

---

# INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO

---

## UNIDAD CENTRAL DE PLANIFICACION MUNICIPAL DIVISION PLANIFICACION TERRITORIAL



### PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

---

#### VOLUMEN I MEMORIA DE INFORMACION

#### SUMARIO

---

#### MARCO CONCEPTUAL Y ALCANCES DEL PLAN

##### CAPITULO I.1 ESTRUCTURA DEL PLAN ESPECIAL

##### CAPITULO I.2 ANTECEDENTES

##### CAPITULO I.3 PRINCIPALES OBJETIVOS ESTRATEGICOS DEL PLAN ESPECIAL

##### CAPITULO I.4 ANALISIS FODA: FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS

##### CAPITULO I.5 ALCANCES DEL PLAN ESPECIAL

##### ANALISIS DESCRIPTIVO

##### CAPITULO I.6 EVOLUCION HISTORICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

- I.6.1 Objetivo del estudio
- I.6.2 Antecedentes comunes del área de Carrasco y Punta Gorda
- I.6.3 Proceso de urbanización de Carrasco.
- I.6.4 Proceso de urbanización del Barrio Punta Gorda.
- I.6.5 ANEXO 1.

**CAPITULO I.7**  
**ACCESIBILIDAD AL SECTOR Y A SUS PARTES**

- I.7.1 Principales vías de circulación
- I.7.2 Otras vías de relevancia
- I.7.3 Movilidad
- I.7.4 Los principales corredores externos al Plan
- I.7.5 El Transporte

**CAPITULO I.8**  
**RELACION CON LAS AREAS LINDERAS**

- I.8.1 Ubicación del sector
- I.8.2 Grandes estructuras urbanas
- I.8.3 Bordes y áreas limítrofes

**CAPITULO I.9**  
**ANALISIS GENERAL DE INDICADORES**

- I.9.1 Sistema Ambiental
- I.9.2 Estructura Urbana
- I.9.3 Infraestructuras
- I.9.4 Análisis de la Estructura de Propiedad del Suelo

## CAPITULO I.1

### ESTRUCTURA DEL PLAN ESPECIAL

En virtud de la normativa vigente y de las consideraciones técnicas derivadas de la planificación y programación en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de uso contemporáneo, el Plan Especial se estructura sobre la base de cuatro memorias según el siguiente detalle:

#### **I Memoria de Información**

---

##### **Marco conceptual y alcances del Plan Especial**

Estructura del plan especial

Antecedentes

Principales objetivos estratégicos del plan especial

Análisis FODA: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

Alcances del plan especial

##### **Análisis descriptivo**

Evolución histórica de la estructura urbana

Accesibilidad al sector y a sus partes

Relación con las áreas linderas

Análisis general de indicadores

#### **II Memoria de Ordenación**

---

Justificación urbanística y directrices estratégicas

Estructura de la ordenación

Ordenación por vía normativa

Operaciones sobre el sistema vial y de transporte

Operaciones de protección patrimonial

Operaciones de recalificación por inducción de proyectos especiales

#### **III Memoria Normativa**

---

Exposición de motivos

Visto y Considerando

Proyecto de decreto articulado

#### **IV Memoria de Gestión**

---

La gestión del plan especial de ordenación, protección y mejora

La estructura institucional: componentes, roles y estructura de relaciones

Para una gestión efectiva del patrimonio

Programa y fondo patrimonial

Grupo promotor del plan

La gestión del espacio público

Fortalecimiento de las comisiones especiales permanentes

## CAPITULO I.2

### ANTECEDENTES

El proyecto de Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco - Punta Gorda, en adelante Plan Especial, del cual la presente Memoria de información constituye un componente, es el resultado de un proceso técnico e institucional cuyos antecedentes principales son:

- El Plan Montevideo, Decreto de la Junta Departamental de Montevideo N° 28.242 del 10 de setiembre de 1998, promulgado por el Intendente Municipal de Montevideo con fecha 16 de setiembre de 1998, Res. 3711/98.
  - La convocatoria y el contrato para la elaboración de un “Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco - Punta Gorda”, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo D.50 del Decreto del POT, N° 28.242,
  - Los instrumentos de ordenación, planeamiento y gestión establecidos en la Memoria de Ordenación, la Memoria Normativa y la Memoria de Gestión y Seguimiento del referido Plan Montevideo, sin perjuicio de los instrumentos que en el Plan Especial se crean como requerimiento específico para Carrasco - Punta Gorda.
  - El trabajo de elaboración del Plan Especial mediante la acción coordinada de:
    - **Una Comisión de Dirección y Seguimiento**, integrada originalmente de la siguiente forma:

En representación de la Comisión Especial Permanente de Carrasco y Punta Gorda, su Presidente, que preside la Comisión de Dirección y Seguimiento, el Arq. Ricardo Beherán; en representación de la Coordinación General del Plan, el Arq. Gustavo Aller, la Arqta. Sara Abdala y el Arq. Ernesto Spósito; en representación de la División Planificación Territorial, el Dr. Juan Trinchitella; en representación de la Oficina de Gestión Territorial, el Sr. Alvaro Echaider, un representante de la Junta Local de la Zona N° 7, un representante de la Junta Local de la Zona N° 8, un representante de la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay (APPCU), un representante de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, un representante de la Cámara Inmobiliaria del Uruguay (C.I.U.). La Integración de la Comisión de Dirección y Seguimiento del Plan Especial Carrasco - Punta Gorda fue designada por resolución N° 3623/01 de la Unidad Central de Planificación Municipal.

Posteriormente se registraron cambios en su integración, quedando conformada en definitiva de la siguiente manera:

En representación de la Comisión Especial Permanente de Carrasco y Punta Gorda, su Presidente, que preside la Comisión de Dirección y Seguimiento, el Arq. Ricardo Beherán; en representación de la Coordinación General del Plan, el Arq. Gustavo Aller; un representante de la Junta Local de la Zona N° 7, un representante de la Junta Local de la Zona N° 8, un representante de la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay (APPCU), un representante de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, un representante de la Cámara Inmobiliaria del Uruguay (C.I.U.).
- La Comisión de Dirección y Seguimiento ha desarrollado las siguientes tareas:
- ✓ Recopilación de información disponible sobre el área definida para el Plan Especial.
  - ✓ Definición de objetivos generales y prioridades del Plan Especial.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION

- ✓ Redacción del Documento de Insumo para la redacción del Plan Especial.
- ✓ Seguimiento y evaluación del proceso de redacción del Plan Especial.

Las Instituciones o grupos de interés han realizado informes con puntos de vista particulares.

- **Una Coordinación General**, originalmente integrada por tres técnicos: el Arq. Gustavo Aller, la Arqta. Sara Abdala y el Arq. Ernesto Spósito, designados por la División Planificación Territorial. Posteriormente se registraron modificaciones en su integración, quedando entonces integrada por el Arq. Gustavo Aller, designado por la División Planificación Territorial, con la colaboración del Arq. Julio Villar Marcos, asesor de la Unidad para la Protección del Patrimonio.  
La Coordinación General ha desarrollado las siguientes tareas:
  - ✓ Supervisión y coordinación de la redacción de los Planes Especiales.
  - ✓ Control del cumplimiento de los términos de contratación de los equipos externos.
  - ✓ Seguimiento de la línea de trabajo y evaluación de los productos entregados por el Equipo Redactor.
  - ✓ Coordinación de la relación entre Equipos Redactores, la IMM y agentes externos.
  - ✓ Supervisión y coordinación del Catálogo Patrimonial de Carrasco – Punta Gorda.
  - ✓ Supervisión y coordinación de los Inventarios Patrimoniales.
- **Equipo Redactor**, integrado por dos técnicos municipales, designados por la División Planificación Territorial, pertenecientes a la Comisión Especial de Carrasco - Punta Gorda, Arqta. Beatriz Vellano y Arqta. Adriana Sapelli y dos técnicos responsables del equipo externo, la Arqta. Angela Perdomo y el Dr. Arq. Pablo Ligrone. El Equipo Redactor ha desarrollado las siguientes tareas:
  - ✓ Relevamiento de Información complementaria.
  - ✓ Formulación y desarrollo de hipótesis de trabajo.
  - ✓ Elaboración del diagnóstico.
  - ✓ Coordinación con el inventario patrimonial.
  - ✓ Iniciativa y desarrollo de propuestas.
  - ✓ Redacción del Plan Especial.
- **Equipo de Inventario Patrimonial**, integrado por un técnico municipal, la Arq. Adriana Sapelli, integrante del Equipo Redactor, co-responsable del Inventario Patrimonial, un responsable técnico del equipo externo, Arq. Andrés Mazzini, especializado en el campo Patrimonial. El Equipo de Inventario Patrimonial ha desarrollado las siguientes tareas:
  - ✓ Catalogación de los componentes de interés patrimonial dentro del área de estudio
  - ✓ Digitalización de las fichas del Catálogo Patrimonial.

**En mayo y agosto de 2005 se desarrolló la consulta pública del anteproyecto de Plan Especial.** La misma incluyó una exposición de los documentos en el Centro de Convenciones del Shopping Portones, 2º piso, la realización de talleres temáticos en el Hotel del Lago (Parque Rivera) así como la publicación de todo el material en la página web: [www.montevideo.gub.uy](http://www.montevideo.gub.uy). Se abrió asimismo un sitio web especial para que la población en general pudiera opinar: [patrimonio@piso9.imm.gub.uy](mailto:patrimonio@piso9.imm.gub.uy). Se realizó con fecha 23 de mayo de 2005 una audiencia pública en la cual el equipo técnico presentó el anteproyecto y el público asistente planteó sus comentarios, produciéndose un rico intercambio. Finalmente, en agosto se desarrollaron talleres temáticos con la finalidad de analizar las propuestas con mayor profundidad y especificidad.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION

Los artículos del Plan Montevideo que enmarcan más precisamente la zona involucrada en el Plan Especial son:

D.50, el cual establece que los Planes Especiales de Ordenación “Son los referidos a estudios parciales del territorio departamental, y tienen por finalidad desarrollar propuestas de planificación en una dimensión más concreta. En la Memoria Normativa, de Gestión y Seguimiento se enumeran los Planes Especiales de Ordenación que prevé el Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes Especiales de Ordenación se pueden realizar en Suelo Urbano, Suburbano o Potencialmente Urbanizable con Programa de Actuación Urbanística aprobado y en Suelo Rural”, mencionando a título enunciativo el •Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco y Punta Gorda.

D.51, que establece las finalidades de los Planes Especiales de Ordenación, haciendo una mención específica:” A. Para la ordenación detallada y completa de un determinado ámbito territorial significativo. B. Para el desarrollo de los Programas de Actuación Urbanística. C. Para la recuperación urbana en Suelo Urbano. D. Para el desarrollo de sistemas territoriales de comunicación, de espacios libres y de equipamiento comunitario. E. Para la protección, valoración y mejora de áreas de preservación patrimonial. F. Para la mejora de los medios urbanos, rurales y naturales, protección del paisaje y conservación de determinados lugares o perspectivas del territorio. G. Cualquiera otra finalidad análoga.”

D.52, que establece los documentos en que se desarrollarán las determinaciones de los Planes Especiales de Ordenación, distinguiendo: Memoria de Ordenación, Información Urbanística, Proyecto de Ordenación, Ordenanzas, Regímenes de gestión del suelo, Plan de etapas, Estudio económico-financiero.

### CAPITULO I.3

#### PRINCIPALES OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco - Punta Gorda constituye un instrumento de Planificación Derivada del Plan Montevideo que se inscribe en una política de protección patrimonial y ambiental, compartida por otras áreas caracterizadas. Asimismo está inserto en una secuencia histórica de construcción de Políticas Territoriales en Montevideo signada por: una puesta en valor de la cultura patrimonial arquitectónica desde comienzos de los años 80, la descentralización como nueva estructura de gestión departamental y su afianzamiento, procesados en los años 90, la transformación intensa del espacio público, la expansión de las infraestructuras de saneamiento y la puesta al día de las normativas urbanísticas. Estos procesos del ámbito departamental coexisten y se retroalimentan con los avances nacionales en materia institucional y de legislación en medio ambiente y ordenamiento territorial.

El Plan Especial es un documento técnico y jurídico que avanza en contenidos reguladores más específicos que las normativas vigentes, estableciendo además un marco general para encauzar o reorientar procesos de transformación en curso. Es además un plan con componentes estratégicos que inscriben al sector en la problemática metropolitana, que lo posicionan en el contexto de las políticas departamentales y que apuestan a líneas de desarrollo urbano sostenible, al tiempo que incluye mecanismos de gestión territorial orientados a la eficacia y eficiencia de la acción municipal.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION

En suma el Plan Especial tiene contenidos reguladores, directores y estratégicos que se concretan en ordenanzas, programas y proyectos.

Montevideo como ciudad-territorio metropolitano tiene desafíos relevantes para su desarrollo en un contexto de globalización que muestra, en forma cada vez más intensa, sus efectos duales de devastación y de ámbito de nuevas oportunidades. Impactos negativos de la globalización sobre ciudades como Montevideo son los procesos de segregación socio-espacial y de acentuación de contrastes, el deterioro ambiental, la destrucción de la diversidad cultural y biogenética, la violencia urbana y el empobrecimiento cultural, todo ello asociado a un universo de incertidumbres crecientes del sistema financiero que mina las expectativas de los agentes económicos. Nuevas oportunidades parecen abrirse con los procesos de integración macro-regional, con la construcción de redes de ciudades, con los intercambios de experiencias de mejores prácticas de gestión y planificación territorial, la cooperación descentralizada y el desarrollo local. Por su parte, los Gobiernos Locales tienen un rol creciente en el mundo en cuanto a facilitar o frenar la creación de entornos urbanos favorables al desarrollo, siendo la planificación y las políticas urbanas instrumentos idóneos para ello.

La puesta en valor del territorio como eje de las ventajas comparativas y la ingeniería institucional, de planificación y programación de proyectos como núcleo de las ventajas competitivas, constituyen preocupaciones sustantivas de las políticas de desarrollo local más exitosas en el mundo.

Es en este marco de reflexión que el Plan Especial de Carrasco - Punta Gorda asume su dimensión estratégica principal y, al mismo tiempo, podrá contribuir a la construcción de las políticas de desarrollo municipal, con proyección metropolitana. En efecto, **en virtud de la posición relativa que ocupa este sector en el área metropolitana de Montevideo y sus características ambientales privilegiadas**, la elaboración e instrumentación de un Plan Especial con un enfoque estratégico exitoso apuesta a tener un gran impacto. Si por el contrario se hubiera optado por un plan meramente regulador o director se habría minimizado su potencial.

A partir del análisis de las características internas, de las condicionantes externas y de análisis prospectivos del conjunto metropolitano, el Plan Especial identifica los siguientes procesos y desafíos relevantes.

### **Carrasco y Punta Gorda núcleo Mayor del corredor metropolitano Este**

El conjunto de Carrasco y Punta Gorda quedó incorporado al corredor metropolitano del Este, siendo clave en su origen histórico en el sentido que la expansión lineal costera en Canelones (la Costa de Oro) ha querido emular, para la clase media, su calidad ambiental y de vida con un paisaje basado en códigos similares. Ambos barrios constituyen actualmente el núcleo consolidado *Mayor* de dicho corredor.

La saturación del tejido urbano de Carrasco y Punta Gorda para la demanda de alto poder adquisitivo ha provocado la *expansión de la oferta de tierras con buenas calidades paisajísticas* sobre áreas linderas dentro de Montevideo y en Canelones, con modalidades tipológicas diversas: fraccionamientos intensivos como Parque Miramar y la Caleta, clubes de campo en Camino de los Horneros, el PAU N°10 al norte de Camino Carrasco. Esta expansión se ha producido con y sin contigüidad en una conquista hacia el Norte y el Este. Procesos conflictivos como los asentamientos irregulares, o preexistencias de gran inercia y de muy baja calidad ambiental como el entorno del arroyo Carrasco, los contenedores de las "ex-carnicerías" y los lagos de las areneras abandonadas han generado "bolsones" de muy difícil manejo, resistentes a la transformación en áreas residenciales de calidad. Sin embargo constituyen una potencial reserva para tal finalidad.

En la última década se han incorporado *equipamientos comerciales de alcance metropolitano* sobre Avda. Italia que juegan junto con enclaves de grandes superficies en torno a la Avda. Gianatassio junto al Parque Roosevelt, un sistema de servicios de enorme magnitud. Iniciativas de instalación de un hipermercado junto al centro de Bolivia y Avda. Italia, finalmente desechadas, pone en evidencia las condicionantes óptimas para estas actividades desde la óptica de la empresa privada. El corredor Este se ha convertido en un importante territorio de atracción comercial en función de su alta tasa de crecimiento poblacional, del nivel medio y alto de los ingresos familiares de sus habitantes actuales y de quienes migran a la zona, y de la existencia de grandes terrenos baldíos o rurales junto a ejes viales principales.

