



INTENDENCIA DE MONTEVIDEO
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
DIVISIÓN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN, PROTECCIÓN Y MEJORA DE POCITOS

MEMORIA DE INFORMACIÓN



UNIDAD DE PROTECCIÓN DEL
PATRIMONIO



OFICINA DEL ÁREA PATRIMONIAL
CONSEJO AUXILIAR DE LOS POCITOS

OCTUBRE 2021

VOLUMEN I

MEMORIA DE INFORMACIÓN

CRÉDITOS

Autoridades

Intendente de Montevideo: Ing. Carolina Cosse

Secretaria General: Ing. Agr. Olga Otegui

Departamento de Planificación: Dr. Arq. Luis Oreggioni

División Planificación Territorial: Arq. Mara Moya

Integrantes del Consejo Auxiliar de los Pocitos (2019)

Presidente: Arq. Alejandro Baptista

Vice Presidente: Arq. Christian Kutscher

Coordinación Ejecutiva: Mag. Arq. Alma Varela.

Arq. Mauricio Sanz (interino)

Arq. Leonardo Adipe

Sr. Daniel Pisani (Alterno)

Sra. Carmen Aramburú (Alterno)

Sra. Ana Santos

Prof. M.ª Sara Ribero (Alterno)

Mag. Arq. Miriam Hojman

Arq. Aldo D'Agosto

Arq. Mariana Añón (Alterno)

Arq. Gabriel Mazzucchelli

Arq. Roberto Bergara

Redacción Definitiva

Coordinación General: Mag. Arq. Ernesto Spósito

Unidad de Protección del Patrimonio - Equipo Técnico

Arq. Mariana Alberti

Arq. Jimena Abraham

Arq. Carolina Pécora

Bach. Lucía Echavarría

Bach. Silvana Porro

Bach. Belén Rondeau

Oficina Área Patrimonial Pocitos - Responsables

Mag. Arq. Alma Varela (desde 2015)

Mag. Arq. Adriana Sapelli (2013-2015)

Arq. Manuel Aguado (2001- 2012)

Oficina Área Patrimonial Pocitos - Equipo Técnico

Bach. Ana Lucía Álvarez

Bach. Agustina Taroco

Bach. Camila Ramas

Bach. Rodrigo Guadalupe

Bach. Viviana Carve

Bach. Mario Lebrato

Bach. Nadia Feller

Bach. Cristoffer Fajardo

Bach. Andrea Fernandez

Apoyo Administrativo

Prof. Carlos Echazarreta

Unidad de Planificación de Movilidad

Lic. Richard Delgado (Responsable)

Arq. Patricia Abreu

Unidad del Plan de Ordenamiento Territorial

Mag. Arq. Pablo Sierra (Asesor Informe Ambiental Estratégico)

Unidad de Normas Técnicas

Arq. Silvia Videla

Servicio de Geomática - Asesoría Sistema de Información Geográfica

Ing. Agrim. Fabián Barbato (2020-2021)

Ing. Agrim. Ricardo Martínez

Redacción Preliminar

Coordinación General: Arq. Sara Abdala
Arq. Gustavo Aller
Mag. Arq. Ernesto Spósito
Responsable I.M.M.: Arq. Manuel Aguado

Equipo Externo Contratado

Redactores Responsables: Arq. Angela Perdomo
Dr. Arq. Pablo Ligrone
Proyectos de Detalle: Arq. Ricardo Guguich
Arq. Andres Rubilar
Arq. Raúl Velazquez

Ayudantes

Arq. José Domínguez
Arq. Carla Antón
Arq. Alicia Dauría
Arq. Marco Carlo
Arq. Sabrina De Souza
Bach. Ivana Dini
Bach. Natalia Guguich
Bach. Federico Simón
Ayud. De Arq. Beatriz Carlevaro

Responsable de Inventario Patrimonial: Dr. Arq. William Rey

Equipo de Inventario

Arq. Yolanda Boronat
Arq. Liliana Carmona
Arq. Carlos Baldoira
Fotografía Arq. Silvia Montero

Asesores

Vialidad y Tránsito: Ing. Ariel Nieto
Valor del Suelo: Sr. Julio Villamide
Paisajismo: Ing. Agron. Joaquín Carriquiri
Catastro y Altimetría: Ing. Agrim. Fernando Cortabarría

ÍNDICE

PARTE 1. MARCO CONCEPTUAL Y ALCANCES DEL PLAN

CAPÍTULO I.1 - ESTRUCTURA DEL PLAN

CAPÍTULO I.2 - ANTECEDENTES

CAPÍTULO I.3 - PRINCIPALES OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN ESPECIAL

CAPÍTULO I.4 - ANÁLISIS FODA DEL ÁREA

CAPÍTULO I.5 - ÁMBITO Y ALCANCES DEL PLAN ESPECIAL

PARTE 2. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

CAPÍTULO I.6 - EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

CAPÍTULO I.7 - ACCESIBILIDAD AL SECTOR Y A SUS PARTES

CAPÍTULO I.8 - RELACIÓN CON LAS ÁREAS LINDERAS

CAPÍTULO I.9 - ANÁLISIS URBANO GENERAL

I.9.1 EL SOPORTE FÍSICO

I.9.2 ESTRUCTURA URBANA

I.9.3 USOS DEL SUELO

I.9.4 PATRIMONIO HISTÓRICO. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA

I.9.5 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO

I.9.6 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DEL SUELO DE POCITOS

I.9.7 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS A LA POBLACIÓN

I.9.8 ZONAS Y VÍAS

APÉNDICE I - ANÁLISIS DE POBLACIÓN Y VIVIENDA

APÉNDICE II - EJE RAMBLA

“Hasta la primera mitad del siglo, Pocitos mantuvo, en efecto, un ponderable equilibrio entre paisaje costero, espacios públicos y tejido arquitectónico, que contribuyó a consolidar su atractivo y enriquecer la calidad de vida de sus pobladores. Las décadas posteriores, en cambio, registraron variantes con derivaciones menos compatibles (...)

La homogeneidad excesiva y el escaso interés creativo de una elevada proporción de lo recientemente edificado, nos impone la responsabilidad de preservar celosamente plazas, plazoletas, tramos singulares y valiosos ejemplos -antiguos o recientes- que más allá de su singularidad, otorgan a su entorno inmediato, calidades infrecuentes: tratamiento cuidadoso de volumetrías y fachadas, elaboradas artesanías y fundamentalmente, jardines y forestación que contribuyen a enriquecer el espacio público y constituyen estímulos inequívocos a nivel ciudadano.”

Arana, Mariano “Arquitectura y ciudad. Pocitos como caso singular”¹, 2013



¹ ARANA, Mariano: “Arquitectura y ciudad. Pocitos como caso singular”. En: Firpo, Rosario (Comp.). “L’Ambasciata d’ Italia a Montevideo”. Montevideo, 2013. ISBN 978-9974-8408-0-5

PARTE 1. MARCO CONCEPTUAL Y ALCANCES DEL PLAN

CAPÍTULO I.1 - ESTRUCTURA DEL PLAN

En virtud de la normativa vigente en el Volumen IV del Digesto Departamental y de las consideraciones técnicas derivadas de la planificación y programación en Ordenamiento Territorial, Desarrollo Sostenible y Urbanismo, este Plan Especial se estructura sobre la base del siguiente detalle:

- I - MEMORIA DE INFORMACIÓN
- II - MEMORIA DE ORDENACIÓN Y ANEXOS
- III - MEMORIA NORMATIVA
- IV - MEMORIA DE GESTIÓN
- V - MEMORIA DE ELABORACIÓN Y PARTICIPACIÓN
- VI - INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

CAPÍTULO I.2 - ANTECEDENTES

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

- **DECRETO DEPARTAMENTAL Nº 24.546** del 3 de mayo de 1990, que declara de interés municipal mantener y valorizar el carácter testimonial que tienen las construcciones y entornos, el paisaje urbano y las formas de vida y relación ciudadana que conforman el sector de Pocitos Viejo. Asimismo este Decreto crea la Comisión Especial denominada "Consejo Auxiliar de los Pocitos" con el cometido de promover y coordinar todas las intervenciones sobre el área delimitada a fin de alcanzar los objetivos definidos en la declaración. *(Ver plano MI-02)*
- **DECRETO DEPARTAMENTAL Nº 26.144** del 14 de octubre de 1993, modificativo del anterior. *(Ver plano MI-02)*
- **PLAN MONTEVIDEO (PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT)**, Decreto de la Junta Departamental de Montevideo Nº 28.242 del 10 de setiembre de 1998, promulgado por el Intendente Municipal de Montevideo con fecha 16 de setiembre de 1998, Res. 3711/98, y su posterior revisión.

Los instrumentos de ordenación, planeamiento y gestión quedan establecidos en la Memoria de Ordenación y la Memoria Normativa del referido Plan Montevideo, sin perjuicio de los instrumentos que en el Plan Especial se crean como requerimiento específico para Pocitos. Los artículos del Plan Montevideo que enmarcan más precisamente la zona involucrada en el Plan Especial son:

- **D.223.50**, el cual establece que los Planes Especiales de Ordenación “son los referidos a estudios parciales del territorio departamental, y tienen por finalidad desarrollar propuestas de planificación en una dimensión más concreta...” mencionando entre otros el Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos.
 - **D.223.51**, que establece las finalidades de los Planes Especiales de Ordenación, haciendo una mención específica de las mismas
 - **D.223.52**, que establece los documentos en que se desarrollarán las determinaciones de los Planes Especiales de Ordenación, distinguiendo: Memoria de Ordenación, Información Urbanística, Proyecto de Ordenación, Ordenanzas, Regímenes de gestión del suelo, Plan de etapas, Estudio económico-financiero.
- **PRIMER AVANCE DEL PLAN (2005 - 2007)**

Convocatoria y contrato, mediante llamado público para la elaboración de un “PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN, PROTECCIÓN Y MEJORA DE POCITOS”, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo D.223.50 del Decreto del POT, N° 28.242. Para su elaboración se dispuso la conformación de una Comisión de Dirección y Seguimiento (Resolución del Intendente N° 4598/00 aprobada el 11 de diciembre de 2000)², un Equipo de Coordinación General (Resolución del Intendente N° 306/00 aprobada el 24 de enero de 2000)³ y un Equipo del Plan (Resolución del Intendente N° 4599/00 aprobada el 11 de diciembre de 2000)⁴. Hasta el año 2007 se trabajó en un proyecto de Plan que ofició de insumo para el presente trabajo y que implicó la acción coordinada de los mencionados equipos.

En los meses de mayo y junio de 2005 se desarrollaron instancias de difusión y consulta pública del anteproyecto de Plan Especial, los documentos se expusieron en el Centro Comunal Zonal N°5, así como en la página web:

² Integrada por los siguientes delegados: en representación del Consejo Auxiliar de Pocitos, su Presidente, que preside la Comisión de Dirección y Seguimiento y otro integrante de la misma; en representación de la Coordinación General del Plan (Arq. Gustavo Aller), un representante de la División Planificación Territorial, un representante de la Oficina de Gestión Territorial, un representante de la Junta Local de la Zona N° 5, un representante de la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay (APPCU), un representante de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU), un representante de la Cámara Inmobiliaria del Uruguay (C.I.U.).

³ Representado por los arquitectos Abdala, Aller y Spósito.

⁴ Equipo Redactor, integrado por un técnico municipal, perteneciente al Consejo Auxiliar de los Pocitos, Arq. Manuel Aguado y dos técnicos responsables del equipo externo, la Arq. Angela Perdomo y el Dr. Arq. Pablo Ligrone. Equipo de Inventario Patrimonial, integrado por un técnico municipal, Arq. Manuel Aguado, integrante del Equipo Redactor, co-responsable del Inventario Patrimonial, un responsable técnico del equipo externo, Arq. William Rey y ayudantes técnicos del equipo externo.

www.montevideo.gub.uy . Se estableció asimismo una dirección de correo para que la población en general pudiera opinar: patrimonio@piso9.imm.gub.uy

El 23 de mayo de 2005 se realizó una audiencia pública en la cual el equipo técnico presentó el anteproyecto y el público asistente planteó sus comentarios. Además, se desarrollaron talleres temáticos con la finalidad de analizar las propuestas con mayor profundidad y especificidad. Como corolario de esta etapa se elaboró una propuesta de avance de dicho Plan cuyo informe fue entregado en el año 2007.

- **SEGUNDO AVANCE DEL PLAN (2008 - 2013)**

Posteriormente se inicia un proceso de ajuste que implicó la revisión de los insumos y la generación de nuevos recaudos, propuestas de ordenación y normativa. La redacción en esta etapa estuvo a cargo del Equipo Técnico de la Comisión Especial Permanente, Consejo Auxiliar de los Pocitos, con la coordinación de los Secretarios Ejecutivos de la Oficina del Área Patrimonial.⁵

- **LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE Nº 18.308** (2008). Durante el proceso de ajuste del Plan Pocitos se define el instrumento de Plan Parcial como el más idóneo para su aplicación.

- **DIRECTRICES DEPARTAMENTALES**, Decreto Departamental Nº 34.870 (2013)

El Digesto Departamental en su Artículo D.178 y D.179, Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible define los sistemas de espacios protegidos y establece, entre sus lineamientos, atender aquellas áreas poseedoras de valores patrimoniales derivados de su coherencia morfológica y con rasgos identitarios reconocidos por la comunidad.

- **DECRETO DEPARTAMENTAL Nº 35.477** del 9 de abril de 2015, que incorporó, entre otros aspectos, nuevas figuras de protección patrimonial.

- **DECRETO DEPARTAMENTAL Nº 36.575** del 14 de diciembre de 2017, que actualizó los cometidos, atribuciones e integración genérica de las Comisiones Especiales Permanentes de las Áreas Patrimoniales, definió las Oficinas del Área Patrimonial y los principales cometidos y atribuciones de su Coordinador Ejecutivo.

- **TERCER AVANCE DEL PLAN (2014 – 2020)**

Se procesaron los correspondientes ajustes en función del nuevo marco normativo nacional y departamental.

5 Según el siguiente detalle: Arq. Manuel Aguado (hasta 2012), Mag. Arq. Adriana Sapelli (2013-2015) y Arq. Alma Varela (desde 2015).

CAPÍTULO 1.3 - PRINCIPALES OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos (Plan Especial en adelante) constituye un instrumento de Planificación Derivada del Plan Montevideo.

Se inscribe en una secuencia histórica de transformaciones de la ciudad y de los paradigmas técnicos y culturales respecto a la calidad de vida urbana, en los cuales los valores patrimoniales asumen un protagonismo creciente, asociados progresivamente al paisaje y al ambiente, en que destacan los siguientes momentos:

- En los años 80 la puesta en valor del patrimonio arquitectónico fue el eje en la construcción de una nueva cultura de la ciudad, a través de la concientización de la “memoria de la ciudad” como fenómeno colectivo, y a través de la creación de los primeros instrumentos departamentales de control patrimonial en Ciudad Vieja.
- Desde comienzos de los años 90 las políticas urbanas de Montevideo comienzan a materializar una fuerte transformación y valorización del espacio público.
- A fines de los años 90, el Plan Montevideo como instrumento de Ordenación y Gestión Territorial completa una sustantiva transformación en la estructura de Gobierno y Administración del Departamento y de sus Zonas, destacándose, a los efectos de Pocitos, la creación del Régimen Patrimonial del Suelo, de los Planes Especiales y de la valorización ambiental.
- Asimismo, el proceso de descentralización departamental iniciado en los años 90 modifica la estructura centralista, acercando la toma de decisiones a la población. Este proceso se fortalece a fines de la primera década del SXXI con la aprobación de la Ley N° 18308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y la Ley N° 19272 de Descentralización Política y Participación Ciudadana.

I.3.1 DESAFÍOS DEL PLAN

En este estadio de evolución, el Plan Especial encara diversos desafíos:

En primer lugar, asume la dimensión de la ordenación de una unidad urbana integrándola al Plan General (Plan Local) y, al mismo tiempo, se distingue como un plan singular en torno al cual aglutinar estrategias concretas.

En segundo lugar, el patrimonio adquiere dimensión urbana, íntimamente vinculado al concepto de valorización ambiental, subsumiendo los enfoques objetuales, historicistas y meramente arquitectónicos. Por su parte, el medio técnico e institucional nacional y departamental ha avanzado más allá de las normas cautelares, hacia la instrumentación de políticas patrimoniales proactivas.

En tercer término, la mejora de la calidad de vida supone un aporte relevante a nuevas formas de valorizar el paisaje urbano del sector.

Pocitos, histórico barrio costero de Montevideo, experimentó una sustitución tipológica intensa que eliminó construcciones de calidad arquitectónica considerable y jardines privados frontales. Dicha sustitución fue acompañada en ciertos casos, por la pérdida de equipamiento vegetal público (árboles y canteros de las veredas). Asimismo, se constata la permanencia de una cantidad significativa de aquellos valores arquitectónicos originales concentrados en sub-zonas particularmente fuera de la faja de tejido costero y de las principales vías de tránsito.

En muchos casos, la construcción de edificios en altura significó la incorporación de excelentes ejemplos de arquitectura moderna, dando lugar a ambientes calificados a partir de arquitecturas de diferentes épocas, lenguajes y morfologías. Estos valores arquitectónicos y urbanos, que califican el tejido de Pocitos le ha valido su selección como área de Plan Especial.

