casas standard de 1 y 2 niveles, Edificios de renta, Edificios de Propiedad Horizontal y Casas urbanas extrovertidas.

Su morfología está pautada por la manzana de borde cerrado y compacta, a partir de tipologías edificatorias de vivienda individual y colectiva profundas con patios interiores. La edificación es de baja altura entre 6 y 12 metros y se caracteriza por su baja calidad y mínima presencia de edificios de carácter patrimonial.

Contenidos sociales

La zona presenta conflictos sociales debido a la presencia de grupos de población marginal que generan condiciones de inseguridad en el espacio público.

A diferencia de otras áreas de Ciudad Vieja, hay una importante presencia de población residente de nivel socioeconómico medio y bajo, alcanzando una densidad máxima de 327 hab/Há. La zona



presenta en su conjunto una persistente pérdida de población que se traduce en 1464 habitantes menos en el período intercensal de 1985 – 1996.

Paradójicamente este proceso es acompañado por un incremento de 220 viviendas nuevas en el mismo período, expresando una tendencia general a la disminución del tamaño medio de los hogares más acentuada en el Área Central de la ciudad.

Calidad ambiental y de la escena urbana

En términos generales la escena urbana es pobre por el estado de deterioro construcciones, por el escaso valor arquitectónico de sus construcciones y por el deficiente equipamiento de sus calles. Destaca el valor formal y testimonial del Hospital Maciel.

Posición territorial y aspectos de movilidad

El barrio Guruyú es el extremo de la península y fue históricamente percibido como un “cul de sac” de la estructura urbana de Ciudad Vieja. Esta situación cambió radicalmente al quedar rodeado por Ramblas, espacios por excelencia de la movilidad metropolitana, que otorgan al barrio una nueva condición de alta visibilidad y accesibilidad urbana.

El entorno de la plaza Isabelino Gradín es un área de oportunidad para concentrar esfuerzos de rehabilitación, debido a la presencia de un importante número de predios de propiedad municipal y de promotores inmobiliarios. La presencia de una terminal de transporte colectivo urbano de impacto negativo sobre el espacio público ha originado situaciones de conflicto con el vecindario.

El entorno del Mercado Chico representa un punto focal del Barrio Guruyú, por su localización en el encuentro de Sarandí y Pérez Castellano. Su particularidad morfológica y la presencia de equipamientos sociales y comercios representa también una oportunidad para potenciar la débil centralidad barrial existente.

Z2.2. Eje Colón – Pérez Castellanos

Uso predominante

Zona de uso comercial al norte de Sarandí y residencial de similares características tipo-morfológicas y sociales que el barrio Guruyú al sur.

La crisis del distrito comercial de la Calle Colón, originalmente con un tipo de actividad comercial especializada en la vestimenta de bajo precio, se manifiesta en un alto número de locales cerrados y en el deterioro general de fachadas, se traduce en una imagen urbana de abandono y genera incertidumbre respecto al futuro inmobiliario del área.

En contraposición, y por influencia del Mercado del Puerto, Pérez Castellano, sobretudo entre 25 de mayo y Piedras, presenta una actividad comercial de pequeña escala al servicio del área residencial y de uso cotidiano, pero muy intensa y con buenas potencialidades de desarrollo.

Tipología y morfología

Si bien el eje Colón y parte de Pérez Castellano está ocupado en sus plantas bajas por actividad comercial, tipológicamente la zona está caracteriza por Casas standard de 1 y 2 niveles, Edificios de renta, Edificios de Propiedad Horizontal y Casas urbanas extrovertidas.

Se distingue en este sentido la calle Pérez Castellano en el que hay predominio de tipos introvertidos previos a 1930, y el eje Colón en su tramo central con fuerte presencia de edificación más reciente de muy baja calidad arquitectónica.

