

II.

MEMORIA DE ORDENACIÓN

II.1 LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS Y FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

II.2 ESTRUCTURAS Y SISTEMAS TERRITORIALES

II.3 USOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO

II.4 PRESERVACIÓN PATRIMONIAL

II.5 AREAS DE PROMOCIÓN Y PLANES ESPECIALES CON VALOR ESTRATÉGICO

II.1. Lineamientos estratégicos y fundamentos de la propuesta

Las líneas estratégicas para la conformación de un modelo territorial buscan identificar aquellos caminos posibles para lograr el ordenamiento y el desarrollo del territorio del departamento de Montevideo en el marco del área metropolitana, el país y la región, en función de las transformaciones que se avizoren en los escenarios posibles y acordes con los objetivos del Plan.

A su vez, las líneas estratégicas se agrupan en función de seis ideas fuerza que fundamentan la propuesta: el enfoque metropolitano y regional, el reequilibrio socio-urbano, el soporte e impulso territorial de las actividades, la preservación y la conformación urbano-territorial, el modelo del Plan y la gestión del Plan.

El enfoque metropolitano y regional

La interdependencia entre las diferentes escalas y espacios es uno de los fundamentos de la propuesta. El Plan tiene una visión asociada de ciudad y territorio, de complementariedad entre los espacios urbano y rural.

Una nueva relación de la ciudad y su territorio revaloriza el ámbito departamental y posiciona Montevideo en el ámbito metropolitano, nacional y regional.

Los **procesos metropolitanos**, entendidos como aquellos que tienen vínculos con la ciudad central y que se extienden más allá de los límites departamentales, requieren de una acción ordenadora y planificada, instrumentada y coordinada por los municipios involucrados.

El Plan Montevideo expresa la voluntad de crear un marco institucional y jurídico mediante un convenio que instrumente la planificación del área metropolitana en su conjunto.

El desarrollo del área metropolitana, mediante la promoción de una mayor interconectividad y los equipamientos de proyección metropolitana, fortalece a todos los actores. El lineamiento estratégico correspondiente es, por tanto, la potenciación de los recursos departamentales para crear una identidad metropolitana de disfrute para toda la población, sin exclusiones.

Las Áreas de Promoción y Planes especiales de significado estratégico —bahía de Montevideo, bulevar José Batlle y Ordóñez-avenida Dr. Luis Alberto de Herrera, arroyo Miguelete y Proyecto Centro—, además de constituir operaciones inductoras de procesos de cambio urbano, deben interpretarse también como operaciones emblemáticas para crear espacialidades identificatorias a nivel metropolitano.

También es necesario considerar, en la **región litoral sur** del país, la relación de Montevideo con Maldonado-Punta del Este y su previsible relación con Colonia, teniendo en cuenta los objetivos territoriales elaborados por la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (D.I.N.O.T.).<sup>1</sup>

A su vez, un posicionamiento relevante del departamento y del área metropolitana, en el **sistema de ciudades del Cono Sur**, como centro institucional y de intercambios, de oferta cultural, productiva y de servicios, de alta calidad ambiental, se puede lograr mediante un desarrollo integral y diversificado de sus ventajas comparativas, en una situación de competitividad y complementariedad internacional, sin desatender la solidaridad territorial necesaria al desarrollo de una sociedad más democrática.

Asimismo, el Plan Montevideo tiene una doble significación propia en el ámbito nacional. Inicialmente, como inductor y desencadenante de un proceso legislativo sobre el ordenamiento territorial y la planificación física generalizada al ámbito nacional. Por otra parte, como hecho real que promueva no la absorción de la población y los recursos nacionales, sino como oferta de una capital equilibrada al servicio de toda la república.

El reequilibrio socio-urbano

El Plan Montevideo es un plan de reequilibrios, que procura difundir infraestructuras y equipamientos en el acceso a las calidades de vida urbana, como modelo alternativo al de la segregación socio-espacial.

Varios lineamientos estratégicos confluyen en la construcción de una ciudad equilibrada. En primer lugar, el **mejoramiento de la accesibilidad**, en una perspectiva departamental y metropolitana, mediante la reestructura del sistema de movilidad de personas y mercaderías, facilitando las conectividades viales y creando un sistema integrado de transporte colectivo de pasajeros.

Entre las **infraestructuras** —y como estrategia referida a los procesos de segregación—, se destaca la red de saneamiento, así como la estructuración y enriquecimiento del espacio público, que engloba tanto calles y caminos urbanos y rurales como zonas vinculadas a ellos.

Para el logro de un acceso equitativo a los servicios se plantea un conjunto de **centralidades** que incluye a las periferias, a la vez que afirma el poder de atracción a la centralidad principal, apoyándose en el significado estructurador de los equipamientos colectivos, desde la escala metropolitana hasta la escala barrial.

En función de la todavía legible estructura natural de la costa y de los diversos cursos de agua y de la necesidad de espacio para actividades recreativas, otro lineamiento estratégico es la implementación de un **sistema de espacios verdes** equipados, que cubra equitativamente todo el territorio mediante la recuperación de dichos cursos de agua y sus riberas y la mejora de la oferta de grandes y pequeños espacios verdes.

En las periferias y las áreas tugurizadas del centro de la ciudad se localiza un extremo de la ciudad segregada, con los niveles más altos de pobreza. En la búsqueda del reequilibrio se propone además una amortiguación del proceso de crecimiento urbano de carácter informal. La intervención en el mercado de tierras mediante la Cartera Municipal de Tierras para Vivienda puede ordenar y contener la formación de nuevos asentamientos y combatir el mercado ilícito de tierras, con el consiguiente enlentecimiento del proceso de emigración hacia las periferias.

El soporte e impulso territorial de las actividades

El Plan Montevideo debe dar soporte territorial para todas las actividades, con un modelo racional de asentamiento de las actividades productivas.

El Puerto de Montevideo necesita de suelos para posibles futuras expansiones y la accesibilidad para el transporte de cargas carretero y ferroviario. A su vez, en función de la renovación del puerto y del fortalecimiento de su papel nacional y regional, se deberá contribuir a la mejor articulación puerto-ciudad.

Otra línea estratégica surge de la localización de instalaciones del Mercosur, del desarrollo del turismo y del sector de servicios avanzados, por lo que es

necesario prever las áreas y facilitar el probable desarrollo del sector terciario. A su vez el Plan privilegia el desarrollo de algunos polos de crecimiento del terciario administrativo y un nuevo protagonismo en el desarrollo de las ventajas comparativas del departamento para el sector turístico.

Como consecuencia del significado económico y social de la producción hortifrutícola del departamento como recurso básico en el suministro de alimentos frescos, y de su carácter estratégico en la consolidación de la periferia como freno a la expansión urbana, se hace necesaria la reafirmación de la protección y promoción de un desarrollo duradero de las áreas de prioridad agrícola. La faja intermedia de áreas de usos mixtos puede ayudar también a proteger el área agrícola de posibles agresiones contaminadoras.

En función de la constatación, aunque parcial, de algunos procesos de reconversión hacia una industria exportadora, es necesaria la oferta de tierras bien localizadas, con buenas conectividades, infraestructuras adecuadas y servicios complementarios que podrían generar un marco atractivo para nuevas localizaciones industriales o su traslado hacia estas áreas.

De todas maneras, en las áreas urbanas se debe posibilitar la coexistencia de las actividades industriales compatibles con las residenciales.

La preservación y la conformación urbano-territorial

La defensa del patrimonio edificado y natural, con carácter interdisciplinario, significa una defensa del conjunto de la ciudad y del territorio. Se trata de hacer frente al deterioro como un todo, mediante una concepción del derecho a la ciudad y al territorio, en tanto patrimonio para ser utilizado socialmente por los montevideanos —por las generaciones presentes y las futuras— y por cuantas personas visiten temporalmente el departamento. La riqueza patrimonial del territorio es un legado natural e histórico, para apropiarlo en función de los intereses mayoritarios de la población, con contenidos éticos, estéticos, culturales y socio-culturales.

Con el objetivo de potenciar los valores geográfico-naturales, ambientales, urbanísticos y arquitectónicos del departamento de Montevideo, otra línea estratégica es la preservación del patrimonio natural y construido, creando áreas de paisaje natural protegido, de protección paisajística y nuevas áreas de protección en suelo urbano.

En general, se trata de rescatar los hechos territoriales que son objeto de apropiación y significación colectiva, con una particular cualidad simbólica e identitaria, que ofrezcan nuevos modelos para rescatar la cultura local, que tenía hace unas décadas expresión en el barrio tradicional.

Para la preservación y la conformación urbano-territorial, el Plan parte del reconocimiento de las singularidades del territorio más que de una homogeneización, o sea, se plantea la búsqueda de las diferencias mediante la selección de áreas con rasgos específicos.

A este propósito se suma el carácter exhaustivo del Plan, en que se ordena predio a predio el uso y la ocupación del suelo. Así, se responde también a una concepción del crecimiento mediante la conformación y mejor uso del espacio interior de la ciudad. En función de sus calidades, de la cobertura de las infraestructuras básicas de la mayor parte del suelo urbano del departamento y de su futura ampliación con los planes de saneamiento, otro lineamiento estratégico consiste en potenciar las calidades residenciales, optimizar el uso de la capacidad instalada urbana y equipar los tejidos periféricos.

1. Estudio general para el diseño de las Directrices de Ordenamiento Territorial y Desarrollo del Uruguay, Informe Final, D.I.N.O.T., M.V.O.T.M.A., Inédito, Montevideo, 1996.

El modelo territorial del Plan

El modelo territorial del Plan está constituido por un conjunto integrado de propuestas de estructuración y ordenación que cubren toda la ciudad y el territorio, sumándose, además, un conjunto de Planes especiales de significado estratégico. Esta estructura del Plan corresponde con una interpretación de la realidad compuesta, por un lado, de estructuras y sistemas territoriales vinculantes que interrelacionan el conjunto y, por otro lado, de usos del suelo y localización de actividades bien adaptadas a las peculiaridades de cada parte del territorio, así como una interpretación dinámica en la que la actuación en determinadas áreas territoriales y sectores de actividad es capaz de producir transformaciones en la globalidad.

Las estructuras y sistemas territoriales se desarrollan según los siguientes capítulos: Redes de Infraestructura Básica, Red Vial y de Transporte, Centralidades y Equipamientos y Sistema de Espacios Verdes.

En relación a la ordenación territorial, luego de presentar los criterios generales de la ocupación residencial y la ocupación no residencial, se realiza una calificación del suelo o zonificación primaria, que configura la base del régimen más general de derechos y obligaciones de los propietarios del suelo, en aspectos de fraccionabilidad, edificabilidad y usos del suelo. En una zonificación secundaria se definen áreas homogéneas de actuación. En una zonificación terciaria se llega a la formulación normativa del Plan. Un capítulo independiente se reserva para la preservación del acervo patrimonial del departamento de Montevideo.

Por último, se presentan los Planes especiales, que tienen un valor estratégico en la propuesta. Este enfoque sitúa, simultáneamente, al Plan Montevideo entre dos modalidades de la planificación física, la reguladora y la estratégica.

La gestión del Plan

Uno de los desafíos del Plan es la creación de una conciencia efectiva sobre la necesidad de la planificación territorial. En ese sentido han sido puntos de partida la jerarquización de la actividad planificadora mediante la introducción de nuevos enfoques como consecuencia de la descentralización político-administrativa y la participación popular, la elaboración del Plan Estratégico para el Desarrollo de Montevideo, la integración de diferentes disciplinas en la elaboración del Plan y las experiencias recientes de colaboración público-privada, con una mayor comprensión de la construcción de la ciudad. Sin embargo, para conformar una idea deseable de ciudad y territorio compatible y motivadora se deben crear las garantías de su ejecución. Para ello se requiere de nuevos instrumentos de gestión.

Estos nuevos instrumentos jurídicos, administrativos y técnicos forman parte intrínseca del Plan, posibilitando su ejecución y adaptando las propuestas a la mutante relación entre el Plan y el desarrollo real de la ciudad y el territorio. Pasado el momento de la formulación del Plan, los nuevos instrumentos de gestión y seguimiento abren las puertas a un proceso de planificación con figuras propias del planeamiento derivado: Planes Especiales de Ordenación, Planes Sectoriales, Planes Zonales, entre otras.

Algunos lineamientos pueden encontrar su viabilización dentro del sistema de normas hoy vigente, otros exigen de la dimensión de la gestión municipal descentralizada, de la vinculación con los recursos financieros necesarios, de una reestructura municipal que crea órganos de gestión, de instrumentos de evaluación y seguimiento y de nuevos instrumentos de ordena-

ción que dan nueva vida a los existentes. Con la introducción de estos instrumentos de ordenación, además de un nuevo régimen de suelo y de instrumentos propiamente de ejecución es donde el Plan realiza un significativo aporte.

Un caso paradigmático de la interrelación entre Plan y gestión lo constituyen las Áreas de Promoción y los Planes Especiales de significado estratégico, inductores del desarrollo del conjunto del Plan para hacer ciudad, en los que, con flexibilidad, se concertará con los diferentes actores urbanos y territoriales, su propia concreción mediante diferentes formas de gestión debidamente articuladas.

II.2. Estructuras y sistemas territoriales

II.2.1 Criterios generales de ordenación del espacio público

Las Estructuras y Sistemas Territoriales que se introducen en este capítulo tratan de los elementos del territorio que funcionan de manera sistémica, pues producen la integración y cohesión del conjunto. Otra manera de introducirlos en el modelo territorial del Plan es bajo el concepto de espacio público, en razón de que se localizan y constituyen parte esencial del dominio no privado, de uso de toda la colectividad.

Montevideo —extendida a lo largo de una costa accesible y disfrutable, con importante calidad urbana en sus calles y edificaciones—, posee una buena dotación de espacio público, legado de una historia urbanística que ha demostrado especial preocupación por la calidad del mismo.

Sin embargo, en relación a los espacios verdes, Montevideo ha extendido su área urbana y crecido en población sin aumentar proporcionalmente el área de parques, que entre 1873 y las primeras décadas del presente siglo consolidó la imagen característica de la ciudad.

Además, se detectan desequilibrios en su distribución a nivel territorial: las áreas al norte y noroeste de la ciudad se encuentran relativamente desprovistas de espacios calificados. En particular, las áreas periféricas con importante valor de oportunidad para la estructuración del borde de la ciudad, presentan un espacio público con escasos niveles de pavimentación, alumbrado, áreas verdes y equipamiento en general. Asimismo, se evidencia una falta de continuidad entre espacios rurales y urbanos, entendida en el marco de la nueva concepción en las relaciones entre la ciudad y el territorio que propone el Plan.

Por otra parte, muchos de los espacios libres de uso público han sido objeto de concesiones de uso con destinos diversos, generando en ocasiones estructuras edilicias y equipamientos, que en algunos casos cuestionan el derecho al disfrute que de los mismos debe tener la ciudadanía, o disminuyen su efectiva utilización.

El Plan Montevideo ha de ser el marco para una recalificación urbana que tiene en la mejora de sus espacios públicos un principio estructurante extendido a toda la ciudad, constituyendo un instrumento para abrir alternativas a los procesos de segregación.

El espacio público debe ser afirmado en su papel de intercomunicador social. El centro principal, las playas, las centralidades locales, los parques y el Cerro han sido tradicionalmente símbolos y lugar de encuentro ciudadano y de expresión de los sentimientos colectivos de pertenencia a una comu-

nidad mayor que la del propio barrio. Recuperarlos para que puedan seguir cumpliendo esa función es fundamento de las actuaciones propuestas. Asimismo, deben seguir siendo el lugar de significación y referente de identidades colectivas y el ámbito privilegiado de afirmación ciudadana, con todas las hibridaciones, fusiones y resignificaciones que los cambios culturales van imprimiendo al uso social de los espacios.

Entre los soportes básicos de la ciudad encontramos al conjunto complejo y múltiple de **redes de infraestructura**. Las redes de abastecimiento de agua y saneamiento, la infraestructura eléctrica y de comunicaciones, la red de suministro de gas y el servicio de recolección, transporte y eliminación de residuos, se localizan fundamentalmente en el espacio público —aéreo y subterráneo— y, a su vez, brindan las condiciones para el mejor uso de dichos espacios, propios de una ciudad contemporánea.

Se propone reforzar la imprescindible coordinación de las obras en las redes de infraestructura que sobre el espacio público realizan las distintas dependencias del Estado —Usinas y Transmisiones Eléctricas, Obras Sanitarias del Estado, Administración Nacional de Telecomunicaciones, Intendencia Municipal de Montevideo—, cuyas funciones obligan a trabajos que, ya sea por canalizaciones o tendidos y postes de servicios de infraestructura, destruyen pavimentos, áreas verdes y fachadas, con acciones superpuestas, no coordinadas.

La **estructura vial** del departamento se consolida históricamente a partir de intervenciones con intencionalidades fácilmente identificables y en la mayoría de los casos, compartibles. Es objetivo del Plan el potenciar la inversión que la ciudad en su conjunto realizó en esa dirección, optimizando su funcionamiento en cuanto soporte de la accesibilidad mediante los distintos modos de transporte, para mercaderías y personas. Se propone una jerarquización vial que posibilite la protección de la actividad económica y de las zonas residenciales, minimizando las posibles interferencias, adecuándose a los nuevos requerimientos y haciendo más accesibles las ofertas al conjunto de la población, de forma de procurar una distribución más equitativa social y territorial de costos y beneficios.

La idea de recorrido se desarrolla explícitamente en muchas de las propuestas del Plan, con voluntad de estructura o enlace de partes de la ciudad.

El soporte del tránsito y los transportes no se considera con un criterio meramente funcionalista, sino que se redefinen secciones de calles y avenidas con capacidad de estructurar sistemas de espacios públicos o de aumentar su papel de paseo y relación urbana. En ese mismo sentido se define una malla protegida ciclista a escala urbana, que acompaña las direcciones de movilidad de la ciudad y aporta hacia la creación de un sistema de interconexión modal.

El espacio público como elemento fundamental de las **centralidades** condensa sus distintas modalidades posibles: por una parte, en su asociación a los conceptos formales de mancha, línea, punto —plaza, calle, edificio singular— y por otra parte, a las calidades edilicias circundantes que, junto con el equipamiento, definen tanto su espacialidad como sus valores ambientales.

En tal sentido, el conjunto de propuestas tendientes a fortalecer el concepto de ciudad policéntrica —de centralidades con roles diferenciales, pero complementarios— constituye una completa política de actuación sobre «lo público», en tanto persigue la calificación urbana general con acciones que irradian a un amplio espectro social, no sólo por medio del espacio abierto sino también por medio de aquel espacio público contenido en los edificios que albergan equipamientos colectivos: salud, educación, recreación y administración, entre otros.

El **sistema de espacios verdes** se expresa a partir de una fuerte presencia de la costa y de diversos cursos de agua que se vuelcan en ella, conformando una estructura en peine que se pretende respetar y afirmar. Esta estructura vertebr a la ciudad y su territorio, generando los lazos de continuidad urbano–rural.

Complementan este sistema estructurante general los parques existentes y propuestos. Se articulan además con las vías jerarquizadas que actúan como soporte de la accesibilidad a los espacios calificados y la malla continua de verde superficial de arbolado público y privado, cuyo mantenimiento y desarrollo es de vital importancia para el espacio público montevideano.

De esa forma, al tiempo que se busca establecer una red jerarquizada de recorridos verdes, crear nuevos espacios y mejorar los existentes, se desarrolla la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan, integrando armónicamente un sistema de espacios verdes a nivel departamental.

A escala metropolitana, se concibe un Cinturón Verde de Montevideo, con el objeto de articular un conjunto de áreas para mejorar la calidad de vida de los pobladores del departamento y de las localidades próximas, preservar y recuperar los cursos de agua y bañados, así como su entorno sobre los límites departamentales, y generar una red de áreas bajo manejo ecológico y turístico–recreativo.

El Cinturón Verde de Montevideo reúne varias de las Áreas de Paisaje Natural Protegido consideradas en las medidas de preservación patrimonial (véase II.4.3), conformando un arco sobre los límites departamentales continentales, de oeste a este: las Áreas de Paisaje Natural Protegido de los bañados de Santa Lucía y de Rincón de Melilla, el arroyo Las Piedras, un tramo de límite terrestre, el arroyo Toledo y el Área de Recuperación Ambiental de bañados de Carrasco.

Se propone para este cinturón la coordinación de acciones con el gobierno departamental de Canelones con la finalidad de establecer restricciones y medidas de promoción tendientes al desarrollo de usos compatibles con la preservación de valores ambientales por parte de los propietarios de tierras en el mismo.

II.2.2 Redes de infraestructura básica

Las redes de infraestructura básica constituyen el entramado que, a nivel territorial, oficia de soporte de las diversas actividades existentes o proyectadas.

El suministro de agua potable, el saneamiento, la infraestructura eléctrica y de comunicaciones, la red de suministro de gas por cañería, la red vial —pavimento y alumbrado—, y el servicio de recolección, transporte y disposición final de residuos sólidos constituyen estructuras y sistemas de tal importancia que condicionan y muchas veces definen la naturaleza de las intervenciones que se planean realizar en el territorio.

Es este sentido resulta trascendente considerar el alcance que en el horizonte temporal del presente Plan, se prevé que han de tener dichas redes.

Suministro de agua potable, saneamiento, energía eléctrica y suministro de gas por cañería

De acuerdo a la información suministrada por los organismos responsables de los servicios de gas por cañería, agua potable y energía eléctrica, y en

función de las previsiones del Plan Director de Saneamiento, surgen las áreas de cobertura previstas para el año 2005 (cuadro 1 y planos I.22, I.23, I.24 y I.25 de la Memoria Informativa).

Se observa que los tejidos servidos por lo menos con tres redes ocuparán el 29% de la superficie departamental.

Los servicios de suministro de agua, electricidad y gas por cañería no son de competencia municipal, por lo que las acciones desde la Intendencia Municipal se limitan a sugerir y orientar las decisiones de los entes y empresas responsables. Por el contrario, el saneamiento es responsabilidad municipal, y, en consecuencia, la Intendencia puede desarrollar en este terreno actuaciones directas.

Del análisis de los datos precedentes surge que una parte del tejido urbano actual, así como las áreas de posible crecimiento del mismo —áreas periféricas— quedarían, en el horizonte del Plan, sin cobertura del servicio de saneamiento.

Es necesario instrumentar acciones complementarias en este sentido, cuyas prioridades se deducen de la consideración particularizada de cada zona.

La necesaria coordinación de las acciones en el espacio público de los distintos agentes responsables de las redes de infraestructura básica se realiza a través de la Unidad Asesora Interinstitucional (UN.AS.I.).

Debido a que se trata de un órgano asesor y que vincula diferentes organismos estatales, no tiene un carácter coercitivo en sus recomendaciones. Es por ello que deberán promoverse acciones tendientes a estrechar los vínculos interinstitucionales, destacando la relación costo–beneficio de una acción coordinada.

Servicio de recolección, transporte y disposición final de residuos sólidos

Los volúmenes de residuos sólidos urbanos tendrán una tendencia creciente en proporción mayor al crecimiento demográfico y al nivel de actividad económica, debido a la rápida y acelerada difusión de hábitos de consumo que implican una gran producción de desechos.

En virtud de ello deben promoverse cambios importantes, que deben abarcar desde las formas dominantes de consumo y producción hasta el manejo de los residuos sólidos urbanos, incorporando criterios más estrictos de control de los mismos —separación de los residuos peligrosos, impermeabilización de los terrenos receptores, compactación de los vertidos, control de los lixiviados—. Una parte menor pero significativa seguirá siendo recolectada por clasificadores informales, y deberán implementarse acciones de promoción social vinculadas a experiencias de reaprovechamiento de los residuos.

Los vertederos ocupan grandes extensiones de suelo y tienen vida limitada, pero provocan profundos y duraderos cambios en el medio. Constituyen usos del suelo temporales, pero que condicionan por un largo período el uso futuro de las tierras afectadas, una vez colmatadas.

Tres aspectos son claves para reducir las consecuencias negativas perdurables de este tipo de usos:

- adecuada intervención;
- definición del destino futuro;
- localización y dimensiones del espacio ocupado.

Cuadro 1. Infraestructura básica, áreas previstas de cobertura para el año 2005 (Datos absolutos y porcentaje sobre área total del departamento)

| Servicios                                    | Área (ha) | %   |
|--|-----------|-----|
| Gas, agua potable, saneamiento, electricidad | 10.095    | 19% |
| Agua potable, saneamiento, electricidad      | 5.416     | 10% |
| Agua potable, electricidad                   | 14.310    | 27% |
| Electricidad                                 | 20.543    | 39% |
| Sin Servicios                                | 2.600     | 5%  |

Fuente: GASEBA, O.S.E., U.T.E. e I.M.M.





Existen hoy conocimientos técnicos que permiten el funcionamiento de vertederos con muy bajas implicaciones ambientales, si su localización, diseño y manejo se efectúan de la manera adecuada —impermeabilización y control de lixiviados, adecuada compactación y cobertura, separación y tratamiento diferencial de los residuos peligrosos—.

Una vez colmatadas, las áreas utilizadas para vertederos pueden acondicionarse y recuperarse para distintos usos urbanos : parques, campos deportivos, otros usos recreativos. Esto implica cumplir con requisitos técnicos durante su vida útil y un seguimiento y evaluación de sus impactos ambientales de acuerdo al uso previsto. Esta consideración debe relativizarse fuertemente, especialmente en aquellos casos en que los vertederos no han sido construidos y manejados con criterios adecuados durante su vida útil.

Los criterios a considerar a los efectos de definir la localización de las áreas de tratamiento y disposición final de los residuos sólidos se pueden clasificar en: criterios intrínsecos que dependen de la naturaleza específica de la zona, y extrínsecos que dependen de factores externos a la misma.

En los primeros habrá de considerarse:

- Características geotécnicas del terreno: topografía y suelos.
- Condiciones climáticas: temperaturas, humedad y dirección de los vientos.
- Presencia de acuíferos, ecosistemas frágiles —humedales, parques naturales, sitios patrimoniales—.
- Capacidad del ecosistema inmediato para absorber impactos.
- Usos actuales de la zona y sus alrededores, distancias a zonas urbanas y/o rurales con usos incompatibles previsión de usos futuros.
- Disponibilidad de áreas próximas para la expansión futura.
- Viabilidad para la preparación y tratamiento previo del área.

Y en los segundos:

- Accesibilidad y vías de comunicación: conexión con los puntos de origen, estaciones de transferencia, rutas y horarios de circulación.
- Volumen y procedencia de los residuos considerando sus tipos: domésticos, industriales, peligrosos.
- Estaciones de transferencia en caso de distancias importantes.
- Estaciones de reciclaje, en lo posible contiguas a las zonas de transferencia, enviando a los vertederos sólo los desechos no aprovechables con otros fines.

Se prevé que la vida útil del vertedero en uso —Usina 7— es acotada, por lo que se está estudiando la ubicación de nuevos vertederos en dos localizaciones:

- Próximo al lugar actual, al norte y noreste, en terrenos ubicados en el Área de Usos Mixtos (véase II.3.3.2 –Directrices generales para la Zonificación y ordenación del Suelo Rural). La superficie total considerada abarca aproximadamente 45 hectáreas y cubriría las necesidades previstas para los próximos 10 años.
- En inmediaciones de La Tablada, próximo a los accesos de las rutas nacionales N<sup>os</sup> 1 y 5, abarcando una superficie aproximada de 40 hectáreas, también en Área de Usos Mixtos.

Están en curso los estudios necesarios para dar solución a los problemas en los vertederos recientes —Usinas 6 y 7—, e instrumentar soluciones técnicas de construcción y manejo de los vertederos nuevos que entrarán en funcionamiento a corto y mediano plazo, una vez colmatada la Usina 7. La propuesta para los nuevos vertederos comprende:

- Relleno sanitario para residuos domésticos.
- Vertedero para residuos sólidos industriales y barros de plantas de tratamiento de efluentes industriales.
- Vertedero provisorio para residuos industriales en tanto no se construya el señalado precedentemente.

La propuesta deberá adecuarse a los criterios manejados internacionalmente en materia de control de efectos ambientales nocivos —separación de residuos peligrosos, control de lixiviados hacia cursos superficiales y napas superficiales, gases, etcétera— Deberá prestar especial atención a la creación en los propios predios donde se instalen los rellenos, de un cinturón periférico de amortiguación de impactos que contemple aspectos paisajísticos y de barreras de dispersión de olores, polvos y materiales livianos transportables por el viento (ejemplo: bolsas de plástico).

Con un horizonte temporal más alejado, en el marco del Plan de Saneamiento Urbano III (P.S.U. III) se ha realizado un llamado a consultoras para estudiar propuestas de políticas relativas a residuos sólidos para una serie de localidades del área metropolitana: Montevideo, Rincón de la Bolsa, La Paz, Las Piedras, Pando y Ciudad de la Costa hasta El Pinar.

El llamado se enmarca en el P.S.U. III, Subproyecto B, con apoyo del Banco Interamericano para el Desarrollo y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, e involucra a tres Intendencias: Canelones, Montevideo y San José.

El estudio abarca globalmente el tema de los residuos sólidos desde la producción y el consumo, pasando por la recolección y el procesado hasta su aprovechamiento y, disposición final y, comprende el período que va desde el año 2000 al año 2015.

II.2.3 Red vial y transportes

Red vial

La consideración de la Red Vial en el Plan Montevideo responde a una visión de adecuación y mejoramiento de la misma que se estima congruente con su particular caracterización.

Fundamentalmente se expresa en una definición jerarquizada de dicha estructura vial que posibilite y/o determine programas y proyectos a instrumentar dentro del Plan, identificando un sistema de comunicación vial a ser consolidado y promovido en su equipamiento y calificación.

Jerarquización de la red vial

En una primera etapa se busca resolver la conectividad en las distintas escalas territoriales y los entronques de la malla urbana con las estructuras nacional y metropolitana, entendiendo que, en etapas posteriores de redacción de un Plan Sectorial de Movilidad Urbana, se dará cuenta del sistema en su totalidad.

En virtud de la importancia, para la estructura vial departamental, de la posible construcción del Colector Perimetral de conexión este–oeste que proyecta realizar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se le incluye en la presente clasificación de vías y se grafica de manera esquemática sin comprometer implantación.

Además, se trata de jerarquizar el viario zonal o barrial conectándolo con las redes de nivel superior, de manera de evitar los atravesamientos que, al mismo tiempo, afectan la accesibilidad de los residentes.

Por otro lado, se aspira a instrumentar un diseño integrado de los aspectos de la vialidad y los transportes, definiendo programas de adecuación de los mismos a su soporte de infraestructura vial y, a la vez, a facilitar las obras y actuaciones directas e indirectas de optimización del funcionamiento de la red vial instalada, adecuándola a los roles propuestos y minimizando las interferencias entre los distintos modos de transporte.

En atención a las consideraciones generales expuestas, y a otras de carácter particular como la referente a usos del suelo asociados al espacio público, continuidad y conectividad de las trazas viales, sus roles, secciones y capacidad de soporte, y a su espacialidad y percepción urbana, se formula la siguiente clasificación jerárquica:

Sistema nacional

Está definido como tal el conjunto de las principales rutas nacionales o su continuación como vías de acceso y penetración dentro del departamento de Montevideo cuyo nivel de servicio supera los alcances metropolitanos, formando parte de la principal estructura circulatoria nacional, a saber: Rutas N<sup>o</sup> 1, N<sup>o</sup> 5, N<sup>o</sup> 6 y N<sup>o</sup> 7, N<sup>o</sup> 8, Colector perimetral proyectado (C.P.P.), y Colector de rutas N<sup>o</sup> 1 y N<sup>o</sup> 5 (C 1–5).

Interconexión del sistema nacional con la red vial departamental

En la configuración territorial actual, y en la previsible en el horizonte del Plan, los enlaces entre el sistema nacional y el viario urbano se presentan de manera diferenciada, resultando conveniente su consideración por separado en: sistema de enlace nacional–urbano y sistema de enlace urbano–metropolitano.

Ello responde a que en el sector noroeste del departamento, debido a la naturaleza de los accesos de rutas nacionales N<sup>o</sup> 1 y N<sup>o</sup> 5, y del colector que éstas conforman (C.1–5) hasta el puerto, se produce de manera predominante el enlace directo entre la red nacional y la red urbana.

En el sector noreste, en cambio, se mantiene un sistema escalonado y complementario de enlaces: nacional–metropolitano y urbano–metropolitano.

Considerando de utilidad para el Plan atender dicha caracterización, se desarrolla a continuación la forma de jerarquización propuesta:

Sistema de enlace urbano–nacional

Está compuesto por las principales penetraciones, colectoras y distribuidoras, que conforman la interconexión entre el sistema nacional y el viario urbano, definiendo así una red circulatoria principal que estructura y ordena el funcionamiento de la ciudad.

La materialización futura del Colector perimetral proyectado determinará la revisión de la clasificación y jerarquización de las siguientes vías que, en esta fase, integran este sistema: camino Lecocq, camino Eduardo Raíz, camino Casavalle, bulevar Aparicio Saravia, 20 de Febrero, costanera Aurelia Viera y Emilio Ravignani.

Las vías que integran este sistema son:

- Camino Lecocq;
- Camino Eduardo Raíz;
- Camino Casavalle;
- Bulevar Aparicio Saravia;
- Avenida Instrucciones, de bulevar José Batlle y Ordóñez a Colector perimetral proyectado;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez, de camino Lecocq a avenida José Pedro Varela;
- Avenida José Belloni, de Instrucciones a avenida 8 de Octubre;
- Avenida José Pedro Varela;
- Bulevar Artigas, rama Este–Oeste;
- 20 de Febrero;
- Camino Carrasco;
- Hipólito Irigoyen, de avenida 8 de Octubre a Costanera Maestra Aurelia Viera;
- Costanera Maestra Aurelia Viera;
- Emilio Ravagnani;
- Camino Maldonado, de Veraciero a ruta N° 102;
- Avenida Pedro de Mendoza, de avenida Instrucciones a avenida General Flores.

*Sistema de enlace urbano–metropolitano*

Complementario del sistema de enlace urbano nacional, el sistema de enlace urbano–metropolitano está integrado por las conectoras y penetraciones que conforman una red circulatoria cuya función principal es la de servir al área metropolitana.

Las vías que integran este sistema son:

- Avenida 8 de Octubre, de avenida José Pedro Varela a bulevar General Artigas;
- Avenida Italia;
- La Paz;
- Galicia;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez, de avenida Italia a avenida José Pedro Varela;
- Alberto Zum Felde, de camino Carrasco a avenida Italia;
- Avenida General Flores;
- Avenida José Belloni, de avenida Instrucciones a límite departamental;
- Avenida Pedro de Mendoza, de avenida Instrucciones a límite departamental;

- Avenida César Mayo Gutiérrez;
- Avenida Garzón;
- San Quintín;
- Avenida Agraciada;
- Avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja, del Palacio Legislativo a La Paz;
- Avenida Daniel Fernández Crespo, del Palacio Legislativo a La Paz;
- Rambla Baltasar Brum;
- Rambla Edison, rambla Sud América, rambla F.D.Roosevelt, rambla 25 de Agosto;
- Rambla Ingeniero Monteverde;
- Rambla Naciones Unidas Costanera Sur, que comprende: rambla Francia, rambla Sur, rambla Gran Bretaña, rambla República Argentina, rambla Presidente Wilson, rambla Mahatma Gandhi, rambla República del Perú, rambla Armenia, rambla República de Chile, rambla O'Higgins, Coimbra, rambla República de México, rambla Tomás Berreta;
- Paul Harris, de avenida Italia a Rafael Barradas;
- Rafael Barradas;
- Avenida Carlos María Ramírez, de San Quintín a avenida Luis Batlle Berres;
- Avenida Luis Batlle Berres, de avenida Carlos María Ramírez a límite departamental;
- Bulevar Manuel Herrera y Obes, de avenida Luis Batlle Berres a avenida Carlos María Ramírez;
- Camino Carmelo Colman, de avenida Garzón a Camino Fauquet;
- Camino Fauquet, de Camino Carmelo Colman a ruta N° 5;
- Camino Melilla, de ruta N° 5 en dirección al límite departamental.

*Red urbana*

La red urbana está integrada por el viario de conexión departamental y por el viario departamental de conexión interzonal, según se detalla a continuación:

**Red urbana de conexión departamental**

Constituida mayoritariamente por avenidas y bulevares consolidados históricamente en cuanto a trazas y usos a los que se afectaron sus márgenes, es soporte de desplazamientos poblacionales uniendo puntos de interés a escala de la ciudad (centralidades, grandes equipamientos colectivos y laborales, áreas densamente pobladas), facilitando entronques con arterias de jerarquía superior, constituyéndose así en una red complementaria del sistema de enlace urbano metropolitano:

- Avenida 18 de Julio;
- Avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja, de La Paz a avenida 18 de Julio;
- Bulevar Artigas, rama norte–sur;
- Avenida Rivera;

- Avenida Daniel Fernández Crespo, de avenida 18 de Julio a La Paz;
- Constituyente;
- Bulevar España;
- Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Avenida Dr. C.M. de Pena;
- Camino Castro;
- Avenida Millán;
- Avenida General San Martín;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez, de avenida Italia a la rambla;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez, de camino Lecocq a La Tablada;
- Camino Luis Eduardo Pérez, de bulevar José Batlle y Ordóñez a avenida Ideario Artiguista; avenida Ideario Artiguista, de avenida Luis Eduardo Pérez a avenida Luis Batlle Berres;
- Camino Tomkinson, de ruta N° 1 a avenida Luis Batlle Berres;
- Camino Cibils, de Federico Capurro a avenida Luis Batlle Berres;
- Avenida Carlos María Ramírez, de Federico Capurro a avenida Luis Batlle Berres;
- Federico Capurro.

**Red urbana de conexión interzonal**

Está conformada por vías que cuentan con real significación a escala zonal o interzonal actuando como elementos de referencia, articulando distintos sectores del departamento. Definen una red de entronque con los sistemas superiores y se constituyen en colectores de la trama urbana no jerarquizada, complementando los roles del viario de conexión departamental como soporte de la accesibilidad:

- Camino de los Camalotes, de avenida Luis Batlle Berres a camino de los Tordos;
- Camino de los Tordos, de camino de los Camalotes a camino de la Redención;
- Camino de la Redención;
- Camino Segundo Sanguinetti, de ruta N° 1 a Camino O'Higgins;
- Camino O'Higgins, de camino Segundo Sanguinetti a camino Sanguinetti;
- Camino Sanguinetti, de camino O'Higgins a camino Pajas Blancas;
- Camino Pajas Blancas, de camino Sanguinetti a camino Tomkinson;
- Camino Luis de Medina Torres, de camino Tomkinson a camino San Fuentes;
- Camino Tomkinson, de Capitán Luis de Medina Torres a Ruta 1;
- Camino Tomkinson, de camino San Fuentes a Burdeos;
- Camino San Fuentes, de Capitán Luis de Medina Torres a camino Cibils;
- Camino Cibils, de Federico Capurro a costanera del Cerro;
- Camino al Paso de la Arena, de avenida Luis Batlle Berres a ruta N° 5;
- Santa Lucía, de ruta N° 5 a San Quintín;
- Julián Laguna, de ruta N° 5 a Carlos María Ramírez;



- Avenida Dr. Carlos María de Pena, de Yugoslavia a avenida Luis Alberto de Herrera;
- Avenida Joaquín Suárez, de avenida Luis Alberto de Herrera a avenida Agraciada;
- Bulevar Manuel Herrera y Obes, de Carlos María Ramírez a Uruguayana;
- Uruguayana, de bulevar Manuel Herrera y Obes a Jujuy;
- Jujuy, de Ricaurte a Mendoza;
- Mendoza, de Jujuy a Paraguay;
- Camino de las Tropas o Uruguay, de avenida Garzón hasta el límite departamental;
- Camino Carmelo Colman, de avenida Garzón a Domingo Arena;
- Domingo Arena a camino Repetto;
- Camino Repetto, de avenida José Belloni a ruta Nº 8;
- Coronel Raíz, de Colector perimetral proyectado a avenida Millán;
- Avenida de las Instrucciones, de bulevar José Batlle y Ordóñez a avenida Millán;
- Chimborazo, de Burgues a General Flores.
- Avenida Burgues, de bulevar Aparicio Saravia a avenida General San Martín;
- José María Guerra, de avenida General Flores a Mariano Estapé;
- Mariano Estapé, de avenida Dámaso Antonio Larrañaga a José María Guerra;
- Avenida Centenario;
- Avenida Dámaso Antonio Larrañaga;
- Monte Caseros, de bulevar General Artigas a bulevar José Batlle y Ordóñez;
- Urquiza, de bulevar General Artigas a avenida Dámaso Antonio Larrañaga;
- Juan Jacobo Rousseau;
- Ramón Marquez, de bulevar General Artigas a avenida General San Martín;
- Avenida Garibaldi;
- Avenida Americo Ricaldoni;
- Avenida Dr. Alfredo Navarro;
- Avenida Dr. Manuel Albo;
- Avenida Cataluña;
- Avenida Ramón V. Benzano;
- Avenida Federico Vidiella;
- Avenida Ramón Anador;
- Avenida Ing. Luis P. Ponce;
- Avenida Dr. Francisco Soca;
- José Enrique Rodó;
- 21 de Setiembre;
- Avenida Sarmiento;
- José Ellauri;
- Francisco Joaquín Muñoz;
- 26 de Marzo;
- Avenida Brasil;
- Bulevar Presidente Oribe;
- Juan de Dios Peza;
- Hernandarias;
- Comercio;
- Cubo del Sur;
- Larravide, de Isla de Gaspar a José P. Varela;
- Isla de Gaspar;
- Veracierto, de costanera Maestra Aurelia Viera a camino Carrasco;
- Hipólito Yrigoyen, de camino Carrasco a avenida Italia;
- Avenida Bolivia, de camino Carrasco a avenida Rivera;
- María Luisa Saldun de Rodríguez;
- Mariscal Solano López;
- Yugoslavia;
- Avenida 19 de Abril;
- Avenida Lucas Obes;
- Juan Rodríguez Correa.
- Avenida Lezica;
- Camino Burdeos;
- Camino Ariel, de Molinos de Raffo a E. Garzón;
- Avenida Sayago;
- Shakespeare;
- Bulevar Aparicio Saravia;
- Avenida General Paz, de Coimbra a avenida Bolivia;
- Avenida Arocena–avenida J. Bautista Alberdi;
- Capurro;
- Camino Castro, de avenida Dr. C.M. de Pena a Millán;
- Molinos de Raffo;
- Grecia–rambla Costanera;
- Camino Corrales, de avenida General Flores a 8 de Octubre;
- José Serrato, de avenida General Flores a 20 de Febrero;
- Gonzalo Ramírez, de Dr. Aquiles Lanza a 21 de Setiembre;
- Paraguay;
- Río Negro, de avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja a rambla Naciones Unidas;
- Avenida General Rondeau, de avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja a avenida Agraciada;
- Hocquart;
- Nueva Palmira;
- Juncal, de avenida Uruguay a Ciudadela;
- Avenida Uruguay;
- Martín C. Martínez, de Galicia a avenida Uruguay;
- Ciudadela, de rambla Gran Bretaña a Juncal y de Plaza Independencia a Paysandú;
- Buenos Aires, de Colón a Juncal;
- Colón, de 25 de Mayo a Buenos Aires;
- 25 de Mayo, de Colón a avenida Uruguay;
- Colombia;
- Canelones;
- Maldonado, de rambla Gran Bretaña a bulevar General Artigas;
- Paysandú;
- Daniel Muñoz;
- Arenal Grande, de Justicia a avenida General Garibaldi;
- Justicia, de Arenal Grande a La Paz;
- Joaquín Requena, de bulevar España a bulevar General Artigas;
- Juan Paullier, de Gonzalo Ramírez a bulevar General Artigas;
- Eduardo Acevedo, de avenida Uruguay a rambla Naciones Unidas;
- Juan D. Jackson, de avenida General Rivera a rambla Naciones Unidas;
- Magallanes, de avenida Gonzalo Ramírez a Palacio Legislativo;
- Minas, de avenida Gonzalo Ramírez a Palacio Legislativo;
- Yaguarón, de Palacio Legislativo a avenida Gonzalo Ramírez;
- Ejido, de La Paz a avenida Gonzalo Ramírez;
- Dr. Javier Barrios Amorín, de Yaguarón a Gianelli;
- Gianelli, de Ejido a Dr. Javier Barrios Amorín;
- Marcelino Sosa, de avenida Agraciada a Dr. Luis Melián Lafinur;
- Dr. José L. Terra;
- Miguelete;
- Juan J. De Amézaga – E. Compte y Riqué – General Aguilar;
- Colorado, de Garibaldi a Canstatt;
- Vilardebó, de Garibaldi a García Peña;
- García Peña – Tapes;
- Avenida Bolivia;
- Camino Carrasco, de 20 de Febrero a Pan de Azúcar;
- Pan de Azúcar, de camino Carrasco a avenida 8 de Octubre.