La construcción de edificios de vivienda en altura, entre medianera y con altos factores de ocupación del suelo, significó un incremento de los niveles de densidad a valores máximos en el contexto nacional.

El aumento del parque automotor en la ciudad y en esta zona en particular, no fue acompañado proporcionalmente por la construcción de garajes en predios privados, resultando una saturación del espacio calle como oferta de estacionamientos. Este proceso ha perjudicado fuertemente la calidad del paisaje urbano del sector a la vez que complica el tránsito en un número creciente de vías.

Pocitos continúa siendo un llamador permanente para inversiones inmobiliarias, requiriéndose orientaciones de política urbana que le permitan recuperar la mejora integral.

En suma, un barrio que requiere del sostenimiento de una política de preservación de la calidad en su paisaje y por ende en su ambiente, que mantiene una población de niveles de ingreso medio y medio alto que demanda mejor calidad de vida, con un

conjunto significativo de preexistencias de valor arquitectónico y lugares de particular encanto en las micro zonas menos densas.



I.3.2 OBJETIVOS

- Cumplir los objetivos establecidos en el Plan Montevideo y en las Directrices Departamentales, que constituyen el marco general de la planificación.
- Dotar a la Intendencia, en especial a la Oficina del Área Patrimonial y a la Comisión Especial Permanente Consejo Auxiliar de los Pocitos-, de un instrumento para el cumplimiento de sus cometidos institucionales.
- Afianzar una imagen de calidad para la ciudad en su conjunto a partir de mejoras sustantivas en lo funcional, ambiental y patrimonial, en una unidad de paisaje referencial como es la costa urbana de Montevideo, siendo Pocitos uno de sus componentes de excelencia.
- Revertir procesos de deterioro del tejido urbano de las áreas consolidadas.
- Mejorar las posibilidades de uso y goce de los espacios públicos costeros de Pocitos desde un enfoque democratizador de la calidad de vida metropolitana.
- Avanzar en la protección y valorización del patrimonio cultural del país.

CAPÍTULO I.4 - ANÁLISIS FODA DEL ÁREA

El Plan Especial toma como base para el diagnóstico y la propuesta el siguiente cuadro de análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (F.O.D.A.).

I.4.1 LAS FORTALEZAS

- Importante conjunto de edificaciones de valor patrimonial.
- Elevado porcentaje de edificaciones de buena calidad de la construcción y buen estado de conservación.
- Existencia de espacios públicos de calidad que enriquecen el paisaje urbano.
- Dotación de servicios completa y de alta calidad; y buen servicio de transporte público.
- Buena accesibilidad desde diversos sectores de la ciudad.
- Proximidad a la costa (playa y rambla).
- Vecindad con dos polos de alta dinámica urbana (Punta Carretas y Buceo).
- Área con tradición en la inversión inmobiliaria.
- Significativa cantidad de población.
- Población con niveles de ingresos medios y altos.

I.4.2 LAS OPORTUNIDADES

- Preservación de los valores patrimoniales del área y las edificaciones.
- Mejora de las edificaciones con menor estándar de calidad y estado de conservación.
- Fortalecimiento de una correlación positiva entre valor patrimonial y valor inmobiliario.
- Desarrollo de espacios públicos con características diferentes.
- Equilibrio entre dominio peatonal y vehicular en el espacio público.
- Recalificación del viario para optimizar el tráfico vehicular.
- Establecimiento de estacionamientos colectivos.
- Promoción de una cultura de inversión permanente en el mantenimiento de las edificaciones.
- Promoción de una mayor participación ciudadana en la gestión urbana.

I.4.3 LAS DEBILIDADES Y CONFLICTOS

- Coexistencia de dos modelos morfológicos radicalmente diferentes de difícil compatibilización.
- Presión sobre valor del suelo en relación a la edificabilidad.
- Expectativa de incremento desmedido de la edificabilidad del parcelario.
- Muy alta demanda de espacio del viario para circulación vehicular y el estacionamiento.

I.4.4 LAS AMENAZAS Y RIESGOS

- Eliminación de bienes de valor patrimonial.
- Sustitución de edificaciones para incrementar la edificabilidad del parcelario.
- Deterioro en la conservación del espacio público.
- Pérdida de la calidad ambiental del espacio urbano.
- Congestionamiento extremo de la trama vial por tránsito vehicular y estacionamiento en la vía pública.
- Tendencia a incremento desmedido de la densidad de población.

CAPÍTULO I.5 - ÁMBITO Y ALCANCES DEL PLAN ESPECIAL

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

I.5.1 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

Montevideo ha profundizado en las últimas décadas el proceso planificador, en particular desde la aprobación del Plan Montevideo en setiembre de 1998 (Decreto Departamental Nº 28.242) y los procesos de planificación derivada que del mismo se desprenden. En este marco, el Plan Montevideo establece en su Art. D. 223.235 que las áreas de Régimen Patrimonial en Suelo Urbano se regirán por Planes Especiales de Ordenación, Protección y Mejora. Entre estas áreas se encuentra la correspondiente al Plan Pocitos, cuyo ámbito primario, definido en el propio Art. D. 223.235 fue ajustado en el proceso de elaboración del instrumento según queda definido en la propuesta de Decreto. De esta manera los límites del Área del Plan Especial de Pocitos quedan definidos de la siguiente manera:

“Río de la Plata, calle 21 de Septiembre con exclusión de los predios frentistas a dicha calle, Bv. Gral. Artigas al sur (acera este), Av. Mariscal Estigarribia, Bv. Gral. Artigas al sur (ambos frentes) hasta la rbla. Mahatma Gandhi, calle Domingo Cullen, Bv. Gral. Artigas (acera oeste), calle 21 de Setiembre (acera norte), Av. Julio Herrera y Reissig, calle San Salvador, Bv. España, Bv. Gral. Artigas (ambos frentes) hasta Av. Italia, Av. Brasil (ambos frentes), calle Pte. Gral. Oscar Diego Gestido (ambos frentes), calle Gabriel A Pereira acera suroeste.” (Ver plano MI-01 y plano MI-02)

Actualmente el Área Patrimonial está definida por lo dispuesto en el **Decreto Departamental N°24546 de 1990** “...delimitada por las calles Gabriel A. Pereira (ambos frentes), Libertad (ambos frentes) Bv. España (ambos frentes) y Pedro F. Berro (ambos frentes)”, complementado por el **Decreto Departamental N.º 26144 de 1993**

I) ZONAS: A) Zona delimitada por las siguientes vías: calle Gabriel A. Pereira (excluida), entre las calles Libertad y Pedro F. Berro, excepto los padrones 30478 y 30476, solares 8 y 6 de la carpeta catastral 1886; calle Pedro F. Berro (acera Sur) entre la calle Gabriel A. Pereira y la Av. Brasil ; Av. Brasil (excluida), entre las calles Pedro F. Berro y Libertad; calle Libertad (ambos frentes), entre la Av. Brasil y la calle Gabriel A. Pereira.

B) Zona delimitada por las siguientes vías: Av. Brasil (excluida) entre las calles Paulino Pimienta y Libertad (excepto los padrones 30192 y 30177, solares 19 y 5 de la carpeta catastral 1856 y el padrón 123603, solar 11 de la carpeta catastral 1871); calle Libertad (ambos frentes) entre la Av. Brasil y el Bv. España; Bv. España (ambos frentes) entre las calles Libertad y Lázaro Gadea; calle Lázaro Gadea (excluida) entre Bv. España y Luis B. Cavia; Luis B. Cavia (acera Noreste) entre las calles Lázaro Gadea y Paulino Pimienta; Paulino Pimienta (acera Sureste) entre la calle Luis B. Cavia y la Av. Brasil.

C) Zona delimitada por las siguientes vías: calle Roque Graseras (acera Sur) entre el Bv. España y la calle Juan María Pérez; calle Roque Graseras (ambas aceras) entre las calles Juan María Pérez y 21 de Setiembre (exceptuado los predios con influencia de la calle 21 de Setiembre en la ordenanza de Punta Carretas); calle 21 de Setiembre (excluida), entre las calles Roque Graseras y José Ellauri; calle José Ellauri (excluida) entre la calle 21 de Setiembre y el Bv. España; Bv. España (excluida), entre las calles José Ellauri y Roque Graseras.

D) Zona delimitada por las siguientes vías: Bv. España (acera Sur); Bv. Gral. Artigas (acera Oeste); Gral. Arq. Alfredo Baldomir (acera Norte); calle Prudencio Vázquez y Vega (acera Este).

II) Los predios frentistas a las siguientes vías públicas: 1) Av. Brasil entre la calle Francisco Araucho y el Bv. Gral. Artigas. 2) Av. Sarmiento, ambos frentes, entre el Bv. España y la calle Dr. Enrique Muñoz. 3) Bv. España, ambos frentes, entre la calle Luis de la Torre y Bv. Gral Artigas. 4) Dr. Juan C. Dighiero en toda su extensión. 5) Francisco Solano Antuña, ambos frentes, entre las calle Roque Graseras y Juan Benito Blanco. 6) Francisco Solano Antuña, acera Sur, entre las calles Juan Benito Blanco y Francisco A. Vidal. 7) Juan Benito Blanco desde el padrón No. 32564, solar 4 de la carpeta catastral 2066, hasta la calle 21 de Setiembre, excepto los padrones con influencia de la calle 21 de Setiembre en la Ordenanza de Punta Carretas.

III) Los edificios que por su especial calidad arquitectónica, paisajística y urbana se mencionan a continuación: 1) Edificio El Mástil, Av. Brasil 2071, carpeta Catastral 2071, solar 7, padrón 32604. 2) Hotel Rambla, Rbla. República del Perú 815, carpeta catastral 2068, solar 6, padrón 32581. 3) Estación de Servicio Ancap, Rbla. República del Perú esq. Francisco Solano Antuña, carpeta Catastral 2080, solar 13, padrón 34101. 4) Vivienda F.Yriart, Pedro F. Berro 970, carpeta catastral 2093, solar 32, padrón 33377. 5) Embajada de Israel, Juan María Pérez 2706, carpeta catastral 2048, solar 1, padrón 32281. 6) Conjunto Habitacional, José Benito Lamas 2866, carpeta Catastral 1867, solar 38, padrón 124765. 7) Embajada de Italia, José Ellauri 977/91, carpeta catastral 1867, solar 13, padrón 32930. 8) Embajada de España, Av. Brasil 2786/94, carpeta catastral 1856, solar 36, padrón 11454. 9) Embajada de Rusia, Bv. España 2741, carpeta catastral 1867, solar 30, padrón 32933. 10) Vivienda Williman, Av. Brasil 2916, carpeta Catastral 2091, solar 3, padrón 30416. 11) Vivienda Perotti, José Ellauri 1152, carpeta Catastral 1884, solar 14, padrón 101406. 12) Escuela Brasil, Av. Brasil 2963, carpeta catastral 1948, solar 5, padrón 31023. 13) Vivienda Leborgne, Trabajo 2773, carpeta catastral 1855, solares 23 y 22 padrones 169540 y 169539. 14) Colegio San Juan Bautista, Luis B. Cavia 2824/30, carpeta catastral 1855, solar 5, padrón 30162. 15) Colegio Belloni, Dr. Juan C. Dighiero 2472, carpeta catastral 1864, solar 10, padrón 104348. 16) Vivienda, Dr. Juan C. Dighiero 2478, carpeta catastral 1864, solar 12, padrón 104350. 17) Vivienda, 21 de Setiembre 3060, carpeta catastral 2064, solar 1, padrón 95646. 18) Quinta de Armas, Av. Brasil 2984/90 y Pedro F. Berro 1035, carpeta catastral 2094, solares 3, 16, 4, 14, 7, 5, padrones respectivos 30447, 406993,

30446, 50978, 50322, 35119. 19) Embajada de Checoslovaquia, Luis B.Cavia 2996, carpeta catastral 2092, solares 4 y 5, padrones 125176 y 125177. 20) Vivienda, Francisco Solano Antuña 2798, carpeta catastral 2051, solar 7, padrón 32333. 21) Vivienda, Francisco Solano Antuña 2784, carpeta catastral 2051, solar 28, padrón 134757. 22) Vivienda, José Ellauri 885, carpeta catastral 885, solar 3, padrón 31529. 23) Vivienda, Pedro F. Berro 728, carpeta catastral 2052, solar 3, padrón 32352. 24) Vivienda, Luis B. Cavia 3024, carpeta catastral 2093, solar 28, padrón 33388. 25) Vivienda, Francisco Solano Antuña 2882/78, carpeta catastral 2058, solar 30, padrón 89181. 26) Iglesia San Juan Bautista, Mons. Domingo Tamburini 1210, carpeta Catastral 1885, solares 10 y 19, padrones 30468 y 31606. 27) Plaza Tomás Gomensoro. 28) Arbol de la Cultura, Gabriel A. Pereira s/n , carpeta catastral 1887, solar 7, padrón 30498. 29) Vivienda, Pedro F.Berro 682, carpeta catastral 2051, solar 23, padrón 32349. 30) Vivienda Pietracarpina, Embajada del Brasil, Bv. Gral. Artigas 1410, carpeta catastral 1663, solar 1, padrón 27190. 31) Consultorios Externos Alejandro Beisso (Hospital Pereira Rossell), carpeta catastral 1661.- 32) Residencia de Tomás Berreta, Av. Brasil No.2653, carpeta catastral 1813, solar 15, Padrón 29528.-"

y el **Decreto Departamental Nº 32.190 de 2007** "Dispónese que el régimen de gestión del suelo para los predios empadronados con los números 2.367, 32.541, 32.552 y 32.557 es el Régimen General de Suelo Urbano(...) Modifícase el texto del numeral 7 del apartado II del Artículo D.483.22 del Volumen IV del Digesto Municipal "Urbanismo", que se mantiene vigente de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 4º del Decreto Nº 28.242 del 16 de septiembre de 1998, el que quedará redactado de la siguiente forma: "7) Juan Benito Blanco desde el padrón Nº 32.561, solar 4 de la carpeta catastral 2.066, hasta la calle Francisco Solano Antuña"". (Ver plano MI-10)

De acuerdo a lo establecido en las Directrices Departamentales de Montevideo, el área abarcada por el Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos se encuentra en la categoría Suelo Urbano, subcategorías Suelo Urbano Consolidado Central – Área Diferenciada Parque Rodó y Área Diferenciada Centro; y Suelo Urbano Consolidado Costero, Área Diferenciada Pocitos, Área Diferenciada Punta Carretas y Área Diferenciada Parque Batlle.

El ámbito incluye territorios de los Municipios B y CH, y de los Centros Comunes Zonales 2, 4 y 5.

En cuanto a la ordenación vinculada al sistema vial y de transporte el Plan Especial se inserta en la lógica de la zona definida por Bv. Gral. Artigas, Av. Gral. Rivera, Av. Dr. Luis Alberto de Herrera y Rambla. Con relación específicamente a la Rambla Naciones Unidas y República del Perú, la ordenación se incluye en la lógica de la Rambla como colector metropolitano. (Ver plano MI-11)

I.5.2 ESTATUS JURÍDICO

Dentro del ámbito territorial definido, tienen vigencia el Plan Especial y todas las disposiciones del cuerpo normativo del Plan Montevideo (Plan de Ordenamiento

Territorial) Decreto N° 28.242, Resolución N° 145 del 19 de noviembre de 1998, y las siguientes normas departamentales de carácter patrimonial con sus modificativos y complementarios: Decreto N° 24.546 del 21 de mayo de 1990 Art. D. 483.21 a D. 483.32, Decreto N° 26.144 de 03 de noviembre de 1993, Resolución N° 2.098/90 del 18 de junio de 1990, Decreto N° 26.728 del 12 de junio de 1995, Art. D. 537.25.11 a 537.25.22 y el Decreto 28.324 del 22 de octubre de 1998; Decreto N° 35.477 del 9 de abril de 2015 y Decreto N° 36.575 del 14 de diciembre de 2017. Así como las Directrices Departamentales, Decreto N° 34.870 del 14 de noviembre de 2013.

PARTE 2. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

CAPÍTULO I.6 - EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ESTRUCTURA URBANA

La Memoria de Información incluye el conjunto de elementos descriptivos e interpretativos relevantes -actuales, históricos y de dinámica reciente-, componentes de base del Modelo Territorial Actual de Pocitos para el Plan Especial.

I.6.1 TRAZADOS PRIMIGENIOS: DESDE LA ÉPOCA COLONIAL Y POST-COLONIAL HASTA LA FUNDACIÓN DEL PUEBLO DE LOS POCITOS

En la época colonial, en la estructura de la ciudad territorio, el área formaba parte de las Dehesas y los Propios de Montevideo. Parte de estas tierras eran de uso libre, otras eran arrendadas por el Cabildo y se destinaron a diversos usos.

Pocos caminos *“buenos para ruedas en tiempo seco...”*⁶ se aproximaban al área: El camino de la Aldea, traza precedente de la actual Av. Italia; la traza de un camino que parcialmente se corresponde con la actual Av. Gral. Rivera; el camino a la Estanzuela conocido hoy como Constituyente y parte de 21 de Setiembre; y el camino a la Punta Brava que se corresponde con parte del actual trazado de la Av. Ellauri. Sobre ese camino se situaban los frentes de las chacras de los pocos colonos que se afincaron en la zona. Extensos arenales dominaban el área y dos arroyos, luego conocidos como Pocitos Grande y Pocitos Chico, la proveían de agua dulce.

