

# Áreas patrimoniales y recintos calmados

*Ángela Perdomo. Directora de Taller, Farq-UdelaR.*

## Introducción

En oportunidad de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Montevideo, la presente ponencia intenta compartir algunas reflexiones realizadas por el equipo interdisciplinario que trabajó en la confección de los Planes Especiales de Ordenación, Protección y Mejora de las áreas catalogadas de interés patrimonial en los barrios de Pocitos y Carrasco-Punta Gorda.

Las mismas refieren a la confluencia de dos grandes temas que interesan a la planificación urbana y, en especial, a la planificación derivada del POT: el espacio público y las áreas de interés patrimonial.

Por un lado: la red vial, el circuito de plazas y parques y las redes de infraestructura constituyen tres subsistemas interrelacionados del espacio público de la ciudad, que demandan una atención conjunta en la planificación territorial.

No solo adquieren valor económico por contener los servicios básicos de urbanización, potenciadores del desarrollo del espacio privado, sino que constituyen los condensadores de significación de un destino compartido.

No es posible ignorar que uno de los más altos valores de la vida urbana es la movilidad y la posibilidad de comunicación con los demás: la accesibilidad a los espacios de participación y a los bienes y servicios.

Pero también es constatable que la velocidad de los medios de locomoción, que ha acortado distancias, a su vez ha indiferenciado el espacio público por la pérdida de sus capacidades de ser escenario de interacción social, llevando a éstos a recluirse en espacios interiores.



Por otro lado, las operaciones de protección patrimonial, cuyas primeras acciones partieran -al inicio de la década del ochenta- de la actividad de denuncia llevada a cabo por el Grupo de Estudios Urbanos, estuvieron originalmente referidas a la detención de la sustitución indiscriminada de bienes en la Ciudad Vieja de Montevideo y se vieron fortalecidas en las dos décadas siguientes, tomando valor de interés público general y disciplinar en particular, al punto que al día de hoy ya forman parte indiscutida de la cultura nacional.

El Plan Montevideo introdujo la determinación de «áreas de interés patrimonial» y dejó establecida la necesidad de formular Planes Especiales para orientar las actuaciones de las existentes Comisiones Especiales Permanentes, así como para dar señales claras de los objetivos y normas particulares, ordenadoras de las acciones públicas y privadas en dichos sectores de la ciudad.

En el año 2000, la Intendencia Municipal de Montevideo emprendió una serie de llamados a consultores externos para la confección de dichos Planes Especiales, que constituían parte de la planificación derivada del POT.

Aplicados a áreas de régimen patrimonial, estos planes especiales no se limitan a su protección sino que son concebidos como instrumentos que regulan las acciones privadas de construcción y transformación de sus bienes inmuebles, ordenan los usos del suelo y las actividades, y mejoran la calidad urbana del sector a través de proyectos y programas orientados por directrices estratégicas.

Cada área conforma por lo tanto una unidad territorial, ambiental y de gestión. Como tal requiere de una institucionalidad que planifique, programe, gestione, instrumente y controle en coherencia con dichas directrices, al tiempo que las acompasa con los procesos urbanos. La gestión es, entonces, una actividad permanente.<sup>27</sup>

En la formulación de las principales medidas urbanísticas enfocadas a la protección patrimonial de los ámbitos de esos barrios, que mantenían amplios sectores caracterizados por los trazados urbanísticos, las construcciones y la calidad de vida original de su fundación, los planes contienen recomendaciones para:

- Ordenación normativa, capaz de encauzar las construcciones nuevas, el flujo vehicular y el manejo del espacio público.
- Un catálogo de bienes, lugares y segmentos a conservar.
- Algunas intervenciones de proyecto urbano de detalle.

Sobre la confección de catálogos de bienes, espacios y lugares, la cultura disciplinar ya ha desarrollado convicción y herramientas de gestión apropiadas, por lo cual, con visión de futuro, se estima que es importante para la revisión del plan general detenernos en otro tipo de operaciones que se estiman igualmente importantes para la obtención cabal de los fines de protección para áreas de este tipo.