Transportes

Se definen a continuación algunas directrices generales orientadas a la regulación y reestructura del transporte de cargas, del sistema integrado de transporte colectivo de pasajeros, y del transporte birrodado, para la elaboración del Plan Sectorial de Movilidad Urbana.

Transporte de cargas

El proceso de regulación del transporte y circulación de cargas en la ciudad intenta básicamente proteger el mantenimiento de todas las actividades urbanas de interés general, así como las áreas de altas densidades residenciales y aquellas a densificar, preservando los tejidos urbanos caracterizados y, a la vez, facilitar el mantenimiento y desarrollo de la actividad productiva, comercial y de servicios en el departamento.



En función de los usos e intensidad de uso del suelo, densidades de población, demanda de accesibilidad a determinadas áreas, se establecen sectores de la ciudad con límites de peso para vehículos de carga que circulen en sus vías de tránsito, previendo para ello la necesaria instalación de terminales de fraccionamiento de cargas, y adecuando mediante el mencionado Plan Sectorial la normativa que rige actualmente para todo el departamento de Montevideo, previa evaluación de los impactos de la medida que se promueve.

En la presente etapa se clasifica y jerarquiza la trama vial departamental en relación a los tipos de vehículos que pueden circular y a las cargas admitidas, buscando optimizar la conectividad interna en cuanto a accesibilidad y movilidad urbana y minimizar las interferencias entre los distintos modos de transporte.

Se trata de vincular la malla especializada portadora de carga con el sistema de enlace nacional urbano, con las terminales de conexión internacional, con las principales localizaciones de actividades y de empleo y con las principales centralidades, racionalizando los desplazamientos en la trama urbana y el acceso al puerto de Montevideo, evitando los atravesamientos urbanos inconvenientes.

Se instrumentan medidas transitorias que tiendan en el corto plazo a modificar el tipo, las dimensiones y el tonelaje de la flota de distribución y de abastecimiento que debe acceder y circular en la trama urbana.

### Infraestructuras proyectadas y medidas transitorias de circulación

En zonas determinadas, se propone la jerarquización del viario departamental para transporte de carga, el que se acondiciona en general para vehículos simples, excluyendo remolques, semi-remolques, acoplados y trenes de vehículos, y cuyo peso no exceda las 24 toneladas.

Si bien no se prevé en la red urbana la jerarquización de vías para la circulación de cargas de más de 24 toneladas, los Parques de Actividades en particular y otras áreas para localización industrial definidas en el Plan, estarán servidos por el tipo de viario adecuado al transporte de carga pesada articulado con el sistema vial nacional.

En el marco de las consideraciones formuladas por la Intendencia Municipal para garantizar su congruencia con este Plan, se integra en el diseño de la jerarquización vial el colector perimetral que conectaría las rutas Nº 5 y Nº 8, que proyecta realizar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Deberá asociarse a su traza las futuras terminales de carga a disponerse para el fraccionamiento de mercaderías provenientes del norte, este y oeste del país, así como los parques de actividades que prevé el Plan.

Los organismos municipales especializados instrumentarán la reglamentación de recorridos obligatorios sobre el viario del Sistema Nacional para aquellas cargas superiores a las 24 toneladas y tipos de vehículos cuya circulación no esté autorizada en el resto de la red vial urbana.

Se establecerán sectores de la ciudad para regular los tonelajes máximos y tipos de vehículos que pueden circular en función de usos e intensidad de usos del suelo, densidades de población y demanda de accesibilidad a determinados sectores de la ciudad.

Dentro del viario departamental que integra la Red Urbana, se fijarán dos franjas para la regulación del peso y tipo admitidos de transporte de carga; una hasta 12 toneladas y la otra hasta 24 toneladas, eliminándose en

general la circulación de los acoplados, semirremolques y trenes de vehículos.

En el área que queda definida entre la rama este-oeste del bulevar General Artigas, la avenida José Pedro Varela, 20 de Febrero, camino Carrasco, el límite departamental y el Río de la Plata, solamente podrán circular en el horario de exclusión los vehículos de carga que no superen las 12 toneladas. Como medida transitoria en dicha área se permite, dentro de un horario preestablecido, el acceso de vehículos simples menores de 24 toneladas.

En el área urbana definida anteriormente no se jerarquiza viario para transporte de carga, con las excepciones, en régimen transitorio, que se establezcan para el mantenimiento de determinadas actividades. En particular y hasta tanto no se modifiquen las condiciones actuales de funcionamiento del área de actividades con centro en el Mercado Modelo, se definirá un régimen transitorio de acceso y circulación de transporte de carga.

Dentro del área definida anteriormente, en las centralidades que se grafican: área central, avenida General Flores, avenida 8 de Octubre, Punta Carretas-Pocitos-Buceo, se establece una exclusión horaria para vehículos mayores de 4 toneladas y se define, en el centro principal, el viario de atravesamiento que las sirve, compuesto por las calles Paraguay, Río Negro, Minas, Magallanes, La Paz y Galicia.

Se prevé liberar gradualmente de transporte de carga a las vías jerarquizadas como las troncales de transporte colectivo, salvo a aquellas de amplia traza entre las que se encuentra avenida Garzón, avenida Italia y avenida General Flores.

### Viario departamental jerarquizado para el transporte de cargas

Las vías que se jerarquizan para el transporte de cargas son:

- Camino de los Camalotes, de avenida Luis Batlle Berres a camino de los Tordos;
- Camino de los Tordos, de camino de los Camalotes a camino de la Redención;
- Camino de la Redención, de camino de los Camalotes a camino. Melilla;
- Camino de la Redención, de camino de los Tordos a ruta Nº 5;
- Camino Segundo Sanguinetti, de ruta Nº 1 a camino O'Higgins;
- Camino O'Higgins, de camino Segundo Sanguinetti a camino Sanguinetti;
- Camino Sanguinetti, de camino O'Higgins a camino Pajas Blancas;
- Camino Pajas Blancas, de camino Sanguinetti a camino Tomkinson;
- Capitán Luis de Medina Torres, de camino Tomkinson a camino San Fuentes;
- Camino San Fuentes;
- Camino Cibils, de avenida Luis Batlle Berres a Lituania;
- Avenida Luis Batlle Berres;
- Avenida Ideario Artiguista;
- Camino Luis Eduardo Pérez;
- Camino Melilla, de ruta Nº 5 a límite departamental;
- Camino al Paso Calpino;

- Camino Coronel Raíz;
- Camino Fauquet;
- Camino Carmelo Colman;
- Continuación camino Carlos A. López, de camino Carmelo Colman a camino Carlos A. López (nueva traza);
- Camino Carlos A. López, continuación camino Carlos A. López, de camino Paso de la Española a camino Repetto (nueva traza);
- Camino Repetto, de continuación camino Carlos A. López a ruta Nº 8;
- Camino Repetto, de Belloni al Paso del Andaluz;
- Camino General Osvaldo Rodríguez;
- Avenida General Eugenio Garzón – avenida César Mayo Gutiérrez;
- Camino de las Tropas, de avenida General Eugenio Garzón a límite departamental;
- Camino Burdeos;
- Avenida José Belloni;
- Bulevar General Artigas este-oeste;
- Avenida José Pedro Varela;
- Camino Maldonado, de avenida José Belloni hasta límite departamental;
- 20 de Febrero;
- Camino Carrasco;
- Veracieto, de camino Maldonado a continuación Costanera Maestra Aurelia Viera;
- Costanera Maestra Aurelia Viera;
- Dr. Emilio Ravignani;
- Avenida Dr. Dámaso A. Larrañaga (en zona especial);
- Avenida Centenario (en zona especial);
- Avenida General Flores, de bulevar General Artigas a avenida José Belloni;
- Avenida General San Martín, de bulevar General Artigas a avenida Instrucciones;
- Avenida Millán, de bulevar General Artigas a ruta Nº 5;
- Bulevar Manuel Herrera y Obes, de bulevar General Artigas a avenida Luis Batlle Berres;
- Avenida Luis Batlle Berres, de avenida Carlos María Ramírez a ruta Nº 1;
- Avenida Carlos María Ramírez, de Federico Capurro a bulevar Manuel Herrera y Obes;
- Federico Capurro;
- Avenida General Eugenio Garzón;
- José Mármol, de Julián Laguna a avenida Luis Batlle Berres;
- Continuación José Mármol, de Julián Laguna a avenida General Eugenio Garzón (nueva traza), Coronel Raíz, de avenida Millán a Colector perimetral proyectado;
- Ruta Nº 102;
- Avenida Sayago, de Millán a bulevar José Batlle y Ordoñez.





Transporte colectivo

La consideración del transporte colectivo de pasajeros en el Plan Montevideo se orienta hacia la implementación de un sistema integrado que asocie la localización de actividades, del empleo, de las centralidades, de las áreas de mayores densidades poblacionales y de las de mayor atractivo desde el punto de vista recreativo, con la circulación y el estacionamiento automotor y del birrodado, de manera de contribuir a la generación de un sistema de integración modal de los desplazamientos.

Con la implantación gradual de un sistema integrado de transporte colectivo, se busca potenciar áreas deprimidas o carenciadas del departamento, mejorando su accesibilidad y la dotación de infraestructura y equipamiento de operación del transporte.

Específicamente, se trata de actuar en los factores de eficiencia del servicio posibilitando el abatimiento de los costos del transporte, el aumento de la captación de usuarios y la reducción de los desplazamientos en vehículos de transporte individual en general, y, en particular, al centro de la ciudad, descongestionando el sistema vial.

Lineamientos generales

La propuesta de integración de un sistema de movilidad cubre todos los niveles del mismo, desde el posible transporte ferroviario metropolitano, el transporte internacional e interurbano de corta y media distancia, el transporte urbano, la circulación de vehículos privados, ciclistas y peatones.

El Plan Montevideo, retomando los estudios realizados por el Convenio I.M.M.–O.E.A., evalúa positivamente la incidencia que una reestructura del transporte colectivo de pasajeros podría tener dentro de las estrategias globales del mismo, siendo un servicio de carácter eminentemente social.

Reconoce igualmente la capacidad del transporte colectivo para consolidar e impulsar sectores urbanos en la localización de residencias y actividades, ya que incide en un ámbito urbano–territorial en el que más del 60% de los viajes cotidianos lo utilizan.

La inclusión de estos lineamientos generales se realiza en conjunción con los otros aspectos del Plan, y forma parte de las decisiones adoptadas en materia de vialidad, localización de actividades, densidades, espacios verdes y modos alternativos de desplazamiento.

El Plan Montevideo recomienda la realización de un Plan Sectorial de Movilidad Urbana para cuyos contenidos generales, coordinados con los otros aspectos del Plan Montevideo, se aportan conceptos y recomendaciones generales referidas a los componentes estructurales del sistema —corredores de líneas troncales, transversales y terminales—, articuladas a las escalas interdepartamentales de transporte nacional y media distancia.

En su formulación se asume el peso relativo que el transporte colectivo posee dentro de los flujos a los que está sometido el viario departamental, y se valora al transporte colectivo como una herramienta para estructurar, tal vez de manera más determinante, el desarrollo justo y equilibrado de las ciudades.

Del diagnóstico realizado se concluye que es perentorio plantear alternativas al tipo de funcionamiento actual, y se promueve el diseño de un sistema alternativo con proceso de implantación gradual a partir de aplicaciones zonales de carácter experimental.

En tal sentido, a efectos de abordar la escala propositiva del Plan Montevideo en lo que a red vial, tránsito y transporte se refiere, y como referencia en la dirección de los objetivos planteados, a continuación se describe sintéticamente un modelo alternativo.

Descripción del modelo tentativo de transporte colectivo integrado

El modelo contempla una enérgica priorización del transporte colectivo con líneas estructurales, con paradas distanciadas, en carriles exclusivos en áreas conflictivas y equipadas para la optimización de ascenso y descenso de los pasajeros.

El sistema se diseña con el objetivo de acelerar los tiempos de viaje en los corredores más importantes de mediana distancia, tanto a nivel radial hacia el centro de la ciudad, como a nivel transversal.

La estructura del sistema se compone de ocho corredores troncales que vinculan centros de la primera periferia con el área de accesibilidad central. Son trayectos circulares que no tienen terminales céntricas sino periféricas, siendo el largo promedio de cada corredor de 10 kilómetros.

Los trayectos propuestos recorren vías no sinuosas que contemplan la posibilidad de implantación de carriles exclusivos. Se completa la malla estructural con tres líneas transversales que vincularían los sistemas troncales radiales.

Las troncales y transversales se complementan con circuitos de carácter local que serían definidos en acuerdo con los órganos de gobierno zonales. Los circuitos locales alimentan los corredores troncales y transversales en paradas y/o terminales de intercambio.

Las terminales de intercambio cumplirán un rol estructurador urbano, constituyéndose en punto final de las líneas troncales. Se tratará de no localizar las terminales zonales en el límite de las áreas urbanas periféricas, buscando que, junto con la línea transversal externa, las terminales cumplan un rol estructurador consolidando la mancha urbana sin estimular expansiones, reforzando centralidades existentes o en formación, o constituyéndose ellas mismas en generadoras de nueva centralidad en áreas donde el Plan busca potenciar o apoyar procesos de densificación creciente, brindando servicios que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los residentes

Listado de terminales propuestas localizadas en las zonas:

- Cerro (zona 17);
- Paso de la Arena (zona 18), existente;
- Sayago (zona 13);
- Zona del Cementerio del Norte (zona 11);
- Zona del Hipódromo de Maroñas (zona 10);
- Belloni y Ocho de Octubre (zona 9);
- Avenida Italia y Bolivia (zona 8), existente;
- Paso del Molino (zona 14).

Recalificación de las vías portadoras de transporte troncal y transversal colectivo

La recalificación de estas vías, de muy variada conformación inicial, tiene como horizonte la implemetación de carriles exclusivos para los vehículos del transporte colectivo, cuya circulación será priorizada con respecto a otro tipo de vehículos.

Complementariamente deberán preverse medidas de prohibición de estacionamiento, reducción de intersecciones, una adecuación de la regulación y señalización vial, adecuación de carga y descarga de pasaje y car-

ga privados en las vías comerciales y equipamiento para el ascenso y descenso de pasajeros del sistema, como también la adecuación del tipo de vehículo de transporte colectivo. Igualmente se estudian los mecanismos de interconexión modal con los estacionamientos vehiculares y ciclistas así como las líneas locales y de larga distancia.

La expresión que tendrá el ordenamiento de los transportes en la zona de la rambla Portuaria de conexión con el sistema ferroviario, en particular, dependerá en gran medida de las definiciones de los organismos nacionales involucrados.

Troncales propuestas:

1. Centro – Paso Molino – Cerro;
2. Centro – Paso Molino – Paso de la Arena;
3. Centro – Sayago;
4. Centro – zona del Cementerio del Norte;
5. Centro – zona del Hipódromo de Maroñas;
6. Centro – 8 de Octubre;
7. Centro – avenida Italia;
8. Centro – avenida Rivera.

Viario jerarquizado para el transporte colectivo de pasajeros en la Red Vial Urbana

- a ) vías propuestas para la implantación del sistema troncal:
- Avenida 18 de Julio en su totalidad;
  - Avenida 8 de Octubre hasta avenida José Belloni;
  - Avenida Italia hasta avenida Bolivia;
  - Avenida General Flores en su totalidad;
  - Avenida San Martín hasta bulevar Aparicio Saravia;
  - Avenida Rivera en su totalidad;
  - Avenida Carlos María Ramírez hasta Grecia;
  - Avenida Uruguay desde avenida del Libertador a Juncal;
  - Juncal entre Uruguay y Plaza Independencia;
  - Plaza Independencia;
  - Ciudadela desde Plaza Independencia a Mercedes;
  - Mercedes desde Ciudadela a avenida Rondeau;
  - Avenida Rondeau;
  - Paraguay (avenida Agraciada a avenida del Libertador Brigadier General Juan A. Lavalleja);
  - Avenida del Libertador Brigadier General Juan A. Lavalleja desde Rondeau al Palacio Legislativo;
  - Avenida de las Leyes;
  - Avenida Agraciada en su totalidad;
  - Avenida Garzón desde San Quintín a camino Casavalle;
  - San Quintín entre Pandiani y avenida Agraciada;

- Avenida Manuel Herrera y Obes entre Carlos María Ramírez y avenida Luis Batlle Berres;
- Avenida Luis Batlle Berres entre Carlos María Ramírez y camino Cibils.

b) Vías propuestas para la implantación de los corredores transversales:

- Bulevar General Artigas en todo su trayecto;
- Bulevar Batlle y Ordóñez en todo su trayecto;
- Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Jackson, hasta avenida Gonzalo Ramírez;
- Minas, hasta avenida Gonzalo Ramírez;
- Avenida Daniel Fernández Crespo;
- Corredor transversal externo compuesto por las vías:
- Avenida Bolivia (avenida Italia a camino Carrasco);
- Camino Carrasco (avenida Bolivia a Hipólito Irigoyen);
- Hipólito Irigoyen (camino Carrasco a Camino Maldonado);
- Avenida Belloni (camino Maldonado a Aparicio Saravia);
- Bulevar Aparicio Saravia (avenida Belloni a avenida de Las Instrucciones);
- Camino Casavalle (avenida de las Instrucciones a camino Lecocq);
- Camino Lecocq – ruta Nº 5 – camino al Paso de la Arena;
- Avenida Luis Batlle Berres;
- Camino Tomkinson;
- Camino Cibils.

### Sistema integrado multimodal del área metropolitana

La reestructura del transporte urbano de Montevideo debe formar parte de un plan de reestructura del transporte del área metropolitana, que debe ser afrontado conjuntamente por los distintos organismos gubernamentales y/o administrativos competentes.

Se deberán encontrar mecanismos de coordinación que encaren la realización de los estudios necesarios —información, análisis de oferta y demanda actuales, identificación de recursos, identificación de áreas piloto, estudios de inversiones, promoción y difusión, adecuación de los medios necesarios, implementación y evaluación de resultados, etcétera— y la elaboración de un plan de racionalización que tienda a la optimización de los recursos disponibles y de la calidad del servicio.

El transporte del área metropolitana deberá orientarse a eliminar la superposición de dos sistemas de transporte que compiten por el pasaje. Necesariamente debe comprender un proceso de integración paulatina que apunte al mejor uso de los recursos existentes.

El área metropolitana es una de las zonas del país que se modifica desde el punto de vista demográfico-habitacional, no teniendo el transporte actual la suficiente elasticidad para dar respuesta adecuada a dichas modificaciones.

A su vez, el área metropolitana depende largamente de la concentración urbana y económica de Montevideo. Se debe multiplicar la diversificación de las posibilidades de interconexión directa entre distintas zonas

—centros de desarrollo urbano y/o económico— del área, mediante un sistema de transporte transversal, actualmente poco desarrollado.

### Transporte colectivo de pasajeros por riel

El transporte por riel constituye una opción necesaria en el desarrollo de un sistema de transporte del área metropolitana que incluye el área urbana.

El sistema integrado de transporte colectivo de pasajeros de Montevideo puede llegar a incluir el desarrollo futuro de modalidades de transporte por riel.

A nivel internacional, luego de un período de declive, el transporte de pasajeros por riel ha tomado nuevo impulso, sobre todo en las grandes metrópolis.

El transporte por riel presenta ventajas frente a otros modos, destacándose como más importantes el transporte de mayor cantidad de pasajeros por unidad de tiempo, con mayor velocidad y con menor consumo de energía, y el uso de energía no contaminante por este sistema.

En la realidad de nuestro país tiene como contrapartida la necesidad de realizar inversiones importantes, debido a que en el último medio siglo se han privilegiado las inversiones en carreteras y en el transporte sobre neumáticos, por lo que existe un muy importante desfase entre ambas modalidades de transporte en cuanto a necesidades de inversión.

Si bien las vías férreas existentes de la Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.), fundamentalmente por el derecho de vía de su costosa afectación de suelo, junto con las estaciones, talleres y playas de maniobra, y mas allá de sus condiciones actuales de uso, son una base a tener en cuenta. Son en realidad parte de un sistema nacional de cargas que eventualmente podría adaptarse en ciertos tramos al transporte urbano-metropolitano de pasajeros.

No resulta conveniente analizar por separado las diferentes propuestas de transporte colectivo de pasajeros por riel. Por el contrario, requerirán, por la importancia de las inversiones y por la necesidad de estudios de impacto o de incidencia entre otras razones, de un análisis de sistema integrado de los transportes en Montevideo y área metropolitana, en coordinación con otros organismos estatales y municipales involucrados.

Los estudios a encarar deberán también analizar las características de los impactos ambientales, empresariales y sociales, tanto del sistema actual como del que eventualmente fuera propuesto.

La concreción de estudios y propuestas para un sistema integrado de transporte en el área metropolitana queda fuera del horizonte temporal e institucional del Plan Montevideo.

Sin embargo, considerando el Plan Montevideo como una etapa de una planificación más amplia, por lo menos en el sector transporte, se promoverá la realización del Plan Sectorial de Movilidad Urbana con estudios que permitan determinar la factibilidad de un sistema de pasajeros para el área metropolitana, con las características anotadas de integración y multimodal, que recomiende acciones territoriales preventivas y analice las incidencias en aspectos del ordenamiento territorial, urbanístico, vial y económico, así como propuestas que contemplen la integración de los actuales recursos humanos y empresariales existentes.

La concertación de estas actuaciones en el área metropolitana cuenta con el impulso dado por el Art. 262 del nuevo texto constitucional para concertar los necesarios esfuerzos de planificación urbana y territorial interdepartamentales.

### Transporte birrodado (ciclovías)

Se tratará de privilegiar y acondicionar los trayectos ciclistas de acuerdo a una triple acepción:

- Como medio complementario del transporte colectivo. Permitiría la accesibilidad a las líneas troncales al constituirse en un complemento del desplazamiento formal en sus primeros tramos locales. En general, esto no requeriría vías especiales, pero sí estacionamientos de bicicletas integrados a las paradas de transporte colectivo.
- Como transporte alternativo para los desplazamientos generales de la población, que vincularía áreas diversas de la ciudad. Se canalizaría mediante vías de prioridad ciclista próximas a los trazados de las troncales del transporte colectivo.
- Como actividad deportiva y recreacional, que pondría en valor zonas de interés natural. El sistema se asocia también a cruces del transporte colectivo, pero generando un ámbito específico de ciclovías de características predominantemente recreativas como complemento a la accesibilidad de parques, márgenes de los arroyos, ramblas y costas del Río de la Plata.

Los trayectos ciclistas de viajes al trabajo y al estudio se proponen en circuitos compuestos por sectores que incluyen vías de prioridad ciclista, sendas diferenciadas en la vialidad existente y sendas exclusivas en áreas parquizadas. Acompañan las direcciones de movilidad de la ciudad, constituyéndose en una auténtica malla protegida ciclista a escala urbana.

La planificación de ciclovías deberá desarrollarse como parte del Plan Sectorial de Movilidad Urbana.

Las ciclovías integradas transcurren en ámbitos de diverso carácter, dando lugar a cuatro tipos de actuación:

- 1) Vías de prioridad del birrodado en la vialidad existente. Comparten la calzada con un tránsito vehicular enlentecido; calles de servicio al residente en sus márgenes, en sendas diferenciadas. Trazas próximas a las principales arterias del viario jerarquizado, constituyen un sistema que posibilitaría la accesibilidad a los principales puntos de interés ciudadano. Se seleccionarían vías próximas a las principales arterias del viario jerarquizado que se acondicionarían caso a caso para el tráfico ciclista y que incluirían:
  - medidas de enlentecimiento del tránsito vehicular con obstáculos y sinuosidades, equipamiento recreativo y verde;
  - protección de los cruces con semáforos de advertencia, cartelería de preferencia ciclista y lomos de burro.
 Su implementación gradual debería acompañar la implantación de las troncales del transporte colectivo.
- 2) Sendas diferenciadas en la vialidad existente. Se localizarían en arterias que admiten la incorporación de la senda exclusiva ciclista asociada a la vereda o en cancheros centrales. Vías que admitirían tal inclusión en función de sus dimensiones, de estar en proceso de construcción o de ser factible el diseñarlas dentro de las operaciones viales a realizar.
- 3) Sendas exclusivas en áreas parquizadas. Se dirigirían al tráfico ciclista que atraviesa parques y plazas por sendas propias, minimizando el peligro de cruce peatonal de las mismas.
- 4) Áreas de estacionamiento de bicicletas. Vinculadas a terminales de transporte colectivo, y localizadas en zonas centrales con estacionamiento vigilado, en proximidad de destinos céntricos: (Obelisco, Banco

Hipotecario del Uruguay/Administración Nacional de Telecomunicaciones, Intendencia Municipal de Montevideo, Estación Central General Artigas, plaza del Entrevero, Callejón de Policía Vieja) y centros de estudio (plaza Primero de Mayo/Facultad de Medicina, Universidad de la República).

Trayectos birrodados (primera etapa)

- Paso de la Arena – Cerro – Estación General Artigas – Ciudad Vieja – rambla Naciones Unidas.  
Parque Tomkinson – camino Cibils – Japón – Pérez Martínez – Fraternidad – Libertos – J.M. Gutiérrez – costanera Miguelete – Coraceros – Gil – Dufort y Álvarez – bulevar General Artigas – Joaquín Suárez – Evaristo Ciganda – Zapicán – General Fraga – Francisco Tajés – Arturo Lezama – Francisco Acuña de Figueroa – avenida Libertador Brigadier General Juan A. Lavalleja – La Paz – rambla Roosevelt – Bartolomé Mitre – rambla Naciones Unidas.
- Hipódromo – Pocitos.  
Mariano Estapé – avenida Dámaso A. Larrañaga – avenida Centenario – parque José Batlle y Ordóñez – E. Mac Eachen – Haedo – Lorenzo Pérez – Echevarriarza – Buxareo – rambla Naciones Unidas.
- Avenida 8 de Octubre – Centro – rambla Naciones Unidas.  
Osvaldo Cruz – Vasconcellos – Ignacio Barrios – Smidel – General Villegas – pasaje La vía – Lucas Moreno – Félix Laborde – J.J. Rousseau – General Urquiza – Mariano Moreno – Carlos Anaya – Pagola – República – Nicaragua – Piedra Alta – Gianelli – J. Barrios Amorín – rambla Naciones Unidas.
- Enlaces
  - a) Avenida 8 de Octubre – rambla Naciones Unidas con Hipódromo – Pocitos y con Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.  
Bulevar General Artigas – Valladolid – Jaime Roldós y Pons, rambla Costanera del Cerrito, Añaquito, Pavón.
  - b) Avenida 8 de Octubre – rambla Naciones Unidas con Hipódromo – Pocitos y con Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.  
Bulevar Artigas – Lorenzo Fernández – Caraguatá – Mariano Moreno – Cádiz – Jaime Cibils.
  - c) Avenida 8 de Octubre – rambla Naciones Unidas con Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.  
Martín García – República.
  - d) Avenida 8 de Octubre – rambla Naciones Unidas con Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.  
Nicaragua.

Trayectos birrodados (segunda etapa)

- Límite Departamental – avenida Garzón – Santa Lucía – avenida Millán – Joaquín Suárez – sigue trayecto Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.
- Manga – avenida J. Belloni – avenida General Flores – Lorenzo Fernández – Figurita – Porongos – A. Floro Costa – plaza 1º de Mayo.
- Límite Departamental – avenida Italia – parque J. Batlle y Ordóñez.

- Palacio Libertad – parque Rodó – Martín C. Martínez – Joaquín de Salterain.
- Enlace  
Hipódromo – Pocitos con Palacio Libertad – parque Rodó, con 8 de Octubre – rambla Naciones Unidas y con Paso de la Arena – rambla Naciones Unidas.  
Charrúa – Tristán Narvaja – San Salvador – Carlos Gardel – Julio H. y Obes – plaza Fabini.

Estacionamiento vial, edificios y espacios destinados a estacionamiento

La creciente motorización de nuestra sociedad provoca necesidades incrementadas de estacionamiento en áreas urbanas de origen y destino de desplazamientos.

Estos crecientes requerimientos serán atendidos mediante la implementación de modalidades complementarias de actuación:

- Estacionamiento tarifado en la vialidad existente, de manera que posibilite una mayor rotación de usuarios; espacios y locales de estacionamiento colectivo privados y públicos a ser incentivados en su localización en zonas seleccionadas.
- Normativas de exigencia acorde con la evolución de la gestión global del tránsito y con los impactos generados por zonas y sitios especialmente generadores de demanda de estacionamiento.
- Adecuación realista de los estándares de provisión interna de estacionamiento en las edificaciones, particularmente con destino a vivienda en propiedad horizontal, oficinas, comercios y grandes equipamientos.

El estacionamiento vial afecta la capacidad de flujo de las vías de tránsito, por la ocupación del carril y por la interferencia en maniobra, lo cual demanda el estudio e implementación de un programa de estacionamiento vehicular, asociado al Plan Sectorial de Movilidad Urbana, sin menoscabo de las propuestas que sobre este aspecto puedan realizarse en cualquiera de los instrumentos del planeamiento derivado.

Esta razón y la necesidad de gestionar una política integrada del tema, determinan que se recomiende la realización de un programa de regulación del estacionamiento de vehículos que contemple los criterios contenidos en las Disposiciones Generales, Edilicias y Funcionales, y su tratamiento por zonas y subzonas, del Decreto Municipal vigente sobre Edificios y Espacios Destinados a Estacionamiento.

Entre otros objetivos, el Plan que se promueve deberá coordinar la regulación de la capacidad de la red vial jerarquizada en el Plan, a ser liberada de estacionamiento vial, con las ampliaciones de la zona del estacionamiento tarifado en áreas con programas de rehabilitación urbana, en concertación entre la normativa y los estímulos crediticios que puedan otorgarse a la construcción de estacionamientos colectivos públicos o privados.

Los espacios de circulación peatonal

Para la ciudad de Montevideo, la modalidad de desplazamiento peatonal constituye una opción viable para los trayectos de corta distancia y se mantiene

como modo fundamental complementario de la accesibilidad al transporte colectivo y como distribuidor interno en las zonas de centralidad.

Los criterios generales de actuación sobre los espacios para uso peatonal se refieren a proporcionar seguridad en su tránsito y en su calidad de soporte de las actividades que se desarrollan en su entorno. Se identifica la necesidad de formular un Programa de actuación sobre aceras urbanas.

Áreas periféricas

Se prioriza la actuación municipal en apoyo a las líneas troncales y transversales del transporte colectivo, en particular con el bulevar Aparicio Saravia, la avenida San Martín, General Flores, avenida 8 de Octubre y avenida Luis Batlle Berres. Se puntualiza el objetivo de implantación de aceras en las zonas adyacentes a las escuelas sobre vías jerarquizadas de la red vial, como en el caso de camino Pedro de Mendoza, avenida Belloni, avenida E. Garzón y camino Cibils.

Complementariamente, se promueve el relevamiento de la categoría de vías «caminos», de matriz originalmente rural, cuya incorporación a las zonas urbanizadas debe ser acompañada de su reestructuración mediante un trazado que incorpore al peatón y al ciclista.

Áreas intermedias

Se promueve una readecuación de las modalidades operativas de gestión en la implantación y mantenimiento de los pavimentos y aceras, mediante la actuación en conjunto con las operaciones de jerarquización vial de áreas de características residenciales, en las cuales las áreas de uso peatonal se incrementan, y en coordinación con las obras para ciclovías en calles urbanas.

Áreas céntricas

Se propicia la implementación de un programa de actuación municipal de aceras céntricas en zonas definidas de centralidad, que contenga programas de identidad en imagen, mantenimiento y equipamiento y parámetros para la actuación privada en términos de concesión de obra pública.

En particular se valora como de jerarquía superior el sector de la Ciudad Vieja, por la antigüedad de las instalaciones subterráneas, la heterogeneidad de los pavimentos, la jerarquía de los usos adyacentes, la intensidad del tránsito peatonal, unidos al hecho de la escasa dimensión que tienen las aceras en las calles de 10 metros de ancho del casco antiguo.

Peatonalizaciones

Se priorizarán tramos de peatonalización en sectores estrictamente asociados a plazas y ejes comerciales, tanto en el Proyecto de la avenida 18 de Julio en curso, como en las subcentralidades principales como las de La Unión y el Paso Molino.

Espacios de uso peatonal

Se promueve la rehabilitación selectiva de espacios de uso peatonal asociados a la costa y lugares costeros que son de uso y goce de la población, en particular la escollera Sarandí y muelles pesqueros en todo el desarrollo de la rambla Naciones Unidas hasta la playa Carrasco.

A tal fin se propicia la construcción de muelles complementarios en Punta Carretas, y de zonas de uso peatonal asociadas a estacionamiento en las zonas del Buceo y Malvín, con incremento de superficies destinadas a este uso.

### Accesibilidad al medio físico

El concepto y la práctica de la accesibilidad al medio físico deben integrarse al diseño de la ciudad con su equipamiento y a los componentes de la movilidad urbana —vialidad, tránsito y transportes— como factor fundamental para lograr cabalmente una ciudad para todos.

Con esa orientación, se trata de integrar a un conjunto de personas, estimado en el 10% de la población total, cuya reducción de movilidad y/o de comunicación está asociada a algún tipo de limitación o discapacidad física, sensorial o psíquica permanente.

El Plan y los planes sectoriales vinculantes, en especial el Plan Sectorial de Movilidad Urbana, integrarán estas directivas generales para planificar, proyectar o construir el entorno físico y, en la realización de las intervenciones urbanas, dar cumplimiento a las ordenanzas municipales correspondientes a partir de la ordenanza Art. D 4497/4502 y Art. R 1835/1894 del Digesto Municipal.

### II.2.4 Sistema de Espacios Verdes

No se puede hablar de un sistema de espacios verdes sin tener en cuenta la bahía y la fuerte presencia de la costa platense, así como la de varios arroyos, diversas cañadas y un río de singular trascendencia como es el Santa Lucía.

La bahía es el ámbito que da fundamento y origen a la ciudad de Montevideo y aún hoy es un importante espacio formalmente abierto, aunque poco accesible a los ciudadanos. Pese a esto último, su preservación —en su espejo de agua y en la calidad de ésta— debe ser promovida, evitando en la mayor medida posible su acotamiento mediante rellenos y contaminación.

La costa platense y los cursos de agua que limitan el departamento en casi todo su contorno, así como los que lo surcan profusamente, conforman una estructura en peine que vertebra su territorio generando lazos de continuidad urbano rural.

El sistema estructurante general que se ha mencionado se complementa con un subsistema de parques y vías jerarquizadas, distribuidos sobre una malla continua de verde superficial y arbolado público y privado, cuyo mantenimiento y desarrollo se propone como política constante.

El verde de una ciudad no es sólo el conjunto de la flora que reside en ella. Es necesario interpretar esa función ambiental oxigenante en un sentido amplio, que incluye también los grandes espacios abiertos. No obstante, los árboles, los arbustos, el césped, las plantas herbáceas naturales o espontáneas, constituyen sin duda el componente principal de la estructura verde urbana. Esta estructura verde se manifiesta en espacios públicos y privados. La expresión más importante del verde montevideano son sus parques y el arbolado de las calles, al que se suman las plazas y plazuelas e incluso, en su función ambiental, el verde vinculado a las edificaciones y a la residencia privada. Sin duda alguna el verde constituye en el mundo actual un punto clave del ordenamiento de cualquier ciudad y se manifiesta como uno de los más importantes integradores del sistema de

espacios exteriores públicos y contribuye a forjar la imagen, identidad y calidad de la ciudad.

El verde cumple en el territorio, y muy especialmente en los espacios urbanizados, diversas funciones:

- **Ambientales**, que se refieren al papel biológico del vegetal, sobre todo cuando actúa como parte de una estructura masiva como parque, arbolado público o plaza. La captación de la energía solar a través de la fotosíntesis, que trae como consecuencia la liberación del oxígeno, la emisión de grandes cantidades de agua en forma de vapor, la proyección de sombra que regula la temperatura, el papel del follaje como barrera contra ruidos y vientos así como de fijación de polvo residual.
- **Psico-sociales**, que tienen que ver en lo fundamental con el papel de los parques con respecto a las relaciones que se generan con los seres humanos. En particular, los parques actúan como mediadores sociales, creando ámbitos que permiten al ser humano liberar potencialidades reprimidas durante el trajinar cotidiano. El ocio activo como elemento liberador de esas potencialidades tiene en los parques el soporte fundamental que da a la recreación perspectivas insospechadas. Así, los procesos fenológicos con los cambios de follaje, floración, fructificación, constituyen factores notables que inciden de manera importante en la conducta del ser humano. Los colores, los perfumes, el canto de las aves y su presencia, los insectos, carácter propio y exclusivo del parque, dan a los sentidos del ser humano situaciones placenteras imposibles de hallar en otros lugares de la ciudad.
- **Perceptivas**, que apuntan a mejorar la imagen urbana y a la estructuración de los espacios exteriores y actúan en el tejido urbano, calificándolo y constituyéndose en el elemento de referencia. El espacio verde asume este papel como un eje en torno al cual no sólo se organiza la trama urbana sino que a la vez se constituye en un elemento esencial en todo lo que tiene que ver con la calidad del paisaje.

Se establecen los siguientes objetivos en relación al papel de los espacios verdes en el Plan:

- Crear nuevos espacios y mejorar los existentes.
- Establecer una red jerarquizada de recorridos verdes.
- Desarrollar la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan.
- Integrar un sistema de espacios verdes a nivel departamental.
- Respetar y afirmar la estructura existente en forma de peine.

### Estrategias particulares de actuación

#### Espacios naturales

Se incluyen en esta categoría áreas naturales relativamente poco modificadas y aquellas en las que, aun cuando han sido fuertemente modificadas, lo natural sigue marcando una fuerte impronta.

En términos generales, se propone para estas áreas adoptar medidas para la preservación de sus valores ambientales naturales, en aquellos casos en que se encuentran hoy relativamente poco modificados, y/o su recuperación, en aquellos donde las alteraciones producidas por la actividad hu-

mana son mayores. En las áreas más fuertemente integradas a espacios urbanos, se propone actuaciones tendientes a valorizar los atributos conferidos por el medio natural.

**Costa Oeste y otras áreas ecológicas significativas.** Las propuestas de actuación en estas áreas están desarrolladas en II.3.3. (Zonificación Secundaria en Suelo Rural) y en II.4.3 (Preservación Patrimonial en Suelo Rural).

El arroyo Miguelete es además objeto de un Plan Especial (véase II.5.5).

**Bahía.** Esta área ha sido designada Área de Promoción; comprende actuaciones de diverso tipo, incluyendo tramos de «rambla» comprendidos entre el parque Vaz Ferreira y la desembocadura del arroyo Pantanoso (véase II.5.2).

**El Cerro.** Como espacio culminante del ámbito urbano, en su significado simbólico y en su función también de verde urbano por su continuidad y relación con el parque Vaz Ferreira.

**Costa Este.** Las actuaciones en la Costa Este, marcada por la presencia de la rambla costanera recorriendo una sucesión de playas y puntas rocosas, con destacadas perspectivas de la ciudad, apuntan a valorizar estos atributos y a dotarla de mejor equipamiento público, facilitando su aprovechamiento con fines recreativos.

Se destacan las siguientes actuaciones:

- Adecuado control de las concesiones de áreas públicas a privados, asegurando el aprovechamiento de estos espacios por el conjunto de la población y preservando el paisaje y las visuales.
- Construcción de equipamientos menores que faciliten el uso de las playas y otras zonas públicas costeras.
- Promoción de los usos náuticos y deportivos.
- Tratamiento vegetal valorizando los paisajes.
- Defensa de las puntas rocosas y de las playas.

Se identifican como localizaciones de especial interés para el desarrollo de posibles proyectos: Punta de las Carretas, escollera Sarandí, Compañía del Gas y Punta Trouville.

En el caso de Punta Carretas, está en curso un plan integral de actuaciones a través de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, con el objetivo de constituir un paseo urbano que articule áreas verdes, incluyendo un parque indígena, costas, muelles deportivos y áreas ocupadas por clubes de pesca. Se aspira a una valorización del entorno del faro y a una intensa vinculación de toda el área con otros paseos próximos.

#### Parques

La política de creación de nuevos parques se ha visto retrasada en las últimas décadas, ya que desde la del sesenta no se crean nuevos parques de significación, tal como lo fue en aquel período el parque Vaz Ferreira. A este caso se une la importante significación simbólica del Cerro.

Se propone, en consecuencia, la creación de nuevos espacios verdes, especialmente para aquellas zonas de la ciudad que se encuentran menos provistas.





En los parques y espacios verdes existentes se llevarán adelante actuaciones de conservación y manejo tendientes a la recreación de espacios, reposición de vegetales cuando sea necesario, y equipamiento adecuado a las exigencias actuales.

Siguiendo una orientación general de reequilibrio del equipamiento a favor de las áreas menos servidas, y sin descuidar el mantenimiento de otras áreas, se atenderá especialmente los siguientes parques: Villa García, Marcos Sastre, en el noreste; Arrillaga Safons, en el noroeste. A la vez, se propone la creación de un parque del Norte, en el marco del Proyecto Especial del arroyo Miguelete, conformando de este modo un sistema de parques periféricos.

El Plan Especial del arroyo Miguelete (véase II.5.5) prevé la conformación de un parque lineal en las riberas del arroyo, desde la bahía hasta el área rural, vinculando los sectores del parque del Prado.

Además, existen proyectos de actuación de destaque para los parques Punta Espinillo y Lecocq y, vinculado a este último, un Plan especial de los bañados del Santa Lucía.

Red vial jerarquizada

Los espacios verdes formulados como un sistema necesitan de vías que los vinculen y que a su vez sean ellas mismas parte del sistema, constituyendo vías verdes que actúen como una red jerarquizada. Así, una vía como la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera es un vínculo fundamental entre la costa platense en el entorno del Buceo y Pocitos y el Prado de Montevideo, estableciendo a la vez relaciones con el parque zoológico Villa Dolores, el parque Pasteur de la Facultad de Veterinaria, el parque José Batlle y Ordóñez y, finalmente, el Prado en toda su extensión.

En especial, se propone el mantenimiento y mejoramiento del carácter verde de vías notables —como por ejemplo: avenida Dr. Dámaso Antonio Larrañaga (ex Centenario) y bulevar General Artigas— y se propone para un tratamiento especial de arborización y calificación paisajística, vías que hoy presentan carencias, como bulevar José Batlle y Ordóñez (ex Propios), avenida José Pedro Varela, bulevar Aparicio Saravia y camino Carlos A. López.

Estas vías no sólo deben ser un vínculo especial del sistema verde, sino que además deben actuar como factores que faciliten la accesibilidad de toda la población de Montevideo, dado que el acceso fácil a los espacios de privilegio es un objetivo prioritario del Plan.

Considerando algunas de las vías verdes actuales y/o a acondicionar, el Plan concibe tres grandes estructuras, que articulan distintas áreas verdes mediante ejes viales y que pueden visualizarse como tres anillos abiertos que, partiendo de puntos claves de la rambla costanera sobre el Río de la Plata, involucran áreas esenciales de la ciudad. Se identifica un anillo interno, uno intermedio y otro al este. Además se identifica un cuarto anillo, que transcurre fundamentalmente en áreas rurales de la costa oeste, un ramal que atraviesa la zona rural de Melilla y dos ramales que se vinculan con la zona rural de Cuchilla de Pereira, todos conectados con el anillo intermedio.

*Anillo interno.* Parque de las Instrucciones del Año XIII (Campo de Golf), bulevar General Artigas, parque José Batlle y Ordóñez, avenida Dámaso Antonio Larrañaga, avenida Dr. Luis Alberto de Herrera, parque del Prado, arroyo Miguelete.

*Anillo intermedio.* Rambla del Buceo, bulevar José Batlle y Ordóñez, avenida José Pedro Varela, parque del Cilindro, bulevar José Batlle y Ordóñez, arroyo Miguelete, bulevar José Batlle y Ordóñez, arroyo Pantanoso, bule-

var José Batlle y Ordóñez, enganche con avenida Luis Batlle Berres (atravesando Los Bulevares) y, a través de camino del Tropero, vinculación con un anillo del oeste, que se desarrolla fundamentalmente en áreas rurales de la costa oeste, entre Punta Espinillo y Rincón del Cerro.