Su morfología está pautada por la manzana de borde cerrado y compacta, a partir de tipologías edificatorias de vivienda individual y colectiva profundas con patios interiores. La edificación es de altura media 12 y 18 metros y se caracteriza por su baja calidad y modesta presencia de edificios de carácter patrimonial.



Contenidos sociales

La zona presenta importantes desequilibrios en la población residente, entre niveles muy bajos y marginales y población de nivel socioeconómico medio alojada en vivienda individual y colectiva de promoción pública generada en el período de la década de 1980.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Presenta una imagen de baja calidad debido al escaso valor arquitectónico promedial de la edificación y el descuido en los elementos de cartelera que integran las plantas bajas comerciales. El tramo norte de Pérez Castellano presenta un elevado interés visual con el Edificio de Aduanas como característico remate hacia el norte y fachadas de arquitectura homogénea y buen estado de conservación y calidad.

Posición territorial y aspectos de movilidad

La zona constituye un límite entre los sectores del este y el oeste de la península delimitando claramente el barrio residencial a un lado y el distrito comercial y terciario al otro. Tiene una buena accesibilidad por la existencia de líneas de transporte colectivo que atraviesan Colón. Las restricciones en el estacionamiento de automóviles privados afectaron negativamente la dinámica comercial de la zona.

Z3. Mercado del Puerto

Uso predominante

Zona de usos esencialmente comerciales particularmente gastronómicos, turísticos y de esparcimiento, constituye uno de los polos de atracción caracterizadores de Ciudad Vieja a escala metropolitana y para el turismo internacional. En el entorno del Mercado del Puerto se concentraron acciones de renovación en la década de 1980, dando lugar a la construcción del edificio comercial de La Proa y el conjunto de viviendas Yacaré, con protagónica participación de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

Tipología y morfología

Presenta una gran hibridación tipológica con predominio de vivienda colectiva de distintos períodos. La morfología está pautada por la manzana de borde cerrado y compacta, la edificación es de altura media 12 y 18 metros.

Contenidos sociales

En la década de 1990 no se produjeron nuevas acciones en la línea ya iniciada. Como consecuencia, el área se encuentra hoy en un estado de transición incompleta, debido a la permanencia de situaciones de deterioro y tugurización del stock en el entorno inmediato con una población residente de nivel socioeconómico bajo. Esto contrasta con la vitalidad de los espacios comerciales del Mercado que captan una importante población flotante de clase media local y turistas, que lo definen como un enclave de gran potencialidad.

Calidad ambiental y de la escena urbana

La presencia del tramo Peatonal Pérez Castellano, el Mercado del Puerto y el edificio de Aduanas definen un entorno de alta calidad y potencialidad, presentando importantes conjuntos aptos para la rehabilitación.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Posee una excelente accesibilidad por su proximidad con la Rambla Portuaria, que refuerza su rol metropolitano de esparcimiento y turismo.



Su acceso peatonal desde la zona de Plaza Matriz, sin embargo no está resuelto con claridad.

Z4. Eje calle Reconquista

Uso predominante

Zona de función netamente de residencia colectiva.

Tipología y morfología

La presencia de bloques frente a Rambla Sur significa una ruptura morfológica importante al módulo típico de manzana cerrada y calle corredor, respondiendo a las formas del hábitat contemporáneo, en este caso adaptado a las dimensiones de la manzana tradicional.

Los sectores de manzana tradicional responden a las pautas residenciales del Guruyú con predominio de casas standard, edificios de renta y manzana cerrada compacta.

Contenidos sociales

Características de población residente de nivel socioeconómico medio en los bloques de fachada sur.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Desde este punto de vista la zona presenta importantes carencias, sobre todo en cuanto a los frentes sur de las plantas bajas de la edificación, cosa que por otra parte es reafirmada por edificación reciente. Paralelamente los espacios verdes adyacentes carecen de valor de uso no solamente por su orientación sur y exposición a los vientos, sino también por su abandono y falta de equipamiento y mantenimiento.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Zona de borde muy caracterizada y consolidada, constituye un elemento urbano clave para la integración y calificación del espacio público de Rambla Sur.

