



## MEMORIA DE ORDENACION





## 1 | PRINCIPIOS DE ORDENACIÓN

### 1.1 DEFINICIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

La síntesis de los objetivos de protección y desarrollo, en su concreción espacial, constituye el “modelo territorial” del Plan Especial. El modelo territorial sintetiza los aspectos espaciales de la visión futura del área. Mediante la referencia a este modelo territorial, se establece la coherencia entre la normativa, los programas sectoriales, y los Proyectos de Detalle, en perspectivas de corto, medio y largo plazo.

El modelo territorial tiene tres aspectos principales:

- la inserción del área del Plan Especial en el sistema metropolitano: sus roles y significados en este contexto;
- la organización espacial interna del área del Plan: distribución de usos y actividades, caracterización de los tejidos, sistema de espacios públicos, sistema de movilidad;
- la relación entre patrimonio histórico y contemporaneidad en la macroestructura de las zonas y sistemas urbanos y en la mesoestructura del tejido.

### 1.2 ROLES DE CIUDAD VIEJA – 18 DE JULIO EN EL SISTEMA METROPOLITANO

#### Contexto del Plan Montevideo

El equilibrio social y urbano, la recuperación de las áreas centrales, así como la preservación del patrimonio arquitectónico - urbanístico y la puesta en valor de las áreas caracterizadas, se definen como objetivos particulares del Plan Montevideo<sup>1</sup>. La recuperación de estas áreas impone dos desafíos: por un lado, afirmar su vocación polifuncional, y por otro, defender su carácter de habitat policlasista e integrado. Ambos desafíos se vinculan estrechamente al objetivo de la valoración del patrimonio: sólo mediante la afirmación de las actividades económicas y la densidad poblacional puede pensarse en un desarrollo sustentable para las áreas patrimoniales.

#### Afirmación de la vocación polifuncional de Ciudad Vieja y el Centro

La Ciudad Vieja y el Centro de Montevideo históricamente se han caracterizado por ser el soporte de la centralidad urbana, metropolitana y nacional, y esta centralidad se ha asociado desde el inicio a una mezcla de actividades, es decir a una vocación polifuncional. Esta vocación se ha asentado en la coexistencia de usos diversos, muchos de los cuales presentaban una alta especificidad, o incluso exclusividad, con relación al resto de la ciudad. La realidad de los últimos decenios está marcada por dos tipos de procesos que cuestionan esta vocación polifuncional:

- por un lado, la pérdida de actividades que dejan de estar en el centro histórico porque se trasladan o desaparecen;
- por otro, la pérdida de la especificidad, cuando actividades que antes sólo se encontraban en el centro, ahora se localizan también en otras áreas de la ciudad, en particular en las “nuevas centralidades” que tienen como núcleos a las grandes superficies comerciales.

Frente a estas amenazas, la afirmación de la polifuncionalidad, aún con importantes cambios respecto a los equilibrios externos e internos del pasado, aparece como uno de los objetivos centrales en el modelo territorial del Plan Especial. La cuestión está en definir qué actividades se deberán promover, en qué equilibrios, y con qué organización espacial.

En el caso de Ciudad Vieja, las consecuencias de esta definición son contundentes: el área debe pensarse para la coexistencia de las funciones comerciales, terciarias y habitacionales, como los tres

<sup>1</sup> Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 – 2005, Memoria Informativa, I.1 Objetivos | IMM. 1998



principales vectores de su polifuncionalidad, asumiendo que en cada una de ellas se han producido y se seguirán produciendo cambios que la normativa deberá reconocer y ordenar.

#### **Afirmación selectiva de los roles de centralidad del área**

El Modelo Territorial propuesto identifica tres tipos de centralidad en las que el área aún presenta ventajas heredadas:

- Centralidad financiera y administrativa de Ciudad Vieja, espacialmente asociada con el sector terciario o distrito financiero entre Plaza Matriz y el Banco de la República;
- Centralidad cultural y turística del conjunto 18 de Julio – Ciudad Vieja, con nodos destacados por la localización de: las mayores salas de espectáculos, las Plazas sobre 18 de Julio, el circuito peatonal Sarandí – Bacacay - Policía Vieja y el entorno del Mercado del Puerto.
- Centralidad comercial y cívica del eje de 18 de Julio, aún cuando es la más afectada por la descentralización del consumo.

El Plan Especial propone una afirmación selectiva de estos roles, acompañando las transformaciones de la demanda social con adecuadas transformaciones urbanas, adecuación que tiene aspectos tangibles, materiales, y aspectos intangibles vinculados con la calidad de la gestión y la comunicación.

#### **Regeneración de Ciudad Vieja como hábitat policlasista y dinámico**

El Modelo Territorial concibe a la Ciudad Vieja como un área polifuncional en la cual las funciones habitacionales no sólo se mantienen sino que se propone potenciar. En este caso el desafío planteado es doble: por un lado se trata de detener la pérdida de población y atraer nuevos habitantes, por otro, se trata de afirmar una composición social del área que refleje al menos en parte la variedad de sectores de ingresos y de modos de vida de la sociedad montevideana.

#### **Afirmación de la importancia de las funciones portuarias y necesidad de una nueva integración Ciudad Vieja - Bahía**

El Modelo Territorial plantea una mayor y mejor integración entre Bahía - Puerto y Ciudad Vieja, en un sentido físico - ambiental, económico y cultural. Esto se traduce en una atención particular a la regulación y gestión de la interfase ciudad-puerto, a través de la formulación de los Proyecto de Detalle Atarazana – Puerto y Escollera.

#### **Vínculos de Ciudad Vieja en el proceso de transformación de la ciudad**

En sus relaciones territoriales, es posible que la Ciudad Vieja experimente cambios en los próximos años en relación con los procesos de transformación de sus áreas próximas, en particular:

- una intensificación de las relaciones con el entorno de la Bahía y el Plan Fénix hacia el norte; y
- una intensificación de las relaciones con el territorio costero hacia Parque Rodó y la zona este de la ciudad con relación a la Rambla Sur.

El fortalecimiento de estas dos relaciones por los bordes costeros se contraponen al modelo tradicional de vinculación de Ciudad Vieja con el resto de la ciudad, que privilegiaba los vínculos por el eje interior Sarandí – 18 de Julio y sus paralelas. Desde el punto de vista del Plan Especial, estos nuevos vínculos se consideran favorables y se prevén formas de conducirlos (evitando que se concreten en su versión de amenaza, como factores de marginación más que de integración), sin dejar de lado el desafío de redefinir positivamente, es decir revalorizar,





el vínculo a través del eje central a uno y otro lado de Plaza Independencia.

### **Ciudad Vieja y 18 de Julio.**

Ciudad Vieja y 18 de Julio son dos áreas con algunos elementos comunes, en particular un espacio de transición que pertenece a ambas por igual: la Plaza Independencia. Más concretamente, el territorio que, sobre el eje Sarandí – 18 de Julio, va desde la Puerta de la Ciudadela hasta la calle Andes, debe formar parte de cualquier abordaje urbano que sobre estas áreas se desee emprender.

Del mismo modo, son áreas que habiendo sido centro y referencia para el conjunto de la ciudad en los últimos años han perdido protagonismo, o cuando menos su antigua significación.

Al mismo tiempo, presentan diferencias de importancia en lo que tiene que ver con las características de sus tejidos urbanos, el carácter de su patrimonio y su densidad, tipo de problemáticas sociales, y el modelo de gestión a seguir para su recuperación.

En ese sentido, la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja oportunamente planteó su discrepancia acerca de la incorporación del área 18 de Julio dentro del Área Testimonial Ciudad Vieja, por entender que si bien ambas zonas poseen trascendencia semejante para la ciudad, responden a naturalezas diferentes.

Finalmente, según se infiere de la estructura de planificación derivada planteada por el Plan Montevideo, dentro de la cual está prevista la realización del Plan Especial con valor estratégico Proyecto Centro<sup>2</sup>, el Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja – 18 de Julio cumple un papel específico en lo que hace al inventario y catalogación de los elementos patrimoniales del área 18 de Julio y a su ordenamiento edilicio.

De este modo se debe concluir que la gestión urbana, en general, y patrimonial, en particular, de estas áreas tiene muy pocos elementos en común. Por lo tanto es razonable suponer que este Plan Especial se concentre en dar una respuesta integral acerca de la planificación, ordenamiento y gestión del área Ciudad Vieja y, en cambio, sólo se concentre en los aspectos de Catalogación Patrimonial y ordenamiento del área 18 de Julio, remitiendo el resto de los aspectos a la figura de planificación específica, el Proyecto Centro.

## **2 | MODELO TERRITORIAL**

### **2.1 MODELO DE ORDENACIÓN**

La organización espacial interna del área del Plan Especial, o modelo de ordenación, se define en torno a cinco componentes principales:

- la catalogación de elementos de valor patrimonial;
- la caracterización tipomorfológica de los componentes urbanos;
- la ordenación de la masa edificada;
- la organización espacial de las actividades – usos del suelo;
- el proyecto del espacio público;
- el modelo de accesibilidad y movilidad.

#### **2.1.1 Límites del Área Testimonial Ciudad Vieja**

Se establecen los siguientes límites para el Área Testimonial Ciudad Vieja: Río de la Plata, Bahía de Montevideo, calle Florida (al norte de Plaza Independencia), Circunvalación Plaza Independencia, calle Ciudadela (al sur de Plaza Independencia), incluyendo todos padrones frentistas a las vías citadas.

<sup>2</sup> Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 – 2005, Memoria de Ordenación. Capítulo II.5. Áreas de Promoción y Planes Especiales con Valor Estratégico. | IMM. 1998



Los elementos de alto valor patrimonial catalogados en este Plan Especial ubicados dentro del área 18 de Julio serán incluidos en el listado de Bienes de Valor Patrimonial de la Intendencia Municipal de Montevideo.

### **2.1.2 Catalogación de elementos de valor patrimonial**

La catalogación de edificios, espacios públicos, visuales y objetos de valor patrimonial se materializa a través del Inventario Patrimonial realizado en el año 2000. Estos elementos son documentados a través de fichas individuales que contienen el registro, la clasificación de los valores y una orientación para las acciones futuras.

### **2.1.3 Caracterización tipomorfológica de los componentes urbanos**

El análisis tipomorfológico realizado a partir del Inventario Patrimonial permitió establecer la clasificación y organización de los distintos tipos arquitectónicos en las subzonas del tejido de Ciudad Vieja. La variedad de tipos dominantes, asociada con la diversidad en el tamaño medio de las parcelas, resultó ser el principal factor de diferenciación en un tejido que por lo demás presenta una gran homogeneidad morfológica, pautada por el predominio de la manzana compacta.

Con los anteriores resultados a la vista, se estableció una vocación tipomorfológica de las distintas áreas del tejido, capaz de afirmar los valores propios de cada zona y a la vez encauzar y asimilar los procesos de cambio esperados.

### **2.1.4 Organización espacial de las actividades y usos del suelo**

A partir del Inventario Patrimonial se realizó el estudio de los usos del suelo actuales, y mediante la investigación cualitativa procesada en los talleres y ciclos de entrevistas se identificaron las principales tendencias de cambio.

Con estos elementos, se procedió a formular un modelo futuro de los usos del suelo dominantes, que deberá servir para orientar las políticas de incentivos para los usos deseables y las restricciones normativas a los usos indeseables.

### **2.1.5 Ordenación del espacio público**

El proyecto de ordenación del espacio público adoptado por el Plan Especial tiene como rasgos centrales el enfoque integrado del sistema de espacios públicos del área y la expectativa de lograr estándares de calidad altos en relación con su diseño, construcción y gestión.

En tanto componente del Modelo Territorial, el proyecto de ordenación del espacio público plantea tres escalas de trabajo:

- dentro del tejido consolidado, a través del mejoramiento de la red de circulación peatonal, la recalificación de las plazas existentes o la creación de nuevas;
- la recuperación de los bordes urbanos, en tanto espacios destinados al uso ciudadano, creando parques lineales sobre las Ramblas; y
- en las áreas de los Proyectos de Detalle a través de la sutura de la trama urbana, devolviendo continuidad, escala y sentido de uso a los espacios públicos.

### **2.1.6 Accesibilidad y movilidad interna**

El Modelo Territorial se completa con la reorganización del acceso y la movilidad interna en el área. Los proyectos de mejoramiento de la circulación peatonal expresan la voluntad del Plan Especial de equilibrar el uso del espacio a favor de crear un habitat de calidad. A la vez, el cambio de concepto del área Ciudad Vieja como embudo y terminal del transporte colectivo de toda la ciudad, a Ciudad Vieja como circuito local servido desde grandes intercambiadores situados



fuera, es uno de los principales ejemplos de la relación entre transporte y ordenación en el marco del Plan.

## **2.2 RELACIÓN ENTRE PATRIMONIO HISTÓRICO Y CONTEMPORANEIDAD**

El Modelo Territorial del Plan Especial se basa en la coexistencia positiva del patrimonio histórico urbano y los productos de la contemporaneidad. Esta coexistencia se debe establecer en dos niveles: las estructuras urbanas, y la composición de los tejidos.

### **Patrimonio y contemporaneidad en las estructuras urbanas**

En este aspecto el Modelo Territorial del Plan Especial distingue dos situaciones: por un lado, en los tejidos interiores consolidados; y por otro, en los bordes exteriores de Ciudad Vieja y sus encuentros con el Puerto y la Ciudad Nueva. En la primera situación el patrimonio histórico juega un rol dominante, y las nuevas actuaciones están condicionadas a reglas que emergen de una larga trayectoria de desarrollo urbano. En la segunda, el carácter no consolidado y fragmentario de los tejidos y la obsolescencia funcional que en algunos casos se suma, determinan un enfoque en el cual las nuevas actuaciones deben adquirir mayor protagonismo. Esto significa que en estas áreas interesa afirmar el carácter de ciudad contemporánea, aún cuando deba cuidarse su buena articulación con los tejidos consolidados, a partir del diseño de piezas que alimentan un proceso de generación de nuevos tejidos que presentan un carácter consistente con la natural evolución de la trama del Centro Histórico.

### **Patrimonio y contemporaneidad en la composición de los tejidos**

En la mesoestructura que definen los tejidos urbanos consolidados, el diálogo entre patrimonio y contemporaneidad se establece zona a zona, e incluso padrón a padrón. En este aspecto, el Modelo Territorial propuesto distingue entre algunas zonas o tramos en la que los objetivos de conservación y protección tienden a dominar sobre los de rehabilitación (particularmente en el área del distrito terciario) y otras en la cual el objetivo de rehabilitación resultará dominante en el corto y mediano plazo (en las áreas de predominio habitacional), determinando una mayor densidad de edificación contemporánea. En ambos casos, la normativa deberá regular esta coexistencia, equilibrando las calidades del ambiente heredado con las nuevas demandas que reclaman otras calidades para el espacio público y la edificación.

## **2.3 ENFOQUE DE LA REGULACION**

### **2.3.1 Situación actual**

El modelo de gestión y regulación vigente deriva en lo fundamental de las disposiciones adoptadas a partir de 1982 por la Intendencia Municipal de Montevideo, con la creación de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, la normativa de protección y la realización del primer Inventario Básico del Patrimonio Arquitectónico de 1983, constituido en catálogo de bienes protegidos.

Actualmente coexisten disposiciones con valor de norma zonal<sup>3</sup> con los criterios y recomendaciones de protección por grados que derivan del Inventario Básico.

No obstante, en la situación actual:

- las normas existentes están referidas a la totalidad de Ciudad Vieja, no diferenciando ámbitos menores de ordenación, y controlan una pequeña parte de los parámetros relevantes;

<sup>3</sup> Contenidas en el Decreto Departamental N° 20.843 y la Resolución Municipal N° 178.857



- los criterios de protección por grados están poco formalizados, estableciendo amplios márgenes para la discrecionalidad de parte de la Intendencia Municipal de Montevideo en el tratamiento caso a caso de los permisos de construcción.

La normativa vigente, a partir de una conceptualización genérica, remite la definición de parámetros tan relevantes como la altura (por tanto la edificabilidad) y buena parte de los parámetros de forma, a la consideración de las preexistencias arquitectónicas en los linderos del inmueble a estudio, presumiendo que éstos poseen calidad patrimonial, por tanto también con independencia de su permanencia esperada. Frente a esta observación, parece más razonable graduar el valor “ordenador” (en el sentido de fuente de legitimidad de normas o decisiones) de las preexistencias y entornos en función de su valor patrimonial reconocido, distinguiendo a través del Catálogo los diferentes valores de la edificación, los espacios y los tramos urbanos. En definitiva, un elemento primordial a considerar es que la valoración del carácter patrimonial de Ciudad Vieja deriva de su condición de espacio consistente constituido por una suma de épocas, donde todas ellas aportan de diferente modo.

### 2.3.2 Relación entre normas, incentivos y actuaciones

En el modelo de gestión vigente la conservación del centro histórico actualmente descansa principal, aunque no exclusivamente, en un enfoque de “comando y control” cuyos resultados son insuficientes. Sin embargo, en los pasados veinte años desde la Comisión Especial Permanente se desarrollaron numerosas y valiosas líneas de gestión para la preservación y rehabilitación de la Ciudad Vieja. Sus resultados pueden ser considerados valiosos, aunque lamentablemente no en la medida deseada tal como se desprende de la evaluación realizada en la Memoria de Información.

El Plan Especial se apoya en un estudio profundo del área, desde el cual retoma y desarrolla experiencias, aporta consistencia y continuidad en una visión integradora y planificada, y fundamentalmente, el mismo Plan Especial se constituye en una herramienta clara y consensuada por todos los actores urbanos.

Se integran en una estrategia común los siguientes tipos de instrumentos:

- el Plan Especial como plan maestro de corto, mediano y largo plazo;
- las Regulaciones: de Zona y Catálogo, y el Catálogo Patrimonial;
- los Incentivos a la rehabilitación (para la inversión, la creación de hogares, los propietarios);
- la inversión pública en infraestructuras y espacios públicos;
- las asociaciones público–privadas para la conservación y el desarrollo urbano.

Lo anterior requiere por su parte un nuevo diseño institucional que incluya como primer paso la creación de una oficina para la gestión de este plan de rehabilitación del Centro Histórico, la Oficina del Plan Ciudad Vieja, encargada de las funciones de coordinación (intra e interinstitucional y público-privada), la promoción y planificación necesarias para el logro de los objetivos del Plan Especial.

Conjuntamente a esta Oficina se debe conformar una Fundación de apoyo a la conservación y rehabilitación del Centro Histórico con la más amplia participación.

### 2.3.3 Estructura de regulación: Regulación de Zona y Regulación de Catálogo

El cuerpo normativo que instrumenta la acción reguladora se organiza en tres planos, coordinados y complementarios: la Regulación de Zona, la Regulación de Catálogo y las normas especiales. Las dos primeras se aplican a los inmuebles según su pertenencia o no a un Tramo Protegido, su Grado de Protección Patrimonial y el Tipo de



### 3 | CATALOGO PATRIMONIAL

Obra a realizar; las últimas se aplican a las áreas de planificación derivada delimitadas como de Proyectos de Detalle, y son definidas en éstos ámbitos.

#### 3.1 INVENTARIO Y CATALOGACIÓN PATRIMONIAL

##### Finalidad del Inventario Patrimonial

El Inventario Patrimonial (2000) se propuso, en primer lugar, actualizar la información referida a los padrones de la Ciudad Vieja existente en el Inventario Básico (1983).

Además tiene como objetivo el complementar la misma con nuevos datos que respondan a los roles de:

- documentación, registro y catalogación del patrimonio existente;
- fuente de insumos para la elaboración de los documentos y la posterior gestión del Plan Especial; y
- constitución del Catálogo Patrimonial.

##### Criterios de valoración en el Inventario Patrimonial

###### El patrimonio moderno<sup>4</sup>

El Inventario Básico (1983) significó una respuesta frente a la destrucción del acervo histórico producido a fines de los años setenta y principios de los ochenta, junta al Decreto Departamental N° 20.843. Frente a un concepto imperante hasta esa época donde buena parte de lo antiguo carecía de valor o reconocimiento en tanto se le contraponía a una estrecha idea de “modernización” o “progreso”, en la catalogación del Inventario Básico (1983) se tendió a establecer una asignación del Grado de Protección Patrimonial en forma muy ligada a la antigüedad de las construcciones.

