Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo | Universidad de la República
Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano | 5ta. Edición

Las calles peatonales de la Ciudad Vieja de Montevideo

La transformación del tejido urbano-patrimonial a partir de la intervención en el espacio público (1982-2021)

Maestranda: Arq. Jimena Pallas
Tutor: Mag. Arq. Ernesto Spósito

Montevideo, junio 2022

para Olivia

"Nadie sabe mejor que tu (…) que no se debe confundir nunca la ciudad con las palabras que la describen. Y sin embargo, entre la una y las otras hay una relación"[1]

[1] Sobre una ciudad llamada Olivia en: Calvino, I. (2000) *Las ciudades invisibles. Las Ciudades y los signos 5*. Madrid: Siruela.

AGRADECIMIENTOS

Al Arq. Ernesto Spósito por su valiosa guía y el tiempo invertido en este proyecto.

A la Comisión Académica de Posgrados por su apoyo en el marco de las *Becas para la finalización de estudios de posgrado*.

A mis compañeras en la Oficina del Área Patrimonial de Ciudad Vieja, Arq. Irene Lois y Arq. Mara Oleaurre por la información y asesoramiento prestados.

A los entrevistados, Arqs. Andrés Mazzini, Gustavo Aller, Francisco Bonilla y Alejandro Berro, y a los Arqs. Juan Crispo, Marcelo Bednarik y Marcelo Roux por los datos, materiales gráficos y textos facilitados, así como las múltiples anécdotas compartidas.

A la División Espacios Públicos y el Servicio de Planificación Gestión y Diseño de la Intendencia de Montevideo por los materiales gráficos proporcionados.

Al Instituto de Historia de la Arquitectura y el Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, por los planos y fotografías proporcionadas.

A la Arq. Stephanie Whitaker por su colaboración en la digitalización de la información.

A mis compañeros en la Unidad de Protección del Patrimonio por su apoyo en las últimas etapas de esta investigación.

A Ernesto, Pepe, Irene y Marie por los años compartidos en la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

Al Dr. Alberto Fernández y su equipo de Traumatología del Hospital Británico por ayudar a reparar mi mano para poder terminar de escribir esta tesis.

A mi gran familia por su red de soporte logístico (y emocional).

A Gonzalo y Olivia por su apoyo y paciencia infinitos.

RESUMEN

A partir de 1986 se llevaron a cabo en la Ciudad Vieja de Montevideo una serie de peatonalizaciones de calles, como estrategia de acción en el marco de ciertas políticas públicas de gestión del centro histórico, que devinieron en el conjunto de calles peatonales actual.

Este conjunto se conformó en el correr de casi treinta años por sucesivas actuaciones, muchas veces no vinculadas físicamente, ejecutadas bajo diferentes Administraciones Departamentales y variados mecanismos de proyecto y construcción.

Es de suponer que la continuidad de la estrategia se debió al éxito de las etapas anteriores pero ¿esto fue así en todos los casos? ¿Acaso el tejido urbano adyacente a dichas calles sufrió transformaciones luego de la peatonalización? ¿Estas transformaciones fueron similares en todos los sectores? ¿Cómo pueden ser medidas? ¿Estos cambios mantienen alguna relación con la evolución histórica del territorio? ¿Qué se puede aprender de esta experiencia?

Esta investigación pretende exponer el proceso de configuración del conjunto de calles peatonales, en un marco de conformación histórica del territorio, y los cambios que se sucedieron en el tejido urbano adyacente luego de las respectivas intervenciones.

Se propone además, plantear la discusión sobre la pertinencia de futuras acciones de peatonalización en el centro histórico, los efectos que la actuación sobre el espacio público desencadena en el espacio privado, el límite entre ambos y la potencialidad del viceversa.

Palabras clave:

espacio público, rehabilitación urbana, centro histórico, calles peatonales.

ABSTRACT

Since 1986, pedestrianization started to take place in a series of streets in the Ciudad Vieja (Old City) of Montevideo, as an action strategy within certain public management policies of the historic center. These streets became the group of current pedestrian streets.