Excelente accesibilidad desde la Rambla y líneas de transporte colectivo por Reconquista.

Z5. Eje comercial – residencial Buenos Aires – Sarandí

Uso predominante

Zona de usos mixtos residenciales terciarios y plantas bajas comerciales, es un sector muy consolidado, pero muy heterogéneo en cuanto a su funcionalidad y tipologías edificatorias. La densidad de viviendas es baja y oscila entre 11 y 135 viviendas por manzana.

El eje Sarandí que en su borde este termina con su condición de peatonal comienza a perder progresivamente hacia el oeste intensidad de actividades no sólo cuantitativa sino cualitativamente, con algunos focos de actividad pública y comercial como son el Registro Civil o la Cooperativa Bancaria.

Tipología y morfología

Pautada por la mezcla de tipos edificatorios colectivos e individuales, aparecen en esta zona grandes casas burguesas de 2 o 3 niveles, y una importante presencia de grandes edificios institucionales y de oficinas.

La morfología se define por la manzana de borde cerrado y compacta, la edificación es de altura media y alta entre 12 y 18 metros.

Contenidos sociales

Población residente de nivel socioeconómico medio, actividad comercial orientada a sectores medios-bajos y medios.



Calidad ambiental y de la escena urbana

El edificio de Correos, destaca dentro de una imagen urbana de buena calidad, muy consolidada y pautaada por la típica calle corredor continua.

Posición territorial y aspectos de movilidad

La escasa circulación vehicular que presenta Sarandí, hace que de hecho funcione como semi – peatonal prácticamente hasta calle Zabala.

La calle Buenos Aires que funciona como troncal de salida del transporte colectivo, como vía de tránsito exclusivo, presenta por esta razón una mayor dinámica sobre todo asociada a las paradas de ómnibus.

Z6. Distrito Administrativo y Financiero

Uso predominante

Zona de función central y uso predominantemente terciario, conformando el Distrito Administrativo y financiero. Concentra la actividad bancaria, administrativa, de gobierno y profesional, existiendo un tipo de actividad comercial especializada al servicio de las funciones principales.

Tipología y morfología

No existiendo un predominio tipológico neto, la zona se caracteriza por la coexistencia de grandes Edificios institucionales, Edificios de Renta y de Propiedad Horizontal de 6 o más niveles y Casas burguesas de 2 o más niveles.

Muy consolidada y con pocas posibilidades de renovación se caracteriza por una morfología de manzanas con parcelas medianas y grandes y altura promedial de 21 metros.

Contenidos sociales

Es el sector de mayor afluencia de población flotante del área, en cuanto a empleados, profesionales y usuarios de las actividades dominantes. Existe un incipiente proceso de retiro de este tipo de actividades, en principio profesionales y bancarias, lo que constituye una de sus principales amenazas.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Presenta la mayor densidad de edificios con alto valor Patrimonial catalogados como Grados 4 y 3. Se constituye, por sus calidades espaciales y arquitectónicas en la verdadera imagen de Ciudad Vieja. Presenta una escena urbana de excelentes cualidades en general, particularmente por la presencia de Plaza Zabala y algunos puntos de visuales relevantes sobre todo hacia el Puerto.

No obstante, es en esta zona donde la conflictividad entre los usos peatonales y el modelo de transporte público y los vehículos privados afectan fuertemente la calidad ambiental. Esto es particularmente crítico en la congestión de ómnibus que presentan cales como 25 de Mayo o Cerrito.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Zona de accesibilidad muy elevada en cuanto a transporte colectivo e individual. La red viaria no ha experimentado variaciones de importancia, encontrándose conflictos entre la movilidad peatonal, el transporte colectivo y la circulación de vehículos particulares especialmente en las calles Rincón y 25 de mayo.