---

<sup>27</sup> Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos y de Carrasco-Punta Gorda, Memoria de Gestión, p. 1.

En particular, interesa hacer referencia a la necesidad de medidas complementarias sobre el espacio público, considerando que la protección debería no solo recaer en los elementos de valor edilicio o de la relación entre éstos y su entorno inmediato, sino que el objetivo general fundamental de la protección son *las calidades residenciales generadas a lo largo de su historia*, y que estas trascienden las contenidas en los valores de fachadas o espacios interiores de lo edificado.

### **Los barrios de interés patrimonial y el tránsito**

Se detectó que una amenaza importante para el mantenimiento de dichas calidades de vida barrial es la presencia de un parque automotor siempre en aumento y un tránsito vehicular que atraviesa trazados originalmente concebidos no solo para caudales menores sino también para una utilización barrial del espacio calle que se ve cuestionado fuertemente y cuyas proyecciones de futuro -tomando el ejemplo de otras ciudades- no habrá de mejorar sino todo lo contrario.



Hoy, casi todas las calles del trazado orgánico de Carrasco o del damero de Pocitos tienen tratamientos similares, aun cuando las características de los sectores a los que sirven son diferentes.

La condición de protección patrimonial debería complementarse diferenciando los tránsitos específicos del barrio o los destinados al paseo, de aquellos de traslados o atravesamientos de mayor distancia y tomar medidas en aquellas calles vecinales que concentran, en sus márgenes, valores edilicios que poseen una mayor caracterización patrimonial.

En el entendido de que estos tramos -además de la vida barrial que mejoraría-, constituyen también escenarios de la identidad de la ciudad toda y en su conjunto, y, en tal sentido, pueden formar parte de recorridos de atracción turística cuando se desea dar a conocer valores propios de Montevideo en particular.

### **La propuesta**

Un dato especial en estos barrios es la capacidad de los vecinos de mantener sus construcciones en buen estado, por lo cual la preservación del espacio privado está mayoritariamente asegurada. No así el espacio calle, que suele estar desatendida en sus veredas, arbolado y enjardinado público.

La propuesta se basa en la posibilidad de complementar las acciones públicas con la iniciativa privada, ya que hay capacidad económica para mejorar el entorno siempre que se genere una cierta conciencia de los beneficios que este cuidado acarrea a la propia propiedad privada.

Partiendo de un sinnúmero de ejemplos internacionales, en ciudades de las más variadas escalas de la región y del mundo, se propuso la creación de «recintos de tránsito calmado».

El concepto de recintos calmados significa la posibilidad de tomar algunas medidas de trazado, equipamiento o pavimentos que justifiquen un enlentecimiento del tránsito por determinados sectores, buscando que el tránsito rápido o de paso utilice otras vías, especialmente estipuladas para tal fin.

Como ejemplo, se definieron en el barrio de Pocitos algunos tramos de calles que podrían actuar como desencadenantes del proceso, identificando tres tipos de operaciones:

- unidades urbanas
- calles plaza
- paseos barriales



A los efectos de la consulta pública, se ejemplificaron algunas de las operaciones posibles, con simples imágenes que mostraran algunos detalles de ensanchamiento de veredas en las esquinas, con espacios para circular de una vía y estacionamientos en peine en otras, ensanche de veredas con enjardinado, iluminación peatonal y cambio de pavimentos.

Otras medidas de enlentecimiento del tránsito pueden ser -en Carrasco, por ejemplo- la existencia de desniveles en el pavimento a la entrada a esas calles vecinales, que implican ya una disminución de la velocidad o también rotondas o jardines con iluminación en los centros de calzadas cuyo ancho así lo ameriten.



Por otro lado, todas estas medidas deberían -especialmente en barrios densos como Pocitos- complementarse con una normativa de estacionamiento en la vía pública tendiente a servir a los residentes en determinadas horas, procurando evitar el estacionamiento prolongado de vehículos ajenos al barrio en ambas aceras, que disminuyen el ancho de calzada sin ningún beneficio para la vida barrial salvo el privilegio creciente del automóvil estacionado.



