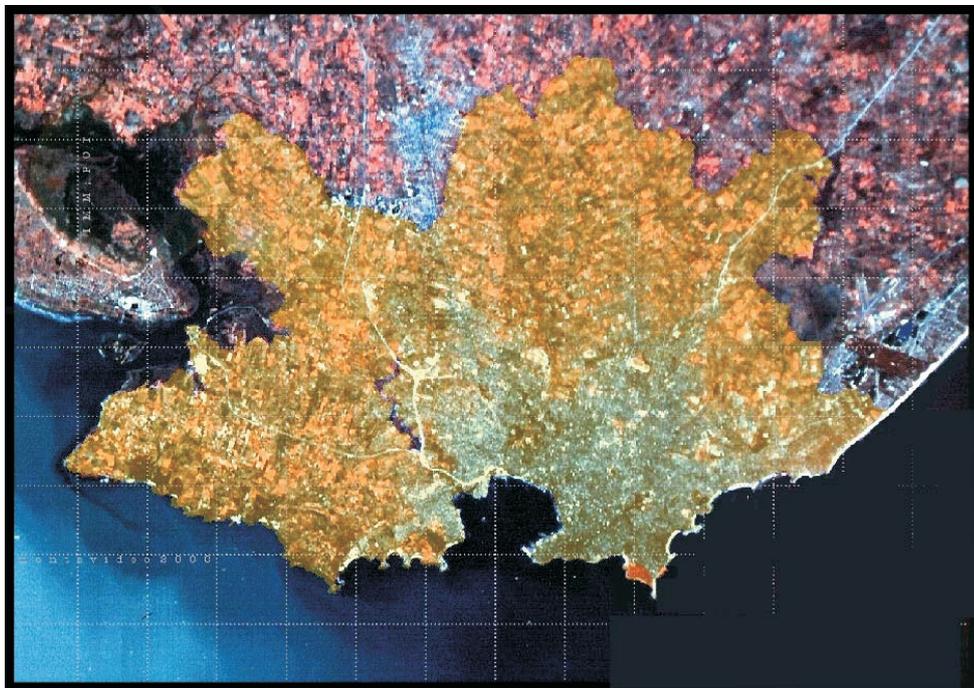


PLAN ESPECIAL CARRASCO Y PUNTA GORDA



Intendencia Municipal de Montevideo



UNIDAD CENTRAL DE PLANIFICACION

DIVISION PLANIFICACION TERRITORIAL

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

VOLUMEN II

MEMORIA DE INFORMACION

SUMARIO

CAPITULO 1 EVOLUCION HISTORICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

- 1.1. Objetivo del estudio
- 1.2. Antecedentes comunes del área de Carrasco y Punta Gorda
- 1.3. Proceso de urbanización de Carrasco.
- 1.4. Proceso de urbanización del Barrio Punta Gorda.
- 1.5. ANEXO 1.

CAPITULO 2 ACCESIBILIDAD AL SECTOR Y A SUS PARTES

- 2.1. Principales vías de circulación
- 2.2. Otras vías de relevancia
- 2.3. Movilidad
- 2.4. Los principales corredores externos al Plan
- 2.5. El Transporte

CAPITULO 3 RELACION CON LAS AREAS LINDERAS

- 3.1 Ubicación del sector
- 3.2 Grandes estructuras urbanas
- 3.3 Bordes y áreas limítrofes

- #### CAPITULO 4 ANALISIS GENERAL DE INDICADORES
- 4.1. Sistema Ambiental
 - 4.2. Estructura Urbana
 - 4.3. Infraestructuras
 - 4.4. Análisis de la Estructura de Propiedad del Suelo

JULIO 2003

CAPITULO 1

EVOLUCION HISTORICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

1.1 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.

1.2 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.....”¹. Tierra de arenas 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:**

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

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

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 Malvín²).

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

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

1.3. Proceso de urbanización de Carrasco.



Plano de Carrasco y Punta Gorda en 1920

1.3.1. 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)³.

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 participantes⁴ 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 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

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

⁴ Transcripción de una cita de Alfredo Arocena en el trabajo antes citado.

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.

1.3.2. 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 ordenanzas⁵, 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 Italia⁶ con un ancho total de 50 m que junto con la construcción del Puente sobre el Arroyo Carrasco⁷, 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.



⁵ 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.

⁶ 1947 – 1951 Proyecto de ensanche. Ver anexo

⁷ 1947-1950 Ver anexo

1.4. 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...”*⁸. El emprendimiento no tuvo éxito por las consecuencias socioeconómicas de la primer guerra mundial.

La península rocosa, hoy contenida por las calles Coimbra y la Rambla fue propiedad de Dn. Gregorio Martínez⁹ 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 público¹⁰ 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)¹¹.

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.



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

⁹ 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.

¹⁰ 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.

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

1.5. ANEXO 1.

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

1920-1936 ¹²Camino 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.¹³

1947 Proyecto de ensanche de Avenida Italia tramo Av. Bolivia - Bolonia¹⁴ 1947-1949 Proyecto de ensanche del tramo entre Nariño y el Arroyo Carrasco. Proyecto Ing. Raúl Martín, MOP¹⁵

1951 Proyecto de ensanche del tramo Bolonia – Nariño¹⁶

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

1959 Proyecto de Avenida de las Américas¹⁸

1961 Proyecto de entronque de continuación Rambla con Continuación Avenida Italia en el Departamento de Canelones.¹⁹ El puente en la Rambla Tomás Berreta sobre el arroyo Carrasco es de 1955²⁰

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

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.²³

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

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

¹³ Fuente: MOP- Dirección Nacional de Vialidad, Archivo Gráfico.

¹⁴ Información verbal dada en el Servicio de Estudios y Proyectos Viales, IMM

¹⁵ Ibídem 2

¹⁶ Ibídem 3

¹⁷ “Hacer Carreteras” – Eileen Hudson – Montevideo 1996

¹⁸ MOP Archivo gráfico Dirección Nacional de Vialidad, plano Noviembre 1959

¹⁹ Ibídem

²⁰ Ibídem

²¹ Ibídem “Hacer carreteras”

²² “Hacer carreteras”

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

CAPITULO 2

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.

2.1 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.

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 ²que exigen un nivel de coordinación alto para la implementación de cualquier medida.

² Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente,
Comisión Financiera de la Rambla Sur,
Comisión de la Costa,

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.

2.2 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
- ? 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

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.).

JULIO 2003

9

? Avda. Arocena, Rambla, Avda. Rivera y Costa Rica – Carrasco

2.3 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.

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.

2.4 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

2.5 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 3

RELACIÓN CON LAS ÁREAS LINDERAS

3.1 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. (ver plano N°42)

3.2 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."*²⁴

²⁴ Plan Montevideo, Memoria de Información, pág. 58, 1998.

3.3 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 (ver plano N°), 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 (ver plano N°), Cno. 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.

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.²⁵

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 continua 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.²⁶

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

²⁶ Op. Cit.

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.

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 4

ANÁLISIS DE INDICADORES

4.1 Sistema Ambiental

4.1.1 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, anfíbolitas, 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.

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 ambos 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 Nº 3 de la presente memoria de Información.

4.1.2. 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 necesarias 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 distintivas.

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 compartible 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.²⁷

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.

4.2 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

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

particularmente los trazados y, en el caso de Punta Gorda la topografía, son los componentes principales de su estructuración territorial.

4.2.1 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.

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 44 muestra el relevamiento realizado por la IMM en 1998, con alguna actualización parcial a la fecha.

En los planos 42,43,45 se pueden apreciar las diferentes *categorizaciones de las vías* según: el Plan Montevideo (POT) y la División Vialidad de la IMM, así como el *flechamiento actual y ubicación de semáforos*.

En el plano 46 se indican 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 47)

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 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.

4.2.2 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.²⁸

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.

4.2.3 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.

²⁸ Plan Montevideo, I.M.M, 1998, Memoria de Información pág.58.

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.

4.2.4 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 ofician 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 reafirmado 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 cumplen 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.

4.2.5 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 41):

1.A Se caracteriza por la predominancia de grandes predios, con áreas mayores a 1000 m² 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 subzonas:

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 tipomorfologías 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.

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, pilarones 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" (²⁹). 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.

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

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 60³⁰. 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, los 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.

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 arqts. 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.

4.3 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.

³⁰ 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.

? 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.

4.4 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 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 44 y 45, 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.

CUADRO DE TENENCIA DE LA VIVIENDA

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

Elaboración: Unidad de Estadística, Unidad Central Planificación, IMM. 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 43 existe una importante variación de acuerdo al área considerada, existiendo terrenos desde U\$ 25 el m² sobre Camino Carrasco hasta un promedio U\$ 220 el m² 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 m² lo que significa, que existe una variación de hasta 10 veces más dentro del sector en estudio.

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 m², aumentando hacia al este hasta duplicarse en el área cercana al Arroyo Carrasco: U\$ 160 el m².

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 m²; 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 m². 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 m². 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.

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

VOLUMEN III MEMORIA DE ORDENACION

SUMARIO

CAPITULO 1 JUSTIFICACION URBANISTICA Y DIRECTRICES ESTRATEGICAS

CAPITULO 2 ESTRUCTURA DE LA ORDENACION

CAPITULO 3 ORDENACION POR VIA NORMATIVA

CAPITULO 4 OPERACIONES SOBRE EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE

- 4.1. JERARQUIZACIÓN VIAL
- 4.2. TRANSPORTE COLECTIVO
- 4.3. HERRAMIENTAS PARA UNA GESTION DEL TRANSITO
- 4.4. ALGUNAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN
- 4.5. CONSIDERACIONES RESPECTO A LA TRANSFORMACIÓN DE AVDA. ITALIA

CAPITULO 5 OPERACIONES DE PROTECCION PATRIMONIAL

- 5.1. RELEVAMENTO PRIMARIO Y PROPUESTA BASICA DE PROTECCIÓN
- 5.2. VALORACION PATRIMONIAL POR AREAS
 - 5.2.1. CARRASCO
 - 5.2.2. PUNTA GORDA
 - 5.2.3. CARRASCO NORTE

CAPITULO 6 OPERACIONES DE RECALIFICACION POR INDUCCION DE PROYECTOS ESPECIALES

- 6.1. ARROYO CARRASCO
- 6.2. AVENIDA AROCENA
- 6.3. PASEO MARÍTIMO PUNTA GORDA

CAPITULO 1

JUSTIFICACION URBANISTICA Y DIRECTRICES ESTRATEGICAS

El Plan Especial se inscribe en las directrices generales del Plan Montevideo y se apoya sobre la memoria de Información --en especial en los objetivos explicitados--, y en la hipótesis rectora en virtud de la cual se busca: “**afianzar una imagen de marca 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**”.

Los principales objetivos y directrices estratégicas del mismo son:

- **Apoyándose en la fortaleza** que significa la existencia de una excelente calidad ambiental y urbana con un extenso desarrollo sobre la costa e importantes valores patrimoniales, se propone:

Estrategia 1

- Desarrollar una política patrimonial eficaz en áreas caracterizadas y ofertar áreas para nuevas tipologías residenciales en zonas sin fuerte caracterización.

- **Apoyándose en la fortaleza** de su ubicación estratégica en un principal corredor de acceso urbano metropolitano se propone:

Estrategia 2

- Consolidar un modelo vial eficiente para el tránsito metropolitano -en la coyuntura de una mejora de Av. Italia--, que permita descongestionar la Rambla para su destino de paseo urbano, garantizando con diseños apropiados la conectividad norte-sur del barrio.

Estrategia 3

- Reordenar el tránsito interno a la trama a través de un sistema de atravesamientos prioritarios y zonas interiores “calmas”.

Estrategia 4

- Ofertar áreas para actividades de gran porte vinculadas a los conectores viales regionales mediante normativa de usos específicos para estos fines sobre Camino Carrasco.

- **Apoyándose en la fortaleza** que constituye la existencia de iniciativas y grupos dinámicos en el ámbito privado (APRAC) se propone:

Estrategia 5

- Ensayar estrategias de ordenamiento territorial interdepartamental y metropolitano proponiendo un programa de manejo ambiental integrado para consolidar el borde este y el mejoramiento del Arroyo Carrasco.

- **Apoyándose en la fortaleza** que implica el constituir una centralidad comercial y turística desde sus orígenes, con tendencia al crecimiento con alcance no sólo a su área de influencia en Montevideo y Canelones, sino al ámbito internacional a través de servicios especiales de hotelería, se propone:

Estrategia 6

- Aprovechar la Oportunidad del reacondicionamiento del Hotel Carrasco para realizar un mejoramiento integral en el área de mayor valor patrimonial del barrio potenciando su carácter de centralidad histórica.

Estrategia 7

- Aprovechar la existencia de hotelería y servicios de apoyo al turismo en un entorno paisajístico especial de la Rambla de Punta Gorda para proponer un paseo marítimo peatonal.

CAPITULO 2

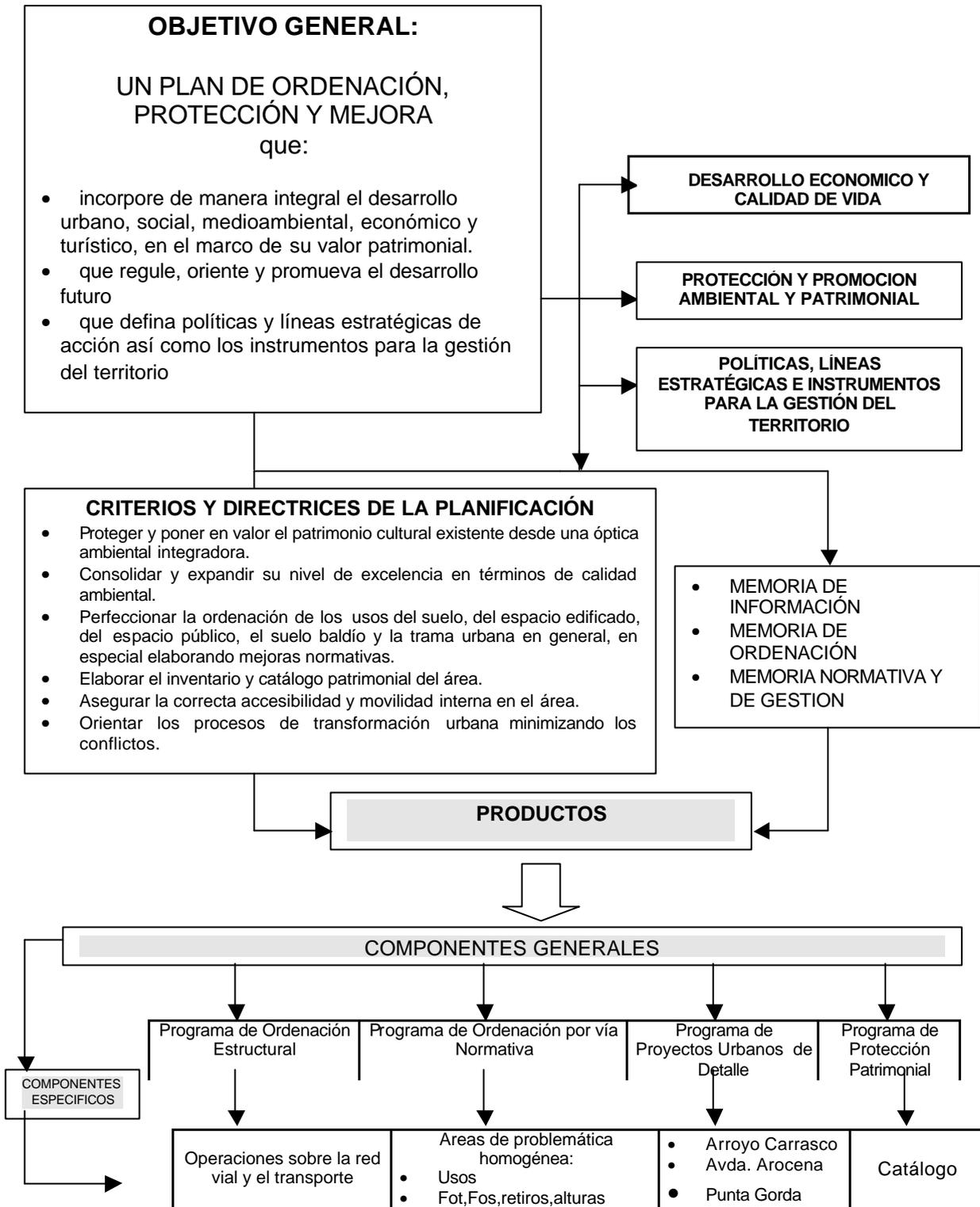
ESTRUCTURA DE LA ORDENACION

En virtud de los objetivos y directrices estratégicas establecidas en el capítulo precedente, se establecen cuatro tipos de operaciones:

1. Ordenación por vía normativa, en que se incluye la zonificación de usos, ocupación del suelo y características de las edificaciones.
2. Operaciones sobre el sistema vial, que se integran a una propuesta general de clasificación de vías en función de las velocidades máximas y del tipo de rodados admitido.
3. Operaciones de protección patrimonial, sustentadas en las valoraciones del inventario patrimonial, especificando las edificaciones y tramos protegidos por grado.
4. Operaciones de recalificación por inducción a través de proyectos especiales sobre el espacio público, y la interrelación de los mismos con el tejido urbano, así como las características de equipamiento y diseños específicos.