Al priorizar esos modos de hacer arquitectura y ciudad se tendió a relegar a obras posteriores a 1930 exceptuando aquellas que por la relevancia de su autor o por sus particulares condiciones formales ocuparon un lugar de destaque. Un caso similar se reproduce con determinados estilos arquitectónicos los que, no suficientemente valorados en el ámbito académico, no fueron –en general– considerados de referencia. El caso más notable es el del Art Déco, donde algunos de sus ejemplos más interesantes resultaron catalogados con un grado de protección bajo.

El Inventario Patrimonial (2000) contiene una catalogación que trasciende a la valoración de una época o un estilo determinado procurando proteger calidades, significaciones y singularidades. Este planteo tiene sin embargo limitaciones. Sobre todo aquellas derivadas de la falta de perspectiva histórica para la correcta apreciación de los valores intrínsecos y extrínsecos de las obras. Aún así es posible determinar una serie de parámetros con los cuales operar para acotar el grado de definición de estos valores:

- El riesgo de pérdida o alteración de la identidad arquitectónica del bien a considerar (caso Edificio Ciudadela).
- Un reconocimiento al valor emblemático de la construcción identificándolo con una tendencia, un estilo, un período clave de la historia de la arquitectura nacional o de la interpretación de un momento de la arquitectura internacional.
- Una valoración actualizada del concepto de patrimonio moderno que da sentido a la lógica de continuidad histórica de cualquier sector de la ciudad, en particular de la Ciudad Vieja, y la libera de la adjetivación museística cuando ésta se entiende de manera peyorativa-. Considera además la singular situación patrimonial

<sup>4</sup> Aportes contemporáneos en esta línea pueden encontrarse en organizaciones internacionales como DO.CO.MO.MO. (Documentación y Conservación del Movimiento Moderno).



de la Ciudad Vieja: como una heterogénea y fragmentada suma de épocas.

- La pertinencia de integrar la historiografía de un arquitecto nacional relevante (por ejemplo Julio Vilamajó).
- La capacidad para adecuar sin distorsionar la tendencia dominante o vanguardista de cierto momento a una estructura formal consolidada como la de Ciudad Vieja. El caso típico es el Art Déco, estilo que por sobre sus virtudes decorativas -valor intrínseco- conjuga perfectamente con la arquitectura estándar del siglo XIX a pesar de desarrollar circunstancialmente nuevos programas como el edificio de renta<sup>5</sup>.

### Tramos, Espacios y Objetos Protegidos

A partir del antecedente generado por el Decreto N° 20.843, donde se define la existencia de una serie de Espacios Testimoniales, el Inventario Patrimonial (2000) introduce el análisis y catalogación de Tramos y Espacios en el entendido que es necesaria una lectura espacial del fenómeno urbano y que ésta puede comprenderse de manera integral cuando la ciudad se percibe desde sus edificaciones y también desde los espacios públicos.

Así los diversos modos del espacio público (plazas, tramos de calles y otros espacios urbanos) constituyen unidades cuya capacidad de lectura supera cuantitativa y cualitativamente la lectura individual de la suma de los padrones. Cuantitativamente porque supone la asociación de padrones tal como la realidad los presenta, generando entre sí relaciones comparativas y jerárquicas. Cualitativamente porque el tramo posee cualidades intrínsecas que trascienden la mera adición de parcelas y refieren a factores conformadores del espacio más allá de la edificación (vistas, texturas, equipamiento vegetal, mobiliario, etc.)

La lectura de tramo complementa la apreciación de la arquitectura de modo individual y se hace particularmente necesaria cuando está en juego la preservación de ambientes urbanos que se encuentran en proceso de degradación, ya que identifica las variables a modificar.

Finalmente se tomaron en cuenta aquellos elementos que no pueden clasificarse estrictamente en los grupos precedentemente mencionados pero cuya relevancia patrimonial, arquitectónica, urbanística o social hace necesaria su valoración y protección. Estos se han definido como Objeto Patrimonial; a manera ilustrativa entre ellos se cuentan la Puerta de la Ciudadela, la Escollera Sarandí, la Chimenea de Rambla Sur y Guaraní y los restos de las fortificaciones coloniales.

### Estudio de Tramos

Los Tramos de calles, en tanto objetos de estudio, no son todos equivalentes entre sí en cuanto a su definición física, pueden abarcar un sector por compuesto de unos pocos padrones así como también extensiones mayores del largo de toda una calle.

A los efectos de definir el objeto susceptible de ser relevado y sobre el cual establecer el documento con la información, se ha definido como unidad operativa de estudio la cuadra, previéndose su asociación con otras cuadras -la que no tiene porque definir una continuidad de línea recta, por ejemplo una esquina relevante- o su valoración parcial de acuerdo a las características del tramo completo.

La incidencia del Tramo en las valoraciones del Inventario Patrimonial se produce en dos niveles. El primero, acompañando la evaluación de los padrones, es decir que luego de la evaluación padrón a padrón, se procede a la "reconstrucción" de la cuadra para verificar a través de la lectura de conjunto la asignación de los Grado de Protección por

<sup>5</sup> Ver: "La arquitectura Art Déco en Montevideo" | Arq. J. Margenat;  
"Art Déco en Uruguay" | Arqs. M. Arana, S. Schelotto, et al.; y  
"Arquitecturas de referentes Náuticos. Barcos de ladrillo" | Arq. J. Margenat.





padrón. El segundo nivel se da en las fichas de los Tramos Protegidos. Esta evaluación obedece a la superposición de varios criterios en función de las características intrínsecas de los tramos, integrando diversos aspectos: densidad de edificación con alto valor patrimonial, homogeneidad tipo - morfológica, existencia de elementos significativos de relevancia o de vistas destacables.

### **Estudio de Espacios Públicos**

El espacio público tiene por sí mismo una definición propia. Sus límites están, por lo general bien definidos y es posible identificarlos en sí mismo como una unidad a la que le corresponderá una ficha de estudio.

Las fichas se concentran en la descripción del espacio y su borde. Cuando corresponde, en función de la comprensión del espacio, se incluye menciones al origen y al desarrollo urbano morfológico del espacio y a la incidencia que sobre el mismo tuvieron determinados episodios relevantes de su historia: modificaciones en el diseño, incorporación de monumentos o equipamientos relevantes, incorporación al borde construido de edificios significativos, u otros aspectos de interés.

En un campo aparte se compilan estos mismos episodios a modo de reseña histórica de las acciones sobre el espacio y se presentan en el reporte acompañados de una secuencia de fotos históricas y actuales. Con el cometido de generar una base que sirva de apoyo a una orientación general del diseño, se incluye un campo de “reglas de composición emergentes” en donde se ha procurado detectar si existen elementos sistematizables o en vías de sistematización del diseño.

Completa la ficha una aproximación a las modalidades de uso y/o apropiaciones sociales del espacio, apreciación que ayuda a comprender las características funcionales del espacio y su vigencia en términos de territorio colectivo.

Finalmente, un texto de valoración detecta cuáles son los puntos fuertes y débiles de cada espacio, orientando futuras acciones que aspiren a la optimización del uso colectivo y su interrelación urbana. Se ha buscado en general abordar la valoración de los espacios desde un doble punto de vista: tomando el elemento individual, o sea a partir de su singularidad urbana; y referenciándolo como nodo de un sistema o conjunto urbano, o sea vinculado a la estructura urbana superior.

Por las características de los diferentes objetos a relevar y en virtud de las características de la información que se pretende recabar, las fichas de relevamiento de Padrones, Tramos y Espacios Públicos tienen diferente organización.

### **Estudio de Padrones**

El estudio de padrones se apoya en el valioso antecedente del inventario Básico (1983), en la primera obtención de información y ciertos aspectos de las valoraciones. Sobre esta base, el Inventario patrimonial (2000) actualiza y aporta nueva información, a la vez que introduce un nuevo enfoque en la valoración de ciertas arquitecturas.

Dentro de este estudio la catalogación de los Elementos Significativos y la calificación según Grados de Protección Patrimonial, son los elementos de mayor trascendencia del fichado.

### **Elementos Significativos y Grados de Protección Patrimonial**

Los Elementos Significativos descritos en las Fichas de Inventario Patrimonial son piezas o conjuntos materiales, así como, cualidades espaciales destacables del bien catalogado y están específicamente protegidos.

El detalle de los mismos incluido en el Inventario Patrimonial (2000) se considera a estos efectos vinculante (con valor de catálogo), pero no completo, quedando como obligación del particular el suministrar la





información suficiente para confeccionar un listado exhaustivo (por ejemplo, en ocasión de la tramitación de los permisos correspondientes).

### Grados de Protección Patrimonial

Los Grados de Protección asignados a cada bien y contenidos en las Fichas de Inventario Patrimonial expresan el valor patrimonial del edificio en una escala que oscila de menor a mayor desde cero a cuatro.

Su asignación se realizó de acuerdo a la consideración de los siguientes criterios:

- las condiciones arquitectónicas: el valor físico-formal y espacial, la correspondencia con un tipo arquitectónico determinado, el seguimiento a un estilo arquitectónico tipificable, las tecnologías constructivas aplicadas, la incidencia de los elementos significativos, las consideraciones acerca de la autoría de diseño o construcciones;
- las condiciones urbanísticas: la relación con los linderos, la ubicación relativa en el tramo, la situación urbana general y la situación urbana futura dentro de las perspectivas del Plan Especial, por ejemplo su pertenencia o no a un Área de Rehabilitación Integrada o a un Proyecto de Detalle;
- la antigüedad de las construcciones y su potencial riesgo de deterioro; y
- el significado simbólico o representativo.

### Escala de Grados de Protección Patrimonial

La estructura de Grados de Protección Patrimonial, a partir sus objetivos de iniciales de preservación y puesta en valor, determina las pautas para la actuación en cada uno de los edificios de acuerdo al grado asignado. Adquiere así importancia en la gestión determinando a priori los derechos y obligaciones que hacen a la intervención o conservación del bien catalogado y regulando las posibilidades de actuación con relación al valor patrimonial a proteger<sup>6</sup>.

La estructura consta de cinco grados de acuerdo a los diferentes alcances de la protección que merezca el bien.

#### GRADO 0 SUSTITUCION DESEABLE

Edificio con valores arquitectónicos o urbanísticos negativos en tanto desvirtúa –ya sea por la vía de una construcción inadecuada, una arquitectura sin valores formales o una inserción urbana fuera de contexto– los valores subyacentes o potenciales del entorno al que pertenece.

Su sustitución se considera beneficiosa, y se regulará ajustándose a las ordenanzas específicas para el área, tramo o padrón. Se estimulará la sustitución.

#### Tipos de obra

Si bien el Grado 0, en principio permite un acceso irrestricto a todo tipo de obra, se procurará establecer una prioridad para la Obra Nueva, o en su defecto el Mantenimiento o Reparación (ver Glosario), en el entendido que la edificación actual no es conveniente para el sector desde los puntos de vista arquitectónico, económico y ambiental.

En este sentido no se estimularán las obras Rehabilitación, Reestructuración y Ampliación, que no supongan un sustancial aumento de calidad en los ítems que han determinado su calificación.

<sup>6</sup> Ver: “Catálogos de Planeamiento”. Instrucciones para su Redacción | Comunidad de Madrid, Conserjería de la Política Territorial, Dirección General de Arquitectura, 1990.





### GRADO 1 SUSTITUCION POSIBLE

Edificio al que no se le asigna protección patrimonial específica y puede ser sustituido o sometido a una significativa reformulación que incluya un mejoramiento de su relación con el entorno. Se incluye dentro de este grado a aquellas construcciones en las que la incidencia del valor económico subyacente (en cuanto a uso intensivo del suelo o la masa edificada) no hacen consistente la asignación de Grado 0, aún cuando la valoración arquitectónica fuere nula o negativa.

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

Tipos de obra

En padrones catalogados con Grado 1 es permitida toda la gama de tipos de obra incluyendo la de Sustitución por Obra nueva.

El diseño sustitutivo estará en todos los casos sujeto a las disposiciones normativas que afecten el área, el tramo o el padrón, la normativa toma en cuenta además situaciones especiales como, por ejemplo, la situación de lindero a un Grado 4.

### GRADO 2 PROTECCIÓN AMBIENTAL

Edificio que puede ser modificado conservando o mejorando su relación con el ambiente y manteniendo sus Elementos Significativos. Esta protección puede referirse a determinados valores del edificio y no necesariamente a su totalidad. Independientemente de su valor arquitectónico, quedan protegidos aquellos elementos que sirven para definir un ambiente valioso por su definición espacial, su congruencia estilística o su valor de referente histórico.

Los Elementos Significativos presentes en las Fichas de Inventario Patrimonial constituyen elementos destacables del bien, están específicamente protegidos.

Tipos de obra

Las obras deben ser siempre congruentes con los valores catalogados según este grado, principalmente en lo que se refiere a la fachada y sus Elementos Significativos.

Específicamente sobre las fachadas se considera adecuado posibilitar la eliminación de agregados que desvirtúen el carácter original y, en parte, la incorporación de nueva construcción con un interés arquitectónico que contribuya a preservar y enriquecer los rasgos definitorios del ambiente urbano.

En áreas de renovación tipológica: se posibilita la sustitución total o selectiva, y la Ampliación, sujetas a evaluación, siempre que exista una programación de renovación conjunta de entornos visuales completos.

### GRADO 3 PROTECCIÓN ESTRUCTURAL

Nivel de protección que tiende a preservar los elementos definitorios de las estructuras arquitectónicas formales y espaciales, así como sus Elementos Significativos. Se han catalogado en este grado aquellas obras que, dentro de un marco de adecuación y recuperación arquitectónica y urbana, han sufrido desde 1983 alteraciones tipológicas o formales que las han distanciado de la concepción original.

Tipos de obra

Se prevé para este grado un control superior del diseño arquitectónico para las obras propuestas, que determinará en qué medida están en consonancia con los valores de protección patrimonial que asignan el grado.

Además de obras de Restauración y Conservación es posible en este Grado de Protección recurrir a la demolición de elementos que no



gocen de protección específica en el Inventario Patrimonial, que sean de porte menor dentro del conjunto o que comporten un grave estado de deterioro.

Las obras de Rehabilitación, Reestructuración parcial o Ampliación que pudieran plantearse estarán sujetas a evaluación, respetando los elementos destacados en el Inventario Patrimonial.

Se entiende que podrán incorporarse sujetas a evaluación, las tecnologías básicas en operaciones de adecuación del edificio a condiciones de seguridad, funcionamiento y acondicionamiento contemporáneo.

#### **GRADO 4** PROTECCIÓN INTEGRAL

Edificio de valor excepcional que debe ser conservado integralmente. Sólo se admitirán en él apropiadas y discretas incorporaciones de elementos de acondicionamiento. Comprende a las edificaciones que deben ser conservadas integralmente por su carácter singular o monumental, por razones históricas o artísticas, preservando en todos los casos sus características arquitectónicas originales, su especificidad constructiva, sus formas y elementos decorativos, la cuantía de ocupación del espacio y todos los rasgos que tienden a singularizarlo.

Incluye tanto edificios que por sus características constituyen un hito urbano o pueden considerarse relevantes dentro de la historiografía arquitectónica, como aquellos que destacan por su excelencia arquitectónica

##### Tipos de obra

Al igual que el Grado 3, se prevé un control superior de diseño arquitectónico de las obras propuestas, que determinará en qué medida están en consonancia con la protección patrimonial indicada por el grado.

Se admitirán obras de Restauración, Mantenimiento, Consolidación o Reparación de los elementos estructurales.

Se admitirá e incentivará la eliminación de añadidos que hayan desvirtuado la idea arquitectónica original, así como la reposición y reconstrucción de la composición original cuando redunden en beneficio del valor cultural del edificio.

Modificaciones menores en la distribución del espacio interior se admitirán siempre que no desmerezcan los valores protegidos ni afecten los elementos constructivos a preservar.

Se entiende que podrán incorporarse, sujetas a evaluación, las tecnologías básicas en operaciones de adecuación del edificio a condiciones de seguridad, funcionamiento y acondicionamiento contemporáneo.

#### **Definición del Catálogo Patrimonial**

El Inventario de Bienes de Interés Municipal (Catálogo Patrimonial, en términos del Plan Especial) es una de las piezas previstas por el Plan Montevideo<sup>7</sup>, siendo la relación de bienes naturales o construidos sujetos a un régimen especial de protección en función de sus valores testimoniales. Cuando forma parte de los planes derivados, una vez aprobados éstos por la Junta Departamental de Montevideo, se integra al ordenamiento jurídico local.

En el caso de este Plan Especial, se definen las siguientes categorías de elementos protegidos que forman parte del Catálogo Patrimonial: Padrones, Tramos, Espacios, Objetos, Visuales y Areas de Cautela.

La administración del Catálogo Patrimonial será responsabilidad de la Oficina del Plan Ciudad Vieja, así como evaluar y proponer modificaciones al mismo, que deberán ser informadas por la Comisión

<sup>7</sup> Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 – 2005, Memoria Normativa. Título II. Capítulo 6. Artículo D.59. Inventario de Bienes de Interés Municipal | IMM. 1998





Especial Permanente de la Ciudad Vieja y aprobadas por la Junta Departamental. La Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja podrá tener también iniciativa para proponer modificaciones y deberá requerir un informe de la Oficina del Plan Ciudad Vieja.

### Contenidos del Catálogo Patrimonial

Por las características de los diferentes objetos a relevar y en virtud del tipo de información que se pretende recabar, las fichas de relevamiento de Padrones, Tramos y Espacios Públicos tienen diferente organización.

Las fichas de padrones integran de una manera más exhaustiva datos identificatorios como denominación, ubicación, autoría, fecha de construcción, datos sobre la propiedad, etc., así como las definiciones tipológicas, constructivas y morfológicas propias. Las fichas de campo de los tramos y espacios públicos, se apoyan más en información del tipo gráfico consistente en relevamientos fotográficos, planos alzados de alturas, planos de vegetación y equipamiento, en el caso de los espacios públicos.

### Listado del Catálogo Patrimonial

Forman parte del Catálogo Patrimonial todos los padrones del Area Patrimonial Ciudad Vieja, con su correspondiente Grado de Protección y, además, el conjunto de Tramos, Espacios y Objetos incluido en esta Memoria de Ordenación en texto y gráficos, con sus fichas de Inventario.

### Tramos y espacios protegidos

No se prevé una categoría de grados para los tramos catalogados, sino que se han extraído de ellos las principales características físicas y espaciales que los definen y condicionan u obligan a las construcciones que los integran a mantenerse acorde al conjunto. Estas obligaciones pueden acompañar la normativa de la zona en la cual se inserta el tramo o pueden traducirse en alteraciones puntuales a la misma dado que en caso de conflicto, primarán las afectaciones de tramo.

La afectación comprende el recinto definido por los planos verticales frontales de edificaciones de todos los padrones frentistas al espacio protegido y abarca a todos los elementos incluidos en el mismo.