En el caso de Pocitos, donde el flujo vehicular y los estacionamientos en calzada son mayores, habría que complementar las medidas de control con la posibilidad de incentivar la construcción de estacionamientos techados.

En tal sentido, una medida generada desde la administración pública sería la de incursionar en la posibilidad de realizarlos en el subsuelo de espacios públicos que permitan accesos y salidas independientes del flujo vehicular de las calles.

Es posible, dado que el costo del suelo es público, alentar a la inversión privada para la realización de este tipo de emprendimientos. Es cierto que ya se ha realizado en el pasado un llamado a expresiones de interés, en este sentido, sin éxito, porque los inversores aluden a que no compensa el beneficio que se obtiene luego. Pero, en esos casos, no existía -al momento en que se realizó el llamado- ningún tipo de limitación en el estacionamiento en la calle, por lo cual no hacía necesario a los propietarios de vehículos utilizar estacionamientos pagos.

Estos estacionamientos subterráneos, de los cuales la ciudad de Montevideo carece, son muy utilizados en aquellos centros históricos o barrios de tránsito peatonal preferencial en todas las ciudades del mundo.



Por último, cabría señalar que estas operaciones deberían necesariamente acompañarse de campañas de sensibilización y participación ciudadana, que en las consultas públicas, realizadas con motivo de estos planes, se mostró particularmente reacia a los cambios.

La población de Montevideo no es particularmente confiada cuando las propuestas provienen de las administraciones públicas, ya que se despiertan temores sobre la carga tributaria que toda mejora puede provocar, o la invasión de público ajeno al barrio que conspire con la «tranquilidad» residencial.

No obstante, la oportunidad de conseguir aliados privados en zonas de alto poder adquisitivo es mayor que en los centros históricos tipo Ciudad Vieja, donde los actores residenciales carecen de medios para encargarse por sí mismos de las mejoras y los actores institucionales utilizan poco el entorno barrial.

En Pocitos y Carrasco, existen comercios de todo tipo que viven el día a día del barrio y para los cuales la mejora del espacio público adyacente puede redundar en beneficios para su imagen y clientes.

Por otro lado, es cierto que las limitaciones al estacionamiento en la calle es muy resistida en la población, pero los ejemplos internacionales exitosos revelan que la situación se revierte a poco que los beneficios para la población residente se comienzan a vislumbrar y siempre y cuando estos consistan en calidades de vida y de ambiente constatables, y no solo mejoras de tránsito como ocurre en barrios céntricos de Montevideo.

Por todo ello, es importante asociar a las iniciativas de este tipo la participación ciudadana en torno a imágenes posibles y detectar núcleos de vecinos organizados -que los hay- que ya de por sí han demostrado interés en la mejora del entorno más allá de las viviendas.

Para esto es necesario la existencia de una gestión local que identifique actores y organice talleres, identificando actores y recursos potenciales.

Esta gestión particular puede estar encargada a los organismos descentralizados de la comuna o más especialmente a las propias Comisiones Especiales Permanentes.

Sin duda, esto requeriría de algunas inversiones de la Administración en funcionarios técnicos, específicamente encargados de la gestión, ya que las Comisiones Especiales están conformadas por miembros honorarios cuya tarea es impensable aumentar.

En estos barrios, en los cuales existe presión inmobiliaria por mayor edificabilidad, la existencia de oportunidades en algunos casos puntuales, donde sería conveniente que así sucediera, trae contrapartidas económicas de los inversores que, de poder volcarse en el propio barrio, financiarían estos costos de gestión sin afectar el presupuesto municipal.