El conjunto de las operaciones identificadas en el presente Plan tienen carácter de anteproyecto. La IMM procederá a instrumentar la elaboración de los proyectos y programas ejecutivos correspondientes.

Esquema general de ordenación



CAPITULO 3

ORDENACIÓN POR VIA NORMATIVA

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO NORMATIVO											
AREAS CARACTERIZADAS	LIMITES	FOS	N° de viv	FOT	ALT	RETIROS			USO	PROTECCION	
						F	L	P			
<p>1</p> <p>Su mayor tamaño predial posibilitó la realización de las grandes residencias, resueltas con coherencia, --en la mayoría de los casos--, con el espacio exterior, tanto privado como público.</p> <p>Se recomienda la formulación de una normativa que proteja estas tipologías evitando su sustitución por edificios en propiedad horizontal, prestando especial atención al porcentaje de ocupación del suelo (bajo) y a la generosidad de los retiros, frontales y laterales.</p> <p>Comprende tres sub áreas, dos al Sur de Avenida Italia (1.a y 1.b) y una al Norte (1.c)</p>		<p>1.a</p> <p>Avenida Italia, Barradas (excepto1), Rambla Tomás Berreta, Acapulco (ambos frentes2), Rivera (Ex), Santa Mónica (AF).</p>	<p>0.35 S</p> <p>FOSS =0</p>	<p>S/300</p>	<p>0.70 S</p>	<p>Max = 8 m <=9 en techos inclin.</p>	<p>Vigente</p>	<p>Frete < 13 m sin retiro</p>	<p>Vigente</p>	 <p>Area 1a y 1b ver Zonas de Valoración Patrimonial Máxima en Plano de Areas Patrimoniales Zona 1</p>	
		<p>1.c</p> <p>Avenida Italia, Arroyo Carrasco, Dr. C. Nin y Silva (AF).</p>						<p>Frete > 18m = bilater. de 3m.</p>			 <p>Área 1c ver zona 9 (valoración media) y zona 10 (valoración alta) en Plano de Areas Patrimoniales</p>
<p>2</p> <p>Zona fundacional del Balneario de Carrasco. Sufre un fuerte proceso de sustitución del uso residencial por otros usos. Los ejemplos de arquitectura supervivientes del origen como Balneario se ven amenazados por su deterioro.</p> <p>La normativa a proponer debe contemplar su protección buscando fundamentalmente su rehabilitación y el control de usos.</p>		<p>1.b</p> <p>Bolivia (AF), Almirante Hardwood (AF), Havre (Ex), Couture (Ex) y San Lúcar (AF).</p>	<p>0.50 S</p> <p>FOSS =0</p>	<p>S/200</p>	<p>S</p>	<p>Max = 8 m <=9 en techos inclin.</p> <p>3 er. nivel: =0.20 de FOS</p>	<p>Vigente</p> <p>Relacionar retiros frontales con linderos en edificios protegidos (excepto Rostand y Arocena)</p>	<p>3 er. nivel:</p>	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	<p>Vigente</p>	<p>Residencial en general</p> <p>Comercial en Rostand y Arocena</p>  <p>Zona 1 de Valoración Patrimonial Máxima en Plano de Areas Patrimoniales</p>
		<p>Se corresponde con el área de mayor protección patrimonial, comprendida entre Avenida Italia, Miami (AF), Cartagena (AF), Rambla, Punta de Santiago (AF), Quiroga (AF), Havre (AF).</p>						<p>=0.20 de FOS</p>			

1 . Exceptuando los predios frentistas a ésta calle, se señala como EX.
2 . Incluye los predios frentistas a ambos lados de la calle, se señala como AF

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO NORMATIVO											
AREAS CARACTERIZADAS	LIMITES	FOS	N° de viv	FOT	ALT	RETIROS			USO	PROTECCION	
						F	L	P			
<p>3</p> <p>Caracterizada morfológicamente por presentar un tejido más compacto (3.A.) Se destacan con éstas características dos sub-áreas:</p> <p>a.- La normativa debe considerar las visuales desde el área hacia la costa y el perfil desde la costa hacia el área.</p> <p>b.- Proteger mediante la gestión el tratamiento del espacio público, caracterizándolo mediante la iluminación peatonal, la pavimentación y el cuidado y completamiento del arbolado de cipreses calvos.</p> <p>Se destaca la particularidad de la ausencia de retiros laterales, lo que se debería seguir dando así como la predominancia de la alineación frontal a 5 metros. Regular muretes frontales y rejas.</p>		<p>3.a.</p> <p>Limitada por Ciudad de Guayaquil (Ex), Rambla, Parque Baroffio (hasta Caramurú), Palmas y Ombúes (AF). se corresponde al trazado original del Balneario Punta Gorda y se destaca por su implantación en una geografía muy particular de la costa Montevideana</p>	<p>0.50 S</p> <p>FOSS = 00</p>	<p>S/150</p>	<p>S</p>	<p>Max = 8 m ≤9 en techos inclin.</p> <p>3 er. nivel: =0.20 de FOS</p>	<p>F=5</p> <p>Relacionar retiros frontales con linderos con edificios protegidos</p>	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	<p>Vigente</p>	<p>Residencial</p>	 <p>Area 3.a. ver Zona 5 de Valoración Patrimonial Alta y Zona 6 de Valoración Patrimonial Media en Plano de Areas Patrimoniales</p>
		<p>3. b.</p> <p>Limitada por San Marino, Rambla República de México, Bolivia (Ex).</p>									<p>Area 3.b. ver Zona 7 de Valoración Patrimonial Media y Zona 1 de Valoración Patrimonial Maxima en Plano de Areas Patrimoniales</p> 

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO NORMATIVO											
AREAS CARACTERIZADAS	LIMITES	FOS	Nº de viv	FOT	ALT	RETIROS			USO	PROTECCION	
						F	L	P			
<p>4</p> <p>Caracterizada morfológicamente como 2.A. y 2.B tienen distintos procesos constructivos. En la zona comprendida al Norte de Punta Gorda se insertaron conjuntos habitacionales que no se integran a la trama ni a la tipología existente, se propone sustituir la normativa actual ya que el parcelario remanente no permitiría continuar con dicha solución arquitectónica sin unificar padrones. Para las dos áreas:</p> <p>Se propone una normativa que mantenga las características residenciales predominantes en el área, vivienda individual en uno o dos niveles, con una ocupación predial media y los mismos retiros laterales y frontales.</p>		<p>4. a.</p> <p>Comprendida por Caramurú (AF), Parque Baroffio, Avenida Italia, Avenida Bolivia, San Marino (Ex), Rambla República de México, Ciudad de Guayaquil (AF) hasta Caramurú.</p>	<p>0.50 S FOSS= 0.50 S</p>	<p>S/100</p>	<p>S</p>	<p>Max <=10</p> <p>3 er. nivel: =0.35 de FOS</p>	<p>Vigente</p>	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	<p>Vigente</p>	<p>Residencial en general</p>	
		<p>4. b.</p> <p>Comprendida por Avenida Italia, Calle Dr. Nin y Silva, Arroyo Carrasco, Camino Carrasco, línea divisoria de predio hasta Juan Pedro Berenger, Máximo Tajés, Córcega hasta Avenida Italia.</p>	<p>0.35 S FOSS = 0</p>	<p>S/200</p>	<p>0.70 S</p>	<p>Max <=9</p> <p>3 er. nivel: =0.35 de FOS</p>					
<p>5</p> <p>Con características morfológicas correspondientes a las áreas 1.A. y 2.A. Sufre un proceso de sustitución o reforma de las construcciones existentes por tipologías similares a las de la zona 1, sin tener, muchas veces, predios de dimensiones apropiadas.</p> <p>Promover la sustitución permitiendo mayor altura (9 m), mayor FOT, puede ser una zona a donde canalizar los tipos de edificios en propiedad horizontal con apartamentos de menor área, siempre con baja ocupación del suelo (FOS).</p>		<p>Area comprendida por la Avenida Bolivia, Avenida Italia, Calle Havre (Ex), Horacio Quiroga (AF).</p>	<p>0.50 S FOSS =0.50 S al oeste de Córcega</p>	<p>S/100</p>	<p>1,3 S</p>	<p>Max <= 10 m</p> <p>Max.3 niveles</p>	<p>Vigente</p>	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	<p>Vigente</p>	<p>Residencial en general</p>	
											<p>Area 4.a. ver Zona 6 de Valoración Patrimonial Media en Plano de Areas Patrimoniales</p> <p>Área 4.b. ver zona 9 (valoración media) en Plano de Areas Patrimoniales</p> <p>Ver Zona 3 de Valoración Patrimonial Media y Zona 1 de Valoración Patrimonial Máxima en Plano de Areas Patrimoniales.</p>

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO NORMATIVO											
AREAS CARACTERIZADAS	LIMITES	FOS	N° de viv	FOT	ALT	RETIROS			USO	PROTECCION	
						F	L	P			
<p>6</p> <p>Con características similares a lo descrito para la zona 4 es una zona más deteriorada, con viviendas de características más económicas.</p> <p>La posibilidad de flexibilizar la norma edificatoria, favoreciendo la implantación de pequeños conjuntos habitacionales (en régimen cooperativo) podría promover un desarrollo positivo.</p>		<p>Area limitada por Avenida Italia, Calle José Ordeig, Avenida Bolivia desde Ordeig hasta línea divisoria de predios, línea divisoria de predios, Camino Carrasco (Ex), Salerno, continuación Máximo Tajés, Av. Ma. Luisa Saldún de Rodríguez hasta Avenida Bolivia.</p>	<p>0.50 S</p> <p>FOSS =0.50 S</p>	S/100	1.3 S	<p>Max <=10</p> <p>Max.3 niveles</p>	Vigente	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	Vigente	Residencial	  <p>ver zona 8 (valoración baja) y zona 6 (valoración media) en Plano de Areas Patrimoniales</p>
<p>7</p> <p>Se caracteriza por la supervivencia de grandes predios, contiguos a antiguas chacras en donde un sector está regulado por el POT como área potencialmente urbanizable (PAU).</p>		<p>Limitada por Camino Carrasco, Saldún de Rodríguez, Juan Pedro Beranger, Máximo Tajés.</p>	<p>0.50 S</p> <p>FOSS =0.50 S</p>	S/100	1.3 S	<p>Max <=10</p> <p>Max.3 niveles</p>	Vigente	<p>Vigentes</p> <p>3 er. nivel: 3 m bilat.</p>	Vigente		 <p>ver zona 8 (valoración baja) en Plano de Areas Patrimoniales</p>
<p>8</p> <p>Presenta una situación de deterioro y de estancamiento en cuanto a sustitución o mejoras de lo construido.</p> <p>Zona apta para plantear un cambio de normativa tendiente a fomentar un cambio tipológico, con mayor densidad de uso y altura edificatoria (9 m). Cuidando en particular los retiros posteriores, separándose de otros tipos tipológicos.</p>		<p>Predios frentistas a la calle Rafael Barradas, Rambla Tomás Berreta, línea divisoria de predios, Avenida Italia hasta Barradas.</p>	<p>0.50 S</p> <p>FOSS =0.</p>	S/100	1,6 S	<p>Max <= 13 m</p> <p>Max.4 niveles</p>	Vigente	<p>Vigentes</p> <p>4 er. nivel: 3 m bilat.</p>	Obligatorio >= 0,25 S	Residencial en general	 <p>Ver Zona 4 de Valoración Patrimonial Baja en Plano de Areas Patrimoniales.</p>

CAPITULO 4

OPERACIONES SOBRE EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE

4.1. VISIÓN PROSPECTIVA DE LA JERARQUÍA VIAL

Del análisis general del área del Plan especial y de su encuadre en la estructura vial metropolitana del corredor Este, surge con claridad la necesidad de definir las estructuras de atravesamiento fundamentales, su jerarquía, morfología y vínculo con la trama local.

Un conjunto de indefiniciones sobre el futuro de mediano y largo plazo de tal estructura metropolitana impone una metodología de elaboración de escenarios diversos en los cuales el Plan Especial realiza recomendaciones. En efecto, decisiones fundamentales sobre el colector perimetral norte de Montevideo o del área metropolitana, la consolidación o no de las estructuras propuestas por el POT, las dificultades económicas para hacer inversiones de gran porte tanto del Estado Central como del Gobierno Departamental, la viabilidad de eventuales inversiones privadas, así como la carencia de información sistemática suficiente en cuanto a conteos y estudios de origen-destino son parte de las incertidumbres. Adicionalmente, las jurisdicciones compartidas de las soluciones viales y de tránsito en el territorio, en el cual está inserto el sector del plan, supone la planificación y coordinación de “futuros” de desarrollo y ordenamiento territorial y de acondicionamiento urbanístico acordados entre, al menos el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los Gobiernos Departamentales de Montevideo y de Canelones. A todo ello ha de sumarse la complejidad de los territorios atravesados por los conectores externos al área y aquellos que directamente atraviesan el sector, que condicionan fuertemente las diferentes soluciones, tanto en sus tramos al Este como al Oeste de Carrasco-Punta Gorda.

Como surge de la memoria de información los principales problemas y amenazas del atravesamiento de los ejes pasantes son:

- La fragmentación que generan entre tejidos urbanos integrados, con riesgos en los puntos de atravesamiento: notoriamente Avda. Italia
- La saturación del flujo previsible en el mediano plazo, pese a involuciones coyunturales de tránsito: Avda Italia y Rambla
- La consolidación de la Rambla como vía rápida y masiva en contraposición con su carácter lúdico.
- La afectación al patrimonio paisajístico y al medio ambiente en general, que implicarían las operaciones viales de mejora del tránsito sobre las principales arterias y sus espacios colindantes: perfiles, enjardinados, arbolados, ambientes integrados, interacción con los pobladores.

En este marco de reflexión, el Plan Especial se plantea tres imágenes prospectivas que han surgido del trabajo conjunto de los técnicos nacionales e internacionales vinculados a su proceso de elaboración, priorizando diferentes vías para el tránsito rápido, en el siguiente orden de prioridades.

- 1 Camino Carrasco, *By Pass al sector*
- 2 Avenida Italia *Vía Mejorada*
- 3 Avenida Italia *Vía Expresa*

Previo al planteo de cada imagen prospectiva y de las especificaciones que el Plan Especial recomienda, cabe realizar algunas consideraciones comunes.

Cada una de ellas se basa en un rol diferente de Avda. Italia, de su transformación y del grado de complementariedad de otras vías para canalizar el tránsito rápido. Asimismo cada una implica inversiones y obras clave diferentes, así como ámbitos de decisión y de coordinación de acciones públicas y privadas también distintas.

La referencia a los flujos actuales en cada corredor externo e interno al área, muestra los pesos relativos actuales y, conjuntamente con los análisis de la memoria de información, permite sopesar los márgenes de modificación con sus correspondientes derivaciones de flujo.