*El crecimiento del parque automotor, la transformación de la Costa de Oro, y más especialmente de la llamada "Ciudad de la Costa" en áreas residenciales permanentes, y la consolidación progresiva del continuo urbano Montevideo - Punta del Este acentúan la relevancia de la conectividad metropolitana asegurada actualmente por Avda. Italia, la Rambla y Camino Carrasco. Los equipamientos comerciales mencionados y el complejo LATU han cambiado el perfil del tramo comprendido en el sector del Plan que ya no oficia solamente como corredor de paso.*

#### **La saturación de los tejidos internos y las nuevas centralidades**

En los 90 Punta Gorda y Carrasco al sur de Avda. Italia asisten a la saturación de su tejido al ocuparse los últimos grandes baldíos en el sector sureste.

El histórico límite de Avda. Italia como inflexión entre el sur de alta calidad y el otrora norte baldío, se ha disuelto progresivamente en tanto tejidos de calidad buena y alta se han expandido, combinados con "retazos" supervivientes de actividades agrícolas, terrenos públicos baldíos y áreas sin fraccionar. Las áreas de sustitución tipológica y de calificación del paisaje se acercan actualmente a Camino Carrasco. Incluso las tierras marginales, tales como las expropiadas por el Estado para las obras de recuperación por desecación de los bañados de Carrasco, están siendo compradas nuevamente por promotores privados.

Este proceso, que desborda como ya se mencionó fuera del área, genera en las zonas más consolidadas una sustitución tipológica de viviendas individuales en grandes predios por viviendas colectivas en formato de edificios de apartamentos de hasta 4 niveles. Esta modalidad de ocupación de las parcelas modifica el paisaje, disminuyendo el verde arbolado y enjardinado, cambiando asimismo la escala edilicia.

Procesos similares siguiendo la lógica inmobiliaria de mayor rentabilidad del suelo en paisajes de alta calidad se aprecian en la rambla Montevideana, en que la arquitectura destruye el paisaje que procura usufructuar.

En el borde norte, camino Carrasco, afectado tradicionalmente a actividades productivas y comerciales en grandes predios, enfrenta procesos de cambio vinculados a efectos de la crisis de ciertos sectores productivos y comerciales, siendo área de oportunidad para nuevos desarrollos urbanos. El PAU N° 10 es prueba de ello.

Por otra parte, la normativa vigente ha apostado a la concentración de servicios comerciales y a la consolidación de una centralidad urbana en torno a la calle Arocena. Sin embargo la demanda presiona con desbordar esta restricción espacial por vía de excepciones. La generación de otros focos de centralidad comercial surgidos recientemente en torno a grandes infraestructuras de tipo "Shopping Center" o "macro mercados" y algunas centralidades incipientes en Gral. Paz o en Bolivia plantean el desafío de considerar el sistema de centralidades comerciales y de terciario en clave local y metropolitana.

### **Los fragmentos de ciudad dual**

La presencia de *fragmentos de ciudad dual* en Carrasco son el resultado de dos efectos combinados: las dinámicas socioeconómicas intensas de marginalidad en el contexto nacional y la expansión ya mencionada del tejido urbano propio de las calidades de Carrasco sur hacia el norte, englobando asentamientos irregulares tradicionales.

Esta presencia en ambos márgenes del arroyo Carrasco, en diversos puntos de su cuenca, plantean desafío sociales a la vez que deterioran el ambiente.

En zonas aledañas, grandes extensiones baldías o de propiedad municipal constituyen áreas de oportunidad para nuevos asentamientos. Las zonas al norte de la Cruz de Carrasco han sido identificadas por organismos nacionales e internacionales como de las más conflictivas de Montevideo, motivando estudios específicos de integración social y empleo. La acción combinada de las instituciones públicas nacionales y municipales (el reciente Plan Especial de Vivienda a través de una Cartera Municipal de Tierras) sobre esta problemática no ha logrado aún encontrar la eficacia y coordinación requerida. El Plan interviene en una coyuntura difícil en cuanto a recursos suficientes para la solución de esta problemática de hábitat social.

### **Carrasco borde de departamento**

La particular *situación de borde departamental* de Carrasco lo convierte en un territorio en cuya planificación inciden factores exógenos linderos, y a partir de cuyo plan se puede apostar a construir programas y proyectos interdepartamentales de impactos metropolitano. En efecto, los ya mencionados procesos de expansión residencial sobre Canelones, la complementariedad de los grandes equipamientos y la proliferación de áreas de oportunidad en torno al arroyo Carrasco hacen del sector una zona de ordenamiento territorial concertado por excelencia.

Ya se están desarrollando programas que suponen el manejo integrado de la cuenca del arroyo Carrasco y obras viales que requieren de una concepción y ejecución coordinada y con visión sistémica.

### **Carrasco – Punta Gorda, componente de excelencia**

Carrasco y Punta Gorda parecen ocupar un espacio privilegiado en la calificación de Montevideo. Calidad y sustentabilidad ambiental de larga data, oferta de servicios metropolitanos, vecindad al aeropuerto de Carrasco y a la zona franca más dinámica y de más alta calidad e inversión del país, puerta de entrada al turismo, son elementos que se incorporan al Plan.

Montevideo en su estrategia de posicionamiento internacional tiene en Carrasco – Punta Gorda un tejido urbano residencial de alto nivel de inversión inmobiliaria y de excelente calidad ambiental y de vida, indispensable como fortaleza del conjunto y como contribución a su imagen de marca. Esta calidad se sustenta en un conjunto patrimonial de gran valor en que la presencia exuberante del arbolado y de la jardinería pública y privada se conjuga con arquitecturas de mediano y gran porte, de cuidado diseño, en amplias parcelas, y trazados viales y espacios públicos generosos. Se puede hablar de un verdadero parque en que los altos índices de vegetación y los bajos factores de ocupación y de impermeabilidad del suelo constituyen indicadores de calidad que distinguen al área del plan del conjunto del Montevideo consolidado. Esta afirmación es tanto más válida en la medida que el tejido urbano de ambos barrios está saturado en cuanto a la ocupación de las parcelas. La excelencia se ha acrecentado con la mejora de la oferta hotelera y gastronómica.

El Plan procura velar por el mantenimiento de esta calidad ambiental que se puede ver amenazada por escenarios de envejecimiento, deterioro o sustitución de paisajes. Además, la expansión de estos niveles a los sectores de ocupación más reciente, o aún baldíos, supone una actitud proactiva que requiere de nuevos instrumentos de gestión.

### **Una nueva conceptualización patrimonial y ambiental**

La dimensión ambiental y patrimonial han tenido en la pasada década un acercamiento conceptual a nivel de los organismos internacionales y de los técnicos y académicos nacionales; la reciente aprobación del decreto de la Junta Departamental de Montevideo, N° 29.884 de fecha 4 de abril de 2002, promulgado por el Ejecutivo Comunal por resolución N° 1431/02, relativo a "*Instrumentos de Gestión Urbana para Areas Especialmente Caracterizadas y Bienes de Interés Municipal*" constituye un avance significativo en este proceso. Sin embargo quedan importantes avances a construir tanto en materia jurídica como institucional y de programas de acción. El Plan, desde un enfoque coherente con los demás planes especiales, advierte de la peculiaridad de los valores patrimoniales de Carrasco – Punta Gorda, por lo que la dimensión ambiental engloba y supera las visiones objetuales, de sitios e incluso de tramos (categorías útiles en las diversas áreas de régimen patrimonial). Además de éstas, se reconocen los ejes viales arbolados, los parques y plazas, los cursos de agua y sus tierras linderas y la costa. El propio índice de vegetación y el bajo factor de ocupación del suelo, de nítido efecto ambiental, se consideran como parte sustantiva del patrimonio del sector.

Los efectos de deterioro ambiental aportados por la contaminación del arroyo Carrasco, el entorno de Camino Carrasco y la faja costera constituyen tres problemáticas ambientales de borde cuya solución es a la vez compleja e indispensable.

### **La articulación con las piezas metropolitanas desde la prospectiva**

El sector metropolitano del Este constituye el marco de referencia externo más relevante para Punta Gorda y Carrasco desde un análisis prospectivo-

La evolución de las *migraciones expansivas* hacia el Este parecen haberse consolidado en el mediano plazo no apreciándose aún estrategias metropolitanas que busquen revertirlas o enlentecerlas.

La *cuenca hídrica compartida* con Canelones se encuentra hoy altamente deteriorada por el efecto combinado de la desecación de los bañados mediante las obras hidráulicas de canalización y las forestaciones procesadas en los años 70 y 80, con la contaminación de los afluentes principales y del propio cauce del arroyo Carrasco. Los arroyos Toledo, Manga, la Chacarita y Las Canteras presentan un volumen y agresividad de contaminantes sólidos y líquidos cuya solución de corto plazo parece imposible. Esta hipótesis se basa en que los procesos que los originan tienen índices crecientes y corresponden a problemáticas socio-económicas que afectan al país en su conjunto: asentamientos irregulares, empresas con tecnologías ambientalmente inadecuadas, plantas procesadoras de residuos sólidos, clasificación de residuos y vertido directo de efluentes líquidos en los cauces. La acción coordinada interinstitucional presenta actualmente dos programas: el llevado adelante por APRAC y el de mejoramiento de los cauces limítrofes, ambos apoyados por las Intendencias de Canelones y Montevideo, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca, y el Ministerio de Defensa Nacional.

Los *procesos de deterioro social, ambiental y paisajístico* en las zonas linderas dentro y fuera de Montevideo repercuten sobre el borde Este y amenazan el interior de estos barrios y su borde norte. De no mediar estrategias exitosas de freno y transformación de esta realidad el deterioro será mayor. En la última década, los asentamiento irregulares crecieron con una tasa

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION

anual que llegó a casi un 10 %, y las políticas y planes en este sector metropolitano recién comienzan. Por otra parte las entradas al sector desde Canelones presentan tejidos urbanos y periurbanos físicamente deterioradas. La ausencia de un plan de sector y de programas de transformación urbanística y recuperación ambiental resulta un escenario muy negativo. En este contexto, el futuro plan para la denominada Ciudad de la Costa, en elaboración en el marco de un convenio entre la Intendencia departamental de Canelones y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, aporta nuevas expectativas de mejora para el área.

El mantenimiento del *aeropuerto internacional de Carrasco* parece asegurado en el mediano plazo por las obras de ampliación de pistas y de reestructura de las terminales en curso. Sin embargo la imposibilidad de ampliar las mismas aún más, frena su capacidad de proyectarse como aeropuerto intercontinental. Si su traslado ocurriera, la oferta de tierra vacante para eventuales urbanizaciones generaría un cambio en el sector Este metropolitano con impactos sobre Carrasco – Punta Gorda cuyo estudio excede el alcance de este Plan Especial.

La *Zona Franca de Montevideo* concentra importantes firmas internacionales, siendo un polo de la más alta tecnología en el país.

El *atravesamiento de las principales arterias de tránsito del país y el sistema de centralidades comerciales* incide directamente en el carácter de las mismas y sus impactos ambientales, escénicos y funcionales. La construcción del colector de tránsito pesado al norte de Montevideo, la eventual continuidad de Camino Carrasco hacia el centro y norte montevideanos, y el tipo de transporte público que se defina a futuro en el corredor Este, plantean escenarios e imágenes prospectivas diversos.

*Finalmente el saneamiento de Paso Carrasco por el sistema Montevideo* parece ofrecer una oportunidad de coordinar planes y estrategias de urbanización con Canelones en el sector servido.

El Plan Especial, sin tener jurisdicción directa sobre todos estos componentes, los incorpora en su marco de análisis, y apuesta a incidir en los mismos, puesto que se condicionan en forma sistémica.

### **El Plan en el Contexto de las políticas Nacionales, Metropolitanas y Departamentales busca coadyuvar en:**

- Colaborar con la concreción de estrategias metropolitanas ambientales y de infraestructuras.
- Avanzar en la protección y valorización del patrimonio cultural del país.
- Cumplir con los objetivos establecidos en el Plan Montevideo, que constituye el marco general.
- Afianzar una imagen de marca de calidad y proyección internacional para la ciudad en su conjunto a partir de la protección ambiental y patrimonial en una unidad de paisaje estratégica como lo es la costa urbana de Montevideo, siendo Carrasco - Punta Gorda el principal componente de excelencia.
- Ganar en la atractividad general de la ciudad para inversiones.
- Garantizar en el largo plazo la conectividad metropolitana y nacional desde el Este hacia el centro capitalino.
- Consolidar los espacios públicos costeros de Carrasco - Punta Gorda en su dimensión metropolitana.

**El Plan para su área de aplicación directa busca:**

- Dotar a la IMM, al Sector Este y en especial a la Comisión Especial de Carrasco y Punta Gorda, a las Juntas Locales N° 7 y N° 8 y a la Comisión Administradora de la Rambla Sur, de instrumentos actualizados y efectivos para el cumplimiento de sus cometidos institucionales, afianzando una administración eficiente de los recursos y posibilitando un accionar local proactivo y estratégico.
- Proteger y poner en valor el patrimonio cultural existente desde una óptica ambiental integradora.
- Consolidar y expandir su nivel de excelencia en términos de calidad ambiental.
- Perfeccionar la ordenación de los usos del suelo, del espacio edificado, del espacio público, el suelo baldío y la trama urbana en general, en especial elaborando mejoras normativas.
- Elaborar el catálogo patrimonial del área.
- Asegurar la correcta accesibilidad y movilidad interna en el área.
- Orientar los procesos de transformación urbana minimizando los conflictos.

PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA  
DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

MEMORIA DE INFORMACION

CAPITULO I. 4

**ANALISIS FODA: FORTALEZAS, OPORTUNIDADES,  
DEBILIDADES Y AMENAZAS**

<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Ubicación estratégica: principal corredor de acceso urbano metropolitano</li> <li>2 Excelente calidad ambiental y urbana con un extenso desarrollo sobre la costa e importantes valores patrimoniales.</li> <li>3 Centralidad comercial histórica del balneario original que amplía su área de influencia a sectores de Montevideo y Canelones.</li> <li>4 Centralidad turística con importante tendencia al crecimiento de alcance internacional: hotelería y servicios de apoyo al turismo.</li> <li>5 Gran porcentaje de población con alto nivel de ingresos y nivel educativo terciario.</li> <li>6 Muy importante recaudación municipal tanto por concepto de contribución inmobiliaria como de patente de rodados por grupo familiar.</li> <li>7 Grupos asociativos dinámicos y de buena capacidad de acción.</li> <li>8 Existencia de algunas iniciativas público privadas en el sector: plantación de árboles.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Importante tránsito tanto pasante como local con el consiguiente deterioro ambiental.</li> <li>2 Pocas posibilidades de traslado no motorizado y carencias en el transporte público para traslado zonal.</li> <li>3 Contaminación del Arroyo Carrasco y deterioro en sus bordes.</li> <li>4 Gran deterioro de áreas comerciales (Arocena y Av. Italia) con la consecuente agresión a sus valores patrimoniales y ambientales.</li> <li>5 Aumento de la inseguridad ciudadana en el espacio público manifestado por nuevos tipos de urbanizaciones semi-cerradas y cerramientos frontales de predios.</li> <li>6 Proceso de sustitución tipológica de vivienda individual por vivienda colectiva distorsionando características originales del barrio.</li> <li>7 Existencia de asentamientos irregulares en ambas márgenes del arroyo Carrasco</li> </ol>
<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Desarrollar una política proactiva patrimonial eficaz.</li> <li>2 Ensayar estrategias de ordenamiento territorial interdepartamental y metropolitano a través de planes, proyectos y programas integrados entre Intendencias.</li> <li>3 Aprovechar la coyuntura de reacondicionamiento del Hotel Carrasco para realizar un mejoramiento integral en el área de mayor valor patrimonial del barrio potenciando su carácter de centralidad histórica.</li> <li>4 Ofertar áreas con nuevas tipologías residenciales en áreas sin fuerte caracterización.</li> <li>5 Ofertar áreas para actividades de gran porte vinculadas a los conectores viales regionales y mediante modalidades de gestión para generación de empleos para el sector.</li> <li>6 Aprovechar las capacidades de la población para instrumentar formas de gestión urbana innovadoras.</li> <li>7 Consolidar un modelo vial eficiente para el tránsito metropolitano en la coyuntura de mejora de Av. Italia.</li> <li>8 Aprovechar la existencia de programas de manejo ambiental integrado del arroyo para consolidar el borde Este de Carrasco: APRAC y mejoramiento de arroyos limítrofes.</li> <li>9 Anticiparse a procesos de transformación y valorización económica inmobiliaria, previsibles en escenarios de grandes obras de infraestructura vial.</li> <li>10 Potenciar la integración de los distintos actores urbanos existentes en el área.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Aumento del deterioro de los valores patrimoniales arquitectónicos y paisajísticos por ausencia del plan y programa de gestión.</li> <li>2 Pérdida progresiva de las calidades ambientales del sector.</li> <li>3 La existencia de un ámbito de incertidumbre relevante debido a: a) la ausencia de planes de ordenamiento territorial en sector lindero de Canelones, b) la falta de definición de los componentes estructurales viales del Este Metropolitano, y c) la eventual eliminación del aeropuerto de Carrasco en una hipótesis de deslocalización del mismo.</li> <li>4 Obras viales de ensanche de Avda. Italia sin previsión de impactos negativos.</li> <li>5 Nuevas instalaciones de equipamientos de gran porte sin previsiones de impacto: conflictos de competencia con pequeños comercios de Arocena.</li> <li>6 Procesos de crecimiento de asentamientos irregulares: mayor deterioro de la calidad urbana en el sector próximo al barrio Acosta y Lara</li> <li>7 Nuevas tipologías de vivienda que agreden el entorno y las características ambientales: baja calidad de diseño arquitectónico y progresiva generalización de la sustitución tipológica.</li> <li>8 Privatización de áreas verdes municipales por fraccionamientos y nuevas concesiones.</li> <li>9 Acciones no coordinadas entre los componentes institucionales municipales, locales y nacionales en el área.</li> <li>10 Aumento de locales comerciales en forma no planificada.</li> <li>11 Recarga de conflictos de tránsito actuales y surgimiento de nuevos por consolidación del PAU N°10.</li> </ol>

## CAPITULO I. 5

### ALCANCES DEL PLAN ESPECIAL

En este capítulo se establece el ámbito de aplicación espacial del Plan Especial y su alcance temporal.