La lista de tramos y espacios protegidos comprende:

- **Piedras**, entre Pérez Castellano y Solís
- **Piedras**, entre Zabala y Juan Carlos Gómez
- **Cerrito**, entre Juan L. Cuestas y Guaraní
- **Cerrito**, entre Colón y Treinta y Tres
- **Cerrito**, entre Juncal y Florida
- **25 de Mayo**, entre Solís y Ciudadela
- **Circunvalación Durango**, toda su extensión
- **Washington**, entre Colón y Circunvalación Durango
- **Rincón**, entre Circunvalación Durango y Treinta y Tres
- **Rincón**, entre Juan Carlos Gómez y Bartolomé Mitre
- **Sarandí**, entre Zabala y Juncal
- **Mercado Chico**, entre Francisco de Sostoa y Pérez Castellano
- **Guaraní**, entre Piedras y 25 de Mayo
- **Francisco de Sostoa**, entre Sarandí y Mercado Chico
- **Pérez Castellano**, entre Rambla. 25 de Agosto y Cerrito
- **Yacaré**, entre Rambla. 25 de Agosto y Piedras
- **Colón**, entre Rambla 25 de Agosto y Cerrito
- **Solís**, entre 25 de Mayo y Circunvalación Durango





- **Alzáibar**, entre Circunvalación Durango y Sarandí
- **1° de Mayo**, entre 25 de Mayo y Circunvalación Durango
- **Zabala**, entre Cerrito y Rincón
- **Misiones**, entre Rambla 25 de Agosto de 1825 y Piedras
- **Treinta y Tres**, entre Rambla 25 de Agosto de 1825 y Cerrito
- **Treinta y Tres**, entre Sarandí y Buenos Aires
- **Ituzaingó**, entre Cerrito y 25 de Mayo
- **Ituzaingó**, entre Rincón y Buenos Aires
- **Juan Carlos Gómez**, entre 25 de Mayo y Buenos Aires
- **Bartolomé Mitre**, entre Cerrito y Buenos Aires
- **Policía Vieja**, toda su extensión
- **Bacacay**, entre Sarandí y Buenos Aires
- **Juncal**, entre Cerrito y 25 de Mayo
- **Plaza Independencia**, en torno a la circunvalación Plaza Independencia.
- **Plaza Constitución**, entre las calles Ituzaingó, Juan C. Gómez, Sarandí y Rincón.
- **Plaza Zabala**, en torno a la circunvalación Durango.
- **Plaza Isabelino Gradín**, entre las calles Juan L. Cuestas y Guaraní.
- **Plaza Garibaldi**, entre las calles 25 de Agosto y Treinta y Tres y manzana 50

#### Objetos protegidos

Se trata de una categoría donde son catalogados aquellos elementos de valor significativo no identificables a través del nomenclátor oficial o un número de padrón.

La lista de objetos protegidos comprende:

- **Escollera Sarandí**, en todo su desarrollo desde la Rambla Sur.
- **Chimenea**, ubicada en Rambla Sur y Guaraní.
- **Cubo del Sur**.
- **Restos de la Muralla de Fortificación de Montevideo**.

#### Visuales Protegidas

Tal como fue previsto en el Plan Montevideo<sup>8</sup>, se establece la categoría de Visuales Protegidas que salvaguarda para la apreciación pública campos de visión que permiten destacar elementos urbanos referenciales.

Se afectan los siguientes espacios con visuales protegidas:

- **Sarandí**, desde Alzáibar hasta el extremo oeste de la Escollera Sarandí. Visual hacia la Bahía y Río de la Plata.
- **Guaraní**, desde 25 de Mayo hasta Rambla Sur. Visual hacia la Chimenea y Río de la Plata.
- **Pérez Castellano**, desde Cerrito hasta Rambla 25 de Agosto de 1825. Visual hacia el Edificio de Aduanas.
- **Solís**, desde Cerrito hasta Rambla 25 de Agosto de 1825. Visual hacia la Bahía y La Teja.
- **Solís**, desde Cerrito hasta Circunvalación Durango. Visual hacia Plaza Zabala.
- **Rincón**, desde Ituzaingó hasta Circunvalación Durango. Visual hacia Plaza Zabala.

<sup>8</sup> Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 – 2005, Memoria de Ordenación. Capítulo II.4.2. Preservación Patrimonial en Suelo Urbano. Áreas de Protección Visual o Campos Visuales protegidos | IMM. 1998



- **Alzáibar**, desde Sarandí hasta Circunvalación Durango. Visual hacia Plaza Zabala.
- **Zabala**, desde Cerrito hasta Rambla 25 de Agosto de 1825. Visual hacia la Bahía y La Teja.
- **Sarandí**, desde Bartolomé Mitre hasta Ituzaingó. Visual hacia la Catedral Metropolitana.
- **Sarandí**, desde Bartolomé Mitre hasta Juncal. Visual hacia la Puerta de la Ciudadela y Avenida 18 de Julio.
- **Florida**, desde Avenida Uruguay hasta Rambla 25 de Agosto de 1825. Visual hacia la Bahía y La Teja.

#### Áreas de Cautela Patrimonial

Se establece la categoría de Áreas de Cautela Patrimonial para aquellas situaciones donde se presume la existencia de valores patrimoniales significativos, aunque los mismos no se manifiestan en la actualidad en forma aparente. Cualquier intervención sobre una de estas Áreas de Cautela exige una autorización previa de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

Se designan los siguientes espacios:

- **Traza de las Fortificaciones del Período Colonial.**
- **Apostadero Naval y Atarazana**, dentro de la manzana 35 el espacio al oeste del padrón N° 2.923, comprendido por la prolongación de sus linderos norte y sur hasta el encuentro con la línea de edificación sobre la calle Solís, debido a la presunción de la existencia de restos pertenecientes al conjunto edilicio del Apostadero Naval y Atarazana (Monumento Histórico Nacional)
- **Entorno de la Escollera Sarandí**, comprendiendo un espacio de 50,00 metros hacia ambos lados de su eje durante todo su desarrollo.

En consideración del patrimonio arqueológico que subyace hoy, aunque sin señales que permitan identificarlo o, por lo menos, presumir su ubicación, la Oficina del Plan promoverá los estudios y acciones específicas que permitan su catalogación y protección.

#### 4 | ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

Dado un espacio público heredado como el de la Ciudad Vieja, la propuesta de mantenimiento y mejora de valores, que se instrumenta en la Memoria de Ordenación, se construye a partir del inventario de los mismos y el diseño de un esquema de movilidad peatonal y vehicular.

El modelo actual del espacio público de la Ciudad Vieja, en términos físicos se estructura sobre la base de una trama básicamente homogénea en su planimetría y en su sección, con algunas singularidades establecidas por la incorporación de las plazas o irregularidades debido a la adaptación de la trama a diversas preexistencias, en particular de las fortificaciones; en términos funcionales existe un notorio dominio del tráfico vehicular y, por esta razón, el modelo no responde a las demandas de la importante circulación peatonal, con excepción en las peatonales Sarandí, Bacacay y Pérez Castellano.

Tratándose de un área consolidada como la Ciudad Vieja, el punto de partida para la elaboración del proyecto de ordenación se basa en criterios de especialización y continuidad.

Especialización de ámbitos o partes del espacio público con aptitudes para favorecer un tipo de circulación o uso frente a otro en forma permanente o eventual. De este modo se desarrollan itinerarios



peatonales, áreas de coexistencia de tráficos y definición de pares circulatorios para el tráfico rodado de paso.

Continuidad del espacio público evitando los puntos de fricción entre un ámbito de especialización con otro, estableciendo los necesarios mecanismos de intercambio.

#### **La definición de los ámbitos de especialización**

Se denominan ámbitos de especialización a aquellos sectores del espacio público con características homogéneas en cuanto a condiciones de segregación de tráfico, del estacionamiento de vehículos, del tratamiento formal y material del espacio de la calle y de su equipamiento.

### **4.1 ÁREAS DE BORDE**

#### **Rambla Portuaria**

Los espacios públicos adyacentes a la Rambla Portuaria requieren una adecuación mediante su acondicionamiento paisajístico, iluminación e incorporación localizada de equipamiento y mobiliario urbano.

En la elaboración de este proyecto es necesario considerar los valores patrimoniales y paisajísticos existentes, tales como la presencia de los restos de las fortificaciones denominados Las Bóvedas, y también, como el paisaje definido con la plantación de tipas en la acera norte. Con las acciones a emprender se trata de afirmar el carácter de paseo urbano, facilitando la apropiación de sus bordes, en particular el borde sur, como espacios de recreación e interacción social.

Se debe prever la posibilidad de localización de estacionamientos colectivos en el área.

#### **Rambla Sur - Reconquista**

Se debe realizar una adecuación de los espacios públicos al norte de la Rambla y sobre la calle Reconquista.

Para ello se debe estudiar:

La plantación de especies vegetales sobre la acera norte de la Rambla, formando una franja protectora de los espacios verdes adyacentes para facilitar su apropiación social.

La plantación de árboles en la acera sur de Reconquista, como forma de calificar el espacio de esta calle que se caracteriza por su mayor ancho en relación con el resto del tejido de Ciudad Vieja.

El acondicionamiento de los estacionamientos de superficie, en correcta relación con la generación de espacios verdes.

En la elaboración de este proyecto es necesario considerar los valores patrimoniales y paisajísticos que supone la existencia del borde sur de la Rambla.

### **4.2 ÁREAS DE TRÁNSITO PEATONAL**

La ordenación de los espacios públicos de carácter peatonal de Ciudad Vieja considera diversos aspectos: la demanda por intensidad de tráfico o carácter de paseo, la posición estratégica como conexión de nodos (cultural, comercial y financiero), la calidad espacial y el valor patrimonial, los usos localizados en torno a ellos, así como también recoge la experiencia desarrollada desde hace veinte años, a partir de la realización primero de la peatonal Pérez Castellano y luego del sistema Sarandí – Bacacay – Policía Vieja.

La estrategia a seguir contempla diversas alternativas de organización física y de tráfico en los espacios públicos de Ciudad Vieja, según las condiciones específicas de cada uno de ellos y sus demandas. De este modo, además de las calles tradicionales de tráficos segregados, con una sección tipo de ancho diez metros y aceras de un metro con ochenta centímetros, se definen otras tres categorías: calles





peatonales, calles con coexistencia de tráficos y calles con ampliación de veredas.

#### 4.2.1 Calles peatonales

Las calles peatonales, como ya fue expresado, fundamentalmente retoman y desarrollan la experiencia previa, culminando la conformación de circuitos peatonales.

El carácter de los espacios y las pautas para el diseño son:

- pleno dominio peatonal;
- equipamiento y mobiliario urbano para la apropiación y esparcimiento de los usuarios;
- continuidad del nivel de pavimento;
- prioridad peatonal en el cruce con vías de tránsito vehicular, (manteniendo el nivel de pavimento de la vía peatonal).

Se definen las siguientes vías como calles peatonales:

**Sarandí**, entre Zabala e Ituzaingó.

Se extiende el área peatonal existente en la actualidad, dentro de un ámbito que, además de las condiciones generales mencionadas, cuenta con la demanda de los residentes. Articulando esta acción con la mejora de las condiciones de algunas de las calles convergentes a la misma a través del ensanche de veredas, se creará un núcleo de centralidad peatonal con la calle Sarandí como el eje estructurador del mismo.

**Brecha**, entre Reconquista y Buenos Aires.

Es el natural vínculo entre el área de centralidad peatonal Sarandí - Bacacay y el área de Plaza España, Rambla y Cubo del Sur.

**Liniers**, entre Reconquista y Buenos Aires.

Se elimina la circulación de vehículos y destinando el espacio al tráfico peatonal dentro del sistema Teatro Solís – Mercado Central.

**Cerrito - Plaza Isabelino Gradín**, entre Juan L. Cuestas y Guaraní.

La calle adyacente al sur de la actual plaza se integra a la misma generando mejorando las condiciones de uso del espacio público. La calle Cerrito, al norte de la actual plaza, debe unificar el nivel de su pavimento con el de la plaza, permitiendo la coexistencia de tráfico vehicular y peatonal.

#### 4.2.2 Calles con coexistencia de tráficos

Se entiende por ámbito de coexistencia de tráficos aquel en que la moderación del tráfico rodado, conseguida a través de diversos procedimientos de diseño y normativos, permite la ampliación del espacio peatonal a toda la superficie de la calle.

El carácter de los espacios y las pautas para el diseño son:

- condicionamiento de la circulación de vehículos a favor de la circulación peatonal, a través de: la limitación de la velocidad de circulación, la delimitación de las sendas vehiculares, y la señalización, pavimentación y mojonado adecuados;
- incorporación de equipamiento y mobiliario urbano para la apropiación y esparcimiento de los peatones en áreas específicas, sin interferencia con el tráfico vehicular;
- continuidad del nivel de pavimento y tratamiento superficial homogéneo.

Se definen las siguientes vías como calles con coexistencia de tráficos:

**Buenos Aires**, entre Juan C. Gómez y Liniers.

Forma parte del espacio de encuentro entre el sistema peatonal Sarandí – Bacacay – Policía Vieja y el área de Teatro Solís – Mercado





Central. En el escenario inmediato se mantiene la circulación de salida del transporte público.

**Bartolomé Mitre**, entre Camacué y Buenos Aires.

Forma parte del espacio público del área Teatro Solís – Mercado Central. De preferencia peatonal, con tránsito vehicular condicionado entre Buenos Aires y 25 de Mayo. Tratamiento de pavimento homogéneo, no diferenciando el nivel entre acera y calzada.

**Reconquista**, entre Liniers y Bartolomé Mitre.

Forma parte del espacio público del área Teatro Solís – Mercado Central, dentro del sector definido como Plaza del Mercado en el Proyecto Puerta de San Juan. Se mantiene el tránsito vehicular, aunque condicionado a la preferencia peatonal y restringido a los vehículos particulares. Tratamiento de pavimento homogéneo, no diferenciando el nivel entre acera y calzada.

#### 4.2.3 Calles con ampliación de vereda

Estos espacios mejorarán las condiciones de circulación en las calles de mayor flujo de tránsito peatonal. A la vez, dentro de un tejido urbano denso como el de la Ciudad Vieja, es una opción para la generación de espacios públicos para esparcimiento de los residentes en las vías que así lo ameriten.

El carácter de los espacios y las pautas para el diseño son:

- se materializa sobre uno de los laterales en desmedro del ancho de la calzada suprimiendo el estacionamiento vehicular sobre la misma;
- incorporación de equipamiento y mobiliario urbano para esparcimiento.

Se definen las siguientes vías como calles con ampliación de vereda:

**25 de Mayo**, entre Zabala y Bartolomé Mitre. Ensanche de la vereda sur.

**Rincón**, entre Zabala y Ciudadela. Ensanche de la vereda sur.

**Mercedes**, entre Ciudadela y Florida. Ensanche de la vereda sur.

**Bartolomé Mitre**, entre Buenos Aires y 25 de Mayo. Ensanche de la vereda oeste.

**Misiones**, entre Sarandí y Cerrito. Ensanche de la vereda este.

**Zabala**, entre Sarandí y Cerrito. Ensanche de la vereda este.

### 4.3 ÁREAS DE TRÁNSITO VEHICULAR

#### 4.3.1 Estrategias para la mejora de la accesibilidad y la movilidad

La complejidad funcional del área Ciudad Vieja - 18 de Julio y sus consecuencias en los intensos flujos de tránsito, no debe ser contradictoria con la conservación y promoción de sus calidades patrimoniales y ambientales. Por lo tanto, la política de ordenación de la movilidad apunta a un equilibrio entre las diferentes formas de tránsito y es una clave fundamental para la reestructuración del área.

Sin embargo, una importante proporción de estos temas depende de una escala superior al de este Plan Especial y necesariamente remite a decisiones que deberán abordarse desde el Plan Sectorial de Movilidad y Conectividad Urbana. En función de su estado de avance se fijan dos escenarios de trabajo: uno de corto y medio alcance, que ordena la actual situación desde el ámbito específico del Plan Especial de Ciudad Vieja – 18 de Julio; y otro de largo alcance donde se establecen los requerimientos desde esta área de trabajo hacia el Plan Sectorial.

Se definen a continuación los objetivos y las directrices de ordenación y estructuración de la movilidad vehicular.



Como resultado del análisis realizado se plantean los siguientes objetivos generales respecto a los temas de la accesibilidad y la movilidad:

- Jerarquizar la estructura del viario, calificando los diferentes tipos de tránsito y usos.
- Reposicionar el transporte colectivo que circula por la Ciudad Vieja, a través de: fomento de su uso para el acceso de la población flotante, la disminución de la cantidad y dimensiones de las unidades e implantación de un sistema interno dentro de Ciudad Vieja y Centro.
- Disminuir el número de vehículos que circulan al interior de la Ciudad Vieja, a través de: promover los desplazamientos peatonales, así como otros medios de transporte, en particular, potenciar los itinerarios de gran intensidad de uso peatonal, mejorando las condiciones de circulación mediante la creación de nuevas calles peatonales, con coexistencia de tráfico, o con ampliación de veredas.
- Mejorar la accesibilidad a los sectores residenciales, en particular el barrio Guruyú.
- Compatibilizar el estacionamiento de vehículos con el mejor uso y las calidades ambientales del espacio urbano, a través de: optimizar el uso de los espacios disponibles en la vía pública dentro del tejido de la Ciudad Vieja, de manera que la mayor cantidad de usuarios pueda acceder por cortos lapsos, y generar ámbitos y fomentar el uso de estacionamientos colectivos en áreas perimetrales de Ciudad Vieja.

#### 4.3.2 Red Viaria

##### Rambla de circunvalación

Dentro del esquema de ordenamiento del viario propuesto por el Plan Montevideo, en el que se define a la Rambla dentro del sistema de enlace urbano-metropolitano, la misma se presenta como vía de circunvalación y de accesos-salidas de alta velocidad, lo que el Plan Especial asume como escenario presente.

Es necesario coordinar los controles necesarios para evitar las distorsiones que actualmente provocan el estacionamiento de camiones de carga, que normalmente permanecen en doble fila en la acera norte de la Rambla portuaria y el estacionamiento irregular de vehículos en el espacio entre el muro portuario y la misma Rambla.

##### Calles de circulación vehicular preferente

Tal como se ha reseñado en la Memoria de Información la accesibilidad al sector de Ciudad Vieja es buena pero debe ser jerarquizada. Frente al modelo actual de accesos y salidas múltiples se entiende necesario favorecer la circulación perimetral a través de la Rambla y el ingreso de vehículos particulares a través de algunas calles, desalentando un atravesamiento vehicular indiscriminado.

Estas vías, mantendrán su actual ancho de calzada –excepto Misiones y Zabala, prohibiéndose el estacionamiento vehicular de ambos lados en Cerrito, Juncal –al sur de Plaza Independencia, Misiones y Zabala, y de un solo lado en las restantes.

Se definen como calles de circulación vehicular preferente, los siguientes grupos:

##### **Ciudadela - Juncal – Florida.**

Estas permiten un atravesamiento más directo que la circunvalación por la Rambla y una conexión inmediata con los sectores del Acceso Norte y Reconquista, ambos motivo de Proyectos de Detalle.

##### **Misiones – Zabala.**

Estas operan como enlace con el área administrativo-financiera que implica el acceso de importantes cantidades de población flotante.



Coexisten con la mejora del espacio de circulación peatonal a través del ensanche de veredas.

**Colón - Pérez Castellano.**

Responden a una mejor accesibilidad al Barrio Guruyú, al Hospital Maciel, dentro de un marco de regeneración habitacional y comercial de ambas calles.

**Reconquista – Cerrito.**

Posibilitan los accesos y salidas desde las zonas norte y sur del área central y conectan directamente con las áreas destinadas a estacionamiento colectivo.

**Calles con cambios en los modos de circulación**

Dentro del modelo de ordenamiento propuesto en este Plan Especial se deben producir cambios en los usos de algunas vías a los efectos de adaptarlas a las nuevas condicionantes.

Se definen las siguientes modificaciones:

**Camacúá,** entre Ciudadela y Reconquista.

Cambia el sentido de circulación del tránsito vehicular, será flechado al oeste. De preferencia para la circulación de transporte colectivo.

**Reconquista,** entre Liniers y Bartolomé Mitre.

Pasa a ser una calle de coexistencia del tránsito peatonal y vehicular (éste condicionado al anterior). Circulación exclusiva de vehículos particulares.

**Buenos Aires,** entre Juan C. Gómez y Liniers.

Pasa a ser una calle de coexistencia del tránsito peatonal y vehicular (éste condicionado al anterior).

**Sarandí,** entre Zabala e Ituzaingó.

Pasa a ser una calle de tránsito peatonal, se elimina la circulación de vehículos.

**Cerrito,** entre Juan L. Cuestas y Guaraní.

Pasa a ser una calle de coexistencia del tránsito peatonal y vehicular (éste condicionado al anterior).