Este anillo intermedio se conectaría además, a partir de la zona del arroyo Pantanoso en Lezica, con el camino de la Redención, también una vía verde a valorizar en el área rural de Melilla, y que vincula con espacios naturales destacados como los bañados del Santa Lucía y Rincón de Melilla.

A nivel del arroyo Miguelete se vincula con el parque del Norte a crear, y con un ramal hacia el Norte, que también transcurre en áreas rurales, vinculando avenida de las Instrucciones, avenida Don Pedro de Mendoza y avenida José Belloni.

*Anillo del este.* Rambla de Punta Gorda, parque lineal Arq. E. Baroffio, parque Rivera, avenida Bolivia, camino Carrasco, parque Fernando García. Desde el parque Baroffio, a través de la avenida Rivera, y desde el parque Fernando García, vía el arroyo Carrasco, se vincula con el parque Lavalleja.

Trama verde superficial

Se propone como orientación básica un énfasis en las actuaciones de tratamiento vegetal en calles, plazas y plazuelas de las áreas hoy menos dotadas de la ciudad, fundamentalmente localizadas en el área periférica, pero también en sectores del área central que han sufrido procesos de fuerte deterioro y que presentan importantes carencias de espacios públicos acondicionados.

Ello constituye uno de los elementos de las políticas de reequilibrio y de enfrentamiento de los fenómenos de segregación social que están en las orientaciones generales del Plan. También es un pilar de las acciones tendientes a revertir el proceso de vaciamiento poblacional de zonas que cuentan con infraestructuras y servicios básicos.

Las acciones a emprender sobre los espacios públicos deben tener en cuenta la escala de las distintas actuaciones. En ese sentido, se deben atender desde aquellos espacios que integran el sistema verde de la ciudad y que potencian el atractivo turístico de la misma, hasta aquellos de escala local que permiten calificar y caracterizar unidades microurbanas de alta calidad ambiental.

Entre los primeros se destacan por su valor simbólico y representativo:

- el frente costero y el parque Rodó, que deberán nuclear actividades que potencien el desarrollo turístico de la ciudad;
- la avenida 18 de Julio, que es objeto de un Plan Especial, el Proyecto Centro (véase II.5.4);
- los alrededores del Palacio Legislativo.

Existen además en la trama urbana diversas oportunidades a potenciar en grandes predios no residenciales (actuales hospitales, centros educativos, instalaciones militares), que por sus características permitirían conciliar las actividades de carácter institucional con áreas libres equipadas que sirvan a las áreas circundantes.

Las calles de valor simbólico a nivel local y ciudadano deberán ser acondicionadas tomando en consideración dichos valores, consolidando su papel como elementos referenciales de la ciudad.

Las actuaciones a escala barrial priorizarán el uso peatonal de aquellas zonas que no sufran atravesamiento por vías jerarquizadas de tránsito. Deberá adecuarse el acondicionamiento de pavimentos de las calzadas y veredas, el tratamiento vegetal y los equipamientos sencillos tendiendo a que las calles de barrio cumplan un papel destacado en la vida social y de esparcimiento del vecindario, rescatando valores culturales de larga historia en Montevideo.

II.2.5 Centralidades y equipamientos

El objetivo central de la propuesta es consolidar una estructura de desarrollo polinuclear de las centralidades y reforzar el poder de atracción del centro principal.

Considerando que la ciudad es generadora de una alta concentración de ofertas, se debe procurar una distribución equitativa —social y territorial— de beneficios y perjuicios, procurando una distribución justa en el territorio urbano, haciendo mejor y más accesibles las ofertas allí donde están en la actualidad.

Consolidar o desarrollar centralidades intermedias o exteriores al centro principal y hacer realmente accesible este último será una manera efectiva de asegurar el derecho a la ciudad.

La descentralización en el territorio urbano no puede ser indiferente a las lógicas históricas y estructurales de la ciudad. Vinculando estas últimas con la descentralización, se fortalece una idea de ciudad más democrática, consolidando así una organización urbana fuertemente apoyada en la escala local.

A su vez, la descentralización de equipamientos es un instrumento de consolidación de las centralidades que permite respaldar y darle continuidad a una unidad urbana con centralidades diversas. Asimismo, reconocer las unidades urbano-arquitectónicas que materializan las identidades locales y consolidarlas, permite vincular al ciudadano con una escala de lo urbano más próxima y más apropiable —rompiendo con las lógicas alienantes de la gran ciudad—.

Centralidades

Las centralidades, en la lógica urbana global, juegan roles cualitativamente diferentes. Con sus características y con sus potencialidades, deben ser consideradas y pensadas desde esos roles. Las centralidades como espacios donde se producen intensos intercambios colectivos, pueden concretarse en un edificio, en una calle o conformar un sector urbano; tienen diferentes escalas y diversas áreas de influencia; con diferentes grados de diversificación funcional y diferentes intensidades de uso.

La pluricentralidad encuentra su lógico fundamento en una ciudad descentralizada. Sin embargo, en la medida en que la pluricentralidad sea la manifestación de identidades urbanas con contenidos diferenciados —distintos, que los hace únicos—, la ciudad será un soporte tanto más rico e inteligente para la vida ciudadana. En esta dirección, deben tenerse en cuenta algunos elementos.

Repensar las centralidades urbanas implica identificar las características constitutivas del espacio en el que éstas se desarrollan, entendiendo por tal el ámbito definido por las edificaciones y el espacio público de la centralidad, en tanto marco de actividades y significación.

Este espacio se nutre de diversas calidades: arquitecturas, equipamientos, vegetaciones, mobiliarios, texturas, transparencias, opacidades. Las centralidades urbanas están conformadas por diversos hechos y buena parte de su calificación está dada por la relación que establecen esos hechos entre sí.

El estudio de la lógica espacial de las centralidades ha de poner en evidencia, mediante el análisis de sus elementos constitutivos y caracterizadores, diversas potencialidades de desarrollo que éstas poseen. En estas potencialidades se pueden encontrar actuaciones que, consolidando lo pertinente y transformando lo necesario, recalifiquen las diversas centralidades de la ciudad.

### Matriz socio-cultural

Las lógicas sociales y culturales que nutren las centralidades definen un ingrediente esencial de éstas. Las estructuras espaciales, a la vez de contenerlas y significarlas, también son proyecciones materiales de esas lógicas. Cruzar estas dos variables permite identificar la interacción entre los espacios y sus usuarios.

Un aspecto sustancial de las centralidades, en este sentido, tiene que ver con la lectura que de ellas hacen, e hicieron, los diversos grupos sociales que las viven. La memoria colectiva actúa como soporte ideológico de usos cambiantes de la ciudad, que a su vez van alimentando nuevos estratos de esa misma memoria. Realidad y representación, aunque no siempre coincidentes, alimentan así una cultura colectiva que, indudablemente, se enriquece con ambas.

### Perfil característico

En la dialéctica que establecen las matrices espacial y socio-cultural se definen las características de cada centralidad. La predominancia de aspectos parciales puede definir el perfil característico de cada una de ellas. Sin embargo, la ponderación de los diversos ingredientes que construyen ese espacio y de cómo se desarrollan allí las diversas actividades que genera una centralidad, es lo que la identificará y, por lo tanto, la diferenciará de otras.

El perfil característico de una centralidad define su identidad básica por oposición a otras centralidades y otros perfiles. Las características diferenciales de las centralidades pueden constituirse en un soporte decisivo para el desarrollo de una ciudad más plural y diversa, o sea culturalmente más rica.

Las centralidades a menudo generan eventos, permanentes o esporádicos, que forman parte de su identidad y ayudan a consolidarlas en sus aspectos más característicos. Estas singularidades pueden provenir de las lógicas espacial o socio cultural, aunque no deja de ser muy fuerte la certeza de que ninguna de las dos puede ser pensada sin la otra.

### Estructura de conexión

Esta visualización de puntos o sectores con diferentes grados de centralidad se debe ligar, íntimamente, con los trazados de vías conectoras que la integran a la continuidad del territorio urbano.

Estas vías también inciden en la localización de las centralidades, por lo que pueden ser jerarquizadas en función de la categoría de las áreas o puntos que conectan. Además de atender a los requerimientos viales funcionales que el Plan proyecta resolver, la visión de estas vías como conti-

nuidad espacial entre centralidades amerita su consideración en la acción municipal para su mantenimiento y equipamiento, potenciando los intercambios e interacciones entre los distintos puntos.

Esta trama de conexiones debe contribuir a dos propósitos relacionados: la consolidación de la propia centralidad y su integración en una estructura pluricéntrica. En ese sentido, la tradicional conexión radial deberá ser mantenida, pero reforzando al mismo tiempo las transversales, evitando la excesiva confluencia de los flujos urbanos hacia el área central. En este caso, el Área de Promoción bulevar José Batlle y Ordóñez – avenida Doctor Luis Alberto de Herrera, cumple un papel relevante en la conexión transversal entre centralidades con caracteres diferenciados.

Se categorizan cuatro niveles básicos que plasman centralidades diferentes:

- El **Centro Principal**, trascendente en aspectos que hacen a la identidad misma de la ciudad, y cuya revitalización y estímulo se entienden de importancia estratégica, motivo por el cual es objeto de un Plan especial.
- Las **centralidades urbanas y metropolitanas**: desempeñan un papel muy importante, cuyo alcance, salvo excepciones, trasciende lo departamental para convertirse en metropolitano, y son decisivas en un Plan que se propone descentralizar y democratizar el uso y el goce de la ciudad. Por ello deberán de ser objeto de estudios y proyectos particulares desde los ámbitos centrales de la Intendencia Municipal, en coordinación con los organismos de gobierno local y con intervención de todos los sectores involucrados.
- Las **centralidades zonales**: estrechamente vinculadas a lógicas urbanas particulares —en lo territorial, en la oferta de servicios, en lo social— deben ser definidas desde esas mismas lógicas, ya que la escala zonal y local en el proyecto y en la gestión de la ciudad es un objetivo fundamental de la nueva idea de ciudad que propone el Plan. Constituyen un escalón intermedio, en tanto trascienden la esfera meramente local o barrial, pero sin llegar a revestir importancia de alcance macro urbano. En todos los casos, salvo el de la avenida Arocena, constituyen el centro principal de la zona a la que pertenecen.
- Las **centralidades locales** responden a una lógica de organización urbana que encuentra en la idea de barrio su fundamento cultural básico. Los centros locales son, más que una oferta de servicios, ámbitos espaciales en los cuales el colectivo materializa su auto-representación. Los «centros barriales» cumplen un rol importante en la constitución de la identidad de las comunidades locales, funcionando como un punto de referencia y expresión simbólica de las condiciones de vida y las aspiraciones de sus habitantes. Es conveniente que sean objeto de proyectos de actuación elaborados desde los organismos locales.

### Equipamientos

Los equipamientos urbanos constituyen un sistema que tiene una gran incidencia en la funcionalidad urbana y territorial y habrán de ser actores de cualquier proceso de fortalecimiento de las centralidades. Entre ellos, los equipamientos colectivos de carácter asistencial, educativo, recreativo, comercial, cultural, son decisivos en los procesos de estructuración urbana.

El Plan prevé generar en las centralidades toda la infraestructura posible para atender la mayor cantidad de necesidades de la ciudadanía, minimizando los desplazamientos y promoviendo el desarrollo local. Estos espacios no sólo deben ofrecer actividades comerciales y prestación de servicios por particulares, sino también deben ser utilizados como instrumentos de descentralización de servicios y equipamientos públicos.

La localización de los equipamientos deberá ordenarse y gestionarse en el ámbito de diferentes competencias sectoriales y territoriales del Estado y de la iniciativa privada. Sin embargo, a la Intendencia Municipal le corresponde brindar el marco de referencia para la coordinación en la localización de los equipamientos en la medida en que ésta tiene la posibilidad de aportar una visión global y de desarrollar acciones de gestión directa, regulación y coordinación con los diferentes actores potencialmente involucrados.

En tanto la centralidad también tiene un uso dirigido a la convivencia y al aprovechamiento del tiempo libre, ofrecidos tanto por el sector privado como por los servicios y equipamientos públicos, la promoción de actividades culturales, el ensanchamiento de vías priorizando el espacio de los peatones y de medios de transporte alternativos a los vehiculares, o proyectos de redefinición de espacios como parques y plazas, aun los más pequeños, harán más atractivos a los centros de barrio como espacio de encuentro de los ciudadanos.

La intervención en las centralidades, destinadas en gran medida a la dotación de equipamiento público, requiere acciones planificadas y coordinadas por parte de la Intendencia Municipal, entre sus dependencias y con otros organismos públicos y privados. Es importante, además, que sintetizen un proceso de discusión y participación colectiva de todos los sectores actuantes, recogiendo las más diversas opiniones, en particular de la población involucrada. Más aún, se deberá promover la cooperación público-privada mediante intervenciones conjuntas entre el gobierno municipal y la sociedad civil, ya sea con empresas o con los propios ciudadanos por intermedio de sus organizaciones. En los últimos años se han concretado iniciativas en este sentido con excelentes resultados.

Las características y el destino de las actividades a las que servirán darán lugar a equipamientos diferenciados según la jerarquía de cada centralidad. Los equipamientos que atienden el uso cotidiano harán referencia a la escala local, mientras que aquellos que atienden usos periódicos y esporádicos harán referencia a la macroescala urbana.

La Intendencia Municipal deberá atender directamente la calificación de las centralidades, asegurando la calidad de los pavimentos, la instalación de alumbrado público diferenciado, un sistema de barrido y recolección de residuos más intenso, mejoramiento de aceras y existencia de cordones, provisión de mobiliario urbano y construcción y mantenimiento de espacios verdes acordes a la jerarquía de cada centralidad.

La posibilidad de desarrollo de diversas actividades culturales en forma permanente requiere la construcción de espacios de uso múltiple, contribuyendo así a la consolidación de las centralidades como ámbitos de encuentro, esparcimiento e interacción social.

Por otro lado, en coordinación con otros organismos públicos y privados o en forma directa, se deberá promover la presencia de equipamientos y servicios públicos, sociales y comunitarios, que atiendan una amplia gama de necesidades tales como las de salud, de seguridad pública, educativas y financieras.



Categorización y estructuración de las centralidades

Tal como puede apreciarse en el plano II.7, los ejes viales de la ciudad actúan como los grandes estructuradores en torno a los cuales se localizan las centralidades.

A su vez, se establece una jerarquización de las centralidades según la siguiente categorización:

1. **Centro Principal.** Tal como se expresaba en I.3.11, tanto la extensión como la calidad, cantidad y multiplicidad de actividades que caracterizan el Centro Principal hacen de éste, y en términos de amplio espacio, la centralidad básica de nuestra ciudad. Cabe recordar que aquí se incluye el espacio urbano conformado en torno a Tres Cruces, área que se consolida con una importancia claramente metropolitana.
2. **Centralidades urbanas y metropolitanas**  
*Centralidades urbanas históricas:* la crisis que las ha caracterizado en los últimos años exige la acción municipal, en coordinación con los actores locales, apuntando a su revitalización. Tal como se expresaba en la Memoria Informativa, aparecen identificadas en esta categoría Unión, Paso Molino y Goes, cuya breve descripción fue allí esbozada.  
*Centralidades urbanas recientes:* la realidad pone en evidencia el desarrollo, con distintos grados de madurez, de otras tres centralidades cuya influencia se remite a la escala urbana y aun metropolitana: Colón, Pocitos y Portones de Carrasco, cuya descripción sintética también se realiza en la Memoria Informativa (véase I.3.11). Más allá del grado actual de centralidad que en ellas pueda identificarse, estas tres recientes áreas se incorporan al llamado primer anillo. Se conforma en esta categorización y por su estratégica localización, la consolidación de la ruptura del modelo de centralidad única, que es sustituido por la acción descentralizadora conjunta de las centralidades urbanas.
3. **Centralidades zonales.** Si las centralidades urbanas históricas conforman un primer anillo en torno al Centro Principal, las centralidades zonales conforman un claro segundo anillo vinculado a los crecimientos posteriores. Se trata de:
  - Curva de Tabárez (Carlos M<sup>a</sup>. Ramírez y Grecia);
  - Paso de la Arena (avenida Luis Batlle Berres y Tomkinson);
  - Sayago (avenida Sayago y camino Ariel);
  - Cerrito de la Victoria (avenida General Flores e Industria);
  - Piedras Blancas (avenida General Flores y avenida Belloni);
  - Curva de Maroñas;
  - Avenida Arocena en Carrasco.Las acciones sobre estos espacios urbanos deberán formar parte de planes de actuación formulados en coordinación entre los organismos centrales y descentralizados a nivel municipal.
4. **Centralidades locales:** Si bien por su propia lógica tienen un carácter particularmente local y por lo tanto su identificación es resorte de los ámbitos propiamente locales, a los efectos de realizar una clasificación primaria se agrupan aquí aquellas que fueron así identificadas por los ciudadanos en el marco de la elaboración del Plan Estra-

tégico para el Desarrollo de Montevideo. Las centralidades locales no están tan sujetas a las variables lógicas del mercado y parámetros como la memoria, el sentimiento de pertenencia, la participación social o la presencia de equipamientos públicos, asumen un rol decisivo en la identificación de estas centralidades. En esta categoría figuran:

- Avenida Italia entre Franciso Simón y bulevar José Batlle y Ordóñez;
- Avenida Italia y avenida Mariscal Francisco Solano López;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez en el entorno de Mercado Modelo;
- Bulevar José Batlle y Ordóñez y avenida San Martín;
- Hipólito Yrigoyen e Igua;
- Calle Orinoco;
- Avenida Rivera y Colombes;
- Avenida Rivera y Solano López;
- Avenida General José M. Paz y Caramurú;
- La Cruz de Carrasco;
- Camino Carrasco e Hipólito Yrigoyen;
- Camino Maldonado y Libia;
- Punta de Rieles;
- Camino Maldonado—Km. 16;
- Villa García;
- Avenida de las Instrucciones y avenida Belloni;
- Avenida de las Instrucciones y Mendoza;
- Avenida General Flores y Guerra;
- Bulevar Aparicio Saravia y Enrique Castro;
- Bulevar Aparicio Saravia y avenida San Martín;
- Avenida Lezica en Villa Colón;
- Estación Peñarol;
- Avenida Millán y Raffo;
- Avenida Millán y camino Castro;
- Avenida Millán y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Avenida San Martín y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Avenida General Flores y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Avenida Carlos M<sup>a</sup> Ramírez, en La Teja;
- Vitoria entre Santa Lucía y Julián Laguna;
- Yugoeslavia y Pena;
- Calle Grecia;
- Calle Etiopía, en Barrio Casabó;
- Santa Catalina;
- Camino Cibils y avenida Carlos M<sup>a</sup> Ramírez;

- Pajas Blancas;
- Santiago Vázquez;
- Avenida Agraciada y General. Aguilar;
- Avenida Agraciada y Grito de Asencio;
- Avenida San Martín y Vilardebó;
- Avenida 8 de Octubre y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera;
- Avenida 8 de Octubre y Garibaldi.

Estas centralidades son el último eslabón de la cadena de categorías que interpreta y propone el Plan. Ellas configuran una red de puntos que se identifican por variadas lógicas íntimamente ligadas a lo local. Estos puntos de la ciudad serán de especial atención para la órbita local desde sus Centros Comunes Zonales y su desarrollo estará ligado a su propia iniciativa, como puntos de atención en cuanto a infraestructura, así como a la eventual instalación de servicios propios o ajenos a la Intendencia Municipal.

Grandes equipamientos

Llamamos grandes equipamientos a aquellos que se vinculan funcionalmente al funcionamiento macro—estructural del territorio.

Nuestra ciudad se proyecta con vigor en el marco regional del Mercosur y en tal sentido está en condiciones de recibir inversiones relacionadas con macro—equipamientos productivos, de servicios y turismo.

Para Montevideo es de fundamental importancia contar con un nuevo mercado mayorista de abasto hortifrutícola, adecuado a los volúmenes de alimentos consumidos en el medio local. La actual localización del mercado Modelo es inapropiada para el desarrollo necesario de su actividad y su relocalización, a la vez que mejoraría sus propias condiciones de uso y accesibilidad, generaría un área de oportunidad de potencial desarrollo, de referencia urbana y local.

El traslado del mercado Modelo a la zona de La Tablada, vinculado a un polígono agroalimentario —para un conjunto de multiempresas afines, como terminales de cadenas de supermercados, plantas de packing, frigoríficos, proveedores de envases, entre otras—, y la Terminal Integral de Cargas (T.I.C.) con servicios anexos, incluyendo servicios aduaneros, prevista por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (M.T.O.P.) en la zona, generarán en el noroeste de la ciudad un polo de desarrollo de significación, colaborando con el objetivo de reequilibrio urbano.

Asimismo, se requiere una respuesta dinámica del creciente puerto de Montevideo, que, si bien no ha experimentado importantes ampliaciones durante el presente siglo, en los últimos años ha evidenciado aumento de sus operaciones y demanda de nuevas operativas, mejoras en la prestación de los servicios y captación de nuevos tránsitos, que ha llevado a la introducción de transformaciones en su infraestructura y a la elaboración, en proceso, del Plan Maestro del Puerto. La introducción del contenedor y las nuevas modalidades de transporte marítimo, así como la manipulación de rubros como la madera, requieren de cuantiosos espacios para operar con grandes volúmenes de mercaderías. Ello implica la necesidad de tener en cuenta las previsiones de crecimiento del puerto en sus diversas actividades —su propia superficie, sus muelles, áreas para contenedores, accesos terrestres (carretero y ferroviario)—, en tanto el puerto requiere de la ciudad y la ciudad del puerto.



Por otro lado, se plantea la necesidad de dar respuesta a la demanda del sector terciario, en particular a las oficinas y equipamientos vinculados a los servicios, el comercio, la cultura, las finanzas y el turismo.

La radicación en Montevideo de órganos del Mercosur, su relación con empresas multinacionales, las propuestas de refuncionalización de la Estación Central General Artigas —en el marco del *Plan Fénix*—, y la Torre de las Comunicaciones, configuran programas que pueden tener un alto impacto de desarrollo del sector terciario en esas áreas.

El Plan propone como prioritarias para la localización del sector terciario las áreas asociadas a la Bahía, en particular a la Aguada, que cuenta con excepcionales condiciones de ubicación con respecto al Centro y las instituciones estatales y municipales.

### II.3. Usos y ocupación del suelo

#### II.3.1 Criterios generales de ordenación del uso y la ocupación del suelo

##### *Uso y ocupación residencial*

La principal dimensión que caracteriza el territorio es la de sus actores. Cuando se considera el uso y la ocupación residencial del mismo, el objetivo principal es mejorar la calidad de vida de la población por medio del mejoramiento de su hábitat.

Para ello se deberán utilizar los instrumentos y recursos disponibles, en las diversas escalas de intervención, tanto en el ámbito público como en la esfera privada, apuntando a un mayor equilibrio y a la mayor equidad en la localización y calidad de los equipamientos, servicios e infraestructuras relacionadas con la habitación.

Como criterio general, se privilegiará una más adecuada e intensa utilización de la estructura existente y un ponderado crecimiento de la misma, promoviendo la densificación y completamiento del Área Central y del Área Intermedia definidas en la Zonificación Secundaria e incrementando consecuentemente la densidad residencial media de la ciudad. A la vez, se procura controlar y desestimular las ocupaciones de tierras.

El uso y la ocupación residencial del suelo deberá obedecer a criterios que tomen en cuenta entre otros factores:

- la accesibilidad y conectividad, los servicios, la infraestructura y el equipamiento urbano existentes y previstos, de modo de reducir los costos de urbanización y utilización del suelo;
- la urbanización existente y la extensión del suelo urbano, de modo de propender a acotar la extensión de la mancha urbana privilegiando un uso y una ocupación más intensos de lo existente;
- las características particulares y propias de cada tipo de tejido y el ambiente urbano generado;
- los estándares mínimos —expresados en la normativa— que se consideran imprescindibles para posibilitar un desarrollo sostenible, siendo éstos de diferentes tipos: de higiene, de seguridad, de dotación de equipamientos de bienestar social y de transporte, y de preserva-

ción de los valores patrimoniales tanto del ambiente natural como del antropizado.

Estos factores son determinantes en cuanto a los suelos con vocación residencial o prioritariamente residencial, así como también para la gestión relacionada con los asentamientos irregulares existentes.

En la medida en que la situación habitacional involucra a la totalidad de la población montevideana y afecta muy particularmente a las personas y a las familias que presentan actual o potencialmente demandas insatisfechas, las previsiones del Plan se orientan a contribuir a incrementar o generar ofertas diferenciadas de acuerdo con las características propias de los distintos grupos y sectores sociales, de modo de apuntar a satisfacer dichas demandas y expectativas.

De este modo se procurará de forma general:

- anticiparse a las variadas demandas sociales
- orientar la inversión pública relacionada con la política de tierras, infraestructuras, espacios públicos y viviendas
- orientar y regular la inversión privada en promoción y construcción de viviendas.

Para estos objetivos y líneas generales el Plan prevé un conjunto de actuaciones que contemplan los criterios precedentes; entre ellas:

- La habilitación de importantes superficies del suelo, como en los casos de la zona al norte de camino Carrasco o Rincón del Cerro, para la realización de emprendimientos residenciales o por parte de privados, que atiendan tanto a la demanda de residencia de calidad como a otros tipos residenciales, básicamente viviendas individuales.
- La habilitación de otras piezas de suelo, también de importancia, como consecuencia de las obras de saneamiento, para la construcción de viviendas individuales o agrupadas, con densidades medias. Así se generan áreas de oportunidad o de aptitud para afincar población (caso de Casavalle Norte).
- El reciclaje de la ciudad existente, como medio de coadyuvar a la densificación de la ciudad y de recuperar para los montevideanos un patrimonio edilicio de primer orden, amén de frenar el deterioro social y económico a que se ven sometidas determinadas áreas urbanas.
- La fijación de la población residente, especialmente en la Ciudad Vieja y en el Centro, consolidando y fomentando las funciones residenciales de estas zonas.
- La sistematización, ampliación y adecuado manejo de la Cartera Municipal de Tierras para Vivienda, creada por el decreto N° 24.654. Esta atiende fundamentalmente a grupos sociales que buscan obtener un crédito para financiar la construcción de sus viviendas, prioritariamente en forma colectiva y organizada. Esta Cartera de Tierras se integrará tanto por predios pertenecientes al Área Periférica definida por la Zonificación Secundaria como a las Áreas Intermedia y Central.
- La continuidad del proceso de regularización de asentamientos irregulares localizados en predios pertenecientes al municipio y de los llamados *barrios municipales*.

- En el caso de los asentamientos, que presenta realidades muy heterogéneas, se actuará básicamente contemplando dos opciones: la consolidación del asentamiento en el sitio, en el caso de que de una evaluación surja la viabilidad de esta operación, o la reubicación total o parcial de las familias.
- La coordinación con el Plan Nacional de Recuperación Urbana (*Plan Fénix*), que permitirá incrementar la oferta de viviendas en el sector de La Aguada, contemplado en dicho Plan, así como la continuidad de los acuerdos con otras reparticiones públicas, como el Banco Hipotecario del Uruguay, a los efectos de estimular la recuperación del stock edificado e incrementar a la vez el número de unidades de vivienda.
- La coordinación y vinculación con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y sus planes y programas.
- La puesta en marcha de los nuevos instrumentos de gestión y figuras urbanísticas, contemplados en la Memoria Normativa, de Gestión y Seguimiento —entre ellas, las denominadas Áreas de Promoción—, que permitirán una actuación concertada del municipio y los privados para la realización de operaciones urbanísticas que, entre otras resultancias, incrementen la producción de viviendas y las hagan accesibles a la población.
- En síntesis: las previsiones del Plan apuntan a atender el conjunto de objetivos explicitados mediante actuaciones que resultarán en un incremento de la oferta de suelo edificable y accesible con fines residenciales, para localización de viviendas destinadas a diferentes grupos y sectores sociales

##### *Uso y ocupación no residencial*

La caracterización de áreas de ocupación no residencial en el Suelo Urbano se basa, por un lado, en la conveniencia de mantener las actividades productivas y de servicio incorporadas al tejido urbano, siempre que cumplan con las condiciones requeridas de compatibilidad con otros usos, y por el otro, en la de potenciar el stock edilicio existente con buenas calidades arquitectónicas en las áreas de mayor centralidad y la promoción de nuevas inserciones en las áreas intermedias y de la periferia.

A partir de lo anterior, las áreas se definieron básicamente teniendo en cuenta el comportamiento del territorio en relación a las siguientes categorías de análisis:

- estructuración urbana en su vinculación con la conectividad, la accesibilidad y las centralidades;
- caracterización del sistema territorial, según sus valores ambientales, patrimoniales y tipomorfológicos;
- calificación del soporte físico del territorio.

Como resultado se delimitaron las siguientes áreas de uso, respecto a las cuales, en el apartado correspondiente, se detallan las directrices generales de actuación:

- predominantemente polifuncional;
- mixto controlado;





- mixto de nueva incorporación;
- mixto de protección natural.

Las de **uso predominantemente polifuncional** se corresponden con las áreas de mayor prevalencia en la estructuración de la ciudad, que se refleja en la escala nacional y metropolitana de sus actividades, así como en la apropiación e identificación que de ellas hace la sociedad en su conjunto.

Las de **uso mixto controlado** son las áreas urbanas que corresponden a sectores de tejido fuertemente caracterizados por la presencia de estructuras edilicias no habitacionales de gran porte, como son, por ejemplo, ciertos establecimientos industriales o los hipermercados.

Se localizan dentro de ellas subzonas de **uso predominantemente industrial**, caracterizadas por presentar altas densidades de establecimientos y de empleos que requieren una solución particularizada que las transforme en generadoras de desarrollo industrial, convirtiendo los espacios microurbano que conforman según los requerimientos de la ciudad y su preservación ambiental.

Las de **uso mixto de nueva incorporación** son las áreas localizadas principalmente en la periferia urbana donde se propone, como una de las bases para su estructuración, la incorporación de establecimientos e instalaciones de uso no residencial con la finalidad de lograr polos que dinamicen el área.

Las de **uso mixto y de preservación natural** son las áreas en que las actividades que en ellas se desarrollan contemplan el carácter de preservación del ecosistema con una ocupación del suelo de muy baja densidad.

Dentro del Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable, se determinaron nuevas áreas de uso no residencial:

- de parques de actividades;
- de uso preferente para depósitos.

Las de **parques de actividades** son aquellas donde se trata de crear una interrelación adecuada entre actividades productivas y de servicios que favorezcan el desarrollo de ambas. Son áreas de uso compatible con toda clase de servicios de apoyo directo, indirecto o complementario de las actividades productivas instaladas.

A su vez, dentro de los parques de actividades se determinaron subzonas para la localización industrial de alto riesgo por contaminación ambiental, o de gran escala, que se irán habilitando gradualmente con la infraestructura, dispositivos y sistemas de control adecuados.

Las de **uso preferente para depósitos** de insumos, productos y contenedores, se determinaron contemplando principalmente la buena accesibilidad desde y hacia los centros de acopio y puntos de salida.

Las áreas de Suelo Rural son, a diferencia de las urbanas, de uso fundamentalmente no residencial. En efecto, si bien en dichas áreas el uso residencial existe, ello se verifica en una muy baja densidad y combinado con otros usos, fundamentalmente —aunque no exclusivamente— productivos.

Según dichos criterios de uso se distinguen, dentro del Suelo Rural, las siguientes áreas:

Las de **uso agrícola**, que están actualmente y/o que cuentan con un potencial destacado para la producción agropecuaria, fundamentalmente agrícola intensiva (horticultura, fruticultura, viticultura) y de cría de pequeños animales.

Si bien el uso principal de estas zonas es agropecuario, puede coexistir con otros, siempre que se realicen con criterios que aseguren la compatibilidad —e incluso el fortalecimiento— del primero: agroturismo, agroindustrias que procesen productos de la zona.

Las **áreas ecológicas significativas**, son las que se destacan por sus valores en términos de ecosistemas naturales o relativamente modificados, pero con un papel destacado desde el punto de vista ambiental. En términos generales, son áreas para las que se proponen usos restringidos a la investigación científica, la educación, la recreación y el turismo más o menos controlado.

Finalmente, las **áreas de usos mixtos**, son aquellas en las que se admite la instalación de actividades productivas y de servicios, que requiriendo extensiones de suelo importantes y siendo no compatibles con usos residenciales, sí pueden desarrollarse —con los debidos recaudos— de forma compatible con la producción agropecuaria.

Criterios de localización de actividades

La localización de las actividades no residenciales en las distintas áreas de predominancia de uso, resultó de relacionar dos grupos de parámetros. Por un lado, los que aluden al tamaño de los establecimientos y al alcance territorial, y por el otro los que se refieren al grado y tipo de compatibilidad con otros usos:

- a) parámetros de escala
  - escala de los establecimientos según su dinámica de intercambio y según su nivel de alcance (metropolitano, urbano, zonal o local);
  - escala edilicia de la actividad según sus características programáticas.
- b) parámetros de compatibilidad con los usos predominantes
  - grado de compatibilidad de la actividad con los otros usos predominantes según las características de funcionamiento; en Suelo Urbano se prioriza la compatibilidad con los usos residenciales; en el Suelo Rural con los usos agropecuarios o de preservación de ecosistemas;
  - tipo de compatibilidad de la actividad según las molestias producidas por su implantación en el entorno urbano o rural.

Escala edilicia de los establecimientos y alcance de las actividades

Al respecto se establecieron tres rangos de establecimientos según su nivel de alcance y según su tamaño o escala edilicia.

Los **establecimientos de gran porte** son aquellos cuyas actividades se desenvuelven a escala metropolitana o urbana y que requieren localizarse en grandes lotes —mayores de 3.000 m²—, previo estudio del impacto que producen en el entorno inmediato. Por lo tanto, se prioriza su localización sobre los estructuradores.

Los **establecimientos de porte mediano** tienen dinámicas de intercambio de nivel urbano o zonal y requieren para su localización en parcelas entre 600 y 3.000 m², la consideración del tipo de actividad y la forma de implantación, a los efectos de prever eventuales interferencias con otras actividades en el territorio circundante. Se prioriza su localización sobre los

estructuradores. Se exceptúan las actividades educativas (salvo las actividades educativas a nivel terciario), por implicar un riesgo para la población que accede. En estos casos se prioriza su localización dentro del tejido urbano de las distintas Áreas Caracterizadas, preferentemente sobre las vías secundarias.

Los **establecimientos de pequeña escala** cobijan actividades de alcance zonal o local y se implantan en parcelas menores de 600 m². Se prioriza su localización en las centralidades zonales y locales, y/o sobre las vías principales de las distintas Áreas Caracterizadas.

Compatibilidad de usos

En relación a la clasificación de establecimientos anteriores, se establecen seis rangos en función del grado y tipo de compatibilidad de las distintas actividades con el entorno circundante:

- **Actividades contaminantes**, cuya localización es incompatible con el tejido urbano debido al alto grado de contaminación ambiental que producen sus efluentes, ya sean hídricos, sonoros, olores, partículas, humos o gases, y que a pesar de las tecnologías aplicadas para disminuir sus efectos negativos requieren grandes zonas de expansión y/o aislamiento para que su control resulte efectivo.
- **Actividades molestas o agresivas**, las que por su expansión y proyección en el entorno o por las características programáticas propias de su funcionamiento, desvalorizan y descalifican el tejido urbano, ya sea porque requieren zonas de expansión o porque al requerir un mínimo edificable para su funcionamiento, presentan vacíos urbanos significativos, usados —por ejemplo— para acopio de mercadería.
- **Actividades incompatibles por interferencias** que producen en su entorno. Éstas resultan de las características propias del funcionamiento de los establecimientos cuyo alto grado de intercambio afecta al sistema vehicular y al tránsito en general, por lo que requieren necesariamente localizarse en áreas de gran conectividad a nivel nacional y en predios que permitan albergar una alta capacidad de maniobra vehicular.
- **Actividades incompatibles por la baja dinámica de intercambio** con el entorno. Sólo requieren de vacíos urbanos para la expansión de sus actividades, por lo que repercuten negativamente en la calidad del espacio urbano circundante. Por lo mismo su localización demanda áreas especializadas y la definición de parámetros morfológicos que ordenen su implantación.
- **Actividades que actualmente presentan molestias y agresiones, pero que pueden controlar su impacto urbano** con la determinación de parámetros morfológicos y ambientales, y la aplicación de tecnologías adecuadas.
- **Actividades compatibles** con la dinámica urbana. Son las de los establecimientos que con su actividad no descalifican ni el espacio público o el tejido residencial, ni el entorno urbano en general.

Para definir el mayor o menor grado de compatibilidad de las actividades arriba mencionadas se determinan diferentes tipos de parámetros:

- ambientales: ruidos, olores, efluentes;
- urbano: imagen, accesibilidad, conectividad, equipamiento;
- tipomorfológicos.

Parámetros ambientales

Los parámetros ambientales se definen en base a las molestias y agresiones que causan en el entorno y se establecen en forma de limitaciones a las emanaciones producidas en el propio establecimiento —emisión— y a lo recibido en el medio circundante —inmisión—.

Con respecto a **efluentes líquidos** existen normas y criterios adecuados para aplicarlos a las distintas actividades y a los distintos tipos de efluentes así como a los medios receptores disponibles. A efectos de mejorar el control y las posibilidades de aplicación de tecnologías apropiadas en conjunto, se recomienda que los establecimientos contaminantes por efluentes líquidos se localicen en los parques de actividades.

Con respecto a los **residuos sólidos** existe una normativa cuya modificación se estudia actualmente. Si bien la gestión de los residuos sólidos industriales está en vías de desarrollo, se estima que en general y para el tipo de industria de Montevideo, no es una limitante para la localización en virtud de los medios utilizados para el transporte. En cambio sí es exigible su tratamiento y disposición final, la cual normalmente no es en el lugar de la implantación.

Con respecto al **ruido** se considera que las ordenanzas vigentes definen parámetros aceptables y que no conviene variar el nivel de ruido según las distintas áreas de la ciudad. Por lo tanto, sólo es necesario ejercer un control adecuado para resolver los posibles problemas. Se recomienda que las actividades de pequeña escala que son ruidosas por su funcionamiento se localicen en sectores de la ciudad de trama urbana más abierta, a fin de poder crear en su entorno barreras de aislamiento.

Con respecto a la **contaminación del aire** se aplica los criterios técnicos de la Environmental Protection Agency (E.P.A.)<sup>2</sup> y de la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) en el marco de la normativa municipal vigente.

Los parámetros antes señalados son los más usuales y permiten resolver la mayoría de las situaciones corrientes. Aquellos emprendimientos que de acuerdo a la ley vigente requieran un estudio de impacto ambiental, deben ser analizados en cada caso específico utilizando para aquellos parámetros sobre los cuales no existe norma nacional o departamental, los criterios internacionalmente reconocidos.

Serán especialmente atendidos:

- a) para la contaminación del agua superficial y subterránea: carga orgánica, patógenos, nutrientes, sales, temperatura, metales pesados, pesticidas, compuestos orgánicos volátiles y lixiviados;
- b) para la contaminación del aire atmosférico e interior: monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, smog, ozono, materia particulada, óxido de azufre, plomo, gases ácidos, dioxinas, furanos y radón;
- c) para la contaminación atmosférica global: temperatura, anhídrido carbónico y clorofluorocarbonados;
- d) para la contaminación del suelo: residuos sólidos, barros, fertilizantes, metales pesados y nutrientes;
- e) contaminación sonora;
- f) radiación electromagnética;
- g) radiación ionizante;
- h) sustancias peligrosas.

Parámetros urbanos

Los parámetros urbanos se definieron contemplando las interferencias que las distintas actividades producen en el entorno urbano.

Con respecto a la accesibilidad y conectividad, se partió de la conveniencia de que:

- las actividades con fuerte dinámica e interferencia con el tránsito se localicen cerca de las vías conectoras de la ciudad con acceso por las vías secundarias a las mismas, de forma de no interferir con el flujo vehicular, como por ejemplo los grandes equipamientos comerciales, hospitales, etcétera;
- los establecimientos cuenten con áreas de carga y descarga dentro del predio y que las actividades que requieren altas frecuencias de vehículos para su funcionamiento —ya sea de forma permanente (emergencias móviles de salud, centros automovilísticos, talleres de reparación, limpieza o mantenimiento), o aquellas que las incorporan en forma puntual (colegios, locales de abastecimiento mayoristas y minoristas, etcétera) tengan áreas de estacionamiento dentro de su propio predio, siendo ésta una de las limitantes más fuertes para su implantación y localización;
- los rebajes de cordón no sean contiguos para no interferir en el tránsito peatonal y se atengan a las medidas especificadas en la normativa —mínimo tres metros y máximo dos de tres metros—.

Con respecto al entorno inmediato se estimó conveniente:

- que en lo posible no se establezcan fachadas ciegas en los ambientes con muros frentistas, por lo menos en planta baja y primer nivel en un 60% de su superficie;
- que no se realicen actividades en la vía pública y que se mantenga su acondicionamiento de acuerdo a las características del entorno y al equipamiento urbano que el área requiera;
- que las luminarias, cartelerías y equipamiento auxiliar de la actividad que se realice hacia la vía pública sea acorde a las características ambientales, tipomorfológicas y patrimoniales.

Parámetros tipomorfológicos

En relación a los lotes, se consideraron los siguiente parámetros:

- de superficie de los lotes;
- de ocupación;
- de superficie edificable mínima;
- de implantación.

En cuanto a la **superficie de los lotes**, se determinaron superficies máximas y mínimas de parcela según el área de la ciudad que se considere, en base al criterio de lograr que la actividad correspondiente no produzca interferencias con el entorno urbano.

El **Factor de Ocupación del Suelo (F.O.S.)**, expresa el máximo porcentaje que se permite construir de la superficie total del predio.

La **superficie edificable mínima** permite asegurar que las actividades que se desarrollen puedan contar con las superficies adecuadas para su funcio-

namiento. De esta forma se busca regular aquellas actividades que suelen extenderse hacia el espacio público produciendo efectos no deseables.

La definición del máximo edificable, permite ordenar la localización de actividades que por sus requerimientos de grandes áreas, puedan producir impactos de entidad tanto a nivel urbano como micro urbano o en relación a los predios linderos.

Complementando la consideración de los parámetros anteriores, se plantea otro relativo a **condicionantes urbanas de la implantación** de las actividades: servidumbres y estacionamientos.

Independientemente del retiro, las servidumbres afectan al predio según la actividad habilitada, pero no lo hacen en forma genérica. Según las características de cada caso, las servidumbres de retiros serán frontales y/o laterales y tendrán que posibilitar la conformación de barreras de naturaleza ambiental o de imagen, hacia los linderos y el entorno. La exigencia de servidumbres se justifica en base a posibilitar que, mediante estos dispositivos, los establecimientos puedan ajustarse a los parámetros ambientales requeridos de manera complementaria con el grado de control tecnológico aplicado.

La cantidad de lugares o el área destinada a estacionamiento se determina en función de las distintas actividades y de la superficie construida.

Para las actividades que así lo requieren, se establecen áreas y horarios de carga y descarga, de maniobras y de estacionamiento de vehículos de carga.

Asimismo, y según las áreas de predominancia de uso, se establecen diferentes horarios de exclusión para carga y descarga de mercadería.

Criterios para la determinación de densidades de saturación deseables

Conjuntamente con la determinación de los criterios de localización de las distintas actividades y establecimientos, en relación a las zonas de uso, se definirán distintos rangos de densidad de ocupación del suelo —alta, media y baja—, según la cantidad de establecimientos y la compatibilidad por rama de actividad así como la densidad de población y de personal ocupado.

II.3.2 Zonificación Primaria

La presente definición de la zonificación representa el primer nivel de división operativa del territorio, destinada a establecer las orientaciones más generales de ordenación, uso y gestión territorial en el departamento.

En tal sentido, atendiendo a lo establecido en la Ley de Centros Poblados se delimitan las áreas de Suelo Urbano, Suelo Rural y Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable, respondiendo a los criterios y norma de subdivisión o fraccionabilidad del suelo establecidos en la citada norma nacional.

Suelo Urbano

A efectos de la delimitación del Suelo Urbano se han precisado algunos de los elementos que caracterizan y definen dicho territorio.

Se entiende que el área urbana debe identificarse con las superficies efectivamente ocupadas, de edificación y población densa de la ciudad, y se



2. Agencia de Protección Ambiental, órgano federal del gobierno de los Estados Unidos de América.

corresponde con aquellas zonas que cuentan con la infraestructura y los servicios mínimos suficientes para su desarrollo y su interrelación con las distintas áreas de la ciudad en el más amplio sentido.