## **Conclusiones**

El Artículo D. 39 del Plan Montevideo define a las áreas de régimen patrimonial como áreas de gestión por excelencia: «se refiere a la gestión del suelo para cuyo ordenamiento se aplican políticas de preservación o protección específica y un modo de gestión particular en este sentido. Se aplica tanto en Suelo Urbano, Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable y Suelo Rural».<sup>28</sup>

En oportunidad de esta revisión del POT, es necesario profundizar tanto en el concepto de áreas de interés patrimonial como en la gestión de las mismas, más allá de las especificaciones contenidas en la normativa que regula las posibilidades de edificación y/o protección de bienes y lugares.

Para ello, es importante empezar a considerar el espacio público, y, en especial, la red vial como componentes de un sistema mayor de urbanidad que contribuya a poner en valor el interés patrimonial de las zonas así delimitadas.

Las determinaciones de un plan general de movilidad deberían, en los casos de estas áreas especiales, ser complementadas con un estudio particularizado que definiera distintas categorías de vías de circulación, evitando la consideración por igual de todas ellas tan solo como canales de tránsito.

Es sabido que para la ingeniería vial es importante asegurar la fluidez vehicular y centrar las medidas del tránsito en consideraciones de «origen y destino», tendiendo a asegurar una más cómoda y rápida circulación por la trama urbana.

Lo que esta ponencia propone es la existencia de un campo interdisciplinario de estudio del espacio público contemporáneo que, a la luz de los avances tecnológicos en los medios de transporte y en las

---

<sup>28</sup> Memoria de Gestión. Planes Espaciales de Pocitos y Carrasco-Punta Gorda, p.1.

infraestructuras urbanas, junto con la creciente conciencia cultural sobre la importancia del patrimonio heredado y las condiciones medioambientales, justifica un nuevo abordaje del complejo sistema de la vialidad urbana.

El comenzar a estudiar con esta mirada las áreas ya definidas en los Planes Espaciales para áreas de interés patrimonial es una oportunidad impostergable.

Montevideo ya conoce algunas tímidas experiencias en torno a la peatonalización de sectores de la Ciudad Vieja, así como algunas medidas para encauzar los distintos tránsitos en la misma.

Faltaría, entonces, comenzar a dar pasos en el sentido de caracterizar sectores dentro del tejido y comenzar a proponer - como se ve en tantas ciudades del mundo - elementos de diseño de pavimentos, arbolado público y mobiliario urbano, capaces de recuperar para el uso ciudadano lo que por el momento solo se ha tratado como un problema de tránsito vehicular.

Es importante aclarar que la definición de sectores de prioridad peatonal o de convivencia del auto con el peatón no sustituye la necesidad de vías de tránsito más rápidas ni pretende generalizar el tema de la «peatonalización» que tanto asusta a muchos de los ciudadanos montevideanos.

«Domesticar el tránsito» no debe conspirar con la posibilidad de estacionar el automóvil frente a la vivienda o comercio ni necesariamente atraer usos comerciales sustitutivos a la residencia.

La particular situación de localización de locales gastronómicos y la atracción de público juvenil que se ha dado en algunas de las calles peatonalizadas de Ciudad Vieja, no es el destino «fatal» de toda operación de este tipo.

Es necesario explicitar que medidas similares aplicadas en contextos diferentes tienden a fortalecer los usos vocacionales de cada área y no a uniformizar con un mismo destino entornos que se prefieren, precisamente, por sus condiciones de tranquilidad residencial.

Por último, una condición que cierra toda la posibilidad de estos emprendimientos es la voluntad de generar verdaderos ámbitos descentralizados de gestión urbana.

La necesaria voluntad de delegar en entidades de gestión local las tareas de identificación y promoción de operaciones de este tipo es también un desafío que pareciera ya es el momento de abordar.

Empezar por barrios con población que pudiera tener capacidad económica para mejorar y proteger sus espacios propios, es, al menos en teoría, una posibilidad cierta de ensayar, en este sentido, algunos instrumentos de cooperación pública-privada.

Sin duda no será una tarea fácil, pero tarde o temprano habrá de comenzarse a transitar por estos caminos, apostando a la capacidad de contagiar voluntades, que se despliega a partir de algunas posibles y exitosas operaciones iniciales.