#### Territorio de aplicación, delimitación

El Plan Especial tiene diferentes ámbitos de aplicación en función del tipo de componente:

- Es de aplicación directa en la jurisdicción de los límites específicos:
  - Con fuerza normativa afectando los derechos de las personas respecto de sus bienes inmuebles y actividades,
  - Con capacidad de orientar la acción de las Instituciones Públicas en función de las Directrices Estratégicas, principios y procedimientos, sin perjuicio de las competencias respectivas jurídicamente consagradas.
  - Con poder de coordinación de estrategias convergentes cuyos ámbitos espaciales particulares coinciden con el área.
- Es de aplicación indirecta en lo referente a directrices estratégicas, programas y proyectos compartidos con otras instituciones públicas (Intendencia Municipal de Canelones, Ministerios y Entes Estatales, Centros Comunales y Juntas Vecinas) por tener ámbitos espaciales o temáticos comunes externas al área. Cabe destacar las dimensiones interdepartamental e interzonal en las problemáticas limítrofes, la dimensión metropolitana en temáticas estructurales de vialidad, transporte y ambiente, y de dimensión nacional o internacional en la instrumentación de estrategias de marketing urbano y posicionamiento de Montevideo.

Reconocer en el Plan estos diversos ámbitos supone establecer una relación recíproca de influencias entre las políticas territoriales supralocales y el sector específico de Carrasco y Punta Gorda. En tal sentido, para la Intendencia de Montevideo y particularmente para sus órganos funcionales y de gobierno, el Plan Especial constituye un referente a considerar y afianzar en los diversos planos de acción.

#### Territorio de Aplicación Directa

Los límites de aplicación directa del Plan Especial se establecen según los criterios siguientes:

- 1 La consideración de las previsiones que surgen del Plan Montevideo como base.
- 2 Su condición de unidad de programación de política urbana y de estrategias ambientales y patrimoniales.
- 3 Sus características que hacen de este territorio una pieza urbana coherente.
- 4 Incorporar los bordes más caracterizados en su *espesor* a los efectos de tener jurisdicción sobre los procesos territoriales limítrofes: el límite departamental está constituido por el arroyo Carrasco en que su traza canalizada ocupa una faja de ancho promedio de 100 m de propiedad pública en que son de aplicación dos programas interinstitucionales; la Rambla y la costa con jurisdicción compartida con la Comisión Administradora de la Rambla Sur y la playa con diversas instituciones nacionales; Camino Carrasco en ambos frentes, teniendo al

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION

Norte el proyecto de PAU N°10; la serie de parques Baroffio y Rivera, que delimitan nítidamente áreas caracterizadas.

En suma, los límites de aplicación directa del Plan Especial son:

***Rambla Costanera, Parque Baroffio, Parque Rivera, Avda. Bolivia, Camino Carrasco y Arroyo Carrasco.***

### **Estatus jurídico**

Dentro del ámbito territorial definido, tienen vigencia el Plan Especial y todas las disposiciones del cuerpo normativo del Plan Montevideo (Plan de Ordenamiento Territorial) Decreto N° 28.242, Resolución N° 145 del 19 de noviembre de 1998, y las siguientes normas municipales de carácter patrimonial con sus modificativos y complementarios: Decreto N° 24.546 del 21 de mayo de 1990 Art. D. 483.21 a D. 483.32, Resolución N° 2.098/90 del 18 de junio de 1990, Decreto N° 26.728 del 12 de junio de 1995, Art. D. 537.25.11 a 537.25.22 y el Decreto 28.324 del 22 de octubre de 1998.

Con relación a la Rambla y la faja costera, la Comisión Financiera de la Rambla Sur, a partir del decreto N° 25.400 del 19/12/91, promulgado por resolución N° 30/92 del 13/01/92, que fija su estructura y funcionamiento, y en especial a su artículo 5° que remite a una resolución del Intendente Municipal la determinación de sus Áreas Territoriales de Actuación, la fijación de los Objetivos y Lineamientos básicos de su accionar y la enumeración de los Bienes Inmuebles sometidos a su actuación, ha establecido sus objetivos y metas para el quinquenio 2001-2005. El documento correspondiente ha sido aprobado por la Resolución del Ejecutivo Comunal N° 125/01 del 11/01/2001. En el mismo se establece como área de competencia y jurisdicción *“la zona de influencia de la costa del departamento,..., en toda su extensión...”*. Asimismo *“quedarán sometidos a la jurisdicción de la Comisión los bienes inmuebles de propiedad municipal comprendidos en el artículo 3° de la Resolución 2893/95 del 21 de agosto de 1995”*.

### **Alcance temporal**

En virtud de los contenidos normativos (notoriamente de protección patrimonial y ordenanza edilicia), de los programas (en particular un programa proactivo patrimonial y ambiental) y de los proyectos (intervenciones en el sistema de espacios públicos y operaciones de recalificación por inducción de proyectos especiales) el Plan Especial se constituye en un Plan – Programa, con un conjunto de proyectos de corto y mediano plazo. Tanto las ordenanzas como los programas y proyectos del Plan Especial se incorporan directamente a los tiempos del Plan Montevideo: vigencia y revisiones.

## CAPITULO I.6

### EVOLUCION HISTORICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

#### I.6.1 Objetivo del estudio

El análisis de la evolución histórica del área se realiza desde la perspectiva de formular un plan de protección patrimonial. Esto significa que se buscarán los elementos estructurales y su permanencia en el tiempo, de forma de explicar el proceso generador de la actual estructura urbana. La búsqueda de permanencias y de cambios en las estructuras urbanas tiene como objetivo, en tanto demuestran la vigencia u obsolescencia de las mismas, determinar mediante el grado de protección el carácter estructurante dentro del Plan.

#### I.6.2 Antecedentes comunes del área de Carrasco y Punta Gorda

Los actuales Barrios de Carrasco y Punta Gorda tienen factores comunes desde sus orígenes:

- **La propiedad de la tierra:**

**1728** El área de los Barrios Carrasco y Punta Gorda estaban formaban parte de, en sus orígenes, de un área mayor otorgada a uno de los primeros pobladores de Montevideo, Sebastián Carrasco, por la corona española. La misma estaba delimitada aproximadamente por la actual calle Comercio al Oeste, 8 de Octubre y Con. Maldonado al Norte, el arroyo Carrasco al Este y el Río de la Plata al Sur.

**1834** Luego de haber pasado a manos del Estado, en ésta fecha Juan María Pérez adquiere una fracción de tierra de 5000 Há que está limitada “por el Norte con los fondos de las Chacras del Miguelete, Herederos de Dn. Antonio Rodríguez Rijo y Dn. Andrés García, por el Sur con el Río de la Plata, por el Este con el Arroyo de Carrasco y por el Oeste con Alzaibar.....”<sup>1</sup>. Tierra de arenales y bañados, difícilmente cultivable es igualmente asiento de actividades económicas.

**1847** Fallece Juan Ma. Pérez subdividiéndose sus tierras entre sus herederos: Pérez Butler, Ordeig Pérez, Suárez Pérez y Arechavaleta Pérez. Pasando a conformar, éstas partes, mediante sucesivos fraccionamientos, los Balnearios de Punta Gorda y Carrasco.

- **Destino original como Balnearios**

La ocupación del territorio del Siglo XX por sectores sociales de clase alta buscaban, siguiendo las costumbres europeas, lugares de la costa alejados del centro donde poder disfrutar de los baños y la brisa del mar. En los dos el modelo de urbanización a imagen de los Balnearios europeos estuvo en sus orígenes aunque solamente se concretó en Carrasco.

- **Relación con el resto de la ciudad:**

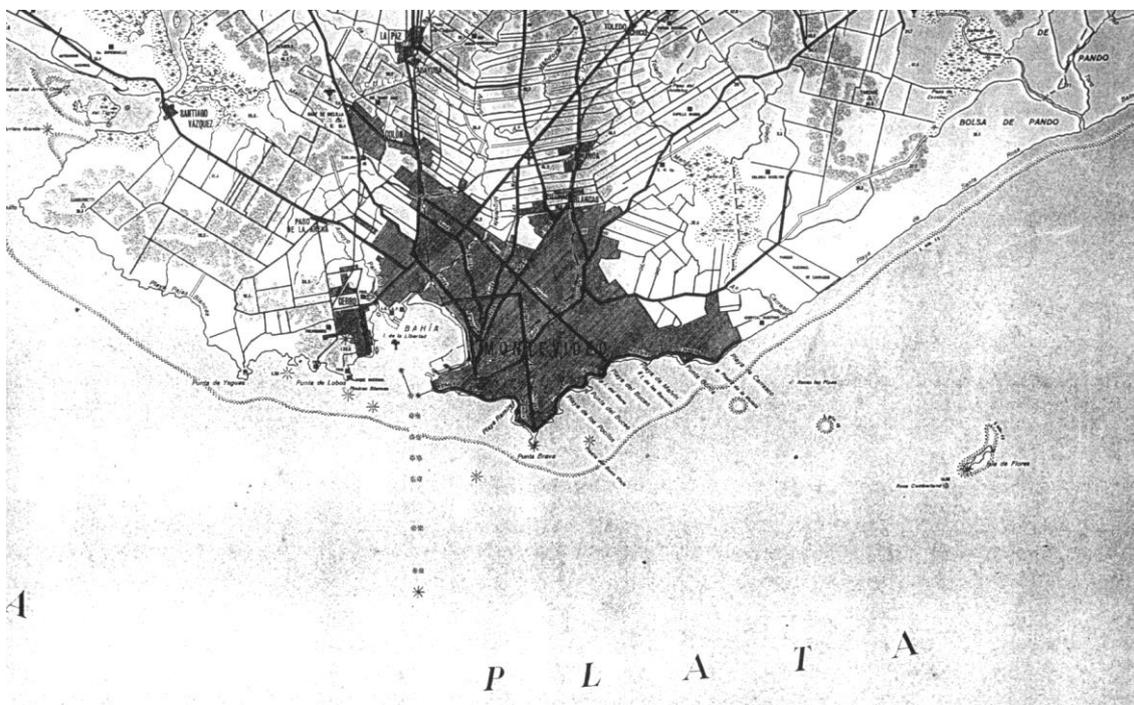
<sup>1</sup> Plano Topográfico del campo que tiene poblado y denunciado Dn. Juan Ma. Perez. Marzo 1831

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

El acceso a la zona de la costa este de Montevideo se realizaba a principios de S.XX, de forma bastante dificultosa, fundamentalmente por el norte, a través de La Unión, se continuaba por el actual Camino Carrasco allí se tomaba el camino de la Cruz o de Juan Ferreira (actual avenida Bolivia) para bifurcarse luego por el camino a Punta Gorda o continuar hasta Carrasco. El resto de las actuales conexiones transversales, Rambla, Av. Rivera o Av. Italia se interrumpían en tramos por los arroyos Malvín o Buceo. Por lo tanto su origen como sectores aislados del resto de la ciudad se mantuvo hasta mediados de la década del cuarenta (1937 se termina el tramo de Rambla República de Chile que une Buceo con Malvín<sup>2</sup>).

Del punto de vista de su integración con continuidad al resto de la trama urbana, esto se aprecia recién hacia fines del cincuenta, donde, gracias a la comunicación de forma ininterrumpida de Este a Oeste por la Rambla, Avenida Rivera o Av. Italia, se van completando el tejido urbano intermedio y se desdibujan los límites de los Barrios de Carrasco y Punta Gorda.



Plano de Montevideo y su expansión en 1933

<sup>2</sup> Cronología de la formalización de la Rambla de Montevideo. Paula Gatti, Instituto de Historia de la Arquitectura, UDELAR. 1998

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO



Plano de Carrasco y Punta Gorda en 1920

### I.6.3 Proceso de urbanización de Carrasco.

#### Creación del Balneario de Carrasco

El Dr. Alfredo Arocena fue uno de los pioneros en llevar adelante la idea de crear Balnearios de jerarquía en la costa montevideana. Elige como implantación para este emprendimiento la zona de la Playa Carrasco. El trazado del Balneario está en gran parte condicionado por la forma de adquisición de la tierra. Toda la zona era propiedad de la sucesión de Juan María Pérez, en 1907 compra la fracción triangular limitada por las actuales calles San Nicolás, Av. Bolivia y al sur por el Río de la Plata. Pronto se da cuenta de la necesidad de anexar otro sector de playa con arenas. Las dificultades de comprar una sola fracción que contemplara el sector de playas buscado por un lado y por el otro ser lindero a la única vía de acceso a la costa (Camino de la Cruz, hoy Av. Bolivia) hizo que se adquirieran en una segunda instancia dos fracciones en ángulo recto que es lo que le dio la característica tan particular de trazado a la Avenida Arocena, principal vía de acceso al Balneario (plano)<sup>3</sup>.

En 1911 se constituye la S.A. Balneario Carrasco cuyos administradores eran el Dr. Alfredo Arocena, D. José Ordeig y D. Esteban Elena.

El trazado del Balneario tuvo diversas etapas. Una vez adquiridas las tierras, en 1907 se realizó un primer trazado de calles y avenidas, con amanzanamiento rectangular, cuya mensura sirviera para adjudicar los terrenos a los participantes<sup>4</sup> y que sirvió de base para la preparación del terreno y plantación de árboles. El trazado en ángulo recto de la Av. Arocena es proyectado por los Arquitectos Aubriot y Lerena Juanicó. Luego de formada la sociedad anónima se le encarga el proyecto urbanístico para el área al Arquitecto paisajista de origen francés Carlos Thays. El mismo, aprobado en 1912, sigue el modelo de la ciudad jardín, para la

<sup>3</sup> Fuente: "Carrasco Balneario y Barrio" – Cecilia Ortiz de Taranco – IHA – 1999 – Facultad de Arquitectura –UDELAR.

<sup>4</sup> Transcripción de una cita de Alfredo Arocena en el trabajo antes citado.

avenida de ingreso al Balneario respeta el trazado primitivo y los árboles existentes rectificando solamente la curva donde gira. El trazado urbano está regido por la simetría y la localización de algunos elementos destacados, como por ejemplo el Hotel y la Iglesia. La calle de vínculo entre el Hotel y la Iglesia fue creada con el objetivo de que fuera el centro de la urbanización, plantea predios pequeños donde construir una tipología de vivienda con comercio en la Planta Baja, pudiendo alinearse al límite frontal del predio. Esto no se dio, generándose como centro comercial la Avenida Arocena que llega de modo tangente al núcleo urbano original.

### De Balneario Carrasco a Barrio de Montevideo

La zona se convierte pronto en el lugar elegido por las clases altas primero como lugar de veraneo y luego, a partir del 1950 en zona de residencia permanente.

Los trazados posteriores al de Thays mantuvieron la característica de la combinar calles curvas o en diagonal con una trama ortogonal de grandes manzanas. Las distintas etapas de los fraccionamientos, coherentes a las distintas ordenanzas<sup>5</sup>, le otorga las particularidades del tipo de dimensión predial y ocupación que caracteriza las distintas zonas de Carrasco, observándose que a mayor antigüedad menor tamaño predial.