Tránsitos promedios diarios anuales (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
Ruta 101	Año 1999	4.000	DNV
Ruta 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 asimió a camiones y ómnibus igual a 2.5 coches. Los tránsitos de punta pueden estimarse en el orden del 8 al 13 % del TPDA.

Corredor vial interno	TPDA
Rambla Costanera	44.000
Avda. Italia	44.000
Avda. Rivera	6.750
Camino Carrasco	12.000

Los valores considerados se promediaron en el tramo correspondiente al Plan. Las velocidades máximas de operación están reglamentadas en 75 Km/h.

La viabilidad de cada corredor, propio a cada imagen prospectiva, está vinculada a su vez con desarrollos urbanos tanto en Montevideo como en Canelones, aún más allá de la Ciudad de la Costa, y hacia el corredor de ruta Nº 8, con el polo incipiente Zona América. Como se menciona en la memoria de información, una cantidad significativa del tránsito habitual que atraviesa el área proviene de la ciudad de la Costa, notoriamente canalizándose por Avda Giannattasio. Sin embargo ya se ha mencionado la ausencia de estudios sistemáticos origen-destino que permitan construir un modelo fiable. En una prospectiva de mediano y largo plazo cabe simular la consolidación del tejido urbano y completamiento del vacante en la faja norte de la Ciudad de la Costa al Norte y Sur de la ruta Interbalnearia Nº 200, y la expansión de la mancha urbana en modalidades tradicionales o en clubes de campo: al norte de Camino Carrasco en el denominado PAU 10, en torno a las rutas 102, 8 y más allá del arroyo Pando en la cadena de la Costa de Oro. También podría ocurrir un reversión del proceso expansivo metropolitano, si algunos de los síntomas actuales se consolidara. El estudio en profundidad de la probabilidad de estos escenarios de desarrollo urbano exceden las posibilidades de este estudio, pese a lo cual deberán tomarse en cuenta al analizar cualitativamente la continuidad del flujo en las diferentes opciones.

Con relación a la problemática del tránsito pesado, los conteos ponen de manifiesto las condiciones restrictivas de circulación en las arterias en estudio. En efecto, el tránsito pesado de larga distancia y el internacional tienen destinos fuera de los barrios considerados (Zona Franca, Puerto de Montevideo y Aeropuerto de Carrasco) y se canalizan por la Ruta 8, básicamente en su conexión con el Este del territorio uruguayo y con Brasil.

En el Area Metropolitana existen además prohibiciones expresas de circulación de camiones según se detalla:

- Ruta 8 es el único corredor autorizado a que pasen los ejes de 25,5 ton (eje MERCOSUR)
- La ruta Interbalnearia tiene prohibida la circulación de camiones de 4 o mas ejes y el resto de ellos no pueden circular desde el sábado a las 12h00 hasta el lunes a las 0h00, por ser una ruta turística.
- En la Rambla está prohibida la circulación de camiones
- En la Avda Italia está sugerida la prohibición de la circulación de camiones con capacidad de carga superior a 14 ton (vehículos simples) (según Directrices del POT)

La zona de exclusión está delimitada por la Rambla, Bvar. Artigas y La Paz, permitiéndose la circulación de los mismos, en dirección N – S, por Río Negro y Paraguay, Ejido y Yaguarón que funcionan como pares flechados en diferente sentido.

En este contexto parece reafirmarse el rol de Camino Carrasco como vía privilegiada para el muy escaso tránsito pesado que ingresa o atraviesa el área en sentido E-W, descartándose a Avda. Italia en dicho rol. En conteos clasificados, se detectaron en la última únicamente entre 4 y 5.3 % de camiones de todo tipo. Dicho porcentaje es análogo al de los ómnibus y al de las motos. Si asimilamos la distribución por tipo de camión a la relevada en la Ruta Interbalnearia, tenemos que del total de camiones (3 % en la Ruta Interbalnearia) los C11 representan un 88 % y los C12 un 12 %.

Más allá del sistema vial elegido para el atravesamiento en dirección W – E, resulta conveniente centrar el análisis en la morfología deseada para efectuar dicho atravesamiento de Carrasco y Punta Gorda.

Ello debería basarse en:

- máxima seguridad para la circulación en dirección N – S, en especial para el tránsito de livianos (ciclistas y peatones);
- adecuada conectividad de los vecinos y en particular de los frentistas con la Avda. Italia, mediante la mejora de las calles laterales actuales;
- disminución de los impactos negativos del ruido del tránsito;
- fortalecimiento del carácter de paseo costero de la Rambla;
- mantenimiento o mejora de la calidad visual del entorno inmediato a los principales corredores (Avda. Italia, Rambla, Rivera y Cno. Carrasco);
- normativa a aplicar para prohibir/desalentar los emprendimientos comerciales de porte sobre la Avda. Italia y
- política a establecer para el estacionamiento privado.

IMÁGENES PROSPECTIVAS PARA LA PLANIFICACION DEL ATRAVESAMIENTO VIAL EN DIRECCION ESTE - OESTE

Cabe resaltar que hasta el momento no existen encuestas origen/destino o domiciliarias que permitan conocer las motivaciones, modos de asignación de los usuarios, frecuencia de viajes y preferencias declaradas o reveladas. Por ello resulta técnicamente imposible vaticinar con fundamento el porcentaje de derivación que se tendría en cada caso.

1 Camino Carrasco, Saldún de Rodríguez y Avda Italia: un by pass al sector

No se considera la hipótesis de una continuación de Camino Carrasco como vía rápida hasta el centro de la ciudad por 8 de Octubre ya que supondría una operación de cirugía urbana de enorme magnitud y costos en todo el tramo al oeste del sector del Plan, con impactos sociales, económicos y urbanísticos insospechados.

La primera imagen prospectiva supone el trazado de Camino Carrasco desde su entronque con la Ruta 101 en la rotonda del Aeropuerto Internacional de Carrasco hasta Saldún de Rodríguez y a través de ésta con Avda. Italia, con diversas opciones de entronque a analizar.

Las obras necesarias serían:

En el tramo comprendido entre el Aeropuerto Internacional de Carrasco y la calle Saldún de Rodríguez requerirá de una duplicación de calzadas y la conformación de un perfil urbano, que permitan el tránsito de livianos en todas las condiciones climáticas. Sería deseable que se tuviera un cantero central que permitiera el cruce transversal en etapas. Probablemente sea necesario efectuar expropiaciones para obtener la faja necesaria y construir un nuevo puente sobre el Aº Carrasco. Parte de este trazado se encuentra ubicado en el departamento

de Canelones, sobre el cual el Plan Especial no tiene jurisdicción. No obstante lo reseñado la parte más compleja, del punto de vista urbanístico del trazado, se encuentra vinculada a la forma de inserción de la calle Saldún de Rodríguez con las Avdas. Italia o Bolivia. En efecto la primera se encuentra interrumpida por los fondos del Portones Shopping y por un conjunto habitacional de reciente construcción (calle Messina). Las opciones de apertura o ensanche del trazado son: (1) apertura de trazado desde dicha calle hasta la Avda. Bolivia y luego ensanchar la misma hasta su entronque en la rotonda con semáforos de la Avda. Italia, o (2) ensanchar la calle Messina y (3) conectar con la Avda. Italia por el predio ferial del LATU, afectándolo en un borde. En los dos primeros casos la afectación a construcciones existentes es muy importante (ver foto aérea adjunta con alternativas de trazado 2 y 3). Debería estudiarse la alternativa de un par vial de ingreso y salida conjugando opciones.

El tramo en consideración se divide en dos, siendo cada uno motivo de jurisdicción por diferentes intendencias.

Las longitudes a remodelar en cada caso son:

Calle	Intendencia de Canelones	Intendencia de Montevideo	Totales
Cno. Carrasco	4000 m	1400 m	5400 m
Saldún de Rodríguez	0	1150 m	1150 m
Otras	0	~ 350 m	350 m
			6900 m

El éxito de esta propuesta depende fuertemente de la cantidad de tránsito que se logre desviar de sus actuales itinerarios, hoy mayoritariamente concentrados en las vías de tránsito ubicadas al sur.

En virtud de la geometría de la red, esta opción podría canalizar fluidamente el flujo que llegara a la rotonda del Aeropuerto y cuyo destino fuera, en secuencia, PAU 10, Carrasco Norte, y todas las zonas de Montevideo servidas por Avda. Italia. La construcción de la doble vía en la hterbalnearia (Nº200) entre el Pinar y el Aeropuerto ocasionará seguramente una importante derivación del flujo del Este del país que no tiene como destino la Ciudad de la Costa en su sector Sur. A los efectos de inducir al tráfico hacia Camino Carrasco, la Avenida de las Américas debería disminuir fuertemente su carácter de vía rápida (tiene 4 sendas con cantero central); sin embargo tanto Parque Miramar, La Caleta como las demás urbanizaciones y servicios, han convertido a esta avenida de importante coexistencia de tránsito pasante y uso local.

En tales circunstancias, y aún con estudios cuantitativos con valor relativo, puede estimarse un sustantivo crecimiento del flujo actual de Camino Carrasco.

Asimismo, esta opción se vería acrecentada en su peso relativo en toda hipótesis de crecimientos urbanísticos al Este fuera del área de estudio salvo en aquella que supusiera un cambio radical en la modalidad e intensidad de ocupación del suelo del sector de Ciudad de la Costa ya consolidado, esto es al Oeste del Pinar y entre la costa y Giannattasio. En efecto, como ya se mencionó, todas las áreas de crecimiento posible se ubican al norte o Este del tramo de Ciudad de la Costa saturado actualmente en un 90%.

Dos resultan los principales frenos físico-funcionales de esta alternativa: el atravesamiento de Paso Carrasco, área densa y compleja con interferencia de peatones y birrodados, y la conexión final entre el encuentro de Saldún de Rodríguez y Messina y Avda. Italia o Avda. Bolivia. Los impactos sobre los tejidos urbanos en Montevideo serían mínimos concentrándose en el mencionado entronque entre Saldún de Rodríguez y Avda Italia. Sus principales desventajas estribarían en las eventuales

operaciones de expropiación y costo del ensanche de Cno. Carrasco y en la conformación de un recorrido de mucho menor jerarquía y atractivo visual que la Rambla o la Avda. Italia

Si esta opción se verificara viable, tendría un máximo efecto mitigador del corte de Avda Italia.

En esta hipótesis de redistribución de los volúmenes de tráfico, disminuiría el volumen de tránsito que utiliza la Avda. Italia y la Rambla, facilitando la comunicación e integración “vertical” (en dirección norte – sur) del barrio de Carrasco. Avda. Italia, aún manteniendo un rol de peso, podría manejarse correctamente con las medidas previstas en la imagen prospectiva de mínima intervención, esto es, colocación de semáforos sincronizados y consolidación de las calles laterales de categoría local, resultando: conservación del tejido residencial, mantenimiento de actividades educativas, conectividad peatonal norte-sur y seguridad.

2 Corredor Avda. Italia, Vía Mejorada

En un escenario de mínima intervención, la imagen prospectiva elegida responde básicamente a minimizar los riesgos de accidentes registrados y la sensación de peligro que sufren los usuarios mediante un número de cruces con semáforo que permitan canalizar el cruce de la Avda. Italia adecuadamente y mediante la correcta pavimentación de las calles laterales. Así el tránsito barrial no interfiere con el tránsito pasante.

El sistema de semáforos se mejoraría integrándolo a un sistema inteligente, unido con el sistema de la Rambla.

A tales efectos se sugiere agregar semáforos y señalización adecuada (pasacalles y otras señales verticales) en los cruces con:

- Nariño
- Barradas (hasta tanto no se construya el empalme a distinto nivel ya mencionado)

Las ventajas de este escenario radican en la posibilidad de su inmediata implementación en lo que respecta a la semaforización, su bajo costo y la no alteración de la configuración urbanística actual del barrio.

3 Corredor Avda. Italia Vía Expresa

La IMM recibió dos iniciativas de inversión privada para remodelar Avda. Italia y operar un sistema de cobro telemático, sin detención del usuario, la que funcionaría como una vía rápida de acceso al centro de la ciudad. Se encuentra encaminado el estudio de factibilidad, que apunta a concretar una de ellas, sin que el equipo redactor del Plan Especial accediera a información técnica o a decisión institucional al respecto.

Esta iniciativa privada busca movilizar un 40 % del total de vehículos que circulan en dirección W – E en el departamento de Montevideo, canalizando los tránsitos de larga, media y corta distancia.

Las Obras previstas serían:

Materialización de cruces a desnivel en los atravesamientos más relevantes, hundiendo Avda. Italia, el ensanche del número de carriles de la misma y la instalación de un sistema inteligente que prioriza la fluidez del tránsito por la misma. Se pagaría la inversión y operación mediante un peaje. Su recorrido sería del Arroyo Carrasco – Rambla 25 de Agosto de 1825 (Puerto de Montevideo). La vía expresa a base de peaje supondría, *obviamente*, la concreción de la continuidad de las calles laterales para dar alternativa a quien no paga el peaje.

Su principal ventaja radica en que no obliga a desviarse de la línea de deseo a la mayoría del tránsito actual y que, con una inversión muy menor para la Intendencia de Montevideo, se garantiza la fluidez del tránsito, su seguridad y la seguridad del atravesamiento de la arteria. Estas propiedades serían en toda la extensión del trazado y no solamente en Carrasco y Punta Gorda.

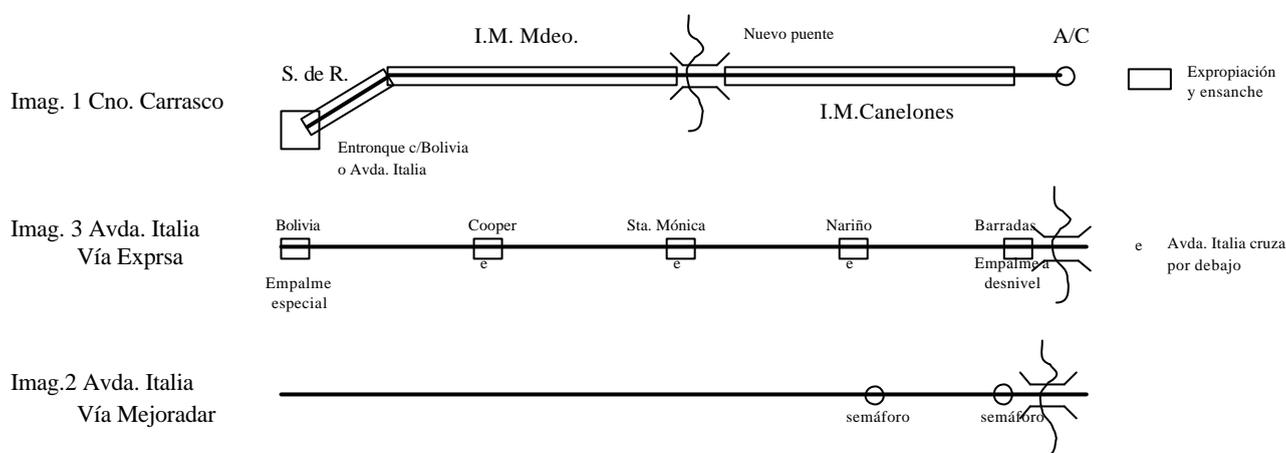
Su desventaja más significativa radica en la profundización de la división de Carrasco en dos partes, por la acentuación de las características físicas del trazado (por ej. alteración de su

altimetría), por el incremento de velocidad del flujo, eliminación del arbolado, y por las barreras que eventualmente se instalaren a lo largo de sus bordes y, en términos generales, **al impacto ambiental** que deberá ser evaluado en un estudio específico. La unión a través de tres o cuatro pasajes seleccionados, además de los extremos en la Avda. Bolivia y la calle Barradas. Para esta última la IMM ya ha convocado a una licitación para la ejecución del proyecto construcción de un intercambiador a desnivel.

En el caso que la IMM opte por esta solución la misma no deberá implicar que el atravesamiento transversal se materialice a través de calles elevadas por sobre la Avda. Italia. En efecto las rampas de acceso a los viaductos serían de un impacto negativo muy fuerte sobre las propiedades de las primeras cuatro manzanas con su frente a dichas calles (viaductos que se pueden transformar en tugiurios o terraplenes que bloquean las visuales y perturban la característica y calidad espacial de la zona).