**Brecha,** entre Reconquista y Juan C. Gómez.

Pasa a ser una calle de tránsito peatonal, se elimina la circulación de vehículos.

**Bartolomé Mitre,** entre Camacúá y Buenos Aires.

Pasa a ser una calle de coexistencia del tránsito peatonal y vehicular (éste condicionado al anterior).

**Juncal,** entre Reconquista y Buenos Aires.

Pasa a ser un espacio de tránsito peatonal, se elimina la circulación de vehículos.

**Liniers,** Soriano y Circunvalación Plaza Independencia Sur.

Cambia el sentido de circulación del tránsito vehicular, será flechado al sur.

**Ciudadela,** esquina Soriano.

Se modifica el cruce, permitiendo que continúe la marcha de los vehículos por Ciudadela con dirección norte.

**4.4 TRANSPORTE COLECTIVO**

Este es un tema cuya definición excede el ámbito del Plan Especial, pues implica decisiones de reestructuración del transporte colectivo en una escala superior que abarca toda el área central e incluso metropolitana. De todos modos se entiende que su redefinición es vital para el área y que una buena solución implicaría por sí misma un cambio radical, siendo una de las reformas estratégicas que prioritariamente debe implementarse.

A partir del Proyecto Plan de Tráfico y Transporte de 1992, convenio OEA - IMM, y de las directrices de ordenación tentativa del transporte colectivo desarrollada en el Plan Montevideo, se han explorado tres escenarios posibles sometidos a la Consulta Pública de este Plan.





En todos los casos se asume el criterio de “plantear alternativas al tipo de funcionamiento actual con un proceso de implantación gradual” definido en el Plan Montevideo, dentro del cual Ciudad Vieja puede constituirse como una aplicación zonal de carácter experimental.

En función de la evaluación de los escenarios posibles y de las demandas de la población residente constatadas durante el proceso de Consulta Pública, se estudió una propuesta basada en las siguientes premisas:

El servicio debería ser cumplido por dos líneas que describen un circuito interno dentro de Ciudad Vieja ó de Ciudad Vieja y el Centro, básicamente orientadas al servicio de la población flotante que accede al sector. Estarán constituidas por ómnibus de pequeño porte o bien en un sistema de tranvía eléctrico, con frecuencias intensas en horarios diurnos. Ambas líneas circularán en sentido contrario complementando los desplazamientos internos desde los accesos del Este y del Oeste y Norte de Montevideo.

Sus recorridos están definidos por las calles:

Línea A: Buenos Aires, Circunvalación Plaza Independencia, 25 de Mayo y Colón, previéndose una extensión de una frecuencia menor que incluya a Guaraní y Washington.

Línea B: calles: Reconquista, Pérez Castellano, Cerrito y Juncal.

Las paradas deben estar ubicadas cada tres cuadras lo que da una razonable agilidad al sistema y distancias peatonales acotadas.

#### 4.5 ESTACIONAMIENTOS

Las áreas de estacionamientos colectivos suponen la disposición de importantes superficies con un destino que por su propia naturaleza, si bien es necesario, en general también es depresivo de las calidades ambientales del espacio.

Desde el punto de vista de la imagen y la calidad ambiental de la ciudad, los grandes espacios que suele demandar el destino de estacionamiento colectivo resultan frecuentemente en un deterioro de la calidad ambiental. Por otra parte, una localización indiscriminada puede acentuar problemas circulatorios y afectar espacios de valor patrimonial.

Por esta razón, el tratamiento de este tema se produce bajo la consideración de las siguientes premisas:

- la necesidad de un cuidado diseño arquitectónico y/o paisajístico que, sin dejar de ser funcional a su propósito específico, contemple e incorpore los valores patrimoniales y ambientales de los contextos donde se insertan;
- el establecimiento de un régimen coordinado estímulos y desestímulos económicos que, por un lado, tiendan a incentivar los modos de estacionamiento propuestos, y respectivamente, eliminar las formas consideradas negativas;
- una gestión coordinada para la adecuada canalización de la demanda que se generará por desplazamiento desde formas de estacionamiento actualmente en funcionamiento, que serán desestimuladas o eliminadas a partir de la aplicación del Plan Especial;
- el control del estacionamiento debe continuar siendo riguroso, a la vez que funcional a los propósitos del Plan Especial, que en definitiva reflejan la aspiración de una mejora en las condiciones del ambiente urbano; y
- la eliminación de los estacionamientos colectivos al aire libre en solares baldíos dentro del tejido amanzanado, fundamentada en el deterioro de la calidad arquitectónica y ambiental producen, para lo cual se deben generar opciones funcionalmente aceptables, financieramente viables y seguras.



El Plan Especial distingue cuatro tipos de estacionamiento colectivos: en vía pública, de superficie, subterráneos y en edificios.

#### 4.5.1 Estacionamiento en la vía pública

Este tipo de estacionamiento es una alternativa funcional para el uso por cortos lapsos, fuertemente demandada en particular en el área de concentración de actividades financieras y administrativas.

Se considera que el sistema de estacionamiento tarifado en general ha sido beneficioso para el descongestionamiento del viario y para una mejor accesibilidad al sector por parte de la población flotante que estaciona por períodos cortos.

Sin embargo, deben revisarse críticamente algunos aspectos del sistema, en particular atendiendo las políticas que fomentan el carácter residencial de la Ciudad Vieja. En ese sentido, es conveniente la implantación de la figura de estacionamiento gratuito para residentes en toda el área.

Estarán excluidas de estacionamiento las calles de circulación vehicular preferente como se indica precedentemente, las peatonales y las calles con coexistencia de tráfico.

#### 4.5.2 Estacionamientos colectivos de superficie

En un escenario inmediato es necesaria la implementación de estacionamientos colectivos a cielo abierto sobre los espacios adyacentes a las Ramblas, que regularicen la actual situación con un diseño consistente con el carácter definido anteriormente para los proyectos en estas zonas de bordes. Los usuarios preferenciales de estos estacionamientos son la población flotante con períodos de permanencia largos.

Se definen dos zonas a estos efectos:

- **Rambla Portuaria**, sobre el espacio abierto al norte de la Rambla 25 de Agosto de 1825, entre las calles Yacaré e Ituzaingó.
- **Rambla Sur**, sobre el espacio abierto al norte de la Rambla Gran Bretaña, entre las calles Maciel y Zabala.

En ambos casos se deberá prever la posibilidad de un escenario futuro donde el estacionamiento de superficie sea sustituido por uno subterráneo, liberando el suelo a uso público como espacio recreativo. A la vez, estos estacionamientos requerirán de un cuidadoso diseño que contemple su relación con los actuales valores de esos espacios públicos.

#### 4.5.3 Estacionamientos colectivos subterráneos

El Plan Especial planifica la realización de estacionamientos colectivos subterráneos en el entendido que éstos permiten optimizar el uso de la superficie del suelo liberándola de un destino de impactos fuertemente negativos para la calidad del ambiente urbano.

Si bien en el escenario inmediato no es posible visualizar posibilidades concretas para financiar las inversiones necesarias para construir estacionamientos subterráneos, la futura gestión de la Oficina del Plan Ciudad Vieja deberá considerar la posibilidad de establecer estímulos específicos para la realización de este tipo de obras, particularmente en el marco de los Proyectos de Detalle.

Se entiende que los siguientes espacios públicos, en función de sus ubicaciones estratégicas y de la ordenación general, son los que cuentan con mayor potencial para la realización de estas operaciones:

- **Plaza Independencia**, al este de la calle Florida, bajo los nuevos espacios públicos de Plaza Independencia, en el contexto del Proyecto de Detalle Acceso Sur.
- **Acceso Norte**, en el contexto del Proyecto de Detalle Acceso Norte y a la eventual realización de un intercambiador de transporte colectivo.





- **Rambla 25 de Agosto de 1825**, al norte de la Rambla Portuaria, entre las calles Yacaré e Ituzaingó, en el contexto del Proyecto de Detalle Acceso Atarazana - Puerto.

En todos los casos estos estacionamientos subterráneos están vinculados en cuanto a su alcance, etapas de ejecución y forma de gestión a una definición precisa en la escala de planificación de los Proyectos de Detalle respectivos.

#### 4.5.4 Edificios de estacionamientos colectivos

Los edificios de estacionamientos colectivos responden a una demanda que puede satisfacerse dentro del tejido edificado. Un eventual incremento indiscriminado de esa demanda puede producir concentraciones negativas de edificios para estacionamiento que resulten en un deterioro de la calidad de la imagen y el ambiente urbano.

Por esta razón, además de las condicionantes específicas vigentes en la normativa para los edificios de estacionamientos colectivos, se establecen regulaciones de tipo urbanístico:

- una cota máxima de saturación de suelo con este destino en planta baja del cincuenta por ciento del área edificable de la manzana;
- un límite máximo del veinte por ciento de los metros lineales de cada cuadra dedicados a este destino y sus anexos (lavaderos, espera, vigilancia, etc.) en planta baja. No se contabilizan a estos efectos los locales pertenecientes a la misma edificación del estacionamiento colectivo pero que poseen otros destinos;
- un límite mínimo de tres metros de profundidad para las construcciones que se realicen sobre la fachada en la línea frontal de propiedad;
- no se admitirá la realización de nuevos ingresos o salidas de vehículos de edificios de estacionamientos colectivos, mientras tenga vigencia la prohibición de circulación para vehículos particulares por las siguientes calles: Cerrito, entre Colón y Ciudadela; 25 de Mayo, desde Colón hasta Juncal; Buenos Aires, entre Colón y Juncal; y Colón entre Buenos Aires y Piedras.

Los diferentes programas de gestión del Plan Especial deberán considerar la posibilidad de establecer estímulos a la edificación de edificios con destinos mixtos de oficinas o viviendas con estacionamientos colectivos en los sectores próximos a las Ramblas.

En todos los demás aspectos tiene plena vigencia lo dispuesto para este tema en el Decreto N° 29.118, incorporado al Plan Montevideo bajo el Título X "De las Normas Complementarias", Capítulo 20 "Condiciones para la implantación de Usos y Actividades en Suelo Urbano", y los aspectos específicos serán regulados por la normativa de estacionamientos colectivos vigente.

## 5 | ORDENACIÓN DEL ESPACIO EDIFICADO

### 5.1 LA REGULACIÓN DE LA EDIFICABILIDAD

#### Protección de patrimonio y desarrollo sustentable como objetivos a conciliar

La cuestión de la edificabilidad puede analizarse desde dos ángulos complementarios que coexisten en el Plan Especial: los objetivos de protección de la edificación y los espacios de valor patrimonial y, a la vez, el desarrollo una arquitectura y una evolución urbana contemporáneas. El ámbito de encuentro de estas visiones se establece en el hecho de que el valor patrimonial de la Ciudad Vieja se funda en el aporte de las arquitecturas de calidad de diversas épocas, que bajo ciertas premisas de inserción, siempre introdujeron su propia contemporaneidad, por lo tanto, lo contemporáneo también es consistente con la historia de la Ciudad Vieja.



Desde el punto de vista patrimonial, la edificabilidad en el área tiene en primer lugar las restricciones derivadas de la asignación de altos Grados de Protección a un porcentaje de los edificios existentes. En los inmuebles protegidos con bajos Grados de Protección, comprendidos en casi todas las situaciones por Regulación de Zona, la edificabilidad tiene igualmente una restricción derivada de la voluntad de preservar una morfología y calidad urbana caracterizada por ciertas alturas dominantes.

Desde el punto de vista del desarrollo sostenible del área, la edificabilidad, en particular la que se reconoce mediante la regulación de Zona, es un factor decisivo para definir cuál es el posicionamiento del área a través del Plan Especial en el mercado inmobiliario urbano, más específicamente, cómo se observa por parte de los potenciales inversores, residentes y usuarios. En un primer sentido, en tanto la edificabilidad contribuye a definir el máximo aprovechamiento del suelo, es un factor que incide en el atractivo del área para la inversión inmobiliaria. Complementariamente, en tanto la edificabilidad contribuye a definir el tipo de producto inmobiliario ofrecido, incide también en la opción que realizan los hogares y las empresas que evalúan localizaciones alternativas en la ciudad. De esta forma, la definición de la edificabilidad condiciona el perfil sociodemográfico y de actividades que habrá de adoptar el área en el futuro.

En consecuencia, la regulación de la edificabilidad propuesta concilia:

- la protección y valoración del patrimonio urbano, en tanto conjunto de edificios singulares y de ambientes urbanos caracterizados por morfologías dominantes;
- la necesidad de fijar regulaciones precisas y claras que determinen hasta donde son posibles las diferentes alternativas de actuación;
- la creación de condiciones atractivas para el conjunto de la sociedad;
- la obtención de productos ajustados a la demanda de los sectores (residenciales, económicos e institucionales) que se procura localizar en el área.

#### **Altura edificable como factor regulador**

En la Ciudad Vieja y el Centro, salvo excepciones, la alineación de la edificación a la trama vial, a la línea de propiedad y a los linderos constituye el uso generalizado. Estas condiciones casi constantes resultan en el mantenimiento de la manzana de borde cerrado y la calle corredor como dos rasgos esenciales del ambiente urbano. La morfología resultante es la edificación entre medianeras, ocupando la totalidad de la parcela, organizada en torno a patios, o bien, abierta al frente y al fondo del predio.

Asumiendo la alineación a la trama vial y a los linderos como factores esenciales de la conformación del ambiente urbano del Centro Histórico, la edificabilidad de cada parcela queda definida, básicamente, por la combinación de dos parámetros: la ocupación del suelo y la altura edificable.

El primer parámetro, históricamente ha estado abierto a una ocupación total de la parcela sólo restringida por las normas de habitabilidad de la edificación, lo que ha resultado en una morfología que presenta una imagen compacta al nivel de la manzana.

La discusión del segundo parámetro conduce a establecer, en la regulación de Regulación de Zona, alturas diferenciales por sub-áreas o tramos, considerando como parámetro la altura dominante de la edificación existente en los casos donde se entiende conformadora de un ambiente de valor patrimonial o, en otros, el modelo de renovación urbana a promover.



### 5.1.1 Condiciones de Ocupación del Suelo

#### Factor de Ocupación del Suelo

El Factor de Ocupación del Suelo seguirá siendo del cien por cien del predio, subordinado a las reglamentaciones de Higiene de la Edificación y las afectaciones que siguen.

#### Alineaciones

##### Alineaciones Generales

La edificación deberá mantener en forma obligatoria la alineación frontal siguiendo la línea de propiedad del terreno, siempre que ésta sea la dominante en la cuadra.

##### Alineaciones Nuevas

Dentro del tejido consolidado de la Ciudad Vieja se establecen alineaciones nuevas obligatorias para los siguientes casos:

- Padrón N° 3.579 (Pérez Castellano entre Mercado Chico y Sarandí). La edificación deberá alinearse en un plano coincidente con la línea de edificación de los padrones N°s 3.578 y 3.580. El espacio producto del retiro se incorporará paisajísticamente al espacio público.
- Padrones N°s 2.858, 2.855 y 409.559 (Solís entre Cerrito y Piedras). Las edificaciones deberán alinearse en un plano paralelo al eje de la calle Solís y coincidente con el de la línea de edificación del padrón N° 2.857.

Dentro del perímetro de los Proyectos de Detalle se establecen alineaciones, retiros y ensanches que se detallan en el capítulo 8.

#### Salientes

A partir de una altura de tres metros podrán admitirse cuerpos abiertos o cerrados salientes hasta 0,50 metros de la línea de edificación, que no ocupen más del 70 % del frente del predio y estén retirados 0,50 metros como mínimo de sus linderos.

#### Entrantes

Podrán admitirse entrantes o ahuecamientos en el plano de fachada siempre que no ocupen más del 70 % del frente del predio y no distorsionen la recomposición de aquel plano. No se podrán generar retiros laterales o volúmenes independientes.

### 5.1.2 Alturas, Coronamientos y Acordamientos

Las alturas de la edificación serán medidas según el criterio expresado en el punto correspondiente de la Memoria Normativa de este Plan Especial.

#### Concepto

La fijación de las alturas máximas de edificación en Regulación de Zona está dada según los siguientes criterios:

- la altura dominante de la edificación existente en el tramo, cuando se entiende caracterizadora de espacialidades valiosas;
- la creación o transformación de un espacio urbano en función de sus potencialidades;
- la coordinación con los criterios de alturas establecidos en la normativa vigente de Higiene de la Edificación.

#### Alturas Máximas

Según las características del territorio antes descritas se establecen los siguientes topes de alturas máximas, expresadas en la cartografía correspondiente:

- once metros (planta baja, más tres niveles habitables)
- catorce metros (planta baja, más cuatro niveles habitables)



- dieciséis metros con cincuenta centímetros (planta baja, más cinco niveles habitables)
- diecinueve metros (planta baja, más seis niveles habitables)
- veintisiete metros (planta baja, más nueve niveles habitables)
- treinta y seis metros (planta baja, más doce niveles habitables)
- altura especial (Plaza Independencia)

#### **Alturas menores**

En los casos donde el proyecto de obra nueva o reforma plantea una altura menor al 70 % de la máxima de norma, se deberá establecer un dispositivo formal para lograr una adecuada integración de la altura propuesta a aquella, siempre que el contexto pre-existente así lo amerite.

#### **Sobreelevaciones / Gálibos**

Se prevé la posibilidad de construir locales habitables a partir de la altura máxima definida previamente, retirándose tres metros como mínimo de la alineación oficial del predio (alineación frontal).

El plano retirado deberá tener un tratamiento acorde al del resto de la fachada frontal.

Se establecen las siguientes alturas máximas para las sobreelevaciones:

- trece metros con sesenta centímetros (un nivel habitable) en zona de once metros;
- dieciséis metros con sesenta centímetros (un nivel habitable) en zona de catorce metros;
- diecinueve metros con diez centímetros (un nivel habitable) en zona de dieciséis metros con cincuenta centímetros; y
- veinticuatro metros con veinte centímetros (dos niveles habitables) en zona de diecinueve metros.

#### **Acordamientos / Retiros**

##### **Linderos de altura mayor a la altura máxima de zona**

En los casos donde la altura de la edificación de los linderos supere el máximo previsto en la Regulación de Zona para un padrón determinado, se visualizan dos opciones posibles:

opción 1, se podrá construir hasta la altura del lindero más alto y hasta una distancia horizontal de tres metros del lindero más bajo, a modo de acordamiento. En los tres metros inmediatos al lindero más bajo la altura máxima de las nuevas construcciones no podrán superar la altura de éste. El cerramiento vertical entre ambas alturas deberá tener un tratamiento arquitectónico de fachada, de similar jerarquía que la fachada frontal.<sup>9</sup>

opción 2, se podrá solicitar hasta una altura máxima semejante al promedio de alturas de ambos linderos (altura promedio más-menos un diez por ciento), a condición que los muros divisorios expuestos tengan un tratamiento formal acorde al de fachada frontal.

Procediendo dentro de la regulación de Regulación de Catálogo se podrá solicitar una altura semejante a la de los linderos, solicitud que deberá ser informada por la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja y podrá ser aprobada cuando el contexto urbano donde se inserta la propuesta así lo amerite.

##### **Encuentros de zonas**

En el encuentro de dos zonas de alturas diferentes, el padrón perteneciente a la zona de altura mayor está afectado con un retiro

<sup>9</sup> Esta situación de acordamiento se asimila a lo previsto en los Artículos D. 168 a D. 170 del Plan Montevideo.



lateral y posterior de tres metros por sobre la altura máxima de la zona lindera.

El plano lateral o posterior expuesto del edificio retirado deberá tener un tratamiento formal acorde al de la fachada frontal.

#### **Linderos a Grados de Protección 4**

Los padrones linderos a los edificios catalogados con el Grado de Protección 4 en el Inventario Patrimonial están afectados con un retiro lateral de tres metros por sobre la altura del edificio catalogado con Grado de protección 4, medida sobre el encuentro de la divisoria y la fachada frontal.

El plano lateral expuesto del edificio retirado deberá tener un tratamiento formal acorde al de la fachada frontal.