The group was shaped over almost thirty years with successive operations, often not physically linked, executed under different Departmental Administrations and various project and construction mechanisms.

One might presume that the continuity of the strategy was due to the success of each previous stage but, was this the case in every example? Did the urban fabric, adjacent to these streets, undergo transformations after pedestrianization? Were these transformations similar in all examples? How can they be measured? Are these changes related to the historical evolution of the territory? What can be learned from this experience?

This research aims to expose the configuration process of this group of pedestrian streets, within a context of historical shapping of the territory, and the changes that happened to the adjacent urban fabric after pedestrianization.

Furthermore, it proposes to raise the discussion about the relevance of future pedestrianization action in the historic center, the effects that actions in public space can trigger in private space, the limit between them and the potentiality of a vice versa.

Key words:

Public space, urban rehabilitation, historic center, pedestrian streets.

CONTENIDOS

PRESENTACIÓN 1

PARTE 1. INTRODUCCIÓN **5**
1.1 Marco teórico-conceptual **7**
1.2 Antecedentes a la investigación **30**
1.3 Antecedentes a la peatonalización de calles **31**
1.4 Motivación y pertinencia **34**
1.5 Marco territorial **35**
1.6 Estrategia metodológica **45**

PARTE 2. PROCESO HISTÓRICO **55**
2.1 Cuando Montevideo era un campamento 1724 – 1751 **57**
2.2 Ciudad fortaleza: la consolidación del tejido urbano 1751 – 1829 **65**
2.3 La expansión contenida de la ciudad independiente 1829 – 1851 **75**
2.4 La exaltación del espacio público en la *Belle Époque* 1851 – 1911 **83**
2.5 La ciudad Moderna y el centro histórico 1911 – 1979 **95**
2.6 Aún puede salvarse la Ciudad Vieja de Montevideo 1979 – 1982 **111**

PARTE 3. PROCESO RECIENTE **117**
3.1 Los años previos a la peatonalización 1982-1986 **119**
3.2 El primer ensayo peatonal 1986-1992 **135**
3.3 Los comienzos del conjunto de calles peatonales 1992 – 2003 **145**
3.4 La expansión del conjunto de calles peatonales en el marco del Plan Especial de la Ciudad Vieja 2003 – 2015 **157**
3.5 Intervenciones en el espacio público pos – peatonalización 2015 – 2021 **179**

PARTE 4. EXPOSICIÓN DE LOS DATOS RECIENTES **191**
4.1 Aclaraciones metodológicas **193**
4.2 Datos por *Unidad Territorial* de estudio **195**

PARTE 5. CONSIDERACIONES FINALES **251**
5.1 Conclusiones por *Unidad Territorial* de estudio **253**
5.2 Reflexiones finales **272**

BIBLIOGRAFÍA **285**

APÉNDICES **291**

ÍNDICE DE PLANOS

[Plano 1] Momentos de peatonalización indicando año de ejecución y nominación de *Tramos*, sobre plano actual de la Ciudad Vieja. Elaboración propia.

[Plano 2] Mapeo de *Unidades Territoriales* de estudio y *Casos Testigos,* indicando nominación de *Tramos*. Elaboración propia

[Plano 3] Mapeo de etapas de peatonalización por *Unidad Territorial* de estudio, indicando años de ejecución y nominación de tramos. Elaboración propia.

[Plano 4] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre esquema de 6 manzanas (dibujo del Arq. Pérez Montero).Fuente: archivo digital CEPCV. Elaboración propia.

[Plano 5] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano del ing. Petrarca de 1730. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

[Plano 6] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano del Ing. Rodriguez Cardoso de 1761. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

[Plano 7] Mapeo esquemático de ocupación del suelo en base a plano del Ing. Rodriguez Cardoso de 1761. Elaboración propia.

[Plano 8] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1783 (autor sin determinar), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

[Plano 9] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de Juan de los Reyes de 1798. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

[Plano 10] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de José del Pozo de 1812. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

[Plano 11] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de José María Reyes de 1829 para la Ciudad Nueva. Fuente: Archivo digital MTOP. Elaboración propia.