Z7. Sector Piedras – Bóvedas

Uso predominante

Usos mixtos, con importante presencia residencial, con densidad entre 10 y 111 viviendas por manzana.

En esta zona se concentran, algunas de las operaciones recientes de mayor interés en rehabilitación del tejido para vivienda cooperativa, con edificaciones tugurizadas y ruinosas. Todavía conserva, si bien en franco declive la presencia del “bajo” mínimamente concentrado en J. Carlos Gómez entre Cerrito y Piedras.

Tipología y morfología

Existe un fuerte predominio de casa standard de 1 y 2 niveles, así como algunos sectores que concentran edificios industriales o de depósito hoy en desuso.

Presenta una morfología caracterizada por la manzana de media y baja altura y una estructura del parcelario diferente al sector residencial del Guruyú, con predominio de predios de mayor frente y distribución más homogénea.

Contenidos sociales

Importante presencia de población residente de nivel socioeconómico medio y bajo, alcanzando una densidad máxima de 269 hab/Há. La zona, al igual que toda el área presenta en su conjunto una persistente pérdida de población que se traduce promedialmente en 600 habitantes menos en el periodo intercensal de 1985 – 1996.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Los espacios públicos que la bordean son inseguros y degradados, pero de gran potencialidad ambiental y paisajística como la cinta de espacios libres y la propia Rambla Norte. Potencialmente es una fachada de Ciudad Vieja, hoy incompleta y deteriorada, caracterizadora de un importante sector de Rambla Portuaria.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Presenta una excelente accesibilidad desde 25 de Mayo por medios colectivos de transporte y por la presencia de la Rambla Norte.

Z8. Rambla Norte – Aduana

Uso predominante

Áreas de espacio público caracterizadas por la fuerte presencia del edificio monumental de Aduanas.

A pesar de su carácter unitario, presenta en su desarrollo marcadas diferencias entre:

El tramo desde Neptuno hasta la A.N.P., residual y de baja dinámica de actividades, con una acera norte de Rambla Portuaria cerrada.

- El tramo que enfrenta al Mercado del Puerto, muy dinámico y que progresivamente tiende a introducirse en el recinto Portuario, integrando las actividades comerciales y gastronómicas con las culturales de Fundación Buquebús. Cuenta con el edificio de la Aduana, y su capacidad de transformación de su planta baja y primeros pisos para actividades públicas.

- El tramo comprendido entre Fundación Buquebús y la Atarazana de carácter indefinido y carente de equipamiento vegetal y urbano.

Contenidos sociales

Zona de población flotante que accede a trabajar en las actividades portuarias, comerciales gastronómicas y turísticas, así como usuarios de las mismas



Calidad ambiental y de la escena urbana

Escena urbana pautaada por sus distintos tramos, en la que predomina el edificio de Aduanas, y un sector de bajísima calidad ambiental entre Neptuno y el Mercado acentuado por el paisaje del recinto Portuario y la playa de contenedores.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Esta franja costera si bien presenta una barrera con el recinto Portuario, potencialmente puede conformarse en la zona de nexo e integración entre Ciudad Vieja y el Puerto.

Z9. Rambla Norte – Sector intermedio

Uso predominante

Áreas de espacio público sin calificación ni equipamiento netamente de circulación y estacionamiento informal.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Zona de baja calidad destacándose sus posibilidades en la presencia del espacio público de Plaza Garibaldi y las especies vegetales de gran tamaño (Tipas) que parcialmente caracterizan su lado norte.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Forma parte del sistema circulatorio de enlace de la Rambla Portuaria con el oeste de Montevideo. El tránsito rodado afectado al Puerto es conflictivo con una apropiación de los mismos para otros usos.

Z10. Acceso Norte

Uso predominante

Zona de borde de carácter híbrido que conjuga espacio público, actividad terciaria y comercial con grandes edificaciones en progresivo desuso y degradación. La disponibilidad de suelo y construcciones existentes, así como un conjunto de morfologías heterogéneas, permiten definirlo como un área de oportunidad.