#### **Medianeras expuestas**

En los casos donde la nueva edificación o la reforma de la existente supone la exposición de medianeras se deberá realizar un tratamiento de las mismas acorde, en general, con la volumetría del edificio y, en particular, con la formalización de las fachadas.

#### **5.1.3 Normas de higiene**

Las Normas de Higiene de la Edificación, tanto para obra nueva como para rehabilitación, serán las establecidas por los decretos vigentes respectivos.

Las solicitudes de tolerancias a las afectaciones establecidas en la Regulación de Zona implican el pasaje a la Regulación de Catálogo, por lo que deberán ser informadas por la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

#### **5.1.4 Especificaciones del Catálogo patrimonial**

Para los casos en que el Catálogo del Inventario Patrimonial, ya sea en la Ficha por Padrón, Tramo o Espacio de Valor Patrimonial, establecieren Valores Significativos a preservar o recomendaciones a las actuaciones, los proyectos propuestos estarán sometidos a éstas afectaciones.

Se establecen dos códigos y modos de gestión articulados entre sí que se aplican según cada caso en función del Tipo de Obra a realizar, y su catalogación a través de la pertenencia o no a un Tramo Protegido y la asignación del Grado de Protección Patrimonial.

### **5.2 ESTRUCTURA FORMAL**

Todas las intervenciones, independientemente del tipo, deberán presentar consistencia formal, en general, con el valor patrimonial de la Ciudad Vieja y, en particular, con las características del ámbito donde se insertan. Esta consistencia formal no supone subordinación estilística alguna, sino por el contrario una adecuada interpretación de los valores contenidos en el Catálogo Patrimonial, desde los márgenes propios que exige un proyecto contemporáneo.

En los casos en que una propuesta de Regulación de Zona suponga importantes reparos en este aspecto, el Equipo Técnico de la Oficina del Plan Ciudad Vieja deberá remitir el asunto a la Comisión Especial Permanente, acompañado de la correspondiente fundamentación, para su definición.

Los casos referidos a diferencias significativas entre las alturas de las obras nuevas o a reformar y las del contexto pre-existente, así como los casos de medianeras expuestas son desarrollados en los puntos respectivos del capítulo 5.1.2



## 6 | REGULACION DE ZONA Y REGULACION DE CATALOGO

### 6.1 DETERMINACIONES DE LA REGULACION DE ZONA

La Regulación de Zona establece afectaciones en forma detallada sobre las siguientes dimensiones:

- usos del suelo (preferentes, complementarios, prohibidos)
- edificabilidad (alineaciones, alturas, acordamientos)
- deber de conservación (condiciones de salubridad, seguridad y ornato)

Cada una de estas dimensiones requiere una discusión particular en cuanto a su definición, categorización y posible cuantificación mediante parámetros.

Las dos dimensiones iniciales son objeto de consideración para el otorgamiento de permisos de construcción en casos de reforma, ampliación u obra nueva, y la habilitación de usos.

Los usos del suelo preferentes serán: residencial, comercial y terciario, admitiéndose con carácter polifuncional. Se excluyen aquellos usos que afectan negativamente los valores identificados en el Catálogo Patrimonial, así como también los que afectan el destino residencial dominante en las zonas identificadas como z 2.1, 2.2, 4, 5 y 7 del capítulo 9 de la Memoria de Información.

Las afectaciones de edificabilidad son las contenidas en el capítulo 5 de la presente Memoria de Ordenación.

El deber de conservación establece una condición permanente, de evaluación periódica, para mantener la habilitación del uso de un inmueble existente. Será de aplicación la normativa específica actualmente vigente.

Las solicitudes de permisos de edificación dentro de la Regulación de Zona serán presentadas ante la Oficina del Plan Ciudad Vieja y, en cumplimiento de las afectaciones contenidas en el Plan Especial, serán aprobadas por ésta.

### 6.2 DETERMINACIONES DE LA REGULACIÓN DE CATÁLOGO

La normativa de protección patrimonial se compone de tres subconjuntos:

- los criterios de actuación establecidas para cada uno de los Grados de Protección Patrimonial en forma genérica. Estos refieren tanto al contenido material de las acciones a realizar sobre los inmuebles, como al procedimiento para su autorización.
- La asignación específica del Grados de Protección a cada padrón, como elemento complementario necesario para fijar los campos de aplicación de las anteriores. La asignación de Grados de Protección delimita y califica el universo de los bienes protegidos dentro de un inventario descriptivo y analítico y, respectivamente, en una valoración de carácter patrimonial.
- Los contenidos del resto del Catálogo, es decir, la determinación en las fichas de los elementos a restaurar y conservar en cada inmueble, tramo o espacio, según su grado de protección y sus características específicas.

Mediante la normativa de protección por grados y catálogo, se establece:

- En general para cada grado: condiciones generales de protección y de uso, tipo de actuaciones admisibles, procedimientos reglados de autorización de obras.
- En particular para cada inmueble protegido, según el grado y características: elementos de conservación o restauración obligatoria, criterios de intervención.



### 6.3 RELACIÓN ENTRE REGULACIONES DE ZONA Y REGULACIONES DE CATÁLOGO

En los edificios catalogados con Grados de Protección 2, 3 y 4 la normativa de protección y el contenido de las fichas del Catálogo es de aplicación preferente en relación con la Regulación Zonal correspondiente. La Regulación de Zona será aplicable con carácter subsidiario en todo lo que no esté en contradicción con la regulación de protección citada. No obstante, la Regulación Zonal debería definir también en estos casos un contenido esencial como es el “aprovechamiento mínimo”, generando derechos que pueden ser objeto de transferencias cuando la protección determina que dicho aprovechamiento no puede ser construido.

En los edificios Grados 0 y 1 localizados en tramos o espacios catalogados, se aplican en forma preferente las determinaciones establecidas para el tramo o espacio, y en forma subsidiaria la norma zonal correspondiente. De este modo, el Catálogo establecerá para cada tramo o espacio las condiciones particulares necesarias y suficientes para adecuar la regulación zonal a los objetivos de protección particulares de dicho tramo o espacio, dejando que en lo demás, rija la regulación zonal.

En los edificios Grados 0 y 1 no incluidos en tramos o espacios catalogados, se aplica directamente la regulación zonal. Los permisos de construcción, incluidos los casos de sustitución, se conceden directamente existiendo adecuación a la regulación zonal.

Se plantea una excepción en las obras de ampliación, reestructuración general o sustitución que afectan a solares con uno o más linderos catalogados con el máximo Grado de Protección Patrimonial (Grado 4). En estos casos, parámetros decisivos como la altura, por tanto la edificabilidad, deberán adecuarse contemplando la relación con los inmuebles protegidos. El criterio base para esta adecuación se establece con claridad en esta memoria y en la normativa, de forma de minimizar la incertidumbre asociada al proceso de evaluación. En este sentido, se aplicará un mecanismo de acordamiento semejante al previsto en el art. D.171 del Plan Montevideo.

### 6.4 EFECTOS Y MODO DE APLICACIÓN DE LA NORMATIVA, OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

Se establecen tres situaciones según el grado de definición recogido en la normativa y sus efectos sobre actores privados y públicos:

- Normas finalistas, de aplicación directa y genérica para todos los inmuebles incluidos en una misma zona o catalogados con el mismo grado de protección. La normativa define y cuantifica el parámetro en forma precisa. Cuando todas las dimensiones sujetas a regulación están predefinidas, la concesión del permiso a los particulares es un acto administrativo.
- Normas flexibles, que encuadran procesos de evaluación. La normativa define una directriz, y en algún caso una gama de posibilidades, pero preserva un margen de definición para ser aplicado en cada caso particular, en función de un procedimiento de evaluación reglado. Es el caso de parte de las normas que derivan de la asignación de un grado de protección a un inmueble (Grados 2, 3 y 4) o tramo.
- Normas de desarrollo, del Plan o del Catálogo. Son aquellas normas del Plan Especial que encuadran la planificación derivada, como los proyectos de detalle, o las normas del Catálogo que encuadran el desarrollo normativo de las fichas en los edificios de Grados 3 y 4.

En relación con los efectos y modos de aplicación de las normas, la propuesta del Plan Especial tiene los siguientes objetivos:

- Extender los alcances regulatorios de la normativa finalista a toda el área del Plan Especial. Se debe procurar que la mayor





cantidad de dimensiones a regular estén definidas en forma precisa, en particular, aquellas que afectan a los usos y la edificabilidad de los solares. De esta forma, se contribuye a crear un ambiente favorable a la inversión inmobiliaria y a las iniciativas.

- Definir un cuerpo complementario de normas sujetas a procedimientos de evaluación reglados, para el tratamiento de las situaciones que estrictamente lo requieran. Estas situaciones corresponden particularmente a ciertos aspectos de la actuación sobre bienes protegidos, o sobre bienes no protegidos linderos a edificios patrimoniales o situados en tramos protegidos. También se plantea, en relación con esta categoría, la publicidad de las resoluciones, con el fin de generar un cuerpo de antecedentes objetivo. (actualmente, el "capital cultural" acumulado no está institucionalizado)
- Definir para las áreas de planificación derivada, normas complementarias de desarrollo que encuadren la redacción de los Proyectos de Detalle y aporten orientaciones desde ya a los potenciales inversores y promotores. En las áreas de los Proyectos de Detalle, definir una regulación zonal específica, de transición y de tipo cautelar, a la espera de la aprobación del correspondiente Proyecto de Detalle.

#### **6.5 AMBITOS DE ORDENACIÓN: OBJETIVOS URBANOS Y MODOS DE ACTUACIÓN DOMINANTES**

El Modelo de Ordenación propuesto organiza las acciones regulatorias y la intervención pública en torno a la combinación, en distintos grados de importancia, de tres tipos de objetivos urbanos referidos al tejido edificado: conservación, rehabilitación, reestructuración.

- Conservación: se trata de conservar edificación existente, en forma compatible con una conservación o modificación moderada de los usos.
- Rehabilitación: se trata de rehabilitar el tejido existente, mediante acciones predominantes de adecuación de la edificación combinadas con acciones de sustitución, seguidas de una renovación y/o intensificación de los usos.
- Reestructuración: el objetivo incluye la redefinición de los usos del suelo, modificaciones en el trazado urbano y el parcelario, y en algunos casos una importante sustitución de la edificación preexistente.

Estos objetivos se combinan de distinta manera en los ámbitos de ordenación, lo que permite formular una gran división de dichos ámbitos, en función del predominio de uno u otro de los objetivos.

A la vez, el Modelo de Ordenación organiza los distintos modos de actuación, caracterizados por el grado de intervención pública, y por el carácter más o menos concentrado en el tiempo y el espacio de las acciones. Se distinguen así:

- Areas en las que los modos de actuación se limitan a la aplicación de instrumentos de regulación como normas e incentivos, sumados a acciones de mejora y mantenimiento del espacio público.
- Areas en las que, además de las anteriores, se prevén intervenciones directas y concentradas de la Intendencia Municipal sobre el espacio público y la edificación, orientadas a objetivos de rehabilitación y/o reestructuración. En el primer caso (objetivos de rehabilitación) se propone la figura de las Areas de Rehabilitación Integrada (ARI). En el segundo (objetivos de reestructuración) se trata de "grandes proyectos urbanos", a los que se les aplica la figura de los Proyectos de Detalle.





El cuadro siguiente resume los cuatro tipos de ámbitos que resultan de la combinación entre objetivos urbanos dominantes y modos de actuación pública.

Según el OBJETIVO URBANO DOMINANTE	Según el MODO DE ACTUACIÓN	
	<b>Regulación y acciones difusas</b>	<b>Intervención concentrada</b>
<b>CONSERVACIÓN y REHABILITACIÓN</b>	Zonas de Conservación Dominante	Tejido consolidado (exceptuando las ARI)
<b>CONSERVACIÓN y REHABILITACIÓN</b>	Zonas de Rehabilitación Dominante	Áreas de Rehabilitación Integrada (ARI)
<b>REESTRUCTURACIÓN</b>	Régimen Específico	Proyectos de Detalle (PUD)

La diferencia entre las zonas de Conservación Dominante y las Zonas de Rehabilitación Dominante es de grado, ya que en ambos se combinan los objetivos de conservación y rehabilitación. Estas zonas contarán con regulaciones zonales que serán:

- de aplicación integral y directa en los edificios catalogados con Grados 0 y 1;
- de aplicación subsidiaria en los edificios protegidos con Grados 2, 3 y 4 en el catálogo, en relación con las normas de protección por grados que serán de aplicación preferente.

En las Áreas de Rehabilitación Integrada se plantean condiciones similares, salvo en los casos en que se delimiten unidades de actuación y se redacten Proyectos de Detalle. En principio, estas áreas cuentan con directrices definidas por el Plan Especial en cuanto a la intervención sobre el espacio público y la edificación.

En las Áreas de Proyectos de Detalle, finalmente, el Plan Especial delimita unidades de actuación y establece directrices, parcialmente vinculantes, para la redacción posterior de Proyectos de Detalle. Entretanto, el Plan define normas cautelares o de transición, con el objetivo de evitar acciones negativas y procesos de especulación incontrolados.

## 6.6 APLICACIÓN DE LOS TIPOS DE REGULACION

### 6.6.1 Obra nueva

En los Tramos y Espacios de Valor Patrimonial será de aplicación la regulación de Catálogo.

En los Tramos no protegidos será de aplicación la regulación de Zona.

### 6.6.2 Obra existente

En los Tramos y Espacios de Valor Patrimonial, dependiendo del Grado de Protección Patrimonial del padrón a intervenir y el tipo de obra a realizar, será de aplicación la regulación de asignada a través del cuadro 1.

En los Tramos no protegidos, dependiendo del Grado de Protección Patrimonial del padrón a intervenir y el tipo de obra a realizar, será de aplicación la regulación de asignada a través del cuadro 2.



CUADRO 1 | TRAMOS Y ESPACIOS DE VALOR PATRIMONIAL

Grado de Protección	Restauración	Conservación o Mantenimiento	Reparación o Consolidación	Acondicionamiento	Reforma o Rehabilitación	Ampliación	Sustitución
4	RZ	RZ	RZ	RC	RC	NO	NO
3	RZ	RZ	RZ	RC	RC	RC	NO
2	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RC	RC
1	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RC
0	RZ	RZ	RZ	RZ	RC	RC	RC

CUADRO 2 | TRAMOS NO PROTEGIDOS

Grado de Protección	Restauración	Conservación o Mantenimiento	Reparación o Consolidación	Acondicionamiento	Reforma o Rehabilitación	Ampliación	Sustitución
4	RZ	RZ	RZ	RC	RC	NO	NO
3	RZ	RZ	RZ	RC	RC	RC	NO
2	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RC	RC
1	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ
0	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ	RZ

## REFERENCIAS

- RZ** Regulación de Zona. Autorización por procedimiento administrativo de la Oficina del Plan Ciudad Vieja.
- RC** Regulación de Catálogo. Autorización por procedimiento de evaluación específica de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.
- NO** Obra no autorizada, con excepción de los casos en que el Catálogo Patrimonial prevea lo contrario.

## 7 | ÁREAS DE REHABILITACIÓN INTEGRADA Y RENOVACIÓN DEL TEJIDO

En función de los contenidos del diagnóstico establecidos en la Memoria de Información sobre la depresión y, a la vez, potencialidad de algunos sectores de la Ciudad Vieja y, también, de los conceptos expuestos en el sentido de optimizar la gestión del Plan Especial, es que se ha diseñado una nueva figura que prioriza actuaciones sobre el espacio público y el espacio edificado en determinadas porciones del tejido: las Áreas de Rehabilitación Integrada.

Como producto del Avance del Plan Especial, en mayo de 2001 la Intendencia Municipal de Montevideo, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y el Banco Hipotecario del Uruguay firmaron un Convenio Marco que promueve la acción conjunta de éstos tres organismos en la realización de viviendas mediante obras nuevas y reciclajes, la rehabilitación de espacios públicos y el mejoramiento de servicios en la Ciudad Vieja. De modo consistente con la tarea de planificación que se ha venido desarrollando, los contenidos del Convenio Marco se apoyan en las formulaciones del Plan Especial.

En este sentido, durante el año 2002 la Intendencia Municipal de Montevideo gestionó ante la Unión Europea (URB-AL) la financiación de un Programa de Recuperación de Fachadas a aplicar preferentemente en las Áreas de Rehabilitación Integrada. Este programa, denominado “Políticas Sociales Urbanas: una propuesta para la integración en áreas centrales”, ha sido aprobado y se desarrollará durante el año 2003. Supone, además, la creación de un Fondo Rotatorio de asistencia a los propietarios de los inmuebles a recuperar y una Escuela Taller para la formación de especialistas en este tipo de obras, fundamentalmente dirigida a los sectores jóvenes y desempleados.

Se designan cinco Áreas de Rehabilitación Integrada: Piedras – Las Bóvedas, Solís, Pérez Castellano, Mercado Chico y Plaza Isabelino Gradín.

Su designación refiere a porciones del tejido consolidado con un importante grado de deterioro de su estructura edilicia, a una cierta concentración de parcelas baldías, a una degradación en los usos del suelo o a la ausencia de uso por desocupación.

El carácter que identifica estas zonas y el interés de actuar preferentemente en ellas, no refiere a la delimitación sobre la base de perímetros. Todas ellas forman parte del tejido continuo de la Ciudad Vieja, heterogéneo sí en su globalidad, pero sin límites o fronteras evidentes que separen unas zonas de otras dentro de la trama urbana. Su reconocimiento normalmente se produce desde su interior a partir de la creciente concurrencia de elementos repetitivos (como disposición de suelo baldío, degradación de la edificación, etc.) ó en algún caso por su referencia a un espacio público significativo en el área.

Al mismo tiempo, esta estrategia de gestión se asienta sobre un concepto básico: las zonas priorizadas con un determinado propósito no deben ser aisladas del resto del tejido urbano de la Ciudad Vieja, evitando posibles distorsiones o desequilibrios por parte de los agentes del mercado inmobiliario interesados en unas zonas y no en otras.

En definitiva, reconociendo que el interés de estas operaciones es priorizar acciones en algunos sectores, pero sin segregarlos del resto de la trama urbana, y con el objeto de operar de una manera adecuada se definen una serie de nodos que indican los centros de los lugares preferentes para la actuación. El valor de todos estos nodos es equivalente entre sí y su función es ponderar las diferentes propuestas según su distancia al más próximo de ellos. Esta proximidad se constituye entonces en un elemento más en la valoración de las mismas, así como lo son la calidad arquitectónica, la



pertinencia económica y el valor patrimonial del bien a intervenir en los casos de reciclajes.

Estos nodos se materializan en el territorio en los cruces de los siguientes ejes de calles:

#### **A. Sector Piedras – Las Bóvedas**

- A1. Piedras y Treinta y Tres
- A2. Piedras e Ituzaingó
- A3. Piedras y Juan Carlos Gómez

#### **B. Sector Solís**

- B1. Solís y Cerrito
- B2. Solís y 25 de Mayo

#### **C. Sector Pérez Castellano**

- C1. Pérez Castellano y Piedras
- C2. Pérez Castellano y Cerrito
- C3. Pérez Castellano y 25 de Mayo
- C4. Pérez Castellano y Washington

#### **D. Sector Mercado Chico**

- D1. Pérez Castellano y Sarandí
- D2. Pérez Castellano y Buenos Aires

#### **E. Sector Plaza Isabelino Gradín**

- E1. Cerrito y Guaraní
- E2. Cerrito y Juan Lindolfo Cuestas

### **7.1 SECTOR PIEDRAS – LAS BÓVEDAS**

En esta zona se concentran contradictorias manifestaciones de la vida urbana. Por un lado, numerosas operaciones de vivienda colectiva realizadas en los últimos años por el Banco Hipotecario del Uruguay y la Intendencia Municipal de Montevideo, de diversos tipos (obras nuevas y reciclajes) y bajo diversas modalidades de gestión (acción directa, concursos de Precio-Proyecto-Terreno y cooperativas de Ayuda Mutua). Por otro, edificaciones tugurizadas y ruinosas, y un espacio público inseguro y degradado, pero de gran potencialidad ambiental y paisajística sobre la Rambla Norte.