En otras palabras, el área urbana está representada por las porciones de territorio que, conformando la ciudad, están abastecidas por la infraestructura y los servicios públicos básicos, equipamiento asistencial, cultural y social. Cuenta, a la vez, con una estructura vial que le da soporte y acceso desde y hacia el núcleo central de la ciudad.

Las funciones que allí se desarrollan son naturalmente heterogéneas, predominando el uso habitacional.

Suelo Rural

El Suelo Rural está integrado por las porciones del territorio que, en función de sus características y valores agrícolas, paisajísticos, ecológicos o de otra naturaleza, han sido definidos con esta calidad, con la finalidad de preservar su riqueza productiva, así como sus características naturales.

En otras palabras, es el área del departamento que, en forma preponderante, está destinada a la producción de recursos renovables, particularmente explotaciones agropecuarias. Dicho uso será el predominante y condicionará las localizaciones de otros usos del suelo, a efectos de asegurar su normal desarrollo.

Se recogen aquí los objetivos centrales de la política ambiental y territorial departamental, que reconocen en el decreto de la Junta Departamental Nº 26.986 un instrumental idóneo, un primer nivel de implementación y desarrollo. Dicho decreto declara de interés municipal preservar, valorizar y promover las áreas rurales de producción agrícola y las áreas de paisaje natural del Suelo Rural del departamento de Montevideo.

Esta explícita intención de valorización ambiental del territorio departamental, y específicamente de su área rural, se sustenta y fundamenta en la existencia de un conjunto importante de potencialidades físico-naturales, socioeconómicas, histórico-culturales y tecnológico-productivas.

Entre las que se destacan:

- Significativa oferta de recursos edáficos e hídricos, con gran valor para la producción agropecuaria bajo modalidades de uso intensivos.
- Recursos genéticos y valores de biodiversidad —no cuantificados en su totalidad—, en particular en las áreas de las planicies de inundación del río Santa Lucía.
- Significativo papel en el mantenimiento de la calidad ambiental, no sólo departamental sino de alcance metropolitano.
- Prolongada tradición agrícola de sus productores en actividades de pequeña y de mediana escala, con niveles de producción de significación nacional y modalidades tecnológicas; valores culturales casi únicos en el ámbito nacional, así como capacidad para abastecer una muy importante proporción del consumo de algunos rubros hortifrutícolas del mayor mercado de consumo del país.
- Importante potencial turístico y recreativo en toda su extensión y en sitios particularmente valorizados (Cuchilla Pereira, Melilla, costa del Río de la Plata).
- Privilegiados recursos escénicos y paisajísticos en su costa oeste, de características poco frecuentes en el litoral no atlántico del país.

Transitar desde la situación actual, signada por algunos procesos de deterioro de variada significación, hacia una plena valorización de aquella oferta ambiental, requerirá de la aplicación de un conjunto de instrumentos y medidas, entre las cuales destacan las orientadas a la recuperación de las porciones territoriales con mayores niveles de deterioro y degradación ambiental.

La propuesta del Plan se centra, esencialmente, en el señalamiento para cada caso de las modalidades de ocupación que mejor contribuyen al pleno aprovechamiento de la oferta ambiental y a la identificación y definición de un conjunto de figuras de protección normativa aplicables a distintas porciones del territorio rural, así como en la definición y reforzamiento del papel productivo de las áreas de mayor significación agraria.

Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable

Constituyen el Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable, las áreas expresamente señaladas en el Plan; en ellas se puede desarrollar, potencial y eventualmente, un proceso urbanizador a mediano o largo plazo, para convertirlos en Suelo Urbano, quedando sometidos, en todos los casos, a condiciones previas de desarrollo, garantías y prestaciones públicas que justifiquen dicho proceso urbanizable.

El Suelo Suburbano estará integrado por:

Los suelos que cuentan básicamente con aquellas condiciones que los identifican como posibles de incorporar al Suelo Urbano; con vocación de urbanos.

Áreas a las que, en virtud de sus características topográficas y ubicación relativa en la ciudad, se les reconoce su potencial para incorporarse a zonas urbanizadas, albergar asentamientos humanos y otros destinos compatibles, habiéndose por tanto previsto la instalación o complementación de la infraestructura mínima necesaria para su desarrollo a mediano o largo plazo.

Se entiende que dicha extensión o incorporación deberá ser estrictamente regulada por instrumentos de gestión, en particular los Programas de Actuación Urbanística que se presentan en la Memoria Normativa, de Gestión y Seguimiento (véase III.3.1).

En tanto no se aprueben Programas de Actuación Urbanística para el Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable, los terrenos zonificados como tales estarán sujetos a las limitaciones establecidas para el Suelo Rural.

Por otro lado, considerando aspectos relativos a la implantación industrial y la preservación—protección del ambiente y con la finalidad de ofrecer una alternativa apropiada y específica de instalación de establecimientos industriales en el departamento, se han previsto cuatro zonas con ese destino específico, y se prevé incluir las instalaciones de infraestructura industrial necesaria.

II.3.3 Zonificación Secundaria

A los efectos de instrumentar una política de ordenación del territorio, no resulta suficiente la exclusiva diferenciación entre Suelo Urbano, Rural y Suburbano o Potencialmente Urbanizable, refiriéndose este último al suelo que, estando sometido a las limitaciones del Suelo Rural, puede ser objeto a mediano o largo plazo de un proceso urbanizador, para convertirlo en urbano mediante Programas de Actuación Urbanística.

Directrices generales para la zonificación y ordenación del Suelo Urbano

Por lo antedicho, las políticas más particulares se expresan en unidades territoriales diferenciadas en todo el departamento, denominadas Áreas de Actuación. Las mismas son delimitadas en forma precisa y exacta en la memoria gráfica del Plan.

Las Áreas de Actuación identifican partes de la ciudad que son objeto de tratamientos particulares que se llevan a cabo mediante políticas específicas.

La Zonificación Secundaria del Suelo Urbano en Régimen General (véase III.3.2—Instrumentos de Gestión) responde a múltiples parámetros que coactúan. Se reconoce como característica del Suelo Urbano la multifuncionalidad, por lo que no se pueden determinar las distintas áreas exclusivamente en función de los usos, como en el caso del Suelo Rural.

El Suelo Urbano se divide en Áreas de Actuación, tanto por sus características identificatorias actuales y potenciales como por las modalidades de producción, estructuración y gestión del Suelo Urbano previsibles como políticas urbanas adecuadas.

Esas áreas se caracterizan por una cierta homogeneidad en lo interno y se definen a partir del reconocimiento de las particularidades de las diversas partes de la ciudad.

Dichas Áreas de Actuación se construyen sobre la base de un análisis integrado de:

1. Estructuras tipomorfológicas: tipología edilicia residencial y no residencial, modalidad asociativa, factor de ocupación del suelo, cantidad de baldíos y trazados, amanzanado y parcelario.
2. Dinámicas urbanas y agentes intervinientes: edilicias —dinámica residencial y no residencial—, de uso —expansión de usos, o sea relación habitación/áreas productivas, expansión de usos secundarios en áreas polifuncionales, expansión de usos terciarios en áreas polifuncionales, vaciamiento de grandes equipamientos— y poblacional —evolución de la población, densidades y hogares—.
3. Calidad ambiental: espacio público —plazas y parques, arbolado, alumbrado—, infraestructura —saneamiento, red vial— y calidad y estado de las construcciones.
4. Usos del suelo: predominancia residencial, industrial, comercial, terciario y polifuncional.
5. Identidad barrial y patrimonio urbano—arquitectónico.

De acuerdo con esos parámetros se determinan cinco Áreas Urbanas de Actuación:

1. Área Central.
2. Área Intermedia.
3. Área Costera.
4. Área Periférica.
5. Otras Áreas Urbanizadas del departamento.

Las Áreas de Actuación así definidas son el soporte territorial para el que se establece una estrategia de intervención con operaciones integradas que combinan las diferentes modalidades de ordenación en una política



de transformación territorial y permiten una apropiada definición de sus prioridades.

Las modalidades de actuación se refieren al ordenamiento edilicio y al uso del suelo, así como a las intervenciones en el espacio público e infraestructuras.

Área Central

Se caracteriza, desde el punto de vista físico, por un amanzanamiento prácticamente uniforme y una estructura catastral regular y subdividida en pequeños predios, lo que sumado a la ausencia de retiros y la intensa ocupación del suelo conforman una morfología urbana densa y cerrada. Predominan las edificaciones de buena y muy buena calidad, construidas en distintos periodos. En ese sentido, los edificios de renta en altura (entre 5 y 7 niveles), los de 3 y 4 niveles del periodo 1930–50, y los edificios en altura más recientes, conviven aún con casas y apartamentos de uno y dos niveles que datan de principios de siglo, mayoritariamente de tipología introvertida.

Por otro lado, estas áreas se caracterizan, en términos generales, por la concentración de las diferentes actividades que se desarrollan en el territorio, por lo cual es en ellas donde se evidencia, en mayor grado, la complejidad de las relaciones funcionales de la vida urbana. Conforman un ámbito de carácter público por excelencia, asiento de la centralidad principal de referencia simbólica y cultural a nivel departamental y metropolitano, con características propias que las distinguen del resto de la ciudad.

Asimismo, es en el Área Central donde se concentra la mayor cantidad de valores patrimoniales, arquitectónicos y ambientales, simbólicos e identificadorios de nuestra ciudad, que generan formas de vida que aún perduran social y culturalmente en amplios sectores de población.

Sin embargo, en las últimas décadas, desde el punto de vista residencial, se produjo un proceso de vaciamiento de población que ha provocado el deterioro de los barrios más antiguos, a pesar de contar con muy aceptable equipamiento urbano (servicios, transporte, infraestructura, etcétera). Este deterioro se manifiesta fundamentalmente en el espacio urbano, sus calles y sus edificaciones, y en la creciente tugurización de una importante cantidad de viviendas.

Tomando en cuenta los problemas y las potencialidades señalados anteriormente, el Plan establece como objetivo principal a alcanzar en las áreas centrales, el de favorecer la recuperación de sus calidades arquitectónicas y ambientales, contemplando las relaciones funcionales que las caracterizan.

Para alcanzar este objetivo, el Plan implementa como política de actuación en esta área la Rehabilitación Integral, que se traduce en la recuperación la calidad de vida urbana mediante las directrices que se establecen a continuación:

- 1. Desarrollar las características polifuncionales propias de la centralidad, recalificando el carácter del centro principal como área de mayor intercambio y alta intensidad del uso del suelo con relación a su espacio público y a las actividades culturales y recreativas.
- 2. Establecer un ordenamiento de las actividades no residenciales en un adecuado equilibrio y convivencia, de manera de evitar la especialización funcional, y minimizar la conflictividad funcional existente en los distintos sectores del Área Central.

- 3. Mejorar los espacios públicos mediante emprendimientos públicos y privados, de forma de recuperar sus calidades ambientales.
- 4. Proteger el tipo de fraccionamiento existente como forma de preservar la morfología urbana y, en consecuencia, sus calidades ambientales.
- 5. Consolidar la residencia en un proceso que tienda a su reedificación, estimulando las operaciones de rehabilitación edilicia, de manera de recuperar el stock existente de buena calidad, y las operaciones de sustitución en áreas o puntos que necesiten una recalificación urbana. Dentro de estas directrices el Plan establecerá programas que atiendan a los sectores de población más desprotegidos y que viabilicen operaciones de interés social, de manera de evitar su expulsión a la periferia.
- 6. Recalificar los equipamientos comunitarios y de servicios y establecer nuevas dotaciones, si fueran necesarias, como forma de mejorar la calidad de vida de la población residente y revertir el proceso de involución urbana que sufren las áreas centrales.

Área Intermedia

Ocupan la mayor superficie del Suelo Urbano, y son sectores de ciudad consolidados que presentan como elementos identificadorios una buena calidad ambiental, asociada a la presencia de infraestructuras básicas y buenos servicios urbanos y una edificación de calidad aceptable o buena.

El uso del suelo predominante es el residencial, salvo en las centralidades locales o algunos sectores de concentración industrial.

Los amanzanamientos más antiguos, correspondientes a los cascos históricos de los distintos barrios, son regulares. En el resto la traza se origina a partir del fraccionamiento de grandes predios, acciones que se llevan a cabo en forma independiente. Si bien dentro de cada uno de ellos se adopta el damero como modelo, las orientaciones de las calles se establecen en forma particular en cada caso. Por ese motivo las inclinaciones relativas de las calles de cada fraccionamiento son diferentes y forman ángulos diversos.

Los cascos históricos tienen, a su vez, valores patrimoniales importantes que contribuyen, en gran medida, a la identidad y sentido de pertenencia en cada uno de los barrios que los conforman.

El Área Intermedia muestra una heterogeneidad en su interior, puesto que las variantes tipomorfológicas del tejido están vinculadas con el origen histórico de cada una, con el desarrollo urbano que han tenido e, incluso, con los resultados de la aplicación de la normativa de edificabilidad vigente. Esto se refleja en la diversidad de sectores caracterizados que la integran.

El Área Intermedia tiene una dinámica edilicia y poblacional muy lenta, con estancamiento y aun pérdida de población en algunos sectores.

Los estructuradores principales son el bulevar José Batlle y Ordóñez (ex Propios), columna vertebral del Área Intermedia, y la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera (ex Larrañaga), los que actúan como un par de ejes articuladores, cada uno con caracteres ambientales diferentes.

Las políticas a aplicar en el Área Intermedia tienden a su promoción y revitalización, así como a preservar los factores caracterizantes que inciden en la identidad barrial.

A esos efectos el Plan propone:

- Reafirmar el carácter residencial de estas áreas.
- Promover la densificación controlada y rehabilitación del stock habitacional existente.
- Recalificar y profundizar los valores patrimoniales, fundamentalmente en las centralidades históricas.
- Plantear la ubicación de equipamientos urbanos importantes.
- Crear espacios verdes y acondicionar los existentes.
- Potenciar del carácter dinamizador y de centralidad de los estructuradores principales: bulevar José Batlle y Ordóñez y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.

Área Costera

Se identifica básicamente por su ubicación geográfica en el borde costero este del departamento, desde el bulevar General Artigas hasta el arroyo Carrasco. Dicho borde muestra a lo largo de su conformación una estrecha vinculación entre lo natural y lo artificial. Pese a la diversidad y heterogeneidad de zonas que lo conforman, existe una constante obvia y referencial que es el Río de la Plata, un hilo conductor que es la rambla Naciones Unidas y un conjunto de calles transversales que tienen como remate visual la conjunción del agua y el horizonte, factores todos que unifican el gran conglomerado de Áreas Caracterizadas vinculadas con la costa.

Esta imagen de un borde costero recorrible en su totalidad por la rambla Naciones Unidas y la imagen de calles de suave pendiente que mueren en el mar caracteriza a Montevideo, conformando parte importante del patrimonio natural que debe preservarse, y contribuye a definir la identidad de lo que algunos historiadores han denominado «el país balneario».

Presenta muy buenas calidades ambientales y arquitecturas, de fuerte caracterización tipomorfológica. Disponen, asimismo, de muy buenos niveles de infraestructura urbana. Se trata de áreas en las que la inversión pública y privada acompaña históricamente el crecimiento de los sectores medios y altos en la ciudad.

El uso del suelo tiene un claro predominio residencial, debido a la aplicación de la normativa de establecimientos industriales y al alto costo de la tierra. En la actualidad, sin embargo, existen sectores de actividad mixta por la presencia de elementos de nueva centralidad como los centros comerciales.

El Área Costera se caracteriza, en general, por una dinámica urbana importante. Dentro de ella se destaca el caso de Pocitos, con densidades de vivienda y población que se encuentran dentro de las más altas de la ciudad y con una dinámica de mayor aumento del número de viviendas con relación al resto de la población. Ambas densidades decrecen en el resto del Área Costera al este.

El carácter distinto de cada barrio, su singularidad, su identidad, debe ser potencializada, es decir que no debe pensarse en homogeneizar los distintos tramos, sino en preservar los aspectos caracterizantes de cada zona.

Dentro del Área Costera se destaca la importante presencia de espacios verdes de caracteres diversos, algunos con un diseño destacable y otros casi descaracterizados o subutilizados.

Las actuaciones previstas tienen como objetivo preservar valores ambientales, caracteres tipomorfológicos, y de ordenar el posible y previsible cre-





cimiento residencial y de actividades vinculadas al turismo y sector terciario en general.

A esos efectos el Plan propone:

- Reafirmar el uso preponderantemente residencial, incluyendo los usos comercial y cultural ligados al primero.
- Controlar la edificación mediante normativas particulares, como forma de no generar rupturas en los tejidos con fuerte caracterización y como forma de mantener la caracterización de cada barrio.
- Controlar las nuevas centralidades que surgen, de modo de no afectar el entorno físico inmediato por sustituciones de usos, cambios de modos de vida o problemas circulatorios.
- Mantener y rediseñar, según se requiera, los espacios públicos de la zona costera para contemplar las funciones de recreación, tanto para los habitantes de la misma como para toda el área metropolitana.
- Equipamiento e infraestructura turística a lo largo de la costa, contemplando el turismo interno y externo.

Área Periférica

Ubicada en los bordes de la ciudad, se caracteriza por su bajo grado de consolidación, ya que presenta carencias en las infraestructuras básicas, en los servicios urbanos, especialmente en lo referente a la calidad del espacio público.

Los amanzanamientos presentan, en muchos casos, trazados incompletos, que apenas definen unidades territoriales. A su vez están conformados por tejidos desestructurados con discontinuidades no resueltas, producto de procesos de completamiento de diferentes etapas históricas y diferentes operadores.

En forma predominante, la edificación se localiza aislada y dispersa y, en alta proporción, es de baja calidad constructiva. Por otro lado, la presencia de sectores residenciales consolidados es un referente de identidad barrial y de calidades urbanas, a pesar del deterioro que en la mayoría de los casos las mismos presentan.

Desde el punto de vista del uso del suelo, es un área básicamente residencial, aunque con presencia importante de grandes equipamientos y contenedores potencial o actualmente productivos. Complementariamente, subsisten centralidades de jerarquía zonal y local, con dinámica e identidad, que potencialmente presentan la posibilidad de incorporación de servicios comunitarios.

En general, es donde se asientan los sectores de población de menores recursos, y donde se procesan mayoritariamente los crecimientos por extensión de la ciudad. Por tanto, es donde se expresan las presiones sobre nuevo suelo y los conflictos con otros usos. Además se localizan los asentamientos irregulares, los que, a su vez, presentan características particulares.

Se identifica en estas áreas la presencia de varios vertederos informales de residuos sólidos, que junto a los problemas de saneamiento, entre otros factores, contribuyen a la contaminación ambiental.

A pesar de que la anterior caracterización es la dominante, la existencia de zonas residenciales con edificaciones de buena y mediana calidad, su ubicación como territorio de interfase urbano/rural, los valores paisajísticos y calidades ambientales producto de la diversidad de entornos geográficos de vastos sectores de la periferia y la posibilidad de estructuración urbana

según las previsiones de las obras de saneamiento, hacen de éstas, áreas potencialmente aptas para su reconversión.

Tomando en cuenta los problemas detectados, el Plan se plantea como objetivos, la estructuración, consolidación y calificación de las áreas de periferia y de borde. De esta forma se mejorará significativamente la calidad de vida, y se orientará y coordinará positivamente los procesos de construcción y completamiento del Suelo Urbano.

Para lograr efectivizar estos objetivos, el Plan implementa, como forma de actuación, políticas integradas donde la consideración conjunta de la problemática urbana y social y la articulación de la política de tierras con la de vivienda, son los instrumentos clave en la generación y consolidación de tejidos urbanos. Las acciones a emprender se basan en las siguientes directrices:

- Completar las tramas viales discontinuas y prever espacios verdes y otros equipamientos que designe el Plan, con la base de estructuración del suelo urbano.
- Proteger y caracterizar las calidades ambientales presentes, con planes que estructuren y completen los tejidos, y en particular el espacio público.
- Localizar conjuntos habitacionales —cooperativas, conjuntos de promoción pública, etcétera—. Las acciones de la Cartera Municipal de Tierras deben, mediante operaciones de pequeña y mediana escala, apoyarse en las áreas de mayor consolidación. De esta forma se favorecerá la integración urbana y social en aquellos sectores donde se inserten.
- Reafirmar el uso mixto de nueva incorporación, compatible con el uso residencial.
- Reafirmar el uso mixto compatible con las áreas de preservación natural, con ocupación de suelo de muy baja densidad.

Otras Áreas Urbanizadas

En el Suelo Rural del departamento se sitúan fraccionamientos urbanizados, con distintos grados de consolidación y desarrollo, y con diversas características producto de su localización. Se identifican implantaciones costeras (sector oeste) y antiguos cascos en el límite departamental, integrados a núcleos urbanos del departamento de Canelones.

En el sector comprendido en la zona oeste, entre el río Santa Lucía, el Suelo Urbano de Montevideo y la costa se encuentran diversidad de situaciones territoriales: un sistema costero variado geográficamente y morfológicamente, un área de producción agrícola, y áreas de bañados y parque. En este entorno se localizan Santiago Vázquez, Pajas Blancas y Santa Catalina.

Además, en esta zona se constatan fraccionamientos con ocupaciones paulatinas, que han habilitado estas implantaciones en forma diseminada. Los cambios producidos por estas urbanizaciones no se consolidan en transformaciones cualitativas del territorio, que continúa siendo predominantemente rural.

Por otro lado, las urbanizaciones situadas en el límite departamental, Pueblo Abayubá y Toledo Chico, se integran a los tejidos urbanos de otro departamento, donde se requiere el marco metropolitano para establecer políticas coordinadas de actuación.

Tomando en cuenta estas características se establece como objetivo principal la recalificación de estas áreas desde el punto de vista residencial, protegiendo las condiciones geográficas y el ambiente natural para el mejoramiento de la calidad de vida de la población residente, en función de las siguientes directrices:

- Proteger las calidades ambientales de la costa, del suelo rural circundante y de las cualidades paisajísticas del entorno.
- Prever para esta área la implantación de conjuntos habitacionales de baja densidad.
- Reafirmar el uso preferentemente residencial, incluyendo los usos comerciales y culturales complementarios.
- Estimular los emprendimientos turísticos y las actividades recreativas, tomando en cuenta las potencialidades de la costa para su desarrollo.

Directrices generales para la zonificación y ordenación del Suelo Rural

Las orientaciones estratégicas de ordenación del Suelo Rural apuntan al objetivo de preservar y potenciar el carácter rural del área, es decir el conjunto de aquellos elementos que permiten percibir claramente que se está en el campo y no en la ciudad y que conforman la identidad misma del área rural del departamento. Entre estos figuran aspectos productivos, ambientales, paisajísticos, sociales, culturales, etcétera. Se intenta proteger no sólo un medio natural —sumamente heterogéneo y altamente productivo—, sino también un modo histórico y particular de antropización del medio natural, y un estilo de vida sustancialmente distinto al de la zona urbanizada.

Esto no significa que exista una incongruencia o competencia insalvable de los medios rural y urbano. Por el contrario, las nuevas modalidades de uso y ocupación territorial van buscando y marcando las posibles complementariedades que cada vez son mayores, asumiéndose finalmente que un abordaje interdisciplinario y sistémico de tales realidades permitirá un mejor aprovechamiento de las potencialidades y un mejor tratamiento de las restricciones.

El desarrollo de actividades turísticas en el Suelo Rural de Montevideo estará supeditado, de modo genérico, a las orientaciones generales antes enunciadas, que se pueden particularizar en dos objetivos fundamentales que rigen las propuestas que se formulan desde el Plan para esta actividad: preservación ambiental (ecológica, paisajística y cultural) y desarrollo de la producción agrícola intensiva (horti-frutícola).

La supeditación de la actividad turística a estos objetivos no significa que esté excluida; por el contrario, se entiende muy conveniente el desarrollo de aquellas modalidades turísticas que resulten compatibles con los mismos.

Por tanto, debe tenerse claro que desde esta perspectiva, no se trata específicamente de desarrollar un área turística en el Suelo Rural, sino de permitir la inserción de actividades turísticas en un suelo destinado prioritariamente a la producción agrícola o, en áreas específicas, a la preservación ambiental.

A un proceso de creciente urbanización del medio rural, le corresponde una creciente necesidad de presencia de lo rural y lo natural para el habitante urbano, reflejo entre otras razones de los cambios culturales que se vienen operando, impulsados en muchos casos por inspiración de los movimientos ambientalistas y ecologistas.

Por lo tanto, el espacio rural comienza a trascender sus propias fronteras territoriales para constituirse en un asunto de la urbe. El modo en que se resuelva definitivamente esta interrelación entre lo urbano y lo rural repercutirá en la calidad de vida de la población y en el fortalecimiento de la imagen de Montevideo, hecho que resulta particularmente importante en el escenario regional.

Finalmente, las áreas rurales son actualmente asiento —y presumiblemente lo seguirán siendo en el futuro— de actividades industriales y de servicios que requieren extensiones importantes de terreno y/o de condiciones de relativo aislamiento de áreas ocupadas con destino residencial. Ello no debe interpretarse de ningún modo en el sentido de que las áreas rurales deban ser asiento de industrias u otras actividades con impactos ambientales negativos: por el contrario, se considera que dichas actividades deberán desarrollarse de tal modo que resulten compatibles con la producción agropecuaria, que seguirá siendo un uso muy relevante del suelo aun en aquellas áreas rurales específicamente designadas para la localización de industrias y servicios conexos.

Tomando en consideración lo hasta aquí reseñado, las Áreas de Actuación en Suelo Rural se definirán en función de los usos del suelo predominantes y de otros factores de caracterización a ellos vinculados, así como de la morfología y condiciones físicas del medio natural más o menos modificado, propias del medio rural. Los usos del suelo predominantes corresponden, en su mayor parte, al sector primario —esencialmente la producción agropecuaria—, en otras áreas, al sector secundario —industrias y servicios vinculados— y en otras, finalmente, a fines de preservación de ecosistemas destacados y su aprovechamiento controlado en actividades científicas, educacionales y/o recreativas. Las actividades turísticas podrán ocupar un lugar relevante en varias de las áreas de actuación definidas.

Por lo tanto, atendiendo al objetivo estratégico enunciado anteriormente, la propuesta identifica cuatro grandes tipos de uso posible, que tienen clara significación y expresión territorial. Las cuatro categorías resultantes son:

1. Área Agrícola.
2. Área Ecológica Significativa.
3. Área de la Costa Oeste.
4. Área de Usos Mixtos.

Atendiendo a las orientaciones estratégicas definidas para el Suelo Rural del departamento y tomando en consideración la clasificación de los usos del suelo que se desarrollan en el presente capítulo, así como las figuras de protección establecidas en II.4, surgen una serie de recomendaciones de carácter general que contribuirán a un mayor cumplimiento de los objetivos planteados:

- Promoción de un apropiado diseño de equipamiento general de la zona —paradas de ómnibus, nomenclator, señalizaciones, alumbrado público, entre otros— de modo de reforzar su carácter rural, diferenciándolo, en consecuencia, del que se promueva para el área urbana.
- Implantación de una correcta señalización de la zona, que incluya desde el nomenclator básico hasta la inclusión de comienzo y fin de la distintas zonas de uso, con especial destaque del Área Agrícola, así como de las distintas categorías de áreas de preservación patrimonial que se definen en II.4.

- Articulación de las actuaciones sobre los espacios públicos —en especial municipales— con las propuestas para las distintas áreas bajo propiedad privada, potenciando los resultados en materia de protección de valores paisajísticos del medio rural.
- Coordinación con los organismos competentes de los trazados viales, las líneas de transmisión eléctrica y otras infraestructuras, atendiendo a criterios paisajísticos y de protección de otros valores.

Área Agrícola

Corresponde a la mayor extensión del Suelo Rural y su destino principal es el desarrollo de actividades de producción agrícola bajo diversas modalidades de ocupación y de aplicación tecnológica. La actividad productiva deberá observar en todos los casos las diferentes restricciones de manejo según las condicionantes ecosistémicas de cada sitio en particular, siendo la idea rectora para todos los casos la sostenibilidad ambiental de los procesos productivos.

De modo particular esto implica que los usos productivos que se implementen o estimulen deben estar sujetos al conjunto de normas de manejo de recursos naturales, tanto las actualmente vigentes como las que pueden surgir como propuestas del Plan. En este orden se considera, entre otras, la Ley de Conservación de Suelos y Aguas Superficiales, promoviendo una reglamentación particularizada a las realidades ambientales del departamento de Montevideo; la evaluación previa del impacto ambiental de programas o proyectos productivos de acuerdo a las expresiones que adquiere la reglamentación del uso de este instrumento previsto en el decreto municipal Nº 25.657; lo estipulado en el Código de Aguas y decretos reglamentarios, básicamente en lo atinente al tratamiento de los efluentes líquidos derivados de los posibles procesos agroindustriales cuya instalación sea autorizada.

El papel estratégico que juega el Área Agrícola en el contexto del Plan, tanto como aprovechamiento de oportunidades ambientales como en su papel articulador del territorio departamental y metropolitano, llevaría incluso a plantearse la necesidad de unificar el tamaño mínimo de parcela (mínimo fraccionamiento) con el vigente en los departamentos vecinos.

En relación a la ocupación de las parcelas rurales por construcciones y edificaciones, será muy importante la función de contralor que se realice tendiente a regularizar todas las existentes y, sobre todo, a concientizar la necesidad de aplicar la normativa vigente, la cual exige la tramitación de permiso municipal para todo tipo de construcción en el Suelo Rural, tal como rige para el resto del territorio departamental.

Para toda construcción o edificación que se desarrolle en esta zona de uso, sea para vivienda del productor o asalariados, galpones de depósito o procesamiento de la producción, eventualmente construcciones para manejo ganadero, entre otras similares, se establece una superficie máxima de ocupación por edificaciones de 3.000 m² y en parcela mínima —3 hectáreas— de 1.500 m², es decir, el 5%, debiendo aplicarse este porcentaje en situaciones intermedias hasta el límite máximo señalado de 3.000 m². Igualmente se restringe la altura máxima a los siete metros para el caso de vivienda; para otras construcciones se podrán admitir otras alturas que, en todo caso, serán autorizadas contra el proyecto y memoria constructiva que lo justifiquen plenamente.

Por otra parte, se deberá prohibir expresamente la instalación de cartelera publicitaria, con excepción de la vinculada a los productos del establecimiento en que se instalare y de la vinculada al equipamiento urbano; en

ambos casos se reglamentará la misma teniendo en cuenta criterios paisajísticos para el medio rural.

Igualmente se deberá propender a la restricción de instalación de nuevas torres de antenas de transmisión de radio y/o televisión, promoviéndose la remoción de las mismas. Se aconseja su concentración en un punto del territorio, unificándolas de ser posible en una sola torre³.

Pese al apenas incipiente desarrollo que presenta el sector turístico en la zona rural de Montevideo, éste posee un gran potencial, fundamentalmente en la región oeste del departamento. Se destacan algunos puntos que están comprendidos en el Área Ecológica Significativa y en la Costa Oeste. Pero también en el Área Agrícola, como la de Melilla, con sus atractivas construcciones y cultivos —cascos de predios, bodegas, viñedos y frutales—, la de cuchilla de Pereira, con sus privilegiadas visuales de la ciudad de Montevideo hacia un lado y de la ciudad de La Paz hacia el otro. Esta variedad de sitios equivale a la vez a una gran variedad de ofertas posibles, que el Plan apuntará a promover en un marco de compatibilidad y mutuo beneficio con la actividad agrícola.

Área Ecológica Significativa

Corresponde a diversas áreas dentro del Suelo Rural con valores destacados como ecosistemas naturales o relativamente poco modificados que poseen valores propios por su biodiversidad, sus atributos paisajísticos, y por cumplir una clara función protectora del ecosistema que las sustenta —vegetación protectora de cursos de agua y dinámica del agua en las cuencas hídricas, etcétera—. Presentan distinto grado de intervención y consecuentes estadios de degradación y deterioro ambiental. En muchos casos tienen importantes niveles de fragilidad y baja capacidad para soportar impactos externos.

De manera concordante con tales limitaciones, dichas áreas presentan aptitudes muy restringidas para la producción agrícola y para otras actividades productivas convencionales. Por esas razones, los usos dentro de sus límites deben orientarse al desarrollo de actividades de protección y/o recuperación de los ecosistemas involucrados, según planes de manejo específicos para cada caso en particular, que en todo caso tendrán un componente de uso referido a las actividades de investigación y enseñanza que se puedan promover. Según los casos y atendiendo a dichos planes se podrán desarrollar actividades localizadas de recreación y esparcimiento controladas.

Estas zonas de uso incluyen los siguientes espacios que cubren ámbitos importantes de la geografía montevideana y cuya descripción se presenta en la Memoria Informativa, I.3.4:

- Rincón de Melilla;
- Bañados del Santa Lucía;
- Costa oeste de Santiago Vázquez a Punta Espinillo;
- Arroyo Pantanoso;
- Arroyo Toledo;
- Bañados de Carrasco;
- Cursos de los principales arroyos y cañadas del departamento.

Esta última categoría, que resulta de difícil expresión cartográfica, corresponde a una franja de 25 metros de ancho a ambos márgenes de los cursos de agua principales (arroyos y cañadas) que atraviesan el Suelo Rural. Conceptualmente, se refiere a zonas donde los usos protectores de los cursos hídricos deben ser

3. Ver Decreto Departamental Nº 24.314, art. 8.

los dominantes. Estos se expresan básicamente en la manutención de la cobertura vegetal existente sea de cualquier tipo, pudiendo ser parquizada con la definición de proyectos que incluso admitan actividades de recreación controlada.

En sentido estricto, y tal como se vio en I.3.4, son también áreas ecológicas significativas las que ocupan una franja de ancho variable en la costa oeste, desde Punta Espinillo hasta el Cerro de Montevideo. Sin embargo, por otros atributos específicos de estas áreas, se les incluye en otra Área de Actuación de la Zonificación Secundaria, denominada *Costa Oeste*, que se desarrolla más adelante.

Desde el punto de vista de las formas de ocupación, estas zonas de uso son las que presentan mayores restricciones dentro del Suelo Rural, en cuanto al libre acceso, a las posibilidades de desarrollar actividades productivas, a las posibilidades de realizar construcciones o edificaciones y a las posibilidades de fraccionamiento.

La fragilidad de los ecosistemas involucrados junto a los valores ambientales a proteger, demandan una gestión especial en estas zonas de uso, caracterizada por un fuerte control, el cual se verá facilitado en los casos en que la propiedad del suelo sea pública (municipal o fiscal).

En relación a la fraccionabilidad, la propuesta para estas zonas es, en términos generales, su estabilización, lo cual se traduce en la no autorización de nuevos fraccionamientos en estas zonas de uso. Sin embargo, dado que estas zonas pueden pertenecer a padrones que por su forma o extensión incorporen otros usos linderos, en los casos de propiedad privada del suelo se deberá analizar las solicitudes de fraccionamiento, procurando que las subdivisiones prediales que correspondan no impliquen subdividir la propiedad en estas zonas de usos de protección.

En concordancia, se propone propiciar y facilitar la unificación de padrones para llegar a los niveles de extensión que faciliten los usos propuestos, sin llegar necesariamente a la expropiación, figura que no se descarta como instrumento para el manejo de estas zonas.

Área de la Costa Oeste

El Área de la Costa Oeste corresponde a la franja costera del Río de la Plata desde Punta Espinillo hasta el Cerro, con un ancho variable. Esta franja costera constituye una unidad paisajística definida por tierras altas y laderas de denudación, con frecuentes laderas de pendientes fuertes y cañadas intermitentes. La costa propiamente dicha está caracterizada por puntas rocosas, pequeños arcos de playa y dunas costeras.

Una descripción más detallada del área permite diferenciar:

- a) La costa propiamente dicha, caracterizada por afloramientos rocosos en la línea de costa, numerosas puntas rocosas recortadas en la costa, un gran número de pequeños arcos de playa, dunas costeras.
- b) Laderas y tierras altas, que presentan diversas unidades de geoformas del paisaje: laderas de denudación con pendientes fuertes, tierras altas de lomadas fuertes con pendientes entre 5% y 8% y tierras altas de lomadas suaves con pendientes menores al 5%. Los tipos de suelos predominantes son brunsoles subéutricos típicos, éutricos, lúvicos con grados de erosión ligera a moderada y ocasionalmente severa; arensoles ócricos asociados a las dunas arenosas de la costa y suelos superficiales, regosoles y litosoles asociados a su posición en el paisaje y a la presencia de afloramientos rocosos. En gran parte se

trata de suelos no aptos o con fuertes restricciones para agricultura, debido fundamentalmente a riesgo de erosión.

- c) El sistema de drenaje de la cuenca, constituido por un importante número de cañadas intermitentes, que en algunos casos presentan pequeñas planicies de inundación. Las más significativas son: cañada del Tala, cañada de las Yeguas, cañada Pajas Blancas, cañada de las Piedritas y cañada de las Conchas.

En relación con las potencialidades físico-naturales del espacio costero se articulan, actualmente, una diversa gama de usos del suelo y actividades productivas asociadas. Entre ellas: forestación, pesca artesanal, horticultura, fruticultura, industria, agroindustria, cría de animales, instalaciones comerciales, caminería e infraestructura de servicios, instalaciones en desuso —desde los saladeros de Santa Catalina hasta el actual astillero Kambara— urbanización, turismo y recreación.

La evolución de estas actividades, que se caracterizaron por su desarticulación, generó diversos paisajes antrópicos concordantes con los rasgos culturales de ocupación y apropiación del suelo. Estas actividades han producido diversos tipos de deterioro ecosistémico: erosión de suelos, contaminación, deterioro de la franja costera por actividades de extracción de arenas, forestación inapropiada, etcétera.

La diversidad de unidades geomorfológicas y los usos antrópicos también diversos hacen de estas áreas un espacio de alto valor paisajístico y de potencial recreativo, aunque frágil desde el punto de vista ambiental. Se propone para estas áreas la preservación de estos valores paisajísticos y escénicos, ordenando los usos turísticos y recreativos, así como los —limitados— usos agrícolas, tomando como lineamiento básico de actuación el respeto y/o recuperación de sus atributos naturales.

Se promoverá la supresión de permisos de extracción mineral en todo el espacio costero y la imposibilidad de comenzar nuevos emprendimientos de extracción.

Se desestimulará la forestación masiva con especies exóticas y objetivos comerciales.

Se mantendrá la actual estructura de caminos principales paralelos a la costa pero alejados de ésta, y caminos secundarios transversales que permiten el acceso a puntos de ella. Se evitará expresamente la construcción de caminos en la faja costera, que alterarían los procesos geomorfológicos en la misma.

Con las restricciones que resulten de los planes de manejo de las áreas naturales, se procurará garantizar el uso general de la faja costera con fines de recreación y esparcimiento, permitiendo el libre acceso de las personas.

No se aprobará la instalación de industrias o demás actividades potencialmente contaminantes o con otros impactos negativos sobre el entorno.

El Suelo Rural de la Costa Oeste articula con varias áreas urbanas (La Colorada, Pajas Blancas, Santa Catalina). Se procurará aplicar criterios complementarios y adecuados al espacio urbano que redunden en una adecuada vinculación entre ambas áreas en el sentido de la valorización ambiental.

Será de consideración e interés especial la autorización, promoción y acondicionamiento de las actividades de pesca artesanal en las caletas donde ya se afincan esa actividad (Pajas Blancas, Santa Catalina, La Colorada y el arco de playa al final del camino Pedro García), considerando su importancia como fuentes laborales y como atractivo turístico en la zona. Teniendo en consideración que la mayoría de las actividades en tierra vinculadas a la pesca artesanal se realizan actualmente en la franja de

costa propiamente dicha —refugios, caminería, áreas de acondicionamiento de artes de pesca y barcas, etcétera—, resulta necesaria la implementación de un proyecto que regule el uso del suelo para la pesca artesanal, compatibilizando las preservación de la franja costera con la actividad de los pescadores.

Área de Usos Mixtos

El Área de Usos Mixtos la conforman porciones del Suelo Rural ubicadas en proximidad a los Suelos Urbano y Suburbano o Potencialmente Urbanizable.

Se trata de áreas con recursos potencialmente aptos para la agricultura, parcialmente dedicadas a dicha actividad en el presente, pero con procesos de deterioro importante —áreas abandonadas que ocupan extensiones relevantes— y con una localización que facilita los vínculos con el Suelo Urbano y sus servicios.

Corresponde a áreas rurales del departamento donde, además de las actividades agrícolas, se podrán localizar otras actividades industriales y/o de servicios que requieren, por sus especiales características, predios de grandes extensiones y/o condiciones especiales y de aislamiento en relación a áreas de uso industrial y residencial denso.

En esta área podrán tener cabida actividades industriales, agroalimentarias, expositivas, deportivas, educativas y culturales. En particular se destacan, por la probable demanda futura, las actividades de depósito de productos forestales.

Se exigirán evaluaciones de impacto ambiental de aquellos emprendimientos que impliquen riesgos potenciales, especialmente por emisiones líquidas o gaseosas, por modificaciones en el tránsito vehicular, por alteraciones paisajísticas relevantes.

En todos los casos en que se estimen probables impactos negativos, se exigirá que los proyectos incluyan las medidas de mitigación adecuadas para hacerlos compatibles con las otras actividades desarrolladas en el área. En especial las modificaciones en los procesos, tratamiento de las emisiones, ordenación de tránsito y contrapartidas para mantenimiento vial, barreras visuales en base a parquización u otros procedimientos.

En relación a la industria en especial se permitirá la localización de todo tipo de establecimientos, aunque sujetos a la normativa aplicable. Sólo se excluirán en forma total aquellas industrias con efluentes contaminantes u otros impactos que resulten incompatibles con los otros usos. En relación a estas industrias, el Plan prevé la creación de parques de actividades especialmente equipados en áreas de Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable. Lo mismo se estipula para la localización de establecimientos dedicados a depósito y movimientos de cargas que impliquen fuertes impactos —difíciles de mitigar con costos razonables a nivel de una empresa individual— o requieran conexiones especiales con vías de transporte de diversos modos —carreteras, ferrocarril, puerto, aeropuerto—.

Directrices generales de ordenación en el Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable

Constituyen el Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable los terrenos delimitados por el Plan en que, potencial y eventualmente, según el modelo de utilización del territorio diseñado por el Plan, se puede desarrollar un proceso urbanizador a medio o largo plazo, y en los que pueden tener cabida o bien demandas previsibles a partir de un previo análisis y



verificación de compatibilidad de una expansión, o bien las imprevistas según las circunstancias sobrevenidas para su puesta en uso, quedando, en todo caso, a condiciones precisas de desarrollo, garantías y prestaciones públicas.

Su localización se justifica, fundamentalmente, en aquellas áreas de reserva o expansión inmediata del entorno del Suelo Urbano que permiten dirigir, cerrar o completar con unidades semiautónomas el crecimiento urbano anterior, en un proceso racionalizador de ocupación del espacio de influencia de los núcleos urbanos existentes.

Es necesario destacar que en tanto no se aprueben programas de actuación urbanística, los terrenos zonificados como Suburbano o Potencialmente Urbanizable están sujetos a las limitaciones establecidas para el Suelo Rural. Una vez aprobado el correspondiente programa de actuación urbanística las actuaciones que pueden llevarse a cabo se referirán, en general, a cada una de las áreas o sectores que se delimitan y a los usos globales o preferentes que se determinan para cada una de ellas.

Básicamente, se establecen para el desarrollo del Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable dos tipologías de usos:

**a) Uso residencial, con servicios y equipamientos complementarios.** La incorporación de estos suelos al proceso urbanizador debe contribuir ineludiblemente a los siguientes objetivos:

- Integración a la ciudad, no debiendo contribuirse a expansiones urbanas indiscriminadas.
- Facilitar el acceso a la vivienda.
- Complementación de bordes y suturas urbanas.
- Generar un hábitat urbano sin rupturas morfológicas excesivas.
- Eficiente uso de los recursos urbanos existentes.
- Mejora y equipamiento del entorno.

Los sectores propuestos para este uso preferente son:

- Sector 1: Área al sureste de Pajas Blancas.
- Sector 2: Área al sureste de Santiago Vázquez.
- Sector 3: Área de Rincón del Cerro.
- Sector 4: Área al sur del barrio Sarandí.
- Sector 5: Área al noreste de Lezica (camino Fauquet).
- Sector 6: Área al sur del Aeródromo Boizo Lanza.
- Sector 7: Área de Punta de Rieles (calle Cerdeña).
- Sector 8: Área al noreste de Flor de Maroñas.
- Sector 9: Área de Maroñas (cañada de las Canteras).
- Sector 10: Área al norte de camino Carrasco.