Tipología y morfología

Sobre la Rambla Portuaria, y al sur de la traza de la Diagonal Fabini, el tejido antiguo de Ciudad Vieja presenta un gran deterioro físico y social, que alterna con conjuntos de vivienda de muy reciente construcción, pautaando un estado de transición no exento de conflictos. Al norte de la traza de la Diagonal Fabini, y con frente a la Rambla, predominan manzanas de grandes predios, con usos industriales y de depósito, con una alta capacidad de transformación física.

Contenidos sociales

La densidad de habitantes es muy baja no superando los 150 hab/Há, al limitarse los usos residenciales a sectores puntuales de la zona.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Escena urbana de calidades dispares, en la que la traza de la Diagonal Fabini, presenta una heterogeneidad de usos y de ocupación, así como abundante suelo vacante de propiedad pública y privada. El espacio verde sobre la Rambla se recorta contra el borde del tejido siguiendo las trazas históricas de la muralla y del Puerto Chico. Algunos edificios primarios, como el Banco Central, La Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes y el Teatro carecen de un contexto adecuado, presenta patrimonio arqueológico de gran potencialidad.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Concentra los flujos que llegan por el borde de la Bahía y los provenientes de los ejes interiores como Agraciada y Av. Italia. Juega



además, un papel relevante en la articulación de la Ciudad Vieja con el área de renovación del Plan Fénix.

Se encuentra a una distancia peatonal de los grandes equipamientos previstos en el Plan Fénix (Centro Cultural, Centro Comercial), de la Plaza Independencia, y del Distrito Administrativo - Financiero. La presencia de la Terminal de Transporte colectivo Río Branco la constituye en un nodo del sistema de movilidad metropolitana.

Z11. Acceso Sur

Uso predominante

Zona de borde de carácter híbrido que conjuga espacio público, actividades culturales, turísticas y en menor medida residenciales.

El sector presenta un conjunto de rasgos de disponibilidad de suelo y construcciones y capacidad de transformación que, además de su buena posición, justifican su definición como área de oportunidad : un espacio abierto con escasa definición espacial y de usos, y abundante suelo vacante de propiedad pública y privada, así como vacíos en el tejido amanzanado y padrones con construcciones aptas para la sustitución.

Tipología y morfología

La morfología, producto del encuentro de trazados coloniales y post-coloniales es muy heterogénea presentando un amanzanado irregular y un parcelario de tamaño medio y grande.

En parte se lee como un espacio vacío entre dos tejidos ocupado por los grandes edificios del Teatro Solís y el Mercado. Plaza España aparece rodeada por un conjunto de edificaciones carente de rasgos unificadores.

Contenidos sociales

El sector oeste, lindero a las zonas residenciales Z4 y Z5, presenta similares características, concentrándose la residencia con un máximo de 114 hab/Há.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Escasa calidad ambiental caracterizada por un conjunto de edificios de uso colectivo, públicos y privados, que operan a escala metropolitana como los Clubes AEBU y Hebraica Macabi y algunos edificios primarios, como el Templo Inglés, el Teatro Solís, carecen de un contexto adecuado. En particular, el Teatro Solís, en proceso de remodelación, juega un rol decisivo en la definición funcional y formal del área.

La exposición a los vientos del sur limita los usos de los espacios abiertos durante buena parte del año.

Se constata la presencia de patrimonio arqueológico que habilita su incorporación como referencia del proyecto, previa investigación de campo.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Es la zona de conexión entre Ciudad Vieja y las áreas central y este de la ciudad, concentrando los flujos que llegan por Rambla Sur de los sectores residenciales de la costa que inclusive exceden el área de Montevideo.