Más allá de la viabilidad general de la propuesta a través de la ciudad toda y de sus impactos en tejidos urbanos centrales, en lo relativo al atravesamiento del área, el Plan ha de establecer una prohibición expresa a toda solución que suponga viaductos sobreelevados, sean estos para en tránsito transversal o para el longitudinal en los puntos claves de cruce norte – sur: Nariño, Santa Mónica y Cooper. Por lo tanto, para el caso de soluciones que hagan pasar en trinchera a Avenida Italia en los cruces elegidos, el Plan recomienda como medida de mitigación un puente-explanada al nivel del suelo actual que incluya el ancho vial necesario para el flujo vehicular y un pasaje parqueizado y equipado para garantizar una integración funcional y paisajística de peatones y ciclistas, con espacios de estar. Ver esquemas orientadores en anexo 3.

ESQUEMA COMPARATIVO DE LAS TRES IMÁGENES PROSPECTIVAS



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



IIINFORME FINAL JULIO 2003

G.P.R. arquitectos /Pablo Ligrone - Angela Perdomo
Buenos Aires 479 telf. 915-13-03/ 915-52-50 -Fax: 916-05-26
e-mail: gprarq@adinet.com.uy, Montevideo-Uruguay

4.2 REORGANIZACION VIAL BARRIAL

A los efectos de preservar y mejorar la calidad de vida de los vecinos de áreas residenciales, el Plan Especial propicia la delimitación de recintos en los cuales:

- el tránsito sea solamente local y de muy baja velocidad, menor a 30 km/h,
- en el interior del recinto solamente haya residencias,
- el perímetro del recinto esté circunscrito por calles que lo interconecten con el resto del barrio y la ciudad y donde
- la reglamentación de tránsito no obligue a más de tres giros a los usuarios para acceder desde las calles perimetrales a su residencia.

Se ha comprobado que si se logra aplicar estas recomendaciones el “clima” en el recinto será paradigmático, no produciéndose accidentes ni transmitiéndose sensación de inseguridad al vecino y al usuario.

Las vías que conforman dichos perímetros son:

Los Principales corredores de interconexión (dirección W – E): Avda. Italia, Rambla, Coimbra Camino Carrasco y la Avda. Rivera

Alguna de éstas avenidas es siempre límite perimetral de todos los recintos definidos en al menos un borde de los mismos, ello asegura la conexión de cada recinto con el resto del barrio y la ciudad. Los recintos resultan pues conformados en su borde por una vía importante al menos.

Las Vías de conexión transversal, reafirmando buena parte de los recorridos que actualmente realizan los vecinos y usuarios de la red:

Barrio Carrasco

Máximo Tajés – Interconexión W – E - utilizada como distribuidora por vehículos y birrodados, en especial del movimiento vinculado a los centros educativos que sobre ella se encuentran.

Gral. Nariño – Acceso desde el S a los sectores 5, 6,11,12,16 y 17 (ver lámina B adjunta), o sea al Carrasco del sector W y NW.

Potosí/Schroeder/Blanco Acevedo – idem que el caso anterior para el área central y N de Carrasco; vincula además las centralidades históricas (Hotel Carrasco y comercios vecinos) y Supermercado Devoto (Avda. Italia y Blanco Acevedo). Este es un lugar de paso, elegido por la presencia del último semáforo (en sentido E) que permite cruzar en forma segura Avda. Italia.

Avda. Arocena – Vincula la centralidad histórica tradicional con el Shopping de Portones y los comercios de Avda. Italia y Avda. Bolivia, también con el Predio Ferial del LATU y con el propio LATU. Bolonia también tiene semáforo en su intersección con Avda. Italia y por ello es elegida como lugar de atravesamiento. Bolonia permite además conectarse con Saldún de Rodríguez (ver más adelante).

Rafael Barradas – Esta calle tiene un tránsito pasante, es la vía de comunicación de la Rambla con la Avda. de las Américas, luego la ruta Interbalnearia y con el E del país.

Cooper – es una importante calle de conexión transversal, vincula con la Avenida Italia y el Camino Carrasco, sirviendo de acceso a la zona de los colegios. La misma posee semáforos en su intersección con Avda. Italia.

Barrio Punta Gorda

Avda. Gral. Paz – Avenida de conexión N – S, se vincula con la Avda. Bolivia y por ésta con la zona N, Shopping de Portones, etc. Se encuentra asociada a esta avenida la centralidad comercial histórica del barrio.

Barrios Carrasco/Punta Gorda

Avda. Bolivia – Avenida de conexión NW-SE, vincula al igual que la Avda. Arocena la zona N, desde Camino Carrasco, con el Shopping de Portones y los comercios de Avda. Italia y Avda. Bolivia, también con el Predio Ferial del LATU y con el propio LATU. Es separadora de barrios.

Avda. San Marino – es una de las pocas calles de acceso desde la Rambla hacia el tejido de Punta Gorda, también vincula con Carrasco, pues es el límite reconocido para ambos barrios. Esta avenida se continua al N de la Avda. Rivera por la calle Almirante Harwood. Ninguna de las dos constituyen verdaderamente avenidas centrales, pese a su conformación espacial, y se encuentran rodeadas exclusivamente por un tejido residencial. El tránsito que se observa en Almirante Harwood es exclusivamente el de los vecinos que viven sobre la misma. El mayor uso que tiene es de “parque lineal” de juegos para los niños.

4.3 El transporte

El tema de un más eficiente transporte público requeriría de una reformulación del mismo sobre la base de:

- Omnibus de dimensiones reducidas y eventualmente vans;
- circuitos que se materialicen por las calles definidas como de tránsito pasante;
- conexión con los servicios extrabarriales en terminales o nodos de tránsito importantes;
- implementación de un boleto combinación y otro que permita la circulación exclusivamente a escala barrial (van);
- construcción de refugios (eventualmente caracterizados) para la espera del transporte y
- establecimiento de frecuencias y horarios adecuados a la demanda e indicación de los mismos en las paradas.

Para ello se requiere la realización de una encuesta barrial para determinar la demanda existente y sus características.

Respecto del escenario actual del transporte público es conveniente señalar dos aspectos a mejorar:

- redefinir los circuitos para que no atraviesen recintos calmados;
- procurar que no queden lugares del barrio sin ser atendidos por servicio y que la distancia de traslado no sea superior a 400 m (esto en principio podría lograrse con el redireccionamiento de algunas líneas actuales, en algunos tramos), como se indica en la tabla adjunta:

Recorrido actual	Reasignado a:	Línea
Caramurú	- Avda. Rivera - Rambla	142
Blanes Viale	- Avda. Rivera - Avda. Bolivia - Rambla	306
Brenda Lucerna San Nicolás	- Avda. Rivera – Avda. Bolivia - Rambla	104
Basilea Gabriel Otero Mantua	- Avda. Rivera - Rambla	104
Schroeder Costa Rica	- Giro a la izquierda en Avda. Rivera y Avda. Arocena	D11
Mones Roses M. Drake	- Avda. Arocena – Cooper – Avda. Italia hasta destino en Sta. Mónica	D1

4.4 HERRAMIENTAS PARA UNA GESTIÓN DEL TRÁNSITO

En el presente apartado se describen el tipo de herramientas de gestión del tránsito recomendables, las cuales deberían ser coherentes con la planificación general del barrio y con la política vial de la ciudad.

- Propuesta de transporte público interno.
- Reglamentación más racional de la circulación.
- Reglamentación del estacionamiento en la vía pública en las centralidades (estacionamientos “off road”).
- Velocidad deseada de circulación.
- Calmar el tránsito.
- Reorientación de la demanda.
- Adecuación del entorno y las vías.
- Reformulación de la ordenanza de edificaciones, en lo concerniente al número mínimo de lugares de garages/cocheras a disponer por edificación y a aspectos de su geometría y maniobrabilidad.

4.5 ALGUNAS PROPUESTAS CONCRETAS DE ACTUACIÓN

Las mismas serían:

- El caso de las vías principales, que corren en dirección W – E, requiere una planificación que excede los límites y el alcance del presente trabajo. Su consideración trasciende el Plan Especial de un barrio en particular y compete a toda la ciudad. Se propone la concertación de actuaciones con la IM de Canelones y el MTOP.
- Existe la idea, a nivel de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, de la ejecución de un Plan General para la Rambla y Zonas Conexas, orientador de planes particulares. Se sugiere la ejecución del mismo.
- Se debería fomentar la construcción de estacionamientos en la zona comercial, no autorizando la instalación de los mismos si no demuestran fehacientemente que poseen estacionamiento “off road” para sus clientes.
- Convendría aplicar y reformular la reglamentación de circulación y los controles para desincentivar las conductas patológicas de los usuarios. Esto excede el nivel barrial, aunque podría utilizarse Carrasco como una zona experimental.
- Habría que adecuar los circuitos de mayor circulación peatonal en los cruces con las principales vías y en especial su equipamiento, pensando en las personas con discapacidades y en los usuarios más frágiles (niños, etc.).
- Se debería discutir la política de velocidades a asignar a cada vía y a cada tramo de la misma, de forma que éstas sean compatibles con el entorno deseado. Se propone adoptar:

Vías locales	Nivel barrio	< 30 Km/h
Vías de interconexión	Nivel barrio	< 45 Km/h
Vías de atravesamiento	Nivel ciudad	< 75 Km/h

- Habría que efectuar un plan general de repavimentación de calzadas y veredas.
- Se deberían eliminar los puntos oscuros (acumulación de accidentes graves). Ello se puede implementar mediante un programa sistemático de análisis de las condiciones locales y la realización de pequeñas mejoras (las más de las veces con inversiones mínimas).

CAPITULO 5

OPERACIONES DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL

El presente documento contiene:

- Aspectos conceptuales
- Aspectos metodológicos 1: Reconocimiento del Area
- Aspectos metodológicos 2: Relevamiento primario y propuesta básica de protección.
 - a. Definiciones de la terminología de protección a utilizar: Integral y Estructural, tanto para bienes arquitectónicos edilicios como para espacios abiertos privados.
 - b. Definición de tramos y espacios públicos señalados como importantes. En estos últimos, no es un relevamiento exhaustivo pero sí contiene los principales e ineludibles en esta categoría. Se leen en el Plano y en la Planilla de registro. No se realizarán fichas de estos elementos.
 - c. Valoración de relaciones entre elementos de paisaje arquitectónico y natural a proteger (marcadas en el plano con cinta azul). No habrá fichas de ellos pero sí ejemplos citados en el texto, además de su lectura completa en planos.
 - d. **Cuadro síntesis** de valoración patrimonial que indica porcentajes y permite comparar los elementos arquitectónicos edilicios recomendados a proteger (6,2%) con los elementos de ambiente o de paisaje verde (28,5%). Esto explica –en cierta medida–, la naturaleza patrimonial especial del barrio-jardín de Carrasco y sus particulares condiciones dentro de la oferta paisajística y habitacional de Montevideo.
- Explicitación de categorías de Valoración Patrimonial por Areas y lo que implican en relación a su protección y su gestión.
 - a. Máxima
 - b. Alta
 - c. Media
 - d. Baja
- Definición física y cualitativa de cada Area Patrimonial en cuanto a límites, valoración y riesgos o sugerencias.
- Cuadro síntesis de bienes protegidos según Areas. Muestra relaciones entre las Areas en cuanto a número y tipos de bienes protegidos.
- Catálogo: se señala lo que éste debería contener y se indica lo que se realizará en esta etapa. Se relevaron y se realizarán fichas de 167 bienes arquitectónicos.
- Fichas de 6 bienes --a modo de muestra para esta entrega--, con explicitación de todas las categorías incluídas en el relevamiento y su valoración patrimonial.
- Planilla con tramos de calles relevantes en cuanto al espacio público y su relación con el espacio privado.
- Listado de bienes protegidos.
- Plano de VALORACIÓN PATRIMONIAL (relevamiento)
- Plano de AREAS PATRIMONIALES
- Base de datos general

5.1 VALORACION DEL AREA EN RELACION A SU PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO URBANÍSTICO Y AMBIENTAL

ASPECTOS CONCEPTUALES

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 y 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 compartible de valores, que refiere a una realidad dada y que es relativa a un momento histórico específico.

Para determinar entonces desde nuestra disciplina el "**valor patrimonial**" de un área urbana extensa y diversa, enmarcado en un **Plan de Ordenación, Protección y Mejora**, pueden considerarse varios parámetros, que no agotan de ninguna manera los acercamientos posibles:

Aspectos arquitectónicos

Aspectos urbanísticos

Aspectos paisajísticos

Aspectos relativos al "ambiente urbano" que parece incluir diversos componentes.

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 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.

Todos y cada uno contribuyen en distintas forma a la generación de "ambientes urbanos", más o menos caracterizados, más o menos calificados, más o menos valorados.

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 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.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

1. RECONOCIMIENTO DEL ÁREA.

¿Es posible determinar zonas homogéneas del punto de vista patrimonial en el área objeto del Plan?
¿Es posible relacionar y determinar grados de calidad patrimonial en las distintas zonas?

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 tipomorfológicamente.

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, pilarones 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" ³). 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 ⁴). 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, los 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.

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

Salvo contados ejemplos, no se constituyen en 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 arqts. 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.

5.2 RELEVAMIENTO PRIMARIO Y PROPUESTA BÁSICA DE PROTECCION

Tomando en cuenta las características del área de aplicación del Plan Especial, se intentó abordar la valoración patrimonial desde una metodología general que pudiera aplicarse en las distintas subáreas que la integran.

A partir del reconocimiento de algunos rasgos comunes y también de las particularidades, se definieron escalas de evaluación relativas a lo **arquitectónico, a los espacios abiertos públicos y privados, a la presencia del verde, y a las relaciones entre ellos.**

En relación a lo **arquitectónico**, se tomaron dos categorías básicas:

- **Protección integral**, (que comprende los Grados 3 y 4 de Protección de la escala utilizada desde 1983) se aplicó a bienes de particular destaque, edificios considerados representativos de una tipología urbano-arquitectónica, lo que se aprecia tanto en aspectos organizativos, volumétricos o lingüísticos, con particular presencia en lo urbano. Muchas veces condensan una fuerte

³ Nombre que refiere al arq. Boxer Anaya, diseñador del tipo de casas que se alude.

⁴ 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.

representación en la memoria colectiva, y pueden actuar como referentes. Constituyen en ocasiones, piezas irreproducibles por los materiales y la tecnología utilizada.

Se expresó en el plano de relevamiento con un círculo rojo.

- **Protección estructural** (que equivale al Grado 2 de Protección), refiere a bienes cuyas características del punto de vista arquitectónico, los constituye en elementos que operan correctamente en la calificación de un ambiente urbano, sin presentar rasgos de singularidad o relevancia notoria como ejemplos particulares de un lenguaje o tipo arquitectónico. Comprende los casos que responden con menos rigor a las tipologías que representan, que son conformadores en general de ámbitos calificados, cuya conservación contribuye o garantiza la permanencia de dichos sectores más allá de la posibilidad de realizar en ellos determinadas obras de remodelación. Se expresó en el plano de relevamiento con un círculo azul.

Respecto a los **espacios abiertos privados**, se definieron dos categorías de protección:

- **Protección integral** cuando se trata de ambientes de particular relevancia, que resultan caracterizadores y enriquecedores del ambiente urbano. Se expresó en el plano de relevamiento con cinta verde y roja.
- **Protección estructural** al espacio verde (jardín o plantación) que resulta significativo tanto a lo arquitectónico como a lo urbano. Se expresó en el plano de relevamiento con cinta verde.

Estas categorías aparecen ejemplificadas en fichas del catálogo.

En cuanto a los **espacios públicos** (calles, avenidas, plazas, parques, lugares, etc.) se registraron a los efectos de su protección, todos aquellos casos que resultan significativos, ya sea por sus dimensiones, escala, plantaciones, visuales, generación de ambientes singulares.

Se expresaron en el plano de relevamiento con cinta verde o círculo rojo de acuerdo a su relevancia.