**b) Uso mixto de nueva incorporación.** Desde el Plan se detecta la necesidad de proceder a una localización calificada de zonas donde, por una parte, se pueda crear una interrelación adecuada entre actividades productivas y de servicios que favorezcan el desarrollo de ambas, y por otra se puedan ubicar depósitos de productos y contenedores, contemplando prin-

cipalmente, en ambos casos, la buena accesibilidad desde y hacia los centros de acopio y puntos de salida.

Dentro de ellas se podrán determinar subzonas o subsectores para actividades de alto impacto, ya sea por sus condiciones de compatibilidad con otros usos o por las características de sus parámetros ambientales, ya sea por su gran dimensión y alcance de sus actividades. Los sectores propuestos para este uso preferente son:

**Sector 11: Área de Zona Franca de Montevideo:** Zona Franca de Montevideo, desde 1991, está constituida por un parque industrial, comercial y de servicios en régimen de zona franca, al amparo de la ley N° 15.921. Está ubicada en un predio de aproximadamente 50 hectáreas, sobre la ruta nacional N° 8. Cuenta con una red de colectores que conducen las aguas servidas a lagunas de tratamiento de efluentes. El desarrollo ulterior de obras de infraestructura y construcción de edificios industriales y comerciales hace necesario el estudio de alternativas de expansión.

**Sector 12: Área de La Tablada.** Por su ubicación privilegiada en relación a la ruta N° 5, su entronque actual con la ruta N° 1 y el proyectado con el colector perimetral proyectado —que lo vinculará con las rutas N° 6, N° 7, N° 8 y N° 9—, así como por sus posibilidades de conexión ferroviaria, este sector se propone como asiento de actividades de depósito y movimiento de cargas.

Forman parte de la propuesta la creación, en dicho sector, de dos grandes equipamientos:

- a) un polígono agroalimentario, que contendrá el nuevo Mercado mayorista además de múltiples actividades afines; y
- b) una Terminal Integral de Cargas (T.I.C.) con servicios conexos, incluyendo los aduaneros.

Todos estos programas considerados individualmente implican una potencial repercusión sobre el área circundante, principalmente sobre la infraestructura vial, de transporte de cargas y de transporte colectivo de pasajeros, influyendo también en el área poblada del barrio Lezica.

Por lo tanto, ante la posibilidad de concreción de todos o de alguno de ellos, se deberá realizar un estudio de impacto que permita concretar un Programa de Actuación Urbanística en toda la zona de influencia, comprendiendo las obras y acciones de coordinación con los restantes organismos participantes, para regular el desarrollo de las actividades previstas e integrarlas adecuadamente al Plan.

**Sector 13: Parque de Actividades del Oeste.** Ubicado en el oeste del departamento, es una zona en la que el colector industrial proyectado en el Plan de Saneamiento se convierte en un elemento clave de su designación. El área conecta con las vías férreas existentes, admitiendo importantes conexiones de carga con la mayor parte del país, con el puerto y con La Tablada. En cuanto a la red vial, los proyectos para el colector perimetral proyectado y para la vía de servicios resolverán los problemas de conectividad con las rutas nacionales.

La propuesta que se desarrolla deberá contener una estructura vial interna que mejore las relaciones entre los caminos de trayectos paralelos. Dentro de este sector podrá definirse un subsector para localizar actividades de desarrollo especialmente controlado por su alto impacto.

**Sector 14: Parque de Actividades del Este.** Ubicado en el este del departamento, es un área no incluida en el Plan de Saneamiento a efectos industriales, por lo que las implantaciones que pudieran desarrollarse no deberán generar efluentes hídricos contaminantes.

Por su buena conectividad con el Aeropuerto Internacional de Carrasco, su proximidad a la Zona Franca de Montevideo y su buena relación con las rutas al este del país, es recomendable ubicar allí las actividades que requieren depósitos de grandes dimensiones. Puede también constituirse en un área de oportunidad para localizar una terminal de cargas del este, con posibilidades de incorporación a la zona de un ramal de transporte ferroviario a partir de la estación de Manga.

De los sectores de Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable que se señalan, y de forma general, serán prioritaria y preferentemente promovidos o seleccionados entre opciones similares de uso preferente, los ámbitos más próximos al Suelo Urbano, y los que impliquen menores costos económicos en infraestructuras de conexión a los sistemas existentes, en orden a evitar espacios intersticiales vacíos o saltos en el proceso urbanizador.

### II.3.4 Zonificación Terciaria

El Plan define la Zonificación Terciaria en función de la necesidad de establecer pautas de actuación específicas, y en algunos casos formas de gestión diferentes, tomando en cuenta las particularidades que presentan las distintas áreas que se reconocen a partir de la Zonificación Secundaria.

#### *Directrices particulares de ordenación en Suelo Urbano*

Dentro de las Áreas de Actuación determinadas por la Zonificación Secundaria del Suelo Urbano es posible reconocer una serie de sub-áreas con rasgos diferenciados, por lo que se denominan Áreas Caracterizadas. Los elementos de caracterización de las mismas son múltiples, pudiendo mencionarse, entre otros, las particularidades topográficas y paisajísticas, la traza, el catastro, la definición tipomorfológica del tejido urbano, los elementos estructurantes, los usos predominantes y los espacios verdes. También en el caso de los estructuradores viales que trascienden el nivel local es posible reconocer caracteres singulares.

El Plan define las directrices particulares de ordenación y uso del Suelo Urbano en Régimen General para cada una de esas Áreas Caracterizadas, así como de los estructuradores urbanos, como forma de reconocer, valorar la diversidad de situaciones y establecer para cada una de ellas pautas de actuación específicas.

#### **Estructuradores**

Los estructuradores urbanos conectan las Áreas Caracterizadas de la ciudad. El Plan se refiere, en esta instancia, a aquellos que tienen trascendencia zonal o de toda la ciudad, en tanto los que tienen relevancia local, son tratados dentro de los criterios particulares respectivos.

La ciudad ha crecido en forma radiocéntrica y dicho crecimiento se da por la combinación de las dos formas en que se produce la extensión: de manera puntual, por el trazado y fraccionamiento de barrios aislados, y en forma lineal, a lo largo de los estructuradores. Los estructuradores viales muestran una de las formas de crecimiento de la ciudad, aquella que se desarrolla en forma radiocéntrica a lo largo de estas direcciones. Sus trazas están muchas veces definidas desde la época colonial, a partir de los antiguos caminos que vinculan la ciudad con su territorio, según el modelo indiano. En muchos casos se instalan en sus proximidades núcleos urba-





nos en forma puntual, luego de lo cual se genera un tejido entre los intersticios remanentes.

Su importancia como elementos estructurantes y vertebradores se refleja en la presencia de centralidades urbanas que adquieren a veces una configuración puntual y, en otras, lineal, así como en la concentración de una edificación de buena calidad y, por lo general, de mayor altura que en el resto de las áreas que atraviesan.

El Plan propone dirigir parte de los procesos de sustitución tipológica hacia los estructuradores, para lo cual se eliminan, en general, en los predios frentistas a los mismos las restricciones para alcanzar las alturas máximas permitidas en cada Área Caracterizada, puesto que es frecuente que en esos casos se admitan alturas mayores.

Las alturas máximas se alcanzan sobre las avenidas que ya han sufrido un proceso de sustitución por edificios en altura entre medianeras. En estos casos se tendrá especial cuidado en la respuesta a dar al tejido residencial circundante.

Todos los criterios particulares de ordenación consideran lo establecido con respecto a las centralidades y equipamientos urbanos.

Se propone la realización de un Plan Especial de Ordenación y Recuperación Urbana de la Vivienda de Interés Social en los estructuradores que tienen trascendencia zonal o de toda la ciudad, que se tratan en este apartado. En dicho Plan Especial se estudiará un posible incremento de altura de edificación, por tramos discontinuos. En la redacción del Plan Especial se coordinará con los diferentes agentes urbanos que promueven la realización de viviendas de interés social —Banco de Previsión Social (B.P.S.), Banco Hipotecario del Uruguay (B.H.U.), entre otros—, la más adecuada localización de las intervenciones. Se considerarán los servicios que dichos estructuradores puedan brindar y que sean de significado para la vivienda de interés social.

Se entenderá por Vivienda de Interés Social según los términos del Artículo 26 de la Ley Nº 13.728 (Plan Nacional de Viviendas) con las modificaciones dadas por la ley Nº 16.237, con financiamiento público o privado.

Avenida 18 de Julio

La avenida 18 de Julio, eje representativo del centro de Montevideo, se caracteriza por la heterogeneidad de usos (actividades culturales, comerciales, de servicios, productivas y residenciales), quedando esto evidenciado por la concentración del mayor número de establecimientos de la ciudad, donde se genera la mayor cantidad de empleos y población flotante. Por otro lado es la vía de acceso principal al centro de la ciudad.

Se distinguen claramente dos sectores, tanto en lo que se refiere a la calidad arquitectónica de la edificación como en lo relativo a las actividades que se desarrollan.

El tramo comprendido entre la plaza Independencia y la calle Ejido se caracteriza por la calidad relevante de su arquitectura y por el intenso uso comercial y de servicios.

En el tramo comprendido entre la calle Javier Barrios Amorín y el bulevar General Artigas presenta una intensidad de uso decreciente hacia el este, con un punto nodal en el cruce con la avenida Daniel Fernández Crespo, que se destaca por actividades de servicios públicos a escala urbana y metropolitana. A nivel morfológico, esto se refleja en una estructura parcelaria de grandes dimensiones y en una tipología edilicia de gran impacto urbano. Por otro lado, a partir de este cruce la intensidad de uso residencial aumenta.

En general, el espacio público no cuenta con un equipamiento acorde a la dinámica que presenta.

A partir de estas características el Plan establece las siguientes directrices:

En general, se establecen las mismas directivas que en el Área Central, en lo referente al factor de ocupación del suelo y a las afectaciones.

En el tramo comprendido entre la calle Javier Barrios Amorín y el bulevar General Artigas, dado el proceso de sustitución que se ha dado, se procederá a su completamiento, manteniendo la altura máxima de 36 metros, más gálibo de 3,50 metros retirado 3 metros.

Sobre la acera sur, donde se ha efectivizado el ensanche, se realizará un proyecto de equipamiento urbano, donde se establecerá un ordenamiento especial de la cartelería, con el objetivo de mejorar la calidad ambiental de la avenida principal de la ciudad.

El uso preferente es el polifuncional. Se priorizará el uso comercial, en conjunto con la localización de las actividades financieras, administrativas y de servicios, que la afirman en su carácter urbano. Se establecerán controles que contribuyan a calificar el sector comercial y el espacio urbano en general, así como la aplicación de los parámetros tipomorfológicos y condicionantes urbanas de localización.

Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías— que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Avenida General Flores

La avenida General Flores se caracteriza por un intenso tránsito vehicular, producto de la indiferenciada circulación de transporte colectivo, de carga e individual, que genera una importante conflictividad urbana.

Desde el punto de vista físico, el estado de deterioro generalizado se manifiesta en la edificación antigua por su falta de mantenimiento, y por la aparición de retiros por ensanche sin ningún tipo de tratamiento, todo lo cual genera una imagen desordenada.

En el tramo comprendido entre el Palacio Legislativo y el bulevar General Artigas, predominan las actividades comerciales e industriales, que coexisten con la vivienda, lo que ocasiona conflictos importantes por las interferencias funcionales de las mismas.

Tomando en cuenta estas características, el Plan establece las siguientes directrices:

Alturas: para el tramo comprendido entre avenida de las Leyes y la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera se propone una altura máxima de 16,50 metros. Para los tramos comprendidos entre la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera y el bulevar José Batlle y Ordoñez y entre la calle Rafael Hortiguera y la calle Chimborazo, se propone una altura máxima de 13,50 metros. Para el tramo comprendido entre bulevar José Batlle y Ordoñez y la calle Rafael Hortiguera la altura máxima propuesta es de 9 metros. Para el resto de la avenida también se propone una altura máxima de 9 metros, pudiendo superarse la misma hasta una altura máxima de 12 metros siempre que las construcciones se retiren de las medianeras laterales un mínimo de 3 metros.

Se propone la realización de un Plan Especial de Ordenación y Recuperación Urbana en los alrededores del Palacio Legislativo, con un posible incremento de la altura, la cualificación de los espacios públicos y una mejora de las condiciones del tránsito.

Uso del suelo: uso preferente polifuncional. En el tramo entre el bulevar General Artigas y la calle Ing. José Serrato se priorizan las actividades comerciales y de servicio. En el tramo entre la calle Chimborazo y la avenida José Belloni se priorizan los grandes equipamientos urbanos.

Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presenten vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías— que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante; y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Avenida Libertador Brigadier General Juan A. Lavalleja

La avenida Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja presenta características morfológicas y estructurales particulares. Su trazado en diagonal y la edificación de sus bordes conforman su espacialidad lineal, que rompe el trazado en damero conectando, visual y funcionalmente el centro de la ciudad con el Palacio Legislativo, ambos elementos simbólicos y referenciales de Montevideo.

Siendo receptora de actividades financieras, de servicios y residenciales, potencialmente tiene la capacidad para estimular el desarrollo urbano de su entorno inmediato.

Por lo cual el Plan establece las siguientes directrices:

Se mantiene la ordenanza que establece alturas obligatorias por tramo de calle, tomando en cuenta que prácticamente se ha terminado de conformar la imagen de la diagonal. Es de destacar la presencia en dicha avenida de algunos edificios con interés patrimonial.

El uso preferente es polifuncional. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera— o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, requieren de vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Avenida Daniel Fernández Crespo – Avenida Agraciada

La avenida Daniel Fernández Crespo presenta un estado de deterioro generalizado, tanto a nivel de la edificación antigua como del espacio público.

Desde el punto de vista tipomorfológico, coexisten edificaciones bajas de principio de siglo con edificios en altura de escaso valor arquitectónico, generando una imagen heterogénea y caótica.

Su uso es predominantemente comercial y residencial, que junto con el importante tránsito vehicular existente, presenta una fuerte dinámica urbana.

La avenida Agraciada, al igual que la avenida Daniel Fernández Crespo, presenta un estado de deterioro generalizado, producto de la falta de mantenimiento de la edificación. Predominan las construcciones de principio de siglo, de uno y dos niveles, y los edificios de renta de la década del 40. La sustitución por edificios en altura se da, fundamentalmente, en el entorno de la plaza San Martín, donde se produce el cambio de la estructura tipomorfológica del corredor.

De intenso tránsito vehicular, ha perdido con el correr del tiempo su carácter polifuncional, que sumado a la escasa densidad de vivienda en su entorno inmediato, se encuentra subutilizada como soporte de actividades y recorridos peatonales.

Para la avenida Fernández Crespo se establece una altura máxima de 21 metros, debiendo realizarse un basamento de 7 metros sobre la línea de edificación. Para el tramo de avenida Agraciada desde el Palacio Legislativo a bulevar General Artigas, una altura máxima de 13,50 metros, exceptuando el tramo comprendido entre la avenida de las Leyes y la calle General Aguilar, en donde rige una altura máxima de 16,50 metros. En la zona de Paso Molino, dada su actividad comercial, se plantea una altura máxima de 21 metros con 7 metros de basamento.

A nivel general se establece un factor de ocupación del suelo de 100%.

En la avenida Agraciada el uso preferente es polifuncional. En la avenida Daniel Fernández Crespo el uso preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios, especialmente el comercial.

Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Calles La Paz y Galicia (actual Dr. Ferrer Serra)

La designación como estructurador urbano se apoya en la adecuación del proyecto de jerarquización vial dentro de la estructura urbana actual, conectando las calles Galicia y La Paz, generando un eje vehicular con la avenida Italia y la rambla Sud América.

Desde el punto de vista tipomorfológico y del uso del suelo se distinguen tres sectores:

- 1) El tramo comprendido entre bulevar General Artigas y la calle República, que presenta características homogéneas en su edificación y uso. Predominan los edificios bajos de principio de siglo, de uso residencial o de servicios complementarios, con un aceptable nivel de mantenimiento.
- 2) El tramo comprendido entre las calles República y avenida Libertador Brigadier General J.A. Lavalleja, en el que se verifica un mayor grado de deterioro de la edificación. Predominan las construcciones de principio de siglo, siendo su uso no residencial. Las viviendas existentes presentan rasgos de tugurización importante, producto de la invasión de propiedades municipales.
- 3) El tramo comprendido entre las calles avenida Libertador Brigadier General J.A. Lavalleja y la rambla Sud América, que presenta vacíos

urbanos importantes, donde se ha efectivizado la expropiación de los predios por parte del municipio, por la previsión de ensanche. La presencia de la Estación Central General Artigas caracteriza e identifica el tramo como hito urbano.

A partir de esta caracterización se establece la realización de un Plan Especial de Ordenación y Recuperación Urbana que lo identifique como límite del Centro, en función de las siguientes directrices:

Se mantendrá el factor de ocupación de suelo en un 100%.

En el primer tramo, la altura máxima admitida se propone de 21 metros con basamento en ambas aceras. En el resto, la altura máxima en todo el estructurador es igual a la de la zona en que se ubica, salvo en el tramo entre la calle Ejido y avenida del Libertador, para el cual se establece una altura máxima de 31 metros, debiendo realizarse un basamento de 7 metros sobre la línea de edificación, a partir del cual la edificación debe retirarse 4 metros para alcanzar la altura máxima admitida.

El uso preferente es polifuncional. Se excluye, las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos, o que produzcan interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Rambla Naciones Unidas

La rambla costanera, denominada rambla Naciones Unidas, se extiende desde la esollera Sarandí, en la Ciudad Vieja, hasta el arroyo Carrasco, límite del departamento de Montevideo. Recorre el borde costero este y constituye una vía caracterizada por su potencial paisajístico, lo que la transforma en uno de los paseos montevideanos más característicos.

La rambla Naciones Unidas no responde, en cuanto a su construcción, a un acto único, sino que se realiza en etapas, vinculando los diversos núcleos poblados, dedicados muchos de ellos a actividades balnearias. La rambla vincula esos asentamientos, los que le otorgan, a su vez, la variedad de imágenes urbanas que la jalonan.

**Rambla Sur.** La rambla Sur es el tramo de la rambla costanera que se extiende desde la esollera Sarandí hasta la calle Jackson, teniendo como remate visual el actual Edificio Mercosur (ex-Parque Hotel). Comprende los tramos denominados rambla Francia, rambla Gran Bretaña y rambla República Argentina.

La construcción de la rambla Sur es representativa del espíritu del Estado moderno que se gesta a principios de siglo. La rambla cambia sustancialmente la configuración y la relación con la costa de los barrios que bordea. La modernidad marca el proceso de renovación urbana con un sesgo higienista que refiere tanto al aspecto físico como al ético, por lo que se propone crear un paseo que embellezca y regularice la parte sur de la ciudad.

El trazado definitivo, aprobado en 1935, mantiene los afloramientos rocosos que enriquecen el paisaje costero e incorpora algunos elementos preexistentes, como el histórico Cubo del Sur, pero destruye parte del tejido para crear un ámbito inmediato adecuado, en el que se sustituyen las construcciones que «afean y desacreditan la ciudad» por vivienda «sana, higiénica y agradable». Eso explica, además, el cuidado diseño de la acera sobre la costa, el muro, las barandas y asientos, así como los materiales nobles empleados, como el característico granito rosado.

La aparición de viviendas colectivas en bloques o torres exentas de alturas importantes caracteriza la imagen del borde costero: las discontinuidades con el tejido preexistente y las calles que se interrumpen sin solución de continuidad constituyen un relativo obstáculo para la integración de los viejos barrios con la costa.

La diversidad de imágenes constituye hoy uno de los rasgos de la rambla Sur. La propuesta del Plan apunta a restablecer la continuidad del tejido residencial bajo, mediante el completamiento de los diferentes tramos. No obstante, la propuesta de ocupar parte de los predios con edificación en altura es viable siempre y cuando no se cree una pantalla al río.

**Tramo entre la esollera Sarandí y la calle Ciudadela.** Se encuentra comprendido dentro del régimen patrimonial.

En la plaza España e inmediaciones se propone una reestructura del espacio urbano que considere las múltiples tensiones que allí confluyen.

- Tramo entre las calles Ciudadela y Salto: con una altura máxima de 9 metros.
- Tramo entre las calles Salto y Jackson: con una altura máxima de 16,50 metros.

Para las calles La Cumparsita y Luis Piera se propone el completamiento de las construcciones que ofician de marco arquitectónico a los espacios verdes, con 9 metros y 16,50 metros respectivamente. En el caso de la calle Luis Piera, la normativa se extiende a la calle Joaquín de Salterain hasta la calle Gonzalo Ramírez.

**Ramla Mahatma Gandhi, rambla República del Perú y rambla Armenia.** Son tramos definidos por edificación continua en altura entre medianeras, producto, en su mayoría, de sustituciones tipológicas de las antiguas residencias de veraneo, proceso que se dispara con la Ley de Propiedad Horizontal de 1946.

Los criterios para estos tramos son los de completamiento de la edificación en altura, por lo que se establece una altura máxima de 31 metros más gálibo para el tramo de Pocitos y para el sector del Buceo desde la calle 26 de Marzo hasta la calle Benigno Paiva. Para el tramo entre la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera y la calle 26 de Marzo se propone una altura máxima que va desde 7 metros a 16,50 metros, y entre la calle Benigno Paiva y la avenida Mariscal Francisco Solano López se propone una altura máxima que va desde 7 metros a 13,50 metros.

**Ramla República de Chile y rambla O'Higgins.** El sector de la rambla que enfrenta al Área Caracterizada de Malvín muestra una reciente sustitución tipológica debida a la saturación de los terrenos frentistas a ella en Pocitos y Buceo. El diálogo amable de las viviendas unifamiliares de uno o dos niveles da paso a una pantalla que cambia sustancialmente la relación del Área Caracterizada de Malvín con la costa.

Los criterios de ordenación se refieren a la preservación de la calidad paisajística del paseo costero y sus accidentes topográficos y a minimizar el efecto pantalla de las construcciones en altura en la rambla y sus transversales.

Para ello se proponen las siguientes alturas:

- Tramo entre la avenida Mariscal Francisco Solano López y la calle 9 de junio: 16,50 metros.
- Tramo entre las calles 9 de junio y 18 de Diciembre: 31 metros.



- Tramo entre las calles 18 de Diciembre y Alejandro Gallinal: 13,50 metros más gálibo.
- Tramo entre la calle Alejandro Gallinal y el parque Baroffio: 9 metros (y 7 metros en la manzana enclavada en el parque).

*Rambla República de México y rambla Tomás Berreta.* En el tramo correspondiente a las Áreas Caracterizadas de Carrasco y Punta Gorda no existe propiamente un tejido de borde. Esto aporta otra de las diversas imágenes del recorrido y se entiende que es una particularidad a preservar.

El uso preferente es residencial, incluyendo los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

**Bulevar General Artigas**

El bulevar General Artigas es un estructurador particularmente calificado que genera un Área Caracterizada en su entorno inmediato. Concebido con el cometido de marcar los límites de la ciudad, su trazado se aprueba en 1878 como bulevar de circunvalación, teniendo como referente las ideas urbanísticas llevadas a cabo por el Barón de Haussmann para París bajo la II República.

El diseño del equipamiento y el enjardinado es realizado por el arquitecto Thays y concretado por el paisajista Racine. Son características del mismo la doble calzada y el cantero central enjardinado en el tramo norte sur hasta la avenida Garibaldi, sustituidos en el resto por una calzada simple con una doble hilera de árboles.

Las sustituciones tipológicas operadas en el tramo de Punta Carretas muestran la tensión entre los edificios en altura y la escala de la vivienda unifamiliar.

Dadas las características edilicias y ambientales de gran valor patrimonial, así como su diseño y el espacio físico que se conforma, la sustitución tipológica debe ser muy controlada, manteniéndose de forma general la altura máxima existente. En este sentido se propone el control de las acciones sobre el bulevar por Comisiones Especiales Permanentes: la rama este-oeste por la Comisión Especial Permanente del Prado y el tramo entre la rambla Naciones Unidas y la avenida 8 de Octubre por el Consejo Auxiliar de los Pocitos, luego de aprobados los Planes Especiales de Ordenación, Protección y Mejora respectivos.

Alturas: se propone en general una altura máxima de 9 metros, excepto el tramo comprendido entre la calle Goes y la calle Hoquart, para el que se establece una altura máxima de 31 metros y el tramo entre la calle Hoquart y la calle Garibaldi acera este, para el cual se propone una altura máxima de 16,50 metros. Se propone también la altura máxima de 16,50 metros para los predios frentistas al bulevar comprendidos dentro de la manzana catastral 1009. Para todo el tramo se establece una altura mínima de 5 metros.

El uso preferente es residencial. Se excluye las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de

mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

**Avenida Italia**

En este caso se trata de un estructurador de gran caudal circulatorio como salida hacia el este del país, con alguna particularidad en su diseño, como el cantero central en el tramo de Carrasco.

A los efectos de dirigir el proceso de sustitución y completamiento de la edificación se proponen las siguientes alturas máximas:

- Tramo entre el bulevar General Artigas y la calle Francisco Simón: 31 metros, con excepción del tramo de la acera sur entre dicho bulevar y la avenida Américo Ricaldoni, el que tiene 16,50 metros.
- Tramo entre la calle Francisco Simón y la rambla Concepción del Uruguay: 16,50 metros, salvo el espacio que se diferencia como una especie de «isla urbana» entre avenida Italia y avenida Estanislao López, que puede llegar a 37 metros con edificio exento.
- Tramo entre la rambla Concepción del Uruguay y el parque lineal Arq. E. Baroffio: 13,50 metros.
- Tramo desde el parque lineal Arq. E. Baroffio hasta el arroyo Carrasco: se encuentra en la zona de Régimen Patrimonial de Carrasco y Punta Gorda.

En el tramo comprendido entre el bulevar General Artigas y el bulevar José Batlle y Ordóñez, el uso preferente es polifuncional. Se priorizan las actividades comerciales y de servicios a escala zonal.

En el tramo comprendido entre el bulevar José Batlle y Ordóñez y el arroyo Carrasco el uso preferencial es el residencial. Se excluye el sector donde se localizan grandes equipamientos comerciales, sobre avenida Italia y avenida Bolivia.

A nivel general, se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

**Bulevar José Batlle y Ordóñez – Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera**

El bulevar José Batlle y Ordóñez es una la traza histórica que separa las tierras de propios de las destinadas a chacras, definida por el concepto indiano de ciudad y territorio, mediante el cual se estructura el territorio en la época colonial. La antigua línea de los Propios constituye un camino que conecta la ciudad en forma transversal, al igual que la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.

Se establecen criterios de ordenación, que pueden variar de acuerdo con el régimen de suelo que corresponda. Los mismos tienen como objetivo consolidar el tejido y calificar el equipamiento urbano en el bulevar José Batlle y Ordóñez y valorar las calidades ambientales, y en particular la

acera ancha y el arbolado de la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera. Estas estructuraciones están incluidas en un Área de Promoción, dadas sus peculiares características: como vías de tránsito que desempeñan un rol significativo en la trama vial urbana y por su capacidad de estructurar y vincular áreas urbanas heterogéneas.

Se propone asimismo consolidar el tejido y calificar el equipamiento urbano en el bulevar José Batlle y Ordóñez, valorar las calidades ambientales y en particular la acera ancha y el arbolado de la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.

El resto del tramo está comprendido dentro del Régimen Patrimonial bajo jurisdicción de la Comisión Especial Permanente del Prado.

Para el bulevar José Batlle y Ordóñez, comprendido entre la rambla y avenida Centenario, el uso preferencial es el residencial. En el tramo comprendido entre avenida Centenario y avenida General Flores el uso preferente es polifuncional, se prioriza la localización de grandes equipamientos urbanos. En el tramo comprendido entre avenida General Flores y la calle Burgues, el uso preferente es el residencial. En el tramo comprendido entre la calle Burgues y avenida Eugenio Garzón el uso preferente es polifuncional. Se prioriza las actividades comerciales y de servicios a escala zonal.

Para la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera el uso preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios.

A nivel general, se excluye las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

**Avenida General Rivera**

La avenida General Rivera, importante estructurador longitudinal, tiene las siguientes alturas máximas:

- Tramo entre la avenida 18 de Julio y la avenida Dr. Francisco Soca: 27 metros con basamento de 7 metros.
- Tramo entre la avenida Dr. Francisco Soca y la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera: 16,50 metros de altura máxima.
- Tramo entre la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera y la rambla Concepción del Uruguay: 13,50 metros.

Para el resto del estructurador, excluyendo el tramo que se encuentra dentro de los límites de la jurisdicción de la Comisión de Carrasco y Punta Gorda y, por lo tanto, se realizará un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora que determinará sus perímetros urbanísticos concretos, se establece una altura máxima de 9 metros.

En el tramo comprendido entre el bulevar General Artigas y avenida Dr. Luis Alberto de Herrera el uso preferente es polifuncional. Se priorizan las actividades comerciales y de servicios a escala zonal, para el resto de la avenida General Rivera el uso preferente es el residencial.

A nivel general, se excluye las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias



generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Área central

Las directrices particulares que se establecen a continuación para las Áreas Caracterizadas del Área Central, se basan en la necesidad de proteger calidades ambientales e identidades relevantes u homogéneas, y de renovar parcial o totalmente áreas o puntos de la ciudad que requieran acciones de completamiento y/o una recalificación urbana.

#### Ciudad Vieja

Se la reconoce como el área testimonial de mayor relevancia de la ciudad, de fuertes características simbólicas y referenciales para los montevideanos, como centro histórico y como complejo polifuncional con características variables.

En su conformación se destaca la topografía, que permite visuales de variado interés: al sur hacia el Río de la Plata, y al norte hacia la bahía, el puerto y el Cerro de Montevideo. Se organiza en damero a medios rumbos, producto del trazado de la ciudad fundacional. Su estructura predial de dimensiones homogéneas, su alta ocupación de suelo, la ausencia de retiros, el ancho de las calles y el tipo de edificación, conforman una imagen urbana homogénea de calidad relevante.

Predominan las construcciones anteriores a 1910, algunas de alto valor arquitectónico; otras se agrupan en tramos homogéneos de muy buena calidad. Aparecen, también obras de arquitectura renovadora, sensibles a su contexto inmediato.

Desde el punto de vista del uso del suelo se caracteriza por su polifuncionalidad. Asiento de actividades financieras y de servicios a escala nacional, de un importante número de establecimientos comerciales y de industria manufacturera; hacia el extremo de la península es donde se localiza predominantemente la población residente, siendo este sector donde se aprecian las características barriales de la Ciudad Vieja.

Sin embargo, la pérdida poblacional que experimenta a pesar de los esfuerzos realizados por las autoridades municipales y estatales, es una de las dificultades que, aún hoy, enfrenta la Ciudad Vieja para encarar su rehabilitación.

Tomando en cuenta estas características, el Plan establece la recuperación y rehabilitación edilicia, como el área testimonial de mayor relevancia de Montevideo, preservando su uso polifuncional. Para ello se establecerá como criterio de actuación la protección máxima de las características urbanas y arquitectónicas, según las previsiones que se establecen en II.4 de la presente memoria, y las directrices que se establecen a continuación.

Evaluando como muy positiva la actuación de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, se propone la realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja que concrete mediante directrices particulares los parámetros urbanísticos y de protección en el área.

Se impulsarán programas de vivienda de interés social —reciclajes—, en la edificación existente, de manera de evitar la expulsión de la población residente, siendo esta la clave para cumplir con el objetivo establecido.

#### Centro

Es un ámbito de carácter público por excelencia, de referencia simbólica y cultural a nivel de la ciudad en su conjunto. Participa con prevalencia en la estructuración de la ciudad, presentando la mayor dinámica urbana, en lo referente al intercambio social y a las distintas actividades que se desarrollan en el Suelo Urbano.

Desde el punto de vista tipomorfológico, se caracteriza por un trazado planificado en damero con un parcelario de dimensiones regulares, asiento de edificaciones de distinta época, de buena y muy buena calidad, dadas por procesos de sustitución y completamiento de larga data.

Por otro lado se caracteriza por la concentración de edificios en altura, sobre todo en el entorno de la avenida 18 de Julio, ya que a medida que se acerca a los límites del área —calle La Paz, calle Galicia al norte y calle Maldonado al sur—, coexisten con la edificación baja de principio de siglo.

La heterogeneidad de usos se ve reforzada por la población residente, que a pesar del vaciamiento poblacional que sufre el centro, aún presenta densidades altas en relación al contexto departamental.

Sin embargo, en los últimos años, con la aparición de nuevas centralidades —centros comerciales—, el carácter de centro principal se desfigura paulatinamente, sobre todo en lo que tiene que ver con las actividades comerciales. En cambio el espacio público, con sus plazas y sus calles, sigue siendo el ámbito con el cual la sociedad montevideana se identifica a la hora de realizar sus manifestaciones ciudadanas.

A partir de estas características el Plan establece la recalificación del Centro como centro principal. Para ello se implementarán criterios de actuación que protejan la edificación de alto valor arquitectónico y las calidades ambientales, y que renueven áreas o puntos que requieran su calificación urbana, a partir de las directrices que se establecen a continuación.

Se mantiene el actual Factor de Ocupación del Suelo: 100%.

Se establece una línea de edificación posterior a una distancia igual al 38% de la profundidad de la manzana en el punto medio del predio, ni superior a 30 metros, para las alturas mayores de 13,50 metros, permitiendo la ocupación total del predio en planta baja, para la realización de cocheras y/o espacios comunes. De esta forma se evita que la densificación del sector se realice al interior de la manzana.

La altura máxima general será de 27 metros más gálibo, con excepción de los predios frentistas a la avenida 18 de Julio, cuya altura máxima será de 36 metros más gálibo. En todos los casos la altura máxima será la resultante de la ubicación predial respecto a los edificios declarados de interés patrimonial y/o municipal, y se definirá de acuerdo a un acordamiento.

Respecto al uso del suelo, se establece como uso preferente el polifuncional. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Barrio Sur – Palermo – Parque Rodó

Tal como sucede en amplias zonas de Montevideo, desde el punto de vista tipomorfológico el área se caracteriza por un trazado en damero, producto de la primera expansión de la ciudad, con una ocupación total de la parcela por tipologías de casa de patios, predominantemente de un solo nivel. Por otro lado se destaca la variedad de su topografía y las perspectivas abiertas al mar.

Sobre la costa se produce un cambio en la estructura tipomorfológica, producto de la renovación urbana con criterios de *modernidad*. Los edificios en altura, en torres exentas o bloques, alteran la relación del tejido con la costa, lo que sumado a la interrupción de algunas de las calles, constituye un obstáculo para la integración de los barrios antiguos con la costa.

Desde el punto de vista patrimonial se destacan las calles Carlos Gardel, Curuguaty, el tramo de la calle Zelmar Michelini entre las calles Carlos Gardel y J.M. Roo, y el área del antiguo conjunto del Reus al Sur, que presentan un grado de deterioro importante en la edificación.

La zona presenta rasgos residenciales claramente definidos, conjugando una fuerte dinámica urbana con una fuerte identidad barrial a nivel local y ciudadano.

Si bien el área presenta calidades ambientales destacables, también se observan aspectos deficitarios que deberán ser atendidos para mejorar las condiciones de habitabilidad y recuperar la calidad de vida urbana de la población residente. La falta de equipamientos comunitarios y el estado de deterioro generalizado, que se manifiesta fundamentalmente a nivel del espacio urbano, sus calles y sus edificaciones, y en la creciente tugurización de un importante número de viviendas, hacen necesario establecer criterios de protección y rehabilitación de los aspectos urbanos y sociales, en función de las directrices que se establecen a continuación:

Se mantiene una ocupación de suelo del 100%, salvo en los casos donde el Plan establece la posible realización de proyectos especiales: la manzana donde se localiza actualmente el Corralón Municipal, el borde costero y las manzanas donde se ubica el Reus al Sur.

Se protegerán sus calidades ambientales destacables, limitando la altura a 9 metros, como forma de impedir una sustitución tipológica y estimular la rehabilitación edilicia.

Se establece para la calle Maldonado una altura máxima 16,50 metros en la acera sur, de manera de proteger la calidad de la edificación existente.

Las calles Carlos Gardel, Curuguaty, el tramo de la calle Zelmar Michelini entre las calles Carlos Gardel y J. M. Roo, y las manzanas del Reus al Sur, están comprendidas dentro del Régimen Patrimonial tal como se especifica en II.4 de la presente memoria.

Se establece para la calle Gonzalo Ramírez, hasta la calle Joaquín de Salterain, una altura máxima de 16,50 metros, tomando en cuenta la edificación existente y la potencialidad del corredor en lo referente a la incorporación de usos no residenciales en las plantas bajas. A partir de la calle Joaquín de Salterain y hasta la calle Julio Herrera y Reissig, se admitirá como altura máxima 31 metros, de manera de continuar el proceso de sustitución de este sector;

Para el tramo de la calle José Enrique Rodó, acera sur, entre las calles Jackson y bulevar General Artigas, se procederá a su completamiento con una altura máxima de 16,50 metros, considerando la existencia de edificios de 3 y 4 pisos construidos en la década del 40.



En toda el área se preverá dotaciones de equipamientos comunitarios y se designará calles para el uso peatonal, según las especificaciones realizadas en II.2 de la presente memoria.

El uso preferente es residencial con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Aguada – Arroyo Seco (sector barracas)

Constituye un fenómeno urbano singular dentro de la ciudad. Su estructura tipomorfológica se destaca por un damero regular con predios de grandes dimensiones, asiento de edificios industriales antiguos de gran porte, en su mayoría de gran valor arquitectónico. La homogeneidad del área está dada por la predominancia de edificios de 15 metros de altura anteriores a 1930. Sus características físicas y la presencia de la Estación Central General Artigas y sus galpones, le confieren una identidad urbana relevante en el contexto ciudadano.

El uso predominantemente industrial, referido al almacenaje de mercadería y de comercios mayoristas, fundamentalmente relacionados a la importación y exportación, se interrumpe con la presencia de los conjuntos Carve – Aguada y P75, de baja calidad arquitectónica y problemática inserción urbana, que han quedado como «islas» dentro del conjunto.

Por otro lado, esta especialización funcional hace que el área presente una escasa dinámica urbana, repercutiendo en el deterioro del espacio público que se manifiesta en la falta de mantenimiento en veredas, calzadas y edificios desocupados, así como en el déficit detectado de servicios urbanos, fundamentalmente en el alumbrado público.

La presencia de las vías de acceso a la ciudad, de la Estación Central General Artigas, y el par de las calles Paraguay – Rondeau que vinculan el sector noroeste de la ciudad con el centro, sumado al tránsito pesado que trae aparejada la actividad portuaria, hacen que el área presente un intenso uso vehicular.

Por su ubicación privilegiada en la ciudad y el valor edilicio existente, a pesar del deterioro, es un área potencialmente apta para su reconversión. Por lo tanto se establecen como criterios de actuación la recuperación y dinamización del área, en función de las siguientes directrices:

Sobre el área se prevé la realización de un Plan Especial de Ordenación y Renovación Urbana, para el que se plantean los siguientes objetivos fundamentales:

- 1) Propuesta de normativa concreta que permita la inserción en el área de tramas residenciales.
- 2) Ajustes de la circulación vial tendiente a una mejor vinculación del área con el resto de la trama urbana.
- 3) Contribuir a la apertura de la ciudad a la bahía.
- 4) Ajustes al tránsito y al transporte público de viajeros.

- 5) Inventario y medidas para la protección de la edificación con valores arquitectónicos.
- 6) Los usos admitidos serán los que contribuyan a revertir la especialización funcional que la caracteriza, uso residencial y usos compatibles con dicha actividad, especialmente el comercial y el terciario. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

La Comercial – La Aguada – Arroyo Seco – Villa Muñoz

Considerando los aspectos tipomorfológicos, su estructura urbana presenta características heterogéneas. El trazado de damero regular se deforma para ajustarse a las trazas antiguas de los caminos rurales de la época fundacional, para luego recomponerse al sistema de cuadrícula. Por lo tanto la división predial presenta dimensiones diversas.

Por otro lado, la edificación existente, construida en distintas épocas, producto de procesos de sustitución y con alturas que van desde los 6 a los 12 metros, es de buena y muy buena calidad, aunque presenta distintos grados de deterioro. Conviven las tipologías de vivienda unifamiliar de principio de siglo, con el edificio de renta de los años 40 y 50, y con estructuras no residenciales localizadas en predios de mayor tamaño.

Desde el punto de vista vial, las calles de jerarquía que la atraviesan y la conectan con el resto de la ciudad le dan una característica particular, aunque le confieren un alto grado de conflictividad.

A nivel general, el área se caracteriza por un uso de suelo mixto, donde coexisten las actividades productivas con las residenciales.

Por lo tanto el Plan establece, como criterio de actuación, la recalificación del área como de uso mixto, tomando en cuenta su dinámica urbana y la estructura física de soporte. Se realizará mediante el mejoramiento del stock de vivienda existente y canalizando los usos no residenciales en las estructuras edilicias con destino no residencial, a partir de las siguientes directrices:

A nivel general, el factor de ocupación de suelo se mantiene en el 100%.

Para dicha zona se admiten alturas de 9 y 16,50 metros. La mayor altura indicada se propone para el área al sur de la avenida General Flores, calles Libres, Arenal Grande, Juan José de Amézaga, Constitución y Hoquart, proponiéndose además dicha altura para las avenidas General Flores, San Martín, Millán y General Garibaldi y la calle Arenal Grande.

Se prevé la realización del Plan Especial de Ordenación y Reuperación Urbana del barrio Goes.

El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante; y/o que producen interferencias en su

entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Área intermedia

El Área Intermedia presenta una gran diversidad de imágenes urbanas, en base a las cuales se definen las Áreas Caracterizadas que las conforman. Se trata, en general, de tejidos de altura baja o media, con centralidades históricas reconocibles como núcleos consolidados.

Diferentes procesos históricos y caracteres tipomorfológicos y ambientales diversos, así como distintas formas de consolidación, hacen que sea necesario determinar criterios particulares de ordenación para cada una de ellas. En ellos se privilegia la identidad que adquieren con el paso del tiempo, que las hace reconocibles dentro del complejo mosaico urbano y que genera el sentido de pertenencia de sus habitantes.

El criterio básico de edificabilidad se refiere a una altura máxima básica de 9 metros, pudiendo admitirse 12 metros, de existir retiro bilateral. Esto apunta a consolidar y densificar controladamente estas áreas por su dotación de servicios e infraestructura urbana.

Unión

Es el Área Caracterizada que surge a partir del casco histórico de la Villa Restauración. El área es atravesada desde el siglo XVIII por el *Camino Real a Maldonado* y, a partir de 1832, por el *Camino Real al Paso de Carrasco*, a cuyas orillas se efectúan con posterioridad fraccionamientos y venta de terrenos.

Durante la Guerra Grande, *El Cardal* se transforma en el centro comercial del gobierno del Cerrito, por lo que tiendas, pulperías y boticas se suman a los antiguos molinos y saladeros. En 1849, el General Oribe ordena la ejecución del nuevo trazado de las calles del *caserío del Cardal*, que lleva el nombre de Villa Restauración, denominación que cambia por la de Villa de la Unión luego de la Paz de Octubre de 1852.

La Unión presenta en la actualidad una imagen consolidada de manzana cerrada. Es uno de los barrios al oeste del bulevar José Batlle y Ordoñez de mayor densidad (media entre 50 y 75 viv/ha), pero, al igual que el Área Central, pierde población en el último período intercensal.

Las directrices particulares de ordenación tienen como objetivo implementar la consolidación de la estructura en torno al eje que la vertebra, la avenida 8 de Octubre, con una importante concentración comercial y de servicios (véase I.3.12), protegiendo los valores testimoniales del área y su identidad barrial. Se entiende conveniente, además, una renovación moderada del tejido urbano y la recuperación de los espacios públicos de carácter referencial.

Para ello se propone:

- FOS del 80 %.
- Afectaciones: retiro frontal con acordamiento obligatorio a las construcciones que no lo tienen.
- Altura: máxima de 9 metros.

En el caso particular de los barrios Villa Española y Modelo, con una ocupación menor de la manzana, el FOS es del 60%.



En el sector estructurado por la calle Isla de Gaspar, articulador entre la Unión y Malvín Norte, el FOS es del 50%.