[Plano 12] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1843 (autor sin determinar). Fuente: Baracchini, 2010. Elaboración propia.

[Plano 13] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1867-1871 del Ing. Capurro. Fuente: Catastro Capurro. Elaboración propia.

[Plano 14] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1910 de E. Joanicó y S. Valz. Fuente: archivo de la Unidad de Catastro y Avalúo, IM. Elaboración propia.

[Plano 15] Mapeo esquemático de la ciudad actual con esquemas de la propuesta del Plan Director de 1956, señalando las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: SAU, 1958. Elaboración propia.

[Plano 16] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre esquema de la propuesta del Plan Piloto Pro Ciudad Vieja de 1957, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: SMA, FADU. Elaboración propia

[Plano 17] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de la Guía Eureka de 1970. Fuente: Unidad de Catastro y Avalúo, IM. Elaboración propia.

[Plano 18] Localización de predios baldíos, edificaciones desocupadas y espacio público en 1982. Fuente: GEU, 1987. Elaboración propia.

[Plano 19] Esquema de localización de actividades en 1982-1984 y venta informal, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1984 y Mertins, 1987. Elaboración propia.

[Plano 20] Flujograma de transporte colectivo en 1982, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1987. Elaboración propia.

[Plano 21] Tramos y visuales con interés relevante señaladas por el GEU en 1984. Fuente: GEU, 1984. Elaboración propia.

[Plano 22] Propuestas de peatonalización del GEU 1984 con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1984. Elaboración propia.

[Plano 23] Clasificación de vías en el marco del Decreto 20.483 de 1982. Fuente: PECV, 2003. Elaboración propia.

[Plano 24] Acciones derivadas de los programas de rehabilitación de vivienda 1987-1988. Fuente: CEPCV, 1988. Elaboración propia.

[Plano 25] Localización del proyecto Sistema de Espacios Públicos Sector Sureste (1988) y Propuestas a la Ciudad de Montevideo (1986) con referencia a las Unidades Territoriales estudio. Fuente: Carmona, 1997 y Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales, 1986. Elaboración propia.

[Plano 26] Ocupación de los predios previa al PECV (2003). Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 27] Tramos significativos y visuales protegidas identificadas por el PECV (2003). Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 28] Masa construida y espacio público previo al PECV (2003). Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 29] Funcionamiento del transporte público y localización de estacionamientos previo al PECV (2003). Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 30] Propuesta de reordenación del transporte colectivo del PECV. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 31] Clasificación de vías y Áreas de Rehabilitación Integrada (ARI) propuestas por el PECV. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 32] Uso de vivienda en planta alta (2003), con referencia a las Unidades territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 33] Usos colectivos en planta baja (2003) y zona de implantación de locales bailables según Decreto 31.595, con referencia a las Unidades de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

[Plano 34] Circulación de transporte colectivo, calles peatonales y estacionamiento en 2010. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

[Plano 35] Espacio público en 2010 y acciones llevadas a cabo por la IM sobre el mismo entre 2003 y 2010, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

[Plano 36] Obras del período 2003-2010 gestionadas ante la CEPCV,. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

[Plano 37] Intervenciones sobre el espacio público realizadas por el Programa *Ciudad Vieja a Escala Humana* entre 2015 y 2020. Elaboración propia.

ABREVIATURAS Y SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BID	Bien de interés departamental
CDF	Centro de Fotografía
CEPCV	Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja
CIAM	Congreso Internacional de Arquitectura Moderna
COVID	corona virus disease
CPCN	Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación
CVRN	Ciudad Vieja Renueva
FADU	Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
GEU	Grupo de Estudios Urbanos
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios)
IHA	Instituto de Historia de la Arquitectura
IVA	impuesto al valor agregado
IM	Intendencia de Montevideo
MHN	Monumento Histórico Nacional
OAP	Oficina de Área Patrimonial
ONU	Organización de las Naciones Unidas
ORCV	Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja
PECV	Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
UDELAR	Universidad de la República
SMA	Servicio de Medios Audiovisuales
UNESCO:	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura)
UPP	Unidad de Protección del Patrimonio

PRESENTACIÓN

A continuación se presenta el trabajo de tesis: “Las calles peatonales de la Ciudad Vieja de Montevideo. La transformación del tejido urbano-patrimonial a partir de la intervención en el espacio público”.