A modo de ejemplo de calles calificadas se indican:

- *Tramo de calle Siria entre San Marino y Pablo Podestá ubicado en la Zona Patrimonial 7 de Valoración Patrimonial Media*
Sector de calle que resulta significativo por el arbolado público conformado uniformemente por Cipreses Calvos en ambas aceras. Se genera un ámbito de particular calificación, en el que la arquitectura no resulta determinante en la calidad del mismo.
- *Tramo de calle Mar del Plata entre Nariño e Ilaria ubicado en la Zona Patrimonial 2 de Valoración Patrimonial Alta.*
En este tramo se valora particularmente la plantación uniforme de palmeras, en conjunto con la presencia de tapiz verde, así como de "jardines dominantes". A ello se suman las diferentes visuales que se generan por el trazado curvo de la calle.

En cuanto a lugares o espacios urbanos significativos, se indican a modo de ejemplo:

- *Ambiente urbano en la confluencia de las calles Almirante Harwood, Canadá y Cooper, ubicado en la Zona Patrimonial 1 de Valoración Patrimonial Máxima.*
En este sector se genera un "espacio urbano" determinado por la particularidad de su trama, en el que se conjugan la relevancia y variedad de la vegetación del ámbito público –abarcando el arbolado y el tapiz verde– y los jardines privados. La arquitectura de casas tipo chalé de grandes dimensiones en amplios predios, se integra adecuadamente.
- *Ambiente urbano en la confluencia de las calles Copacabana e Ilaria, ubicado en la Zona Patrimonial 2 de Valoración Patrimonial Alta.*

El particular remate de la calle Ilaria –de trazado curvo- en la calle Copacabana, está señalado por un espacio de matriz circular en el que el principal valor es la percepción continua de los jardines privados relevantes.



A estas categorías, se agregó la **valoración de tramos o conjuntos**, que se concibieron como *continuidades* a las que se aplicó una **Protección Ambiental de Tramo**, pero que no refiere tanto a los objetos como a las relaciones que entre ellos se establecen.

No necesariamente una sucesión de predios o construcciones así calificadas, implica que como unidades sean en sí mismas significativas. Pueden serlo o no, pero lo que sí se pretendió señalar es que operan correctamente unas en relación a otras, generando o sirviendo de marco a ambientes urbanos donde el valor principal puede radicar en la continuidad de verde público-privado.

Al utilizar esta protección ambiental de conjunto se está señalando que en esos bienes así protegidos, se puede operar, siempre que no se alteren las características valoradas en conjunto: siluetas, perfiles, sistemas de cubiertas, volumetrías, pertinencias tipomorfológicas que potencian un ambiente urbano calificado.

Se expresó en el plano de relevamiento con cinta azul.

Se indican a modo de ejemplo:

- *Andrés Puyol entre Ilaria y Mantua, ubicado en la Zona Patrimonial 1 de Valoración Patrimonial Máxima.*
En el tramo se aprecia el predominio de casas tipo chalé de correcta arquitectura, en predios de mediano tamaño, con cubiertas inclinadas, altura constante y carácter homogéneo. Las relaciones entre estas características determinan un sector urbano señalable.
- *Deauville entre Dr. A. Espínola y Av. Rivera, ubicado en la Zona Patrimonial 2 de Valoración Patrimonial Alta.*
El tramo presenta importantes predios con construcciones tipo chalé de grandes dimensiones y conjuntos de similar morfología y volumetría que se relacionan adecuadamente del punto de vista arquitectónico. Si bien la calidad de las arquitecturas no es destacable, sí lo es la relación entre los jardines públicos y privados y la calidad de los mismos, lo que califica particularmente el ambiente urbano.
- *Brenda entre Motivos de Proteo y Gral. Paz, ubicado en la Zona Patrimonial 5 de Valoración Patrimonial Alta.*
Tramo caracterizado por el predominio de residencias construidas en el período 1950-1970, de calidad variable, pero que conforman uno de los escasos tramos homogéneos testimoniales y representativos del período.
- *María Espínola entre Rivera y Friburgo, ubicado en la Zona Patrimonial 6 de Valoración Patrimonial Media*
La pendiente de la calle, su arbolado, los jardines privados y la sucesión de casas tipo chalé de mediano porte propias del período 1930-1950, confieren a este tramo una particular calificación.



También se registraron las situaciones que resultan **distorsionantes** o descalificadoras, a los efectos de poder operar sobre ellas. Entre estas, se señalan: la presencia de predios baldíos, los edificios que significan rupturas tipomorfológicas (inserción de tipo bloque, torre, etc.) Se expresaron en el plano de relevamiento con una cruz roja.

Síntesis de la Valoración

Padrones que integran el área del Plan	9575	100%
Padrones con alguna categoría de protección	2721	28%
Padrones con Protección Integral	117	1.2%
Padrones con Protección Estructural	493	5%
Padrones con Protección Integral de Ambiente-Jardín	67	0.7%
Padrones con Protección Estructural de Ambiente-Jardín	1539	16%
Padrones con Protección Ambiental de Tramo	1198	12.5%

5.3 CATEGORÍAS DE VALORACIÓN PATRIMONIAL POR AREAS

Del relevamiento y calificación primaria realizados surgió la siguiente escala de valoración patrimonial que tiene consecuencias relacionadas con la protección, con las formas de gestión y con aspectos normativos.

Valoración Patrimonial Máxima

La valoración patrimonial **máxima** se aplica a aquellas zonas con una alta concentración de edificios, tramos, conjuntos, espacios abiertos privados y públicos de gran relevancia en aspectos históricos, testimoniales, estéticos, arquitectónicos, urbanísticos, paisajísticos, etc.

Esto se traduce en una **Protección Total**. Esta protección se dirige al trazado, ambiente urbano, arquitecturas y jardines privados. La protección se entiende abarca la totalidad de los predios, incluyendo los casos puntuales sin valoración, que quedan protegidos en función del todo.

A nivel de gestión, implica el manejo a través de **Catálogo de Bienes, Tramos y Ámbitos**, y por medio de **control directo de toda el área**.

A nivel normativo, se traduce en **normativas específicas** de acuerdo a las características de las áreas a las que se ha aplicado esta Valoración Patrimonial.

Valoración Patrimonial Alta

La valoración patrimonial **alta** se aplica a aquellas zonas con edificios de carácter destacado, y relevancia en tramos, conjuntos, espacios abiertos privados y públicos, y a las particulares relaciones que entre ellos se establecen.

Esto se traduce en una **Protección total** dirigida al trazado, al ambiente urbano generado por el verde privado y el verde público y a los tramos.

A diferencia del caso de Valoración Patrimonial Máxima, la arquitectura, más allá de elementos puntuales que se protejan en forma individual, quedará protegida en tanto pertenezca a tramos.

A nivel de gestión, implica el manejo a través de **Catálogo de Bienes, Tramos y Ámbitos**, y **control directo solamente de bienes, tramos y ámbitos protegidos**.

A nivel normativo se regularán usos, alturas, retiros y ocupación de suelo atendiendo las características del ambiente urbano.

Valoración Patrimonial Media

La valoración patrimonial **media** se aplica a aquellas zonas donde, más allá de casos puntuales que se señalan a proteger (objetos, tramos o ámbitos), no se detectan en general valores destacables. Sin embargo puede detectarse relevancia o singularidad en algunos aspectos parciales (por ej. singularidad en el trazado, en los espacios públicos, etc.)

Estas zonas se consideran **Sin Protección General** y con **Protección particular** dirigida a los bienes, tramos y ámbitos que se señalan.

A nivel de gestión, implica el manejo a través de **Catálogo de Bienes Tramos y Ámbitos**, y **control directo solamente de bienes, tramos y ámbitos protegidos**.

A nivel normativo se regularán usos, alturas, retiros y ocupación de suelo atendiendo las características del ambiente urbano.

Valoración Patrimonial Baja

La valoración patrimonial **baja** se aplica a aquellas zonas en las que, más allá de unos pocos casos puntuales que se señalan a proteger (objetos, tramos o ámbitos), no se encuentran valores destacables.

Estas zonas se consideran **Sin Protección General** y con **Protección particular** dirigida a los bienes, tramos y ámbitos que se señalan.

A nivel de gestión, implica el manejo a través de **Catálogo de Bienes Tramos y Ámbitos**, y **control directo solamente de bienes, tramos y ámbitos protegidos**.

A nivel normativo se regularán por régimen general de acuerdo a normativas de usos, alturas, retiros y ocupación de suelo

5.4 ZONAS DE VALORACIÓN PATRIMONIAL EN CARRASCO Y PUNTA GORDA

A. CARRASCO

ZONA 1 (INCLUYE NÚCLEO FUNDACIONAL DE CARRASCO)

1.1 Abarca la zona definida por: Rambla Tomás Berreta/Rep. de México, desde Cartagena hasta J. Cúneo Perinetti; J. Cúneo Perinetti, ambos frentes, desde Rambla hasta 6 de abril; 6 de abril, ambos frentes, desde Cúneo Perinetti hasta Bolivia; Bolivia, ambos frentes, desde 6 de abril hasta Harwood; Harwood, ambos frentes, desde Bolivia hasta Havre; Havre, ambos frentes, desde Harwood hasta Quiroga; Quiroga, ambos frentes, desde Havre hasta Puntas de Santiago; Puntas de Santiago, ambos frentes, desde Quiroga hasta Lieja; Lieja, ambos frentes, desde Puntas de Santiago hasta Miami; Miami, ambos frentes, desde Lieja hasta Rivera; Rivera, ambos frentes, desde Miami hasta Cartagena; Cartagena, ambos frentes, desde Rivera hasta la Rambla.

1.2 Los predios frentistas (ambos frentes) a Av. Dr. Alfredo Arocena desde Lieja hasta Murillo, y Juan B. Alberdi desde Murillo hasta Av. Bolivia.

La zona 1.1 es la más calificada del punto de vista patrimonial, por varios aspectos.

- a. Relevancia arquitectónica destacada de muchos edificios.
- b. Relevancia del punto de vista testimonial en muchos casos.
- c. Relevancia de los espacios verdes privados
- d. Relevancia de los espacios verdes públicos.
- e. Singularidad del trazado original.
- f. Localización de elementos primarios calificadores y definidores de la imagen: Hotel Carrasco, Iglesia Stella Maris, Estación Ancap.
- g. Localización de Chalés del primer período (1915-1925) conformando tramos homogéneos en torno al hotel y en la trama próxima.
- h. Localización de grandes residencias de diferentes períodos.
- i. Señalable presencia de tramos caracterizados.

La zona 1.2, a pesar de no presentar valores puntuales o de tramo, se integra a la zona 1 en función de que:

- a. Constituye el eje central histórico de acceso al Balneario Carrasco en su etapa inicial lo que le confiere relevancia del punto de vista histórico testimonial.
- b. Presenta relevancia por la singularidad del trazado que continúa en el núcleo fundacional
- c. Conserva su carácter de gran avenida lo que se reconoce en las proporciones de su calzada, aceras y retiros frontales, el arbolado singular remanente y algunas construcciones del período original que aún permanecen.

Riesgos: área comercial en Arocena, en Alberdi y en Bolivia; procesos de sustitución funcional, tipológica, estacionamientos, etc..

VALORACIÓN PATRIMONIAL: MÁXIMA.

La zona 1.2, se deberá poner en valor como eje histórico-testimonial a través un proyecto urbano particular y una normativa que contemple y rescate sus características arquitectónico-urbanístico-ambientales.

ZONA 2 (AL ESTE DEL NÚCLEO FUNDACIONAL)

Abarca la zona definida por: Rambla Tomás Berreta, desde Lido hasta Cartagena; Cartagena, excluida, desde Rambla hasta Rivera; Rivera, excluida, desde Cartagena hasta Miami; Miami,

excluida, desde Rivera hasta Lieja; Miami, incluida, desde Lieja hasta Av. Italia; Av. Italia, acera sur, desde Miami hasta Lido; Lido, acera oeste, desde Av. Italia hasta la Rambla.

Es una zona con valores destacables.

- a. Trazado singular.
- b. Predominio de grandes casas tipo chalé post 1950, exentas, con grandes techos inclinados insertas en predios de gran tamaño.
- c. Relevancia de espacios verdes privados con predominio de grandes retiros frontales y retiros bilaterales.
- d. Relevancia espacio verde público
- e. Relevancia de la interrelación de verde público y privado.
- f. Se reconocen sectores en los que se generan tramos destacables por la conjunción de verde público y privado, en los que la arquitectura ofrece un marco apropiado.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: ALTA.

En esta zona en particular, se deberán respetar, proteger y poner en valor los espacios abiertos públicos o privados y la relación entre éstos y la arquitectura.

ZONA 3 (AL OESTE Y NORTE DEL NÚCLEO FUNDACIONAL)

3.1 Abarca la zona definida por: Av. Italia, acera sur, desde Bolivia, hasta Millington Drake; Millington Drake, ambos frentes, desde Av. Italia hasta Lieja; Lieja, excluida, desde Millington Drake hasta Alberdi; Alberdi, excluida, desde Lieja hasta Bolivia; Bolivia, ambos frentes, desde Alberdi hasta AV. Italia.

3.2 Abarca la zona definida por Alberdi, excluida, desde Bolivia hasta Lieja; Lieja excluida, desde Alberdi a Puntas de Santiago; Bonilla, ambos frentes, desde Puntas de Santiago hasta Havre; Havre, ambos frentes, desde Bonilla hasta Quiroga; Havre, (excluida) desde Quiroga hasta Harwood; Harwood, excluida, desde Havre hasta Bolivia; Bolivia, ambos frentes, desde Harwood hasta Alberdi.

(Quedan excluidos los predios frentistas (ambos frentes) a Av. Dr. Alfredo Arocena desde Lieja hasta Murillo, y Juan B. Alberdi desde Murillo hasta Av. Bolivia).

La zona 3, más allá de casos puntuales que se señalan a proteger (objetos, tramos o ámbitos) no presentan valores destacables salvo en lo referente a:

- a. La presencia de sectores con espacio público calificado
- b. Valores puntuales en lo arquitectónico.
- c. Tipomorfología variada en períodos y tipos, con retiros frontales, asociación por medianeras o por una medianera, mezcla de cubierta inclinada y horizontal y el predominio de un trazado regular, con manzanas rectangulares de gran tamaño.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: MEDIA.

ZONA 4 (AL ESTE DE ZONA 2)

Abarca la zona definida por: Rambla Tomás Berreta desde Arroyo Carrasco hasta Lido; Lido, acera este, desde Rambla hasta Av. Italia; Av. Italia, acera sur, desde Lido hasta Arroyo Carrasco.

La zona, más allá de unos pocos casos puntuales que se señalan a proteger, no presenta valores destacables.

- a. Se combinan manzanas y predios de gran tamaño (Complejo Miramar, Club de la Fuerza Aerea, Complejo de Viviendas Militares, Polideportivos Gallego, escuela, etc.), con un nuevo sector de trazado singular con predios de menor dimensión destinados a vivienda unifamiliar, actualmente en proceso de construcción.
- b. Valores puntuales en lo arquitectónico.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: BAJA.

Se deberá atender especialmente el pabellón central del ex Hotel Miramar, y la protección del verde público.

B. PUNTA GORDA

ZONA 5 (NÚCLEO EN LA PENÍNSULA DE PUNTA GORDA)

Abarca la zona definida por: Rambla República de México desde Coimbra hasta Coimbra, Rambla O'Higgins desde Coimbra hasta Parque Baroffio, Pasaje Arq. Scasso desde Rambla hasta Caramurú, Ismael ambos frentes, Grito de Gloria desde Rambla hasta Palmas y Ombúes ambos frentes, Motivos de Proteo desde Rambla hasta Palmas y Ombúes ambos frentes, Brenda desde Rambla hasta Gral Paz, ambos frentes y Coimbra ambos frentes.

Es una zona con valores destacables.