Se encuentra a una distancia peatonal de la zona de actividad comercial y cultural que se nuclea en torno a las peatonales y al Paseo Cultural de Ciudad Vieja, del Teatro Solís, de la Plaza Independencia, y de 18 de Julio.

Las calles Ciudadela y Florida brindan una nueva conectividad del sector con el borde norte. La presencia de una terminal de ómnibus urbanos sobre calle Camacué tiene consecuencias negativas hacia el espacio público circundante.



Z12. Distrito Cultural – Comercial

Uso predominante

Zona de función central, caracterizada por la mayor agrupación de actividades culturales, de hotelería, comercio especializado y gastronómico, de alcance internacional y metropolitano

Tipología y morfología

Zona muy heterogénea con fuerte presencia de Edificios Institucionales, de Renta, Propiedad Horizontal y comerciales, en la que los espacios públicos de Plaza Independencia y Matriz y el sistema de peatonales resultan ser sus elementos estructuradores. La edificación antigua y contemporánea, de carácter monumental constituye uno de los conjuntos de mayor calidad patrimonial de Ciudad Vieja

Contenidos sociales

Se considera una zona de alto valor social y económico pues conjuntamente con el polo comercial del Mercado del Puerto y el Distrito Financiero conforma el “circuito noble” de Ciudad Vieja, actuando como vínculo entre ésta y el eje 18 de Julio.

La densidad de población es baja y media, caracterizándose sobretodo por población flotante del área, en cuanto a empleados y usuarios de las actividades dominantes.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Es la zona de mayor calidad del área, muy calificada desde el punto de vista de sus espacios públicos en lo físico y en lo simbólico. Cuenta con una serie de entornos urbanos muy caracterizados como Sarandí y Bartolomé Mitre y un conjunto de edificios patrimoniales en uso integrando el sistema cultural –comercial y que forman parte de los hitos visuales caracterizadores del área.

A la vez presenta situaciones críticas como:

- el espacio de Plaza Independencia cuya calidad se ve afectada negativamente debido a la heterogeneidad de su entorno edificado,
- al efecto de corte que produce la circulación vehicular perimetral y
- a un diseño poco propicio para los usos recreativos
- Posición territorial y aspectos de movilidad

Por su origen histórico es un área de transición entre la Ciudad Colonial y la Ciudad Nueva. Forma parte del eje monumental y cívico del Area Central de la ciudad, continuándose en la Av. 18 de Julio.

Posee una excelente accesibilidad vehicular y de transporte colectivo, constatándose una importante carencia de lugares de estacionamiento. Las acciones sobre el espacio público de peatonalizar algunas calles que ha contribuido a dinamizar y caracterizar la zona deben continuarse.

Z13. 18 de Julio Sector Patrimonial – Cultural

Uso predominante

Zona de función central que conjuntamente con la Zona 14 integra el eje Cívico y Comercial que es la Av. 18 de Julio. Este primer que tiene su límite oeste en el cambio físico y funcional que produce la Plaza Fabini, se caracteriza por un predominio de las actividades culturales e institucionales, con presencia comercial especializada e informal en el espacio público.

Existe un importante stock de locales comerciales subutilizados o vacíos, dentro del sistema de galerías producto del apogeo comercial



central de los años 70 hoy en franca decadencia. Las calles Colonia y San José presentan similar proceso de degradación en la calidad de la oferta comercial.

Tipología y morfología

La zona presenta, a excepción de algunas esquinas, un alto grado de consolidación y un predominio de las tipologías en altura contemporáneas residenciales, institucionales y comerciales. Buenos ejemplos de edificios con valor patrimonial tradicionales y contemporáneos la caracterizan, como el Jockey Club, el edificio del Rex o el edificio Lapido entre otros.

Morfológicamente se caracteriza por un tipo de manzana cerrada y compacta, con dos alturas máximas producto de la normativa vigente: 36 metros sobre 18 de Julio y 27 metros sobre Colonia y San José.