En 1831 el Gobierno Republicano promulgó una ley que autorizó *“la venta de todas las tierras públicas conocidas con el nombre de Propios del extinguido Cabildo de Montevideo...”*.⁷ Es entonces, en los primeros años de la República que salen del dominio fiscal las parcelas del territorio que se considera. En los planos que acompañan las escrituras de las salidas fiscales de dichas parcelas, se consignan algunos caminos que dan acceso a las mismas. Se reconocen, además de las trazas ya indicadas, parte de las trazas de las actuales Pereira y Libertad y otros caminos que desaparecieron.

En planos de 1858 correspondientes al campo sitiador y compilado en el *“Diario de la Guerra Grande”* se indica: la caminería consolidada, el relevamiento de las construcciones y la nómina de los pobladores titulares de las mismas. Según dichos planos en el área se reconocen unos pocos caminos y escasas construcciones, pero se

6 Acevedo, Eduardo. “Notas y apuntes: contribución al estudio de la historia económica y financiera de la República Oriental del Uruguay” Volumen 1. El Siglo Ilustrado, 1903. pág. 24

7 Ribeiro, Ana. “Los tiempos de Artigas: La definición política” Volumen 2. Editor. El País, 1999

puede suponer que, aunque no se consignan en los mismos, debió existir una caminería secundaria de acceso a las parcelas.

En este período se consolidaron algunos elementos primarios que persistieron como estructuradores, tales como la caminería y los límites de propiedad que incidieron en las trazas posteriores y fraccionamientos.

I.6.2 EXPANSIÓN DE LOS FRACCIONAMIENTOS: DESDE EL FIN DE LA GUERRA GRANDE HASTA LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX.

Una vez finalizado el litigio bélico se registra en Montevideo un crecimiento importante de población y la ciudad se expande territorialmente. Se efectuaron nuevos amanzanados contiguos a los preexistentes, pero lo que caracterizó principalmente este crecimiento fue la fundación de numerosos “Pueblos”. Estos generalmente sólo fueron fraccionamientos que constaban de pocas manzanas y se vincularon a las áreas centrales por una red de caminos radiales.

La intensa especulación inmobiliaria se apoyó en la creciente actividad financiera de los bancos, en la expansión industrial, comercial y de servicios, y fundamentalmente, en la extensión de las líneas de tranvías y ferrocarriles. Esa incontrolada actividad inmobiliaria determinó la intervención estatal para regularla. El 31 de Agosto de 1878 se decretó la creación de un Bulevar de Circunvalación, actual Bv. Gral. Artigas. Este fijaba el límite de la planta urbana de Montevideo incluyendo los fraccionamientos ya efectuados y los nuevos que completaban el trazado hasta dicho límite. A esta extensión se le denominó Ciudad Novísima.

Numerosos fraccionamientos quedaron fuera de los límites de la planta urbana así definida, entre ellos el pueblo de Nuestra Señora de los Pocitos fundado en 1868.

FUNDACIÓN DEL PUEBLO NUESTRA SEÑORA DE LOS POCITOS

El pueblo⁸ fundado en 1868, tomó el nombre del arroyo de los Pocitos así llamado por la actividad de las lavanderas, éstas por el camino de Pereira llegaban hasta el mismo y excavaban allí pequeños pozos en la arena en busca del agua para el lavado de ropa.

El trazado del pueblo se efectuó sobre los arenales (disminuidos éstos por la continua extracción de arena para la construcción) constaba de unas veinte manzanas que impusieron su ortogonalidad a la suave curvatura de la ensenada.

Las calles del Pueblo de los Pocitos se denominaron de norte a sur: Del puente (26 de Marzo); del Lavadero (Pedro F. Berro); del Vesubio (Alejandro Chucarro); de los

⁸ Las parcelas que le dieron origen fueron mensuradas por primera vez por el Ing. Agr. Jones en 1833. Su primer propietario, José María Reyes (a nombre de quien salieron del dominio fiscal), las vendió a José Ramírez en 1841. A la muerte de éste, uno de sus hijos, Juan Pedro Ramírez adquirió las fracciones heredadas por sus hermanos y decidió fundar un Pueblo en esas parcelas. El trazado del mismo lo efectuó el Agr. D. Isóla.

Apóstoles (Juan Benito Blanco); de la Masonería (Rbla. República Del Perú); y las transversales de este a oeste: Pío IX (Manuel V. Pagola); de Pereira (Gabriel A. Pereira); de Garibaldi (Guayaquí); de Artigas (Ramón Masini); y Cristóbal Colón (José Martí).

En los años siguientes nuevos fraccionamientos se fueron efectuando en las proximidades de Pocitos, entre otros los que se denominaron barrios: Caprera, Víctor Emanuel, Artigas, Fortuna y Castelar.

En 1881, por Decreto gubernamental se dispuso que el Pueblo de los Pocitos fuera integrado a la ciudad. Se encargó entonces a la Dirección General de Obras Públicas el deslinde oficial del fraccionamiento. El plano levantado por la Dirección General de Caminos fechado en 1888 incluyó los fraccionamientos aledaños a este Pueblo. (Fig. 1)

En este proceso de expansión urbana, los fraccionamientos se realizaron por iniciativa privada, independientes unos de otros y cada uno dentro de los límites de propiedad de la parcela a fraccionar. Las direcciones de los amanzanados fueron determinadas por la caminería preexistente, por los propios límites parcelarios y por las direcciones de los loteos precedentes y contiguos.

Para encauzar esta desordenada actividad urbanizadora se aprobó en 1893, para el área comprendida entre las dos ramas del Bv. Gral. Artigas, la Bahía, el Arroyo Miguelete, el Av. José Batlle y Ordoñez y el Río de la Plata, una propuesta de Plan de Amanzanamiento realizada por el Ing. J. P. Lamolle. La misma no predeterminó un amanzanado general. Cada nuevo fraccionamiento debería ser aprobado, debiendo cumplir con los criterios proyectuales que la propuesta establecía, resumiendo los principales: conservar la caminería antigua, sus direcciones serían la base de nuevos amanzanados, ser aquellos lo más regulares posible y completar con el trazado de nuevas vías la red vial urbana.

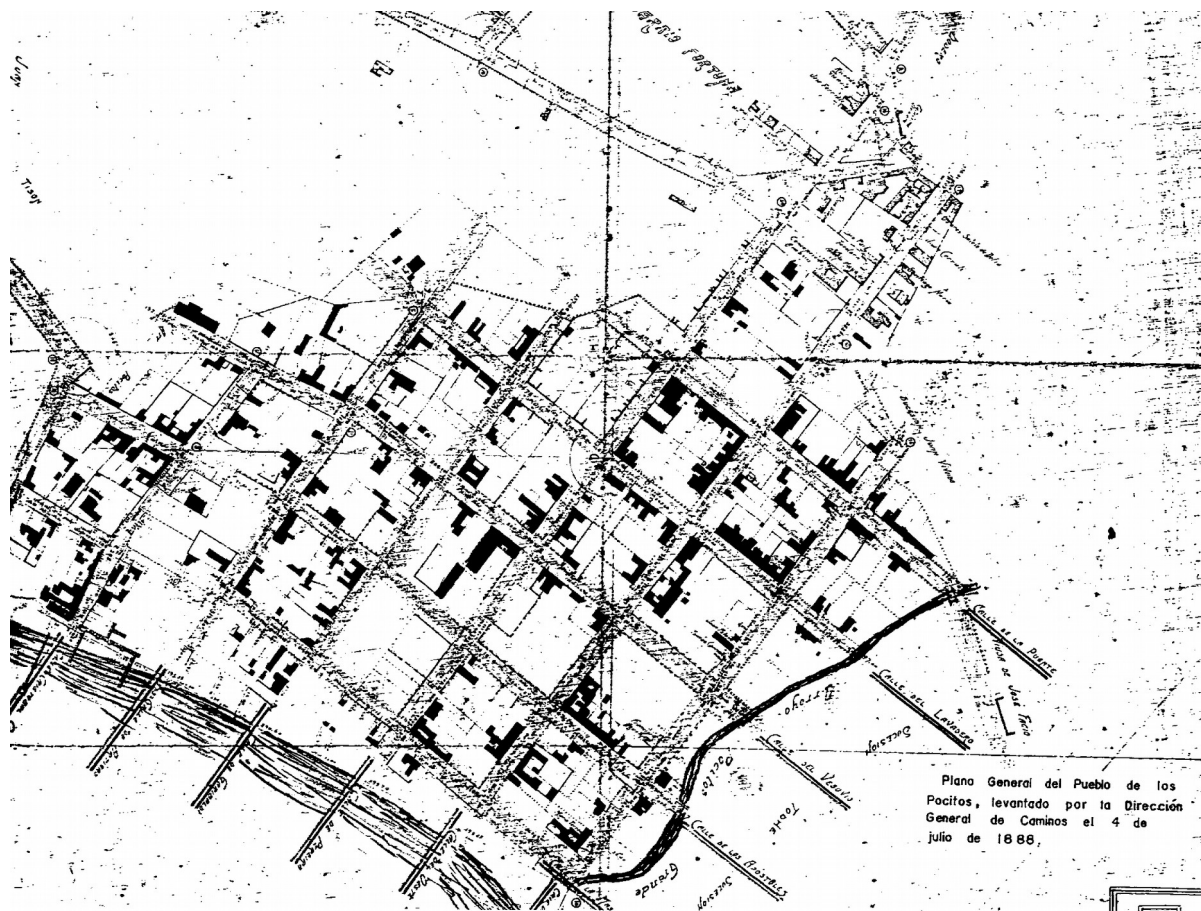


Figura 1. Plano levantado por la Dirección General de Caminos fechado en 1888 incluyó los fraccionamientos aledaños a este Pueblo

CONSOLIDACIÓN DE LA TRAZA

Una selección de planos oficiales de Montevideo, ilustra el crecimiento de los fraccionamientos en el área y la consolidación de la traza. En el plano de 1893 realizado por Casimiro Pfaffly, (Fig. 2) se aprecia el proyecto de la Ciudad Novísima limitada por la Avenida de Circunvalación y los fraccionamientos periféricos con los amanzanados proyectados que se extienden a partir de aquellos.

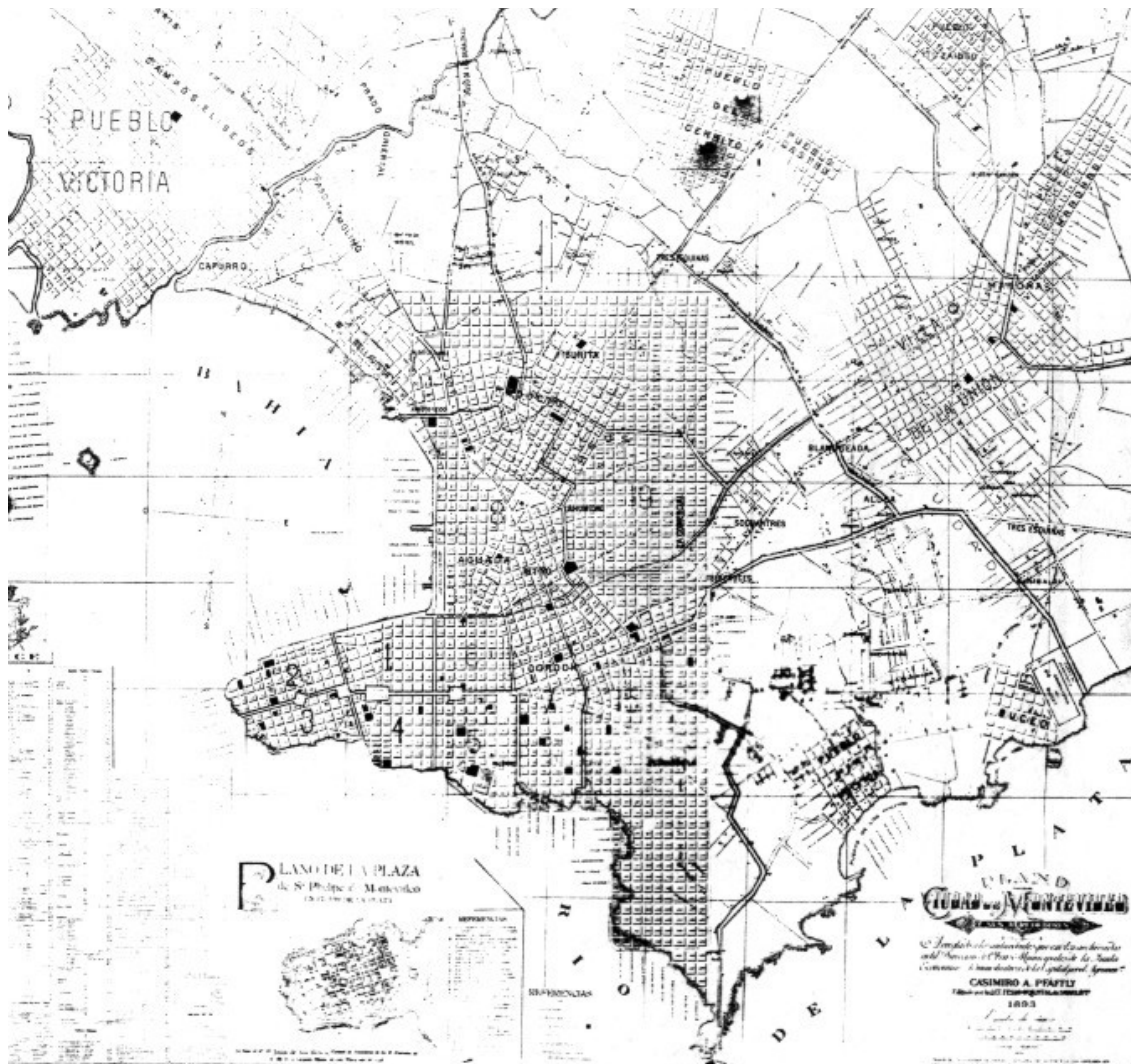


Figura 2.

Al Pueblo de los Pocitos se accedía por el camino de Rivera, continuando por el camino de Pereira. Este último fue el eje estructurador del trazado del pueblo. Otra red de caminos daba acceso a Punta Carretas. Esas trazas viales se corresponden con las trazas actuales de las Avdas. Constituyente, 21 de Setiembre, José Ellauri y José Luis Zorrilla de San Martín.

En el fragmento del Plano levantado en 1905 por la Dirección General de Caminos (Fig. 3), se lee la situación real de los amanzanados y la caminería.

Se reconocen, además de las que anteriormente se mencionaron, las trazas de parte de las actuales Libertad y la continuación de José Ellauri, ambas confluyendo en el camino Pereira, dando acceso a los nuevos barrios. Otros caminos se corresponden aproximadamente con las trazas de las calles Patria, Julio M. Sosa y Solano García, por los que se accedía al Hipódromo del Este.



Figura 3.

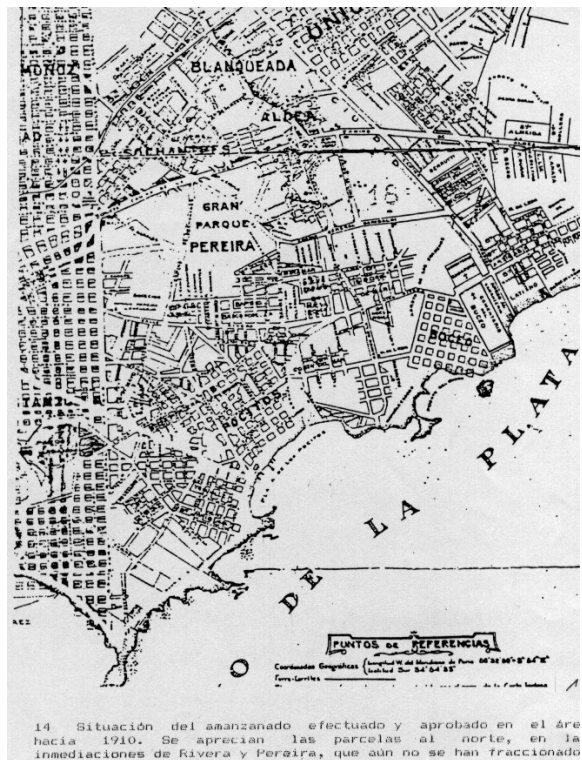


Figura 4.

Comparando el plano de la Fig. 3 con el de la Fig.4 “Plano de la Ciudad de Montevideo y sus Suburbios” de 1910, se visualiza cómo la expansión de Montevideo se estructuró a partir de la traza de caminos preexistentes y cómo las nuevas trazas van completando la red vial, tal como se prescribía en el Plan de 1893.

Este plano indica los trazados de Av. Brasil y Bv. España, que se iniciaron hacia 1904. El trazado de Av. Brasil debió ser la continuación de la calle Canelones siguiendo la dirección recta hasta el encuentro con la actual Av. Dr. Luis Alberto de Herrera. Un pleito con los propietarios de los terrenos a expropiar determinó la inflexión de su trazado, culminando así en la Rambla, configurando la proa de encuentro con la traza de Bv. España. Si bien contemporáneamente se proyectó la apertura de una avenida que desde Av. Brasil llegara hasta el previsto parque Pereira, ésta se concretó años más tarde en la traza de la actual Av. Dr. Francisco Soca. En este plano se lee el trazado de la misma hasta su encuentro con Gabriel A. Pereira en el cruce con Av. Gral. Rivera. También se lee el inicio de la traza de la actual Av. Ing. P. Ponce.