Se propone como uso preferente el mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como molestias por efluentes —ruidos, vibraciones, gases, etcétera—, por causar vacíos urbanos, por interferir en la dinámica urbana y/o por invadir el espacio público.

El núcleo histórico de la Unión es un área de protección por su valor testimonial. Se establece un FOS del 80%, sin retiros, y una altura máxima de 7 metros.

#### Maroñas – Hipódromo – Bella Italia

En el área que se estructura en función de la actual avenida 8 de Octubre, hacia fines del siglo pasado, más precisamente en 1873, el agrimensor Demetrio Isola levanta el plano del Pueblo de Maroñas. Al año siguiente, el agrimensor M. Bonino hace lo propio con el del barrio Flor de Maroñas. Ambos surgen en una zona en donde comienza a darse una concentración industrial importante, con curtiembres, textiles, metalúrgicas, marmolerías, fábricas de neumáticos y de ladrillos.

Concebido a la manera tradicional, el casco histórico de la Curva de Maroñas es un damero regular en el que la plaza actúa como elemento estructurante, en tanto el otro barrio presenta una traza en damero cuya manzana tiene dimensiones mayores.

El Pueblo Ituzaingó, delineado en 1874 por el agrimensor Demetrio Isola, surge asociado a la presencia del Hipódromo, en el que se corren carreras extranjeras o inglesas desde 1855. El Hipódromo Nacional de Maroñas, construido en 1889, incide en su desarrollo urbano. Coexisten en su interior diversas tipologías, dentro de un amanzanado tradicional que presenta un parcelario medio en términos generales, pero con importante presencia de predios grandes.

El barrio Jardines del Hipódromo responde, una vez más, a esa venta de esperanzas que eran los remates de Don Francisco Piria. En marzo de 1926 la empresa «La Industrial» pone en venta 150 solares con el fin de obtener fondos destinados al equipamiento del Argentino Hotel de Piriápolis.

Es el trazado el elemento que tiene cualidades singulares, que lo destacan del damero profusamente utilizado. Responde a la forma pintorequista de los suburbios jardín, dentro de la cual se delinea un espacio central elíptico y un trazado radioconcéntrico con elementos curvos que pretenden ofrecer visiones cambiantes del tejido.

La consolidación de la centralidad de la Curva de Maroñas como referencial para toda la zona contribuye al mejoramiento general del área, más allá de las particularidades que los distintos barrios poseen. Es de densidad baja —menor a 50 viv/ha en la mayoría de los casos— y, en términos generales, presenta problemas en cuanto a la calidad de vida de la población debido a la pérdida de cualidades del espacio público.

Los criterios particulares de ordenación apuntan a consolidar las características de los diferentes sectores, para lo que se establece:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros con acordamiento, salvo Jardines del Hipódromo: 7 metros.

- La altura máxima permitida es de 9 metros, sin retiro lateral y 12 metros con retiro bilateral.

Pueblo Ituzaingó tiene una altura máxima de 7 metros y un FOS del 80%.

El uso admitido preferente será mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante; y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se protege el tejido del Pueblo Ituzaingó y las trazas de Bella Italia y Jardines del Hipódromo.

#### Malvín Norte – La Cruz

Esta Área Caracterizada, conformada mayoritariamente por conjuntos habitacionales de diversas características, genera una extensión de la ciudad a partir, aproximadamente, de 1970. Dichos conjuntos desconocen los modelos tipomorfológicos tradicionales que tienen por base un trazado que define el espacio público y el privado.

Se crea, así, una realidad ambiental disociada de la ciudad amanzanada tradicional, pero sin llegar a plantear un modelo alternativo por la carencia de un diseño rector que parta de una idea global. Se conforma un conglomerado de conjuntos habitacionales como una sumatoria de partes sin una estructura general.

Estas partes de la ciudad son producto de un enfoque moderno de la ciudad de carácter higienista, pero desvirtuado por carecer de referencias a una estructura urbana. Desconocen, en suma, que el aspecto físico de la salud es parcial y que el asoleamiento, la aireación y la localización clara de actividades específicas no sustituyen la falta de escenarios urbanos atractivos y estimulantes.

La poca calificación de los espacios públicos, no asociables a los espacios reunitivos y representativos de la ciudad tradicional, genera una especie de negativo de la misma, una inversión de los llenos y vacíos.

La unidad inicial de estos sectores es la célula habitacional; pero, a diferencia de las propuestas alternativas de la modernidad ortodoxa, no existen lugares de conmemoración, ni elementos simbólicos que representen los intereses de la comunidad con su capacidad evocadora y narrativa.

Las políticas particulares de ordenación reconocen la importancia de las operaciones tendientes a consolidar una idea unitaria de barrio, más allá de las diferencias en la morfología y en la forma de consumo del espacio que existe entre los dos sectores que integran el Área Intermedia. Los restantes forman parte, por sus características, del Área Periférica.

Dentro de los caracteres mencionados se distingue un sector que comprende una estrecha zona amanzanada al norte de la avenida Italia, en la que se mantiene la imagen barrial abierta dada por una estructura parcelaria de frentes anchos.

Las directrices particulares de ordenación del sector de los conjuntos se refieren a la estructuración del espacio público y a la vialidad como estructuradores de las diversas morfologías y realidades sociales, por lo que deben resolverse mediante un Plan Especial de Ordenación y Recuperación Urbana de Malvín Norte.

Para el sector amanzanado se apunta a completar el tejido de acuerdo con las siguientes pautas:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros, aunque puede llegar a 12 metros con retiro bilateral.

El uso preferente será residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se admiten además las actividades culturales, administrativas y comerciales compatibles con la dinámica urbana, y que contribuyan a calificar el espacio público, el tejido residencial, y el entorno urbano. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Jacinto Vera – Larrañaga – La Blanqueada

Esta Área Caracterizada presenta la particularidad de ser la más próxima al Área Central, por lo que su ubicación relativa en la ciudad es excelente. El sector que corresponde al barrio Jacinto Vera —que debe su nombre al primer obispo de Montevideo— fue fundado por Piria en 1895. Por su parte, La Blanqueada —cuya denominación, según Orestes Araújo, «deriva de una casa blanqueada que hubo allí»— se estructura en torno al eje de la avenida 8 de Octubre y al Hospital Militar, inaugurado en 1908 en el predio que antes fuera del campo de juego del Montevideo Cricket Club.

El área está consolidada en cuanto a sus características morfológicas y de la infraestructura física de soporte. Presenta muy buenas calidades ambientales, con densidades que llegan a las 90 viv/ha.

La reciente ubicación del Edificio Libertad, sede del Poder Ejecutivo, en el ángulo del bulevar General Artigas, su proximidad al bulevar José Batlle y Ordóñez y el trazado de la avenida José Pedro Varela señalan un sector que comienza a estructurarse y que resulta apto para la ubicación de construcciones de altura media para potenciar el uso residencial por su buena accesibilidad.

Las directrices particulares de ordenación propician una renovación del stock edilicio, que apunte a una densificación, de modo de aprovechar infraestructuras urbanas subutilizadas.

Las pautas que se establecen son:

- FOS del 80%.
- Afectaciones: sobre el bulevar General Artigas: retiro de 4 metros. Larrañaga y La Blanqueada: retiro de 4 metros con acordamiento. Jacinto Vera no tiene afectación de retiro frontal.
- Altura máxima de 9 metros, salvo La Blanqueada, cuya altura máxima es de 16,50 metros.

El uso admitido preferente será residencial, con los servicios y equipamientos compatibles y complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que por





la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Cerrito – Marconi – Joanicó

Don Pedro de Millán, al diseñar la estructura urbana de Montevideo, denomina a este lugar de particular topografía Montevideo chiquito, aunque a nivel popular se le llama *el Cerrito*. A partir de 1812, con la victoria del General Rondeau, se le conoce como *Cerrito de la Victoria*.

En 1845 se crea el pueblo y la sección chacras del Cerrito y allí se instala, durante la Guerra Grande, el campamento de Oribe. Forma parte, así, de la estructura paralela a la de la ciudad sitiada, al igual que la Villa Restauración —hoy La Unión—, las chacras del Miguelete y la Aduana de Oribe en el Buceo.

Surge con un trazado en damero regular, heredado de las estructuras urbanas coloniales. Está enmarcado por el camino de los Propios —hoy bulevar José Batlle y Ordóñez— y la avenida General Flores, y coronado por el Santuario Nacional del Sagrado Corazón de Jesús, el que le otorga un perfil característico, reconocible desde muchos lugares de la ciudad y referencia del recorrido del bulevar José Batlle y Ordóñez.

La avenida General Flores es un importante estructurador radial de la ciudad que corresponde a la antigua traza del camino hacia el Cerrito de la Victoria. A lo largo del tiempo se llenan los intersticios entre los primitivos núcleos consolidados, como el Cerrito de la Victoria y el pueblo Itzaingó, con trazados que surgen de la intersección de los tejidos originales con las trazas principales.

Las directrices particulares de ordenación apuntan a la consolidación del tejido residencial en el área. Las pautas para la intervención son:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros, y en Cerrito con acordamiento.
- Altura: máxima de 9 metros, salvo en Marconi, donde puede llegar a 12 metros con retiro bilateral.

El uso admitido preferente será residencial, con los servicios y equipamientos compatibles y complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Sayago – Peñarol

Los núcleos iniciales de ambos barrios surgen en el último tercio del siglo XIX, en un Montevideo que se expande a ritmo acelerado, y responden a la modalidad de crecimiento de la ciudad por polos de desarrollo.

La ubicación de la tablada de Montevideo en Sayago hacia 1868 genera un asentamiento poblacional que se incrementa en nuestro siglo con la presencia de industrias en las cercanías. La estructura básica de la traza en damero se altera por la presencia de la vía férrea y la avenida General Eugenio Garzón. El elemento vertebrador a nivel local es el camino Ariel.

Como atipicidad en el tejido puede mencionarse el barrio jardín, de la década del 40, dentro del espíritu que guía la inserción de otros ejemplos similares en Montevideo.

El caso del barrio Peñarol resulta emblemático en lo que atañe a la creación de núcleos poblados en relación con la industria, en este caso la ferrocarrilera. El núcleo original se crea con el traslado de los talleres de la Empresa del Ferrocarril a la zona, con la consecuente construcción de viviendas para su personal, a la manera de las Company Towns inglesas creadas como ciudades para el trabajo, de modo de lograr un control estricto de la vida del trabajador.

Estructurado en función de la vía del ferrocarril, la diversidad de tipos de vivienda señala con claridad la jerarquía de sus moradores según los parámetros de la empresa. Las destinadas a la renta para los obreros se construyen en tira y alinean sus fachadas marcando la calle con el ritmo monótono de sus vanos. Las de los técnicos cuentan con jardines frontales, en tanto las del personal superior son exentas con generosos espacios verdes.

Posteriormente el Centro Artesano y la escuela formarán un núcleo de servicios claramente reconocible por sus funciones de centralidad.

Las directrices particulares de ordenación tienen como objetivo principal el preservar los caracteres tipomorfológicos y ambientales de los sectores consolidados del área de modo de proteger la identidad barrial y permitir la integración de construcciones nuevas en el sector correspondiente al barrio Lavalleja, por ser el más heterogéneo y menos estructurado.

A esos efectos se propone como pautas de intervención:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros y un sector al oeste de avenida General Eugenio Garzón con altura máxima de 9 a 12 metros..

Los usos preferentes son el residencial con los servicios y equipamientos complementarios y el uso mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mercaderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se consideran de interés patrimonial los cascos históricos de los barrios Sayago y Peñarol, para lo que se establece una altura máxima de 7 metros. Peñarol no tiene afectación de retiro frontal.

Prado – Capurro

Es un Área Caracterizada que ocupa parte del sector de chacras de la época colonial. Su traza es algo irregular por provenir de diferentes loteos con manzanas y predios de diversos tamaños. Las transformaciones operadas en esta área muestran la evolución de la sociedad montevideana.

Las trazas fundamentales son las de los antiguos caminos que conducen a las chacras. A partir de la Guerra Grande, el área deviene un lugar de residencia permanente de los sectores acomodados y se caracteriza por la presencia de casas quintas en amplios predios resueltas con lenguajes de inspiración exótica, así como por sus calles arboladas.

Posteriormente surgen loteos que ofrecen a la venta con condiciones ventajosas predios de menor tamaño, destinados a los sectores medios de la sociedad.

A fines del siglo XIX se crea el parque del Prado, vertebrado por el arroyo Miguelete, con sus diversos sectores característicos: el lago artificial y sus grutas, el Rosedal y el Jardín Botánico. Dicho parque se transforma en un paseo obligado de los montevideanos.

Capurro es, en las primeras décadas del siglo, un balneario floreciente sobre la bahía. Creado por la Sociedad Tranviaria *La Transatlántica*, su transformación en un centro social importante lleva a la creación del parque Capurro, integrado por terrazas, canchas de tenis y pistas de patinaje y de baile.

A la par que Montevideo se vuelca al borde costero este como lugar de veraneo, la localización de algunas industrias lo transforma por la consecuente construcción de viviendas modestas. En las últimas décadas, la construcción de los nuevos accesos a Montevideo cercena parte del parque y causa una degradación del tejido.

En particular, el Plan propone la recuperación del territorio sobre la bahía, designada Área de Promoción (véase II.5.2).

El área tiene muy buenas calidades ambientales, asentadas en sus orígenes. Presenta una diversidad tipológica, pero, en términos generales, la estructura edilicia merece ser preservada, lo que constituye el objetivo de los criterios particulares de ordenación.

El uso preferente es residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Cerro

El Cerro es un Área Caracterizada topográficamente que se muestra como elemento ineludible de referencia, por ser una de las áreas de crecimiento polar de Montevideo.

Indisolublemente asociado a la bahía de Montevideo, al igual que la península de la Ciudad Vieja, el Cerro fue destacado en la primitiva cartografía —como el primer plano de San Felipe y Santiago, de 1741—, e incluso asociado a la heráldica por su valor simbólico.

El barrio que se desarrolla en su falda tiene como elementos preexistentes el faro y la fortaleza. La farola, que empieza a funcionar en 1802 según la Real Orden dada en San Ildefonso en 1799, es la primera construida en el Río de la Plata. La fortaleza, prevista ya por el Capitán de Ingenieros Domingo Petrarca, en su plano de la ensenada de Montevideo, como una batería «en la banda opuesta», es proyectada por José del Pozo y Marquy en 1811.

Uno de los planos más conocidos de Montevideo, el de D’Albenard de 1867, muestra la Ciudad Vieja, la Nueva y las extensiones de los trazados de la Aguada y el Cordón, así como las Villas del Cerro y Victoria. Si los anteriores muestran la modalidad de crecimiento a lo largo de las vías de penetración a la ciudad, las últimas ejemplifican la modalidad de crecimiento polar.

A la primer iniciativa —fallida— de poblar el Cerro, determinada por el Cabildo en 1735, le sigue un decreto de setiembre de 1834 que propone la creación de una villa en la falda del cerro, denominada *Villa del Cerro* bajo la advocación de Cosmópolis, ya que se espera reciba a inmigrantes de diverso origen.

El trazado en damero regular, difícilmente compatible con la topografía, genera calles muy empinadas, con particulares perspectivas.

A comienzos de nuestro siglo, en 1916, se establece por ley la creación de un parque público en su cumbre.

El prestar particular atención a estas características guía los criterios particulares de ordenación, que tienen el propósito de recuperar las calidades ambientales generales, caracterizar aquellas zonas más deterioradas y valorizar el parque Vaz Ferreira.

Para el sector más consolidado se priorizan los elementos paisajísticos y las visuales. La realización de la rambla sobre la Bahía a continuación de la recientemente realizada sobre la calle Suiza es una acción que gana para la ciudad un área de disfrute costero actualmente subvalorada (véase II.5.2). La calle Viacaba como vía de ascenso al Cerro debe ser acondicionada en forma acorde, particularizando su encuentro con la calle Grecia, columna vertebral del barrio.

Los criterios de edificabilidad son:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros y en el sector más próximo a la Bahía con acordamiento.
- Altura máxima de 9 metros y 12 metros con retiro bilateral, salvo para una faja de tres a cuatro manzanas sobre la bahía, en las que la altura máxima es de 7 metros.

El uso preferente es residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación así como las que provocan molestias generadas por efluentes, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se propone la protección de visuales y de la costa.

#### Paso Molino – La Teja – Belvedere

El Área Caracterizada está conformada por el tejido consolidado de barrios de diferente origen. Los sectores menos caracterizados se ubican dentro de las Áreas Periféricas.

El antiguo Pueblo Victoria —La Teja de hoy— surge entre las desembocaduras de los arroyos Pantanoso y Miguelete y sobre el antiguo Camino al Cerro —hoy avenida Carlos María Ramírez—, destinado a la población obrera de la industria saladeril.

Fundado por el empresario inglés Samuel Lafone en 1842, el Pueblo Victoria, cuyo nombre rinde homenaje a la soberana británica, se instala sobre una loma asomando a la bahía, en terrenos de chacras que habían sido adquiridos hacia 1750 por la Compañía de Jesús.

Delineado con un trazado en damero regular instalado sobre una loma, el pueblo se conecta en 1869 con otros sectores por medio del tranvía de

caballos al Paso del Molino y al Cerro. La actividad principal es, por ese entonces, la generada por el saladero de Lafone, instalado en los terrenos que a partir de 1934 ocupa la refinería de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (A.N.C.A.P.).

Belvedere es producto de un nuevo emprendimiento de Francisco Piria, quien tenía en esos parajes su residencia de verano.

El área tiene una fuerte identidad barrial, para la que se aplica una política de preservación, recuperando elementos referenciales de la misma y mejorando el espacio público. La repercusión inmediata de las acciones sobre la bahía debe estudiarse en forma particular previendo posibles acciones sobre el tejido urbano tradicional.

Las directrices particulares de ordenación tienen como objetivo preservar las características del tejido consolidado.

Para ello los criterios de edificabilidad son:

- FOS del 60 %, salvo para el sector correspondiente al barrio Paso Molino, zona consolidada, de imagen de manzana cerrada, con un FOS del 80%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros, con acordamiento obligatorio.
- Altura máxima de 9 metros, que puede llegar a 12 metros con retiro bilateral en Belvedere.

Los usos preferentes son el residencial, con los servicios y equipamientos complementarios, y el uso mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Lezica – Colón – Pueblo Ferrocarril

El Área Caracterizada está conformada por sectores de trazas y tejidos diversos, pero con calidades ambientales destacables, y definida por una fuerte identificación de sus habitantes.

Villa Colón, concebida como villa de recreo a la manera de las ciudades de descanso de la Inglaterra decimonónica, aparece delineada en el plano del agrimensor Pedro d'Albenas de 1868. La villa se inicia con una plantación masiva de árboles hacia 1870, en su mayoría eucaliptus australianos y algunos plátanos, en los sectores más próximos al arroyo Pantanoso.

El tejido se conforma en su mayoría por casas quintas, edificaciones exentas con diseños diversos y lenguajes eclécticos que se rodean de generosos espacios verdes. Como elementos singulares en ese tejido original, se destacan el Colegio Pío y las instalaciones hoteleras, hoy en desuso.

El Pueblo Ferrocarril surge también a fines del siglo XIX, a partir del tendido de las vías de ese medio de transporte. Presenta un amanzanado irregular y un tejido residencial conformado por edificaciones más modestas.

Entre ambos sectores, la avenida General Eugenio Garzón se define como el estructurador principal, en el que se ubica un centro comercial que es un elemento de centralidad común.

Los criterios particulares de ordenación tienen como objetivo la puesta en valor de los núcleos y tejidos de calidad. La inserción de nuevas construcciones debe ser muy controlada para la protección de los valores existentes en cuanto a forestación y a mantenimiento de las casas quintas, propiciando la preservación de las calidades ambientales.

Los criterios de edificabilidad reconocen las diferencias morfológicas y definen:

- FOS del 60% para el sector de Pueblo Ferrocarril y 35% para Villa Colón.
- Afectaciones: retiro frontal con acordamiento obligatorio en Pueblo Ferrocarril y retiros frontales y laterales en Villa Colón.
- Altura: máxima de 7 metros en el Pueblo Ferrocarril y de 9 metros en Villa Colón.

El uso preferente es residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se propone la preservación de los caracteres ambientales, espacios verdes, arbolado y morfologías particulares.

#### Área costera

La visión cotidiana y cambiante de la costa del Río de la Plata caracteriza la ciudad. El veraneo a orillas del mar se incorpora a los hábitos ciudadanos más caros a impulsos del espíritu moderno de comienzos de siglo.

A lo largo de la costa los diferentes loteos conforman las distintas Áreas Caracterizadas, cada una de las cuales marca un hito reconocible. Éstas se integran posteriormente a las áreas urbanas, si bien siguen pautando el paseo costero con imágenes diversas, puesto que cada Área Caracterizada que conforma el borde costero tiene un diálogo diferente con el río.

Las directrices particulares para la ordenación de las Áreas Caracterizadas que conforman el borde costero apuntan a la preservación de las calidades paisajísticas, ambientales y tipomorfológicas que las definen.

El carácter distinto de cada área, su singularidad, su identidad, debe ser potencializado. Lejos de homogeneizar los distintos sectores, se preservan los aspectos caracterizantes de cada área. Los distintos tramos van conformando escenarios que se recorren por la rambla Naciones Unidas, jalonada a su vez por diversos hitos, entre los cuales se cuentan el faro de Punta Carretas, el puerto del Buceo, el Museo Zoológico Dámaso Antonio Larrañaga, la plaza Virgilio y el Hotel Carrasco.

#### Punta Carretas

La Punta de las Carretas, o Punta Brava, constituye un punto geográficamente destacado de Montevideo, la punta más austral del territorio nacional, con una importante vinculación con el Río. El bulevar General Artigas, concebido en 1878 como circunvalación para marcar el límite de los trazados urbanos, actúa como vertebrador del tejido.



La traza del sector al oeste del bulevar General Artigas es en damero regular, en tanto en el sector al este del mismo es posible reconocer los loteos realizados a partir de los grandes predios originales en las irregularidades de la misma.

El establecimiento penitenciario —construido a comienzos de siglo— y la iglesia definen el núcleo del barrio, escasamente poblado por ese entonces. La transformación del edificio penitenciario en un centro comercial genera una nueva centralidad que trasciende el nivel local.

Otra característica relevante de la zona está dada por la presencia de importantes espacios públicos: el parque Zorrilla de San Martín, contenido en su interior, y los parques Rodó, de las Instrucciones del Año XIII —con las instalaciones del Club de Golf— y Punta Carretas, así como la rambla Mahatma Gandhi.

El tejido residencial original se consolida a lo largo de un lento proceso, lo que determina la coexistencia de diversos tipos y lenguajes arquitectónicos. Conviven grandes residencias exentas, viviendas de tipología introvertida sin retiro y viviendas extrovertidas con jardín al frente. Por otra parte, la diversidad de imágenes se apoya en lenguajes de múltiples formalizaciones. Ese tejido sufre importantes modificaciones al producirse sustituciones tipológicas con la introducción de los edificios en altura.

Dentro de esas características generales es factible reconocer tres subzonas:

- Punta Carretas al noroeste de la calle Ellauri, en la que se combinan las edificaciones bajas con las de mayor altura.
- Punta Carretas al sudeste de la calle Ellauri, es el sector más antiguo y en el que predominan las viviendas unifamiliares de uno o dos niveles. El Centro Comercial de Punta Carretas y el entorno comercial de la calle Ellauri y parte de la calle Montero conforman una centralidad.
- Villa Biarritz, definida por el parque Zorrilla de San Martín y las edificaciones que lo rodean, que responden a tipos edilicios en altura.

Las directrices particulares de ordenación tienen como criterio básico definir un tejido de borde de los espacios públicos reseñados por medio de construcciones en altura entre medianeras y mantener los caracteres tipomorfológicos del resto del tejido.

En ese sentido se propone:

- FOS del 80%.
- Afectaciones: retiro frontal de 4 metros, con acordamiento.
- Altura general máxima: 9 metros.

Por otra parte, se trata de completar la edificación en altura de algunos tramos cortos entre calles con alturas importantes. Tal es el caso de los predios de las calles transversales a la calle 21 de Setiembre entre ésta y la calle Vázquez Ledesma, con altura de 27 metros más gálibo, o los de la calle Errazquin, entre las esquinas, con 19 metros de altura.

Un tramo de la calle 21 de Setiembre, estructurador y centralidad local, se define por edificios en altura, con obligatoriedad de construcción de un volumen a modo de basamento, de 6 metros de altura obligatoria sobre la línea de edificación, y un volumen elevado retirado 4 metros de ésta.

El uso admitido preferente es el residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja diná-

mica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante, y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Pocitos

El Área Caracterizada de Pocitos se consolida como balneario para las clases medias y altas de ambas márgenes del Río de la Plata. En 1881 se decreta su inclusión en la Ciudad Novísima. Muchos de los loteos son llevados a cabo por Francisco Piria y sobre ellos se construyen viviendas de veraneo de muy buena calidad, de tipo extrovertido o exento y con jardines. El tranvía se transforma en un medio de transporte fundamental para la zona.

Pocitos pierde luego su carácter de balneario para transformarse en un barrio de residencia permanente. En la década del 20, actuaciones como las de Bello y Reboratti dejan su impronta en varios tramos y generan los primeros cambios en el catastro original.

Las primeras construcciones en altura surgen en la década siguiente y comienzan un proceso de sustitución tipológica acelerado a partir de la Ley de Propiedad Horizontal de 1946, que persiste hasta el presente.

Como resultado de ese proceso histórico se distinguen en Pocitos sectores morfológicamente diferentes: Pocitos Viejo, con un tejido residencial de buena calidad y baja altura, el sector próximo a la rambla Mahatma Gandhi —calles paralelas y transversales hasta tres o cuatro cuadras—, con un fuerte predominio de la edificación en altura entre medianeras que conforma una barrera hacia el río, la que continúa por los estructuradores locales y zonales, y sectores entre los estructuradores con un tejido de alturas intermedias y bajas con algunos edificios en altura dispersos.

La propuesta del Plan consiste, a partir del reconocimiento de la diversidad de situaciones, en preservar las calidades ambientales y consolidar los modelos básicos de implantación, restringiendo los edificios en altura a las zonas de la rambla y los estructuradores, en los que se propone el completamiento del tejido de esas características. Para ello se establece:

- FOS para toda el área del 80%.
- Afectaciones: en general existe un retiro frontal de 4 metros.
- Altura máxima de 9 metros, salvo para el sector próximo a la rambla delimitado por las calles Benito Blanco y 26 de Marzo, para el cual se establece una altura máxima de 27 metros más gálibo. Para la avenida Francisco Soca al sur de la calle Méndez Núñez se establece una altura máxima de 27 metros más gálibo y para la avenida Luis P. Ponce una altura máxima de 31 metros más gálibo. Para un sector delimitado por la avenida General Rivera y la calle 26 de marzo se establece una altura máxima de 13,50 metros.

El gálibo habitable se mantiene en los tramos consolidados con esa normativa.

El uso admitido preferente es el residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluye las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes —hídricos, ruidos, gases, vibraciones, etcétera—, o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos —por ejemplo para acopio de mer-

caderías—, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Protección: se considera los sectores de Pocitos Viejo, los que continuarán estando a cargo del Consejo Auxiliar de los Pocitos, de máxima protección por su valor testimonial. Se establece la necesidad en esa zona de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos.

Parque Batlle

El elemento estructurante de esta Área Caracterizada es el parque Batlle, antiguo parque de los Aliados, diseñado por el arquitecto Thays.

Ubicado de modo tal que oficia de remate al eje de la avenida 18 de Julio, remarcado a la vez por el Obelisco a los Constituyentes, se accede a él por tres vías de circulación de trazado curvilíneo y prácticamente paralelas que offician de transición entre el tejido urbano y el espacio verde. Estas llevan a la fuente que articula con la calle de circunvalación. El diseño de las circulaciones internas lo divide en sectores menores, con diferentes usos.

Numerosas construcciones deportivas se implantan en el parque, como el estadio Centenario, la pista de atletismo y el Velódromo.

La traza es producto de sucesivos loteos reconocibles que se realizan a fines del siglo pasado y a comienzos de éste. El tejido residencial muestra la coexistencia de grandes residencias exentas con viviendas unifamiliares de tipo *extrovertido* con jardín y algunas viviendas colectivas. El arbolado es un elemento que contribuye a generar un entorno de destacadas cualidades.

Numerosos edificios destinados a la salud se implantan en la zona desde fines de siglo XIX hasta nuestros días: entre otros el hospital de niños Pereira Rossell, el hospital Italiano, el hospital Británico, el hospital de Clínicas, el sanatorio Americano, el sanatorio de la Médica Uruguaya y el Instituto de Higiene.

En función de las características antes reseñadas se considera que el área tiene calidades ambientales muy buenas, por lo que el Plan apunta a mantener las calidades ambientales y la definición de los caracteres tipomorfológicos del tejido residencial.

En ese sentido el Plan propone:

- FOS de 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 4 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

Los estructuradores locales, avenida Luis P. Ponce —ambas aceras— entre Rivera y Pouey, y avenida Francisco Soca —ambas aceras— entre la avenida General Rivera y la calle Méndez Núñez, tienen una altura máxima de 27 metros.

El uso admitido preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.



Buceo

El Área Caracterizada del Buceo de la Luz, obtiene su denominación de las operaciones de rescate del tesoro del navío Nuestra Señora de la Luz, que naufragó en 1752. A partir de 1920 los antiguos ranchos de lata y madera dan paso a la construcción de viviendas de buena calidad.

Salvo por la rambla, no existen espacios públicos estructurados importantes, si bien la zona bordea el predio del antiguo hospital Fermín Ferreira, hoy ocupado por un centro comercial, y las torres del futuro World Trade Center. Los espacios singulares se limitan a los cementerios del Buceo y Británico y a la Facultad de Veterinaria.

La traza se origina en loteos realizados en diferentes momentos, desde el damero regular, de la segunda mitad de siglo XIX, al trazado del sector entre la avenida Mariscal Francisco Solano López y el bulevar José Batlle y Ordóñez, posterior a 1920, en la que la traza atípica de la calle Leopardi corresponde a la antigua vía del tranvía del Buceo, que conecta con las áreas centrales.

En términos generales el tejido se conforma por viviendas unifamiliares de uno o dos niveles, generalmente entre medianeras, si bien existen algunos chalets.

Dentro del Área Caracterizada se distingue un sector que muestra una atipicidad en el tejido tanto por su traza como por su morfología, determinada por la presencia de varios conjuntos habitacionales construidos en diferentes momentos, entre los que se encuentra la Unidad Buceo, promovida por la Intendencia Municipal.

En general, se trata de una zona consolidada, de una muy buena ubicación relativa en la ciudad por su relación con la costa y la conectividad con el Área Central, por lo que los criterios de ordenamiento del Plan se dirigen a mantener los caracteres tipomorfológicos generales dentro de los cuales se admite una renovación controlada, manteniendo la normativa actual.

Para ello la propuesta es la siguiente:

- FOS del 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 4 metros.
- Altura máxima de 13,50 metros, salvo para el sector ubicado al norte de la calle Ramón Anador, cuya altura máxima es de 9 metros.

El uso admitido preferente es el residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se entiende de valor testimonial el conjunto municipal de viviendas. Por otra parte se protege la morfología del barrio jardín de Puerto Buceo próximo a la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera y la rambla, dentro del cual la altura máxima es de 7 metros, manteniendo la normativa actual, que se considera acertada.

Malvín

El Área Caracterizada de Malvín se erige en una zona de saladeros en la época colonial, que a partir de 1920 se transforma en balneario.

La costa es el elemento principal desde el punto de vista paisajístico y presenta en el tramo de referencia una playa de buenas cualidades y muy buenas condiciones a los efectos de la práctica de deportes náuticos.

La zona se define a partir de un núcleo inicial vinculado con la actividad balnearia, cuya traza en damero no es totalmente regular por la presencia de calles no ortogonales. La morfología original está determinada por un parcelario de predios medianos o pequeños, sobre el que se construye un tejido residencial en el que predominan las viviendas unifamiliares y algunas viviendas colectivas de dos o tres plantas.

Esa imagen cambia radicalmente por la presencia de edificios en altura sobre la costa, producto de una muy rápida sustitución tipológica que comienza a definir una pantalla.

Dentro de esa morfología básica se distinguen algunas situaciones particulares, como la de la calle Samuel Blixen y sus proximidades, cuya morfología presenta un grado de heterogeneidad similar a la del Área Intermedia y una calidad de edificación que hace factible su sustitución, y la del sector ubicado entre la avenida Estanislao López y avenida Italia, que es el sector menos caracterizado. En él coexisten comercios, viviendas unifamiliares y edificios en altura y el espacio público está escasamente calificado. Todo ello, sumado al cauce del arroyo Malvín, determina una situación urbana sobre la que se hace necesario actuar a los efectos de mejorar sus calidades ambientales.

Los criterios de ordenación particulares del Plan tienen como objetivos preservar los caracteres tipomorfológicos y las calidades ambientales del Área Caracterizada, desalentando las sustituciones tipológicas, y determinar las condiciones para una sustitución tipológica controlada en los sectores de menor grado de caracterización.

A esos efectos se determinan las siguientes pautas:

- FOS del 50%, de Concepción del Uruguay al este, y FOS del 60%, de Concepción del Uruguay al oeste.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros al oeste de la calle Concepción del Uruguay y de 7 metros al este de la misma vía. Las construcciones deberán retirarse de la medianera posterior una dimensión equivalente a la cuarta parte de la altura. Se propone además retiro posterior para el área cuyo F.O.S. es del 50 %.
- Altura máxima de 9 metros

Como excepciones se proponen:

- Sector de la calle Samuel Blixen y sus proximidades: una altura máxima que puede superar los 9 metros hasta alcanzar los 16,50 metros.
- Sector entre la avenida Estanislao López y avenida Italia: altura máxima de 9 metros. Se pueden alcanzar los 37 metros si el edificio es exento.
- Rambla Concepción del Uruguay: altura máxima de 13,50 metros.

El uso admitido preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan

molestias generadas por efluentes o por actividades que por la baja dinámica de intercambio con el entorno presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se propone proteger el núcleo histórico del área caracterizada de Malvín por su relevancia.

Punta Gorda

Originalmente, Punta Gorda surge como un balneario con la particularidad geográfica de ser una peña elevada sobre el nivel del mar, lo que constituye su principal factor caracterizante.

En el sector vinculado estrechamente con la costa, la calle Coimbra define hacia el sur la traza original. Predominan las viviendas unifamiliares de buena y muy buena calidad, las que responden a tipos edilicios extrovertidos y diversidad de lenguajes, dentro de los que se encuentran buenos ejemplos de arquitectura moderna. El fuerte desnivel natural se incorpora al diseño de las viviendas que mantienen un estrecho contacto visual con el mar, dado que el tránsito se canaliza mayoritariamente por la calle Coimbra, todo lo cual la define como una de las áreas más privilegiadas de Montevideo.

Hacia el norte de la avenida General Rivera aparece un sector conformado por conjuntos de vivienda colectiva de reciente data, con una altura de dos a cuatro niveles y agrupadas generalmente en tira, lo que le otorga una cierta homogeneidad morfológica.

El Plan apunta básicamente a preservar los caracteres ambientales de los dos sectores del área mediante criterios de ordenación particulares que definen un aprovechamiento del 50% de la superficie de la parcela.

- Se establece la necesidad de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora, junto con Carrasco.

El uso admitido preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad, y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Se define como área de máxima protección la ubicada al sur de la calle Coimbra, tanto por sus particularidades paisajísticas como por los ejemplos arquitectónicos que posee.

Carrasco

El origen de Carrasco como balneario responde a una valoración de la costa como lugar de descanso y pauta el cambio de hábitos que al respecto se produce en nuestro país a comienzos de siglo.

Implantado en un lugar de bañados y arenales, su ubicación muy alejada de las áreas centrales muestra con claridad que está destinado a las clases altas. Por ese motivo toma como referente los más prestigiosos establecimientos balnearios europeos.

El trazado de ese núcleo inicial, realizado por el arquitecto Thays, incorpora elementos curvilíneos a partir de la avenida Arocena, que constituye



su elemento vertebrador. El espacio público se ve enriquecido por visuales y perspectivas diversas y reconoce en el hotel y la iglesia sus elementos estructurantes.

Un parcelario de predios grandes asegura la morfología de manzanas abiertas definidas por la inserción de tipos edificios exentos y extrovertidos con bajo factor de ocupación del suelo. Entre ellos predominan los chalets.

Los espacios privados son enjardinados, en tanto el espacio público se caracteriza por la coexistencia de especies vegetales que identifican los distintos tramos. Ambos contribuyen a generar la imagen de suburbio jardín característica del área, puesto que se establece una continuidad visual entre el espacio verde público y el privado.

El ensanche de la ciudad ha incorporado el antiguo balneario a su tejido urbano, convirtiéndose Carrasco en un Área Caracterizada con calidades ambientales excepcionales y un excelente nivel de edificación.

En el sector al norte de la avenida Italia se mantiene en general la imagen de suburbio jardín, con predios de menor tamaño.

Las directrices particulares de ordenación definen una serie de parámetros a los efectos de preservar los caracteres del área y su homogeneidad, en particular la imagen de vivienda en el verde que confiere a Carrasco su identidad. Asimismo, y dado que el elemento vegetal constituye, sin duda, una particularidad tanto por su calidad como por su cantidad, se propone reglamentar el diseño de los elementos de separación entre predios para no alterar la continuidad espacial, mediante setos vivos.

El área se encuentra bajo Régimen Patrimonial. Se establece la necesidad de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora, junto con Punta Gorda.

El uso admitido preferente es el residencial con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

El primitivo trazado de características pintoresquistas marca un sector de máxima protección por la relevancia de su traza y por los numerosos ejemplos de arquitectura ecléctica que configura su tejido en el que se destacan el hotel Carrasco y la iglesia Stella Maris (véase II.4.2).

Área periférica

Las directrices particulares que se establecen a continuación tienen como objetivo general la conformación del Área Periférica, preservando y potenciando las características ambientales y naturales existentes. Para ello, las Áreas Caracterizadas que define el Plan, estarán sujetas a Planes Especiales que estructuren y completen los tejidos urbanos, estableciendo las dotaciones de equipamiento urbano y de servicios en función de la cuantificación del déficit, y completando la infraestructura. Estos aspectos se integran a un plan de inversiones que viabilice las operaciones de reestructura urbana.

Por ultimo, y como caso particular, los programas de regularización de asentamientos se implementaran en función de lo establecido en los planes parciales, que prevenirán suelo para traslado y relocalización de población.

Cerro Norte – La Paloma – Casabó

Estas áreas nacen como extensión territorial de la ciudad de Montevideo sobre el Suelo Rural del departamento. Por lo tanto se caracterizan por la ausencia de una estructura urbana planificada y presentan graves carencias de servicios y equipamiento urbano.

En el caso de Cerro Norte y Casabó, se caracterizan por un amanzanamiento irregular de grandes dimensiones con fraccionamientos de distinto tipo, en algunos casos producto de operaciones estatales en vivienda popular, y en otros de asentamientos espontáneos que fueron subdividiendo el suelo. Por otro lado, la trama vial no tiene solución de continuidad, situación que se agrava por las cañadas existentes en el área.

El uso actual es preferente residencial, con fuerte presencia de asentamientos irregulares.

Como criterio de actuación para estas Áreas Caracterizadas, el Plan establece su estructuración y regularización. Para ello, se establecen las siguientes directrices:

- FOS: 80%.
- Afectaciones: retiro frontal de 4 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso preferente es residencial, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

En terrenos hoy municipales, que fueran del Frigorífico Artigas, lindantes con la avenida Carlos María Ramírez y el arroyo Pantanoso, ocupando un área aproximada de 20 hectáreas de un predio total de 27, se estudia un proyecto de Parque Industrial y de Servicios del Cerro de Montevideo. El mismo apunta a brindar suelo y/o áreas cubiertas con equipamiento para pequeñas y medianas empresas industriales y de servicios conexos.

Paso de la Arena – Las Torres – Los Bulevares

Surge como barrio jardín por extensión de la zona de influencia de dos estructuradores zonales importantes: camino Tomkinson y Simón Martínez —actual avenida Luis Batlle Berres—. La zona presenta una potencial capacidad como centro de servicios en general, y particularmente agropecuarios, para extensas áreas rurales y urbanas.

La trama urbana actual presenta una fragmentación de los tejidos residenciales que constituyen la unidad —los Bulevares, las Torres, etcétera—.

Se detectan graves conflictos ambientales provocados por las torres de alta tensión y los efectos contaminantes del arroyo Pantanoso y las áreas aún sin saneamiento.

El Plan establece como criterio de actuación la revalorización de las calidades ambientales existentes en las áreas de mayor consolidación, tomándolas como base para las operaciones de sutura, mejoramiento y recalificación en las áreas a regularizar, reestructurar o incorporar a la trama urbana. Para ello se establecen las siguientes directrices:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiros frontales de 5 metros.
- Altura: máxima de 9 metros.

El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Lavalleja Norte – Nuevo París

Es un área de alta concentración industrial, detectada como problemática por dichos usos en su integración con la vivienda. Existen tramos de cierta continuidad, donde la mayor parte del equipamiento industrial se ubica en manzanas de mayor dimensión que la media. La accesibilidad a la zona industrial y su relación con las vías principales y nodos de intercambio, generan un tránsito confuso de vehículos de carga, que se mezcla con transporte colectivo y privado.

Las directrices particulares del Plan establecen:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiros frontales de 5 metros en general y 4 metros en parte de Nuevo París.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio, con el entorno presentan vacíos urbanos significativos, que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

Casavalle – Piedras Blancas – Manga

Estos barrios se extienden a lo largo de la cuchilla Grande y tienen como conector principal la avenida José Belloni.

Sus calles, avenidas y plazas guardan una distancia con el damero tradicional por sus manzanas rectangulares.

Estos barrios, y en particular la centralidad de la avenida José Belloni, tiene gran incidencia sobre los territorios de Casavalle y Manga, pudiendo constituirse en elemento estructurador de dichos tejidos de escasa continuidad y déficit en cuanto a equipamientos y servicios.

El Plan establece la necesidad de elaboración de un plan de intervención prioritaria que permita superar las actuales condiciones de crítica situación social y de carencias con relación a la conformación y calificación del espacio urbano, a partir de las directrices que se establecen a continuación:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiros frontales de 4 metros en Casavalle y 7 metros en Piedras Blancas y Manga.
- Altura máxima de 9 metros con posibilidad de llegar a 12 metros con retiro bilateral en el sector próximo a la avenida José Belloni.



El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante; y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Punta Rieles – Don Bosco – Villa García

Estos barrios se desarrollan en una zona de quintas de pequeños agricultores, estructuradas en función de camino Maldonado y, por lo tanto, de traza irregular. Sus tejidos urbanos, de escasa consolidación, se conforman con un amanzamiento de diferentes dimensiones y por calles sin solución de continuidad, con problemas de equipamiento y de mantenimiento del espacio público.

En las pequeñas centralidades locales se detecta un déficit en lo referente a equipamientos comunitarios y a servicios.

La normativa en esta zona es la siguiente:

- FOS: 60 %.
- Afectaciones: retiros frontales de 7 metros en Villa García y 4 metros en Don Bosco y Punta Rieles.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Malvín Norte – Las Canteras

Este fraccionamiento, comprendido entre las calles Alejandro Gallinal y Zum Felde, desde la avenida Italia hasta camino Carrasco, nace como urbanización aislada en una zona de quintas de producción agrícola.

Esta constituido por grandes manzanas rectangulares de 100 por 600 metros con lotes de gran tamaño, bordeando el norte del parque Rivera.

De uso preferentemente residencial, asiento de conjuntos habitacionales cooperativos que intentan resolver los problemas de estructuración urbana en su interior, con calles semipúblicas y calles peatonales. Por tanto, los límites con el espacio público se conforman por laterales o fondos de tiras o bloques, lo que impide la caracterización de la calle y su lectura como espacio público. A estas limitaciones se le suma el vacío producido por las afectaciones para el desarrollo de un parque lineal aún no concretado.

La sumatoria de conjuntos no logra una estructura urbana integrada a la ciudad existente, debido a la ausencia de un tejido que la sustente.

Por consiguiente el Plan establece la realización de un Plan Especial de Ordenación y Recuperación Urbana que reestructure e integre esta área al resto de la ciudad, tomando en cuenta las siguientes directrices:

- FOS: 60%.
- Alturas máxima de 9 metros con posibilidades de llegar a 12 metros con retiro bilateral.