En el marco del proceso descrito, actualmente se están gestionando para este sector nuevos programas de vivienda cooperativa.

La propuesta atiende a la necesidad de conformar en el quinquenio que se inicia una masa crítica de renovación y rehabilitación suficiente para completar esta transición y facilitar su transformación futura por mecanismos de mercado.

### **7.2 SECTOR SOLÍS**

El Sector Solís se ubica en el entorno de los cruces de las calles Solís con Cerrito y 25 de Mayo, en una posición donde se articulan: el Distrito Financiero, la calle 25 de Mayo -eje vial de ingreso más importante-, las áreas comerciales de las calles Sarandí y Colón, la Plaza Zabala -uno de los espacios públicos más relevantes de la Ciudad Vieja-, varios de los más importantes museos y porciones de tejido residencial. Se encuentran, además, servicios de relevancia para el barrio como la Biblioteca Municipal Joaquín de Salteráin y una guardería infantil.

Allí se concentra, también, una importante cantidad de suelo baldío casi totalmente en manos del sector público, principalmente del Banco Hipotecario del Uruguay y la Intendencia Municipal de Montevideo.





Las condiciones antes descritas permiten suponer que en esta área se deben articular algunos programas de vivienda colectiva, mejoramiento del espacio público en cuanto a circulación peatonal y operaciones con destinos culturales y administrativos que tomen ventaja de las localizaciones ya instaladas.

### 7.3 SECTOR PÉREZ CASTELLANO

En el entorno del Mercado del Puerto y sobre el eje de la calle Pérez Castellano se concentraron acciones de renovación en la década de 1980, dando lugar a: la construcción de la peatonal Pérez Castellano, el edificio comercial La Proa, el conjunto de viviendas Yacaré y diversos programas de vivienda colectiva sobre la modalidad de reciclajes y obra nueva, con protagónica participación de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

En la década de 1990, en cambio, no se produjeron nuevas acciones en las líneas iniciadas. Como consecuencia, el área se encuentra hoy en un estado de transición incompleta, debido a la permanencia de situaciones de deterioro y tugurización en el entorno inmediato, que contrastan con la vitalidad de los espacios comerciales de la peatonal Pérez Castellano, definido como un enclave.

En este sector se destaca la importancia de algunas posibles operaciones que resultarían emblemáticas como la rehabilitación del Edificio Jaureguiberry (en la esquina sureste de Piedras y Pérez Castellano) y la intervención en el solar lindero al Mercado del Puerto.

### 7.4 SECTOR MERCADO CHICO

El entorno del Mercado Chico representa un punto referencial del Barrio Guruyú y unos de los accesos al Sector Pérez Castellano – Mercado del Puerto, por su localización en el encuentro de Sarandí y Pérez Castellano.

Su particularidad morfológica y la presencia de equipamientos sociales y comercios representa una oportunidad para potenciar una centralidad barrial, con la creación de una plaza arbolada y equipada sobre el espacio de ensanche de la calle Pérez Castellano entre Sarandí y Mercado Chico, y el impulso concentrado a la rehabilitación o renovación del stock en el tejido inmediato.

### 7.5 SECTOR PLAZA ISABELINO GRADÍN

El entorno de la Plaza Isabelino Gradín - conocida también como Plaza Triangular-, situada sobre la calle Cerrito entre Guaraní y Juan Lindolfo Cuestas, es también un área capaz para concentrar esfuerzos de rehabilitación, debido a la presencia de un importante número de predios de propiedad municipal -adquiridas con vistas a ser puestas a disposición de cooperativas de vivienda- y de promotores inmobiliarios.

La presencia de la terminal de transporte colectivo sobre la calle Juan Lindolfo Cuestas supone un impacto negativo sobre el espacio público y ha originado situaciones de conflicto con el vecindario.

A pesar de esto, la escala y singularidad formal de la plaza, así como la calidad del conjunto edilicio que la circunda -no obstante algunas discontinuidades y muestras de degradación- son cualidades que le permitirían constituirse en una suerte de condensador social del barrio.

Además de estimular la producción de vivienda reciclada o nueva, es necesaria una importante transformación física del espacio público de la plaza mediante la disposición de elementos que permitan un adecuado uso por parte de los vecinos, tales como equipamiento vegetal, mobiliario urbano y la unificación del nivel de pavimentos, conservando una senda sobre la calle Cerrito para el tránsito de vehículos condicionado al uso peatonal.

## 8 | PROYECTOS DE DETALLE

A partir de lo establecido en el Decreto N° 28.242 de la Junta Departamental de Montevideo (Plan Montevideo), en su Artículo D.57 dentro del esquema de planificación derivada se define la figura del Proyecto de Detalle<sup>10</sup>, mediante la que es posible completar y definir las determinaciones de los ámbitos de planificación superior, en este caso los Planes Especiales de Ordenación.

Los Proyectos de Detalle identificados en este Plan Especial forman parte de una estrategia de reestructuración y desarrollo general del área. En efecto, se trata de implementar acciones de sutura sobre los tejidos urbanos deteriorados que existen en algunos bordes y las transiciones urbanas, y también, de interpretar estas áreas como espacios de oportunidad para la inversión inmobiliaria y la renovación de usos de acuerdo a las potencialidades que estas zonas permiten suponer.

Actualmente, la estructura urbana de Ciudad Vieja presenta un núcleo dinámico, asociado a la centralidad, y unas áreas de borde críticas o conflictivas, asociadas a los espacios de predominio habitacional o usos mixtos. Aunque las ramblas otorgan una conectividad perimetral fluida, y una alta accesibilidad urbana, sus bordes en general no se caracterizan por la presencia de usos dinámicos. Las áreas de proyectos identificadas procuran valorizar los bordes, sacando partido de la conectividad que otorgan las ramblas.

Desde el punto de vista programático, los proyectos promueven combinaciones de usos, de modo de albergar equipamientos de alcance urbano junto con áreas de residencia y actividades económicas, y en todos los casos, la creación de nuevos espacios públicos de calidad.

En su formulación final, cada uno de los proyectos deberá apoyarse en la conjunción de:

- un área de oportunidad;
- programas estratégicos;
- conjuntos de actores urbanos;
- marcos jurídicos y financieros;
- directrices de ordenación urbanística y criterios para el diseño arquitectónico.

En función de lo expuesto se definen cuatro áreas para la formulación de Proyectos de Detalle de acuerdo a lo establecido por el Plan Montevideo, identificados como: Escollera, en el extremo oeste de la península; Atarazana-Puerto, vinculando la Terminal marítima de pasajeros, el ingreso a la ciudad y la Aduana Vieja al norte del Banco República; Acceso Norte, en la zona de la Diagonal Fabini y Rambla Portuaria; y Acceso Sur, en la zona de interfase entre Ciudad Vieja y Ciudad Nueva al sur de la Plaza Independencia.

Finalmente, se debe considerar que una importante porción del territorio que ocupa a este Plan Especial y tres de los Proyectos de Detalle propuestos en él (Escollera, Atarazana-Puerto y Acceso Norte) forman parte del Área de Promoción Bahía<sup>11</sup>. El Plan Montevideo define la figura del Área de Promoción en su Artículo D.63 como una unidad territorial objeto de intervenciones urbanas prioritarias, lo que implica la posibilidad de asignarle Régimen Específico a efectos de la gestión del suelo.

En ese sentido, es prioritario incorporar el Proyecto de Detalle Acceso Sur al Área de Promoción Bahía de Montevideo, a efectos de establecer condiciones semejantes entre áreas de problemáticas

<sup>10</sup> El Plan Montevideo en sus artículos D. 57 y D. 58 define la figura del Proyecto Urbano de Detalle. La denominación del mismo ha sido modificada por el Decreto N° 30.094 de la Junta Departamental de Montevideo, en su artículo 39.

<sup>11</sup> Plan Montevideo. Plan de Ordenamiento Territorial 1998 – 2005, Memoria de Ordenación, I Capítulo II.5. Áreas de Promoción y Planes Especiales con Valor Estratégico. | IMM. 1998



semejantes, manteniendo la necesaria consistencia interna del Plan Especial.

Sin descartar otros caminos para la formulación de estos Proyectos de Detalle (como equipos técnicos pertenecientes a los servicios municipales o contratados por la iniciativa privada), se entiende que los concursos de ideas y proyectos son ámbitos especialmente adecuados para la generación de propuestas de calidad.

### 8.1 PROYECTO DE DETALLE ESCOLLERA

El extremo oeste de la península es el ámbito de unión entre el este y el oeste de la ciudad a través de las Ramblas 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 de la Plata.

Esta zona y su área de influencia inmediata presentan una combinación de espacios transformables que en conjunto permiten caracterizarlo como un área de oportunidad:

- un tejido de borde bastante deteriorado, de factible renovación parcial;
- una franja de espacios vacantes entre el tejido y la Rambla, que actualmente comprende espacios verdes, estacionamientos, depósitos, espacios de la Armada, una terminal de autobuses y el Ex-Hotel Nacional;
- la Rambla, en tanto conector vial de primer orden a nivel metropolitano;
- la Escollera Sarandí, como espacio de uso significativo e hito de valor patrimonial dentro del sistema urbano de la Rambla Sur;
- un sector de suelo ganado recientemente a la Bahía, adyacente a la Escollera Sarandí;
- dos edificios de alto valor patrimonial con capacidad para ser transformados para nuevos usos: el ex Hotel Nacional y la Escuela Carlos Nery;
- una posición geográfica absolutamente privilegiada en tanto sus visuales y su visibilidad.

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.

Dentro de este marco y en esta área, junto con otras ocho localizaciones en América Latina y España, en el año 2000 el Consorcio de la Ciudad de Santiago de Compostela, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Oficina Compostela 2000 promovieron y organizaron, con la participación de la intendencia Municipal de Montevideo, un concurso de arquitectura y urbanismo denominado “El Modelo Europeo de Ciudad. Historia, Vigencia y Proyección de Futuro / Contrastes en Iberoamérica”<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Concurso “El Modelo Europeo de Ciudad. Historia, Vigencia y Proyección de Futuro / Contrastes en Iberoamérica”. Luego de una selección en primera instancia de tres proyectos por cada una de las localizaciones que concursaban, fueron seleccionados tres primeros premios, dos de ellos pertenecientes a la Ciudad Vieja de Montevideo cuyos autores también son equipos de arquitectos y estudiantes uruguayos.

Los proyectos premiados plantean dos visiones absolutamente diferentes acerca del potencial futuro del sector. Uno de ellos, formulado por el equipo bajo la coordinación de la Arq. Glinka Crisci, en términos muy sintéticos propone la creación de un parque urbano (“Parque del Sur”), “el cuál articulará con el paisaje circundante y las escalas en juego de manera de crear un espacio alternativo de ocio que participe de la fachada urbana y de la escala barrial . . . El parque está concebido como un patio urbano de borde, compuesto por dos áreas principales articuladas en el cruce del eje Sarandí”. (Memoria Descriptiva de la presentación a la primera instancia del proyecto del equipo coordinado por la Arq. Glinka Crisci)



Los objetivos de desarrollo son:

- la creación en este sector de un frente marítimo para la ciudad;
- promover la localización de grandes equipamientos;
- impulsar la renovación y puesta en valor del tejido urbano del barrio Guruyú, particularmente del tejido residencial.

### **Afectaciones**

#### **Límites**

Forma parte del área del Proyecto de Detalle Escollera el espacio comprendido dentro de los siguientes límites: calle Cerrito, calle Juan L. Cuestas, calle Guaraní, borde del Río de la Plata, Escollera Sarandí en todo su desarrollo (incluyendo un entorno de 50,00 metros alrededor de la misma) y Rambla Ing. Monteverde. La totalidad de espacio de las vías señaladas se considera perteneciente al área del Proyecto de Detalle.

#### **Traza Vial**

Se define la siguiente estructura vial:

- Calle Juan L. Cuestas, con su actual traza, modo de circulación y un ancho de 16,50 metros, situado a partir de las líneas de edificación del borde oeste de las manzanas 9, 10, 68, 69 y 70. Se prevé una senda vehicular diferenciada de ancho aproximado a 10,00 metros, con aceras de 2,50 y 4,00 metros al este y oeste, respectivamente. Se prevé, además la posibilidad de incorporación de ornato en el espacio público.
- Calle Guaraní, con su actual modo de circulación se rectifica el tramo al sur de la calle Reconquista con la traza y ancho del resto, llegando hasta la Rambla Sur según la dirección de su eje.
- Rambla Ing. Monteverde, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle Cerrito, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle 25 de Mayo, se continúa al oeste de Juan L. Cuestas con su actual traza y ancho. Se prevé un uso exclusivamente peatonal y la posibilidad de incorporar edificaciones sobre su espacio aéreo, en observación de las visuales protegidas y del gálibo reglamentario.
- Calle Washington, se continúa al oeste de Juan L. Cuestas con su actual traza y ancho. Se prevé un uso exclusivamente peatonal y la posibilidad de incorporar edificaciones sobre su espacio aéreo, en observación de las visuales protegidas y del gálibo reglamentario.
- Calle Sarandí, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle Buenos Aires, se continúa al oeste de Juan L. Cuestas con su actual traza y ancho. Se prevé un uso exclusivamente peatonal y la posibilidad de incorporar edificaciones sobre su espacio aéreo, en observación de las visuales protegidas y del gálibo reglamentario.

#### **Suelo edificable**

Se definen e identifican los siguientes sectores de suelo edificable:

- Sector E 1.  
Ubicado entre las calles Cerrito, Juan L. Cuestas, prolongación de 25 de Mayo y Rambla Ing. Monteverde.
- Sector E 2.  
Ubicado entre las calles prolongación de 25 de Mayo, Juan L. Cuestas, Washington y Rambla Ing. Monteverde.

---

El otro proyecto premiado, formulado por el equipo bajo la coordinación del Arq. Conrado Pintos, "propone la continuidad de la trama actual, con su 'espacio calle'", ubicando allí fundamentalmente tejido residencial "de nueva planta, de consolidación de bordes de manzana", e incorporando una plaza de escala urbana en el encuentro de Sarandí y la Rambla. (Memoria Descriptiva de la presentación a la primera instancia del proyecto del equipo coordinado por el Arq. Conrado Pintos)



- Sector E 3.  
Ubicado entre las calles Washington, Juan L. Cuestas, Sarandí y Rambla Ing. Monteverde.
- Sector E 4.  
Ubicado entre las calles Sarandí, Juan L. Cuestas, prolongación de Buenos Aires y Rambla Ing. Monteverde
- Sector E 5.  
Ubicado entre las calles prolongación de Buenos Aires, Juan L. Cuestas, Guaraní y Rambla Ing. Monteverde.

#### **Factor de Ocupación Suelo máximo (FOS)**

Se establece un Factor de Ocupación de Suelo básico del 100 % para todos los sectores, afectado de modo tal que sobre el total del suelo edificable del área definida se deberá deducir un 25 % como cesión de suelo edificable a uso público. El espacio cedido deberá tener un natural acceso desde el espacio público adyacente; y su porcentaje podrá ser distribuido en varios sectores o agrupado en uno.

#### **Alineaciones**

Se definen las siguientes alineaciones según los sectores de suelo edificable:

- Sector E 1. Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por las calles Cerrito y 25 de Mayo, la prolongación de las líneas de edificación de los bordes norte y sur, respectivamente, de la manzana 9; por la calle Juan L. Cuestas, una paralela situada a 16.50 metros al oeste de la línea de edificación la manzana 9; y por la Rambla Ing. Monteverde, una paralela situada a 8.00 metros al este del límite de la calzada de la misma.
- Sector E 2. Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por las calles 25 de Mayo y Washington, la prolongación de las líneas de edificación de los bordes norte y sur, respectivamente, de la manzana 10; por la calle Juan L. Cuestas, una paralela situada a 16.50 metros al oeste de la línea de edificación la manzana 10; y por la Rambla Ing. Monteverde, una paralela situada a 8.00 metros al este del límite de la calzada de la misma.
- Sector E 3. Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por las calles Washington y Sarandí, la prolongación de las líneas de edificación de los bordes norte y sur, respectivamente, de la manzana 68; por la calle Juan L. Cuestas, una paralela trazada a 16.50 metros al oeste de la línea de edificación la manzana 68; y por la Rambla Ing. Monteverde, una paralela situada a 8.00 metros al este del límite de la calzada de la misma.
- Sector E 4. Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por las calles Sarandí y Buenos Aires, la prolongación de las líneas de edificación de los bordes norte y sur, respectivamente, de la manzana 69; por la calle Juan L. Cuestas, una paralela situada a 16.50 metros al oeste de la línea de edificación la manzana 69; y por la Rambla Ing. Monteverde, una paralela situada a 8.00 metros al este del límite de la calzada de la misma.
- Sector E 5. Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por las calles Buenos Aires y Guaraní, la prolongación de las líneas de edificación de los bordes norte y este, respectivamente, de la manzana 70; por la calle Juan L. Cuestas, una paralela situada a 16.50 metros al oeste de la línea de edificación la manzana 70; y por la Rambla Ing. Monteverde, una paralela situada a 8.00 metros al este del límite de la calzada de la misma.





### Altura máxima

Se definen las siguientes alturas máximas para todos los sectores de suelo edificable:

Altura máxima de 19,00 metros en el espacio comprendido entre los 8,00 y los 20,00 metros medidos en forma normal desde el límite de la calzada de la Rambla Ing. Monteverde hacia el interior de cada uno de los sectores. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

Altura máxima de 16,50 metros en el resto del suelo edificable. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

### Destinos admitidos

Se admiten los siguientes destinos para todos los sectores de suelo edificable: preferentemente residencial; comercial, terciario y polifuncional.

### Objetos y Espacios de Alto Valor Patrimonial

Dentro del área del Proyecto de Detalle Escollera están comprendidos los siguientes objetos y espacios protegidos por su alto valor patrimonial:

- Escollera Sarandí, en todo su desarrollo. Monumento Histórico Nacional.
- Chimenea, sobre el lado sur de la Rambla Sur, en su encuentro con la calle Guaraní.

### Area de Cautela Patrimonial

Se define un Area de Cautela Patrimonial en torno a la Escollera Sarandí, comprendiendo un espacio de 50,00 metros hacia ambos lados de su eje durante todo su desarrollo.

### Visuales relevantes protegidas

Se definen las siguientes visuales relevantes protegidas por su alto valor patrimonial:

- Calle 25 de Mayo, desde Guaraní en adelante hacia el oeste.
- Calle Washington, desde Guaraní en adelante hacia el oeste.
- Calle Sarandí, desde Alzáibar en adelante hacia el oeste.
- Calle Buenos Aires, desde Guaraní en adelante hacia el oeste.
- Calle Guaraní, desde 25 de Mayo en adelante hacia el sur.

## 8.2 PROYECTO DE DETALLE ATARAZANA – PUERTO

Este proyecto es una pieza articuladora, conjuntamente con las Areas de Rehabilitación Integrada Solís y Pérez Castellano, en el encuentro de lo que en términos generales llamaríamos ciudad y puerto. Más específicamente, hacia ambos lados se sitúan dos polos de fuerte actividad comercial, cultural y turística como son: el área peatonal que conforma el Distrito Cultural en torno a Plaza Independencia y Peatonal Sarandí y la zona del Mercado del Puerto y su vinculación con la Fundación Buquebús y el Puerto.

Esta área presenta algunas características que la diferencian de las otras tres designadas para la formulación de Proyectos de Detalle, en cuanto a que se trata de un sector que combina algunas sub-áreas fuertemente estructuradas, con otras afectadas por un vaciamiento físico o de usos.

El área de actuación conforma una figura semejante a una “v” invertida con base en la Rambla norte entre la manzana de la Atarazana y el



edificio de la Administración Nacional de Puertos y vértice en el Muelle A dentro del Puerto.