Prácticamente en la segunda década del siglo XX las trazas estructuradoras del área estaban delineadas, pero no realizadas en su totalidad; tal es la situación del trazado de Bv. Gral. Artigas cuya pavimentación se inició en 1907.

A partir de la apertura de estas vías se incrementó la venta de solares. La actividad inmobiliaria, en los afiches anunciadores de los remates de solares, basó la propaganda en la proximidad de los fraccionamientos a Pocitos, y también en las características paisajísticas, higiénicas, de la edificación, en los servicios y en el

prestigio social de aquel barrio. Muy pronto los barrios aledaños van perdiendo su denominación para tomar la del mismo Pocitos.

Los fraccionamientos que a partir de 1896 se extendieron hacia La Punta Brava o Punta de las Carretas se anunciaban destacando su ubicación entre Ramírez y Pocitos.

Fue Francisco Piria quien impuso la denominación Punta Carretas.



Figura 5.

La lectura del Plano del Departamento de Montevideo de 1926 (Fig. 5), indica trazas que marcan la realización de obras de importancia que concretaron proyectos gestados a fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Una breve síntesis da cuenta de la importancia de éstas:

- a En 1898 la Municipalidad, por liquidación del Banco Nacional, adquirió tierras para crear el Parque Urbano. La Dirección de Parques y Jardines en 1901 realizó el diseño original del mismo y en 1911 se decidió su ensanche. Se le encargó entonces a Thays el diseño del mismo.
- b En la propuesta de un “Plan de Embellecimiento y Ensanche de Montevideo” realizado por E. André en 1891, se incluía en el sistema de espacios públicos la realización de un parque al Este del encuentro del Bv. Gral. Artigas y Av. 18 de

- Julio. El mismo se concretó en los terrenos que con ese destino donó en 1907 Gabriel A. Pereira. La ejecución del proyecto se le encargó a Thays.
- c El proyectado Bv. de Circunvalación, principal eje del sistema de Espacios Públicos en el área, comenzó a concretarse en la administración del Intendente Ramón Benzano en 1907, culminando las obras al sur de la calle 21 de setiembre en el entorno de 1913. La ornamentación de sus jardines fue dirigida por Carlos Thays y las obras de jardinería fueron realizadas por Carlos Racine.
 - d Se concretaron las obras del ensanche de la Rambla de Pocitos en el entorno de 1913.
 - e En 1922 se completaron las obras del trazado del entronque del Bulevar con la rambla costanera, vinculando las Ramblas de Pocitos y Ramírez.

BARRIO JARDÍN

Unas fracciones, de las tierras expropiadas para el ensanche del parque Urbano, se situaban al norte de la calle 21 de Setiembre. El Gobierno facultó a la Municipalidad para fraccionar y vender dichas tierras.

Se le encargó al Arq. Eugenio Baroffio el estudio de un barrio en esos terrenos. En su proyecto, el arquitecto retomó parte de la idea presentada en el Concurso de las Avenidas, de crear una *“Ciudad Jardín”* al oeste del Bv. Gral. Artigas. En su informe, entre otras apreciaciones, él expresaba: *“(...) las accidentadas superficies permiten establecer un barrio jardín de pintoresca adaptación a las singulares condiciones topográficas (...) se ganaría con ello en higiene, se ganaría en comodidad, y se ganaría también en concepto artístico”*.

El proyecto original se extendía hasta los predios que hoy ocupa la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, y los terrenos con frente a Bv. Gral. Artigas y la actual calle Gral. Arq. Alfredo Baldomir, incluyó el trazado de la calle Juan Parra del Riego. (Fig. 6)



Figura 6.

Parcelario

En este período se realizaron la mayor parte de los fraccionamientos y deslindes de calles, manzanas y solares. Fue general la venta de éstos mediante el sistema de remates públicos.⁹ En el transcurso de varias décadas, muchas de las parcelas originales que fueron grandes quintas se reparcelaron generando lotes menores.

Si bien en 1893 se establecieron algunas normas para regular el amanzanado, el dimensionado de los lotes quedó a criterio de los agrimensores actuantes y en función de los intereses inmobiliarios, la oferta de solares en cuanto a sus dimensiones fue muy variada, tratando de atraer a potenciales compradores de distinto poder adquisitivo.¹⁰

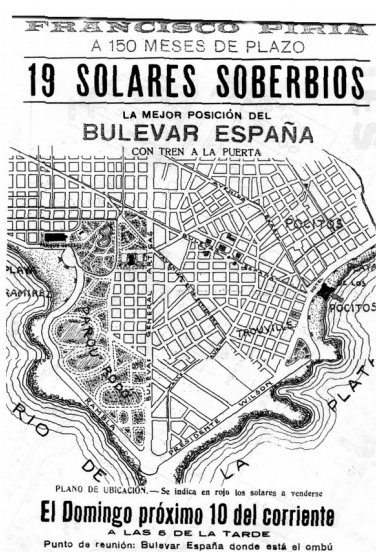


Figura 7.



Figura 8.

Este período comprendido entre los años posteriores al fin de la Guerra Grande y las primeras décadas del siglo XX, fue de gestación de algunos de los aspectos físicos e ideológicos que caracterizaron el proceso de conformación de la ciudad y de este sector en particular.

Físicos: Se fue consolidando un trazado en los hechos a través de la gestión de particulares primero y con la posterior intervención estatal. Se comenzó a ocupar paulatinamente el territorio, apareciendo diversos programas y tipologías.

Ideológicos: Se fue elaborando una idea de ciudad en un proceso de cambios ideológicos, tanto de carácter político - administrativo, como de orden teórico-

9 Una fuente muy importante de información que aporta además de los datos generales de las mensuras, otros que refieren a los servicios y también a aspectos culturales y sociales de la época, son los afiches anunciadores de los remates, muchos de ellos incluidos como documentación en archivos estatales.

10 Algunos fragmentos de afiches anunciadores de remates pueden ilustrar este aspecto. (Figs. 7 a 8)

urbano, acompañados esos cambios por transformaciones de índole económico - productiva, sociales y también de costumbres y pautas culturales.

A lo largo del período se conjugaron la multiplicidad de ideas urbanísticas proveniente de Europa, monumentalismo esteticista, nuevos conceptos higienistas, trazados pintoresquistas, etc. La intervención estatal fue determinante en dotar a la ciudad de una imagen que reflejara la pujanza de la Nación Moderna y el poder del Estado. Se concretaron parcialmente proyectos tendientes al reordenamiento de la ciudad mediante una red vial jerárquica, además Ramblas, Avenidas, Parques y Plazas debían constituir un sistema de espacios públicos abiertos al que se integrarían los edificios públicos estratégicamente ubicados.

I.6.3 CONSOLIDACIÓN DE LOS TRAZADOS ENTRE LAS DOS GUERRAS MUNDIALES

Si bien prácticamente se completó el amanzanado del área en el primer cuarto del siglo XX, algunas parcelas quedaban sin fraccionar y el proceso continuó hacia las zonas próximas hasta 1940 (por ejemplo en Punta Carretas en 1935 se fraccionó Villa Biarritz). Por otra parte, el hecho de que el amanzanado se completara no significó que se hubieran completado los loteos en cada manzana, y menos aún que aquellos loteos que se remataron hubiesen sido vendidos en su totalidad.

La consolidación en el primer cuarto de siglo de una traza muy irregular creó conflictos en el encuentro de amanzanados de distinta direccionalidad, esta situación (como sucedió generalmente en toda la ciudad), se resolvió con la configuración de plazas y plazuelas en los terrenos remanentes entre fraccionamientos.

Fue un período de gran auge edilicio incentivado por la “Ley Serrato” de préstamos hipotecarios para la construcción de viviendas. La demanda creciente de viviendas en el área produjo intervenciones como las de la empresa Bello y Reborati que reparceló solares de frente angosto (de 10 y 12 mts.) generalmente contiguos; otras intervenciones inmobiliarias reparcelaron grandes terrenos.

Este período es de concreciones. Se fue dando la ocupación paulatina del suelo con las nuevas edificaciones, consolidándose los tejidos. El área adquirió características que la diferenciaron de otras áreas de Montevideo y en su interior se caracterizaron distintas zonas: unas desaparecidas en el proceso de sustituciones edilicias, otras fragmentariamente aún permanecen. En la última década de este período se perfilaron las grandes transformaciones.

En los años 30 aparecen los primeros edificios en altura y se demuele el Hotel de los Pocitos situado en la acera sur de la Rambla.

En 1946 se aprueba la Ley de Propiedad Horizontal, factor fundamental de las grandes transformaciones de Pocitos.

I.6.4 INCIDENCIA DE FACTORES EN LAS TRANSFORMACIONES DEL ÁREA: DESDE LA APROBACIÓN DE LA LEY DE PROPIEDAD HORIZONTAL A LA ACTUALIDAD.

En este período ya no hay grandes transformaciones en la traza vial, ni tampoco en los espacios públicos, las intervenciones en todos los casos fueron puntuales. Hubo algunos cambios en el parcelario con reparcelamientos y fusiones de padrones.

Las transformaciones más importantes fueron edilicias y comenzaron a sucederse a partir de la aprobación de la Ley de Propiedad Horizontal en 1946. La edificación quedó además regulada por las normas de edificación de 1947, en tanto la ciudad se dividió en zonas según cada parámetro a regular.

En el área las normas más relevantes que se aplicaron fueron:

- Los nuevos fraccionamientos debían tener un frente mínimo de 12 mts. y un área mínima de 300 mc. esto limitó los reparcelamientos;
- El área quedó incluida en la zona de retiros frontales obligatorios de 4mts, (que se sumaron a los ya dispuestos y a los establecidos especialmente para Ramblas; Bulevares y Avenidas); (*Ver plano MI-14*).
- El FOS máximo se estableció en 80% -la normativa de 1990 introdujo modificaciones, disminuyó el frente mínimo de solar a 10 mts. y el área mínima a 200 mc. y aumentó el FOS al 100%.
- Se aplicaron las normas vigentes de Higiene de la Vivienda, referidas a áreas mínimas habitables y de servicios, dimensiones de patios de aire y luz, etc. como también las que regulaban las alturas máximas respecto al ancho de calle, salvo casos especialmente legislados.
- Se prohibió la implantación de establecimientos que causaran perjuicio a la seguridad y salubridad del área.

La importante actividad inmobiliaria estuvo financiada tanto por los bancos estatales, BHU, República y BSE como por los bancos privados. En un período de auge económico el ahorro público captado por los bancos se invirtió fundamentalmente en la industria de la construcción financiando la ejecución de edificios de apartamentos en propiedad horizontal. Esta producción edilicia se sostuvo hasta los primeros años de la década del sesenta en que una nueva crisis económica paralizó consecuentemente a la industria de la construcción.

Leyes proteccionistas congelaron los alquileres, en tanto se fue incrementando el déficit habitacional. En 1968 se aprobó la Ley Nacional de Vivienda, y la modificación de la Carta Orgánica del B.H.U., se crearon nuevas normas que regularon el sistema de ahorro y préstamos del mismo y en 1974 se aprobó una nueva Ley de Arrendamientos Urbanos.

El nuevo marco jurídico y crediticio incentivó la realización de programas de viviendas reactivando considerablemente la industria de la construcción en los años 70 hasta inicio de la década del 80. El incremento edilicio transformó vastos sectores de la ciudad de distintas maneras. Fundamentalmente a lo largo de las avenidas y calles más importantes se produjeron considerables sustituciones edilicias.

En Pocitos y zonas aledañas estas intervenciones fueron de gran impacto, arrasando zonas muy calificadas transformándolas indiscriminadamente.

Nuevas reflexiones ya se venían gestando en torno a la problemática urbana, nuevos conceptos sobre preservación del ambiente y del patrimonio, teorías que se fueron enriqueciendo con numerosas manifestaciones y actuaciones de técnicos y no técnicos, logrando finalmente un ámbito de acción municipal en la década del 80. En este nuevo marco se revisa el Plan Director vigente desde 1956, reconociéndose la necesidad de establecer nuevos criterios que orienten las intervenciones urbanas, superando los criterios abstractos, funcionales y cuantitativos de aquél. Se proponen nuevas metodologías para definir las reglamentaciones considerando los factores cualitativos que caracterizan las distintas áreas urbanas.

En este nuevo marco conceptual se reconoce también la necesidad de conciliar los intereses y expectativas de los diversos actores involucrados, con la necesaria articulación entre la administración pública, regulación e inversión, y la inversión privada en los proyectos de transformaciones urbanas.

Este proceso de cambio en el stock edilicio iniciado a mediados de la década de los cuarenta ha sido continuo, aun presentando períodos de estancamiento, y es la tendencia dominante de transformación en el área.

El importante incremento en la densidad de viviendas (y de población) ha sido acompañado por el crecimiento sostenido de los servicios. Se localizan aquí múltiples actividades comerciales, culturales, de salud, etc. que generaron una mayor autonomía del área respecto al Centro tradicional de la ciudad, siendo Pocitos hoy un centro alternativo.

I.6.5 VISIÓN SINCRÓNICA: ASPECTOS RELEVANTES EN LA CARACTERIZACIÓN DE POCITOS EN DISTINTOS MOMENTOS HISTÓRICOS

DESDE LA FUNDACIÓN DE POCITOS A LOS AÑOS 20

A este nuevo Pueblo de los Pocitos se accedía, según algunos relatos, muy trabajosamente por la actual Av. Gral. Rivera continuando por el camino de Pereira; éste fue empedrado y se constituyó en el eje comercial.

Los dominantes arenales barrían las calles, desdibujándolas; pocas edificaciones se dispersaban en la reciente “urbanización”.

Era éste un pueblo obrero, de lavanderas, canteros, pescadores, algunos comerciantes y otros trabajadores que diariamente se dirigían al centro. Esta caracterización fue cambiando al asumir Pocitos nuevos roles urbanos.

En 1877 una crónica describe el *“Primer recreo de los Pocitos”*; otra del ‘79 cuenta el viaje en tranvía hasta los Baños de Pocitos, describe las casillas de damas y caballeros debidamente separadas unas de otras, construidas en madera y a orillas del mar. La prensa se ocupó también con detalles de la inauguración en 1888 del *“Gran hotel de los Argentinos”*, construido en la esquina de Gabriel A. Pereira y Alejandro Chucarro.

El plano de 1888, veinte años después de la fundación, ubica las edificaciones con alineación frontal sin retiro en su mayoría. Algunos relatos describen casas de patios con entradas laterales para carros; otros los primeros chalets de veraneo.

Desde 1882 funcionaba un hotel sobre la misma playa, a la altura de la calle José Martí, que fue destruido por un incendio. Se proyectó entonces la realización de un nuevo hotel en esa ubicación, el mismo fue inaugurado en 1912.

La afluencia de público al Balneario se fue incrementando, su fama trascendió el ámbito montevideano y nacional; numerosas familias argentinas veraneaban en esta localidad.

El factor de incidencia fundamental en el desarrollo del área fue el incremento de los medios de transporte y la apertura y pavimentación de nuevas avenidas. Desde 1875 circulaba por Av. Gral. Rivera el tranvía al Buceo, tirado por caballos. En 1879 se inauguró un ramal desde la estación ubicada en el encuentro de Av. Gral. Rivera y Gabriel A. Pereira, hasta la misma playa de Pocitos. Recorría la calle Pereira hasta Vesubio (Alejandro Chucarro) por ésta hasta Colón (José Martí) y por ésta hasta las terrazas del hotel.

Los tranvías eléctricos comenzaron a circular en 1906, dos compañías *“La Comercial”* y *“La Transatlántica”* llegaron hasta Pocitos. Las líneas de la primera llevaron los números 31, 37 y 35¹¹. Los de la segunda se numeraron líneas 6 y 15 y recorrían Bv. España hasta la Rambla¹².

Las obras públicas de las primeras décadas del siglo veinte serán fundamentales para el desarrollo de Pocitos: la ya citada apertura de la Av. Brasil, llamada primeramente Av. de los Pocitos, y el Bv. España entre 1906 y 1910, la pavimentación del Bv. Gral. Artigas y el nuevo trazado y pavimentación de la Rambla entre 1910 a 1913; asimismo el saneamiento en esta zona comenzó a construirse en 1907.

11 El tranvía 31 circuló por Av. Brasil hasta la Rambla, retornando por José Martí, Alejandro Chucarro hasta Av. Brasil; el 37 circuló por Gabriel A. Pereira, Alejandro Chucarro y José Masini hasta la Rambla retornando por José Martí, Alejandro Chucarro y Gabriel A. Pereira y el 35 recorría 21 de Setiembre y José Ellauri hasta Punta Carretas.

12 La 15 giraba por Juan Benito Blanco hasta Av. Brasil, luego por Lázaro Gadea y retornaba a Bv. España hasta el Centro.