El Barrio, va creciendo como un área unitaria, norte sur, hasta la conformación actual de Avenida Italia<sup>6</sup> con un ancho total de 50 m que junto con la construcción del Puente sobre el Arroyo Carrasco<sup>7</sup>, la convierte en una vía de acceso rápido hacia el centro, provocando así un corte entre Carrasco Norte y Carrasco Sur. Este proceso de escisión entre Norte y Sur se ve acentuado a partir de la década del 70, el crecimiento poblacional de la “Ciudad de la Costa”, Departamento de Canelones, que sigue trasladándose a trabajar a Montevideo, utilizando tanto a Avenida Italia como a la Rambla Tomás Berreta como entrada y salida.



<sup>5</sup> Antes de 1930 la subdivisión de la tierra era emprendida por los especuladores y no estaba regida por ninguna normativa. Entre 1933-1947 rige ordenanza sobre fraccionamiento y amanzanamiento, ordena y regula la extensión de la ciudad, establece la obligatoriedad de la aprobación de los fraccionamientos para su venta y establece los anchos de las calles. 1947 nueva ordenanza sobre amanzanamiento y fraccionamiento de tierras incluye el concepto de servidumbre non edificandi.

<sup>6</sup> 1947 – 1951 Proyecto de ensanche. Ver anexo

<sup>7</sup> 1947-1950 Ver anexo

#### I.6.4 Proceso de urbanización del Barrio Punta Gorda.

Como ya se vio, las tierras que hoy ocupa el Barrio Punta Gorda eran propiedad de Juan Ma. Pérez, de quien aún hoy persiste parte del su molino, y posteriormente de sus sucesores.

A principio del S. XIX la zona es conocida como zona de pesca y baños marinos. Ya subdividida entre los herederos de Juan María Pérez se comienza a fraccionar y vender para residencia veraniega de familias aristocráticas.

A impulso de lo que venía sucediendo en Carrasco, se intenta transformar la zona en Balneario. El Dr. José Aguerre, distinguido médico y entusiasta pionero de la zona impulsa la idea logrando interesar a un núcleo de hombres de empresa que conjugaban capitales nacionales y argentinos. Llegando a esbozar un anteproyecto: *“el célebre arquitecto italiano Guidini hizo una hermosa composición arquitectónica y paisajística para hermostear la punta y la barranca rocosa...”*<sup>8</sup>. El emprendimiento no tuvo éxito por las consecuencias socioeconómicas de la primera guerra mundial.

La península rocosa, hoy contenida por las calles Coimbra y la Rambla fue propiedad de Dn. Gregorio Martínez<sup>9</sup> hasta 1921 en que es fraccionada. Ya en esa época se valoraba éste sitio como mirador de la casi totalidad de la costa montevideana, concretándose en la posesión por parte del Municipio del espacio público<sup>10</sup> destinado a Plaza (antes Plaza Virgilio y en la actualidad Plaza de la Armada). La Plaza logró transformarse en un hito en la ciudad, por sus particularidades geográficas y por la presencia de la obra del escultor Eduardo Díaz Yepes, inaugurada en noviembre de 1960, el monumento “a los caídos en el acto de servicio de la Armada”, que se observa al irse aproximando a la Punta desde la Rambla, es hoy un referente importante del Barrio.

La zona se fue poblando gradualmente mediante sucesivos fraccionamientos como por ejemplo los realizados por Francisco Piria que en 1923 amanzana y fracciona la zona delimitada por el arroyo del Molino y el Camino a Punta Gorda (actual General Paz) y 100 metros a ambos lados de la calle Germinal (actual avenida Rivera)<sup>11</sup>.

La densificación del área central de Montevideo, la facilidad de los traslados otorgada por el aumento de medios de transporte sumado al atractivo de la costa hace que Punta Gorda, al igual que Malvín, sea el lugar elegido por las clases medias como residencia permanente. Esta ocupación se da fundamentalmente entre los años 1950 y 1970.



<sup>8</sup> Conferencia del Dr. José Aguerre “Crónica de Punta Gorda” publicada en sucesivos números del “Semanario Carrasco” del año 1968.

<sup>9</sup> Plano s/d de fecha, lámina 3135 en CC 3106, expediente 16627. Registro y Archivo Gráfico, Servicio del Plan Regulador, Intendencia Municipal de Montevideo. Visto Junio 2002.

<sup>10</sup> Plano del Terreno de Propiedad Municipal, según el Agrimensor Jaime Botet 5 de Marzo de 1926, archivado con el N° 5155 en el Archivo Gráfico del Plan Regulador, IMM.

<sup>11</sup> Plano de subdivisión de varias fracciones propiedad de Don Francisco Piria. Registro y Archivo Gráfico, Plan Regulador, IMM.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

### I.6.5 ANEXO 1.

#### **CRONOLOGIA “DEL CAMINO ALDEA A AVENIDA ITALIA” Y SU CONTINUACIÓN EN EL DEPARTAMENTO DE CANELONES**

1920-1936 <sup>12</sup>Camino Aldea, ancho 10 m hasta el arroyo Carrasco, posiblemente existiera algún puente sobre el arroyo (s/d.)

1947-1950 Realización del Puente (versión actual Junio de 2002) sobre el arroyo Carrasco continuación de Avenida Italia.<sup>13</sup>

1947 Proyecto de ensanche de Avenida Italia tramo Av. Bolivia - Bolonia<sup>14</sup> 1947-1949 Proyecto de ensanche del tramo entre Nariño y el Arroyo Carrasco. Proyecto Ing. Raúl Martín, MOP<sup>15</sup>

1951 Proyecto de ensanche del tramo Bolonia – Nariño<sup>16</sup>

1952 Ley de la Interbalnearia donde se establece el trazado de ésta carretera en el tramo “Carrasco – Solís Chico”<sup>17</sup>

1959 Proyecto de Avenida de las Américas<sup>18</sup>

1961 Proyecto de entronque de continuación Rambla con Continuación Avenida Italia en el Departamento de Canelones.<sup>19</sup> El puente en la Rambla Tomás Berreta sobre el arroyo Carrasco es de 1955<sup>20</sup>

1964 Se aprueba ley de “peajes”<sup>21</sup> 1965 Se realiza “el estudio de la doble calzada para la prolongación de Av. Italia”<sup>22</sup>

1972 –1977 Se remodela (doble vía) el tramo de Avenida Italia entre Bv. Artigas y Caldas y el nuevo tramo comprendido entre Caldas y Gallinal.<sup>23</sup>

2002 y más: construcción del paso a nivel entre Avenida de las Américas y Avenida Giannattasio

<sup>12</sup> Planos de antecedentes de adquisiciones de tierra- Archivo Gráfico Plan Regulador, IMM, CC 6809 y CC 5199

<sup>13</sup> Fuente: MOP- Dirección Nacional de Vialidad, Archivo Gráfico.

<sup>14</sup> Información verbal dada en el Servicio de Estudios y Proyectos Viales, IMM

<sup>15</sup> Ibídem 2

<sup>16</sup> Ibídem 3

<sup>17</sup> “Hacer Carreteras” – Eileen Hudson – Montevideo 1996

<sup>18</sup> MOP Archivo gráfico Dirección Nacional de Vialidad, plano Noviembre 1959

<sup>19</sup> Ibídem

<sup>20</sup> Ibídem

<sup>21</sup> Ibídem “Hacer carreteras”

<sup>22</sup> “Hacer carreteras”

<sup>23</sup> Diario “El Día” 18/10/1976- Archivo IHA – Facultad de Arquitectura UDELAR.

## CAPITULO I.7

### ACCESIBILIDAD AL SECTOR Y SUS PARTES

Carrasco y Punta Gorda integran el área de atravesamiento de cuatro de las más importantes arterias de conexión E-O de la ciudad, las que trascienden el nivel barrial, a saber:

- Rambla,
- Avda. Rivera,
- Avda. Italia y
- Camino Carrasco.

Ello implica que miles de personas y vehículos, con orígenes, destinos y motivaciones funcionales bien diferentes las utilizan diariamente, produciéndose en algunos momentos del año congestión (por ejemplo, la intersección de la Avda. Italia y la calle Barradas), generándose también tensiones en los usuarios del sistema.

#### I.7.1 Principales vías de circulación

##### La Rambla

Es la principal vía de tránsito de la ciudad. Además cumple con un rol fundamental en el imaginario colectivo de los uruguayos, siendo la misma emblemática para la mayoría de los mismos.

A lo largo de toda su extensión, desde el Parque Capurro hasta el A° Carrasco, tiene características y demandas disímiles, bien diferenciadas.

En el tramo comprendido entre el Arroyo Carrasco y del Molino, se dan cita diariamente numerosos ciudadanos, para realizar actividades de recreación y deporte (caminatas, etc.) aunque no en el grado que se produce en Pocitos, Punta Carretas y Parque Rodó.

Por otro lado, el alto volumen de tránsito que canaliza define su rol básico como circulatorio, que no puede minimizarse debido a que no existe, hoy en día, una vía alternativa a la cual dicho tránsito pueda derivarse.

Por lo expuesto deberían considerarse las actuaciones de su gestión teniendo en cuenta ese carácter múltiple de la arteria. No obstante ello actualmente la función específica y primordial es la de la circulación vehicular rápida, entre las centralidades más importantes de la ciudad (Centro, Ciudad Vieja, Shoppings) y su interconexión con el litoral Este del país.

La disponibilidad financiera del Estado no posibilita efectuar otras obras que permitan abatir el número de usuarios de la Rambla y, en consecuencia, encarar un desarrollo de modos y corredores viales alternativos. Por el sistema de concesiones (peaje urbano, precio de mercado del boleto, etc.), habilitaría a que en un futuro parte del tránsito, que atraviesa la zona y no tiene origen o destino en la misma, se asigne a otros itinerarios. Esto último permitiría redefinir la funcionalidad principal de la Rambla hacia un carácter más lúdico.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

Para ello, como en otras áreas de la gestión estatal, en la Rambla convergen zonas de influencia y jurisdicción de diferentes organismos públicos y privados <sup>2</sup>que exigen un nivel de coordinación alto para la implementación de cualquier medida.

### **Avenida Italia**

Es una de las principales vías de tránsito del departamento y tiene una característica particular que es su cantero central con vegetación.

Es una arteria de conexión relevante a nivel regional, canalizando el tránsito de ómnibus urbanos e interdepartamentales, ya que por esta vía se llega a la Terminal de Omnibus de Tres Cruces.

En la zona en estudio alberga en sus márgenes a importantes actividades generadoras de tránsito, por ejemplo el Portones Shopping, con su Terminal de Omnibus Urbana, importantes supermercados (Tienda Inglesa, Devoto, etc.), el LATU, con su Predio Ferial, así como múltiples comercios.

Por lo tanto a lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles (desde Terminal Tres Cruces hasta el A° Carrasco).

### **Avenida Rivera**

A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles (desde la Avda. 18 de Julio hasta Barradas). El tramo en consideración (Arq. Scasso – Barradas) es netamente barrial, con algunos comercios en las proximidades del centro histórico de Carrasco (Avda. Arocena).

### **Camino Carrasco**

A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles. El tramo en consideración es suburbano/rural, aunque se prevé que con un crecimiento futuro urbano hacia el N (PAU N°10) cambiará este carácter. Este camino fue históricamente el que conectaba a Montevideo con el este del país.

## **I.7.2 Otras vías de relevancia local**

La zona está atravesada por otras vías de relevancia, las que permiten la vinculación dentro del barrio y su conexión con barrios vecinos y por las principales vías ya reseñadas con el resto de la ciudad.

Dichas vías son:

- Avda. Bolivia
- Avda. Gral. Paz

---

<sup>2</sup> Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente,  
Comisión Financiera de la Rambla Sur,  
Comisión de la Costa,  
Sigue nota al pie de pag. Anterior...  
Unidad de Planificación Municipal,  
Departamento de Descentralización,  
Departamento de Acondicionamiento Urbano,  
Departamento de Desarrollo Ambiental,  
Comisión Nacional del Patrimonio Histórico y Cultural,  
C.C.Z. N° 7 y 8,  
Comisión Especial Permanente de Carrasco y Punta Gorda,  
Prefectura Nacional Naval,  
Dirección Nacional de Hidrografía,  
Clubes Náutico de Carrasco y Punta Gorda, Permisarios (pescadores, etc.).

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

- Avdas. Arocena y M. Pérez
- Santa Mónica
- Cooper
- Máximo Tajés
- Gral. Nariño

Por las vías mencionadas se canaliza la mayoría del tránsito local, pues éstas conectan a las cuatro principales centralidades:

- Avda. Gral. Paz entre Caramurú y Palmas y Ombúes – Punta Gorda
- Avda. Italia y Bolivia y su entorno – Carrasco
- Avda. Bolivia entre Ostende y Araucana – Carrasco
- Avda. Arocena, Rambla, Avda. Rivera y Costa Rica – Carrasco

### I.7.3 Movilidad

Históricamente se desarrolló la ciudad desde el Montevideo Colonial hacia el E, cruzando el A° Carrasco a la altura del Camino Carrasco. Con el transcurso del tiempo la tendencia de los asentamientos urbanos fue la de ubicarse próximo a la costa del Río de la Plata.

En particular en los últimos años (1980 a la fecha) en la denominada Ciudad de la Costa, que tuvo tasas de crecimiento poblacional de nivel sorprendente.

Esta población trabaja y se sirve de muchos servicios en Montevideo, aunque esto último está cambiando. Ello genera un flujo diario de tránsito en dirección E - O, con notorios picos sobre la primera hora de la mañana y última de la tarde.

El tránsito es principalmente el del autotransporte, el que se ha visto incrementado por el mayor acceso al vehículo propio generado también en los últimos años.

El *transporte público*, exclusivamente carretero en esta zona, ha visto disminuido en forma constante su participación en Montevideo (boletos urbanos), aunque no así en el suburbano (hasta 30 Km) hasta 1994. En los últimos años ha habido variaciones; actualmente con una tendencia a la baja, pese al aumento de la población asentada en el Area Metropolitana

Año	Pasajeros transportados (en millones)
1990	45.0
1991	44.1
1992	47.6
1993	52.1
1994	69.8
1995	62.8
1996	51.8
1997	56.7
1998	56.7
1999	56.5
2000	55.4

Ante la persistente crisis económica, se ha visto incrementado el porcentaje de vehículos livianos (en particular bicicletas), que aunque no presentan volúmenes importantes son de considerar en cuanto a la generación de accidentes graves.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

La *tasa de motorización* general del país es de 2 vehículos cada 10 habitantes (valores calculados para 1999), la que podría aumentar en un futuro a valores de .3.5 vehículos cada 10 habitantes (tasa de saturación). Obviamente ese es un escenario tendencial muy influido por la coyuntura socio económica, pero que arroja valores de crecimiento del 2 % anual acumulativo.

### I.7.4 Los principales corredores externos al Plan

Los principales corredores externos son:

- Rambla Costanera de la Ciudad de la Costa
- Avda. Giannattasio
- Avda. De Las Américas
- Ruta Interbalnearia
- Rutas 102 y 101
- Ruta 8

Las mismas pertenecen a diferentes ámbitos de jurisdicción administrativa y cumplen roles diferentes, aunque todas albergan tránsito local.

A continuación se muestran los tránsitos promedios diarios anuales (TPDA) contabilizados, pudiendo estimarse los tránsitos de punta en el orden del 8 al 13 % del TPDA.

Corredor vial externo	Año, TPDA eq., Fuente		
Rambla Costanera de la Ciudad de la Costa	Sin datos, Intendencia Canelones		
Avda. Giannattasio (Ruta 201)	Año 1997	10.400	DNV
	Año 1996	29.770	AN&CA
Avda. De Las Américas	Año 1996	17.600	DNV
Ruta Interbalnearia (Ruta 200)	Año 1997	6.000	AN&CA
Rutas 101	Año 1999	4.000	DNV
Rutas 102	Año 1999	4.500	DNV
Camino Carrasco	Año 1997/98	15.000	IMM
Ruta 8	Año 1997	5.000	AN&CA

Para el TPDAeq se asimiló a camiones y ómnibus igual a 2.5 coches

### I.7.5 El transporte

Como en la mayoría de los barrios de la ciudad de Montevideo sus vecinos reclaman más y mejores servicios de transporte público. En el caso de los barrios Carrasco y Punta Gorda las principales líneas de transporte público circulan por las avenidas principales, en particular E-O.

La movilidad transversal es menor y no cubre zonas delimitadas por calles de bajo tránsito, lo cual genera recorridos a pie de cierta extensión. Como ello se produce en condiciones de mala iluminación y, en algunas zonas, de carencia de pavimento en veredas, se agrega un problema de fuerte sensación de inseguridad (personal por asaltos y por posibles atropellamientos vehiculares al circular por las calzadas).