El mismo se encuadra en la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de la Universidad de la República (Uruguay), edición 2015.

Pregunta de la investigación

¿Cuáles han sido las transformaciones que ha experimentado el tejido urbano-patrimonial de la Ciudad Vieja de Montevideo en los últimos 40 años (1982-2021), a partir de la rehabilitación de su espacio público con la conformación del actual conjunto de calles peatonales?

A partir de esta interrogante, derivan otras que guiarán la investigación y la metodología propuesta.

¿Qué relaciones pueden identificarse entre el espacio público intervenido y las edificaciones de su entorno inmediato?

¿Qué registros y variables resultan útiles para identificar y analizar los cambios y permanencias en las características de este tejido urbano, visto desde su espacio público, a lo largo de su historia?

¿Qué etapas pueden reconocerse en los últimos 40 años respecto a la conformación del conjunto de calles peatonales actual de la Ciudad Vieja?

¿Qué transformaciones se sucedieron en el tejido urbano adyacente a partir de la peatonalización de calles?

¿Cómo cuantificar y cualificar las transformaciones identificadas?

¿Qué procesos pueden observarse a partir de ellas?

¿De qué forma las políticas públicas de intervención sobre el espacio público urbano-patrimonial han incidido sobre la rehabilitación edilicia privada?

¿Qué relación se establece entre los procesos recientes observados y la evolución histórica del territorio en estudio?

Objetivo general

Aportar al reconocimiento y análisis de procesos de cambio en el tejido urbano-patrimonial relacionados a la rehabilitación del espacio público peatonal como mecanismo de desarrollo urbano.

Objetivos particulares

- Analizar los rasgos históricos del tejido urbano en estudio, vistos desde la conformación y características de su espacio público.
- Relatar la génesis del conjunto actual de calles peatonales de la Ciudad Vieja de Montevideo (1986-2010).
- Identificar, visibilizar y analizar las transformaciones del tejido urbano-patrimonial asociado al conjunto actual de calles peatonales, a partir de su primera etapa de ejecución en el año 1986 y hasta el 2021.

- Reflexionar sobre los procesos recientes observados a partir de dichas transformaciones, en relación a los rasgos históricos del territorio y posibles claves operativas para el futuro.

Hipótesis

La rehabilitación del espacio público de la Ciudad Vieja mediante la paulatina conformación del conjunto de calles peatonales, ha desencadenado cambios en el tejido urbano adyacente, intensificando su uso e incentivando la transformación y rehabilitación del espacio privado[1].

Alcance y restricciones

Esta investigación apunta a estudiar las características del tejido urbano, analizando sus cambios y permanencias a partir de la intervención en el espacio público y cómo esto se ha visto reflejado según distintos registros, tomando como caso particular el conjunto actual de calles peatonales de la Ciudad Vieja de Montevideo.

El estudio se focaliza en los aspectos físicos y formas de ocupación del tejido en estudio, desde un punto de vista urbano-patrimonial.

Se hace especial hincapié en el estudio de la relación entre el espacio público y el privado, encuadrado en las consideraciones que se expresarán en el Marco Teórico.

No obstante, este trabajo se reconoce como una mirada parcial de un fenómeno mucho más amplio. Se considera que las transformaciones referentes a la espacialidad urbana, y en especial a su espacio público, involucran múltiples dimensiones actuando de manera sistémica (social, cultural, política, económica, etc.), que deberían ser estudiados con un abordaje transdisciplinar para una comprensión más cabal de la cuestión.

Asimismo, esta investigación no refiere a aspectos materiales, compositivos ni estilísticos, ya sea de los espacios públicos como de las edificaciones involucradas.