Contenidos sociales

Recientemente se han producido algunos hechos que podrían ser los primeros síntomas de una recuperación: las recientes obras de la Intendencia Municipal de Montevideo en el espacio público, la inauguración de la Sala Zitarroza y el incipiente cambio de imagen de sus locales y edificios.

Existe gran afluencia de población flotante de trabajadores y usuarios de las actividades dominantes, presentándose densidades medias de población que no superan los 375 hab/Há y las 184 viviendas por manzana.

Calidad ambiental y de la escena urbana

Alta calidad de la escena urbana producto de un conjunto de espacios públicos y edificios de valor arquitectónico y testimonial. Este valor aun no totalmente explotado, por el momento se ve afectado por la presencia del comercio informal en las veredas y la presencia indiscriminada de cartelería y marquesinas en las fachadas.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Siendo parte de la arteria principal de la ciudad la accesibilidad es inmejorable, siendo también esto una debilidad por la alta concentración de transporte colectivo, también las vías paralelas al eje Colonia y San José presentan insuficiencias y conflictos entre el tránsito vehicular, el estacionamiento y la movilidad peatonal.

Complementariamente la zona es atravesada por flujo vehicular de escala metropolitana proveniente del norte y el oeste por Av. Del Libertador y Río Negro en su límite este.

Z14. 18 de Julio Sector Comercial de usos mixtos

Uso predominante

Zona de función central, continua con la anterior tiene una predominancia de usos comerciales con las mismas consideraciones en cuanto a la pérdida de dinamismo y calidad. Se suma a ese proceso la pérdida de importantes espacios de recreación y cultura como algunas salas de cine.

Tipología y morfología

La zona presenta, a excepción de algunas esquinas, un alto grado de consolidación y un predominio de las tipologías en altura contemporáneas comerciales y residenciales.

Morfológicamente se caracteriza por un tipo de manzana cerrada y compacta, con dos alturas máximas producto de la normativa vigente: 36 metros sobre 18 de Julio y 27 metros sobre Colonia y San José.



Contenidos sociales

Gran afluencia de población flotante de trabajadores y usuarios de las actividades dominantes, presentándose densidades medias de población que no superan los 385 hab/Há y las 234 viviendas por manzana.

Calidad ambiental y de la escena urbana

De baja calidad donde se presentan agudizados los elementos negativos ya descritos para el anterior tramo del eje.

Posición territorial y aspectos de movilidad

Al igual que la Zona Z 13 la accesibilidad es inmejorable, siendo también esto una debilidad por la alta concentración de transporte colectivo, también las vías paralelas al eje Colonia y San José presentan insuficiencias y conflictos entre el tránsito vehicular, el estacionamiento y la movilidad peatonal.

Complementariamente la zona es atravesada por flujo vehicular de escala metropolitana proveniente del sur por Paraguay en su límite oeste.





10 | CARTOGRAFÍA

1 | TERRITORIO

- MI - 01 ESTRUCTURA METROPOLITANA**
- MI - 02 TOPOGRAFÍA Y CURVAS DE NIVEL**
- MI - 03 FOTO AÉREA | CIUDAD VIEJA**
- MI - 04 FOTO AÉREA | 18 DE JULIO**

2 | SÍNTESIS HISTÓRICA

- MI - 05 EVOLUCIÓN PLANÍMETRICA Y CATASTRAL | 1**
- MI - 06 EVOLUCIÓN PLANÍMETRICA Y CATASTRAL | 2**
- MI - 07 EVOLUCIÓN PLANÍMETRICA Y CATASTRAL | 3**