## CAPITULO I.8

### RELACIÓN CON LAS ÁREAS LINDERAS

#### I.8.1 Ubicación del sector

Los barrios Carrasco y Punta Gorda, se ubican al este de Montevideo, sobre la costa sur y limitan con el departamento de Canelones. Su ubicación relativa en la ciudad establece condiciones de partida que deben ser consideradas a la hora de establecer e implementar las políticas de protección y mejora.

El área quedó incorporada al corredor metropolitano del Este, siendo el sector donde se ha experimentado la extensión de la mancha urbana, saltando los límites departamentales. La particularidad de esta situación radica en la continuidad de la ocupación de la costa a pesar de la existencia de elementos naturales. En este contexto el arroyo Carrasco adquiere un rol articulador de la conurbación, desdibujándose su condición de límite.

Más de la mitad de la población de la Costa de Oro trabaja en Montevideo, por lo que Carrasco y Punta Gorda conforman un área de atravesamiento, a través de los conectores de dirección este – oeste, que atentan contra la integración norte y sur de estos barrios. Esta situación se presenta en el caso de Avda. Italia y en la Rambla, en este último caso, dificultando la accesibilidad local de la costa.

Esta lógica de funcionamiento ha sido consolidada en el POT en su propuesta de jerarquización vial donde Avda. Italia y la Rambla integran el sistema de enlace urbano – metropolitano, y Cno. Carrasco el enlace urbano – nacional.

#### I.8.2 Grandes estructuras urbanas

Carrasco y Punta Gorda como área de borde, tradicionalmente ha cumplido el rol de acceso a la ciudad capital, no solamente desde el este del país sino que también desde el exterior, tomando en cuenta la localización del **Aeropuerto Internacional** en sus inmediaciones.

Si bien esta situación es parte del proceso histórico de la ciudad, adquiere especial relevancia en momentos de cambios en el sistema urbano, a partir del nuevo modelo de desarrollo económico, donde las infraestructuras de transportes pasan a tener un rol relevante en la valoración de las ciudades.

Si a esto se le agrega que otro de los cambios del sistema urbano es la aparición de las **nuevas centralidades**, el área está expuesta a diferentes tensiones provocadas por la aparición de nuevos roles, como es el caso del turismo entendido como sector dinámico de la economía, que necesariamente van a impactar en la dinámica urbana de la zona, especialmente en el uso del suelo.

Esta situación se ve reflejada en la localización del shopping Portones de Carrasco y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay, sobre Avda. Italia y Bolivia, que conforman una de las nuevas centralidades de la ciudad. Ambos equipamientos y la centralidad histórica de características locales, constituyen un importante polo de atracción, a escala metropolitana y local, por la diversidad de actividades que allí se desarrollan.

Por lo tanto, en los 90, Punta Gorda y Carrasco, asisten a un proceso de consolidación de sus ejes estructuradores y centros comerciales, asociados a la lógica del proceso metropolitano y a las transformaciones producidas por la *"crisis del centro principal y de las centralidades tradicionales, junto con el surgimiento de otras centralidades, que ha conformado una nueva pluricentralidad."*<sup>24</sup>

### I.8.3 Bordes y áreas limítrofes

El área caracterizada de Carrasco y Punta Gorda, en términos generales tienen límites precisos (al este el Arroyo Carrasco, al sur la Rambla, al oeste el Parque Baroffio y al norte Cno. Carrasco), sin embargo cada uno presenta características que los diferencian entre sí y además cumplen roles singulares en la estructuración del territorio.

El **Parque Baroffio** limita Punta Gorda con el barrio Malvín, sin embargo funciona como nucleador de ambas áreas, en tanto espacio público significativo para ambos barrios y para la ciudad en su conjunto.

Punta Gorda y Malvín no presentan diferencias importantes en las características tipo – morfológica, ya que en ambos barrios predomina la vivienda individual, con retiros frontales y una baja ocupación del suelo, siendo la vegetación pública y privada la protagonista del espacio público.

Estos barrios integran las áreas residenciales sobre la costa y, si bien hay continuidad en la imagen urbana y en el uso residencial desde el punto de vista funcional están bien delimitadas en tanto que la dinámica urbana se realiza a partir de sus centralidades locales.

En el sector norte de Avda. Italia, el **Parque Rivera** limita el área objeto del plan y el barrio Malvín Norte. Por sus dimensiones (65 há.), desvincula claramente dos áreas, una de características periféricas, en proceso de consolidación a través de la implantación de conjuntos habitacionales del sistema cooperativo, y el sector de Carrasco norte donde predominan vivienda unifamiliares de tipo económico.

En esta zona el parque cumple un rol integrador de las áreas que lo rodean tomando en cuenta su equipamiento y su calidad ambiental que permite que se desarrollen diversas actividades. (Estadio Charrúa, hotel, lago, etc.)

**Camino Carrasco** es uno de los límites del área urbana y el área suburbana o potencialmente urbanizable del departamento de Montevideo, establecidas en el POT, por lo que se ha promovido el desarrollo de un proyecto de actuación urbanística. Este proyecto propone el desarrollo de un área residencial, estructurando el territorio a partir del mejoramiento de la caminería existente, del completamiento del viario en sentido este – oeste, y generando ramblas en los bordes de los arroyos, siendo la calle Cooper la conexión con el sector objeto del plan.

Por su condición de estructurador de enlace urbano nacional, Camino Carrasco presenta un intenso tránsito vehicular, especialmente por la circulación de transporte de carga. Los usos diferenciados entre la acera norte y sur generan conflictos en algunos de sus cruces, tomando en cuenta que el tránsito de acceso a los equipamientos deportivos, que allí se localizan, es de características locales.

<sup>24</sup> Plan Montevideo, Memoria de Información, pág. 58, 1998.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

Desde el punto de vista físico, este tramo se caracteriza por ser uno de los bordes de la ciudad. A ambos lados del estructurador se identifican dos tipos de trazados: al sur trazados rectangulares de gran tamaño y de tipo jardín y radiales y al norte una estructura predial de tipo rural, asociados a las distintas actividades que se desarrollan, por lo que el corredor presenta una conformación diferente entre una acera y otra.<sup>25</sup>

Desde el punto de vista del uso del suelo, al sur predomina el uso residencial en tanto que al norte predominan los usos periurbanos (industrias, clubes deportivos, etc.), pero en ambos casos estas actividades son de baja densidad y se combinan con los baldíos. Esta dinámica urbana continúa hasta el cruce con Avda. Bolivia, donde se conforma una centralidad local tomando en cuenta la intensidad de ocupación de suelo, producto de la implantación de conjuntos cooperativos y la Iglesia de La Cruz.<sup>26</sup>

Considerando los aspectos antes analizados, Cno. Carrasco no solamente limita el área objeto de este plan, sino que es un borde de la ciudad poco caracterizado y su funcionamiento plantea problemas de integración urbana entre el sector norte y sur.

Sin embargo, tomando las previsiones necesarias, a partir del estudio de los impactos de la ejecución del proyecto de urbanización en el sector norte, generará condiciones que permitan la conformación de Cno. Carrasco como corredor urbano.

La **Rambla** integra el sistema urbano – metropolitano por lo que, desde el punto de vista local presenta conflictos, en los aspectos que tienen que ver con el acceso a la costa, a lo largo de todo su recorrido. Las últimas intervenciones realizadas han sido para solucionar la accesibilidad vehicular del área metropolitana, relegando a un segundo plano el uso como paseo urbano que tradicionalmente ha tenido.

Desde el punto de vista físico, el borde costero presenta altos niveles de calidad edilicia, que asociado al paisaje de la costa, conforman un ambiente urbano de calidad, que es necesario preservar y potenciar. Desde esta perspectiva se reconocen puntos de identidad a nivel urbano relevantes en su recorrido, que en algunos casos presentan niveles de conflictividad que es necesario resolver:

- El acceso sobre el Puente Carrasco sin jerarquización urbana.
- El cruce con Avda. Arocena jerarquizado por la presencia del Hotel y edificaciones de calidad patrimonial, que se identifica como el acceso a Carrasco.
- El cruce con Avda. Bolivia, que requiere una reformulación desde el punto de vista vial, ya que es donde la Rambla cambia su ancho.
- El sector donde se localiza el club Náutico, interrumpe la continuidad de la costa, con edificaciones e instalaciones deportivas de discutible calidad.
- La Curva del Ensueño, siendo el sector de mayor calidad paisajística de todo su recorrido.
- El cruce con la Avda. General Paz, que presenta conflictividad a nivel vehicular, siendo el acceso a Punta Gorda.
- El cruce con la calle Motivos de Proteo, que presenta conflictos de tránsito en el giro a la izquierda.
- El remate del Parque Baroffio se encuentra poco jerarquizado como punto de inflexión en el recorrido de la Rambla.

<sup>25</sup> “La División del Territorio en los Procesos de Descentralización. Caso Montevideo”. FAU, ITU, inédito.

<sup>26</sup> Op. Cit.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

---

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

---

El **arroyo Carrasco** límite departamental, desde el punto de vista urbano limita el área objeto del plan y la expansión de la ciudad, enmarcada en el proceso metropolitano. Este crecimiento define un territorio de interfase, que se prolonga hasta el Parque Roosevelt, producto de la lógica de ocupación y del funcionamiento directamente vinculado las centralidades de Carrasco.

La saturación del tejido urbano de este barrio ha provocado la expansión de sus calidades físico – espaciales en áreas linderas dentro del Depto. de Canelones a lo largo de la Avda. de Las Américas, donde se han consolidado los barrios Parque Miramar y la Caleta con importantes déficit en materia de infraestructura vial, alumbrado público y saneamiento.

Por otro lado, en el área comprendida entre Avda. Italia y La Rambla, el proceso de ocupación es de larga data, asociado a la localización de distintos tipos de servicios. Sobre Avda. Italia presenta un importante grado de deterioro urbano producto de la existencia de locales comerciales y contenedores vacíos. Sobre la Rambla coexisten distintos tipos de uso, la residencia se combina con servicios y moteles, donde el deterioro más importante se manifiesta en los locales comerciales, producto del cambio en las pautas de consumo de los últimos años. Desde esta perspectiva el sector se caracteriza por el estancamiento en su desarrollo urbano.

## CAPITULO I.9

### ANÁLISIS GENERAL DE INDICADORES

#### I.9.1 Sistema Ambiental

##### El Soporte Físico - Natural

##### Topografía

Los barrios de Carrasco y Punta Gorda tienen un vínculo muy estrecho con su implantación topográfica: el primero se superpone a la llanura aluvional y costera del arroyo Carrasco, mientras que el segundo se sitúa en la estribación de una cuchilla.

Salvo Camino Carrasco, los límites del sector y entre ambos barrios están topográficamente muy marcados:

- El límite hacia Malvín corresponde al arroyo del Molino sobre una línea de valle al pie de la ladera oeste de pendientes muy pronunciadas, con un primer tramo de acantilado tallado en la roca.
- La costa platense y el arroyo Carrasco.
- La Avda. Bolivia entre Avdas. Italia y San Marino, sobre el lomo de la cuchilla.

La llanura de Carrasco se comportó históricamente como un plano indiferenciado al eliminar las dunas originales, donde se ensayaron diversos trazados sin exigencias desde la topografía. En el tercio Este y Noreste del sector se aprecian trazados ortogonales en torno y hacia el sur de Avda. Rivera que llegan a los bordes con rupturas abruptas. En el resto de este tramo, la Avda. Bolivia trazada a lo largo de divisorias de aguas articula correctamente dos tramas.

Si bien el punto más alto se encuentra en Palermo y Hernani, el componente en que se aprecia con máxima fuerza la topografía es la Punta Gorda propiamente dicha y la *fachada* en torno al Molino de Pérez, la primera desde puntos de vista costeros lejanos.

Los puntos bajos son de borde, no apreciándose lugares de estancamiento de las aguas.

Al interior del sector, se identifican escasos macro-drenajes de importancia coincidiendo dos de ellos con ingresos viales: Messina y Saldún de Rodríguez, y Motivos de Proteo.

##### Elementos Naturales

El sector se encuentra en la confluencia de *tres formaciones geológicas*:

- Arenas fluviales, costeras y eólicas (sedimentación mixta a predominancia continental), que conforman la mayor parte del barrio Carrasco,
- La Formación Libertad (lodolitas, loess y fangolitas con porcentaje variable de arenas y arcillas, de color pardo a pardo rojizo, sedimentación continental peridesértica) que ingresa en dos cuñas desde el oeste y desde el noroeste, y
- La Formación Montevideo (Neises oligoclásicos, anfibolitas, micaesquistos y cuarcitas micáceas) que aparece en la Punta Gorda.

La Formación Actual (Sedimentos limoarcillosos, arenosos, a veces conglomerádicos – aluviones y coluviones-, depósitos de turba) corresponde al sector de los bañados de carrasco, en el borde externo noreste.

## PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

### MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

Carrasco (barrio y playa) forma parte de la tipología costera de franja arenosa. Según el Profesor Jorge Chebataroff *“Franjas arenosas o sucesiones de playas, con trazado costero a veces casi rectilíneo o con gran radio de curvatura. La playa Carrasco, de Montevideo, que se continúa por el litoral de Canelones con el viejo nombre de playa de Santa Rosa hasta la boca del arroyo Pando, ejemplifica bien este tipo de costa”*.(Chebataroff, J. 1972 Costas Platenses y Atlántica del Uruguay). Por su parte, Punta Gorda conforma un promontorio *“toscamente triangular y montuoso, de particular belleza panorámica”* (Chebataroff, J. Op cit)

Los *bañados de Carrasco*, desecados parcialmente y deteriorados en su conjunto, forman parte del marco natural del sector, influyendo en la calidad ambiental del mismo. A partir de los años 70, la mencionada desecación y canalización del arroyo complicó la situación de contaminación de la cuenca y de las playas linderas, con relación a la situación ya diagnosticada hacia comienzos de aquella década: *“El juego de las mareas, que invierte periódicamente o en forma irregular el sentido en que se mueven las aguas, hace que los arroyos de marea (por ejemplo el Carrasco en su curso inferior) tengan también dificultades para evacuar los sedimentos y restos orgánicos que transportan. Este hecho explica la formidable polución que han sufrido las aguas de los arroyos Pantanoso y Carrasco, que resultan incapaces de evacuar los restos orgánicos procedentes de frigoríficos, mataderos y carnicerías. Hoy sus aguas despiden olores nauseabundos que se advierten a distancia, siendo lamentable el caso del arroyo Carrasco, ubicado en plena zona turística...”* (Chebataroff, J. Op cit)

Actualmente la situación de contaminación de los *bañados* constituye una amenaza latente a la calidad de las playas y del curso inferior del arroyo. Esta situación parece estar contenida dado el escaso arrastre de las aguas debido a su vez a las barreras que conforman árboles caídos y enramadas.

El *arroyo Carrasco* y su *cuenca* tienen una dimensión ambiental que requiere de estudios técnicos para el manejo de la cuenca compartida con el departamento de Canelones y cualquier acción que se realice deberá estar supeditada a la recuperación de la calidad de las aguas. Históricamente el arroyo Carrasco, era un límite claro del departamento de Montevideo en cuanto a la continuidad del tejido residencial permanente. En fases recientes del proceso de metropolización, los tejidos urbanos a ambos lados del arroyo Carrasco (Carrasco Norte, Parque de Miramar y La Caleta) expanden la lógica residencial de alta calidad mezclándola con sectores tradicionalmente vinculados a familias de menores recursos. Este territorio de interfase entre la Ciudad de la Costa y el área objeto del plan tiene como eje articulador al arroyo y se vincula con el sistema de parques Roosevelt, Fernando García y Gral. J. A. Lavalleja.

Desde el punto de vista físico ambas márgenes presentan importantes problemas de mantenimiento y control del vertido de residuos domiciliarios e industriales, que conjuntamente con la ocupación de asentamientos irregulares aguas arriba y la falta de equipamientos públicos, contribuyen a comprometer seriamente su calidad ambiental y por lo tanto su potencialidad de uso urbano.

Con relación a las *napas freáticas*, las mismas se encuentran amenazadas por vectores contaminantes provenientes de los sistemas individuales de saneamiento, sin haberse evaluado el efecto sobre las playas.

El *Parque Baroffio* se caracteriza por su desarrollo lineal, que se prolonga hasta Avda. Italia, rematando en el Parque Rivera. A lo largo de su recorrido se identifican distintos sectores, asociados a su conformación espacial y a los usos recreativos.