Esta zona y su área de influencia inmediata presentan una combinación de espacios transformables que en conjunto permiten caracterizarlo como un área de oportunidad:

- El vacío conformado en torno a la Atarazana y el Apostadero naval, propiedad del BROU, así como la potencialidad de recuperación de ambas preexistencias de valor patrimonial.
- El predio lindero al Mercado del Puerto, que ocupa media manzana con frente a tres calles incluyendo la Rambla Portuaria.
- El edificio de la Aduana, que posee una importante capacidad ociosa.
- El edificio de la Administración Nacional de Puertos, que posee una importante capacidad ociosa.
- Los edificios que integran la manzana 7, entre Rambla 25 de Agosto, Juan L. Cuestas, Piedras y Maciel, que posee una importante capacidad ociosa.
- El espacio interior al Puerto, específicamente el Muelle A, hoy sólo accesible a pasajeros de Buquebús, y su capacidad de constituirse en un ámbito público y balcón marítimo.
- La posibilidad que el Puerto de Montevideo sea sede regional de una importante línea de cruceros internacionales, con una afluencia estimada en 70.000 turistas al año.

Los objetivos de desarrollo son:

- Consolidación y ampliación del polo de actividades comerciales y culturales existente en torno al Mercado del Puerto y Fundación Buquebús.
- Mayor integración entre Ciudad Vieja y Bahía- Puerto, creación de un Paseo Portuario para ciudadanos y turistas.
- Canalización de turistas que llegan al Puerto hacia la Ciudad Vieja y el Centro por recorridos peatonales.
- Rehabilitación con nuevos destinos en la importante planta física instalada en los edificios antes señalados por su actual subutilización.
- Efectos de difusión hacia la reconversión de Calle Colón y la mejora de la Calle Pérez Castellano y del eje de la Calle Piedras.

El concepto general programático es un paseo urbano – portuario animado por servicios y ofertas culturales y asociado a la renovación del tejido para vivienda y oficinas.

### **Afectaciones**

#### **Límites**

Forma parte del área del Proyecto de Detalle Atarazana - Puerto el espacio comprendido dentro de los siguientes límites: Rambla Ing. Monteverde, Rambla 25 de Agosto de 1825, prolongación de la calle Maciel hacia el norte, borde del Muelle A, prolongación de la calle Colón hacia el norte, Rambla 25 de Agosto de 1825, calle Zabala, calle Piedras, calle Solís, Rambla 25 de Agosto de 1825, lindero entre los padrones N°s 2.606 y 2.607 y calle Piedras. La totalidad de espacio de las vías señaladas se considera perteneciente al área del Proyecto de Detalle.

#### **Traza Vial**

Se mantienen las características de traza, ancho y modo de circulación de la actual estructura vial.

#### **Suelo edificable**

Se definen e identifican los siguientes sectores de suelo edificable:



- Sector AP 1.  
Ubicado entre las calles Piedras, Rambla Ing. Monteverde, Rambla 25 de Agosto de 1825 y Juan L. Cuestas.
- Sector AP 2.  
Ubicado entre las calles Piedras, Juan L. Cuestas, Rambla 25 de Agosto de 1825 y Guaraní.
- Sector AP 3.  
Ubicado entre las calles Piedras, Guaraní, Rambla 25 de Agosto de 1825 y Maciel.
- Sector AP 4.  
Ubicado entre las calles Piedras, Maciel, Rambla 25 de Agosto de 1825 y lindero entre padrones N°s 2.606 y 2.607.
- Sector AP 5.  
Ubicado entre las calles Zabala, Piedras, Solís y Rambla 25 de Agosto de 1825.

#### **Factor de Ocupación Suelo máximo (FOS)**

Se establece un Factor de Ocupación de Suelo del 100 % para los sectores AP 1, AP 2, AP 3 y AP 4. Para el sector AP 5, con la excepción del padrón N° 2.923 declarado Monumento Histórico Nacional y catalogado con Grado de Protección 4, se establece un Factor de Ocupación de Suelo máximo de 80 %, según las alineaciones expresadas en el ítem correspondiente.

#### **Alineaciones**

Se definen las siguientes alineaciones según los sectores de suelo edificable:

- Sector AP 1. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio sobre la línea de propiedad de los padrones N°s 2.432 y 141.004.
- Sector AP 2. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio sobre la línea de propiedad de los padrones N°s 2.465, 2.466, 2.467, 2.468, 2.469, 2.470, 2.471, 160.477 y 2.478, con carácter no obligatorio.
- Sector AP 3. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio sobre la línea de propiedad de los padrones N°s 2.544 y 2.546, con carácter no obligatorio.
- Sector AP 4. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación sobre la línea de propiedad del padrón N° 2.607. Por la calle Maciel con carácter no obligatorio, y por la calle Piedras y la Rambla 25 de Agosto de 1825 la edificación deberá alinearse obligatoriamente con los planos de fachadas del padrón N° 2.606.
- Sector AP 5. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación con carácter obligatorio sobre las líneas de propiedad por las calles Zabala, Piedras y Solís. Se establece una nueva línea frontal de edificación con carácter obligatorio por la Rambla 25 de Agosto de 1825, sobre la base de una recta que une el encuentro de las líneas frontales de edificación de los padrones N°s 2.844 (manzana 29) y 3.070 (manzana 42).

Se establece un retiro posterior obligatorio hacia el centro de manzana según las siguientes condiciones: por la Rambla 25 de Agosto de 1825, una paralela a la línea de edificación frontal situada a 16.00 metros; por la calle Zabala, al norte del padrón N° 2.923, una paralela a la línea de edificación frontal situada a 20.50 metros y al sur del padrón N° 2.923, una paralela a la línea de edificación frontal situada a 22.00 metros; por la calle Piedras, una paralela a la línea de edificación frontal situada a 19.00 metros; y por la calle Solís, una paralela a la línea de edificación frontal situada a 19.00 metros





### Altura máxima

Se definen las siguientes alturas máximas según los sectores de suelo edificable:

- Sector AP 1.  
Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AP 2.  
Altura máxima de 16,50 metros en los padrones N°s 2.465, 2.466, 2.467, 2.468, 160.477 y 160.478. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.  
Altura máxima de 19,00 metros en los padrones N°s 2.469, 2.470 y 2.411. Para los padrones linderos a la zona de altura máxima 16,50 metros se establece un acordamiento obligatorio según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para encuentro de zonas de altura máxima diferente. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AP 3.  
Altura máxima de 16,50 metros en el padrón N° 2.546. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.  
Altura máxima de 19,00 metros en el padrón N° 2.544. Para los padrones linderos a la zona de altura máxima 16,50 metros se establece un acordamiento obligatorio según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para encuentro de zonas de altura máxima diferente. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AP 4.  
Altura máxima de 16,50 metros. Se establece un acordamiento obligatorio de parte de los linderos con el padrón N° 2.606 según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para linderos a Grados de Protección 4. Se admite la construcción de locales habitables hasta los 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AP 5.  
Altura máxima de 19,00 metros. Para los padrones linderos se establece un acordamiento obligatorio con el padrón 2.923 según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para linderos a Grados de Protección 4. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

### Destinos admitidos

Se admiten los siguientes destinos para todos los sectores de suelo edificable: preferentemente terciario; comercial, residencial y polifuncional.

### Edificación de alto valor patrimonial

Dentro del área de Proyecto de Detalle Atarazana – Puerto están comprendidos los siguientes edificios de alto valor patrimonial:

- Edificio sede de la Dirección General de Aduanas. Monumento Histórico Nacional.
- Edificios de Aduana Vieja, Apostadero Naval y Atarazana (padrón N° 2.923). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 4.



#### Area de Cautela Patrimonial

Se define un Area de Cautela Patrimonial al oeste del padrón N° 2.923, extendiendo sus linderos norte y sur hasta el encuentro con la línea de edificación sobre la calle Solís, debido a la presunción de la existencia de restos pertenecientes al conjunto edilicio del Apostadero Naval y Atarazana (Monumento Histórico Nacional).

#### Visuales relevantes protegidas

Se definen las siguientes visuales relevantes protegidas por su alto valor patrimonial:

- Calle Solís, desde Cerrito en adelante hacia el norte.
- Calle Zabala, desde Cerrito en adelante hacia el norte.

### 8.3 PROYECTO DE DETALLE ACCESO NORTE

Es la zona de conexión entre Ciudad Vieja y las áreas central, oeste y norte de la ciudad.

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

Se encuentra a una distancia peatonal del área de renovación de La Aguada - Plan Fénix y sus equipamientos previstos (Centro Cultural, Centro Comercial), de la Plaza Independencia y el Distrito Cultural, y del Distrito Financiero – Administrativo. La presencia de la terminal Río Branco dentro de esta área constituye un nodo del sistema de movilidad metropolitana y de esta forma la posiciona singularmente.

La disponibilidad de suelo y el tipo de construcciones existentes, así como un conjunto de morfologías heterogéneas, permiten definirla como un área de oportunidad:

- 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, pautando 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 con grandes predios, usos industriales y de depósito, todo lo que permite presumir una amplia capacidad de transformación física.
- En el entorno inmediato hacia el este, sobre la Rambla, se ubica la Terminal de Transporte Metropolitano.
- La traza de la Diagonal Fabini presenta una heterogeneidad de usos y de ocupación, así como abundante suelo vacante de propiedad pública y privada.
- Presencia de patrimonio arqueológico que habilita su incorporación como referencia del proyecto, previa investigación de campo.
- El espacio verde sobre la Rambla se recorta contra el borde del tejido siguiendo las trazas históricas de la muralla y del Puerto Chico.
- La presencia de edificios referenciales como el Banco Central y la Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes, aún cuando carecen de un contexto relevante.
- Las calles Florida y Juncal brindan una adecuada conectividad del sector con el borde sur de la ciudad.

Los objetivos de desarrollo son:

- Impulsar la renovación y sutura del tejido urbano con operaciones residenciales.
- Posibilitar la creación de un área especializada para la implantación de servicios logísticos anexa al Puerto.
- Resolver un nodo de intercambio modal para el transporte urbano y metropolitano.



- Integrarse en forma de parque lineal con los espacios públicos de la Rambla 25 de Agosto hacia el oeste.
- Ofrecer un espacio para la implantación de usos terciarios como anexo al Distrito Financiero tradicional.
- Otorgar calidad y continuidad urbana en términos de imagen y espacio público a la interfase entre Plan Fénix y Centro Histórico.

El concepto general programático del área reconoce su carácter complejo resultado de su condición originaria de borde y luego de interfase entre Ciudad Vieja y Ciudad Nueva. Afirma la estructura de grandes contenedores sobre la Rambla hacia la zona de La Aguada – Plan Fénix, y modula la transición a un tejido de manzana cerrada y parcelario denso, al sur de la Diagonal Fabini.

La relación de las nuevas edificaciones con las preexistencias patrimoniales deberá ser objeto de un estudio detallado.

### **Afectaciones**

#### **Límites**

Forma parte del área del Proyecto de Detalle Acceso Norte el espacio comprendido dentro de los siguientes límites: Rambla 25 de Agosto de 1825, calle Florida, calle 25 de mayo, calle Ciudadela, calle Cerrito, calle Juncal, calle Piedras, prolongación de la calle 25 de Agosto y calle Juan C. Gómez. La totalidad de espacio de las vías señaladas se considera perteneciente al área del Proyecto de Detalle.

#### **Traza Vial**

Se define la siguiente estructura vial:

- Calle Florida, con su actual traza, modo de circulación y un ancho de: 21,50 metros, situado a partir de la línea de edificación del borde oeste de la manzana 147, entre las calles Galicia y Cerro Largo; 20,50 metros, situado a partir de la línea de edificación del borde oeste de la manzana 148, entre las calles Cerro Largo y Paysandú; y el actual entre la calle Paysandú y Avenida Uruguay.
- Diagonal Fabini, con su actual traza y ancho. Se prevé un uso exclusivamente peatonal entre Paysandú y Uruguay.
- Calle Ciudadela, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle juncal, con su actual traza, modo de circulación y un ancho de: 12.00 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 131, entre Rambla 25 de Agosto de 1825 y Piedras, y el actual entre las calles Piedras y Cerrito.
- Rambla 25 de Agosto de 1825, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle 25 de Agosto, con su actual traza, un ancho de 12.00 metros situados al norte de la línea de edificación de la manzana 126, el modo de circulación actual entre Juan C. Gómez y Bartolomé Mitre, y un uso exclusivamente peatonal entre Bartolomé Mitre y Piedras.
- Calles Cerro Largo y Piedras, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Calle Cerrito, con su actual traza, ancho y modo de circulación.
- Avenida Uruguay, con su actual traza, ancho y modo de circulación.

#### **Suelo edificable**

Se definen e identifican los siguientes sectores de suelo edificable:

- Sector AN 1.  
Ubicado entre las calles Juncal, Piedras, 25 de Agosto y Rambla 25 de Agosto de 1825.
- Sector AN 2.



Ubicado entre las calles Ciudadela, Piedras, Juncal y Rambla 25 de Agosto de 1825.

- Sector AN 3.

Ubicado entre las calles Florida, Cerro Largo, Ciudadela y Rambla 25 de Agosto de 1825.

- Sector AN 4.

Ubicado entre las calles Piedras, Ciudadela, Cerrito y Juncal.

- Sector AN 5.

Ubicado entre las calles Florida, Paysandú, Ciudadela y Cerro Largo.

- Sector AN 6.

Ubicado entre las calles Ciudadela, Diagonal Fabini y Uruguay.

- Sector AN 7.

Ubicado entre las calles Paysandú, Florida, y Diagonal Fabini.

#### Factor de Ocupación Suelo máximo (FOS)

Se establece un Factor de Ocupación de Suelo del 100 % para los sectores AN 2, AN 3, AN 5, AN 6, y AN 7. Para los sectores AN 1 y AN 4 se establece un Factor de Ocupación de Suelo máximo del 75 %. El 25 % restante es una cesión de suelo edificable a uso público que deberá tener un natural acceso desde el espacio público adyacente; y su porcentaje podrá ser distribuido en varios sectores o agrupado en uno.

#### Alineaciones

Se definen las siguientes alineaciones según los sectores de suelo edificable:

- Sector AN 1.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación con carácter no obligatorio según las siguientes condiciones: por la calle Juncal, una paralela situada a 12.00 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 131; por la calle Piedras, una paralela situada a 12.00 metros al norte de la línea de edificación de la manzana 127; por la calle 25 de Agosto, una paralela situada a 12.00 metros al norte de la línea de propiedad del padrón N° 4.613; por el oeste, una paralela situada a 70.00 metros al oeste de la línea de edificación sobre la calle Juncal; y por la Rambla 25 de Agosto de 1825, una paralela situada a 8.00 metros al sur del límite de la calzada de la misma.

- Sector AN 2.

Se establece una nueva línea frontal de edificación por la Rambla 25 de Agosto de 1825, con carácter no obligatorio, sobre la base de una paralela situada a 8.00 metros al sur del límite de la calzada de la misma. Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación por las calles Ciudadela, Piedras, Juncal, con carácter no obligatorio, sobre las actuales líneas de propiedad.

- Sector AN 3.

Se establece la nueva línea frontal de edificación por la calle Florida, con carácter no obligatorio, sobre la base de una paralela situada a 21.50 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 147, se mantiene actual la alineación por la calle Cerro Largo, con carácter obligatorio, en relación con el padrón N° 4.817. Se mantiene la actual alineación por la calle Ciudadela, con carácter no obligatorio. Se establece una nueva línea frontal de edificación por la Rambla 25 de Agosto de 1825, con carácter no obligatorio, a partir de un plano coincidente con la actual línea de edificación de los padrones N°s 10.742 y 11.324 (manzana 139).

- Sector AN 4.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, a partir de la extensión hasta sus encuentros





de las líneas frontales de propiedad de los padrones N°s 4.723 y 4.733.

- Sector AN 5.

Se establece la nueva línea frontal de edificación por la calle Florida, con carácter no obligatorio, sobre la base de una paralela situada a 20.50 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 148. Se mantienen las actuales alineaciones por las calles Ciudadela y Cerro Largo, con carácter no obligatorio, sobre la actual línea de propiedad. Se mantiene la actual alineación por la calle Paysandú, con carácter obligatorio, en relación con el padrón N° 4.850.

- Sector AN 6.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, sobre las líneas de propiedad del padrón N° 4.874.

- Sector AN 7.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, sobre las líneas de propiedad del padrón N° 4.862.

#### Altura máxima

Se definen las siguientes alturas máximas según los sectores de suelo edificable:

- Sector AN 1.

Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 2.

Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 3.

Altura máxima de 19,00 metros. Se establece un acuerdo obligatorio de parte de los linderos con el padrón N° 4.817 según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para linderos a Grados de Protección 4. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 4.

Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 5.

Altura máxima de 19,00 metros. Se establece un acuerdo obligatorio de parte de los linderos con el padrón N° 4.850 según el criterio expresado en la Memoria de Ordenación para linderos a Grados de Protección 4. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 6.

Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.

- Sector AN 7.

Altura máxima de 19,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.





### Destinos admitidos

Se admiten los siguientes destinos para todos los sectores de suelo edificable: preferentemente terciario; comercial, residencial y polifuncional.

### Edificación de alto valor patrimonial

Dentro del área de Proyecto de Detalle Acceso Norte están comprendidos los siguientes edificios de alto valor patrimonial:

- Barraca de Frutos del País (padrón N° 4.817). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 3.
- Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes (padrón N° 4.850). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 4.

### Area de Cautela Patrimonial

Se define un Area de Cautela Patrimonial dentro de la manzana 125, al oeste del sector AN 1, en el espacio comprendido entre la Rambla 25 de Agosto de 1825, la calle 25 de Agosto, y dos paralelas al límite oeste del sector AN 1 situadas a 28.00 y 58.00 metros; debido a la existencia allí de vestigios del sistema de fortificaciones de Montevideo y en particular del Cubo del Norte (Monumento Histórico Nacional).

### Visuales relevantes protegidas

Se define la siguiente visual relevante protegidas por su alto valor patrimonial:

- Calle Florida, desde Paysandú en adelante hacia el norte.

## 8.4 PROYECTO DE DETALLE ACCESO SUR

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 integrada ala 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.

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 y el planteo de una fuerte operativa.

- Espacios abiertos con escasa definición en cuanto a escala y usos, y abundante suelo vacante fundamentalmente de propiedad pública.
- Vacíos en el tejido amanzanado y padrones con construcciones que admiten su sustitución.
- Un conjunto de edificios de uso colectivo, públicos y privados, que operan a escala urbana y metropolitana como el Teatro Solís, el Mercado Central , los Clubes AEBU y Hebraica Macabi.
- Un conjunto edificios primarios, como el Palacio Estévez, el Templo Inglés, el Teatro Solís, el Palacio Salvo. En particular, el Teatro Solís, en proceso de rehabilitación, juega un rol decisivo en la definición del área.
- Presencia de patrimonio arqueológico ligado a las antiguas fortificaciones que habilita su incorporación como referencia del proyecto, previa investigación de campo.
- Una terminal de ómnibus urbanos sobre calla Camacú con consecuencias negativas hacia el espacio público circundante.
- Las calles Ciudadela y Florida brindan una nueva conectividad del sector con el borde norte.



Este sector es materia de atención por sus especiales condiciones y su situación estratégica con mucha anterioridad al comienzo de la redacción del Plan Especial de Ciudad Vieja y aún del Plan Montevideo<sup>13</sup>.

El Proyecto de Detalle Acceso Sur debe ser incorporado al Área de Promoción Bahía de Montevideo, a efectos de una adecuada gestión a través del Régimen Específico y de establecer condiciones semejantes con el resto de las áreas de Proyectos de Detalle.

Los objetivos de desarrollo son:

- Impulsar la renovación y sutura del tejido urbano con operaciones edilicias y de espacio público; con destinos preferentemente residenciales, terciarios y comerciales.
- Integrar definitivamente esta área en el Distrito Cultural, fomentando la accesibilidad y la conectividad peatonal a partir del espacio público.
- Ofrecer un espacio para la implantación de destinos terciarios y en particular de servicios educativos vinculados a la cultura.
- Otorgar calidad en términos de imagen y espacio público a la interfase entre Rambla Sur y Centro Histórico.