- a. Topografía muy significativa.
- b. Visuales muy significativas.
- c. Relevancia del perfil y de las visuales externas.
- d. Incidencia importante de espacio público en el área costera y Plaza Virgilio, taludes rambla y Parque Baroffio.
- e. Concentración de valores arquitectónicos de carácter puntual.
- f. Tipomorfología variada en períodos y tipos, con retiros frontales, asociación por medianeras, mezcla de cubierta inclinada y horizontal.
- g. Incidencia menor de los espacios verdes privados.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: ALTA

Se deberá atender particularmente a la topografía, las visuales y el perfil, considerando su significación y su conformación como remate desde un amplio sector de la Rambla tanto desde el este como desde el oeste.

ZONA 6 (PUNTA GORDA NORTE)

Abarca la zona definida por: Av. Italia, acera sur, desde Arq. Eugenio Baroffio hasta Av. Bolivia; Av. Bolivia (excluida) desde Av. Italia hasta San Marino; San Marino (excluida) desde Av. Bolivia hasta Rambla República de México; Rambla República de México desde San Marino hasta Coimbra; Coimbra (excluida) desde Rambla República de México hasta Gral. Paz; Gral. Paz, ambos frentes, desde Coimbra hasta Palmas y Ombúes; Palmas y Ombúes, ambos frentes, desde Gral. Paz hasta Nativa; Nativa, ambos frentes, desde Palmas y Ombúes hasta Caramurú; Caramurú, ambos frentes, desde Nativa a Baroffio; y Baroffio desde Caramurú hasta Av. Italia.

La zona, a pesar de contar con escasos valores en lo arquitectónico, presenta valores que radican en:

- a. La conjunción de diversos trazados resueltos armónicamente.
- b. Sectores con espacio público calificado
- c. Tipo morfología variada en períodos y tipos, con retiros frontales, asociación por medianeras o por una medianera, mezcla de cubierta inclinada y horizontal.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: MEDIA.

ZONA 7 (PUNTA GORDA ESTE)

Abarca la zona definida por: Rambla República de México desde Cuneo Perinetti a San Marino; San Marino, ambos frentes, desde Rambla República de México a Bolivia; Av. Bolivia (excluida), desde San Marino hasta 6 de abril; 6 de abril (excluida) desde Bolivia a Cuneo Perinetti; Cuneo Perinetti (excluida), desde 6 de abril a Rambla.

Zona con valores destacables.

- a. Relevancia de los espacios verdes públicos, en particular arbolado.
- b. Singularidad del trazado.
- c. Valores arquitectónicos de carácter puntual.
- d. Tipomorfología variada en períodos y tipos, con retiros frontales, asociación por medianeras, mezcla de cubierta inclinada y horizontal.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: MEDIA.

C. CARRASCO NORTE

ZONA 8

Abarca la zona definida por: José Ordeig, acera este, desde Av. Italia hasta Bolivia; Av. Bolivia, acera este, desde José Ordeig hasta Camino Carrasco; Camino Carrasco, acera sur, desde Bolivia hasta Havre; Havre, ambos frentes, desde Con. Carrasco hasta Av. Italia; Av. Italia, acera norte, desde Havre hasta José Ordeig.

La zona, más allá de unos pocos casos puntuales que se señalan a proteger, no presenta valores destacables.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: BAJA.

ZONA 9

Abarca la zona definida por: Havre (excluida) desde Av. Italia hasta Cno. Carrasco; Camino Carrasco, acera sur, desde Havre hasta Santa Mónica; Santa Mónica, ambas aceras, desde Con. Carrasco hasta Horacio Acosta y Lara; Horacio Acosta y Lara desde Santa Mónica hasta Dr. C. Nin y Silva; Dr. C. Nin y Silva, acera oeste, desde Horacio Acosta y Lara hasta Gral. Máximo Tajés; Gral. Máximo Tajés, acera sur, desde Dr. C. Nin y Silva hasta Martínez Thedy; Martínez Thedy desde Gral. Máximo Tajés hasta Arroyo Carrasco; Arroyo Carrasco desde Martínez Thedy hasta Av. Italia; Av. Italia, acera norte, desde Arroyo Carrasco hasta Havre.

Es una zona en proceso de transformación edilicia y con predominio de trazado regular, con manzanas rectangulares de gran tamaño. Más allá de casos puntuales que se señalan a proteger (objetos, tramos o ámbitos) no presenta valores destacables, salvo en sectores con espacio público calificado.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: MEDIA.

ZONA 10

Abarca la zona definida por: Dr. C. Nin y Silva, acera este, desde Arroyo Carrasco hasta Gral. Máximo Tajés; Gral. Máximo Tajés, acera norte, desde Dr. C. Nin y Silva hasta Martínez Thedy; Martínez Thedy desde Gral. Máximo Tajés hasta Arroyo Carrasco.

Es una zona con valores destacables.

- Relevancia de espacios verdes privados con predominio de grandes retiros frontales y retiros bilaterales.
- Relevancia del espacio verde público.
- Relevancia de la interrelación de verde público y privado.
- Predios de gran tamaño con predominio de grandes casas tipo chalé post 1950, exentas, con grandes techos inclinados. No aparecen valores arquitectónicos señalables.

VALORACIÓN PATRIMONIAL: ALTA.

Se deberán respetar, proteger y poner en valor los espacios abiertos públicos o privados y la relación entre éstos y la arquitectura.

SÍNTESIS DE LOS BIENES PROTEGIDOS SEGÚN ÁREAS

Zona	Valoración Patrimonial	Prot. Integral	Prot. Estructural	Protección Integral Jardín Relevante	Protección Estructural Jardín	Protección Ambiental de Tramo
Zona 1	Máxima	94	214	9	326	539
Zona 2	Alta	7	58	38	270	228
Zona 3	Media	4	56	4	238	118
Zona 4	Baja	1	2	0	11	0
Zona 5	Alta	10	40	2	45	78
Zona 6	Media	1	52	5	188	162
Zona 7	Media	0	44	0	32	52
Zona 8	Baja	0	6	1	81	0
Zona 9	Media	0	17	3	301	14
Zona 10	Alta	0	4	5	47	7
Totales	-	117	493	67	1539	1198

CATALOGO

La realización de un Catálogo de Protección implicó la necesaria tarea previa de precalificar todos los predios del área y determinar todos aquellos Bienes, Tramos y Ámbitos que merecen protección, atendiendo las particulares características de la zona que integra el Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco y Punta Gorda.

El **Catálogo de Bienes, Tramos y Ámbitos** es un instrumento para la gestión y el control directo de toda el área, por lo tanto deben integrar el catálogo todos aquellos bienes, tramos y ámbitos que se señalan con algún tipo de protección.

No obstante ello, en esta etapa **no se realizará la totalidad del relevamiento de campo necesario para la confección del Catálogo completo.**

Los criterios de selección para determinar los objetos de relevamiento dentro del Plan, son los siguientes:

1. Para el caso de los Bienes:

Incluir el sector de mayor concentración de valores patrimoniales dentro de la Zona 1 de Máxima Protección.

Contemplar el registro de bienes que colaboren en la consolidación y conservación del trazado y características del tejido original.

Tomar en cuenta las situaciones de riesgo que puedan presentarse, por las propias características de los bienes o de las áreas en que se insertan. Entre ellos se consideraron los riesgos propios de las áreas comerciales en desarrollo o a potenciar; los riesgos que puedan generarse a partir de los proyectos urbanos planteados por el propio Plan (caso de peatonalización del par Arocena – Costa Rica), así como los grandes emprendimientos ya en proceso (caso del Hotel Carrasco).

En función de estos criterios se determinó un sector definido por las calles: Rambla Tomás Berreta/República de México, desde Potosí hasta Divina Comedia; Divina Comedia, desde Rambla República de México hasta Av. Rivera; Av. Rivera desde Divina Comedia hasta Arocena; Arocena-Alberdi desde Av. Rivera hasta Bolivia; Av. Rivera desde Arocena hasta Potosí; Potosí desde Av. Rivera hasta Rambla Tomás Berreta.

En este sector se ubican **90 bienes** con **Protección Integral y Estructural**.

Como criterio complementario se consideró incluir en esta etapa del relevamiento, todos aquellos bienes con **Protección Integral** que se ubican fuera del sector anteriormente definido, y pertenecen al área objeto del Plan. Son **77 bienes**.

Se relevarán en consecuencia, un **total de 167 bienes**.

2. Para los Tramos y Ámbitos

Para esta etapa no se realizarán fichas de relevamiento de tramos y ámbitos. De todos modos, tanto unos como otros se encuentran registrados en el Plano de Relevamiento y Protección y surgen de la Base de Datos correspondiente.

5.5 DISEÑO DE FICHAS DE RELEVAMIENTO DE BIENES

Las fichas de relevamiento se diseñan recogiendo la experiencia de los Inventarios realizados precedentemente en el Uruguay, de acuerdo a las características de la zona y a los requerimientos de la Intendencia Municipal.

En las fichas de Bienes, se consignan, básicamente los datos referentes a:

- Identificación: dirección, manzana, solar, área, padrón, denominación.
- Información: uso original y uso actual, global y discriminado por plantas, época (original y actuaciones posteriores), protecciones legales existentes, y autor edificio y jardín (original y actuaciones posteriores), propiedad, régimen y observaciones.
- Planimetría.
- Descripción y características:
 - Morfología: alineación, asociación, cubierta, tipo, altura estimada.
 - Categoría de la construcción.
 - Estado de conservación (exterior, interior y jardín).
 - Intervenciones (exterior e interior).
 - Sistema constructivo: soporte vertical, entrepiso y cubierta.
 - Elementos significativos arquitectónicos.
 - Descripción del Jardín
 - Elementos significativos del Jardín.
- Evaluación: urbanística, arquitectónica y jardín.
- Protecciones generales

- Grado de Protección.
- Recomendaciones.
- Bibliografía.
- Documentación fotográfica (digital).

CAPITULO 6

OPERACIONES DE RECALIFICACION POR INDUCCION DE PROYECTOS ESPECIALES

6.1.PROYECTO PARA EL ARROYO CARRASCO

El proyecto para el Arroyo Carrasco que aquí se presenta, en el que se considera como zona de actuación el curso de dicho arroyo al sur del cruce con Camino Carrasco, se elabora en el entendido que, aun cuando el arroyo enfrenta hoy problemas ambientales y sociales de extrema gravedad, mantiene sin embargo intacta su potencialidad para convertirse en un elemento calificador del entorno urbano a través del cual discurre, a través de una intervención en él que explote sus posibilidades.

Esta potencialidad viene dada, en primer lugar, por su ubicación en el límite de la ciudad, lo que lo convierte en una de las "puertas" de Montevideo y -quizá- en la más jerárquica; pero también porque el proceso de contaminación de sus aguas puede aun revertirse si se toman las medidas adecuadas; porque existe una gran cantidad de espacio vacío en sus márgenes en los cuales es posible realizar intervenciones que recalifiquen el lugar; y porque la variedad de circunstancias paisajísticas que el arroyo atraviesa en un tramo relativamente corto pueden aprovecharse para dotar a la zona de interés mayor que aquel que la sola presencia del arroyo le confiere.

La situación actual es, sin embargo, crítica, en muchos aspectos. Algunos de los problemas que presenta la situación actual del arroyo se especifican a continuación:

1. El arroyo presenta niveles de contaminación altísimos. Esto se debe a varias causas, la mayor parte de ellas generadas fuera de la zona de actuación, entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:
 - La desecación de los Bañados de Carrasco, que ha cortado un proceso natural de recuperación de las aguas.
 - Desechos industriales vertidos directamente al curso de agua al norte de Camino Carrasco.
 - Desechos volcados al arroyo por los establecimientos industriales existentes en la zona (Frigorífico e Industria Automotriz, ambos en el departamento de Canelones). Estos dos casos se van a conectar a la red sanitaria en fecha próxima.
 - Clasificación de basura y posterior vertido del descarte en las aguas del arroyo, sobre todo en la cañada Chacarita, afluente del arroyo Carrasco.
 - Este hecho también ocurre en los asentamientos que están dentro de la zona, aunque en cantidad bastante menor.
2. El arroyo es límite de dos administraciones municipales con políticas y problemas muy distintos. Por otra parte, las aguas y sus márgenes (50 metros a partir del eje del curso) son jurisdicción del MTOP¹.
3. Las riberas del arroyo son de difícil o imposible acceso, sobre todo del lado de Montevideo. Hay asentamientos sumamente densos, barrios privados de alta calidad y clubes deportivos, que de una manera u otra dificultan el acercarse hasta el curso de agua.
4. La ribera del lado de Canelones tiene más posibilidades porque no está tan congestionada, ni de espacio ni de problemas, pero también carece - como toda la zona urbana de Canelones en este sector- de un nivel mínimamente adecuado de infraestructura vial.

5. En ambas orillas, el arroyo presenta variantes muy grandes de una zona a otra, en trechos muy cortos.

a. **En Montevideo**

- **Parque Lavalleja.** Zona adjudicada al Club Banco República para la construcción de un parque y otras instalaciones deportivas, el cual fue objeto de un llamado a concurso de Anteproyectos. Existe, entonces, un proyecto aun no construido, aunque el predio cuenta con algunas canchas ya en funcionamiento.
- **Club Hebraica Macabí.** El club tiene buenas instalaciones deportivas construidas aquí, las cuales llegan hasta la ribera misma del arroyo, convirtiéndose en un tapón ya que las instalaciones no pueden ser visitadas salvo por los socios del club. Según planos, el límite del predio concedido deja, entre él y el arroyo, un espacio de aproximadamente 20 metros. Sin embargo, el club se ha apropiado de todo.
- **Country Jardines de Carrasco.** Existe un espacio vacío entre la calle Acosta y Lara y el arroyo lindero al nuevo Country "*Jardines de Carrasco*". Esta zona es fácilmente parquizable, y ya ha habido plantaciones de especies autóctonas por parte de APRAC¹.
- **Carrasco Norte.** Grandes casa sobre la calle *Acosta y Lara*, y entre ésta y la ribera del arroyo. En este sector hay espacio libre donde es posible actuar. En esta zona está ubicado el único puente peatonal que une ambas orillas y que es muy utilizado por peatones y ciclistas.
- **Asentamiento Acosta y Lara.** Asentamiento muy denso, en el cual viven 400 familias de las cuales se regularizaría la situación de 250 de ellas. Es un asentamiento bastante consolidado. En él se ha construido (por parte de APRAC) una calle costanera ("*rambla*") que ha impedido que el asentamiento continúe invadiendo la ribera del arroyo.
- **Estación Reductora.** Además de las instalaciones de UTE, hay una plaza (proyectada por iniciativa de APRAC) y un amplio espacio libre, muy visible desde la calle *Blanco Acevedo* y desde *Camino Carrasco*, y con una buena relación entre el arroyo y la trama de la ciudad. Uno de los pocos lugares donde las aguas del arroyo son visibles desde lejos.

b. **En Canelones**

- **Paso Carrasco.** Barrio muy pobre, en donde además está la planta de tratamiento del Frigorífico (no utilizada) y mucho espacio indefinido. Al sur, y directamente sobre el arroyo, hay un asentamiento que en parte será regularizado y en parte será trasladado. El acceso a este barrio desde la ciudad es a través de Camino Carrasco.
- **Laguna 1.** Espacio existente entre la laguna y el arroyo, con grandes árboles y con una calle costanera en pésimo estado que, frecuentemente, está cortada por el desagüe de la propia laguna en el arroyo.
- **Parque Miramar.** Barrio con viviendas de calidad y relativamente nuevas. Acá también hay una calle costanera con pavimentos en estado muy malo. El acceso a este barrio desde la ciudad es a través de Avenida de las Américas.
- **Laguna 2** Espacio existente entre la otra laguna y el arroyo. La costanera continúa en este sector, pero por momentos casi desaparece. Todo este sector está en este momento afectado por las obras del puente nuevo de Avenida Italia.