El uso preferente es mixto controlado. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

#### Otras Áreas Urbanizadas del departamento

##### Santa Catalina

El trazado de su tejido respeta la topografía y el paisaje del lugar, otorgándole una muy peculiar imagen.

El proceso de ocupación, poco regulado y guiado, genera algunos excesos en la apropiación de la costa y la construcción en sectores no apropiados desde el punto de vista ambiental.

Esta área ha sufrido un proceso de crecimiento poblacional y de extensión importante, producto de una ocupación espontánea que hoy se encuentra en proceso de regularización de la tenencia.

Su uso es predominantemente residencial, con población ocupada en actividades terciarias y comerciales y en la pesca artesanal.

La presencia de restos de saladeros caracteriza un sector de la costa.

Si bien las condiciones urbanas son deficitarias, en lo referente a equipamiento y servicios, el área posee un valioso potencial paisajístico, especialmente en la costa.

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 4 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso preferente es residencial y recreativo, con las actividades y servicios complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

##### Pajas Blancas

Pajas Blancas se conforma en su origen como balneario de turismo interno, que se sostuvo hasta principios de la década pasada, cuando procesos de afincamiento permanente de un sector de población cambiaron su papel, aunque se mantiene como centro de servicios recreativos locales, principalmente en los fines de semana.

Próximo a la zona urbana existe un sector importante bajo explotación agrícola o desocupado. Fraccionado desde hace tiempo, comenzó un proceso de ocupación particularmente sobre el camino José Aldama Ortega.

Desde el punto de vista ambiental posee valores naturales muy importantes. Sin embargo, el valor de la costa, con arcos de playa, puntas rocosas y dunas, se ve afectado por el avance de construcciones y el establecimiento de pescadores sobre la costa, siendo un escenario de crecimiento sostenido.

Por tanto el Plan establece la necesidad de limitar el crecimiento urbano, en función de las siguientes directrices particulares :

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 7 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso es preferentemente residencial y recreativo, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.

##### Pueblo Santiago Vázquez

Se encuentra en el límite del departamento, a orillas del río Santa Lucía y en una zona de bañados que condicionan su desarrollo y le otorgan valores ambientales particulares.

Su Suelo Urbano está consolidado por un trazado ortogonal claramente definido. El equipamiento urbano es importante y el casco antiguo presenta una imagen y una morfología homogénea.

Es un área predominantemente residencial que experimenta un crecimiento moderado, aproximadamente 20% en 11 años, con una densidad de 35 hab./há.

Se vincula a Rincón de la Bolsa, en el departamento de San José, y en menor medida a Paso de la Arena, centralidades zonales en desarrollo en el ámbito del área metropolitana de Montevideo. Sus principales conectores lo constituyen la avenida Luis Batlle Berres y la ruta N° 1. Por otro lado, el sector norte tiene una cierta conexión hacia el río, a través del camino Los Camalotes, que junto con la pista de regatas, los clubes de yates y el parque Lecocq, entre otros, desempeñan un papel importante a nivel recreativo.

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

El uso es preferente residencial y recreativo, con los servicios y equipamientos complementarios. Se excluyen las actividades que presentan riesgos de peligrosidad, insalubridad y/o contaminación, así como las que provocan molestias generadas por efluentes o por actividades que, por la baja dinámica de intercambio con el entorno, presentan vacíos urbanos significativos (por ejemplo para acopio de mercaderías), que repercuten negativamente en la calidad del espacio circundante y/o que producen interferencias en su entorno, afectando al sistema vehicular y al tránsito en general, y/o por invadir el espacio público.





Pueblo Abayubá

Situado en el límite norte del departamento, se encuentra fuertemente integrado a la ciudad de La Paz en el departamento de Canelones, en el extremo de uno de los corredores metropolitanos, la ruta César Mayo Gutiérrez.

La particularidad que presenta su localización hace necesaria la implementación de actuaciones metropolitanas para su ordenamiento urbano.

Se establece para el área:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

Toledo Chico

Ubicado el nordeste de departamento de Montevideo, su estructura urbana y funcional se vinculan fuertemente con la ciudad de Toledo en el departamento de Canelones, sobre todo en lo referente al equipamiento de servicios —escuelas, liceos, clubes, etcétera—.

Se localiza en una zona de base productiva de chacras, que se mantiene en un nivel importante, dando ocupación a la población residente. Por otro lado, la existencia de actividad industrial en el área ocasiona impactos significativos, tanto a nivel social como ambiental.

La particularidad que presenta su localización hace necesaria la implementación de actuaciones metropolitanas para su ordenamiento urbano.

Se establece para el área:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

Barrio Gori, Cabaña Anaya, Nuevo Lamas, La Colorada, Prolongación Las Piedras, La Fortaleza, Boizo Lanza, Fénix, Paso del Andaluz, Carlomagno

Se establecen para dichas áreas:

- FOS: 60%.
- Afectaciones: retiro frontal de 5 metros.
- Altura máxima de 9 metros.

II.4. Preservación patrimonial

II.4.1 Criterios generales

Los objetivos seguidamente expuestos reafirman los contenidos de los lineamientos generales que condujeron a la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo y en especial la resolución municipal N° 2004/96, que en su artículo 4º declara:

Definir una política de protección y promoción y desarrollo del acervo patrimonial del departamento de Montevideo que atienda tanto al medio natural como al cultural.

Considerar los valores patrimoniales departamentales como un componente estructural dentro del Plan así como en los planes parciales y proyectos urbanos.

Determinar criterios explícitos de clasificación y selección de áreas, lugares, conjuntos y obras testimoniales, contemplando las posibles propuestas que pueden elevar los vecinos del departamento.

Preservar los barrios tradicionales de Montevideo no solamente por sus características testimoniales sino por su valor como elemento fortalecedor de la identidad colectiva, y como modelo alternativo al de la ciudad segregada espacial y socialmente.

Elaborar instrumentos que atiendan los distintos grados de protección.

Posibilitar ámbitos municipales que coordinen los diversos organismos relacionados con la protección patrimonial y propendan a la coordinación con los organismos nacionales y departamentales que se ocupan del mismo fin.

Montevideo mantiene destacadas calidades ambientales en sus distintos sectores. Intervenciones privadas o planificaciones públicas que proponían modelos alternativos de ciudad no pudieron desvirtuar el interés testimonial de la mayoría de los espacios construidos con el aporte de las sucesivas generaciones.

Este patrimonio edilicio y ambiental ha ido desarrollando una imagen departamental que, traducida en los hechos a través de sus edificios, espacios, zonas, elementos naturales, visuales, etcétera, es claramente representativa de nuestra identidad colectiva como habitantes de Montevideo.

La realidad urbana es entendida en su totalidad como un producto cultural, resultado de una historia y una ubicación geopolítica favorable. Por tanto la política de protección patrimonial no puede ser apreciada exclusivamente como la necesidad de definir sectores, cotos donde sea imposible operar por parte de las nuevas generaciones, mientras en el resto sea posible actuar. Es prioritario definir actuaciones de protección patrimonial que contemplen por igual a todo el territorio departamental urbano y rural.

Las actuaciones de protección y promoción del patrimonio que contemplen los bienes individuales y particularmente las áreas y conjuntos patrimoniales desde una óptica de sostenibilidad, y que promuevan una conciencia mayor de la sociedad sobre la importancia del cuidado del patrimonio como elemento fortalecedor de la identidad colectiva.

En definitiva, se propone una política de protección del patrimonio natural y cultural que «... sólo puede ser eficaz si se la integra en una política coherente y si se la toma en consideración desde el planeamiento del territorio y del urbanismo en todos sus niveles».<sup>4</sup>

Una política de preservación que atienda la relación con el pasado, pero que al mismo tiempo induzca a un progreso meditado que contemple las características y limitaciones propias de la realidad.

El importante paso verificado de la antigua idea de monumento —como un elemento construido expresamente para recordar o exaltar algún hecho, persona o momento importante para la comunidad— a la idea de monumento histórico —en tanto hecho al que se asigna su valor monumental a través de su historicidad— permite reflexionar sobre la importancia del consenso que brinda la historia en la identificación de un ejemplo que originalmente no ha sido concebido para trascender, pero que a posteriori es seleccionado para ello.

En la carta de Venecia<sup>5</sup> se ha ampliado la noción de monumento que «comprende la creación arquitectónica aislada así como también el sitio urbano o rural que nos ofrece el testimonio de una civilización particular, de una fase representativa de la evolución o progreso, o de un suceso histórico. Se refiere no sólo a las grandes creaciones sino a obras modestas que han adquirido, con el tiempo, un significado cultural».

La consideración, ya no de elementos puntuales sino de sectores o unidades ambientales —un centro antiguo, sectores urbanos, barrios tradicionales, áreas de preservación del patrimonio natural— es un cambio conceptual importante. El estudio de áreas caracterizadas, la sostenida acción de las Comisiones Especiales Permanentes, así como los inventarios realizados en Ciudad Vieja y Barrio Reus al norte, pretenden vincularse a esta interpretación del problema. Son visiones que permiten vislumbrar el valor estructurante del patrimonio urbano en la planificación, la ampliación de la definición de patrimonio a otras áreas hasta ahora no consideradas como la periferia, las áreas rurales o el acervo industrial .

La conformación de la Unidad para la Protección del Patrimonio Edilicio, Urbanístico y Ambiental del departamento de Montevideo —en adelante Unidad para la Protección del Patrimonio— y la confección del listado de Bienes de Interés Municipal objeto de tutela, son un primer intento por reconocer una categoría propia. El Plan mantiene esta línea, sistematizándola e integrándola a sus bases mismas.

II.4.2 Preservación patrimonial en suelo urbano

En el entendido de que la ciudad, en su totalidad, es historia ella misma, la política de preservación será lo más amplia posible por lo que la definición de los grados de protección propuestos podrán ser objeto de revisión periódica para su modificación.

Áreas de protección sometidas a Régimen Patrimonial

Criterios de definición

De acuerdo a la complementación de la Carta de Venecia que se ha llevado a cabo en la llamada Carta de Washington de 1989, los criterios de valoración para este tipo de sectores —Áreas de protección sometidas a Régimen Patrimonial— se refiere a los siguientes parámetros:

- Vínculos con el resto de la realidad urbana a lo largo de su desarrollo.
- Funciones específicas adoptadas a lo largo de su historia.

4. Carta internacional para la Conservación de las Ciudades Históricas. ICOMOS. Toledo 1986.

5. Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de los Monumentos y de los Sitios, Venecia 1964.

- Ecosistemas relevantes.
- Trazado y catastro significativos.
- Relación entre edificación y áreas abiertas.
- Espacios públicos abiertos destacables.
- Jardines de casa quinta.
- Características reseñables del tejido urbano.
- Valores formales en sus edificios, tanto individualmente como en su conjunto, desde el punto de vista de los tipos edificatorios adoptados, escala, materiales y tecnologías aplicadas, decoraciones, etcétera.
- Representatividad de valores culturales de la sociedad.
- Elementos con valor simbólico relevante, representantes de una imagen de ciudad a través del tiempo.

Los criterios básicos de actuación dentro de las Áreas de protección sometidas a Régimen Patrimonial son:

- Realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora del área a proteger, de donde surja el límite definitivo, la normativa de alturas y ocupación, como base en la definición de parámetros de actuación. Incorporación del concepto de aprovechamiento mínimo del terreno como garantía del reconocimiento de los legítimos derechos de los propietarios en equilibrio con los intereses colectivos.
- Conocimiento de la totalidad de las construcciones del área mediante la realización de inventarios con evaluación y asignación de grados de protección. Éste será considerado como un insumo imprescindible para el Plan Especial del área.
- Control estricto de las actuaciones propuestas en los edificios categorizados en los inventarios, estableciéndose, según el Grado de Protección, el nivel de intervención posible.
- Promoción de sus valores presentes y potenciales.
- Realización de acciones concretas, urbanas y fiscales, de desarrollo de los valores patrimoniales.

De acuerdo con estos criterios se determinan cinco áreas de protección, que aprobados los Planes Especiales de Ordenación, Protección y Mejora estarán sometidas a Régimen Patrimonial a tenor de este Plan:

1. Ciudad Vieja:

- Mantenimiento del sector actualmente bajo jurisdicción de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.
- Incorporación a su gestión de la zona central delimitada por las calles Colonia y San José desde los actuales límites de la Ciudad Vieja hasta la calle Barrios Amorín.
- Realización del inventario de la zona centro y actualización del existente para la Ciudad Vieja.
- Realización de un Plan Especial para la Ciudad Vieja. El mismo debe evaluar las acciones habitacionales seguidas y los logros, y analizar las posibilidades de nuevos tipos crediticios para la vivienda así como la posibilidad de lograr la participación del Ministerio de Vivienda,

Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente para la búsqueda de soluciones habitacionales dentro del área para los sectores de bajos ingresos actualmente afincados en la misma.

2. Pocitos Viejo:

- Mantenimiento de la zona de Pocitos Viejo actualmente bajo la jurisdicción del Consejo Auxiliar de los Pocitos.
- Extensión de su jurisdicción hasta la rambla.
- Inclusión del bulevar General Artigas desde la rambla hasta avenida Italia y del Barrio Jardín del parque Rodó, así como otras modificaciones menores explicitadas en la Memoria Normativa. Incorporación dentro de la zona protegida de todas las avenidas y bulevares que la atraviesan, como aspecto de elemental coherencia urbanística.
- Realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora para la zona que cuente como insumo con un inventario de la zona que evalúe y asigne grados de protección para el total de la edificación comprendida dentro del área protegida.

3. Carrasco y Punta Gorda:

- Realización del inventario.
- Realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora para la zona que establezca criterios de intervención y que contemple las actuaciones necesarias para la preservación del patrimonio urbano, edilicio y vegetal.

4. El Prado:

- Mantenimiento de la zona bajo su órbita.
- Anexión de Capurro, según los límites explicitados en la Memoria Normativa.
- El barrio de Capurro presenta indudables valores urbanos por sí mismo y como pieza complemento de la conexión con el barrio del Prado y con la bahía. Destacar la escala de sus calles y sus espacios verdes tanto privados como públicos. En la actualidad la zona se encuentra deprimida y comprometida por la delimitación de los accesos a Montevideo y el cruce de la líneas del ferrocarril.
- Realización del inventario.
- Realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la zona, incluyendo el barrio de Capurro, con incorporación de los criterios urbanísticos de intervención y determinación de acciones de preservación del patrimonio vegetal.
- Caracterización de sus calles mediante el mantenimiento del empedrado y del arbolado.

5. Villa Colón (Lezica) y Colón:

A diferencia de las anteriores, Villa Colón (Lezica) y Colón es una nueva Área de Protección sometida a Régimen Patrimonial que el Plan propone incorporar.

Villa Colón, conocida hoy como Lezica, compartió desde su origen el destino de zona de descanso o recreo y el agrícola, con granjas dedicadas a la plantación de vides (Vidiella, Passadore). Alrededor de 1870 comienzan simultáneamente el remate de los primeros solares con una intensa plantación de árboles de especies exóticas (eucaliptus, araucarias, aromos, acacias, casuarinas y pinos)<sup>6</sup>. Actualmente mantiene la característica de zona predominantemente residencial, conformada en su mayoría por casas quintas de edificaciones exentas en grandes predios arbolados. El deterioro

observado en la zona así como la implantación de construcciones que no tienen en cuenta las preexistencias ni las características morfológicas demandan tomar medidas especiales. La necesidad de proteger la vegetación existente —tanto en el espacio público como en el privado— y las construcciones más significativas, sin la existencia hasta el momento de un inventario de las mismas, así como la necesidad de actuar con la flexibilidad necesaria que permita proteger sin congelar y renovar sin descaracterizar, hace que no sea suficiente el establecimiento de normas de edificación generales, por lo que se sugiere:

Realización de un Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora del área, con incorporación de los criterios urbanísticos de intervención y determinación de acciones de preservación del patrimonio vegetal y propuestas para una normativa especial.

*Otras medidas de protección patrimonial*

Además de estas áreas sometidas a la gestión mediante el Régimen Patrimonial, el Plan plantea la necesidad de seguir profundizando en las políticas de preservación patrimonial sometidas a Régimen General, sobre los siguientes criterios de definición:

- a) Los núcleos centrales de los barrios tradicionales fueron originalmente poblados periféricos a la ciudad y hoy están integrados con continuidad a la misma. Sus pobladores mantienen un alto grado de pertenencia. Tradicionalmente fueron lugar de convivencia de diferentes sectores socioeconómicos. Actualmente sufren un proceso de pérdida de población y deterioro, que requiere de medidas urgentes de actuación tendientes a su revitalización como modelo alternativo a la ciudad extendida y segregada.
- b) Son sectores urbanos que presentan al menos algunas de las siguientes características:
  - Calidades ambientales globales resaltables.
  - Singular relación entre los espacios abiertos y cerrados
  - Incidencia de la topografía en su configuración
  - Visuales que de ellas o desde ellas se tengan
  - Presencia de un tejido urbano homogéneo
  - Trazas con alto valor de permanencia

Los criterios básicos de actuación dentro de estas áreas son:

- Realización de Normas Complementarias y los respectivos Inventarios Básicos de Bienes (naturales y artificiales) y tramos a proteger, y que tengan como objetivo primordial promover la revitalización de las zonas.
- Mientras no se cuente con el inventario y las Normas Complementarias mencionadas, se tendrá especial consideración con todos los trámites relativos a:
  - Demolición
  - Reforma o ampliación de edificaciones anteriores a 1940
  - Intervenciones en edificios designados Monumento Histórico Nacional o Bien de Interés Municipal y en los predios linderos a los mismos.



6. «Hacia 1892, Colón era la sede estival de muchas familias montevidéanas, entre ellas, las de Iriarte Borda, Pérez Arrarte, Monteverde...»

Aníbal Barrios Pintos, «Montevideo, Los Barrios II.», Montevideo.

- Todos los proyectos de actuación sobre el espacio público.

De acuerdo con los criterios se determinan las siguientes áreas:

Núcleos centrales de los barrios tradicionales

Malvín

- Establecimiento de una normativa complementaria para la zona
- Realización del Inventario Básico de Protección.

Unión

- Establecimiento de una normativa complementaria para la zona.
- Realización del Inventario Básico de Protección.
- Ordenanza especial para la avenida 8 de Octubre, considerando particularmente la regulación de la cartelería y el equipamiento.

Cerro

Establecimiento de una normativa complementaria para la zona, para la cual se propone básicamente:

- Protección de visuales.
- Protección de la costa (espacio público, usos compatibles con el residencial), de los espacios públicos y recuperación del parque Vaz Ferreira.
- Reafirmación de la calle Grecia como eje histórico cultural y comercial.
- Realización del Inventario Básico de Protección

La Teja–Paso Molino

- Exoneración de retiros frontales y laterales en los sectores homogéneos.
- Regulación de usos compatibles con el carácter residencial del barrio.

Cerrito

Propuestas para una normativa complementaria:

- Protección de visuales.
- Control de localización de antenas u otras construcciones que superen en altura a la Iglesia Parroquial del Santuario Nacional del Sagrado Corazón de Jesús.

Reducto

- Establecimiento de una normativa complementaria para la zona
- Realización del Inventario Básico de Protección

Pueblo Ituzaingó

- Realización del Inventario Básico de Protección.
- Propuestas para una normativa complementaria:
- Mantenimiento y protección de tipos stud, vegetación y trazado

Bella Italia y Jardines del Hipódromo

- Protección del trazado.
- Protección de los espacios públicos y propuesta de equipamiento y forestación identificatoria de los mismos.

Pueblo Ferrocarril

- Realización del Inventario Básico de Protección.

Otros sectores urbanos

Parque Batlle

- Establecimiento de una normativa complementaria para la zona.
- Realización impostergable del Inventario Básico de Protección.
- Propuestas para una normativa complementaria:  
  
Protección de las tipologías de viviendas anteriores a 1930, villas, así como ejemplos arquitectónicos relevantes.

Buceo

- Establecimiento de una normativa complementaria para la zona.
- Realización del Inventario Básico de Protección.

Bulevar Artigas (ambos frentes) desde avenida Italia hasta avenida Dr. Luis A. de Herrera

- Establecimiento de una normativa específica para la zona.
- Realización del Inventario Básico de Protección.

Avenida 18 de Julio (ambos frentes) entre Barrios Amorín y bulevar General Artigas

- Realización del Inventario Básico de Protección

Áreas de protección visual o campos visuales protegidos

El Plan define algunas áreas, creando una nueva figura de protección de visuales con carácter escénico, que es necesario salvaguardar y garantizar para la apreciación pública. Estas visuales permiten destacar elementos urbanos referenciales, que son identificatorios del perfil de la ciudad y parte insustituible de su imagen.

Se generarán servidumbres de no edificación o la prohibición de interponer cualquier tipo de barreras entre los puntos de vista y el cuadro o escena (conos de percepción pública). Estos conos definen un área de barrido horizontal y un área de barrido vertical, desde el punto de vista hasta el cuadro o escena. Los barridos serán mayores a medida que las distancias aumentan entre los puntos de vista y el cuadro. Este concepto hace referencia al control de las alturas de los cuerpos, las distancias horizontales y verticales entre sólidos (ventanas).

El Cerro de Montevideo, el Cerrito de la Victoria, la Bahía de Montevideo, la costa este en toda su extensión, desde la escollera Sarandí hasta el parque Juan Antonio Lavalleja, la Punta Brava, la plaza Virgilio, entre otros, representan lugares desde o hacia donde se puede obtener puntos de vista de alto valor escénico.

Bienes naturales y artificiales de interés municipal

Al actual listado de Bienes de Interés Municipal —de los 71 bienes y los 466 ejemplares vegetales—, se propone incorporar los edificios industriales de fines del S. XIX y principios del XX, que se considera valiosos no solamente por su valor testimonial sino por su calidad arquitectónica.

Asimismo los edificios catalogados con grados 3 y 4 en la zona de la Aguada (sector barracas) y las edificaciones en la avenida 18 de Julio, en el tramo comprendido entre la Plaza Independencia y la calle Ejido.

II.4.3 Preservación Patrimonial en Suelo Rural

El área rural del departamento es poseedora de valores patrimoniales que serán protegidos, sean éstos construidos o naturales.

Por ello se incrementará todo lo atinente a la protección y desarrollo del patrimonio en dicha área, particularmente lo relativo a edificios, restos arqueológicos, visuales de carácter escénico, trazados, áreas ecológicamente significativas.

A los efectos de la presentación de las propuestas de preservación patrimonial en Suelo Rural, se las ordena en dos grandes grupos, aun cuando ambos están fuertemente relacionados:

- Bienes construidos de valor histórico, cultural y/o paisajístico
- Patrimonio natural

Preservación de bienes construidos de valor histórico, cultural y/o paisajístico

En el Suelo Rural del departamento existen numerosos ejemplos de construcciones de valor testimonial, algunas actualmente protegidas como monumentos históricos. La falta de control de las demoliciones, reformas o construcciones en el medio rural hace temer que se destruyan o afecten irreversiblemente bienes de valor testimonial. La dificultad de generar un mecanismo eficiente de control hace que sea más conveniente aplicar una serie de incentivos para que, de forma voluntaria, se registren las construcciones así como sus modificaciones. También se observa la necesidad de investigar la existencia de vestigios arqueológicos. Se propone la realización de un inventario de todo el Suelo Rural. Sin desmedro de ello se mencionan algunos bienes, a modo de ejemplo, que se propone declarar de Interés Municipal:

- Casco de la Familia Taranco, casa secundaria atribuida al Brigadier General Manuel Oribe (camino de la Redención y camino Buxareo).
- Capilla y Colegio Santa María (camino Buxareo y camino Melilla).
- Casco de Illa —hoy Victoria Plaza Hotel—, (camino de la Redención y ruta N° 5).

Además, son de destaque diversas trazas viales tradicionales con fuerte contenido histórico y con notables valores estéticos, tanto por el entorno que recorren como por sus propios atributos.

Se menciona a vía de ejemplo: camino Tomkinson, avenida de los Plátanos, avenida de los Fresnos, camino Buxareo, camino de la Redención, camino Cuchilla Grande.

Se propone medidas de protección y reposición del arbolado y pavimento de estas vías, incluyendo el especial cuidado de los proyectos edilicios con frente a las mismas.



Preservación del patrimonio natural

Lineamientos generales

Tal como fue analizado en la Memoria Informativa (véase I.3.4), el departamento de Montevideo cuenta, a pesar de su reducido territorio, con áreas con valores destacados como medio natural, aun cuando en muchos casos se encuentren más o menos modificadas por la acción del hombre. En conjunto se estima una superficie de aproximadamente 2.800 hectáreas, repartidas en seis grandes áreas (Rincón de Melilla, bañados de Santa Lucía, costa oeste —tramo Punta Espinillo—, costa oeste —tramo Colorada—, costa oeste —tramo Santa Catalina— y bañados de Carrasco).

Es esencial tener presente que, si bien la identificación de las Áreas Ecológicas Significativas se realiza en el espacio departamental, dichas áreas forman en muchos casos parte de ecosistemas que se extienden en los departamentos vecinos. Las propuestas deben, por lo tanto, prestar especial atención a la articulación con las políticas nacionales y de dichos departamentos.

El objetivo general de la preservación del patrimonio natural del departamento apunta a la protección de muestras relevantes de paisajes silvestres de Montevideo, la protección de la fauna y flora nativas, en especial de especies raras o amenazadas, y el inicio de tareas de recuperación de ecosistemas seleccionados.

Estos objetivos generales deben ser contextualizados en las características ecológicas del departamento y en cómo perciben y valoran los problemas ambientales los vecinos. Estos temas fueron extensamente desarrollados en la Memoria Informativa (véase I.3.3 y I.3.4) y aquí serán referidos de manera sintética.

La situación presente exige, además, que se establezca objetivos de gestión para controlar y revertir los impactos negativos.

Dichos objetivos generales pueden a su vez desagregarse en una serie de objetivos específicos que se relacionan con los criterios orientadores de la gestión en las áreas de preservación.

En primer lugar, el objetivo primario de la gestión de las áreas naturales es la preservación de los sistemas ecológicos, sus elencos de fauna y flora autóctonas, en especial de los paisajes destacados o las especies raras o amenazadas, por lo que las acciones humanas se deben mantener en un mínimo. Entre las acciones permitidas se encuentran aquellas que permiten monitorear y controlar el estado de los sistemas ecológicos, la realización de investigaciones científicas, y las acciones de recuperación de los ecosistemas alterados o degradados. Las tareas de investigación se orientan a generar conocimiento original sobre la situación de estos ecosistemas, las consecuencias del impacto humano, y el desarrollo de tareas de recuperación ecológica.

Otras acciones humanas son posibles en la medida en que el aprovechamiento de las áreas se realice de manera sustentable, especialmente por medio de actividades de educación, recreación y turismo, compatibles con los objetivos de preservación primarios.

Los objetivos de educación apuntan a promover el conocimiento público sobre las características de estos ambientes, el elenco de especies de fauna y flora autóctonas, los aspectos destacados de su biología, el papel de los espacios naturales para la calidad de vida de los montevideanos, y como apoyo a los usos productivos, como el aprovechamiento del agua, la agropecuaria, el turismo, y la educación. Se promoverá el conocimiento de la importancia de estas áreas en todo el país y también a nivel internacional.

Los objetivos de turismo y recreación apuntan a delimitar sitios donde los montevideanos puedan disfrutar de un entorno natural, desarrollar allí tareas recreativas y de descanso, y fomentar usos turísticos, especialmente los vinculados al eco-turismo o turismo de naturaleza.

Un elemento básico en esa dirección, es la delimitación de las áreas a proteger y su categorización de acuerdo a su situación actual y los objetivos y pautas generales de actuación en cada caso.

Categorías de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural

Las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural incluyen las Áreas Ecológicas Significativas identificadas en la Memoria Informativa (véase I.3.4) a las que se agrega, en algunos casos, zonas contiguas que cumplen un papel de amortiguación de efectos provenientes de su entorno. Como consecuencia, las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural no coinciden exactamente con las Áreas Ecológicas Significativas, sino que son, en muchos casos, más extensas.

Para la implementación de la gestión de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural se establecen tres categorías que se corresponden aproximadamente con criterios decrecientes de preservación de valores naturales:

- Áreas de Paisaje Natural Protegido;
- Áreas de Recuperación Ambiental;
- Otras Áreas de Significación Ambiental.

Las **Áreas de Paisaje Natural Protegido** corresponden a las Áreas Ecológicas Significativas de primera importancia, destacadas por sus indicadores de biodiversidad y paisaje, con algún grado de impacto humano actual o pasado, que requieren de medidas de rehabilitación y recuperación, y que presentan buenas posibilidades de servir a los fines de la preservación ecológica. El objetivo primario de la gestión para estas áreas es preservar y mantener las características de sus ecosistemas —comprendiendo su medio físico y biológico, incluyendo su elenco de fauna y flora, impidiendo deterioros o impactos en el ecosistema—, realizar las medidas posibles de rehabilitación y recuperación, y habilitar usos de educación, recreación y turismo.

Las Áreas de Paisaje Natural Protegido incluyen a las Áreas Ecológicas Significativas de:

- Rincón de Melilla
- Bañados de Santa Lucía (incluyendo al parque Lecocq)
- Costa Oeste, desde Santiago Vázquez hasta Punta del Cano (incluyendo el parque Punta Espinillo y el Área de la Cañada Pajas Blancas)

Estas Áreas de Paisaje Natural Protegido cuentan con zonas de amortiguación delimitadas que se presentan en el Plano II.16.

Las **Áreas de Recuperación Ambiental** corresponden a las áreas de significancia ecológica media, que presentan paisajes destacados por sus indicadores de biodiversidad y paisaje, pero con mayores grados de intervención humana, que requieren medidas más enérgicas de rehabilitación y recuperación para servir a los fines de preservación ecológica o de turismo y recreación. El objetivo primario es impedir nuevos deterioros en estas áreas, revertir los actuales, y establecer metas en el corto y mediano plazo para su recuperación, incluyendo la restauración y rehabilitación <sup>7</sup>.

Las Áreas de Recuperación Ambiental corresponden a las siguientes Áreas Ecológicas Significativas:

- Costa Oeste, entre punta del Cano y el Cerro;
- Bañados de Carrasco (incluyendo el área ecológica significativa del arroyo Toledo);
- Arroyo Pantanoso.

En el caso de estas áreas, sólo se establece un Área de Amortiguación para la costa oeste entre punta del Cano y el Cerro, que forma así una unidad con el Área de Amortiguación que incluye al resto de la costa oeste, los bañados del Santa Lucía y Rincón de Melilla.

Otras Áreas de Significación Ambiental

Para estas áreas se recomienda medidas de gestión, pero no se establece categorías específicas.

Incluyen las siguientes Áreas Ecológicas Significativas:

- Isla de las Gaviotas
- Principales arroyos.

Medidas generales de manejo de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural

Cada una de las áreas definidas como de Paisaje Natural Protegido o de Recuperación Ambiental, deberá poseer un plan de manejo y una zonificación específica. Para los planes de manejo se indica diferentes conjuntos de medidas, unas que enfatizan la preservación ecológica y otras en usos esencialmente recreativos, turísticos y educativos. Estas medidas son de aplicación general en todas las áreas, con ajustes de acuerdo a la situación de cada una de ellas. El conjunto de medidas se describe a continuación.

En el caso de las otras Áreas de Significación Ambiental en Suelo Rural se establece orientaciones generales de manejo.

Medidas de gestión con objetivos de preservación ecológica

El objetivo primario es mantener los sistemas ecológicos originales y las especies de fauna y flora nativas allí presentes. Se indica como usos no permitidos cualquier tipo de actividad o intervención que implique transformación o modificación del medio físico o biológico, incluyendo el acervo de especies de fauna y flora nativas. En particular se indica las siguientes acciones:

- Edificación o urbanización de cualquier tipo, con exclusión de aquellas con fines de uso en investigación, educación o recreación, según las autoridades responsables del área.
- Construcción de obras de infraestructura de cualquier tipo, tales como caminos, obras hidráulicas o redes de alta tensión.
- Instalación de cartelería de publicidad.
- Introducción de especies exóticas de flora o fauna.
- Vertidos de efluentes y residuos sólidos.
- Recolección de plantas y animales silvestres.

7. La restauración se entiende como el conjunto de medidas para que el ecosistema degradado vuelva a su condición natural inicial; la rehabilitación alude a las acciones para llevar al ecosistema a una condición anterior, de menor alteración, aunque sea distinta de la natural inicial.

Cuadro 2. Principales Áreas de Preservación del Patrimonio Natural: categorías y objetivos

| Área de preservación patrimonial | Categoría                              | Áreas ecológicas significativas cubiertas <sup>9</sup>  | Objetivos   |
|----------------------------------|--|---|---|
| Rincón de Melilla                | Área de Paisaje Natural Protegido      | Rincón de Melilla   | Preservación, recreación y turismo  |
| Bañados de Santa Lucía           | Área de Paisaje Natural Protegido      | Bañados de Santa Lucía<br>Parque Lecocq   | Preservación<br>Investigación<br>Recreación, turismo y educación.<br>Zoológico  |
| Costa Oeste de Montevideo        | Área de Paisaje Natural Protegido      | Costa Oeste -tramo Pta Espinilo.<br>Costa Oeste -tramo Pta Colorada.<br>Parque Pta Espinillo.<br>Cañada P. Blancas. | Preservación<br>Recreación, turismo y educación.<br>Parque y camping.           |
| Costa Oeste de Montevideo        | Área de Recuperación Ambiental         | Costa Oeste -Tramo Santa Catalina   | Preservación y recuperación.<br>Recreación, turismo y educación.                |
| Bañados de Carrasco              | Área de Recuperación Ambiental         | Bañados de Carrasco<br>Arroyo Toledo  | Preservación y recuperación<br>Recreación, turismo y educación.<br>Parquización |
| Arroyo Pantanoso                 | Área de Recuperación Ambiental         | Arroyo Pantanoso  | Preservación y recuperación<br>Recreación, turismo y educación<br>Parquización  |
| Isla de las Gaviotas             | Otras Áreas de Significación Ambiental | Isla de las Gaviotas  | Preservación y recuperación<br>Recreación, turismo y educación                  |
| Principales arroyos              | Otras Áreas de Significación Ambiental | Principales arroyos   | Preservación y recuperación<br>Recreación, turismo y educación<br>Parquización  |

- Sitios de camping.
- Instalaciones temporales o permanentes de cualquier tipo.
- Caza o pesca salvo casos de excepción con fines de conservación o investigación aprobados por las autoridades competentes del área.
- Emisión de ruidos perturbadores del entorno.
- Utilización del fuego.

La circulación y acceso público deben estar controlados, en sus modos como en sus recorridos, de manera de asegurar los objetivos de conservación. Se podrá realizar actividades de investigación, tanto como fin en sí mismo como para planificar el manejo. Las autoridades del área podrán realizar las intervenciones de manejo que consideren técnicamente necesarias.

Medidas de gestión con objetivos de educación, recreación y turismo

Los usos preferentes se orientan a la instalación de infraestructura de servicios destinados a la recepción de visitantes y vigilancia, así como al desarrollo de actividades de tipo didáctico, educativo, de difusión o de recreación. Estas actividades tendrán como límites, y por lo tanto cobran la forma de usos no permitidos, aquellas acciones que desencadenan impactos que impiden alcanzar los objetivos de conservación señalados arriba. Se debe contemplar en ese extremo los emprendimientos que, por su envergadura, intensidad o permanencia, signifiquen alteraciones en los sistemas y procesos ecológicos, que puedan amenazar o poner en peligro a éstos o a su fauna y flora. Estos usos deben ser analizados atendiendo a la capacidad de carga de visitas o usos de cada una de las áreas. También se propone utilizar la infraestructura existente en los parques municipales (Lecocq y Punta Espinillo) para fines de servicio a las actividades de educación, investigación y uso público en general.

Zonificación general dentro de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural

Las medidas de gestión se ordenan en el espacio mediante la zonificación dentro de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural. Considerando la superficie de las áreas en consideración y la titularidad de los predios, se presenta un marco de zonificación simple, que puede ser adaptado y ampliado en cada una de las regiones en la medida que se establezcan acuerdos con los propietarios privados y los ministerios nacionales competentes<sup>9</sup>.

Dentro de cada Área de Preservación del Patrimonio Natural, se distingue tres categorías de zonas, a saber: una zona con énfasis en la preservación, otra donde se permite diversos usos, y finalmente, una de amortiguación. Esta es una aproximación esquemática y orientativa, ya que como se verá, en algunas áreas se seguirá otras subdivisiones.

Zonas con énfasis en la preservación

Corresponde a los espacios ecológicos más destacados para su preservación, sea por el valor ecológico de los ecosistemas, atributos de los paisajes, o presencia de especies destacadas por ser raras o estar amenazadas. Se limita las posibilidades de modificación del ambiente, y se permite las acciones de investigación.

Zonas con énfasis en el uso público de educación, recreación y turismo

Se define como tales los espacios destinados a albergar las instalaciones y servicios necesarios para el desarrollo, administración y manejo de estas áreas, así como aquellos espacios habilitados para el uso público con fines de educación, recreación y turismo.

Zonas de amortiguación

Se define como tal al espacio territorial comprendido en el entorno de las zonas con énfasis en la preservación y/o de las zonas con énfasis en el uso público de educación, recreación y turismo de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural. Los ecosistemas representados en las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural no funcionan aisladamente del contexto espacial que los incluye, sino que mantienen flujos permanentes de intercambio de materia, energía y seres vivos, con el medio que los rodea; asimismo, los impactos de origen humano no necesariamente son focalizados, y distintas actividades realizadas en el entorno de estas áreas pueden tener repercusiones negativas sobre ellas. Por ello se definen zonas de amortiguación entre las zonas con énfasis en la preservación y/o zonas con énfasis en el uso público de educación, recreación y turismo, y el entorno adyacente a varias de las Áreas de Preservación del Patrimonio Natural. En ellas las actividades y aprovechamientos productivos agropecuarios deben ser compatibles con el mantenimiento de los atributos ecológicos de la zona a la cual rodean.

Las zonas de amortiguación se definen por proximidad geográfica y por cuencas hidrográficas. Las primeras han sido definidas en forma preliminar de manera de englobar una superficie adecuada para asegurar esa capacidad de amortiguación, y referidas a caminería y accidentes fácilmente identificables. Las segundas rescatan la importancia de que las cuencas ya constituyen unidades en sí mismas para algunos procesos ecológicos, y en especial para atender aspectos como contaminación de diversos orígenes que es transportada por el agua, erosión de suelos, transporte de nutrientes, etcétera.

Lineamientos de manejo para cada Área de Preservación del Patrimonio Natural

Área de Paisaje Natural Protegido de Rincón de Melilla  
Este espacio protegido abarca los humedales, montes ribereños y monte en parque sobre el río Santa Lucía, y las confluencias sobre éste del arroyo Colorado y del de Las Piedras, así como tributarios menores —cañadas del Juncal y del Dragón—.

El objetivo primario de manejo es mantener los ambientes silvestres, con medidas de protección especialmente dirigidas a los bañados que ocupan la planicie sobre el río Santa Lucía y los arroyos, así como a preservar los montes nativos, tanto ribereños como en parque.

Se debe seguir especialmente las restricciones a la urbanización y actividades de edificación que impliquen alteraciones de esos ecosistemas, regulación de loteos y control de la implantación de industrias en los cursos de agua tributarios, con exigencias de corrección de contaminantes en la fuente de origen. Se manejará adecuadamente las vías de comunicación para controlar los accesos al área.

8. Ver su definición y descripción en la Memoria Informativa, I.3.4.

9. En las bases conceptuales para el manejo de áreas de reserva ecológica, se propone el uso del instrumento de Reserva de Biósfera, propiciado por UNESCO. Esta categoría posee muchos elementos positivos, varios de los cuales se siguen aquí.

Se promoverá mediante diversos instrumentos entre los propietarios privados los siguientes usos: sitios de preservación privados, usos turísticos, ecoturísticos y recreativos, y cualquier otra actividad que minimice sus impactos ambientales.

La zonificación del área debe realizarse con el concurso de los propietarios de los predios. Como líneas directrices se sugiere establecer como zonas de énfasis de preservación los bañados de la desembocadura del arroyo Colorado con el río Santa Lucía, y los que se encuentran sobre las márgenes de este último. Asimismo, se debe evaluar establecer corredores en franja con medidas de preservación siguiendo los cursos de los arroyos Las Piedras y las cañadas del Dragón y Juncal, promoviendo un manejo del área por microcuencas. La zona de amortiguación comprende límites de proximidad geográfica, y se los extiende en la cuenca del arroyo Las Piedras y las micro-cuencas de las cañadas del Dragón y Juncal. Dicha zona de amortiguación forma una unidad con las correspondientes a las áreas de bañados de Santa Lucía y de la costa oeste —que incluyen sectores de Paisaje Natural Protegido y de Recuperación Ambiental—.

En el caso de esta Área de Paisaje Natural Protegido, así como para el de los bañados del Santa Lucía, las áreas ecológicas de importancia exceden el límite departamental y se requiere un enfoque metropolitano, promoviendo acciones coordinadas con el Gobierno Nacional y los de los departamentos vecinos. Esto implica reconocer áreas de significancia ecológica que merecen ser protegidas en las vertientes opuestas de los arroyos Las Piedras y Colorado, del río Santa Lucía, así como incorporar las islas fluviales en este último río.

**Área de Paisaje Natural Protegido de bañados del Santa Lucía**  
Esta área protegida abarca los humedales y ambientes asociados en la margen montevideana del tramo final del río Santa Lucía. Desde el punto de vista ambiental es una continuación de los humedales de Rincón de Melilla. Dados los valores ambientales de esta área y el buen grado de conservación de sus atributos naturales, se propondrá un Plan Especial de los bañados del Santa Lucía. Este Plan tiene como centro esta área ecológica significativa, pero involucra a mediano plazo las áreas de Rincón de Melilla y el tramo entre Santiago Vázquez y el parque Punta Espinillo de la Costa Oeste.

A pesar de que el área de los bañados posee una singular importancia ecológica, ha quedado vinculada al parque Lecocq. Los énfasis en el manejo del parque se traducen en medidas esencialmente dirigidas a la flora y la fauna extranjeras. Por esta razón, se indica que en las medidas de gestión del área se considerará varias prioridades, a saber:

- a) el manejo conservacionista de los ecosistemas de humedales y la barranca adyacente;
- b) vincular esos bañados con los usos que se realizan del parque Lecocq;
- c) intensificar el uso público de las zonas consideradas como vacías, y con ello desarrollar una valoración del área como parte del acervo ecológico departamental;
- d) formas de uso social claras y evidentes, donde la propia presencia de los vecinos sirva a la vigilancia y administración de los predios y reduzca las posibilidades de asentamientos irregulares.

El objetivo primario de manejo para el área es la preservación de los ambientes naturales, con usos recreativos, turísticos y educativos asociados y articulados con el propósito de protección. Entre los usos no permitidos se estable-

ce en especial la edificación o instalación de industrias y la regulación de las actividades agropecuarias de manera de minimizar sus impactos.

La zonificación de manejo propuesta para el área reconoce cuatro categorías:

*Zonas con énfasis en la preservación*, que involucra sectores de bañados y humedales, islas y barrancas con monte nativo

*Zonas con énfasis en los usos educativos*, recreativos y turísticos, que involucra distintos sectores de barrancas sin monte o con monte muy degradado y sitios de bañados y humedales más vinculados a la Pista de Regatas y el parque Lecocq.

*Zona del parque Lecocq*, que pasa a constituir un sitio clave en la gestión de los bañados de Santa Lucía.

*Zona de amortiguación*, que se integra a la correspondiente a las áreas de Rincón de Melilla y de la costa oeste.

Finalmente, debe recordarse que les caben a los bañados de Santa Lucía las mismas consideraciones que las referidas al Rincón de Melilla en relación a su carácter de ecosistema compartido con los departamentos de San José y Canelones.

**Área de Paisaje Natural Protegido de la Costa Oeste**  
Incluye el tramo costero sobre el Río de la Plata, desde Santiago Vázquez hasta la punta del Canario, incluyendo el área de cañada Pajas Blancas, correspondiendo a las Áreas Ecológicas Significativas de la Costa Oeste en sus tramos Espinillo y La Colorada. Se incluye la zona de recuperación de Pajas Blancas y el parque de Punta Espinillo.