El eje comercial siguió siendo Gabriel A. Pereira, pero el centro de la actividad social que convocaba a los montevideanos fue la Rambla. Esta, en 1913, llegaba por el Este hasta Ramón Masini y por el Oeste terminaba en el Trouville Uruguayo, frente a la plaza Gomensoro, cuya realización estuvo prevista desde 1897 como plaza de ese nuevo fraccionamiento.¹³

Hasta los primeros años del siglo XX gran parte de los pobladores eran familias veraneantes que llegado el mes de marzo retornaban a sus residencias permanentes. El incremento del transporte colectivo, la pavimentación de las calles y la aparición del automóvil fueron generando las condiciones que transformaron a Pocitos y sus alrededores en un lugar de residencia permanente.

En esos primeros años se construyeron grandes residencias, sobre la rambla, las recientes avenidas pavimentadas, el Bv. Gral. Artigas, José Ellauri y aun en otras calles en predios extensos que propiciaron su inserción. Pocas son las que aún permanecen, tales como la *vivienda Williman* en Av. Brasil, (1907), la *vivienda Towers* en José Ellauri (1910), *palacio Pietracarpina* sobre Bv. Gral. Artigas (1913). En estas se adoptaron diversos lenguajes, algunos tomados de las vertientes renovadoras europeas como el Art Nouveau y el Modernismo, pero predominaron las realizaciones ecléctico – historicistas.

La heterogeneidad ha caracterizado a Pocitos. Así como permanecen algunas de aquellas grandes residencias, también se encuentran viviendas estándar y otras con propuestas tipológicas extrovertidas - contemporáneas todas ellas entre sí -, muchos terrenos baldíos, con rala vegetación aún en los predios y aceras que completaban la imagen del barrio.

CRECIMIENTO EN LAS DÉCADAS DEL 20 AL 40.

En el área esa heterogeneidad es más rica en las décadas del 20 al 40. Estos años fueron de intensa producción edilicia.

Las características del lugar determinaron que éste fuera de preferencia para sectores de población de ingresos altos y medios - altos para la localización de sus residencias. Las facilidades para adquirir solares en cuotas y los préstamos hipotecarios al amparo de la ley Serrato propiciaron el incremento en la construcción de viviendas. Esta coyuntura socio – económica coincidió con un período muy particular de la arquitectura nacional. Destacados arquitectos fueron los autores de un importante número de viviendas en el área, ambientando un momento histórico muy fermental, de renovación en las propuestas, tanto en la organización espacial interna de las viviendas como las relaciones dialécticas interior – exterior y en la adopción de variadas vertientes de la arquitectura moderna.

13 Numerosas fotos y crónicas describen los eventos que en la rambla, muelles, terrazas, salones de bailes del hotel, recreos etc. se organizaban en el verano montevideano.

Contemporáneamente a destacadas intervenciones de los maestros como Cravotto y Vilamajó, aparecen numerosas obras de interés de otros arquitectos como Vázquez Barriere, De los Campos, Puente y Tournier, etc.

Al mismo tiempo los repertorios “*eclécticos – historicistas*” se renovaron. Las características del lugar, las nuevas formas de vida y las aspiraciones de representatividad de los comitentes llevaron a los realizadores, arquitectos y constructores a buscar sus referentes en la arquitectura doméstica inglesa, en los “chalets” vascos, en villas italianas, en arquitecturas coloniales, entre otras fuentes de inspiración.

Así lo heterogéneo caracterizó al área en esta época: diversidad formal volumétrica y de lenguajes, texturas y colores, alternancias de retiros y jardines con alineaciones frontales.

GRANDES TRANSFORMACIONES A PARTIR DE LOS AÑOS 50.

Las principales causas que incentivaron a fines de la década del 40 los negocios inmobiliarios y fundamentalmente la construcción de edificios de apartamentos en altura fueron las nuevas formas de vida, las transformaciones en la integración familiar, la capacidad de los sectores de población de ingresos medios-altos para invertir en la compra de la vivienda propia, la preferencia para residir de esos sectores por determinadas zonas de Montevideo y la demanda de mayor confort en las viviendas. El prestigio social de Pocitos, su calidad ambiental, su proximidad al Centro, la valorización segura de las unidades de viviendas del barrio, entre otros factores determinaron el auge constructivo en esta zona.

La Ley de Propiedad Horizontal se asoció al concepto de “*democracia*”, posibilitando el acceso a un mayor número de familias a zonas calificadas de Montevideo.

Esa renovación edilicia se hizo a expensas de la demolición de la edificación preexistente. Se apropió preferentemente de los predios frentistas a la Rambla y luego fue penetrando en el territorio a lo largo de las avenidas principales - Av. Brasil, Bv. España, José Ellauri.

A la heterogeneidad que caracterizaba a Pocitos, que ya en los años 30 y 40 contaba con varios edificios en altura, unos revocados y con balcones curvos, con barandas o balaustres, otros destacándose por el color de los aplacados de cerámicas, se le agregan las nuevas “*figuras*” en las que irrumpen los grandes vanos e importantes terrazas intermediando entre el espacio interior y el exterior. El estilo internacional fue promocionado por las inmobiliarias como lo “*más moderno*” con sus revestimientos de “*gres veneciano*”, de “*fulget*” o mármol; algún desafío tecnológico optó por la piel de vidrio, y reiteradamente se realizaron búsquedas en la virtudes plásticas del ladrillo. Destacadas obras se fueron insertando hasta los primeros años de la década del sesenta, en la que se interrumpe esta actividad inmobiliaria.

A fines de los años 70 un nuevo auge que se denominó el Boom de la construcción, arrasó nuevamente con áreas muy caracterizadas con valores ambientales y edificios destacados. En este nuevo período se consolidaron nuevos tejidos caracterizados por la construcción en altura.

La sustitución edilicia en predios contiguos fue cerrando el borde de muchas manzanas hasta completarlo. En porcentajes muy variables las manzanas presentan heterogeneidad morfológica por variadas asociaciones de alineación, retiros y alturas. A aquella heterogeneidad se le agrega la coexistencia de los diversos lenguajes arquitectónicos adoptados en distintas épocas, y también lo heterogéneo de las calidades arquitectónicas, constructivas y de las intervenciones totales o parciales que han afectado a las construcciones.

Si bien hay sectores que presentan cierta homogeneidad o caracterización predominante, "lo heterogéneo define a Pocitos".

CAPÍTULO I.7 - ACCESIBILIDAD AL SECTOR Y A SUS PARTES

La vinculación vial principal del sector Pocitos con el resto de Montevideo se encuentra definida por las siguientes arterias (*Ver plano MI-11*):

- Rambla - Vínculo costero metropolitano
- Av. Gral. Rivera - Vínculo interior con los barrios del Este
- Av. Dr. Luis Alberto de Herrera - Vínculo con los barrios del norte de Montevideo -
- Bv. Gral. Artigas - Vínculo con el norte de Montevideo
- Bv. España - Vínculo con el Centro

Las vías principales de distribución en Pocitos son:

- Calle Gabriel A. Pereira – Situación de borde Este
- Calle 21 de Setiembre – Situación de borde Oeste
- Calle Juan Benito Blanco – Situación de borde Sur
- Av. Brasil – Eje central
- Bv. España – Eje central
- Eje Av. 26 de Marzo y calle José Ellauri

Ejes principales de atravesamiento

- Av. Sarmiento - 26 de Marzo
- Av. Sarmiento – Bv. España

Con relación al servicio de transporte público las líneas más frecuentes vinculan al sector (*Ver plano MI-25*):

- Con el centro de Montevideo con muy buena frecuencia pero desplazamiento medio a lento.
- Con los barrios costeros del Este las frecuencias son escasas con desplazamiento medio a rápido.
- Con los barrios costeros del Oeste el vínculo es muy escaso y se estructura sólo por Bv. Gral. Artigas y Av. Brasil
- Con los barrios del norte las frecuencias son medias

En suma el sector presenta un servicio de transporte público privilegiado con el Centro, medio con el norte, escaso hacia el Este y casi nulo hacia el Oeste.

CAPÍTULO I.8 - RELACIÓN CON LAS ÁREAS LINDERAS

Desde su génesis y a través de los diferentes procesos de desarrollo y colmatación del tejido urbano, este sector de Pocitos se encuentra ligado íntimamente con las áreas linderas. Forma parte de un área homogénea costera mayor comprendida entre el Club de Golf de Punta Carretas, Bv. Gral. Artigas y el borde del barrio Buceo, la Av. Dr. Luis Alberto de Herrera. Dicha área costera se caracteriza por un predominio de carácter residencial, con familias de ingresos medios y altos, con un paisaje urbano que aún mantiene ciertas calidades otrora generalizadas y significativas.

Presenta actualmente un tejido de manzanas de borde cerrado con una franja linderas a la playa de edificación en altura y una variedad tipológica con un gradiente de altura decreciente hacia el interior. Todas estas características son compartidas por los sectores linderos del barrio Pocitos hacia el Este y de los barrios Pocitos Nuevo (La Mondiola), del sector sur del Barrio Parque Batlle y de Punta Carretas.

La especificidad del sector se centra en:

- Presencia de bienes patrimoniales con valor y “densidad” mayor que en áreas linderas.
- Los procesos de cambios recientes operados en Buceo y Punta Carretas, acentúan la densificación de este territorio.
- La Playa Pocitos presenta una muy buena accesibilidad y calidad paisajística en el contexto metropolitano.

El barrio Pocitos, y en especial el sector de aplicación del Plan, se encuentra en medio de una tensión funcional entre dos polos de desarrollo urbano reciente, comportándose como lugar de paso y como concentración de consumidores.

En efecto, los ya mencionados procesos de afianzamiento de nuevas centralidades comerciales y de oficinas en torno al Montevideo Shopping Center y World Trade, y el Punta Carretas Shopping Center han generado, desde mediados de los 90, importantes flujos de tránsito en la dirección Este-Oeste, canalizados por unos pocos corredores: José Ellauri, 26 de Marzo, Pedro F. Berro, Juan Benito Blanco y la Rambla.

Esto ha provocado una fractura acentuada y difícilmente reversible entre los tejidos a uno y otro lado, al tiempo que ha generado un congestionamiento creciente del tránsito.

La apertura de dos nuevos supermercados en 26 de Marzo entre Lorenzo Justiniano Pérez y Manuel V. Pagola, y en Coronel Mora casi 21 de Setiembre, así como la

instalación de nuevos comercios gastronómicos de afluencia masiva sobre José Ellauri y 21 de Setiembre acentúan este proceso.

Pocitos es asimismo una fuente relevante de consumidores para los mencionados centros comerciales; por lo tanto, los desplazamientos desde su propio tejido son también importantes.

Pocitos no se relaciona intensamente con las áreas linderas hacia el norte, entre Pte. Gral. Oscar Diego Gestido y Av. Gral. Rivera, sin que se aprecie una discontinuidad importante de la morfología urbana en este borde.



CAPÍTULO I.9 - ANÁLISIS URBANO GENERAL

I.9.1 EL SOPORTE FÍSICO

I.9.1.1 TOPOGRAFÍA

El Sector se encuentra implantado sobre la ladera de una estribación de la cuchilla, con una pendiente promedio hacia la costa de 3,75%. Las mayores alturas se sitúan sobre una divisoria de aguas que toma la forma de una curva de arco norte – sur, que divide al barrio por una suerte de diagonal NE – SO. Los puntos más altos son Jaime Zudañez y Enrique Muñoz, Libertad y Av. Brasil y sobre el borde norte, en Pte Gral. Oscar Diego Gestido y Simón Bolívar, en tanto los más bajos se ubican en el borde, en el vértice Oeste, en la esquina de 21 de Setiembre y Bv. Gral. Artigas y sobre 21 de Setiembre en el Barrio Jardín. A partir de la divisoria principal de aguas, la escorrentía se produce: *(Ver plano MI-03)*

- hacia la costa en forma pareja por las calles de la ladera Este,
- hacia Bv. Gral. Artigas por el macrodrenaje que se dibuja siguiendo la dirección de la calle Libertad y termina en 21 de Setiembre y,
- hacia el norte por el macrodrenaje de Pte. Gral. Oscar Diego Gestido, Cipriano Payán y Lorenzo Justiniano Pérez (antiguo arroyo).

Muy escasos son los tramos de calles con fuertes pendientes de un 8% y un 10%.

Pocitos abarca una superficie total de 228,14 Hás de las cuales la superficie ocupada por predios privados abarca el 61%.



I.9.1.2 ELEMENTOS NATURALES

El mayor componente natural de relevancia en el área es la playa Pocitos y la península de Trouville. Pese a su alto grado de antropización, la costa de Pocitos conserva aún elementos de la morfología del borde acuático pasibles de ser puestos en valor. Se identifica un borde que tiene un importante potencial paisajístico, y se encuentra en uno de los tramos más valiosos de la costa.

I.9.2 ESTRUCTURA URBANA

I.9.2.1 RED VIAL

Los elementos relevantes del análisis refieren a las características generales de las vías con relación a la demanda, la capacidad de las principales vías de tránsito y su jerarquización, al estado de los pavimentos y al flechamiento de las calles. (*Ver plano MI-25*)

La densidad de población de Pocitos y el alto nivel de consumo de la misma genera una muy elevada demanda de circulación. El ancho de sus calles, en particular del área asignada a la circulación vehicular (calzada), es escaso, máxime considerando que se permite estacionar en la mayoría de ellas de ambos lados. Asimismo veredas estrechas conspiran contra la seguridad en las intersecciones, las que presentan visibilidad comprometida por la presencia de kioscos, carteles, filas de árboles y columnas, paradas de ómnibus, etc.

Las vías principales de conexión del barrio con la ciudad - la Rambla, el Bv. Gral. Artigas, la Av. Gral. Rivera y la Av. Dr. Luis Alberto de Herrera –son utilizadas diariamente por varios miles de personas y vehículos, produciéndose en algunos momentos del día congestión y atascamientos.



LAS PRINCIPALES VÍAS DE CIRCULACIÓN

Rambla

Es una de las principales vías de tránsito del departamento y al mismo tiempo cumple un rol referencial en el imaginario colectivo de los uruguayos. A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles y bien diferenciadas (desde el Parque Capurro hasta el A° Carrasco). El tramo en consideración (Bv. Gral. Artigas a Av. Dr. Luis Alberto de Herrera) incluye el subtramo de mayor tránsito (Bv. España a Av. Dr. Luis Alberto de Herrera), el cual es un lugar de encuentro de muchos montevideanos, en especial en la temporada estival o en ocasión de festejos de diferentes eventos (políticos, deportivos, etc.). En dicho tramo se dan cita diariamente numerosos ciudadanos, para realizar actividades de recreación y deporte.

Por lo expuesto deberían considerarse las actuaciones de su gestión teniendo en cuenta ese carácter múltiple de la arteria sin perjuicio de la función específica y primordial que es la de la circulación vehicular rápida conectando las centralidades más importantes de la ciudad (Centro, Ciudad Vieja, Shoppings y el Este del departamento) y su interconexión con el litoral Este del país.

Como en otras áreas de la gestión estatal, en la Rambla convergen zonas de influencia y jurisdicción de diferentes actores públicos (nacionales, departamentales y municipales) y privados que se detallan:

- Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente,
- Prefectura Nacional Naval (MDN),
- Dirección Nacional de Hidrografía (MTOP),
- Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación (MEC),
- Municipio CH,
- C.C.Z. N° 5,
- Departamento de Planificación (IM),
- Departamento de Acondicionamiento Urbano (IM),
- Departamento de Desarrollo Ambiental (IM),
- Comisión Honoraria de Espacios Públicos Patrimoniales (IM),
- Comisión Especial Permanente Consejo Auxiliar de los Pocitos (IM),
- Clubes (Yacht, Nautilus, Golf),
- Concesionarios y Permisarios (paradores, pescadores, etc.), y



- Los demás organismos proveedores de servicios (UTE, ANTEL, etc.).

La demanda de tránsito responde, mayoritariamente a los viajes a trabajar y con destino al sistema educativo¹⁴.

Tramo I (Bv. Gral. Artigas – Juan María Pérez)

En el tramo en consideración, la Rambla (desde Bv. Artigas hasta Juan María Pérez) tiene dos sendas de circulación por sentido y estacionamiento autorizado de ambos lados (potencial 3^{ra} senda futura). Asimismo tienen adecuadas dársenas de giro a la izquierda y semáforos. Por lo indicado la capacidad vial de la Rambla, destinando las sendas de estacionamiento a circulación, sería de 2.400 veh./h.

Tramo II (Juan María Pérez – Av. Dr. Luis Alberto de Herrera)

El tramo entre Juan María Pérez y Felix Buxareo cuenta ya con tres sendas por sentido, con cantero estrecho y no se permite el estacionamiento salvo en dársenas especiales.

Por último el sub-tramo entre Felix Buxareo y Av. Dr. Luis Alberto de Herrera también tiene tres sendas (más amplias) por sentido, con cantero ancho y estacionamiento no permitido del lado de la costa. La demanda vehicular es superior a la oferta, con congestión en hora pico¹⁵.

Bulevar General Artigas

Es una de las principales vías históricas de tránsito del departamento (bulevar de circunvalación) y tiene una característica muy particular que es su arbolado y cantero central con vegetación.

Sirve de vía de acceso a las cargas pesadas que se dirigen al Este y Norte del departamento y del país. Es una arteria de conexión Norte - Sur relevante teniendo un importante tránsito de ómnibus.