El concepto general programático del área reconoce su carácter complejo resultado de su condición de borde e interfase. Afirma la estructura de equipamientos cívicos y culturales, consolida y promueve el uso peatonal de calles y el condicionamiento del tránsito vehicular.

La relación de las nuevas edificaciones con las preexistencias patrimoniales y arqueológicas deberá ser objeto de un estudio detallado.

Finalmente, en función de lo planteado en la presentación del capítulo 7 y como conclusión de lo expuesto anteriormente, se entiende esencial para la gestión futura del área la incorporación del Proyecto Urbano Acceso Sur al Área de Promoción Bahía de Montevideo.

## **Afectaciones**

### **Límites**

Forma parte del Proyecto de Detalle Acceso Sur el espacio comprendido dentro de los siguientes límites: calle Florida desde Plaza Independencia al sur, calle San José, lindero este del padrón N° 5.708, lindero este del padrón N° 5.709, lindero este del padrón N° 5.710, lindero este del padrón N° 5.711, lindero este del padrón N° 5.712, lindero este del padrón N° 5.713, lindero sur del padrón N° 5.713 hasta su encuentro con el lindero este del padrón N° 5.714,

<sup>13</sup> Hacia fines de la década del los 80, la Intendencia Municipal de Montevideo y el Reino de España convocaron a un concurso de ideas para el reordenamiento de la Plaza España, resultando premiada en primer lugar la propuesta del Arq. Fernando Fabiano. Sobre la base de este proyecto el Arq. Fabiano desarrolló varias propuestas que ampliaron el programa original del llamado a concurso, aunque nunca llegó a ser materializado.

La iniciativa de establecer un marco general y los alcances de este sector como materia de lo actualmente definido como Proyecto de Detalle pertenece al Arq. Pietro Chiancone, quien desde el ámbito académico dentro de la Universidad de la República hacia mediados de los noventa "formula el proyecto 'Reestructuración del Sector de la Reconquista', pieza clave en la visualización de un camino para la rehabilitación de esta área" (Desarrollo Urbano Puerta de San Juan | División Planificación Territorial - IMM, 2001).

En el año 1997 la Intendencia Municipal de Montevideo recibió la donación de este proyecto y lo declaró de Interés Municipal. "Sus valores fundamentales se relacionan con un planteo de sutura del tejido urbano y la detección y propuesta de restitución de los principales elementos de valor patrimonial del área, acción basada en un proceso de investigación y análisis histórico de extraordinario rigor y solvencia".

Luego de esto la Intendencia Municipal de Montevideo realizó una evaluación del proyecto desde el ámbito municipal con un resultado ampliamente favorable, aunque con algunas observaciones acerca de las opciones de transformación de algunos espacios.

En función de esta evaluación y de "los cambios de escenario provocados por las nuevas coordenadas de ordenamiento urbano de Montevideo, el ámbito específico del proyecto y su adecuación a los nuevos mecanismos de gestión" durante el proceso de redacción del Plan Especial de Ciudad Vieja, en el año 2000 se formula el avance del Desarrollo Urbano Puerta de San Juan.



lindero este del padrón N° 5.714, lindero este del padrón N° 5.693, uniendo directamente con el lindero este del padrón N° 5.730, lindero este del padrón N° 100.966, lindero norte del padrón N° 5.731 en dirección este, lindero este del padrón N° 5.731, lindero sur del padrón N° 5.731 hasta su encuentro con el lindero este del padrón N° 5.732, lindero este del padrón N° 5.732, lindero sur del padrón N° 5.732 hasta su encuentro con el lindero este del padrón N° 5.733, lindero este del padrón N° 5.733, lindero sur del padrón N° 5.733 hasta su encuentro con el lindero este del padrón N° 5.734, lindero este del padrón N° 5.734, calle Canelones, calle Ciudadela, borde del Río de la Plata, calle Treinta y Tres, calle Reconquista, calle Camacú, lindero oeste del padrón N° 4.425, lindero norte del padrón N° 4.425, uniendo directamente con el lindero norte del padrón N° 5.566, lindero oeste del padrón N° 5.577, lindero oeste del padrón N° 5.576, lindero oeste del padrón N° 5.574, uniendo directamente con el lindero oeste del padrón N° 5.544, lindero norte del padrón N° 5.544, calle Bartolomé Mitre, calle Buenos Aires y Circunvalación Plaza Independencia. La totalidad de espacio de las vías señaladas se considera perteneciente al área del Proyecto de Detalle.

#### Traza Vial

Se define la siguiente estructura vial:

- Calle Florida, con su actual traza, modo de circulación y ancho.
- Calle Ciudadela, con su actual traza, modo de circulación y un ancho: igual al actual entre Circunvalación Plaza Independencia y calle Soriano; de 21,00 metros situados a partir de la línea de edificación del borde oeste de la manzana 199, entre las calles Soriano y Canelones; y de 30.35 metros situados a partir de la línea de edificación del borde oeste de la manzana 200, entre las calles Canelones y Maldonado.
- Calle Liniers, con su actual traza, un ancho de 17.50 metros situados al oeste de la línea de edificación de la manzana 195, senda vehicular diferenciada, e invirtiendo la circulación de vehículos en el sentido de norte a sur desde Plaza Independencia hasta su encuentro con Ciudadela.
- Calle Juncal, desaparece su actual traza desde Buenos Aires hacia el sur, incorporándose al espacio peatonal alrededor del Teatro Solís y en parte al suelo edificable.
- Calle Bartolomé Mitre, con su actual ancho y un diseño adecuado a la coexistencia de circulación vehicular y peatonal, entre las calles Buenos Aires y Camacú.
- Calle Juan C. Gómez, con su actual traza, modo de circulación y ancho.
- Calle Treinta y Tres, con su actual traza, modo de circulación y ancho.
- Circunvalación Plaza Independencia, con su actual modo de circulación y ancho; y previendo la modificación de la traza a partir del proyecto de la Plaza Independencia.
- Calle Buenos Aires, con su actual ancho y un diseño adecuado a la coexistencia de circulación vehicular y peatonal, entre las calles Juan C. Gómez y Circunvalación Plaza Independencia.
- Calle San José, con su actual traza, modo de circulación y ancho.
- Calle Reconquista, con su actual ancho y un diseño adecuado a la coexistencia de circulación vehicular y peatonal, entre las calles Liniers y Bartolomé Mitre.
- Calle Camacú, con su actual ancho, su traza se mantiene desde la calle Reconquista hasta el quiebre cercano a Bartolomé Mitre y en adelante se modifica el ángulo hasta su encuentro con Canelones, según el gráfico del Proyecto de Detalle Acceso Sur, y se





invierte la circulación de vehículos en el sentido de este a oeste desde Ciudadela hasta su encuentro con Reconquista.

- Calle Maldonado, con su actual traza, modo de circulación y ancho.
- Rambla República de Francia, con su actual traza, modo de circulación y ancho.

#### **Suelo edificable**

Se definen e identifican los siguientes sectores de suelo edificable:

- Sector AS 1.  
Ubicado entre las calles Ciudadela, San José, Liniers y Circunvalación Plaza Independencia.
- Sector AS 2.  
Ubicado en encuentro de las calles Bartolomé Mitre y Reconquista.
- Sector AS 3a.  
Ubicado en encuentro de las calles Reconquista y Liniers.
- Sector AS 3b.  
Ubicado en encuentro de las calles Reconquista y Liniers.
- Sector AS 4.  
Ubicado entre las calles San José, Ciudadela y Liniers.
- Sector AS 5.  
Ubicado entre las calles San José, Ciudadela y Soriano.
- Sector AS 6.  
Ubicado en el encuentro de las calles Camacú y Juan C. Gómez.
- Sector AS 7.  
Ubicado entre las calles Reconquista, Bartolomé Mitre, Camacú y Juan C. Gómez.
- Sector AS 8.  
Ubicado entre las calles Reconquista, Liniers, Ciudadela, Camacú y Bartolomé Mitre.
- Sector AS 9.  
Ubicado entre las calles Soriano, Ciudadela y Maldonado.
- Sector AS 10.  
Ubicado entre las calles Camacú, Ciudadela, Maldonado, Rambla Sur y Plaza España.

#### **Factor de Ocupación Suelo máximo (FOS)**

Se establece un Factor de Ocupación de Suelo del 100 % para los sectores AS 1 a AS 9. Para el sector AS 10 se establece un Factor de Ocupación de Suelo máximo del 50 %. El 50 % restante es una cesión de suelo edificable a uso público en planta baja.

#### **Alineaciones**

Se definen las siguientes alineaciones según los sectores de suelo edificable:

- Sector AS 1.  
Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad de los padrones N° 5.682, 5.683 y 5.684.
- Sector AS 2.  
Se establecen nuevas líneas frontal de edificación, con carácter obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle Bartolomé Mitre, una paralela situada a 10.00 metros al oeste de la línea de edificación del padrón N° 5.628 (manzana 190), dejando una pasiva en planta baja de una profundidad de 5.00 metros, con una altura libre desde el actual nivel del suelo hasta un plano horizontal situado a +



8.20 metros, ubicando la cota 0.00 sobre el actual nivel del terreno en el encuentro de las líneas frontales de edificación por las calles Bartolomé Mitre y Reconquista; y por la calle Reconquista, un plano coincidente con la línea de edificación frontal del padrón N° 5.546.

- Sector AS 3a.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle Liniers, una paralela situada a 17.50 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 195; por la calle Reconquista, una paralela situada a 7.75 metros del eje de la misma; por el oeste, una paralela situada a 9.50 metros al este de la línea de edificación del padrón N° 5.628 (manzana 190); y por el norte, una paralela situada a 34.00 metros al norte de la línea de edificación sur del padrón N° 5.628.

- Sector AS 3b.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle Liniers, una paralela situada a 17.50 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 195; por la calle Ciudadela, una paralela situada a 21.00 metros al oeste de la línea de edificación de la manzana 199; por el sur, una paralela situada a 7.00 metros al sur de la línea de edificación norte del padrón N° 5.639 (manzana 191); por el oeste, una paralela situada a 9.50 metros al este de la línea de edificación del padrón N° 5.639 (manzana 191); y por la calle Reconquista, una paralela situada a 7.75 metros del eje de la misma.

- Sector AS 4.

Se mantienen las actuales y se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle San José, la actual línea frontal de edificación de los padrones N°s 5.680 y 5.686; por la calle Ciudadela, la actual línea frontal de edificación de los padrones N°s 5.678, 5.679 y 5.680, extendiéndola hacia el sur hasta su encuentro con la línea de edificación por la calle Liniers; y por la calle Liniers, la actual línea frontal de edificación de los padrones N°s 5.677, 5.686, 5.687 y 5.688, extendiéndola hacia el sur hasta su encuentro con la línea de edificación por la de la calle Ciudadela. Entre estas dos últimas se establece una ochava de 9.45 metros.

- Sector AS 5.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad de los padrones N° 5.692, 5.708, 5.709, 5.710, 5.711, 5.712, 5.713 y 5.714.

- Sector AS 6.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad de los padrones N° 4.425 y 4.426.

- Sector AS 7.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad de los padrones N° 5.561, 5.566, 5.574, 5.575, 5.576, 5.577 y 5.578.

- Sector AS 8.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad del padrón N° 5.639.

- Sector AS 9.

Se mantienen las actuales líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, sobre las líneas de propiedad de los padrones N° 5.730, 5.731, 5.732, 5.733, 5.734 y 100.966.

- Sector AS 10.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle Ciudadela, en un plano paralelo situado a 30.35 metros de la línea de edificación de la manzana 200; y por la Plaza España en un plano normal a la línea de edificación del padrón N° 5.566 por la calle





Camacúá situado a 30.00 metros del ángulo formado por las calles Camacúá y Juan C. Gómez.

Se establecen nuevas líneas frontales de edificación, con carácter no obligatorio, según las siguientes condiciones: por la calle Maldonado, la prolongación de las líneas de edificación del borde sur de la manzana 200; por la calle Camacúá, dos líneas, una paralela situada a 13.00 metros al sur de la línea de edificación del padrón N° 5.566 y una oblicua a la anterior desde un punto situado a 17.35 metros de la línea de edificación sobre Plaza España, abriendo un ángulo de 150° hacia el noreste hasta su encuentro con la línea de edificación sobre la calle Ciudadela.

#### Altura máxima

Se definen las siguientes alturas máximas según los sectores de suelo edificable:

- Sector AS 1.  
Altura máxima de 52,00 metros.
- Sector AS 2.  
Altura máxima de 21,50 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 24,20 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AS 3a.  
Altura máxima de 14,00 metros. Esta altura máxima se determina ubicando la cota 0.00 sobre el cruce de los ejes de las calles Reconquista y Juncal.
- Sector AS 3b.  
Altura máxima de 14,00 metros. Esta altura máxima se determina ubicando la cota 0.00 sobre el cruce de los ejes de las calles Reconquista y Juncal.
- Sector AS 4.  
Altura máxima de 42,50 metros, en el espacio comprendido entre la línea frontal de edificación por la calle San José hasta una profundidad de 12,00 metros.  
Altura máxima de 16,50 metros para el resto del suelo edificable del sector.
- Sector AS 5.  
Altura máxima de 27,00 metros.
- Sector AS 6.  
Altura máxima de 16,50 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AS 7.  
Altura máxima de 16,50 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 19,00 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AS 8.  
Altura máxima de 14,00 metros. Se admite la construcción de locales habitables hasta una altura máxima de 16,50 metros, retirados como mínimo 3,00 metros de la línea frontal de edificación.
- Sector AS 9.  
Altura máxima de 27,00 metros.
- Sector AS 10.  
Altura máxima de 27,00 metros en un 30 % de la superficie de suelo edificable del sector, definible sobre la base de proyecto.  
Altura máxima de 4,00 metros para el resto del suelo edificable del sector.

#### Destinos admitidos

Se admiten los siguientes destinos según los sectores de suelo edificable:





- Sectores AS 1, AS 2, AS 3a, AS 3b, AS 4 y AS 8. Preferentemente comercial, terciario y polifuncional.
- Sectores AS 5, AS 6, AS 7, AS 9 y AS 10. Preferentemente residencial; comercial, terciario y polifuncional.

#### **Edificación de alto valor patrimonial**

Dentro del área de Proyecto de Detalle Acceso Sur están comprendidos los siguientes edificios de alto valor patrimonial:

- Templo de la Santísima Trinidad o Templo Inglés (padrón N° 4.327). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 3.
- Teatro Solís (padrón N° 5.628). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 4.
- Palacio Estévez (padrón N° 5.691). Monumento Histórico Nacional y Grado de Protección 3.

#### **Objetos y Espacios de Alto Valor Patrimonial**

Dentro del área de Proyecto de Detalle Acceso Sur están comprendidos los siguientes objetos y espacios protegidos por su alto valor patrimonial:

- Cubo del Sur y restos del sistema de fortificaciones. Monumento Histórico Nacional.
- Rambla Sur, Monumento Histórico Nacional.

#### **Area de Cautela Patrimonial**

Se define un Area de Cautela Patrimonial dentro de la Plaza España (manzana 108), en el espacio comprendido entre la calle Camacú y el borde del Río de la Plata, siguiendo la traza de la muralla, en una faja que se extiende hasta 10,00 metros al oeste y norte y 25.00 metros al este y sur de la misma.

#### **Visuales relevantes protegidas**

Se definen la siguiente visual relevante protegidas por su alto valor patrimonial:

- Calle Juan C. Gómez, desde Reconquista en adelante hacia el sur.
- Calle Ciudadela, desde Soriano en adelante hacia el sur.
- Calle Durazno, desde Andes en adelante hacia el oeste.



## 9 | SÍNTESIS CUANTITATIVA CIUDAD VIEJA

ÁREA PATRIMONIAL	has.	<b>175</b>
ÁREA DE SUPERFICIE CONSTRUÍDA	has.	<b>70</b>

ÁREA DE ESPACIOS PÚBLICOS EXISTENTE	has.	<b>16</b>
ÁREA DE PLAZAS Y ESPACIOS PÚBLICOS A REFORMAR	has.	<b>13,4</b>

El área de plazas y espacio público a reformar corresponde al **84%** del área total de espacio público existente.

ÁREA DE PEATONALES EXISTENTES	m <sup>2</sup> .	<b>5.050</b>
ÁREA DE PEATONALES PROPUESTAS	m <sup>2</sup> .	<b>3.500</b>

La propuesta para la realización de peatonales corresponde al **69%** de las existentes.

METROS LINEALES DE VEREDA EXISTENTES	mts.	<b>34.970</b>
ENSANCHES DE VEREDAS PROPUESTOS	mts.	<b>1.835</b>

La propuesta para el ensanche de veredas corresponde al **5%** de las veredas existentes.

### ÁREAS DE LOS PROYECTOS DE DETALLE (PUD) PROPUESTOS

ACCESO SUR	has.	<b>13</b>
ESCOLLERA	has.	<b>7,8</b>
ATARAZANA – PUERTO	has.	<b>15,5</b>
ACCESO NORTE	has.	<b>8,0</b>

SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA EN CIUDAD VIEJA **m<sup>2</sup> 2.371.500**  
 SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIBLE SEGÚN RÉGIMEN GENERAL DE ALTURAS PROPUESTO (sin considerar sup. construible dentro de PUD) **m<sup>2</sup> 4.253.620**

Según los datos relevados se concluye que la Ciudad Vieja podrá aumentar su superficie construida en un **44%**.

### SUPERFICIE CONSTRUIBLE SEGÚN RÉGIMEN GENERAL DE ALTURAS PROPUESTO (PLAN CV) DIFERENCIADA POR GRADO DE PROTECCIÓN PATIMONIAL DEL PADRON

GRADO 0	m <sup>2</sup>	<b>240.500</b>
GRADO 1	m <sup>2</sup>	<b>1.373.280</b>
SD (en obra, baldíos y estacionamientos a cielo abierto)	m <sup>2</sup>	<b>370.450</b>
TOTAL	m <sup>2</sup>	<b>1.984.230</b>

La sumatoria de la superficie construible, correspondiente a los padrones identificados con los grados 0, 1 y SD, equivale al **46,6 %** de la superficie total en la Ciudad Vieja, sin considerar la superficie construible dentro de los PUD.

### PORCENTAJES DE PADRONES SEGÚN LOS GRADOS DE PROTECCIÓN DEL INVENTARIO PATRIMONIAL (2000)

GRADO 0	%	<b>6,1</b>
GRADO 1	%	<b>35,7</b>
GRADO 2	%	<b>34,1</b>
GRADO 3	%	<b>14,4</b>
GRADO 4	%	<b>1,9</b>
SD (en obra, baldíos y estacionamientos a cielo abierto)	%	<b>7,8</b>





**10 | CARTOGRAFÍA**

**MO - 01 MODELO TERRITORIAL**

**MO - 02 ÁREA DEL PEOPM CIUDAD VIEJA – 18 DE JULIO**

**MO - 03 GRADOS DE PROTECCIÓN**

**INVENTARIO PATRIMONIAL 2000 | CIUDAD VIEJA**

**MO - 04 GRADOS DE PROTECCIÓN**

**INVENTARIO PATRIMONIAL 2000 | 18 DE JULIO**

**MO - 05 TRAMOS , ESPACIOS Y OBJETOS PROTEGIDOS**

**MO – 06 ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**

**MO - 07 MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL**

**MO - 08 TRANSPORTE COLECTIVO**

**MO - 09 ALTURAS MÁXIMAS EDIFICABLES | CIUDAD VIEJA**

**MO - 10 ALTURAS MÁXIMAS EDIFICABLES | 18 DE JULIO**

**MO - 11 ALINEACIONES DE LA EDIFICACIÓN**

**MO - 12 ÁREAS DE REHABILITACIÓN INTEGRADA**

**MO - 13 ÁREAS DE PROYECTOS DE DETALLE**

**MO - 14 PROYECTO DE DETALLE ESCOLLERA**

**MO - 15 PROYECTO DE DETALLE ATARAZANA PUERTO**

**MO - 16 PROYECTO DE DETALLE ACCESO NORTE**

**MO - 17 PROYECTO DE DETALLE ACCESO SUR**