El objetivo primario se centra en la preservación, con el mantenimiento sin modificaciones de los paisajes naturales existentes, rehabilitación de zonas degradadas, permitiendo usos turísticos, recreativos y educativos. Se debe limitar la nueva forestación con especies exóticas.

La zonificación de manejo propuesta reconoce cuatro categorías:

**Zona con énfasis en la preservación**  
Corresponde a los bañados de mayor superficie al sur de Santiago Vázquez y el tramo de la costa entre éstos y Punta Espinillo. Se debe rehabilitar la zona de la Punta Espinillo propiamente dicha para servir a fines de preservación. Los usos no permitidos incluyen edificaciones, obras de infraestructura y otras modificaciones del sitio. Se deberá recuperar el monte costero autóctono (espinillar), lo que implica tareas de manejo enérgicas y evaluar la posibilidad de una reforestación. Se debe prohibir el ingreso de vehículos fuera de camino que transitan en las dunas y bordes de los bañados. Se evaluará en detalle si es necesario talar y retirar tocones en parte de la forestación exótica que existe sobre esa punta. Instalar una vía de acceso desde el parque de Punta Espinillo que sirva para un recorrido educativo y recreativo.

Se formulará un plan de manejo con los vecinos y propietarios, que incluya un mecanismo de vigilancia y control colectivos sobre los accesos a la punta, y establecer sitios de acceso alternativos para los vecinos y pescadores.

La Isla del Tigre debería ser incluída bajo los objetivos de preservación.

**Zona con énfasis recreativo–turístico**  
Corresponde a la zona costera adyacente a Santiago Vázquez, al parque de Punta Espinillo, y en el tramo correspondiente a La Colorada, incluyendo la zona de cañada de Pajas Blancas. Se mantendrá el uso público sobre las playas. Se podrán establecer diversos proyectos turísticos, con medidas indirectas como incentivos o exoneraciones para emprendimientos de ecoturismo, turismo de naturaleza, viviendas construidas atendiendo los contextos ecológicos del área, etcétera.

**Zona del parque de Punta Espinillo**  
Corresponde al parque Municipal, con forestación exótica, servicios para visitantes, camping, etcétera. Se propone mantener esos usos. Establecer usos vinculantes con el área de preservación, especialmente con la Punta Espinillo propiamente dicha, por medio de un sendero de visitas, guiado o autoguiado, y bajo control y vigilancia.

Se subdividirá la zona en dos unidades de gestión, una vinculada al parque de Punta Espinillo, junto al tramo de costa desde ese sitio a Santiago Vázquez, y la otra, con participación de los propietarios de los predios, en el tramo de Costa Oeste de La Colorada.

**Zona de Amortiguación**  
Se establece una amplia faja de amortiguación en torno a las zonas recién delimitadas. Esta zona se continúa, hacia el noreste, con la correspondiente a bañados de Santa Lucía y Rincón de Melilla, y hacia el sureste con la definida para el resto de la Costa Oeste (hasta el Cerro de Montevideo).

*Área de Recuperación Ambiental de la Costa Oeste*

Corresponde al área ecológica significativa de la Costa Oeste en su tramo Santa Catalina, comprendido entre punta del Canario y el Cerro. En comparación con el resto de la Costa Oeste, se trata de sectores que se encuentran más modificados, bajo un uso más intenso. Presentan paisajes destacados por sus indicadores de biodiversidad y en su condición actual poseen un uso turístico y recreativo intenso.

Desde el punto de vista de la fauna si bien no existen relevamientos exhaustivos que permitan valorar exactamente su relevancia es de suponer que la misma debe haber sufrido importante disminución por los impactos ya mencionados. Por lo tanto se sugiere establecer para esta zona pautas de manejo generales que impidan un aumento del deterioro, control de contaminación, apelar a estudios de evaluación del impacto ambiental a nivel departamental, actuar sobre las vías de acceso a las zonas turísticas, y coordinar las competencias para el control de las edificaciones en la faja de defensa de costas.

Se establece para esta área una zona de amortiguación que se extiende paralela a la misma y en continuidad con la definida para el resto de la Costa Oeste.

*Área de Recuperación Ambiental bañados Carrasco*

Comprende las áreas significativas de los bañados de Carrasco propiamente dicho y el área del arroyo Toledo. Es un área muy deteriorada, en su ma-



yor parte bajo propiedad privada, pero con una alta valoración social en favor de su recuperación, y algunos atributos ecológicos remanentes.

El objetivo primario de la gestión es impedir nuevos deterioros, preservando la diversidad biológica remanente, mantener su condición de espacio verde, donde no se autorizará la urbanización, obras de infraestructura, etcétera, y potenciar acciones que permitan su uso público.

Se reconocen al menos dos zonas de gestión. Una central, o asociada a cursos de agua y canales, con sitios relictuales no alterados, que deberían ser mapeados con mayor precisión, y que merecen ser protegidos y realizar allí tareas de rehabilitación. La rehabilitación debe evaluar sus éxitos en un mediano plazo y considerar si es posible encarar tareas de restauración, como por ejemplo la reinundación de algunas áreas, o si por el contrario el área debe mantenerse en este tipo de condiciones y puede ser parquizada. También se debe evaluar si los efectos de oxidación sufridos por la materia orgánica y la subsidiencia consecuente a la contracción de las capas superiores del suelo por efecto de la desecación serían procesos reversibles en caso de intentarse la recuperación por reinundación. En estas evaluaciones deberá considerarse además de manera especial, el papel potencial de procesamiento de las aguas provenientes de la cuenca, contribuyendo de este modo a mejorar la calidad de las aguas que escurren a través del arroyo Carrasco hacia el Río de la Plata.

La segunda zona, en la periferia del área, más alterada, debería ser promovida como sitios de parquización, emprendimientos de uso público, con lugares para visitas de fin de semana, incluyendo infraestructura mínima para comidas, asientos, usos deportivos, etcétera.

Si bien no se delimita una zona de amortiguación, se entiende que la rehabilitación sólo es posible si se controla con éxito la contaminación en la cuenca del arroyo Carrasco.

El manejo por microcuencas es esencial en esta área para revertir la contaminación del bañado. En este sentido se debe controlar la contaminación por efluentes y residuos sólidos que aportan las cañadas de la Chacarita y Canteras y los arroyos Manga y Toledo. Cualquier tarea de preservación ambiental de este bañado deberá contar con la eliminación de la contaminación precedente de las usinas de disposición de residuos sólidos, y un manejo adecuado de la contaminación por efluentes y residuos sólidos de los cursos de agua. Del mismo modo deberá cuidarse especialmente el manejo de efluentes de Parque de Actividades del Este propuesto para la zona de Manga, procurando que los mismos sean tratados en el sitio de emisión (o en plantas colectivas dentro de esa área) y que no sean derivados a ninguno de los cursos tributarios de esta cuenca, sino que por el contrario, sean conducidos a la red de saneamiento.

En general, se entiende serán coadyuvantes a los objetivos de recuperación ambiental, el desarrollo de usos turísticos y recreativos y el mantenimiento de las actuales zonas agropecuarias, aunque deberá cuidarse la instalación de emprendimientos con efluentes contaminantes —por ejemplo, producción masiva de animales—.

Las áreas del bañado de Carrasco y del arroyo Toledo se continúan en sus márgenes opuestas en el departamento de Canelones. El Área de Recuperación Ambiental aquí propuesta se puede articular en ese departamento, no sólo con el resto de los bañados de Carrasco, sino que también con el parque F.D. Roosevelt, un sitio parquizado, con intenso uso turístico y recreativo. Se establecerán planes de coordinación en el uso y manejo de ese parque, con recorridos amplios que incluyan la zona de los bañados, y liberación de accesos en la zona norte.

Área de Recuperación Ambiental del arroyo Pantanoso

El objetivo primario es detener el deterioro de la zona, mantener el bañado y, si se logran las condiciones adecuadas, iniciar una tárea de recuperación ecológica. El Plan reclasifica el área como Suelo Rural.

Se reconocen dos zonas. Una engloba el bañado remanente, donde se debe priorizar la tarea de recuperación. La otra incluye el resto de los márgenes del arroyo, la que puede ser librada a la parquización, con usos recreativos, facilidades deportivas, etcétera.

La recuperación del área depende de un programa de control de la contaminación y recuperación del arroyo Pantanoso y su cuenca. Además se debe evaluar el estado de contaminantes en el lecho del arroyo, con especial atención a los metales pesados.

Otras Áreas de Significación Ambiental

Isla de las Gaviotas

La Isla de las Gaviotas se encuentra catalogada como área protegida por la normativa nacional. Posee buenas potencialidades como sitio de recreación y turismo donde se puede encarar tareas de educación ambiental.

Cursos de los principales arroyos

Corresponde a los paisajes asociados a los principales cursos de agua departamentales, bajo distintos usos y que requieren medidas de protección ambiental. Incluye una faja aproximada de 25 metros en ambas márgenes de los arroyos Colorado, Las Piedras, Toledo, Carrasco, Melilla, San Gregorio, etcétera. Se deben realizar tareas de gestión que incluyen evitar nuevos deterioros, controlar los impactos de los vertidos de efluentes, anular la presencia de residuos sólidos, promover la forestación de las márgenes, alentar parquizaciones abiertas al público y evitar el talado de vegetación natural donde aún existan remanentes.

II.5. Áreas de Promoción y Planes Especiales con valor estratégico

II.5.1 Criterios generales

Los capítulos precedentes desarrollan, desde una perspectiva de conjunto, propuestas de estructuración y de ordenación que abarcan toda la ciudad y el territorio y que constituyen el marco de referencia general de las múltiples y diversas actuaciones e intervenciones urbanas.

Otro componente importante del Plan lo constituyen las que hemos dado en llamar Áreas de Promoción, así como los Planes Especiales con valor estratégico.

Cuando se señala Planes Especiales con valor estratégico se identifica aquellos que, actuando sólo en una parte del conjunto, como por ejemplo una pieza urbana, aunque indirectamente, en un proceso inducido obran en un territorio más amplio, pues por su impacto positivo pueden desencadenar otras acciones. Existe, por tanto, una íntima correlación entre estos planes y el modelo urbano-territorial propuesto, en la medida en que provienen de una raíz común: con diferentes grados de especificidad todos

ellos apuntan al cumplimiento de los objetivos orientadores y las estrategias generales del Plan.

Constituyen apuestas por conseguir objetivos globales, cuya existencia es consecutiva a la puesta en valor del Plan, en relación secuencial.

Constituyen, en algunos casos, prefiguraciones urbanas detalladas, a la escala correspondiente, referida a los requerimientos del sector específico de actuación. En otros, contienen propuestas restringidas a una temática particular. Y en conjunto están dirigidos a la implementación de las recomendaciones contenidas en la propuesta global y serán objeto de estudio, en etapas subsiguientes.

Con estas operaciones, y con otras que pudieran diseñarse a lo largo de la vida del Plan, y poniendo en juego la figura del Régimen Específico de forma simultánea, se podrá orientar todas las iniciativas hacia la consecución de un objetivo fundamental: El desarrollo orientado de áreas clave del territorio y, por ende, el impacto esperado sobre la estructura urbana en su conjunto.

Áreas de Promoción

Constituyen unidades geográficas, objeto de intervención urbana prioritaria, cuyo desarrollo tendrá proyecciones en todo el territorio y se desarrollarán mediante distintos programas y planes ya sean sectoriales y/o especiales.

La designación de Áreas de Promoción implica la posibilidad futura de delimitación de áreas de Régimen Específico en ellas contenidas, que serán remitidas a ordenación mediante Planes Especiales y Proyectos Urbanos de Detalle y a ejecución mediante Unidades de Actuación (véase III.3.2—Instrumentos de Gestión).

En este enfoque, se integra la dimensión físico-ambiental, social y espacial, así como los aspectos relativos a la calidad del paisaje urbano, previendo la necesaria coordinación de acciones municipales, estatales y privadas.

Asimismo, redundará en una mayor rentabilidad de la inversión municipal sobre el espacio público, en la medida en que ésta incentiva la acción privada.

La capacidad de concertación con los agentes públicos y privados se constituye en el principal gestor de esta modalidad, consiguiendo mediante esta fórmula de urbanismo concertado lograr una síntesis de intereses, sin renunciar a las debidas competencias públicas.

El gobierno municipal pondrá en marcha diferentes alternativas operacionales —bajo el denominado Régimen Específico—, que se conjugarán a fin de lograr el objetivo fundamental:

Hasta tanto, cada una de las intervenciones urbanas individuales que se concreten en el Área de Promoción, estará sometida a las disposiciones normativas que le alcanzan, de acuerdo a la Zonificación Terciaria, bajo el Régimen General o Patrimonial si corresponde, y según los procedimientos de gestión que el mismo establezca.

Criterios de priorización

Los criterios de designación de las Áreas de Promoción y su desarrollo prioritario conjugan aspectos relativos a su ubicación estratégica, sus papeles e interrelaciones con el resto del territorio, así como la identificación de áreas de oportunidad, tanto en su dimensión territorial como en los aspectos operativos.

Se asigna particular valor a su potencialidad como inductor y desencadenante de procesos de transformación urbana, de mayor alcance territorial.

Criterios de designación

La delimitación de estas áreas abarca situaciones urbanas diversas:

En algunos casos, se trata de zonas deprimidas, con importante deterioro ambiental o paisajístico, o con carencias estructurales de importancia.

Se requerirá, en estos casos, de operaciones de renovación de fuerte impacto, que implicarán una sustitución tipológica y/o funcional.

En otros, incluye zonas de alto valor patrimonial o ambiental, en las cuales se requerirá una importante inversión en el mantenimiento, recuperación y potenciación de los valores originales, y en el acondicionamiento del espacio público.

Entre ambos extremos, comprende, asimismo, tejidos intermedios de muy escasa dinámica y calidades urbanas medias, con posibilidades de densificación.

El denominador común en su delimitación lo constituye la necesidad de intervenir, orientar y promover su desarrollo, mediante los diversos actores territoriales, con carácter prioritario.

Designación de Áreas de Promoción

Esta designación no es exhaustiva ni definitiva, y será objeto de revisiones o de futuras incorporaciones, en la medida del valor experimental de un instrumental urbanístico novedoso. Por lo tanto, requerirá una evaluación periódica de resultados.

La aplicación del mismo estará orientada al cumplimiento de los objetivos esenciales que, para estas áreas, se señalan.

Las Áreas de Promoción designadas comprenden:

*Bahía de Montevideo.* La revalorización de las áreas circundantes a la bahía tiene como objetivo fundamental el reequilibrio de la ciudad, volcada actualmente hacia el este, y la recuperación del escenario geográfico constituido por la bahía, la península y el Cerro de Montevideo; elementos singulares de conformación, caracterización e identidad urbanas.

*Bulevar José Batlle y Ordoñez – Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.* Con sus características particulares, ambas vías de tránsito desempeñan un rol significativo en la trama vial urbana, conectando los principales ejes del desarrollo radiocéntrico.

Su capacidad de estructurar y vincular áreas urbanas heterogéneas, así como las potencialidades de cambio de los tejidos adyacentes, permiten plasmar el objetivo fundamental de combatir segregaciones urbanas y sociales crecientes y fortalecer el desarrollo de áreas intermedias de escasa dinámica urbana.

Planes Especiales

Con un carácter más concreto se identifican en el Plan sólo dos Planes Especiales por su valor estratégico, de los que, en principio, se contemplan en el mismo. Estos Planes Especiales tienen un carácter básico de intervención física y de inversión pública sobre el espacio público, confiando a su mejora la revitalización de diversas áreas y la consecución de importantes equipamientos o espacios libres a nivel ciudad.

Los Planes Especiales con valor estratégico son:

Proyecto Centro

La recuperación de la centralidad principal —la avenida 18 de Julio y su entorno— tiene un significado estratégico para el conjunto de la ciudad.

Como asiento de la gran mayoría de los edificios institucionales y de la mayor y más variada oferta cultural y de servicios, la estimulación del mejor uso del patrimonio construido y del espacio público constituye una apuesta a valores de uso de la ciudad en su conjunto.

Arroyo Miguelete

El enfoque integral de la recuperación de la Cuenca del arroyo Miguelete, a partir de su desarrollo como una estructura territorial con valor de equipamiento metropolitano, contribuye al objetivo propuesto de recuperación, dinamización y calificación de barrios adyacentes en toda su extensión, y a la afirmación de su carácter vertebrador y de soporte de nuevos usos sociales públicos.

II.5.2 Bahía de Montevideo

Antecedentes históricos

Con una extensión de doce kilómetros desde el Muelle de Escala hasta la Punta del Rodeo, la Bahía de Montevideo fue, hasta las primeras décadas del siglo, el escenario natural y el marco donde se desarrollaban las actividades más relevantes de la época.

El desarrollo más importante de la Ciudad Vieja se generó en el sector norte de la misma, al abrigo de los fuertes vientos del sudeste.

El otro sector residencial por excelencia, el Prado, se conectaba con el estuario a través del arroyo Miguelete, hasta el parque y la playa Capurro, la principal estación balnearia durante muchos años.

También los barrios obreros se apoyaron en la Bahía.

Villa Cosmópolis y el Pueblo Victoria ocuparon la zona oeste de la misma; el primero en la falda del Cerro y el segundo entre los arroyos Miguelete y Pantanoso.

Asimismo, se instalaron allí los grandes equipamientos de la época: el Puerto en su origen y más tarde el Ferrocarril, junto con la industria más importante del momento: los frigoríficos.

Dicho proceso continuó más tarde, con la instalación de la Usina de Generación Eléctrica y la Refinería de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (A.N.C.A.P.).

Hacia 1900, Montevideo se extendía en un radio de dos kilómetros en torno a la Bahía.

Posteriormente, clubes deportivos como el Guruyú, el Rowing y el Nacional de Regatas, también se emplazaron en su perímetro.

A partir de 1920, con el crecimiento demográfico de la ciudad y cambios en las preferencias y comportamientos sociales del sector de población con mayores ingresos, comenzó el fuerte desarrollo urbano hacia el este, que aún continúa y trasciende los límites departamentales.

Por otra parte, el pujante desarrollo industrial del país a partir de la década del 30 y la implantación mayoritaria de tales instalaciones en zonas como La Teja, Aguada, Capurro y arroyo Seco, vinculadas directamente a la Bahía o indirectamente a través de los arroyos, generó un proceso continuo de contaminación progresiva de sus aguas.

El gran crecimiento del Puerto, y con él, la expansión de la zona periportuaria —muelles privados y depósitos de cuero y lana—, junto con el desarrollo de las instalaciones de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (A.N.C.A.P.) y Usinas y Transmisiones Eléctricas (U.T.E.), y la implantación de industrias en el borde oeste, completaron un cinturón de grandes equipamientos que cerraron la Bahía al resto de la ciudad.

En las décadas del 60 y 70, cambios en los sistemas productivos y de transporte a nivel nacional, provocaron el abandono de las instalaciones de la industria frigorífica en la zona, generando la aparición de grandes áreas de deterioro y equipamientos en desuso.

Desde 1985, con el nuevo trazado de los accesos a Montevideo de las rutas N° 1 y N° 5, y su conexión con la rambla Baltasar Brum, se abrió una nueva perspectiva de la ciudad y su Bahía.

Valorización de la situación presente

El panorama que ofrece esta nueva perspectiva evidencia su situación actual, altamente deficitaria:

- Existencia de un cinturón industrial con un alto grado de obsolescencia y subutilización, fruto de la evolución tecnológica y de los cambios en los escenarios económicos producidos en los últimos cincuenta años.
- Existencia de numerosos terrenos de propiedad estatal —Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.), Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (A.N.C.A.P.), Usinas y Transmisiones Eléctricas (U.T.E.)—, con construcciones que, en muchos casos, representan un gran acervo arquitectónico, con índices de deterioro.
- Existencia de grandes equipamientos, vinculados a estos organismos, ubicados en relación directa con el espejo de agua, que interfieren en la relación Bahía–Ciudad.
- Reciente implantación de depósitos de contenedores en el lado sur de la rambla Baltasar Brum, que se han transformado en un cierre visual hacia la Bahía.
- Presencia de elementos contaminantes, originados en:
  - El vertido de desperdicios industriales a los arroyos Miguelete y Pantanoso, sin tratamiento previo.
  - La evacuación directa a la bahía de los sistemas de saneamiento Paraguay–Piedras Blancas, Miguelete, Belvedere y Cerro.
- Tejidos contiguos a la Bahía con diversas carencias ambientales, afectados, además, por procesos de deterioro progresivo y ausencia de dinámica urbana: Cerro, Bella Vista, Arroyo Seco, Aguada, Ciudad Vieja.
- Trazado de los accesos al Puerto, que actúa como elemento de segregación de los tejidos urbanos contiguos.

Oportunidades

No obstante su situación crítica actual, el entorno de la Bahía mantiene intactas sus potencialidades naturales, constituyendo una alternativa viable de reequilibrio de la ciudad.

- Paisaje urbano singular y altamente identificatorio.
- Importante contribución ambiental y de recuperación ciudadana del acceso litoral, en el futuro.
- Excelente accesibilidad y ubicación urbana estratégica.
- Importante stock de tierra disponible y edificaciones en desuso.
- Parcelario especial que, por sus dimensiones únicas en la ciudad, habilita el desarrollo de Planes Especiales.
- Proximidad a la centralidad principal.
- Cobertura total de servicios y equipamientos.

A sus valores potenciales, se suma un proceso ya iniciado de revitalización del área:

La localización de la Terminal de pasajeros y vehículos automotores (ferry) de la compañía Buquebus constituye una puerta de acceso a un millón de personas al año; las propuestas del *Plan Fénix* —en el marco del Programa Nacional de Recuperación Urbana—, con sustitución de usos para la Estación Central General Artigas y la playa de maniobras de A.F.E., anuncian nuevas inversiones públicas y privadas en La Aguada; el inicio de la construcción de la Torre de las Comunicaciones de A.N.TEL para su nueva sede, integra un nuevo elemento de referencia urbana; la recuperación de las aguas de la bahía —prevista por el Plan de Saneamiento III—, es un objetivo alcanzable en un futuro cercano; la recuperación de la rambla barrial del Cerro desencadena un proceso de apropiación ciudadana de las zonas costeras.

La recuperación del protagonismo de la Bahía en la vida ciudadana, como espacio público calificado para la población, representa un factor desencadenante de procesos de renovación urbana en los barrios contiguos, e implica la apertura de posibilidades de transformación, que van más allá del área estrictamente considerada.

Objetivos

Los objetivos principales perseguidos en el Área de Promoción Bahía de Montevideo son:

- Recuperar su histórico protagonismo urbano potenciando su utilización ciudadana mediante el conjunto de transformaciones previstas.
- Potenciar la función residencial y densificar la ocupación y uso de sus edificaciones, atendiendo especialmente a las de mayor significación edilicia y patrimonial.
- Mejorar la articulación y relaciones puerto-ciudad mejorando la accesibilidad y posibilitando la utilización ciudadana de sectores del ámbito portuario sin menoscabo de su funcionalidad ni riesgos.
- Impulsar la difusión de los efectos positivos que la recuperación de esta significativa parte de la ciudad tendrá sobre los tejidos urbanos adyacentes.

- Impulsar la recuperación y reciclaje de los edificios de mayor valor simbólico y arquitectónico existentes en número importante en el sector urbano objeto de este proyecto estratégico.

II.5.3 Bulevar José Batlle y Ordóñez–  
Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera

Ambas vías del tránsito, con dirección coincidente, desempeñan un rol significativo en la trama vial urbana, conformando un par complementario, que conecta los principales ejes de desarrollo radiocéntrico.

Sus particularidades demandarán atención diferenciada en cuanto a su caracterización y tratamiento de sus bordes; no obstante, se integran en una propuesta común: la de incentivar la promoción y revitalización de los tejidos que atraviesan, y articular distintas realidades urbanas y socio-económicas.

Bulevar José Batlle y Ordóñez

Antecedentes históricos

La traza del antiguo Camino de los Propios nace con nuestra ciudad, fundada en 1724, como elemento estructurante de la relación entre la ciudad y el territorio, y se convierte en una huella indeleble.

El crecimiento posterior de la ciudad, caracterizado por una lógica de desarrollo radiocéntrica, absorbe la estructura lineal articulada por el Camino de los Propios.

La unión física de ambos sistemas no pone en crisis a ninguno: los tentáculos de la ciudad histórica y su lógica radial continúan estructurando la forma del crecimiento de la ciudad, mientras que el viejo Camino de los Propios potencia su singular rol vinculador.

De esta manera, su integración en la estructura urbana central lo transforma en una segunda cintura a escala de toda la ciudad.

Valoración de la situación presente

- El trazado transversal —casi diagonal— del bulevar lo hace soporte de una movilidad básica en la malla actual.
- Vincula áreas urbanas francamente opuestas: un sureste poderoso, saneado y servido, con un noroeste marginal, contaminado y deficitario en servicios básicos.
- La identidad del bulevar no radica en la consolidación de sus bordes, sino en su carácter de cuasi autopista urbana: la precisión de su trazado, la continuidad de su calzada, la importancia de sus canteiros, su iluminación y fuerte tránsito.
- La lógica estructural de los tejidos que atraviesa es totalmente autónoma de la traza del bulevar.
- Estos tejidos, vinculados a diferentes formas del crecimiento urbano —unas, emparentadas al desarrollo tentacular de la ciudad; otras, producto de emprendimientos autónomos de gran escala— se caracterizan por su indiferencia mutua y su conexión aleatoria.
- Las características morfológicas de los bordes del bulevar a lo largo de su recorrido, son variadas y, en ocasiones, contradictorias.

- Sin embargo, la constante es la concentración de actividades y densidades mayores en los cruces importantes y la aparición de algunos grandes equipamientos, generadores de dinámicas urbanas particulares, también próximos a estos cruces.
- Algunos son puntos referenciales a escala urbana; otros son importantes a escala local o zonal.
- Todos ellos son generadores de momentos urbanos particulares o destacados.
- Esta situación marca un ritmo en sus bordes, alternando con los tejidos urbanos barriales que se materializan en ellos, con escasa presencia y variedad tipomorfológica.

Oportunidades

La posición del bulevar respecto a las áreas urbanas intermedias avala su potencialidad de elemento integrador de variadas lógicas territoriales.

En su recorrido, se identifican situaciones urbanas con grandes posibilidades de transformación que, por su ubicación y dimensiones, podrían tener un impacto considerable en la ciudad.

La conexión del bulevar con los accesos a Montevideo afirma su rol articulador con los diferentes crecimientos urbanos extra-departamentales.

Dispone de la capacidad de soporte de grandes equipamientos de atractivo metropolitano; compatibles con su imagen de cuasi autopista urbana.

Su particular topografía genera variadas situaciones altimétricas, de singular atractivo.

Ofrece la oportunidad de integrar el verde de los parques urbanos, en algunos puntos de encuentro, y como constante de diseño.

Avenida Dr. Luis Alberto de Herrera

Valoración de la situación presente

- La avenida Dr. Luis Alberto de Herrera, discontinua y multifacética, representa el necesario contrapunto a la geométrica precisión de trazado que caracteriza el bulevar José Batlle y Ordoñez.
- En tanto este último responde, básicamente, a la concepción de eficiencia funcional en su comportamiento, como vía de atravesamiento rápido, rectilínea en su trazado e indiferente a los tejidos que atraviesa, la primera es soporte de una intensa movilidad de personas.
- Es asiento de las relaciones humanas y sustento de la vida barrial; heterogénea en la medida en que refleja situaciones, características e identidades locales.
- A tal punto se mimetiza con su entorno que, por momentos, pierde la jerarquía que le confiere su papel dentro del esquema vial general, adquiriendo peculiaridades de calle barrial; sorprendiendo el descubrimiento de su real estatuto, en el encuentro con otros estructuradores viales primarios.
- Es asiento y vínculo de grandes equipamientos urbanos relacionados a la salud, a la educación, a la actividad comercial y recreativa e, incluso, de carácter institucional.



- Enlaza, en su recorrido, espacios de intercambio y apropiación a escala local: pequeñas plazuelas, centralidades de usos diversificados.
- No obstante esta diversidad, se reconoce una cualidad de hegemonía en su imagen: el verde que se abre, en sus extremos, a una perspectiva mayor —la rambla y el parque del Prado—, y que la acompaña en todo su trayecto y en sus bordes, integrando los pequeños espacios y asimilando el verde privado.
- La concentración de actividades—llamadores antes descripta y el atravesamiento de zonas de alta densidad poblacional, han determinado su rol tradicional de gran portadora del transporte colectivo; rol que se verá fortalecido en la medida en que se independice de otras modalidades de transporte, no compatibles.
- La alternativa de funcionamiento de esta vía con carácter complementario al bulevar José Batlle y Ordoñez, reducirá sensiblemente la conflictividad vial actual.
- La fachada de la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera es exponente de los tejidos que atraviesa, tanto en su caracterización socio-económica, como en relación a los aspectos edilicios y urbanos.
- No obstante, se advierte una constante de franco predominio en todo su recorrido:
- Más allá del surgimiento aleatorio de edificaciones en altura —vinculadas, en general, a la proximidad de un cruce con vías principales—, y de tramos homogéneos de características particulares o asimilables a una época determinada, la constante está representada por la vivienda unifamiliar de uno o dos niveles.
- Esta modalidad de uso y ocupación determina, a su vez, una modalidad de relacionamiento comunitario y de vínculo con el espacio colectivo que, sin duda, contribuye a recrear la atmósfera del barrio, y las calidades ambientales.
- Específicamente en la zona del Prado, las casonas de principios de siglo han probado sobradamente su capacidad de albergar otros destinos, con el mantenimiento de la tipología y el ambiente originales.
- Sin desatender aquellas consideraciones formales que apunten a la jerarquización de la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera como tal, esta cualidad deberá ser rescatada y potenciada.
- Asociado a la tipología predominante, el uso residencial del suelo representa el destino principal.
- Convive, no obstante, con los grandes equipamientos urbanos y las centralidades locales de usos diversificados, sin distorsiones ni incompatibilidades visibles.
- La concentración de actividades especializadas en algunos tramos constituye polos de atracción, que afirman la vocación de convocatoria de la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.

### Oportunidades

Las áreas libres que ofrecen, en la actualidad, una imagen pobre y desestructurada, con destino incierto y escaso o nulo equipamiento, brindan la oportunidad de potenciar las cualidades paisajístico-ambientales y reafirmar o consolidar espacios de apropiación peatonal.

La aptitud de la división predial para la recepción de grandes equipamientos —de dimensiones importantes en algunos casos—, habilita la inserción de

destinos múltiples, a condición de que se preserve la calidad ambiental y se adopten previsiones respecto a los impactos derivados de estas intervenciones.

La presencia de edificaciones de alto valor patrimonial con escaso mantenimiento, ofrece la oportunidad de rescatar y dignificar el patrimonio cultural urbano, como parte de nuestra historia.

### Objetivos

Los objetivos principales perseguidos en el Área de Promoción Bulevar José Batlle y Ordóñez—avenida Dr. Luis Alberto de Herrera son:

- Combatir y aminorar el proceso de decaimiento social y económico de este estratégico sector urbano.
- Potenciar la función residencial en el conjunto del sector, tomando en consideración las características y complementariedad de sus distintas áreas componentes.
- Impulsar la localización de actividades compatible con la función residencial, mejorando el espacio público y los valores de centralidad zonales y locales.
- Mejorar la articulación interna y la integración al resto de la ciudad, mediante la ordenación del transporte público y la potenciación del equipamiento.
- Identificar y desarrollar áreas de oportunidad internas para su transformación y potenciación del conjunto del sector mediante la aplicación del Régimen Específico.

### II.5.4 Proyecto Centro

Se define como uno de los Planes Especiales con valor estratégico al tramo central de la avenida 18 de Julio y su entorno, que comprende el perímetro delimitado por las calles Uruguay, Dr. Javier Barrios Amorín, Santiago de Chile, Maldonado y Florida.

Los dos problemas principales que inciden hoy en la desvalorización de esta área en tanto centralidad principal de la ciudad son su difícil accesibilidad y el decaimiento de la actividad comercial.

El primero de los factores, favorecido por la ubicación en península del centro respecto al resto de la ciudad, se ve potenciado por el importante incremento del parque automotor en los últimos años, por la necesidad de reordenación del sistema de transporte colectivo y por la falta de adaptación a estas nuevas circunstancias de la infraestructura existente.

El segundo proviene de la pérdida de competitividad del centro, en tanto zona comercial, frente a ofertas comerciales más accesibles, seguras y cómodas, instaladas en otras zonas.

Sin embargo, existen usos inherentes al centro de la ciudad que mantienen su vigencia.

La avenida 18 de Julio y su entorno siguen concentrando la gran mayoría de los edificios institucionales de la ciudad; se ubica en esta zona la más variada oferta cultural de Montevideo y concentra también los mejores servicios turísticos —hoteles, cambios de moneda, agencias de viaje—, así como una importante cantidad de instituciones bancarias.

La revalorización de esta área, de importante contenido patrimonial y de innegable valor simbólico por su imagen de identificación urbana, requiere

de una importante inversión en el mantenimiento, recuperación y potenciación de los valores originales y en el acondicionamiento del espacio público.

Las inversiones municipales en el espacio público, en el marco de una gestión concertada con los diversos agentes públicos y privados, constituye el apoyo básico que oficia de dinamizador de la promoción y desarrollo de esta zona.

Es así que ya está en ejecución la primera etapa de las obras del *Proyecto de Revitalización de la avenida 18 de Julio*, que comprende en esta instancia el tramo de la misma entre la Plaza Independencia y la plaza Fabini y que, en el futuro, llegará hasta la calle Santiago de Chile.

Los objetivos a los que apunta la revitalización de dicho eje central implican la introducción en él de funciones y calidades que por diversas causas han disminuido su eficiencia, su accesibilidad, su transitabilidad —vehicular y peatonal—, su calidad ambiental, su seguridad.

Implican también mantener y desarrollar valores aún presentes y vigentes tales como algunas importantes funciones culturales y comerciales, su notable y diversificada calidad arquitectónica y por sobre todo su valor y significación simbólica y su poder de convocatoria urbana en un ámbito local, nacional e internacional.

Las primeras intervenciones de orden físico están orientadas a ampliar en forma significativa las áreas peatonales y en particular las aceras, a fin de proporcionar a los peatones un desplazamiento cómodo, agradable y libre de obstáculos.

Esto requerirá el equipamiento y acondicionamiento de las áreas peatonales eliminando barreras físicas y mejorando y recuperando la calidad visual y ambiental del espacio público, disminuyendo la polución y atenuando el tránsito vehicular.

Esta atenuación deberá irse operando en base a una racionalización jerarquizada del sistema público de transporte y a la canalización del tránsito de automóviles privados, regulando cuidadosamente la ubicación y número de los estacionamientos.

Estas intervenciones físicas serán complementadas por otras acciones tendientes a:

- la preservación, rehabilitación y desarrollo de la calidad de su edificación en base a apropiadas medidas de protección, mantenimiento y restauración.
- el restablecimiento de elementos de valor ambiental, funcional y material, como por ejemplo el arbolado.
- la eliminación de dispositivos y equipos fuera de uso, remanentes de sustituciones anteriores.
- la incorporación de un sistema de mobiliario urbano de alto nivel técnico y estudiado diseño que atienda las necesidades y caracterice fuertemente el área con un mínimo de elementos tales como asientos, cabinas telefónicas, papeleras, jardineras y maceteros, paradas de omnibuses, quioscos, luminarias.
- la recuperación de la imagen urbana mediante la regulación normativa de la cartelería y marquesinas.

### Objetivos

Los objetivos principales perseguidos con el Plan Especial de valor estratégico Proyecto Centro son:



- Impulsar la plena recuperación de los valores históricos y culturales de esta parte de la ciudad, prestando para ello una especial atención al patrimonio urbano y arquitectónico.
- Potenciar la densificación poblacional y la integración social en todo este ámbito, impulsando el reciclaje de edificios y viviendas, así como la edificación de solares.
- Impulsar la diversificación funcional del área recalificando e integrando las actividades económicas, recreativas y culturales asentadas en ella, especialmente las terciarias, comerciales, turísticas, financieras y de administración.
- Mejorar la accesibilidad e integración de esta parte de la ciudad con el resto de la misma y del departamento, ordenando y reforzando el acceso mediante transporte público y birrodado.
- Revitalizar las funciones sociales y económicas de la avenida 18 de Julio, mejorando y manteniendo sus espacios públicos y condiciones de tránsito.

II.5.5 Arroyo Miguelete

Es el principal curso de agua en el departamento, tanto por la extensión de su cuenca hidrográfica como por su relación de importantes áreas urbanizadas, desde su nacimiento en la Cuchilla Pereira hasta su desembocadura en la Bahía. La cuenca está totalmente comprendida en el territorio departamental y abarca una superficie de 113 km². El arroyo Miguelete atraviesa de norte a sur el departamento de Montevideo y tiene una extensión aproximada de 22 km.

A principios de siglo, ha sido el estructurador de varios paseos de los montevideanos, uniendo el parque del Prado con la playa Capurro. Sus aguas han sido soporte de actividades de esparcimiento y deportes.

Hoy la cuenca cuenta con zonas ocupadas por asentamientos irregulares, especialmente en la zona del tramo medio del curso.

El problema generado por este tipo de asentamientos no radica sólo en la disposición de los líquidos residuales sino en el vertido de residuos sólidos asociados a la principal actividad económica de los ocupantes de los asentamientos: el reciclado de la basura. Esto se ve agravado porque una importante proporción del material no recuperable es arrojado al curso de agua.

Este proceso de urbanización informal en sus márgenes y la implantación en su cuenca de numerosas industrias que arrojan desechos sin procesar han polucionado sus aguas, haciéndolas impropias para cualquier tipo de actividad, así como constituyen un latente peligro sanitario y ambiental.

El Plan Especial arroyo Miguelete, incluye todo su cauce, vinculando estrechamente la Bahía de Montevideo con el Suelo Rural. Dada la importancia y potencialidad de la Bahía, las obras en el arroyo Miguelete deben servir de inicio para el mejoramiento de la misma, mediante el aprovechamiento para nuevos usos de la población.

Según el estudio realizado en el marco del Plan Director de Saneamiento de Montevideo, Etapa III, para la «Renovación de las Márgenes Urbanas del Arroyo Miguelete», se proponen acciones en el corto plazo, necesarias para evitar los vertimientos de aguas residuales y/o industriales en la cuenca. Se plantea una acción integrada a lo largo de toda la cuenca realizable

en etapas encarando en forma coordinada todas las acciones municipales, estatales y privadas.

La implementación de este Plan, supone tres tipos de operaciones:

- intervenciones fuertes en puntos clave del recorrido;
- ordenación urbana, y establecimiento de Áreas de Régimen Específico una vez definidas en dicha zona Unidades de Actuación;
- acciones de calificación difusa, vinculadas a la parquización y progresivo equipamiento de los espacios incorporados al sistema.

El enfoque integral contribuye al objetivo de recuperación, dinamización y calificación de barrios adyacentes en toda su extensión, y la afirmación de su carácter vertebrador y de soporte de nuevos usos sociales públicos.

El Proyecto del parque lineal del Miguelete es pensable a partir de algunas acciones ambientales previas que aseguren la recuperación y el mantenimiento de la calidad de sus aguas, como condición de futuras acciones urbano-paisajísticas.

Ellas son, la concreción de obras de saneamiento incluidas en el Plan de Saneamiento Urbano III, con el control de los vertimientos de aguas residuales domésticas e industriales en la cuenca, y, el control de los vertidos sólidos, producto de la actividad principal de los clasificadores de residuos fundamentalmente en Casavalle y Estación Yatay. Por último, se debe proteger la cuenca en el Suelo Rural para asegurar el control de la calidad de las aguas en las nacientes.

Objetivos

Los objetivos principales del Plan Especial arroyo Miguelete son:

- el habilitar recorridos públicos parquizados y equipados en los márgenes del arroyo en toda la longitud entre la Bahía y el Suelo Rural, con ramblas vehiculares, ciclovías y sendas peatonales;
- es de fundamental importancia recuperar la calidad ambiental y el paisaje urbano en los márgenes del arroyo mediante intervenciones urbanísticas de reestructuración y recalificación, complementado las acciones de infraestructura de saneamiento;
- el realojo de los asentamientos irregulares ubicados a lo largo del arroyo, deberá considerar localizaciones cercanas, pero compatibles con los objetivos anteriores;
- se ha de concebir esta intervención como una estructura urbana unitaria, con valor de equipamiento metropolitano, y a la vez al servicio de los barrios y zonas adyacentes;
- deberá contribuir a recuperar, calificar, dinamizar y densificar los barrios adyacentes mediante el instrumento del Régimen Específico, delimitando Unidades de Actuación.

Por su característica de atravesamiento del departamento de Montevideo, de norte a sur, puede ser dividido en diferentes sectores, con características y problemas diferenciados.

Área Rural (desde la cuchilla Pereira hasta camino Carlos A. López)

Es una zona de grandes valores paisajísticos, por su topografía, vegetación y vistas sobre la ciudad que, con el interés agregado de las instalaciones de O.S.E., constituye un área especialmente apta para usos turísticos y recreativos.

Se propone un plan de manejo hidráulico, que en virtud de las posibilidades de embalse de las aguas, sirva a los fines de aprovechamiento para el riego, regulación del caudal de estiaje, y además de usos turísticos y recreativos.

Se debe controlar el manejo de prácticas agrícolas, de sistematización, para evitar la erosión del suelo y el uso inadecuado de agrotóxicos.

También es de vital importancia el control de la instalación de agroindustrias y en particular el tratamiento de sus efluentes.

Parque Del Norte (entre camino Carlos A. López y avenida de las Instrucciones)

Es el sector donde culmina el tramo urbano del arroyo.

Como propuestas se debe considerar:

- La creación de un gran parque público que demarque ese fin del suelo urbano, y mejore la estructura de la periferia.
- La formación de un embalse para control del caudal del arroyo y actividades recreativas.
- La implantación de áreas deportivas de escala departamental, lugar de posibles relocalizaciones de clubes deportivos con ubicaciones inconvenientes, aprovechando la conexión con camino Carlos A. López.

Casavalle–Cementerio Del Norte (entre avenida de las Instrucciones y camino Dr. José María Silva)

Las acciones en este sector son de trascendentes ya que es aquí donde se producen el vertimiento de un importante volumen de desperdicios sólidos arrojados directamente al arroyo o a sus afluentes, las cañadas Matilde Pacheco y Casavalle.

Para la propuesta se entiende necesario la relocalización de los asentamientos irregulares, ubicados en los márgenes del arroyo Miguelete y en zonas inundables, coordinando estas acciones con la Cartera Municipal de Tierras. Así mismo puede resultar un agente potenciador la relocalización o nueva implantación de clubes sociales y que además de suponer nuevos usos para los bordes, se constituyen en elementos de mantenimiento y vigilancia.

Aires Puros (entre camino Doctor José María Silva y avenida Millán)

Es el tramo central del arroyo Miguelete en su trayecto urbano y en él se produce el cruce con el bulevar José Batlle y Ordoñez. por sus características topográficas presenta una de las mejores vistas a lo largo del recorrido. Es uno de los sectores más afectados por asentamientos irregulares en sus bordes.

La propuesta incluye la relocalización de estos asentamientos y de la cancha existente. También importa considerar la ampliación de los conjuntos habitacionales existentes para consolidar el borde urbano del parque. Es fundamental la implantación de un equipamiento de porte en el cruce con el bulevar José Batlle y Ordoñez que contribuya con su imagen a reafirmar el uso público del parque.

**Prado (entre avenida Millán y avenida Agraciada)**

Este tramo es el que se encuentra en mejores condiciones ambientales, si bien es necesario algunas operaciones en el mantenimiento y la limpieza.

La propuesta se centra en la recuperación y valorización del Hotel del Prado, y su entorno inmediato. Además se debe afirmar el polo cultural conformado por el Museo Blanes y el Espacio Barradas en el cruce con la avenida Millán.

**Paso Molino – Capurro (desde la avenida Agraciada hasta la desembocadura)**

Es este el sector de conexión del Paso Molino con la Bahía. Se propone la apertura de un paseo lineal en los bordes del arroyo en el tramo entre la avenida Agraciada y los accesos de las rutas Nº 1 y Nº 5 a Montevideo, así como la creación de un polo de instalaciones de usos recreativos vinculados al espejo de agua en su desembocadura, debidamente articulado con la Planta de Alcoholes de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (A.N.C.A.P.).

Para ello es necesario la relocalización de asentamientos irregulares implantados en los bordes del arroyo Miguelete. También se debe recalificar el área urbana en la zona de la Estación Yatay y la implantación de programas culturales.