14 Al 2007, la demanda de tránsito era del orden de 54.000 vehículos/día (en la zona entre Bv. España y Felix Buxareo), con un pico horario estimado en más de 3.800 veh./hora/sentido (estimado en 70% del pico en sentido saliente), el que se produce en la mañana y con mayor proporción en el atardecer. Ello responde, mayoritariamente a los viajes a trabajar y con destino al sistema educativo. Es aceptado que una senda de circulación (variable entre 2,50 m a 3,50 m) tiene una capacidad que oscila en los 1.000 veh./h, a la que debe ajustarse en función de los tiempos del ciclo de los semáforos que la afecten. En caso de la Rambla debemos estimar pues una capacidad práctica de unos 800 veh./h. (Fuente: Insumos Informe 2007 – PEOPM)

15 Al 2007, la demanda era superior (3.800 veh/hora) a la oferta (2.400 veh/hora) lo que se agrava con estacionamientos no autorizados, detenciones por accidentes, etc. Esto conlleva a que exista congestión en la hora pico. (Fuente: Insumos Informe 2007 – PEOPM)



Alberga en sus márgenes a importantes contenedores generadores de tránsito, como la Terminal de Ómnibus Interdepartamentales de Tres Cruces, los sanatorios Italiano, Pereira Rossell, Española, así como múltiples comercios.

A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles. El tramo en consideración (Av. Italia hasta Rbla. Mahatma Gandhi) se puede dividir en cinco subtramos.

Tramo I (Rbla. Mahatma Gandhi – Av. Julio María Sosa)

El tránsito que podemos encontrar allí es fundamentalmente el del barrio, así como los ómnibus que tienen como destino la Terminal de Ómnibus que se ubica en el punto más sur del bulevar. Es un tramo esencialmente barrial, el cual contiene un hito fundamental en nuestra ciudad que es el Club de Golf del Uruguay. El perfil de la calle en este tramo es singular, ya que como dijéramos anteriormente en una de sus márgenes se ubica el Club de Golf y en la otra margen existe una cortina de edificios de 12 pisos promedio. Tiene dos calzadas (doble vía) compuestas cada una de ellas por tres sendas y estacionamiento autorizado diferenciado con otro tipo de pavimento (el original de adoquines) y cantero central. La demanda actual de tránsito es francamente menor que su capacidad.

Tramo II (Av. Julio María Sosa – Bv. España)

Este es un tramo que en los últimos años ha cobijado a oficinas comerciales (instalación de medianas y grandes empresas). También tiene en una de sus márgenes al Parque Rodó de juegos infantiles. El tránsito que podemos encontrar allí es barrial, comercial y de paso. Así como el tránsito que se dirige desde otras zonas a través de esta arteria hacia el Punta Carretas Shopping, principal centralidad de Punta Carretas.

El perfil de la calle en este tramo es muy similar al anterior.

La demanda actual de tránsito es mayor que en la del tramo anterior, pero aún inferior a su capacidad.

Tramo III (Bv. España – Av. Gral. Rivera)

Este fue un tramo barrial que, al igual que el anterior, ha tenido una tendencia a recibir elementos comerciales y de enseñanza. (Facultad de Arquitectura, Alianza Francesa, etc.). El tránsito que podemos encontrar allí es fundamentalmente comercial y de paso. Se aprecia también en este tramo el tránsito que se dirige desde otras zonas a través de esta arteria hacia el Punta Carretas Shopping y de las zonas más al sur que se dirigen a la Terminal de Tres Cruces y a la zona de sanatorios.

El perfil de la calle en este tramo es muy similar al anterior.



La demanda actual es muy alta a partir de la Av. Brasil y de José Enrique Rodó. Esta última sirve de salida al tránsito del centro histórico y conecta con la Av. Gral. Rivera que, a partir de allí, retoma doble sentido de circulación.

El nivel de servicio para la circulación decae en este último tramo.

Tramo IV (Av. Gral. Rivera – Av. 18 de Julio)

Este tramo ha ubicado históricamente grandes complejos de atención de la salud, característica que se ha acentuado con los años, continuándose la ubicación de nuevos emprendimientos y ampliaciones de los mismos. Al igual que en el tramo anterior el tránsito es fundamentalmente comercial y de paso.

El perfil de la calle en este tramo es muy similar al anterior. Se permite estacionar en el lado Este en algunas cuadras.

La demanda de tránsito es muy alta en este tramo¹⁶.

Tramo V (Av. 18 de Julio – Av. Italia)

Al igual que el tramo anterior aquí se ubican grandes complejos de atención de la salud, además de la Terminal de Tres Cruces y sobre la avenida y en sus inmediaciones instalaciones diplomáticas. Este es un tramo corto donde confluyen un conjunto muy importante de vías de gran importancia como lo son: Av. Italia, Av. 8 de Octubre, Av. 18 de Julio y Lord Ponsomby. Al igual que en el tramo anterior el tránsito que podemos encontrar allí es fundamentalmente comercial y de paso.

El perfil de la calle en este tramo es muy similar al anterior.

La demanda de tránsito es muy alta enlenteciéndose las maniobras y produciéndose congestiones diarias.

Avenida General Rivera

Es una de las principales vías de conexión Este - Oeste del departamento. A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles (desde la Av. 18 de Julio hasta Barradas). El tramo en consideración (Bv. Gral. Artigas hasta Av. Dr. Luis Alberto de Herrera) es una combinación de uso barrial - comercial. Es una importante vía de llegada y salida al Montevideo Shopping Center y al complejo edilicio del World Trade Center y desarrollos vecinos, que se encuentra a poca distancia de esta avenida, por lo que canaliza un importante tránsito de ómnibus.

¹⁶ Al 2007, la demanda de tránsito era muy alta, del orden de los 45.000 vehículos/día, con un pico horario estimado en más de 2750 veh./hora/sentido. En este tramo de Bv. Gral. Artigas debemos estimar pues una capacidad práctica de unos 700 veh./h/senda, debido a la presencia de semáforos en el mismo, lo que arroja un total de 3.000 veh./h si eliminamos los estacionamientos. (Fuente: Insumos Informe 2007 – PEOPM)



La demanda de tránsito tiene su pico en horas de la tarde¹⁷.

Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera

Es una de las principales vías de conexión Norte - Sur del departamento. A lo largo de toda su extensión tiene características y demandas disímiles. El tramo en consideración (Rbla. República del Perú hasta Av. Gral. Rivera) puede dividirse en dos subtramos. Es una importante vía de llegada y salida al Montevideo Shopping Center y al complejo edilicio circundante, el que se encuentra en una de sus márgenes. Contiene a su vez un importante tránsito de ómnibus.

La zona que comprende estos dos tramos de la avenida es una de las zonas de Montevideo que ha tenido uno de los mayores crecimientos de los últimos años, tanto comercial como de viviendas y ha proyectado un mayor crecimiento en el área en ambos rubros.

Tramo I (Rambla República del Perú – 26 de Marzo)

Este es un tramo que históricamente fue barrial y que en los últimos años ha tenido una tendencia a ubicar elementos comerciales debido a la proximidad del Montevideo Shopping Center. El tránsito que podemos encontrar allí es fundamentalmente barrial y comercial.

El perfil de la calle en este tramo es característico, debido a su cantero central con palmeras, tiene dos calzadas (doble vía) cada una de ellas de 7,50m lo que implica dos sendas amplias y como está autorizado el estacionamiento muchas veces se pasa a tener una sola senda de circulación en la práctica, o dos estrechas.

Al 2007, la demanda de tránsito en el pico es de 600veh/h por sentido (Sur - Norte).

Tramo II (26 de Marzo – Av. Gral. Rivera)

Este es un tramo netamente comercial, el que se ha intensificado en los últimos años debido a la ubicación del Montevideo Shopping Center y el complejo edilicio circundante, en una de las márgenes de la avenida. El tránsito que podemos encontrar allí es fundamentalmente comercial y barrial, ya sea para el Montevideo Shopping Center, como para la gran densidad de viviendas que hay en la zona.

¹⁷ Al 2007, la demanda de tránsito era -del orden de 20.000 vehículos/día, con un pico horario estimado en más de 2.000 veh./hora/sentido, el que se produce en horas de la tarde. En el tramo en consideración hay una capacidad dada por dos sendas de circulación por sentido y estacionamiento prohibido. Pero 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 disminuida a una senda por sentido, lo que dificulta y congestiona el tránsito en gran forma, sobre todo en las horas pico. (Fuente: Insumos Informe 2007 – PEOPM)



El perfil de la calle en este tramo es variable, ya que existe un sector que no posee cantero central y otro que mantiene el cantero del tramo anterior. Es un tramo de demanda de tránsito alta¹⁸.

Otras vías de relevancia

La zona está atravesada por otras vías de relevancia para el barrio y su conexión con barrios vecinos y con las principales vías ya reseñadas. Dichas vías son clasificadas como céntricas:

- Libertad (parcial)
- Av. Dr. Francisco Soca
- Gabriel A. Pereira
- Guayaquí
- Juan Benito Blanco
- 26 de Marzo
- José Ellauri (parcial)
- 21 de Setiembre
- Luis B. Cavia (parcial)

Se tiende a clasificar como colectoras a:

- Av. Brasil
- Bv. España

ESTADO DE LOS PAVIMENTOS

En los planos (*Ver plano MI-25*) se aprecia el “reporte por estado” de los pavimentos y el flechamiento del tránsito en el sector.

EL ARBOLADO: EQUIPAMIENTO BÁSICO DEL ESPACIO PÚBLICO DE POCITOS

Los espacios públicos de Pocitos, calles y plazas, se caracterizan básicamente por las fachadas de las edificaciones que los definen muy fuertemente y por su equipamiento

¹⁸ Al 2007, la demanda de tránsito es alta y tiene un pico horario de 850 veh./hora/sentido, el que se produce entre las 18 y 19 horas, siendo considerado a ese momento un tramo a remodelar. (Fuente: Insumos Informe 2007 – PEOPM)



vegetal. Por otro lado, las veredas (pavimentos, canteros, bancos, luminarias) y la cartelería no configuran actualmente elementos calificadores del paisaje.

Las veredas y jardines privados que enriquecían la escena urbana, resultan actualmente objetivos principales en el rediseño del espacio público.

El análisis del equipamiento vegetal en el espacio público de Pocitos se presenta en sus aspectos generales en el diagnóstico general del área, en tanto que sus aspectos específicos se incorporan a la propuesta de ordenación de cada calle, plaza o lugares.

ESPECIES UTILIZADAS (VER PLANO MI-28)

Las especies de mayor presencia en el área son a su vez las más comunes al arbolado general de la ciudad: Plátanos (*Platanus acerifolia*), Tipas (*Tipuana tipu*), Paraísos (*Melia azedarach*), Olmos (*Ulmus procera*, *Ulmus glabra*) y Fresnos (*Fraxinus excelsior*, *Fraxinus americana*) conforman la gran mayoría de las alineaciones vegetales de las veredas. En forma intercalada pueden observarse Jacarandá (*Jacaranda ovalifolia*), Palo borracho (*Chorisia speciosa*), Catalpa (*Catalpa bignonioides*), Gomeros (*Ficus elastica*), Arces (*Acer negundo*, *Acer saccharinum*), Álamo (*Populus nigra var italica*) o Laurel de jardín (*Nerium oleander*).

Es frecuente el uso de especies poco adecuadas en aceras, como Palo borracho, Álamo o Gomero. Esta última es usada por particulares, probablemente trasplantando algún individuo usado anteriormente como planta de interior. La primera probablemente tenga en algún caso el mismo origen, pero también ha sido usada por la comuna, como en la Av. Dr. Francisco Soca. El sistema radicular de estas dos especies tiene un desarrollo superficial voluminoso, provocando graves perjuicios a los pavimentos circundantes. En lugares de espacio reducido, como son las aceras, las posibles interferencias pueden hacer problemático su uso. Cabe destacar, sin embargo, que su porte y floración ha aportado a definir una imagen singular a esta vía.

Las Salicáceas (Sauces y Álamos) generan una interferencia diferente, pero también a nivel radicular. Debido a su habilidad para la búsqueda de fuentes de humedad, es común la obstrucción o rotura de caños de agua, de la red de saneamiento o del alcantarillado, ya que las raicillas o pelos absorbentes logran penetrar en los caños por fisuras o uniones.

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Podas



Es posible observar actualmente, el alentador resultado del cambio en los criterios de intervención en el arbolado, donde la poda en altura de los individuos ha disminuido drásticamente la interferencia del dosel con el alumbrado público, a la vez que mejora notablemente la relación de volúmenes desde el punto de vista estético.

No todas las especies son pasibles de recibir este tratamiento, ya que es importante la resistencia mecánica de las ramas para soportar una mayor fuerza del viento, por efecto de la palanca ejercida por la mayor altura. En el caso de los Plátanos y las Tipas, es poco común observar ramas quebradas o árboles caídos, no así en los Paraísos. Probablemente, esta susceptibilidad aparente de los Paraísos sea debido a podas incorrectas realizadas durante décadas, provocando podredumbres internas que han disminuido la resistencia de ramas y troncos.

En todo caso, los Paraísos tienden a desaparecer del arbolado montevideano, en una estrategia de sustitución, aunque se estima que los problemas de esta especie podrían minimizarse con manejos alternativos.

Reposición

Por muchos años, primó el criterio de reponer los árboles perdidos con especies “no complicadas”, esto es, fáciles de podar, poca altura, pocas raíces. En este sentido, la especie más utilizada para este fin ha sido el Fresno.

Se entiende que este criterio debería implementarse sólo en forma limitada a efectos de evitar la sustitución de especies y la pérdida de carácter de las calles, identificadas con cierto tipo de árbol.

También se generan distorsiones visuales por diferencias en los volúmenes, colores y estacionalidades. El orden de alineaciones monoespecíficas obedece a criterios que deberían mantenerse para preservar el carácter de una calle o cuadra. Esto es más importante aún en el caso de avenidas o bulevares.

A nivel barrial, el corte de esta continuidad se da por la ocurrencia de espacios abiertos (plazas, parques, rotondas, etc.), quiebre en las calles (Dr. José Scosería, Jaime Zudáñez, etc., al cruzar José Ellauri, o Av. Brasil al llegar a Av. Dr. Francisco Soca), cruces importantes o cambio en el plano (cruce de Bv. España y Bv. Gral. Artigas o Bv. España en el Ombú, respectivamente). Estos cortes se asumen naturalmente, casi imperceptiblemente, no así el intercalado de especies diferentes, que genera una distorsión y desequilibrio claramente observable.



Muchas cuadras del área presentan heterogeneidad y los árboles intercalados difieren en edad, por lo que se infiere que esta práctica se aplicó durante mucho tiempo, aunque se observan casos (como la Av. Sarmiento) que insinúan otros criterios.

Interferencias

Las interferencias, ya sean aéreas o subterráneas, son inevitables independientemente de la especie utilizada. Lo que se intenta es minimizarlas. Una forma drástica de minimizar el problema es arrancar los árboles y plantar arbustos, solución que no es de recibo.

Otra posibilidad es sustituir gradualmente las especies actuales por otras, como el Fresno, criterio que ha llevado adelante la Comuna desde hace tiempo, y con el cual, como se ha dicho, se ha desnaturalizando la particular dinámica del arbolado de cada calle y avenida.

La interferencia aérea más importante se da con la red de alumbrado público, y en menor medida con los frentes de construcciones y azoteas. La solución aplicada al respecto ha consistido en la poda baja de los individuos, solución a todas luces transitoria desde el momento que los árboles vuelven a crecer. La poda alta ha tenido razonable éxito, pero no evita el problema en las calles con alumbrado por cableado central.

Las interferencias subterráneas se dan fundamentalmente con la red de saneamiento, con los pavimentos de vereda y en ciertas ocasiones con las construcciones. Las raíces se desarrollan buscando el espacio requerido el cual, de no encontrarlo, lo crean desplazando lo que sea necesario.

Se aplica como solución el corte y remoción de las raíces. Cuando la interferencia es muy severa se extrae el individuo que, en ciertos casos, puede ser trasplantado.

En todo caso, las soluciones planteadas para las interferencias están orientadas a la modificación del único elemento dinámico de la relación el que, ciertamente como elemento dinámico, retornará a la situación anterior al tratamiento. El árbol se desarrollará y generará nuevamente la interferencia sin lugar a dudas.

EL TEJIDO URBANO

Las características del tejido urbano, resultantes de la combinación de tramas yuxtapuestas sucesivamente, con procesos de subdivisión y ocupación de predios, configuran 10 unidades tipomorfológicas que son incorporadas a la memoria de ordenación por corresponder a un diagnóstico estratégico. Por ello, en esta memoria de información el tejido urbano es analizado en forma general.



AMANZANAMIENTO Y DIVISIÓN PREDIAL

Las 142 hás. amanzanadas se encuentran divididas en 4.213 predios empadronados, con una superficie promedio de 340 m² (*Ver plano MI-20*).

El 50% de los lotes tiene una superficie menor a 240m². Las manzanas más cercanas a la rambla, aquellas frentistas a Bv. Gral. Artigas, Av. Brasil al sur de Libertad y la calle Luis B. Cavia presentan una importante concentración de lotes mayores a 500m² (*Ver plano MI-20*).