3 | ESTRUCTURA ESPACIAL DE LA EDIFICACIÓN

- MI - 08 CARPETAS CATASTRALES | CIUDAD VIEJA**
- MI - 09 CARPETAS CATASTRALES | 18 DE JULIO**
- MI - 10 ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES | 1**
- MI - 11 ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES | 2**
- MI - 12 MASA EDIFICADA Y ESPACIOS VERDES**
- MI - 13 EDAD DE EDIFICACIÓN EN PLANTA BAJA | CIUDAD VIEJA**
- MI - 14 EDAD DE EDIFICACIÓN EN PLANTA BAJA | 18 DE JULIO**
- MI - 15 ESTADO DE LAS EDIFICACIONES | CIUDAD VIEJA**
- MI - 16 ESTADO DE LAS EDIFICACIONES | 18 DE JULIO**

4 | ESTRUCTURA ESPACIAL DEL ESPACIO PÚBLICO

- MI - 17 ESPACIO PÚBLICO Y PAISAJE URBANO | CIUDAD VIEJA**
- MI - 18 ESPACIO PÚBLICO Y PAISAJE URBANO | 18 DE JULIO**
- MI - 19 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO – ARBOLADO | CIUDAD VIEJA**
- MI - 20 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO – ARBOLADO | 18 DE JULIO**
- MI - 21 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO – ARBOLADO | PLAZAS**

5 | ESTRUCTURA DE USOS DEL ESPACIO

- MI - 22 DENSIDAD Y DINÁMICA DE POBLACIÓN**
- MI - 23 DENSIDAD Y DINÁMICA DE VIVIENDA**
- MI - 24 USOS DEL SUELO EN PLANTA BAJA | CIUDAD VIEJA**
- MI - 25 USOS DEL SUELO EN PLANTA BAJA | 18 DE JULIO**
- MI - 26 USOS DEL SUELO EN PLANTA TIPO | CIUDAD VIEJA**
- MI - 27 USOS DEL SUELO EN PLANTA TIPO | 18 DE JULIO**
- MI - 28 GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN | CIUDAD VIEJA**
- MI - 29 GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN | 18 DE JULIO**
- MI - 30 CULTURA Y EDUCACIÓN | CIUDAD VIEJA**





MI - 31 CULTURA Y EDUCACIÓN | 18 DE JULIO

MI - 32 SERVICIOS SOCIALES Y RELIGIOSOS | CIUDAD VIEJA

MI - 33 SERVICIOS SOCIALES Y RELIGIOSOS | 18 DE JULIO

**MI - 34 OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN PLANTA BAJA |
CIUDAD VIEJA**

**MI - 35 OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN PLANTA BAJA | 18
DE JULIO**

**MI - 36 USOS DE SUELO DOMINANTE – ZONAS HOMOGÉNEAS |
CIUDAD VIEJA**

6 | VIVIENDA, POBLACIÓN Y SOCIEDAD LOCAL

MI - 37 NUEVA VIVIENDA 1985 – 2000

MI - 38 PORCENTAJE DE VIVIENDAS OCUPADAS

MI - 39 PORCENTAJE DE HOGARES CON HACINAMIENTO

**MI - 40 TAMAÑO PROMEDIO DE HOGAR POR SEGMENTOS
CENSALES**

MI - 41 PORCENTAJE DE HOGARES CON JEFE EN EDAD ACTIVA

7 | ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

MI - 42 ACCESIBILIDAD

MI - 43 TRANSPORTE COLECTIVO

MI - 44 ESTACIONAMIENTO

8 | PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANA

MI - 45 INTERPRETACIÓN DECRETO N° 20843

MI - 46 MHN Y FINCAS DE INTERÉS MUNICIPAL | CIUDAD VIEJA

MI - 47 MHN Y FINCAS DE INTERÉS MUNICIPAL | 18 DE JULIO

MI - 48 GRADOS DE PROTECCIÓN | INVENTARIO 1983

**MI - 49 ACCIONES EN EL ESPACIO PÚBLICO 1985-2000 | CIUDAD
VIEJA**

**MI - 50 ACCIONES EN EL ESPACIO PÚBLICO 1985-2000 | 18 DE
JULIO**