- El primer tramo, entre la Rambla y la calle Caramburú, se caracteriza por la topografía del lugar, que presenta en su borde Este un gran desnivel conformado por una pared rocosa, generando un espacio protegido en que se desarrollan actividades culturales y de esparcimiento. El arroyo se recuesta sobre el borde oeste, donde la vegetación y la arborización se hacen más densos, y remata en el Molino de Pérez, actualmente rehabilitado para uso gastronómico. El acceso vehicular se realiza por la Rambla en dos puntos, generados a partir de la localización de viviendas que funcionan como rotonda y cierran la apertura hacia la costa, por lo cual es un espacio relativamente protegido de los vientos. A partir de estas consideraciones se concluye que es un sector con importantes calidades ambientales y paisajísticas con un buen estado de mantenimiento que requiere de la implementación de políticas de mejoramiento, en lo referente a caminería y equipamiento urbano.
- El segundo tramo, entre la calle Caramburú y el final de las instalaciones del colegio La Mennais, se caracteriza por la presencia de equipamientos de canchas de fútbol infantil rodeadas por eucaliptus de gran porte que se combina con la vegetación de distintas especies que conforman el cauce del arroyo. El lado Este lo limitan viviendas unifamiliares, a las cuales se accede por una calle de servicio en mal estado de mantenimiento. Del lado oeste presenta características heterogéneas en lo que se refiere a la edificación con edificios en altura, conjuntos habitacionales (sistema cooperativo) y viviendas unifamiliares. La presencia de árboles y los jardines privados integran la edificación conformando un borde adecuado al espacio que enfrentan.
- El último tramo, comprendido entre el colegio La Mennais y Avda. Italia, se caracteriza por la ausencia de equipamiento urbano y natural. La presencia de vegetación se limita al cauce del arroyo en el borde oeste. Si a esto se le suma la amplia dimensión del espacio, el sector presenta escasas calidades ambientales, por lo que el uso recreativo se ve comprometido.

El Parque Baroffio y el Parque Rivera integran el sistema de espacios verdes de la ciudad de Montevideo, por lo que parece adecuado promover que las acciones de acondicionamiento urbano que se realicen en el último tramo del Baroffio permitan visualizar a ambos parques, con un cierto grado de continuidad y se transformen en articuladores de dos sectores de ciudad. El *Parque Rivera* está descrito en el capítulo N° 3 de la presente memoria de Información.

### **El ambiente antropizado**

#### **Clima urbano**

La cobertura vegetal, el diseño de la trama urbana, la densidad, volumetría y disposición relativa de edificios, permiten inferir un conjunto de propiedades físicas como las térmicas, la ventilación, y la dispersión y concentración de contaminantes.

En este sentido, Carrasco y Punta Gorda por tener un importante desarrollo sobre la costa del Río de la Plata, grandes áreas verdes en sus bordes e importantes parques y plazas al interior, y una topografía singular en Punta Gorda, definen un área que se comporta de forma bastante homogénea, distinguiéndose por sus propiedades climáticas locales relevantes a nivel urbano.

La vegetación sirve para controlar la temperatura del aire y evitar un excesivo calentamiento, para aumentar la infiltración de agua ya que conserva el carácter poroso no compacto del suelo

y para aumentar la evapotranspiración reduciendo el calor sensible, regular la humedad, y para generar controles sobre el viento, el ruido, la contaminación y la calidad del aire. Por lo tanto, el sector constituye un área privilegiada desde el punto de vista de su propio microclima y genera un gran aporte a escala de la ciudad en su conjunto.

La concentración de contaminantes atmosféricos depende de fuentes de emisión y condiciones de dispersión, donde la ventilación es claramente un factor de gran importancia. Por otro lado, ésta mejora en función de los índices de vegetación existentes (tipo y porcentaje de cobertura vegetal), de acuerdo a sus características y disposición en la trama urbana, de las posibilidades de que se generen corredores de circulación de aire, y por su importante extensión sobre la costa en el sector sur de donde vienen los vientos predominantes.

Sin embargo el área está sufriendo modificaciones sobre algunas variables climáticas, a partir de su crecimiento por extensión y la densificación en determinados sectores con tipologías arquitectónicas distintas a las tradicionales, produciendo cambios en las propiedades físicas del paisaje urbano y en consecuencia en el micro-clima urbano.

Desde esta perspectiva se concluye en la necesidad de realizar un estudio particular del clima urbano tendiente a generar un instrumento de monitoreo de las variaciones que se producen y poder tomar las medidas necesaria para revertir estos procesos.

### **El paisaje**

El diagnóstico del área de estudio tiene un abordaje paisajístico que reconoce los *códigos de estructuración del paisaje urbano* de Carrasco – Punta Gorda, para proponer operaciones de valorización de lo existente así como para descubrir sus potencialidades a futuro.

Intrínseco a esta formulación, y considerando al paisaje como concepto operativo, surge la interrogante de cuál o cuáles son efectivamente los elementos que lo estructuran y distinguen de otros barrios de Montevideo, permitiendo orientar las intervenciones. En este sentido, la particularidad de los trazados, las características tipomorfológicas, el arbolado público y privado de Carrasco y Punta Gorda -heredado de su concepción primigenia-, se mantienen hoy, a pesar de sucesivas transformaciones. La trama resultante es una *permanencia*, un *valor patrimonial* a preservar a escala de la ciudad en su conjunto.

Esta expresión urbana genera un *valor escénico* propio el cual constituye su principal característica a destacar desde el punto de vista del *patrimonio paisajístico*. Este concepto se vincula estrechamente con una serie de nociones: el patrimonio asociado al valor, al capital de la sociedad, a la idea de redesarrollo, el patrimonio considerado como herencia e identidad a revalorizar y a proyectar a futuras generaciones en un marco global adverso, y por último el patrimonio como instrumento de consenso.

El evidente valor escénico de esta área está conformado por *una conjunción de componentes calificados*, algunos singulares, otros que en conjunto conforman configuraciones distintas.

Entre estos componentes la propia estructuración del soporte del territorio con trazados jardín y formaciones radiales significativas brindan una forma de “aprehensión” y percepción de la imagen urbana en visiones secuenciales y cambiantes. Esto se ve reforzado por las *texturas de manzana abierta*, las tipomorfológicas predominantes de *casa isla* en un espacio verde calificado y la importancia del *arbolado público y privado*, en cuanto a densidades y especies singulares por forma color y texturas.

Asimismo el enfoque del *Paisaje como proceso*, como adaptación evolutiva de un entorno, es específicamente aplicable al análisis de estas áreas donde las manifestaciones del vegetal mutan en las diferentes estaciones diversificando la oferta de características destacadas.

Otra manifestación singular de importantes sectores del área es el *tapiz verde consolidado y calificado en veredas*. Su máxima expresividad se detecta en los casos de continuidad de espacio público y privado brindando una configuración distintiva del área como lo es el "*jardín dominante*". Soberbio por la colonización y apropiación sui generis del espacio público es notable en cuanto a su calidad urbana y constituye una conformación a preservar. Sin embargo, tendencias actuales del cercamiento de los predios privados por razones de seguridad y, aún más grave, la definición del límite público – privado con elementos opacos e inertes, amenazan estas situaciones caracterizadas.

Finalmente, cabe destacar que son las *situaciones de grano medio* de la trama las que generan las *configuraciones destacadas* del área. Estas conforman una suerte de homogeneidad de la heterogeneidad y *constituyen su principal valor distintivo a preservar*. El análisis y puesta en valor de las mismas se incluye como componente sustantivo de la valoración patrimonial.

## El patrimonio

El análisis de las características del área de intervención plantea varias interrogantes iniciales: ¿qué es lo que caracteriza como zona de valor patrimonial a Carrasco - Punta Gorda? ¿Y en ese sentido, qué es lo que se quiere o se puede preservar?

El área aparece como muy extensa, comprendiendo zonas de diferentes características, que pueden intuirse también como diferentes en cuanto a su calificación patrimonial relativa e incluso a los parámetros de acercamiento a dicha valoración en cada una de ellas.

El concepto de *Patrimonio* asociado al de *Valor* implica un reconocimiento que parte de un consenso o de una explicitación compatible de valores, que refiere a una realidad dada y que es relativa a un momento histórico específico.

Determinar entonces el "*valor patrimonial*" de un área urbana extensa y diversa, enmarcado en un *Plan de Ordenación, Protección y Mejora*, desde el estadio disciplinar contemporáneo, supone considerar varios parámetros principales, que empero no agotan los acercamientos posibles:

- Aspectos arquitectónicos
- Aspectos urbanísticos
- Aspectos paisajísticos
- Aspectos relativos al "ambiente urbano"

Los aspectos arquitectónicos (las tipologías, volumetrías, lenguajes) se vinculan en lo urbano a través de formas de asociación y de formas de ocupación del suelo en parcelamientos de diferentes características. Estos se ubican en una estructura territorial y en trazados que generan tramas específicas, en los que inciden particularmente los espacios abiertos públicos o privados.

A ellos se agregan la incidencia de las características físicas de los lugares, las particularidades del territorio, las pendientes, la costa, los arroyos. El paisaje es considerado como el resultado de la combinación dinámica de elementos físico-químicos, biológicos y antrópicos que en mutua dependencia generan un conjunto único e indisoluble en perpetua evolución.

Estas características mencionadas, en conjunto con otras condiciones de carácter natural, social y cultural existentes en el área, contribuyen en distintas forma a la generación de "ambientes urbanos", más o menos caracterizados, más o menos calificados, más o menos valorados. Se considera al ambiente como un sistema donde se integran un conjunto de factores físicos, biológicos, sociales y culturales que interactúan entre sí.<sup>27</sup>

La *Protección Patrimonial* surge ante el reconocimiento de un valor determinado, que se socializa y comparte, que se reconoce como esencial a la identidad de una sociedad. Este valor, referido a las áreas urbanas se asocia íntimamente con la configuración en el tiempo de un sector de ciudad que representa materialmente el desarrollo de una cultura, de una manera de vivir.

Cada sociedad en su particular circunstancia histórica elabora su concepto de "patrimonio", como concepto dinámico que será, por eso mismo, revisado en el futuro.

El otorgar *valor patrimonial* a determinadas construcciones o ámbitos urbanos implica generar medidas que permitan conservar esos valores en el tiempo, compatibilizando esas permanencias que se consideran hoy esenciales, con el inevitable y necesario desarrollo del organismo urbano.

Se entiende así, que el Patrimonio puede constituirse en la base del desarrollo presente y futuro de las áreas urbanas y no en un freno de las mismas.

## I.9.2 Estructura Urbana

Los barrios Carrasco y Punta Gorda se estructuran a partir de una fuerte direccionalidad Este – Oeste de los corredores urbanos, a escala de la ciudad, que, a nivel local, definen grandes subzonas, al Norte y al Sur, con las cuales se identifica la población. Sin embargo en su interior, el tejido urbano y particularmente los trazados y, en el caso de Punta Gorda la topografía, son los componentes principales de su estructuración territorial.

### Funcionamiento de la red vial

#### Características generales

El *ancho de las calles* es en general adecuado. Sin embargo, en algunos casos, el ancho de los carriles de circulación es inadecuado y la habilitación de estacionamientos en ambos lados reduce las posibilidades de circulación. Eventualmente, el funcionamiento de la red se ve distorsionado por la vegetación abundante en veredas (filas de árboles de porte, arbustos grandes, etc.) que dificultan la visibilidad en los cruces, conspirando contra la seguridad en las intersecciones. La fila de eucaliptus a lo largo de la Avda. Rivera en Carrasco y de plátanos en Punta Gorda son ejemplos de esta situación.

Del punto de vista de *la circulación peatonal* la situación es mala en algunas zonas de Carrasco, pues las aceras no tienen pavimento obligando a una circulación por la calzada en días de lluvia. Existe falta de continuidad por la presencia de arbustos e inseguridad por falta o carencias en la iluminación.

<sup>27</sup> Fuente: MOP - España - Guía para la elaboración de estudios del medio físico -- 3ra. Ed., 1991.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

Por otra parte, *el estado de los pavimentos* es mayoritariamente regular y malo, no existiendo prácticamente un mantenimiento ordinario de los mismos (preventivo y curativo precoz). El plano N° 18 muestra el relevamiento realizado por la IMM en 1998, con alguna actualización parcial a la fecha.

En el plano N° 19 se pueden apreciar las diferentes *categorizaciones de las vías* según: el Plan Montevideo (POT) y la División Vialidad de la IMM.

En el plano N° 20 se indican el *flechamiento actual y ubicación de semáforos*, así como los accidentes de tránsito registrados en los 1999, 2000 y 2001. Corresponde resaltar que en el período considerado los accidentes aumentaron un 106%.

Al igual que en el resto de la ciudad, se producen contravenciones y estilos de uso de la vía pública reñidos con la eficiencia circulatoria y la seguridad.

### Principales vías de Tránsito

#### **La Rambla**

La demanda actual de tránsito de la Rambla es del orden de 44.000 vehículos/día (en la zona de Punta Gorda), con un pico horario estimado en más de 3.000 veh./hora en la tarde de los viernes a las 20hs. Ello responde, mayoritariamente a los viajes hacia la zona balnearia al Este por el fin de semana, coincidentes con el regreso hacia el área residencial de la Ciudad de la Costa. Se identifican también picos parciales entre 8, 9 y 10 de la mañana (según la época del año) y a partir de las 16 a 18 hs. En verano en la tarde y comienzo de la noche el tránsito es relativamente estable.

Es aceptado que una senda de circulación (variable teóricamente entre 2,50 m a 3,50 m según el vehículo tipo de diseño y la velocidad de operación deseada) tiene una capacidad que oscila en los 1.000 veh./h, la que debe ajustarse en función de los tiempos del ciclo de los semáforos que eventualmente la afecten y de otras restricciones existentes. En el caso de la Rambla debemos estimar pues una capacidad práctica de unos 900 veh./h, porque en este tramo existen sólo dos semáforos y pocas restricciones laterales.

*Tramo I: Arq. Scasso – Avda. Bolivia (ver plano N° 21)*

En el tramo en consideración la Rambla tiene dos sendas de circulación por sentido con un cordón separador (sumamente peligroso) y no hay estacionamiento autorizado en ninguno de sus lados.

No tiene dársenas de giro a la izquierda que permitan un acceso seguro al tejido barrial. Sí existen semáforos en algunas intersecciones: Ciudad de Guayaquil y acceso al Club Náutico.

Por lo indicado la capacidad vial de la Rambla y Coimbra (avenida que la continúa y que es considerada por los usuarios como parte de su trazado) sería variable, siendo su menor valor de 3.600 veh./hora aproximadamente, lo que está muy próximo al pico horario de demanda relevado.

Existen algunos puntos conflictivos como las intersecciones a la altura de Motivos de Proteo, Avda. San Marino, el acceso al Club Náutico, el acceso al complejo de salones de fiesta Flamingo y la Avda. Bolivia. En estos puntos se producen accidentes, debido a la detención de

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

vehículos para doblar a la izquierda sin tener dársena de giro o semáforo que habilite dicha maniobra.

También se aprecian vehículos estacionados, en parte sobre la calzada y acera sur, para comprar pescado en las pescaderías próximas al Club Náutico.

### *Tramo II: Avda. Bolivia – A° Carrasco*

El tramo entre la Avda. Bolivia y A° Carrasco cuenta con tres sendas por sentido, con cantero central ancho (5m70) y se permite el estacionamiento.

La demanda en este tramo no está contabilizada, pero es menor que la del tramo I. La velocidad de operación es alta.

No hay estacionamiento autorizado en ninguno de sus lados, aunque luego del Hotel Carrasco (Avenida Arocena) la cantidad de tránsito es menor y aumenta el número de sendas, por lo cual, al menos del lado de la costa, igualmente se estaciona.

## **Avenida Italia**

Al igual que en la Rambla, en el funcionamiento del eje circulatorio se pueden identificar tramos con características diferenciales:

### *Tramo I: Avda. Bolivia - Córcega*

La demanda actual de tránsito es de aproximadamente 44.000 veh./día.

El tránsito que podemos encontrar allí es local y metropolitano. Este es un tramo esencialmente urbano, en el cual se ubican 2 importantes contenedores de nuestra ciudad: Portones Shopping y el Predio Ferial del LATU.

El perfil de la calle en este tramo es singular, ya que tiene dos calzadas (doble vía) compuestas cada una de ellas por dos sendas y no está autorizado el estacionamiento. Tiene cantero central, con dársenas de giro a la izquierda e intersecciones semaforizadas (Bolivia, acceso al Shopping y Bolonia).

### *Tramo II: Córcega - Lido*

La demanda actual de tránsito en este tramo no está identificada.

Este es un tramo cuyo entorno tiene un carácter esencialmente residencial, por lo cual el tránsito que podemos encontrar allí es barrial y de paso.

El perfil de la calle en este tramo es muy similar al anterior, pero sin las dársenas de giro (salvo en Cooper y Santa Mónica con semáforos).

Hay un importante cruce transversal por jóvenes en bicicletas y motos que en la mañana y en la tarde acceden a los diferentes centros de estudio y en la tarde regresan a sus hogares. Las condiciones de cruce de la avenida para estos jóvenes son peligrosas.

### *Tramo III: Lido – A° Carrasco*

El barrio es mucho menos denso, del punto de vista habitacional, siendo el perfil de la calle en este tramo igual al anterior.