MASA EDIFICADA Y CARACTERÍSTICAS TIPOMORFOLÓGICAS

La masa edificada presenta una textura densa en la foto aérea producto de un factor de ocupación del suelo alto, un 80% (*Ver plano MI-13*), y de una demanda sostenida durante décadas de consolidación y sustitución tipológica.

El predominio de los tipos frente-fondo y bloque, con un 59 y 26% respectivamente, muestran un tejido extrovertido. El conjunto de los demás tipos llega apenas a un 15% y se encuentran distribuidos en forma aleatoria. De estos tipos con menor presencia, sólo las viviendas con patio presentan cierta concentración en torno al triángulo Av. Brasil, Libertad y Bv. Gral. Artigas (*Ver plano MI-17*).

Los tipos bloque se concentran en las áreas de mayor valor, es decir en las cercanías de la Rambla y de las principales vías de circulación (*Ver plano MI-17*).

Los Planos dan cuenta de las alturas de las edificaciones y de las alineaciones frontales respectivamente (*Ver planos MI-12 y MI-19*).

I.9.3USOS DEL SUELO

Pocitos, barrio predominantemente residencial, presenta sin embargo una fuerte diversificación de actividades en planta baja, lo que evidencia una importante demanda de usos comerciales, culturales y otros (*Ver planos MI-15 y MI-16*).

A partir del análisis de los usos en Planta Baja se identifica un 20% de los padrones con actividades comerciales, un 3% para actividades culturales y 3% para otros.

La presencia de 23 parcelas con actividades financieras confirma un importante fortalecimiento de la autonomía de servicios del sector.

Las actividades no residenciales tienden a concentrarse, notoriamente las de salud y culturales o educativas. Las primeras se ubican preferentemente en torno a Bv. Gral. Artigas entre Av. Gral. Rivera y Av. Italia, en tanto que las segundas se alinean sobre Bv.



Gral. Artigas entre José Enrique Rodó y Bv. España, en Luis B. Cavia entre Libertad y José Ellauri, en las cercanías del Ombú de Bv. España, sobre José Martí entre 26 de Marzo y Alejandro Chucarro, y en el polígono Jaime Zudáñez, José Ellauri, Juan María Pérez y Juan Benito Blanco. Las embajadas y sus dependencias se ubican en el centro del barrio, en tanto las finanzas se agrupan en situaciones de borde: la proa de Bv. España y Av. Brasil, en José Ellauri y 21 de setiembre, en torno a Gabriel A- Pereira y Pedro F. Berro.

I.9.4 PATRIMONIO HISTÓRICO. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ÁREA.

En el relevamiento patrimonial se han analizado la totalidad de los padrones involucrados en el área, que se plasma en la categorización según Grados de Protección Patrimonial para los padrones en régimen patrimonial. La incorporación del grado cuatro (4), se realiza en forma restringida a las unidades objetuales especificadas.

VALORACIÓN DEL CONTEXTO PATRIMONIAL EXISTENTE

El área de Pocitos y el eje de Bv. Gral. Artigas son espacios de importantes impactos edilicios a lo largo de la historia de Montevideo, donde la promoción privada desarrolló acciones de importancia cuantitativa y cualitativa. Desde comienzos del siglo XX hasta los llamados “booms” de la construcción de las décadas de 1970 y 1980, se suceden así distintos momentos de cambios para la arquitectura y el catastro.

No obstante, la composición del contexto, la calidad de los espacios urbanos que aún se mantienen, la permanencia de un considerable patrimonio arquitectónico de conjunto y la buena conjunción de equipamiento urbano y vegetal, permiten identificar una unidad urbana singular dentro de la ciudad.

Al mismo tiempo que se evalúan esas cualidades generales y particulares, se reconoce una dinámica de transformación urbana más acelerada que otros barrios montevideanos, donde la tónica está muchas veces configurada por transformaciones de larga temporalidad.

Como resultado de ese continuo cambio, Pocitos y el propio eje de Bv. Gral. Artigas parecen presentarse en términos “de collage urbano”, manifestándose esta condición en la variedad de tipologías asociadas y lenguajes formales alcanzados. La variedad morfológica, las distintas respuestas al espacio calle y la pluralidad de diseños no pierden sin embargo el equilibrio propio de acciones homogéneas en el tiempo que definen una suerte de variedad dentro de la unidad. Son ejemplos de esto último, los entornos constituidos por la acción de ciertos promotores o especuladores que operando en unidades de considerable



tamaño catastral, dieron como resultado un conjunto de contextos homogéneos y de gran interés urbano (Bello y Reborati, Tejera, Pombo-Lalane, etc.).

Los criterios de relevamiento y categorización se han ajustado a esta realidad proteica del barrio, ya que es el propio cambio la condición que mejor caracteriza a Pocitos. En este sentido se ha intentado un grado de flexibilización que permita rescatar los valores del pasado, admitir nuevos cambios e impedir la congelación de situaciones innecesarias.

EFFECTO DE LOS MARCOS NORMATIVOS

El impacto de los distintos modelos urbanos, plasmados en marcos normativos definidos, da lugar a una contextualidad diversa. Sin embargo, esa pluralidad de ámbitos dentro del área de estudio admite distintas lecturas críticas al momento de evaluar los resultados en el tiempo.

Por un lado, la presencia de espacios privados bien calificados en relación con el ámbito público, producto de adecuados retiros y de un importante equipamiento forestal y arquitectónico (muretes, senderos, pavimentos, canteros, etc.), que acompañan los mismos. En algunos casos la normativa ha actuado directamente en los ámbitos privados estableciendo, además de especificaciones dimensionales, la incorporación obligatoria de especies forestales como en el barrio Jardín E. Baroffio, o sobre distintas vías (Bv. Gral. Artigas, Av. Brasil, etc.). La acción de la Comisión Especial Permanente “Consejo Auxiliar de los Pocitos” desde su creación ha hecho énfasis en el cuidado de dichos ámbitos privados por sus efectos en el dominio público, aspecto a destacar y mantener.

Por otro lado, la aplicación indiscriminada de normativas genéricas, y sobre todo la variabilidad acrítica de las mismas en el tiempo, ha sido el resultado de un ejercicio intelectual abstracto, dependiente del estado de la teoría urbana del momento. El resultado de esta acción normativa es la pérdida de homogeneidad en los tramos, la generación de variaciones importantes en términos morfológicos y la ruptura de ciertos ambientes caracterizados.

No es extraño observar en Pocitos ciertos segmentos urbanos, relativamente homogéneos donde una, o bien unas pocas intervenciones, provocan impactos que degradan la unidad lograda. Estos impactos se materializan en cambios desproporcionados de altimetría, en ocupaciones diferenciales de retiros, o bien en el manejo de materiales alternativos en grandes superficies. Es ejemplo de esto último, las medianeras de los edificios en altura, cuya norma de terminaciones es análoga a la del resto de la ciudad, y que ha tenido débil incidencia sobre la colocación de publicidad sobre las mismas.



CONDICIONES DEL STOCK PATRIMONIAL

El área considerada en este estudio presenta, una notable calidad contextual en ciertos tramos o segmentos que califican por adición al conjunto urbano del barrio Pocitos. Sus calidades edilicias, urbanas y paisajísticas asociadas a la costa han marcado un fuerte perfil referencial del barrio y su calidad de vida.

La observación de su stock construido permite reconocer una calidad arquitectónica sostenida en el tiempo, con buenos ejemplos individuales que responden a un catálogo variado de lenguajes, tipos, e inserciones urbanas. Asimismo esa variedad traduce una convivencia de distintos segmentos sociales, a pesar de predominar una clase media y media alta con sus respectivas ambiciones de vida e intercambio.

I.9.5 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO

El paisaje urbano de Pocitos se percibe espacialmente como un conjunto de espacios de punto de vista cercano. Esto es debido a sus calles estrechas, de corto recorrido sin que ocurran quiebres o inflexiones, una topografía variada y el arbolado, elementos todos que cierran, fragmentan, acortan las perspectivas.

Las visiones lejanas se aprecian en los bordes del área (Rambla y Bv. Gral. Artigas) y en ciertos tramos de vías importantes (Bv. España, Av. Brasil, Av. Sarmiento y calle Libertad).

Estas características posibilitan, de cara a la propuesta, tres niveles de lectura del espacio urbano:

- Calles en sucesiones de tramos cortos con cambios de dirección que generan sorpresas, a veces con modalidades pintoresquistas de excelente resultado como el Barrio Jardín, Parra del Riego. Se destacan numerosos tramos y ciertos lugares de valor patrimonial.
- Calles unidireccionales en áreas de trama ortogonal, de campo perceptivo de profundidad variada, con carácter ordenador, con recorridos homogéneos.
- Vías que estructuran la orientación del conjunto del barrio con anchos importantes y perspectivas lejanas y medias.



I.9.6 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DEL SUELO DE POCITOS

DIAGNÓSTICO INMOBILIARIO DE LA ZONA - SITUACIÓN DEL MERCADO

DINÁMICA DE LOS NOVENTA

Desde inicios de los años noventa, Pocitos se constituyó en el lugar preferido por los promotores privados uruguayos. En esa fase las dos terceras partes de los metros cuadrados en vivienda nueva, aprobados en todo el territorio nacional, se concentraron al sur de la Av. Gral. Rivera, entre Av. Dr. Luis Alberto de Herrera y Bv. Gral. Artigas.

Esta fuerte concentración geográfica en un territorio pequeño, trajo diversas consecuencias encadenadas. Inicialmente se asiste a una saturación de la oferta de nuevas construcciones, la que quedó al descubierto cuando la economía ingresó en una fase recesiva, retrayendo la demanda. Debido a que se construyó por encima de los requerimientos de la demanda, los precios comenzaron a caer, tanto en venta como en alquiler. Ello atrajo al barrio a familias que antes no podían acceder a vivir en esta zona de la ciudad. Con esta migración de sectores con ingresos algo menores a los que poseían los habitantes tradicionales de la zona, se generaron a su vez otros movimientos internos.

Así las familias compuestas por los segmentos socioeconómicos más elevados, se trasladaron a las zonas límites de Pocitos, esto es a Villa Biarritz y Punta Carretas al Oeste, el Puerto de yates del Buceo al Este y, en menor medida, a la Rambla. Muy claramente pues, se aprecia el ingreso al área central de las nuevas familias y el desplazamiento de otras hacia los bordes.

Esto cambia algunas centralidades de la zona y lo hace con mucha celeridad.

Así, por ejemplo, el centro comercial de Pocitos se mantuvo por muchas décadas en 26 de Marzo y Gabriel Pereira y después de la crisis posterior al *boom* de la construcción (fines de los ochenta) se trasladó a Juan Benito Blanco entre Av. Brasil y el Bv. España.

A fines de los noventa, 21 de Setiembre y José Ellauri había ya desplazado al anterior y a inicios de esta década comienza a consolidarse una nueva centralidad, que tiene por nodo 26 de Marzo y Av. Dr. Luis Alberto de Herrera.

EL ESCENARIO DE CAMBIO DEL SIGLO

El nuevo escenario inmobiliario plantea claramente las zonas de más alto valor en los límites Este, Oeste y Sur de Pocitos y su zona de influencia, y allí será en donde se radicarán las nuevas propuestas que se vuelquen al mercado culminado este largo período recesivo.



Pocitos ha sido objeto de una serie de nuevas construcciones, algunas de baja calidad, muchas con áreas pequeñas, lo cual aumenta la densificación de una zona ya densa.

Las normas resultaron limitadas respecto a las nuevas construcciones, ya sea en cantidad, en calidad y/o en el área de las nuevas unidades. Promotores y Constructores han utilizado la grifa de Pocitos para vender con más facilidad productos destinados a sectores de ingresos medios, con efecto sobre la valorización inmobiliaria.

Se detectan problemas de estacionamiento, debido a que la construcción de cocheras es inferior al ritmo de incorporación de nuevos vehículos en la zona y, en vastas áreas de Pocitos, se aprecia una saturación del espacio público de estacionamiento.

Por otra parte, la situación atravesada por el sector de la construcción en dicho momento, deriva en que muchos promotores sean dueños de una cantidad importante de espacios de estacionamiento, los que no han sido adquiridos por los compradores de unidades en esos edificios.

La tenencia de garajes se ve seriamente presionada ya que los tributos municipales suelen ser similares a los que pagan los propios apartamentos, sin importar la diferencia de área y de valor. Esta política tributaria ya ha influido en los Promotores, los que, en sus siguientes programas, construirán la menor cantidad posible de estacionamientos.

La tendencia indica que los nuevos desarrollos de buen nivel tenderían a ubicarse en Buceo, Punta Carretas y en los escasos terrenos edificables de la Rambla. El área central recibiría proyectos de menor valor.

ALGUNOS PROCESOS DEL SIGLO XXI

Se presenta un claro proceso de desconcentración que lleva a numerosas empresas y profesionales a salir del área central de la Ciudad, especialmente de la Ciudad Vieja, radicándose en zonas residenciales de buen valor.

Este proceso de radicación empresarial y comercial es muy claro sobre las principales vías; tal es el caso de Bv. Gral. Artigas, Av. Brasil, Bv. España y Av. Dr. Luis Alberto de Herrera. Habiendo comenzado hace más de dos décadas y acelerado en los noventa. La tendencia parece indicar su continuidad, muy probablemente, de manera inalterable.

En este marco comienzan a aparecer algunas pequeñas microzonas que atraen a empresas o entidades de un mismo sector. Tal es el caso de las empresas vinculadas con la salud, en la zona de Parque Batlle. También se percibe una concentración de servicios financieros en los alrededores de los Shoppings en los barrios de Buceo y Punta Carretas.



Con la construcción del *World Trade Center* comenzó un proceso de radicación de nuevas oficinas en una zona mayoritariamente residencial, que se continúa en el presente con el establecimiento de nuevos edificios de oficinas en esta zona de la ciudad.

También ha sido visible la aparición de una considerable cantidad de nuevas ofertas gastronómicas, que si bien se encuentran dispersas en el área estudiada, tienden a generar algunas concentraciones en pequeñas microzonas, como por ejemplo algunas zonas vecinas de Punta Carretas.

Algunos de estos procesos tienden a generar un alza especulativa de los valores, como los inmuebles ubicados sobre el entorno del Montevideo *Shopping* y del *Shopping* de Punta Carretas. En esas zonas los valores de la tierra se multiplicaron en poco tiempo y también creció el valor de las viviendas, ante la demanda de empresas de primera línea, en general instituciones financieras.

Otro proceso que ha verificado Pocitos es la elección de este barrio en lugar del Centro, por personas que viven solas, en general mayores de 65 años. Por décadas el Centro y la Ciudad Vieja fueron los barrios preferidos por esta franja etaria.

En los ochenta comenzó un proceso, que se consolidó en los noventa, a través del cual la demanda solvente de este tipo de hogares unipersonales, que en Montevideo triplican al promedio latinoamericano, se mudó a Pocitos una vez que esta zona tuvo una infraestructura adecuada de servicios, especialmente financieros. Muchas personas mayores decidieron dejar de vivir en el Centro, optando por mudarse a zonas de percepción más segura e igualmente dotadas de servicios (comercios, cines, confiterías, bancos, etc.).

Pero quizás el proceso más claro que vivió Pocitos en los noventa fue el crecimiento de la oferta de viviendas en alquiler. En poco más de una década la oferta se multiplicó por ocho y los precios comenzaron a descender. Esto estimuló una fragmentación de los hogares, superior a la que vivió el resto de la ciudad.

ESTACIONAMIENTOS

Pocitos tiene una amplia red de estacionamiento público gratuito, compuesto por su vasta red de calles interiores.

Precisamente la existencia de este stock amplio -pero finito- de estacionamiento gratuito, fue la principal razón por la que algunos edificios de estacionamiento no tuvieron el éxito esperado en su momento.



Este panorama se ve afectado por un nuevo *boom* en la venta de cero kilómetros, que presiona el estacionamiento en la calle, donde la oferta de espacio público estaría cerca de llegar a su límite, en algunas zonas de Pocitos. Esto probablemente incida en el valor de venta y alquiler de cocheras, pudiendo derivar en el rebrote de la demanda.

OPORTUNIDADES

Pocitos ha sido lugar de oportunidades para la promoción privada, los promotores continúan recorriendo la zona en busca de locaciones aptas para desarrollar.

No se trata de una zona en la que haya que estimular el impulso promotor del inversor privado, sino regular a través de una adecuada política de incentivos y sanciones, la forma en que esa acción privada se desarrolla, sin coartarla, pero fijando algunos límites enfocados a la calidad del barrio.

La sobreoferta incide en la rentabilidad de las inversiones inmobiliarias en la zona, incluso contrastando con las expectativas de inversión. Si bien esto es parte del riesgo de las inversiones inmobiliarias, podrían encauzarse estos procesos que no sólo terminan perjudicando a los propios promotores sino que implican un fuerte impacto sobre el resto de la economía y, en especial, sobre la tasa de desocupación.

I.9.7 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS A LA POBLACIÓN

La cobertura de servicios e infraestructuras muestran a Pocitos como un área privilegiada en el contexto de Montevideo (*Ver plano MI-26, MI-27*).