- **Barra Carrasco.** Barrio con viviendas de calidad, donde se ha realizado una calle costanera bastante buena. Ha habido plantaciones de especies autóctonas por parte de APRAC.

c. Puentes

- **Puente Avenida Italia.** Esta es la principal entrada a Montevideo. Es la de mayor uso y también la entrada desde el aeropuerto. Por eso esta es la "*puerta de Montevideo*", sin embargo, hasta ahora esa jerarquía no se ha materializado. Existe un proyecto en ejecución de un puente nuevo, que además resuelve los problemas de giro a la izquierda para tomar la Rambla. En esta zona existe un asentamiento ("*Tajes*") que desaparecería por las obras del nuevo puente.
- **Puente Camino Carrasco.** Sector bastante indefinido y confuso, tanto espacialmente como desde el punto de vista vial, características éstas que tiene Camino Carrasco en todo su recorrido en el departamento de Canelones. Hay espacio libre en ambas márgenes como para realizar una intervención que mejore la situación.
- **Puente Rambla.** El puente existente es muy angosto, habida cuenta del uso cada vez más intenso que tiene. Este es el sector de la desembocadura del arroyo en el Río de la Plata, la cual se ha ido desplazando hacia el este a lo largo del tiempo en un proceso que todavía continúa.

Diagnostico general.

Más allá del estado de contaminación de sus aguas (que es muy alto y cuyo mejoramiento es un requisito para que cualquier proyecto de recalificación tenga sentido), las márgenes del arroyo presentan un estado general de abandono que favorece que un proceso de degradación del espacio de las mismas haya aparecido y continúe.

Esta situación obedece a dos factores, mutuamente relacionados, y relacionados también con la situación de contaminación total del curso de agua: el *aislamiento* y la *falta de usos*.

1. **Aislamiento.** Tanto en Montevideo como en Canelones, las riberas del arroyo son de difícil acceso o directamente inaccesibles, en buena parte del tramo considerado. Esto ocurre debido a las siguientes causas:
 - a. En ambos departamentos - salvo algunos pequeños tramos- por la ausencia de circulaciones vehiculares que permitan llegar adecuadamente hasta las riberas del arroyo.
En Montevideo esta calle costanera no existe, salvo en el sector vinculado al asentamiento *Acosta y Lara*. La propia calle Acosta y Lara, pese a que sigue el recorrido del arroyo, no es capaz de cumplir este papel (con la excepción del sector vinculado al Country Jardines de Carrasco) porque gran parte de las ocupaciones existentes de las márgenes del arroyo obstaculizan la vinculación de esta calle con el curso de agua.
En Canelones la calle costanera existe en muchos lugares, pero su estado de conservación es muy malo y muy frecuentemente pierde la continuidad que debiera tener, siendo imposible recorrer la ribera del arroyo a través de ella.
En ambos departamentos, además, estas calles costaneras - cuando existen - están mal vinculadas, o no están vinculadas en absoluto, con las avenidas que unen la zona con el resto de la ciudad.
 - b. En Montevideo, además, la costa del arroyo se ve obstaculizada en diversos tramos por la presencia de elementos que impiden la llegada hasta el agua (los dos asentamientos existentes, el club Hebraica Macabí, las instalaciones aun no construidas del club Banco República, la central de reductora de energía eléctrica).

- c. En Canelones, en cambio, el acceso a la costa del arroyo no está obstaculizado, pero en todos los casos la zona del arroyo significa la "parte de atrás" de barrios que se vinculan a la ciudad por otras vías.

2. Sin usos.

En las riberas del arroyo prácticamente no hay actividades, y las pocas que hay (como se indicó en el numeral anterior) significan más bien obstáculos para la utilización del arroyo, ya que no se trata de actividades abiertas al público en general.

Esta situación favorece una apropiación de las márgenes para usos informales.

Estrategias generales.

En virtud de lo anterior, se propone establecer las siguientes estrategias de actuación:

1. De Conexión.

- a. Se considera una necesidad materializar una **calle costanera** continua en ambas márgenes del arroyo. Es este un recurso para evitar la turgurización que se produce en zonas de difícil acceso, y permite que se concreten los usos que se proponen.

En Montevideo esta costanera solo existe enfrente al asentamiento Acosta y Lara, un sector formado por la calle Ricardo Areco y frente al Country, donde la calle Acosta y Lara cumple esa misión. Estos distintos sectores de costanera no tienen siempre continuidad entre sí.

En Canelones la costanera existe en muchos lugares, pero está en muy mal estado de conservación y con varios de sus tramos desconectados entre sí.

- b. **Conexión** de esta calle costanera con la estructura vehicular existente.

En Montevideo, esto significa la vinculación de la costanera a crear con la calle Acosta Y Lara, y la continuidad de ésta, que hoy interrumpe el Club Hebraica.

En Canelones los distintos tramos de costanera están vinculados a los respectivos barrios, con los mismos problemas referente al estado de conservación del pavimento.

- c. **Puentes vehiculares locales.** Los tres puentes existentes están vinculados a grandes estructuradores. El movimiento local encuentra en el arroyo una barrera, que solo puede superar conectándose a través de las avenidas. Se proponen puentes vehiculares como continuación de la *calle Queguay* de Parque Miramar, y como continuación de la calle *Gral. Naniño* de Montevideo.

- d. **Puentes peatonales.** Existe solamente uno, que tiene un uso muy intenso, tanto de peatones como de ciclistas y motonetistas. Se proponen tres puentes más: Uno de ellos como continuación de la calle *Máximo Tajés*, otro como continuación de la calle *José Martí* de Parque Miramar, y otro en el borde oeste del asentamiento Acosta y Lara.

2. De Ocupación.

- a. Se propone la creación de un **Parque Lineal** continuo en ambas riberas del arroyo.

Esta operación tiene dos objetivos:

1. Completar la artificialización de las costas del arroyo como forma de erradicar formas de apropiación informal del espacio de las riberas.

2. Aprovechar las potencialidades paisajísticas que el sitio tiene para realizar una operación que recalifique la zona y brinde alternativas de espacios de esparcimiento.

- b. El parque propuesto se entiende como una **estructura espacial continua** que va ocupando los lugares disponibles de las riberas, infiltrándose dentro de la trama hasta donde ésta lo permita, o reduciéndose al mínimo cuando las zonas ya ocupadas se acercan al borde del arroyo.

Esta estructura continua está conformada por tres sistemas:

- **Forestación.** Vegetación a incluir en las zonas parquizadas. Por un lado se considera adecuado continuar con la política de plantar elementos autóctonos (según viene haciendo APRAC), pero se entiende, además, que no se debe intentar recuperar el monte original solamente. Por esa razón se establecen dos tipos distintos de formas de actuación a este respecto: por un lado elementos que formen una masa continua similar a la del monte indígena; y por otro lado, elementos dispuestos de manera geométrica, asociados a otras partes del proyecto.
 - **Senderos.** Constituyen el elemento geométrico y repetitivo dominante del proyecto. Se trata de senderos dispuestos regularmente en sentido perpendicular al arroyo, tendientes a constituirse en una trama que le de estructura al Parque.
 - **Equipamientos.** Se trata de elementos repetitivos, pero variables dentro de un catalogo posible (quioscos, pérgolas, etc. ..) que se asocian a puntos relevantes de la estructura de senderos.
3. **Programas.** Se instalarán programas que tematizarán los diversos sectores del Parque y que, a su vez, serán parte de la forma de financiación de la operación.

Operaciones Projectuales

Estas estrategias se materializan en las siguientes operaciones projectuales:

1. Operaciones de Conexión.

Se trata de las operaciones sobre la red vial necesarias para la concreción del proyecto general, y que estarán a cargo de la Intendencia correspondiente, o de ambas actuando conjuntamente con el MTOP en el caso de los puentes previstos.

Se subdividen de la siguiente manera:

- a. **Costanera.** La operación de materializar la calle costanera continua (con tramos vehiculares y otros en los que solamente funcionará con senderos peatonales y ciclo vías) se podrá realizar por tramos y con distintas operaciones, según se indica más abajo.

· **Calle vehicular nueva:**

Calle asfaltada de doble vía con cantero en el medio.

Se trata del completamiento de la calle Acosta Y Lara en Montevideo, en el tramo lindero al club Hebraica Macabí. Este es el único sector completamente nuevo a realizar en todo el proyecto del Arroyo Carrasco. El mismo no solamente implica el completamiento de la calle Acosta y Lara, sino además la conexión del proyecto con el nudo vial a realizar en el cruce con Avenida Italia.

En total son 250 metros lineales.

· **Reparación de calle vehicular existente.**

Calle asfaltada de 7 metros de ancho sobre superficie de balasto existente. Creación de veredas peatonales de 2 metros de ancho en ambas márgenes.

Esta situación ocurre solamente en el departamento de Canelones, donde la costanera vehicular ya existe, pero se encuentra en muy mal estado. La solución se aplicará en los siguientes casos:

b1: Paso Carrasco, desde el puente de la calle Gral. Naniño hasta el comienzo de la zona de la Laguna: 520 metros lineales.

b2: Laguna 1, desde el comienzo hasta Parque Miramar. 500 metros lineales.

b3: Parque Miramar, en todo el sector. 500 metros lineales.

b4: Laguna 2, desde el comienzo hasta la mitad aproximada del trayecto hasta Avenida Italia. 200 metros lineales.

En total son 1720 metros lineales.

- **Reparación de calle vehicular existente y agregado de equipamientos.**
Calle asfaltada de 10 metros de ancho, sobre pavimento de balasto existente. Creación de una vereda de 2 metros de ancho en un sector y otra vereda equipada de 10 metros de ancho. Esta incluye la incorporación una Ciclo vía.

Esta propuesta se aplicará en los siguientes casos:

- c1:** Montevideo. Frente al asentamiento Acosta & Lara. 470 metros lineales
 - c2:** Canelones. Ultimo sector de la zona de la Laguna 2. 230 metros lineales
 - c3:** Canelones. Barra de Carrasco. 600 metros lineales.
- En total son 1300 metros lineales.

- **Senderos peatonales y ciclo vías.**
En los lugares donde la calle vehicular se interrumpe, la costanera se materializa solamente con la presencia de senderos peatonales y ciclo vías.
 - d1:** Montevideo. Carrasco Norte, antes del puente vehicular de la calle Gral. Naniño. 280 metros lineales.
 - d2:** Montevideo. Paso Carrasco, frente a la central reductora de energía eléctrica. 200 metros lineales.
 - d3:** Montevideo. Entre Avenida Italia y la Rambla. 450 metros lineales.
 - d4:** Canelones. Paso Carrasco. En el sector más cercano al puente de Camino Carrasco. 400 metros linealesEn total son 1330 metros lineales.

b. Conexiones con la trama circulatoria existente:

- **Estacionamientos.**
Ubicados en aquellos lugares en los que la costanera no es vehicular.
- **Paso Carrasco.**
Calle de Conexión entre el puente Gral. Naniño y el Camino Carrasco, y las calles perpendiculares correspondientes para recocer el tejido vial.
600 metros lineales de calles de balasto de 7 metros de ancho.
- **Laguna 1.**
Conexión entre Paso Carrasco y Parque Miramar.
350 metros lineales de calle de balasto de 7 metros de ancho.
- **Laguna 2.**
Unión de la red viaria existente con la costanera proyectada.
120 metros lineales de calle asfaltada de 7 metros de ancho.

c. Puentes vehiculares en Estructuradores

Los puentes sobre los tres grandes estructuradores son los únicos puentes vehiculares existentes.

Los puentes están a cargo del MTOP, y su modificación no es necesaria desde el punto de vista de las operaciones proyectadas para el Arroyo, sino desde una perspectiva más amplia de los flujos vehiculares en el departamento.

- **Camino Carrasco.**
El *Camino Carrasco* es considerado, dentro del Plan, una de las vías más importantes de la zona.
Para cumplir los cometidos que el Plan le asigna a este estructurador, el puente con el que cruza el Arroyo debe modificarse, ya que es muy angosto.
- **Avenida Italia.**

Esta avenida es la más importante entrada a la Capital. El puente que cruza el arroyo está siendo modificado por el MTOP. La IMMⁱⁱⁱ debe complementar esta obra con la construcción de un nudo circulatorio ya dentro del Departamento. Esta obra está prevista por la IMM y es independiente del Plan.

- **Rambla.**

Este puente es muy angosto, teniendo en cuenta la gran circulación automotriz que lo atraviesa, y el ancho ya existente de la Rambla de Montevideo.

d. Puente vehiculares locales.

Se propone un puente vehicular local, que vincula las respectivas costaneras en ambas márgenes, y conectan además ambas tramas viales.

El mismo dispondrá de veredas peatonales de 2 metros de ancho en ambas márgenes.

Dicho puente, es la continuación de la calle Gral. Naniño.

Un segundo puente vehicular, continuación de la calle Queguay de Parque Miramar, podría ser encarado en una etapa futura.

Los puentes vehiculares deben ser gestionados por la IMM, la IMC^{iv} y el MTOP, conjuntamente.

- **Continuación calle Gral. Naniño.**

A través de este puente y la continuación de la calle correspondiente dentro de Canelones^v, se conectan el barrio *Paso Carrasco* (en Canelones) y *Carrasco Norte* (en Montevideo).

También se logra una comunicación directa entre Camino Carrasco y Avenida Italia.

- **Continuación calle Queguay.**

Esta operación conecta los barrios de *Parque Miramar* (Canelones) y *Jardines de Carrasco* y *Carrasco Norte* (Montevideo).

Este puente forma parte de una etapa futura del desarrollo del proyecto. No tiene la misma importancia que el anterior, ya que sus efectos se reducen a los usuarios de los barrios inmediatos a él. De todas formas, a través de la calle Queguay^{vi}, se permite acceder a la Avenida de las Américas.

e. Puentes peatonales.

Se proponen diversos puentes peatonales que complementan la circulación de escala local.

También en estos casos, los mismos deberán ser gestionados conjuntamente por los tres organismos involucrados.

- **Paso Carrasco.**

Continuación de uno de los senderos del Parque junto a la proyectada zona educativa de Paso Carrasco^{vii}.

- **Carrasco Norte.**

Puente existente, que se integra en los espacios proyectados en esa zona (zona deportiva y anfiteatro).

- **Parque Miramar.**

Continuación de la calle *José Martí* de Parque Miramar. Conecta este barrio con Jardines de Carrasco.

- **Puerta de Montevideo.**

Vinculado al proyecto Puerta de Montevideo^{viii}, conecta además al departamento de Montevideo con la zona recreativa proyectada en el sector de la Laguna 2^{ix}.

- **Barra de Carrasco.**

El puente peatonal proyectado forma parte del proyecto "Parque de la Playa", y vincula la costa de Canelones con el Parque Temático.

2. **Operaciones de Ocupación.**

Estas operaciones se refieren al Parque propiamente dicho.

Este Parque es continuo, a lo largo del arroyo, invadiendo los lugares en donde encuentre espacio para desarrollarse.

Con este recurso, se generan cuatro zonas de Parques específicos:

a. **Paso Carrasco.**

Este sector está vinculado a la instalación de una zona educativa^x y, junto a ese proyecto, intentan -a través de una presencia institucional fuerte pero no agresiva, y de una artificialización completa y controlada de las márgenes- evitar los usos informales de las márgenes.

La operación implica 4.5 hectáreas de áreas parquizadas.

b. **Carrasco Norte.**

Se propone la creación de una zona deportiva en el sector cercano al puente peatonal existente, y donde existe suficiente área libre como para alojar esa actividad. También se propone allí la instalación de un anfiteatro.

En total son 2.5 hectáreas de áreas parquizadas.

c. **Parque del Arroyo.**

Se trata de la incorporación de senderos en el bosque nativo existente, sobre un área de bañados.

El Parque intente recuperar este sector como la ribera “natural” del arroyo, a través de la presencia del bañado y del monte criollo recuperado.

Aquí APRAC ya ha hecho plantaciones, y lo que se propone son los dispositivos necesarios para hacerla accesible.

d. **Parque de la Playa.**

Aquí también se trata de la incorporación de senderos y otros equipamientos a una zona que ya parquizada.

También un puente peatonal que la une a Montevideo, donde tendrá lugar parte del Parque (equipamientos y decks).

En todos los casos, y más allá del diseño específico de cada uno de ellos y de las operaciones de conexión que estén presentes, se plantean las siguientes formas de actuación:

· **Senderos.**

Que forman una malla regular y repetitiva.

· **Equipamientos.**

Estructuras que se repiten siguiendo la malla de los senderos y que albergan actividades diversas, desde quioscos, locales comerciales menores y comidas al paso, hasta glorietas y miradores. Estos equipamientos, cuando fueran locales comerciales de cualquier tipo, deberían generar ingresos suficientes para - por lo menos- la construcción y el mantenimiento de los propios equipamientos, incluyendo aquellos que no alberguen actividades económicas.