La demanda actual es muy alta, con picos en las mañanas (tránsito entrante a Montevideo) y en las tardes (tránsito saliente de Montevideo) y los domingos desde la tarde hasta la noche, coincidentemente con el regreso de los balnearios (tanto en verano como en invierno). En este último caso se genera el problema del giro a la izquierda en Barradas, donde no existe dársena y por ello se detiene una senda de las dos que hay, generando congestiones en el tránsito.

Actualmente se encuentra en fase de construcción un puente adicional sobre el A° Carrasco y el viaducto emblemático próximo de la Avda. Giannattasio sobre la Avda. de las Américas.

Con relación al cruce transversal de estudiantes en bicicletas y motos la situación es idéntica al tramo II.

### **Avenida Rivera**

La demanda actual de tránsito es del orden de 8.000 a 5.000 vehículos/día (entre su intersección con la Avda. Bolivia y su fin en Barradas), con picos horarios de 750 y 600 veh./hora, el que se produce en horas de la tarde/noche.

En el tramo en consideración la capacidad vial está dada por dos sendas, de ancho mayor que el estándar, lo que permite efectuar maniobras de adelantamiento riesgosas. El estacionamiento está prohibido.

Debido a la falta de respeto a las señales de tránsito de los conductores montevideanos, que estacionan a pesar de la prohibición, en realidad la capacidad de la calle se ve muy disminuida, lo que dificulta y torna peligrosa la circulación.

No existen semáforos, salvo en la intersección con la Avda. Arocena. También en Rivera hay un importante cruce transversal por jóvenes en bicicletas y motos que en la mañana y en la tarde acceden a los diferentes centros de estudio y en la tarde regresan a sus hogares.

### **Camino Carrasco**

La demanda actual de tránsito es de 13.500 veh./día.

El tránsito que circula por Camino Carrasco es de carácter mixto: comercial y barrial, asociado a las actividades que se desarrollan en ambas aceras. En este tramo las veredas están sin pavimentar.

### **Centralidades**

*“Las centralidades son referencias fundamentales de la ciudad, decisivas en los procesos de estructuración urbana.....Son tales porque el colectivo de ciudadanos así las reconoce, haciendo de ellas soportes más o menos pertinentes para el desarrollo de múltiples actividades. Constituyen espacios urbanos donde se desarrollan intensos intercambios. Por eso, por sus contenidos eminentemente colectivos, las centralidades reflejan una de las expresiones más claras y esenciales de lo urbano.*

*Variadas lógicas urbanas pueden asociarse con las centralidades montevideanas: históricas, espaciales, viales, comerciales, de prestación de servicios. En cada caso, estas lógicas intervienen de manera diferente y generando, en consecuencia, centralidades con caracterizaciones diversas.”<sup>28</sup>*

<sup>28</sup> Plan Montevideo, I.M.M., 1998, Memoria de Información pág.58.

Partiendo de estas definiciones, la lógica de las centralidades en Carrasco y Punta Gorda presentan situaciones heterogéneas en lo referente a su funcionamiento, a la dinámica y a la estructuración urbana.

- En el caso de la centralidad de las *Avdas. Italia y Bolivia*, la localización del Shopping Portones, el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU) y la terminal de líneas de ómnibus, han reforzado la centralidad histórica, a partir de una recalificación de la dinámica urbana. En lo que refiere a los cambios en la estructuración urbana de la ciudad de Montevideo, ha sido uno de los elementos que apoya el proceso de metropolización, provocando tensiones entre el Centro y la Costa Este que consolidan Avda. Italia como corredor urbano – metropolitano.
- La *Avda. Arocena* es la centralidad histórica a nivel local de Carrasco y con la cual se identifican sus habitantes. En los últimos años, a partir de los cambios producidos en el sistema urbano, se ha incorporado una mayor oferta de servicios que trascienden la esfera meramente barrial al nivel zonal y metropolitano. El primero se refleja en el sector comprendido entre el Hotel Carrasco y el Parque Grauert, donde se han localizado actividades financieras y se han incorporado comercios asociados a las nuevas pautas de consumo, como es el caso del Shopping Mall y sus salas de cine. El segundo en el entorno inmediato en que se han instalado 4 hoteles de alta categoría. Por otro lado, en el sector comprendido entre el Parque Grauert y la calle Cooper no se han producido transformaciones sustanciales, alternándose los comercios de tipo cotidiano con vivienda, por lo que mantiene sus características locales.
- La *Avda. Bolivia*, entre las calles Boston y Pablo Podestá, y la calle *Gral. Paz*, entre las calles Caramburú y Brenda, mantienen sus características de centralidad local, tanto en el tipo de servicios como en su extensión, por lo que no se verifican tendencias de cambios de uso en el entorno inmediato.

Tanto en Avda. Italia como en Arocena la demanda para la localización de actividades no residenciales sobrepasa la oferta de tierras con destino comercial, lo que evidencia la dinámica de ambas centralidades.

### Uso del Suelo

El uso del suelo en Carrasco y Punta Gorda es predominante residencial, y los servicios comerciales, administrativos y financieros se localizan en sus centralidades.

### Las áreas comerciales

El *centro de Carrasco* se encuentra en un proceso de cambio, ya que donde históricamente coexistían comercios de abastecimiento cotidiano y viviendas, en los últimos años se han incorporado actividades financieras y de servicios ocupando las edificaciones existentes y en consecuencia sustituyendo el uso residencial.

Este proceso continúa en expansión sobre las calles laterales del centro. Esta situación se debe a que en el tramo comprendido entre el Hotel Carrasco y el Parque Grauert se encuentra saturado. Este último interrumpe la continuidad del sector comercial sobre la Avda. Arocena.

La rehabilitación del Hotel Carrasco y el casino, en el marco de la concesión del servicio, provocará cambios en el uso de suelo del entorno inmediato, donde existe una concentración importante de edificios patrimoniales actualmente de uso residencial y/o desocupadas, generando actividades relacionadas con el turismo.

El otro proceso de cambio identificado es sobre las *Avdas. Italia y Bolivia*, donde la localización del Shopping Portones y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU), ha provocado impactos en el uso del suelo, prolongando el área comercial sobre la calle de servicio de Avda. Italia y sobre la Avda. Bolivia hasta Portones de Carrasco. En el sector norte se ha acelerado el proceso de consolidación residencial a partir de la ocupación de tierra vacante de la antigua quinta de Mendizábal.

En las *centralidades locales* los cambios detectados se refieren a una reformulación de los comercios instalados, en su mayoría servicios cotidianos, adecuándolos a las modalidades de consumo contemporáneo.

### **Servicios Educativos**

El área de Carrasco y Punta Gorda tiene una muy buena cobertura de servicios educativos, tanto en primaria como en secundaria, existiendo una elevada proporción de colegios privados, producto del alto poder adquisitivo de la población residente.

En el caso de Carrasco se identifica, históricamente, la localización de los colegios al norte de la Avda. Italia sobre la calle Máximo Tajés. El crecimiento del tránsito provoca conflictos mayores sobre la misma.

El atravesamiento intenso de Avda. Italia por parte de los estudiantes, que mayoritariamente residen en el Sur, presenta riesgos de accidentes en los cruces.

### **Servicios Recreativos**

Los servicios recreativos existentes en el sector son en su mayoría de tipo social y deportivo, mientras que los servicios culturales están asociados a la lógica de las centralidades metropolitana y zonal.

Los equipamientos de clubes deportivos presentan características variadas, en lo que refiere a las actividades que desarrollan (tenis, náuticas, polo, etc.) por lo cual el área tiene una muy buena cobertura.

Desde el punto de vista de su localización se encuentran dispersos en el tejido ocupando predios, en general de propiedad municipal, de grandes dimensiones, donde se identifican distintas situaciones de integración al paisaje asociadas al tipo de actividad y a la imagen urbana.

Cabe destacar dos situaciones:

- Las instalaciones del club Lawn Tennis ocupan gran parte de la superficie del Parque Grauert privatizando el espacio público. Sin embargo la edificación, la infraestructura de canchas y la vegetación generan una baja distorsión del paisaje. Por otro lado, el club complementa las actividades que se desarrollan en otros sectores del parque, (espacios de juegos infantiles, el restorán de la Conaprole, etc.) diversificando el uso del mismo
- Las instalaciones del club Náutico, han privatizado un sector de la costa mediante una ocupación masiva. Luego de las construcciones patrimoniales originales, las sucesivas ampliaciones de escaso valor arquitectónico e inadecuada implantación, así como recientes terraplenados comprometen seriamente las calidades paisajísticas y ambientales.

## Espacios Públicos

### Cintas como “líneas de fuerza”.

El área posee un sistema de áreas verdes de muy buena calidad general con relación a otras áreas de Montevideo.

Este sistema oficia de *estructurador del paisaje visual* y se comporta como un conjunto de elementos que brindan *referencia y representación* urbana.

El mismo está compuesto por: dos macro-estructuradores –compartidos por el conjunto de la ciudad-, por avenidas calificadas, parques, plazas y por una singular malla de calles arboladas.

Los principales elementos caracterizadores o “*líneas fuerza*” de paisaje, presentan un comportamiento lineal a modo de *cinta*, y la concentración de los mismos diferencia a Carrasco y Punta Gorda de otras áreas de Montevideo.

### Macroestructuradores

Avda Italia y la Rambla offician de macroestructuradores con alcance metropolitano.

**Avenida Italia**, caracterizada desde tres Cruces hasta el parque Rivera por una gran cantero central equipado con grupos de árboles que alternan especies y morfología, cambia de configuración. Entre el Parque Rivera y el puente Carrasco tiene una conformación de cantero predominantemente lineal con alternancia de hileras de arbustos, lo cual responde básicamente a una visión de avenida rápida y criterio funcional., flanqueada por hileras de árboles que en ciertos tramos con ejemplares de gran porte. Completa la percepción visual de la avenida, las calles de servicio seguidas de las fajas de ensanche y retiros parquizados. Esta amplia sección de unos 85 metros entre líneas de edificación, ocupada en no más del 20 % central por las calzadas de la vía rápida, otorga *la impronta de avenida parque de valor patrimonial*.

**La Rambla** por su parte presenta una doble configuración diferenciada.

- La primera hasta el hotel Carrasco, conforma un perfil “clásico” que mantiene las características generales de gran parte de la pieza urbanística.
- La segunda, a partir del hotel hacia el este, presenta una conformación particular que enlaza y emparenta con el sistema de balnearios metropolitanos de la costa este. En ella predomina la imagen de dunas y en consecuencia se suceden aperturas visuales acotadas hacia el horizonte.

Estos dos grandes estructuradores presentan como *valor a preservar y potenciar, configuraciones paisajísticas de interfase*.

Con respecto a otros caracterizadores distintivos del área, la **Avenida Almirante Harwood**, se presenta como *una configuración especialmente destacada a preservar básicamente en su estado actual*, mientras que su continuación por San Marino requiere de actuaciones tendientes a su recalificación como prolongación del bulevar.

En el otro extremo, **el arroyo Carrasco** y sus bordes *contiene un potencial paisajístico a explorar*, por presentar problemáticas ambientales y sociales de difícil solución, salvo con acciones coordinadas en todos sus aspectos.

**La Avda. Rivera** en el tramo comprendido entre el cruce con Avda. Bolivia y el final Este configura una cinta de alta calidad y fuerza en el paisaje, con un gran potencial en el uso del ensanche del lado norte para una ciclovía y paseo integrados a los jardines privados.

Por su parte, el Parque Renacer y la continuidad inmediata de espacios libres parquizados constituye un área de oportunidad para la calificación en cuanto al uso, que reafirme su potencial rol de estructurador de Carrasco Norte.

### **Parques, Plazas y Plazuelas.**

Con relación a los Parques, aquellos ubicados en áreas perimetrales - Fernando García, Rivera, y Lavalleja-, en general no están acondicionados ni adecuadamente mantenidos, a pesar de realizarse algunas etapas de recuperación.

El **Parque Grauert** presenta la mayor consolidación en cuanto a calidades paisajísticas, ambientales y valores de representación socio - culturales, a pesar de requerir también de mantenimiento, fundamentalmente con relación a los ejemplares vegetales vetustos a reponer. En este sentido, se recuerda las consideraciones realizadas con respecto a este Parque, del entonces Director de Paseos Públicos de la IMM, Arq. J.A. Scasso – por su parte referente indiscutible como operador y planificador del espacio público de Montevideo - el cual decía en 1950:

*El Parque Terra “puede servir de ejemplo de lo que se entiende por parque moderno en una ciudad. Zonas de juegos para niños, plazas de deportes especializadas por edades, locales para reuniones y diversiones públicas: el “Tajamar y la “Lechería”; espacios para paseos y jardines de descanso y recogimiento; todo en un solo conjunto estructurado y puesto al servicio del pueblo”*

Medio siglo después los espacios no son ni tan públicos por efecto de las concesiones, ni tan democráticos en el uso como se concebían en ese entonces.

No obstante, este Parque constituye una *permanencia* indudable reafirmada por su situación baricéntrica en el área.

Las **plazas y plazuelas** distribuidas de forma relativamente homogénea, se distinguen por poseer una forestación de buena calidad que conjuga y acompasa con el valor del equipamiento vegetal general de la trama.

Sin embargo, el rol de estructuración visual que cumple este tipo de espacios públicos en otras áreas de Montevideo, en el caso de Carrasco y Punta Gorda no es decisivo por lo expuesto anteriormente.

Por otra parte, esta forestación se presenta casi como un *“monoequipamiento”* en un grupo importante de las mismas, brindando áreas en espera de acondicionamiento para el uso y disfrute.

En este sentido, y en el marco de las manifestaciones actuales del área con relación al cercamiento del predio individual y opacidad del límite privado - público, el equipamiento para actividades colectivas de algunas piezas, distribuido de forma homogénea y estratégicamente dispuestos, se tornaría de fundamental importancia en cuanto a reafirmar el rol del *espacio público como nucleador social*, ya alicaído por las nuevas tendencias de segmentación.

### Tejido Urbano

El análisis del tejido urbano se realiza sobre la base de aquellos aspectos que permiten identificar las diferentes características morfológicas y tipológicas dentro del área: correlación entre el tamaño de predios (superficie y ancho de predios) y las normativas de construcción, correlación entre los fraccionamientos prediales y las normativas, calidades de las construcciones y, por último, los trazados originales como Balnearios.

En la memoria de Ordenación se cruza esta visión básicamente morfológica con otras, en especial la “patrimonial” y una “paisajista”.

A partir del enfoque morfológico se identifican las siguientes áreas de tejido homogéneo (plano N° 33):

**1.A** Se caracteriza por la predominancia de grandes predios, con áreas mayores a 1000 m<sup>2</sup> y frentes superiores a los 18 m. Predomina las tipologías de vivienda individual excenta de muy buena calidad. La arquitectura, que la mayoría de las veces no se percibe desde el espacio público, pierde importancia frente al contexto natural, a la importancia del vegetal, donde el jardín privado se continúa sin límites con el espacio público de la acera.

Estas características nos permiten identificar tres sub áreas:

1. Una al norte de Avenida Italia limitada por la calle Nyn y Silva, el arroyo Carrasco y Av. Italia.
2. Otra al Sur de Avenida Italia, límite fondal de los predios de calle Barradas, Rambla Tomás Berreta, Calle Acapulco y Calle Miami.
3. Alrededor de la Avenida Almirante Harwood, comprendida por las calles Mones Roses (ambos frentes), Divina Comedia, y las Avenidas Pedro Blanes Viale y Bolivia.

**1.B** De similares características prediales que la anterior no presenta las mismas calidades ambientales ya que sus construcciones son de características económicas y el espacio público no está tan bien mantenido. Es la más apta, por el tamaño predial, y por las posibilidades de sustitución de sufrir cambios tipológicos sin resultados traumáticos. Esta zona estaría delimitada por Camino Carrasco, calle Juan Pedro Beranger, Máximo Tajés, Saldún de Rodríguez y Salerno, abarca la zona definida por el POT como proyecto de área urbanizable.

**2.A** Se caracteriza por predios de dimensiones y anchos intermedios, predomina la tipología de vivienda individual con un retiro lateral. Corresponde a fraccionamientos realizados fundamentalmente a partir de 1950 destinados a ser vendidos a sectores de clase media. Las distintas subzonas caracterizadas por ésta textura se diferencian por el tratamiento del espacio público y por la relación del jardín privado con éste.

**2.B** De similar textura que la anterior los tipos de vivienda son de características económicas, muchas realizadas en base a los planos municipales sin embargo se observa un proceso de sustitución o reforma de las mismas indicando el cambio de ocupantes hacia otros de nivel socioeconómicos medio-alto. Esta zona se corresponde con fraccionamiento aprobados antes de 1930.