LAS INFRAESTRUCTURAS

Para el caso de Pocitos, la única infraestructura relevante a los efectos de la elaboración del Plan Especial es la vialidad. Las redes de saneamiento, de agua potable, de energía eléctrica y telefonía tienen una cobertura total y un adecuado nivel de satisfacción de la demanda, en tanto las de gas y TV cable no ofrecen mayores dificultades de extensión.

Sin embargo se aprecian problemas de coordinación de las obras de mantenimiento y reparaciones de los diferentes organismos y empresas, lo que ocasiona deseconomías y deterioros en veredas y calles. La generalidad de obras de este tipo es encarada sin tener en cuenta su calidad final en el sentido de terminaciones, diseños, y afectación a otros elementos del equipamiento público, de las construcciones privadas y del espacio aéreo. El



resultado de este accionar es la degradación del paisaje urbano, considerado como atributo estratégico para Pocitos.

SERVICIOS A LA POBLACIÓN

Los servicios a la Población en el barrio son plenamente suficientes en todos los rubros comerciales, educativos, culturales y de salud, presentando sobre oferta para la zona.

El empresariado privado cubre la demanda de estos servicios, sin que el Estado necesite intervenir para cubrirlos.

I.9.8 ZONAS Y VÍAS

I.9.8.1 De las características de las Zonas definidas

Se realiza a continuación una síntesis de las condiciones relevantes de las zonas y vías definidas en función de sus características principales (*Ver plano MI-29*).

ZONA A

Sub-zona A1. Presenta amanzanado irregular y de variadas dimensiones, determinado por el trazado vial -particularmente de conexión entre sub-zonas adyacentes-, y por las vías de borde confluentes hacia la Rambla. El atravesamiento transversal de la calle José Ellauri con su cambio de dirección, el borde sobre el Bv. España -que presenta dos sectores diferenciados hacia un lado y otro del ombú-, la centralidad de la calle Lamas que recorre longitudinalmente el sector desde la calle Libertad para terminar en “cul de sac” en su extremo sur, son atributos insoslayables de la identidad de este singular entorno residencial.

Se trata de una sub-zona que cuenta con grandes padrones con espacios libres y/o enjardinados, con presencia de embajadas y/o edificaciones de mayor porte.

Sub-zona A2. Trazado que genera sectores de ambientes particulares como quiebres en la traza, calles cortas, de escaso ancho. Presenta condiciones barriales de marcado corte residencial y escala vecinal.

ZONA B

Corresponde a las manzanas condicionadas por el trazado irregular que surge del atravesamiento de la calle Ellauri (antiguo camino de las Carretas) de excepcionales condiciones ambientales y de construcción propia del “Pocitos Viejo”. Muy buenas calidades en las diversas manifestaciones de residencia individual con retiro y fondo enjardinado que dieron origen a la primera normativa de protección patrimonial del barrio



y al surgimiento del Consejo Auxiliar de los Pocitos como instrumento de gestión particularizada. Excelente arbolado público en las calles interiores, y un espacio singular en torno a la iglesia San Juan Bautista, constituye la imagen “de marca” por excelencia a rescatar dentro de las calidades ambientales del Pocitos “antiguo”. Dos de sus bordes, la calle Libertad (eje de conexión interbarrial este-oeste) y Gabriel A. Pereira (eje norte-sur), hacen de transición con condiciones diferentes de zonas adyacentes, a la vez que concentran servicios comerciales de escala local y mayor presencia de tránsito vehicular particular y colectivo.

ZONA C

Un trazado ortogonal genera un amanzanado regular sólo variado en sus bordes sobre la calle José Ellauri con construcciones de tipología mixta, que permiten no obstante reconocer amplios tramos de homogeneidad residencial individual capaces de reflejar intervenciones pertenecientes a una misma época (primeras décadas del siglo XX) que proporcionan una identidad particularmente reconocida como de interés patrimonial.

ZONA D

Entorno fuertemente caracterizado por contener una sub-zona de trazado orgánico propio del modelo “ciudad jardín”, y tramos sobre Bv. Gral. Artigas de influencia del Parque Rodó y/o tramos de talud parqueizado.

ZONA E

Mantiene condiciones de homogeneidad en el carácter de las construcciones residenciales predominantemente unifamiliares o colectivas de baja altura. Calles de tránsito medio y bajo al interior, la zona participa a la vez de la fuerte presencia del Bv. Gral. Artigas. Aún cuando posee sectores sin grandes valores en las construcciones consideradas individualmente, la coexistencia con otros tramos y algunos elementos puntuales Grado 3, obligará a un cuidado especial tendiendo a mantener los valores de homogeneidad ambiental existente.

ZONA F

Sub-zona F1. Esta sub-zona se caracteriza por residencia individual de 6 y 9 metros predominantemente sin retiro. Constituye un ambiente tranquilo, de buenas condiciones en el arbolado público y densidad vehicular media que admite todavía razonable apropiación de la calle como espacio de relación vecinal. Conteniendo muy escasos elementos de riqueza patrimonial puntual, mantiene sin embargo buenas condiciones ambientales en algunos tramos constituidos por construcciones con valores de homogeneidad en su conjunto. Quedan exceptuados de estas características los tramos de atravesamiento de Av. Dr. Francisco Soca y Av. Brasil y sus bordes (calles Pte. Gral. Oscar



Diego Gestido y Libertad), que tienen tránsito vehicular intenso y lógicas de uso mixto comercial y residencial, propias de los conectores vehiculares.

Sub-zona F2. Está especialmente caracterizada por un trazado particular cuyos cambios de dirección generan calles de escasa longitud y ancho, dando un carácter de ambiente especial conocido como “Viejo Pancho”, nombre tomado de la calle y la plazoleta central de la cual parten algunos de los cortos tramos de callejuelas internas. De escaso valor puntual en las construcciones, sus mayores valores residen en su atípico trazado que promueve potenciar las calidades ambientales y de identidad propia en sus condiciones de “barrio” preferentemente residencial y de escala vecinal acentuada. Las calles estrechas y no de necesario atravesamiento en todos los casos, permitiría pensar operaciones públicas de escaso costo pero alto impacto, especialmente en lo referido a áreas verdes.

ZONA G

Sub-zona G1 – Está constituida por un amanzanado regular con calles ortogonales de dirección norte-sur y este-oeste, de calles de excelente arbolado y tipología residencial predominantemente unifamiliar con buenas calidades de mantenimiento. La Av. Sarmiento sirve de transición hacia otra sub-zona con condiciones ambientales diferentes que se desarrolla desde Dr. José Scosería al sur.

Sub-zona G2 - Está fuertemente caracterizada por un trazado irregular fruto del particular fraccionamiento de una antigua chacra, se ve muy condicionada por la presencia en sus bordes de la calle 21 de Setiembre y José Ellauri de fuerte tránsito vehicular y predominancia comercial. Al interior, estas manzanas presentan un fraccionamiento pequeño y con construcciones irrelevantes en calidad individual mezclándose tipologías de vivienda en altura con unifamiliares con desperejo estado de mantenimiento. Si bien el exhaustivo fraccionamiento da una alta presencia de predios pequeños dentro de manzanas irregulares, podría pensarse en alentar sustitución en especial para casos de utilización de más de un padrón.

ZONAS H – I

Zonas que revisten características de influencia directa “de la costa”, habiendo generado la mayor intensidad de sustitución y los mayores valores inmobiliarios en vivienda en altura. Comprende manzanas definidas por un trazado en damero regular, en muchos casos asiento de la primera zona ocupada por el antiguo balneario, que posteriormente fuera objeto de una mayor sustitución por vivienda de propiedad horizontal.

Se encuentran consolidadas en altura conformando manzanas de borde cerrado con retiro y corazón abierto con altos índices de densidad. Calles arboladas con tránsito vehicular intenso y escasa capacidad debida a los estacionamientos sobre ambos lados. Las atraviesa



la calle Juan Benito Blanco, conector paralelo a la Rambla que está caracterizado por su dinamismo comercial y por la presencia de líneas de transporte colectivo.

Ambas áreas tienen el mismo tipo de trazado ortogonal y amanzanado regular, sólo variado en su adecuación a la curva de la Rambla sobre la bahía. Calles de intensidad de tránsito alta, agravada por la presencia de estacionamiento sobre ambos lados de la calzada, distorsionan su condición eminentemente residencial.

1.9.8.2 De las características de las Vías Singulares

Av. Sarmiento

En la Av. Sarmiento se definen tres tramos bien diferenciados dentro de un eje de buenas características ambientales y especialísimo arbolado público a potenciar. Esta vía presenta un tramo donde se consolidó una sustitución en altura, otro tramo de buenas viviendas individuales sobre ambos lados y un último tramo de influencia de Bv. España.

Bv. España

Bv. España constituye un conector de relevancia por ser viario departamental de acuerdo a la jerarquización del Plan Montevideo. Permite la conexión O-E con otros barrios, en particular destaca su rol de vinculación con la Rambla.

Esta vía presenta dos sectores diferenciados hacia un lado y otro del ombú: entre Bv. Gral. Artigas y el Ombú, presenta pendiente mínima, edificaciones de menor porte con destino vivienda individual y/o de apartamentos y comercios. Entre el Ombú y la Rambla presenta una mayor pendiente hacia la costa, con un par de tramos de pendiente acentuada. Esta condición determina visuales hacia la costa que resulta de interés mantener y que se enmarcan en las edificaciones frentistas a la vía y en la vegetación dispuesta. Se distingue un sub-sector donde predomina la edificación en altura entre la Rambla y las calles Lázaro Gadea – Tomás Diago. Se reconoce otro sub-sector entre las calles Lázaro Gadea – Tomás Diago y el Ombú, de edificaciones de altura variable, con acentos objetuales de interés.

Av. Brasil

Como conector de importancia primaria norte sur, Av. Brasil contiene los predios originales de las casas-quintas sustituidas por vivienda en altura de propiedad horizontal.

Especialmente de 26 de Marzo al norte, existen numerosos tramos catalogados, cuya sustitución requeriría una profunda evaluación de la nueva propuesta, en el entendido de que debe alcanzar por lo menos los mismos valores de ambiente y contexto que se logra con lo que existe actualmente. Acercándose a la Rambla destacan las visuales hacia la



costa que resulta de interés mantener y que se enmarcan en las edificaciones frentistas a la vía y en la vegetación dispuesta.



APÉNDICE I - ANÁLISIS DE POBLACIÓN Y VIVIENDA

El decrecimiento de población en áreas consolidadas es un fenómeno que sucede en la ciudad. En este sentido Pocitos no es una excepción lo que se observa en los censos de 1986-1996-2004-2011.

Respecto a los hogares y viviendas en el mismo periodo se observa un aumento, ello muestra una fragmentación de los hogares y una disminución de la integración de cada uno de 2.76 a 2,00 hab/viv. (Ver plano MI-24).

La densidad de hab/há en el sector se concentra en forma gradual hacia la costa (Ver plano MI-23).

En especial y mediante el Sistema de información Geográfico se analiza los Censos del 2004 y 2011.

VARIACIÓN INTERCENSAL DE HABITANTES Y VARIACIÓN INTERCENSAL DE VIVIENDAS

AÑO CENSAL	2004	2011
CANTIDAD DE HABITANTES	58.950	58.059
CANTIDAD DE VIVIENDAS	28.023	29.690

Se observa que en el periodo intercensal mientras que la población total del área disminuye en un 1,5 % la cantidad de viviendas aumenta en un 5,9%.

VARIACIÓN INTERCENSAL DE HABITANTES POR VIVIENDA

AÑO CENSAL	2004	2011
CANTIDAD PROMEDIO DE HAB/VIV	2,10	2,00

Esto nos indica una disminución promedio leve de 10,5 % en el número de habitantes por vivienda.



Como se observa en planos adjuntos la cantidad de habitantes por vivienda en el año 2011 es básicamente hasta 2 o entre 2 y 3. En el 2004 se observan más casos de viviendas ocupadas por entre 2 y 3 habitantes (*Ver plano MI-24*).

Se observan escasos sectores con más de 3 hab/viv: el Barrio Jardín sobre su interior, manzana triangular al sureste de esquina Bv. España y Libertad donde existen residencias colectivas (creadas al interior de las viviendas existentes) y otros tres casos puntuales.

DENSIDAD DE POBLACIÓN

Se estudia la información territorial por manzana y por hectárea. Respecto a la densidad de población, de los planos adjuntos se desprende que en dicho periodo la población disminuye y aumenta en general en forma dispersa, sin un patrón claro (*Ver planos MI-22 y MI-23*).

Se destaca una importante disminución en el sector de alrededores de Libertad situación que se exceptúa cuando la cruzan vías jerárquicas: Bv. España y Av. Brasil (en estos puntos la densidad aumenta). En Bv.Gral. Artigas en general se observa una disminución de densidad a excepción del sector del cruce con Av. Gral. Rivera hasta Haedo al Este y sobre el encuentro con la Rambla. El Barrio Parque E. Baroffio es el que tiene mayor disminución de población llegando al entorno de 100 hab promedio menos por há.

Se considera que en general la disminución en estas áreas responde fundamentalmente a sustituciones de uso sobre viviendas preexistentes. Esta situación si bien implica menor población asentada permite la permanencia de las edificaciones patrimoniales.

Se observa un aumento mayor de población en los sectores de Bv. España entre Libertad y José Ellauri. Sin embargo se destacan tres manzanas con un aumento de población de cercano a mas de 200 hab/ha en Av Brasil entre Luis B. Cavia y José Ellauri al sur (sustitución de quinta de Armas por un importante edificio en altura), en la manzana de Av. Brasil, Bartolito Mitre, y Baltasar Vargas fundamentalmente por sustitución de vivienda por edificios en altura y en la manzana triangular sobre Bv. Gral. Artigas y Av. Italia por la construcción de importantes edificaciones en altura reguladas con la mayor altura permitida en el área del plan: 36m más gálibo.

DENSIDAD DE VIVIENDAS

Estas mismas tres manzanas son por ende también donde se observa un aumento mayor en la densidad de viviendas de aprox. 160 viviendas promedio por hectárea (*Ver planos MI-21 y MI-23*).



Respecto a la densidad de viviendas esta se ve aumentada en la mayor parte del área en estudio, lo que denota que las 1627 viviendas se construyeron en forma bastante homogénea sobre el territorio.

Disminuye hasta aprox. 26 viviendas promedio en el resto del área. Excepcionalmente desciende un promedio de 64 viviendas por ha en el Barrio Parque posiblemente por las razones ya descritas.

CANTIDAD DE VIVIENDA POR PREDIO PROMEDIO

Se realiza un análisis de cantidad de vivienda por predio promedio del área del plan, siendo esta de 340m². Se divide en intervalos cada 4 viviendas (*Ver plano MI-21*).

Se observa que la mayor parte del sector oeste de José Ellauri posee hasta 4 unidades, salvo sobre las vías jerárquicas (excepto Bv. Gral. Artigas donde prevalecen menos de 4 unidades).

En el sector al este de José Ellauri y en especial en el área costera la densidad de viviendas se ve aumentada.

APÉNDICE II - EJE RAMBLA

Considerando sus valores ambientales y culturales, en 2010 se realizan gestiones por parte de la Intendencia de Montevideo, para la postulación a UNESCO de la Rambla, a efectos de que sea considerada su inclusión en la *Lista de Patrimonio Mundial*¹⁹.

Dada la significancia para la zona, en dicha postulación participaron activamente integrantes del Equipo Técnico de la Comisión Especial Permanente Consejo Auxiliar de los Pocitos.

La Rambla está cargada de valor simbólico, modelando el imaginario colectivo de la ciudad y siendo parte significativa de la identidad ciudadana y fundamentalmente espacio de la diversidad y la inclusión social. *“En la valoración de la Rambla, debe necesariamente incluirse el atributo de ser soporte de un amplio espectro de actividades aportando a la calidad de vida y al relacionamiento de personas de muy variada extracción social”*²⁰.



Mapeo de tramos Rambla, presentado en la postulación a UNESCO, 2010.

19 El bien es Monumento Histórico Nacional y Bien de Interés Departamental por lo que la integridad, mantenimiento, control y manejo del bien está garantizado por diversos organismos.

20 Extraído de Postulación a Lista Indicativa del Patrimonio Mundial de UNESCO, 2010.



UBICACIÓN: (1) Tramo 1e-Tramo 2a
(2) Tramo 2a
(3) Tramo 3c

FUENTE FOTOGRAFIA: OMDF, IIMM

Imágenes de tramos de Rambla, que acompañaron la postulación a UNESCO. Destaca el tramo de Pocitos.

Desde el punto de vista patrimonial, la Rambla contiene un conjunto de obras de arquitectura de calidad que también contribuyen a su calificación, predominando en el sector de Pocitos ejemplos valiosos de Arquitecturas Modernas. Todos estos elementos, tanto culturales como físicos inciden en las siempre cambiantes condiciones de paisaje, en tanto construcción colectiva y espacio de interfase costero. El tramo Pocitos reviste la singularidad de tener playa, ser de buena accesibilidad, contener sub-espacios públicos de excelente calidad, con marcado rol de intercambio e inclusión social.

Al respecto, el detallado trabajo realizado por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, ha aportado un relevamiento de la misma, así como criterios de consideración que se sugiere atender en la gestión del área patrimonial.

La gestión urbana del área patrimonial de Pocitos deberá atender las consideraciones realizadas por los estudios de la Rambla en su postulación a UNESCO.