· **Decks.**

Superficies de madera en directo contacto con el espejo de agua del arroyo.

3. **Operaciones Programáticas.**

Las operaciones programáticas son las encargadas de tematizar los distintos sectores del Parque, y además – en las operaciones tipo 3a y 3b- otorgan los fondos que permiten financiar las operaciones de conexión y ocupación.

a. **Habitacionales.**

Zonas previstas para instalar programas habitacionales o loteos nuevos.

· **M1 Puerta de Montevideo.**

7000 m2 de apartamentos u oficinas de alto nivel, en dos torres de 45 metros de altura y 15 metros de lado.

El proyecto se ubica en dos terrenos a ambos lados de Avenida Italia. El lado norte esta hoy en día ocupado por un asentamiento, y el lado sur esta vacío. Ambos predios son municipales.

El proyecto marca la entrada más importante a la ciudad, la cual será además jerarquizada por otras operaciones viales en curso.

Su ubicación en la ribera misma del arroyo y en medio de dos nudos viales de gran tamaño (uno de ellos en construcción por el MTOP, y otro de construcción prevista en un futuro cercano, por la IMM) hacen que la zona de implantación del proyecto no pertenezca a la morfología de Carrasco, sino más bien a la lógica de la gran avenida, lo que habilita a una solución de mayor tamaño y altura.

· **M2 Carrasco Norte.**

4000 m2 de viviendas de nivel medio en dos bloques de 15 x 30 metros y 4 pisos de altura.

Se trata de un gran espacio vacío no fraccionado frentista al arroyo, rodeado de viviendas unifamiliares de alto nivel.

El proyecto forma parte de una estrategia de colonización del uno de los pocos espacios vacíos en la ribera montevideana del arroyo.

· **M3 Camino Carrasco.**

6000 m2 de viviendas u oficinas de nivel medio, además de 4000 m2 de áreas comerciales en planta baja.

El proyecto se ubica en el otro gran terreno vacío en Montevideo, que es frentista al arroyo y a Camino Carrasco.

Es otra entrada a Montevideo, que no es ahora de demasiada importancia, pero que la adquirirá en el futuro, en el contexto de las operaciones previstas por el Plan.

· **C1 Paso Carrasco.**

14800 m2 de vivienda media a instalar en terrenos vacíos del departamento de Canelones.

Se trata de una operación de completamiento del tejido habitacional existente en terrenos hoy marginales que quedarán en una ubicación muy buena, una vez realizadas las obras, tanto del Parque como de conexión vial a través del puente de Gral. Naniño.

· **C2 Laguna 1.**

7200 m2 de vivienda media a ubicar en una zona hoy sin urbanizar.

La calle de conexión entre Parque Miramar y Paso Carrasco propuesta convierte estos terrenos en una oportunidad para el desarrollo de programas habitacionales, con viviendas vinculadas a las Lagunas.

· **C3 Laguna 2.**

10080 m2 de vivienda media, en terrenos hoy sin lotear y cercanos al Parque Miramar.

b. Inversiones Privadas

Lugares y temas en los que es posible hacer llamados a ofertas de interés privado, en programas no habitacionales.

- **M4 Parque Temático.**
7,5 hectáreas de parque, cuyo “tema” surgirá de las propuestas presentadas^{xi}.
Desde el punto de vista de la utilización del predio, las condiciones que se deberían poner a los proponentes serían las siguientes:
 - El uso público sin restricciones de la zona más cercana al arroyo, y que podía ser los 50 metros a partir del eje en donde se verifica la jurisdicción del MTOP.
 - El uso público sin restricciones de los puentes que cruzan el arroyo.
 - Un máximo a determinar de especies de árboles existentes que pueden ser cortados (p. ej. 10%).
 - Un máximo a determinar de superficie a impermeabilizar (p. ej. 20%)

 - **C4 Terminal Camino Carrasco.**
Terminal de ómnibus y Centro Comercial de escala local vinculado al puente de Camino Carrasco.

 - **C5 Área Comercial Laguna 1.**
Área comercial en la zona entre lagunas que conecta Paso Carrasco con Parque Miramar.
Zona donde es posible instalar proyectos comerciales de gran tamaño.
Son, en total 2500 m2 de áreas comerciales.

 - **C6 Área Recreativa Laguna 2.**
Zona para instalar programas recreativos (y en especial gastronómicos), en el sector vinculado al proyecto "Puerta de Montevideo".
Son 1600 m2 de áreas comerciales.

 - **C7 Terminal Rambla**
Terminal de ómnibus y Centro Comercial de escala local vinculado al puente de la Rambla.
- c. Concesiones.**
Las concesiones ya existen, pero en el marco del proyecto debiera revisarse la contrapartida de cada una de ellas. Ambas ocupan lugares potencialmente importantes para el desarrollo del proyecto, y ambas se encuentran en Montevideo.
- **M5 Club Banco República**
Ocupa el sector frentista a la Rambla, en donde se ha elaborado un proyecto que no ha llegado a ser construido totalmente.
En el contexto de la ejecución del presente proyecto, estos terrenos ocupan un lugar de primera jerarquía, tanto si adquiriera un uso en tanto parque, como si fuera objeto de un llamado a propuestas de interés con otros fines. La contrapartida exigida para la concesión de uso debe estar acorde con esta situación.

 - **M6 Club Hebraica Macabí**
La concesión ocupa un sector del arroyo cercano a Avenida Italia, y es claramente un obstáculo para la continuidad del Parque proyectado.
Esto se debe a que el concesionario ha invadido el sector de la ribera del arroyo que corresponde al MTOP.
También en este caso deben ser revisadas las contrapartidas de la concesión, pero además se debe exigir el uso público sin restricciones de la ribera el arroyo y su espacio adyacente.
- d. Institucionales Públicos.**
Se refiere a proyectos que tematizan sectores o resuelven demandas concretas, pero que, por su naturaleza, deben estar a cargo de organismos públicos.

- **M7 Museo del Arroyo**
Se complementa el proyecto “Parque del Arroyo” con la construcción de un Museo del Arroyo, eventual sede de APRAC o de la unidad generada a los efectos de gestionar este proyecto.
- **M8 Centro Comunal Acosta y Lara**
Se propone la instalación de un Centro Comunal municipal vinculado al asentamiento Acosta & Lara, con las actividades dirigidas por la IMM que se juzguen necesarias, como forma por un lado de resolver demandas inmediatas, y por otro, de fortalecer la presencia institucional en la zona.
- **C8 Zona Educativa Paso Carrasco**
También para fortalecer la presencia institucional en una zona donde abundan los usos no formales y eventualmente agresivos del espacio, se propone la construcción de edificios educativos (escuelas y liceos), en el entendido que dichos programas –además de ser necesario en sí mismos- representan actividades fuertemente institucionales pero no represivas.

Unidades de Gestión

El arroyo se propone a la vez como una solución unitaria y una respuesta por partes. De todas formas, su concreción depende de decisiones que involucran a tres organismos (IMM, IMC y MTOP). Por eso se propone la creación de un organismo que los involucre a los tres específicamente en este tema.

No obstante, y atendiendo a la posibilidad de una ejecución parcial, se propone la identificación de cuatro “Unidades de Gestión”, como sub-zonas del proyecto. Estas, a su vez, están subdivididas en Unidades de Ejecución, con una lógica departamental, que permite concretar las diversas operaciones como etapas independientes, aunque relacionadas.

1. Unidad de Gestión 1. Puente Camino Carrasco.

a. Unidad de Ejecución 1. Acosta y Lara.

Montevideo.

Se refiere a la zona comprendida entre el puente de Camino Carrasco y el asentamiento Acosta y Lara inclusive. Incluye el proyecto habitacional M3, el Centro comunal vinculado al asentamiento y el proyecto vial de la Rambla del asentamiento.

Se entiende que la operación inmobiliaria M3 es capaz de generar los fondos para financiar el resto de las operaciones previstas en esta Unidad de Ejecución, mientras que la actividad comercial en las plantas bajas de dicho proyecto podría tener a su cargo el mantenimiento de los espacios públicos generados en este sector.

b. Unidad de Ejecución 2. Paso Carrasco

Canelones.

Incluye el proyecto habitacional C1, la zona educativa C8, y el sector de Parque descrito como 2a.

c. Unidad de Ejecución 3. Puente Camino Carrasco

Conjunto.

Incluye el puente de Camino Carrasco y la Terminal de ómnibus y Centro Comercial local, y el puente peatonal a realizar.

Se entiende que la financiación del puente vehicular de Camino Carrasco excede de las competencias del presente proyecto, dada la importancia metropolitana que dicho puente tiene.

Se considera, además, que el Centro Comercial puede contribuir a la financiación del propio edificio terminal y del puente peatonal adyacente.

2. Unidad de Gestión 2. Paso Carrasco.

d. Unidad de Ejecución 4. Carrasco Norte

Montevideo.

Incluye las operaciones proyectuales previstas en el gran vacío existente entre el asentamiento Acosta & Lara y Jardines de Carrasco. Estas son, el conjunto habitacional M2 y la zona deportiva y anfiteatro.

Se considera que la operación inmobiliaria mencionada puede financiar todo o parte de la construcción y mantenimiento de la zona deportiva.

e. Unidad de Ejecución 5. Paso Carrasco / Lagunas

Canelones.

Incluye las operaciones proyectuales de conexión entre Paso Carrasco y Parque Miramar, y la reparación de la costanera en ese sector; e incluye, además, el proyecto habitacional C2 y el proyecto de inversión C5.

Se considera que ambas operaciones de inversión pueden financiar los proyectos viales mencionados.

3. Unidad de Gestión 3. Parque Miramar / Jardines de Carrasco

f. Unidad de Ejecución 6. Parque del Arroyo

Montevideo.

Incluye el Parque del Arroyo y el Museo M7.

También incluye la revisión de la concesión hecha al Club Hebraica y Macabi.

Ninguno de estos proyectos genera fondos, por lo que deberán ser financiados desde lo producido en otras Unidades de Gestión, mientras que el mantenimiento del Parque podría estar a cargo del club concesionario.

g. Unidad de Ejecución 7. Rambla de Parque Miramar

Canelones.

Incluye los trabajos de parquización directamente vinculados con el barrio de Parque Miramar, la reparación de la Costanera en ese sector, y el conjunto habitacional C3.

Todo o parte de las obras se financian con lo producido por esta operación inmobiliaria.

h. Unidad de Ejecución 8. Puentes de Parque Miramar

Conjunto.

Se refiere al puente peatonal presentes en este sector, cuya financiación se hará con fondos producidos en otras Unidades de Gestión.

Se plantea, además, la posibilidad de incluir un puente vehicular como continuación de la calle Queguay, en una etapa futura del desarrollo del proyecto.

4. Unidad de Gestión 4. Avenida Italia / Barra de Carrasco

h. Unidad de Ejecución 8. Puerta de Montevideo

Montevideo.

Incluye el proyecto de viviendas u oficinas “Puerta de Montevideo” M1, el Parque Temático M4, la concesión ya hecha al Club Banco República y la parquización de la faja de uso público de la ribera del arroyo.

El mantenimiento de este último sector del Parque podría estar a cargo del Club concesionario, mientras que los fondos producidos por las operaciones M1 y M4 podrían ser suficientes no solo para financiar las obras del Parque en este sector, sino también otras obras no completamente financiadas en otras Unidades de Gestión.

i. Unidad de Ejecución 9. Parque de la Playa

Canelones.

Incluye la zona comercial C6, la reconversión de la costanera en ese sector y en la Barra de Carrasco, el Parque de la Playa y la Terminal y Centro Comercial de la Rambla.

Todo o parte de la operación o de su mantenimiento puede ser financiada por las operaciones comerciales y la Terminal de ómnibus.

j. Unidad de Ejecución 10. Puentes del Parque de la Playa
Conjunto.

Incluye los puentes de Avenida Italia, la Rambla y el puente peatonal del Parque de la Playa y del proyecto Puerta de Montevideo.

Se entiende que los puentes de Avenida Italia y la Rambla no se financian con fondos del proyecto, por las razones ya dichas en el caso del puente de Camino Carrasco.

Los demás puentes, se pueden financiar con recursos provenientes de las Unidades de Ejecución 8 y 9.

6.2.PROYECTO PARA ZONA COMERCIAL AVDA. AROCENA Y SU ENTORNO

Considerando la rehabilitación del Hotel Carrasco como una oportunidad de recalificación del área patrimonial más importante del barrio que se encuentra actualmente amenazada por los cambios de usos.

La actividad generada en el entorno por la afluencia de público que supone la puesta en funcionamiento del Hotel, así como el número de vehículos que habrán de invadir el espacio de estacionamiento previsto en las inmediaciones, promueve la idea de comenzar a investigar sobre la posibilidad de generar más espacio peatonal.

La propuesta contempla distintas etapas en el tiempo:

1. Peatonalización de la Avda. Arocena en su último tramo antes de llegar al Hotel Carrasco con posibilidad de extensión de espacios gastronómicos al centro del espacio "calle-plaza". Remodelación de las veredas en los otros tramos hasta Rivera. Esto último permitiría un estacionamiento de automóviles a 45% en esta zona, así como un mayor espacio de circulación peatonal, acondicionamiento de las veredas y equipamiento complementario. Estacionamiento de automóviles en el parque sobre la Avda. Rivera entre Arocena y Costa Rica, manteniendo las condiciones de espacio verde y mejorando caminería interior.
2. Peatonalización de la calle Rostand y normativa de uso comercial calificado y de servicios sobre ésta y sobre la calle Costa Rica.
3. Peatonalización en el tiempo y otros tramos de Arocena sujeta a evaluación de resultados obtenidos en el primer ejemplo.
4. Llamado a expresiones de interés para construcción de estacionamiento privado y servicios anexos en predios propiedad de la IMM actualmente ocupados por construcciones residuales sobre Avda. Rivera y Costa Rica (cine, bomberos, etc).

6.3 PASO MARÍTIMO PUNTA GORDA

Aprovechando la ubicación privilegiada de este sector de la costa montevideana, desde donde se aprecia con todo su esplendor el paisaje de la ciudad sobre el río, y la circunstancia de que ya constituye un paseo público aunque en estado de deterioro en su equipamiento, se propone:

- Reducir la circulación de automóviles por medio de angostamiento de la entrada a ese sector de calzada en ambos extremos de la curva.
- Mejoramiento de pavimentos peatonales y ampliación de faja circulatoria a través de un deck de madera en el sector de paseo costero.
- Culminar el recorrido con una plataforma hacia el este construida también en madera, volada sobre las rocas y acondicionando ese sector natural.
- Complementar el acondicionamiento con bancos y elementos de iluminación de diseño similar a los de la plaza Virgilio, de modo de dar una mayor identidad al área como unidad paisajística.

ⁱ MTOP. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Las aguas del arroyo y su ribera están a cargo de la Dirección Nacional de Hidrografía, dentro del Ministerio citado.

ii APRAC. Asociación Para la Recuperación del Arroyo Carrasco. Organismo no-gubernamental.

iii IMM. Intendencia Municipal de Montevideo.

iv IMC. Intendencia Municipal de Canelones.

v Operación de Conexión **Bb**.

vi La calle Queguay de Parque Miramar (Canelones) se encuentra hoy - como toda la red viaria de la zona- en pésimo estado de conservación, pero su reparación no forma parte de este proyecto.

vii Operación Programática C8

viii Operación Programática M3

ix Operación Programática C6

x Operación Programática C8

xi Existe una propuesta para instalar en ese sector un “parque acuático”.

PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN, PROTECCIÓN Y MEJORA DE CARRASCO – PUNTA GORDA

Mapas

- * [Presentación](#)
- * [Análisis actual \(2002\)](#)
- * [Normativa](#)
- * [Valoración patrimonial](#)
- * [Paisaje](#)
- * [Áreas caracterizadas](#)
- * [Vialidad](#)
- * [Proyectos especiales](#)
- * [Proyectos especiales](#)
- * [Proyectos especiales](#)