**3.A** Tejido más compacto. Predios más pequeños. Fraccionamientos practicados entre 1920 y 1940. Se marca con más definición el límite entre lo público y lo privado mediante cercos bajos a veces con rejas. Zona más consolidada. El espacio público combina el pavimento con el césped. La presencia de “*lo construido*” predomina sobre el verde excepto en algunos sectores donde las calles presentan arbolados continuos y homogéneos, ejemplo calles arboladas con cipreses calvos, donde el túnel que se conforma caracteriza de forma predominante el área.

- 3.B** De similar textura que la 3.A. sus tipologías edilicias son de características económicas. Los fraccionamientos se dieron alrededor de 1934.
4. Areas de máxima protección del patrimonio construido. Se destacan tanto ejemplos individuales como los trazados urbanos.
- a. Incluye el trazado de Thays del núcleo original y las primeras trazas viales de acceso a la zona. Es la zona de mayor cantidad de viviendas de principio de siglo, de tipo extrovertido y lenguaje ecléctico.
- b. Corresponde al trazado original del Balneario Punta Gorda y se destaca por su implantación en una geografía muy particular de la costa Montevideana. Hay varios ejemplos de muy buena arquitectura moderna.
5. Zona caracterizada por la predominancia de conjuntos habitacionales de diferente tipología “sembrados” en el verde.

### Caracterización patrimonial

Carrasco y Punta Gorda se definen por un conjunto de elementos caracterizados fundamentalmente por su alta interrelación, y dominados por reglas comunes con carácter constitutivo.

Se podría decir que - con variantes -, se ajustan a un modelo de ciudad jardín. Esto implica un sistema conformado por: el trazado de calles, que se expresa en una forma abierta con *polifocalidad* de espacios públicos verdes de diferente escala; calles arboladas; manzanas con parcelas de tamaño medio o grande; arquitectura exenta o asociada por una medianera con amplios retiros; jardines continuos, entre privados y entre público y privado.

En conjunto, se reconoce un tejido urbano residencial de alta calidad ambiental.

Estas características se presentan en mayor o menor grado según las subzonas que conforman el área dependiendo las actuales configuraciones del período y localización de los fraccionamientos, del momento de ocupación real de los predios, de las ordenanzas de alturas y retiros, y de las tipo-morfologías predominantes asociadas a su vez a diferentes lenguajes.

La referencia al modelo de ciudad jardín, incluye una fuerte incidencia de los trazados, los que recurren sistemáticamente y en la casi totalidad de las subzonas al sur de Av. Italia, a estructuraciones basadas en calles curvas, con acentos particulares de la trama. Esto se aprecia tanto en el diseño de los primeros trazados de principios de siglo XX correspondientes al área fundacional, como en muchos de los trazados posteriores. En ellos se aplica el modelo utilizando diversos puntos focales, los que mayoritariamente incluyen la generación de espacios públicos abiertos que caracterizan y califican el ambiente urbano.

En muchos casos se combinan las trazas curvas con diseños radiales, y puede afirmarse que las diferentes etapas de diseño y concreción, se vinculan fluidamente en términos tanto de trazas como de trama resultante.

Sobre los trazados, que se constituyen entonces en uno de los sustentos básicos de las particularidades urbanas de las áreas al sur de Av. Italia, se fueron aplicando distintos tipos de fraccionamientos, con diferentes tamaños de predios.

Las ordenanzas de retiros frontales, así como de retiros laterales asociados a los tamaños de los lotes y la aplicación de determinadas tipologías arquitectónicas, fueron generando los diversos sectores que hoy pueden reconocerse.

# PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

## MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

Si bien la gran mayoría de las construcciones del área son del punto de vista tipológico viviendas individuales extrovertidas, sus formalizaciones se concretan desde principios de siglo XX hasta la actualidad a través de algunos grandes grupos.

En el primer período, desde 1910 hasta 1925-30, se desarrolla el área central de Carrasco, donde se localizan casas tipo chalé extrovertidas, con influencias pintoresquistas asociadas a imágenes vascas o normandas. Grandes residencias en general exentas, que como tipo morfología se generalizan en la zona, asumiendo otros lenguajes, pero manteniendo características definitorias.

Las formalizaciones asociadas al tipo chalé extrovertido, se continúan realizando hasta el presente, pero se pueden reconocer diversidades en diferentes momentos.

En el período 1930-60 se advierte el predominio de las casas con cubierta de teja colonial, techos inclinados, muros con sectores en ladrillo de prensa y/o sectores revocados, pilares o sectores en piedra, porches o grandes terrazas frontales; se resuelven en general en 1 o 2 niveles.

Cuando se localizan en predios medios dan resultados de muy correcta factura, en general dignos y bien resueltos.

Cuando se localizan en predios de grandes dimensiones, se registran casos de muy buena calidad, ubicados más concentradamente en el área central de Carrasco, pero también dispersos en toda el área (al sur de Av. Italia).

Generan sectores definidos tipomorfológicamente y de buena calidad.

En el período 1960-2000, las casas tipo chalé persisten, asumiendo en muchos casos lo que podría llamarse modelo "Boxer Anaya" <sup>(29)</sup>. Son grandes residencias, con importantes juegos de cubiertas inclinadas de teja plana, con notorias chimeneas.

En algunas áreas generan sectores homogéneos, por el aporte de generosos jardines y a pesar de que no se asocian directamente por ser en su mayoría exentas.

La aplicación del modelo en predios menores produce sectores urbanos con desproporciones notorias, y asociaciones no deseadas debidas a la proximidad y a la falta de terreno para contenerlas.

Existen concreciones en el período, pertenecientes a una corriente que podría vincularse con la llamada generación del 60 <sup>(30)</sup>. Son chalés realizados en ladrillo y hormigón vistos, con cubiertas de teja plana, con resultados de muy buena factura y muy correcta inserción.

En la última década, el tipo chalé asumen diversos lenguajes y formalizaciones, en pequeños y grandes predios, de menor o mayor escala. Se aprecian muchos casos que denotan un espíritu ecléctico e incluso historicista, que refiere a antecedentes pintoresquistas, o a diversos referentes regionalistas (inspiración "mediterránea", "californiana", "neocolonial", etc).

En su gran mayoría no resultan arquitecturas de interés. De acuerdo a sus características, pueden o no integrarse adecuadamente en el ambiente en que se insertan.

En el período 1950-70 se registra una fuerte incidencia, según los sectores, de casas extrovertidas con techo horizontal con referentes notorios en la arquitectura "internacional", a través de modelos tomados -entre muchos otros- de Richard Neutra.

Las cubiertas horizontales de acusada linealidad presentan generosos aleros y sectores apergolados. En los cerramientos verticales son característicos los grandes ventanales con venecianas metálicas; los pilares de piedra alternan con paños ciegos de revoque. Los jardines están concebidos en relación con la arquitectura.

<sup>29</sup> Nombre que refiere al arq. Boxer Anaya, diseñador del tipo de casas que se alude.

<sup>30</sup> Generación que se formó en los años 60, vinculada al Núcleo "Sol", con una orientación crítica hacia la aplicación directa de la arquitectura moderna "internacional", integrada entre otros por los arqts. Rafael Lorente Mourelle, Conrado Pintos, Luis Livni, Arturo Silva Montero, Heber Cagnoli, Alberto Valenti.

Son viviendas de un nivel, como máximo dos niveles y en muchos casos se resuelven apareadas.

Salvo contados ejemplos, no constituyen concreciones relevantes, o con valores como objetos arquitectónicos destacables.

No obstante, existen casos señalables dentro de este grupo asociables a la producción de la mencionada generación del 60 en tanto fueron sus referentes, con una estética basada en el ladrillo visto. Es el caso de las viviendas realizadas por los arqtos. Payssé Reyes, Lorente Escudero, Leborgne y otros.

Existen pocos ejemplos de tramos enteramente definidos por esta tipomorfología asociada al lenguaje “moderno” de los 60, y que además ameriten alguna categoría de protección.

La mezcla de tipos y lenguajes correspondientes a chalés y a casas de techo horizontal, en general no presenta una buena resolución en la asociación, sobre todo si no cuentan con retiros laterales.

### **I.9.3 Infraestructuras**

El análisis de las infraestructuras, para el Plan, tiene un doble objetivo: por un lado constatar el estado de cobertura de las distintas redes de servicios; por otro verificar su capacidad de absorber aumentos de densidad de población en el área.

Tanto el abastecimiento de agua como el de energía eléctrica tienen una cobertura total y, a nivel general, pueden absorber crecimientos de población ya que las reglamentaciones prevén soluciones, en los propios predios, para resolver los problemas que puedan presentarse puntualmente (tanques de agua y subestaciones).

La satisfacción de la demanda en el caso de gas y T.V cable no ofrecen mayores dificultades de extensión.

El caso del servicio de saneamiento (ver plano 40)\_presenta perfiles críticos en áreas sin servicio y sectores servidos en que coexisten distintos sistemas de evacuación.

- En el sector comprendido entre los parques Baroffio y Rivera, la Avda. Bolivia y la Rambla, coexiste el sistema unitario con colectores de aguas servidas, que se conectan entre sí.
- En el sector comprendido entre las Avdas. Bolivia, Italia y la calle Santa Mónica, el sistema es unitario. Al este de la calle Santa Mónica y al sur de Avda. Italia, la red no abastece a la totalidad del área.
- Al norte de la Avda. Italia la ausencia de saneamiento es prácticamente total.

Tomando en cuenta el déficit de cobertura del servicio se concluye que en estas áreas la densificación no es recomendable.

Cabe mencionar la inconveniencia de la localización de la estación de bombeo de la infraestructura de saneamiento, al pie del barranco de la plaza Virgilio, siendo ésta uno de los espacios de mayor calidad ambiental y paisajística de la ciudad de Montevideo.

### **I.9.4 Análisis de la Estructura de Propiedad del Suelo**

#### **Propiedad del suelo de uso residencial**

El área en estudio tiene un alto porcentaje de propietarios de la vivienda y el terreno: 67,70%. Los inquilinos o arrendatarios constituyen el 13,35 %. Existe un alto porcentaje, comparado con otros sectores de Montevideo caracterizados por niveles altos y medios de ingresos, de cooperativas de vivienda: 6,25 %. Cabe aclarar que la modalidad de cooperativas de vivienda

## PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

### MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

tiene un carácter de permanencia muy similar a la de propietario. Por otra parte un 6,23 % son ocupantes por préstamo, cesión o permiso. El resto corresponde en pequeños porcentajes a otras modalidades de tenencia.

Existen variaciones según el sector pero como se observa en planos N° 43 y N° 44, la mayor parte del área tiene entre un 60% y 89% de propietarios de la vivienda y el terreno.

En áreas que poseen menos del 60% de propietarios se observan claramente sectores de cooperativas de vivienda donde la tipología de bloques es fácilmente visible. También se aprecian áreas claramente distintas en su conformación, ya sea por baja densidad de construcciones o por construcciones que por su implantación responden a otros usos del suelo no residenciales.

El segmento censal de Punta Gorda, comprendido entre el Parque Baroffio, Rivera, René, Palermo, Vicente Rocafuerte y L. Arroyo Torres corresponde a un área donde existen muy pocos propietarios (entre 20% y 29%) y el resto son integrantes de cooperativas de vivienda.

El segmento censal al este sobre el Arroyo Carrasco, comprendido entre Rivera, Lido y Tajés, posee también entre un 20 y un 29% de propietarios. Este sector si bien desde el Censo de 1996 a la fecha ha tenido un importante crecimiento de población que habita en viviendas unifamiliares o propiedades horizontales -que se estima es en carácter de propietarios de vivienda y terreno-, en el momento del censo estos terrenos eran baldíos, constituyéndose en un sector de muy baja densidad. Por otra parte un alto porcentaje del suelo tiene destinos no residenciales (clubes sociales y deportivos, escuela). El escaso porcentaje de propietarios, se debe a que los hogares, existentes en la fecha del Censo, eran básicamente los que conforman la cooperativa de viviendas principalmente ocupadas por navales. Se considera que esta es la razón por la cual los valores de porcentaje de propietarios son tan distintos respecto de las áreas inmediatas.

El sector comprendido entre Tajés, Santa Mónica, Arroyo Carrasco y Nariño que posee entre un 30% y un 39% de propietarios de vivienda y terreno, es un sector de alta densidad con relación al barrio. El Asentamiento Acosta y Lara donde los ocupantes se encuentran radicados en terreno municipal, tiene un importante número de hogares distribuidos en un área pequeña. Por otra parte, en el sector también existen cooperativas de vivienda. Esta sería la causa de la diferencia de modalidad de tenencia con sus sectores próximos.

PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA  
DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

**CUADRO DE TENENCIA DE LA VIVIENDA**

<i>Tenencia de la vivienda</i>	<i>Hogares</i>	<i>Porcentaje</i>
<b>Propietario de la vivienda y del terreno</b>	<b>8.372</b>	<b>67,70</b>
<b>Propietario de la vivienda solamente</b>	<b>336</b>	<b>2,72</b>
<b>Integra una cooperativa de vivienda</b>	<b>773</b>	<b>6,25</b>
<b>Inquilino o arrendatario</b>	<b>1.651</b>	<b>13,35</b>
<b>Ocupante por relación de dependencia (trabajo)</b>	<b>244</b>	<b>1,97</b>
<b>Ocupante por préstamo, cesión o permiso</b>	<b>770</b>	<b>6,23</b>
<b>Ocupante sin permiso</b>	<b>32</b>	<b>0,26</b>
<b>Otro</b>	<b>83</b>	<b>0,67</b>
<b>Ignorado</b>	<b>105</b>	<b>0,85</b>
<b>Total</b>	<b>12.366</b>	<b>100,00</b>

**Elaboración:** Unidad de Estadística, Unidad Central Planificación, IMIM. Datos: Censo 1996.

El sector comprendido entre Av. Italia, Bolivia, Camino Carrasco y Cooper, donde se observa entre un 50 y un 59 % de propietarios tiene por una parte una serie de cooperativas y por otra parte algunas viviendas precarias sobre terrenos que posiblemente se estén ocupando en carácter de intruso. Por otra parte si bien la mancha gris en el plano corresponde a dos segmentos censales, el mayor de estos corresponde básicamente a un área no urbanizada y a terrenos baldíos de grandes dimensiones en el área urbanizada.

**Estimaciones del costo actual de la tierra**

A partir de entrevistas realizadas a las inmobiliarias se concluye:

Como se observa en el plano 42 existe una importante variación de acuerdo al área considerada, existiendo terrenos desde U\$ 25 el m<sup>2</sup> sobre Camino Carrasco hasta un promedio U\$ 220 el m<sup>2</sup> en el sector de Carrasco Sur (Sur de Av. Italia). Sobre el área comercial de Arocena existen algunos terrenos cuyo valor ascendería a U\$ 250 el m<sup>2</sup> lo que significa, que existe una variación de hasta 10 veces más dentro del sector en estudio.

## PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACION, PROTECCION Y MEJORA DE CARRASCO Y PUNTA GORDA

### MEMORIA DE INFORMACION – ANALISIS DESCRIPTIVO

En el sector al norte de Av. Italia se observan los valores más bajos. El costo de la tierra es menor en el sector próximo a Bolivia: U\$ 80 el m<sup>2</sup>, aumentando hacia al este hasta duplicarse en el área cercana al Arroyo Carrasco: U\$ 160 el m<sup>2</sup>.

Este último valor corresponde a la reciente urbanización de Jardines de Carrasco, barrio semicerrado, que posee construcciones nuevas y de buena calidad.

Los costos de la tierra más bajos de Carrasco Sur corresponden a los terrenos al norte de Mariano Uriarte: U\$ 150 el m<sup>2</sup>; se estima que debido a una menor calidad ambiental relativa al resto de Carrasco Sur.

El sector más caro de Punta Gorda es el triángulo conformado al sur de Coimbra que tiene costos similares a Carrasco Sur: U\$ 200 el m<sup>2</sup>. Esta área posee características relevantes por ser un ámbito protegido desarrollado sobre la costa, con gran calidad ambiental y excelentes características topográficas y paisajísticas. El resto de Punta Gorda básicamente tiene un promedio de U\$ 120 el m<sup>2</sup>. La zona de las cooperativas queda exceptuada de estas consideraciones.

Independientemente de la tendencia de los promedios establecidos, se aclara además que los valores se ven muy disminuidos en cualquiera de las zonas analizadas si el terreno se encuentra sobre una avenida o rambla (excepto la rambla del triángulo mencionado de Punta Gorda). Tanto los vientos como los ruidos sobre la rambla deprecian el valor. La alta valorización que tienen todos los terrenos sobre la Rambla en toda la costa de Montevideo es debido a las vistas al mar. En el sector en estudio como la normativa no permite construir más de dos niveles, las vistas no serían un valor agregado significativo. Sobre avenidas muy transitadas como Rivera, Alberdi, Bolivia, Av. Italia, Camino Carrasco el tránsito y la contaminación bajan los valores del suelo.