Producto del trabajo

Esta tesis tiene un perfil descriptivo y evaluativo; su producto es la representación, visibilización, cuantificación y reflexión sobre los cambios ocurridos en un territorio y momento particulares.

La observación de estos procesos de cambio, sin embargo, hace surgir múltiples cuestionamientos sobre la forma de operar en centros urbanos patrimoniales y las maneras monitorear, evaluar y planificar las actuaciones desde la perspectiva estatal.

En este sentido, se entiende que esta investigación podría presentar utilidad como punto de partida para la construcción de indicadores aplicables a situaciones de similares características.

[1] Aquellos definidos como *público* y *privado* desde la dimensión jurídica. Otras dimensiones del concepto, útiles para esta investigación se ampliarán en la Parte 1, *Introducción*, 1.1 *Marco Teórico*.

Organización de esta tesis

Este trabajo se organiza en cinco partes.

- La Parte 1 (*Introducción*), en la cual se expone el marco teórico-conceptual, los antecedentes y el caso de estudio, a partir de los cuales deriva la pertinencia de la investigación y la estrategia metodológica planteadas.
- La Parte 2 (*Proceso histórico. 1724-1982*), en la cual se estudia la evolución histórica de los sectores de territorio en estudio, vista desde su espacio público, a partir de la fundación de la ciudad hasta el año 1981.
- La Parte 3 (*Proceso reciente. 1982-2020*), en la que se relata la conformación del conjunto actual de calles peatonales de la Ciudad Vieja (1986-2010), sus antecedentes y su condición actual.
- La Parte 4 (*Exposición de datos recientes*), en la cual se exponen comparativamente los datos obtenidos de los relevamientos del tejido urbano en estudio, previos y posteriores a cada etapa de peatonalización.
- La Parte 5 (*Consideraciones finales*), en la cual se analizan comparativamente los cambios y permanencias observados en el tejido en estudio y se plantean algunas reflexiones, considerando los resultados de la investigación.

En las Partes 2 y 3 se exponen cronológicamente los *registros de estudio*. A fin de explicitar los procesos de transformación de forma más clara, el texto se presenta ordenado por períodos en las páginas pares junto con una línea de tiempo de hechos históricos relevantes a modo de referencia, mientras que en las páginas impares se sitúan la cartografía, fotografías y otras expresiones gráficas.

Organizado de esta forma, el estudio puede leerse tanto por su relato escrito como por las imágenes gráficas o por la síntesis de hechos históricos, cronológicamente ordenados.

PARTE 1
INTRODUCCIÓN

1.1 Marco teórico - conceptual

1.1.1 Definiciones previas

Trama urbana: estructura vial de la ciudad.

Tejido urbano: conjunto y organización de los componentes físicos (incluidos la trama, la división predial, las edificaciones, los espacios libres, etc.) y funcionales (usos del suelo) del territorio urbano.

Área o tejido urbano-patrimonial: zona o tejido valorado por el carácter testimonial de sus construcciones y ambiente urbano[1].

Ambiente urbano: condiciones o circunstancias físicas, sociales, económicas, etc. que caracterizan un entorno urbano en una época determinada.

Paisaje urbano: aspecto visual del entorno urbano.

Espacio público urbano: espacio urbano de uso público, no definido como privado desde el punto de vista jurídico.

Espacio colectivo: espacio de uso y/o significación colectiva, independientemente de su condición jurídica.

Espacio libre: aquel no edificado.

Dominio público: categoría que integran "…las propiedades administrativas afectadas formalmente a la utilidad pública (sea para uso público directo, sea para su empleo en un servicio público) (…) es esencialmente una forma de propiedad administrativa inalienable e imprescriptible"[2]

Centro histórico: asentamiento urbano fuertemente caracterizado por una estructura física proveniente del pasado, inserto actualmente en una estructura urbana mayor. Para el caso de estudio se corresponde con el casco urbano fundacional de la ciudad.

Calle: espacio público limitado por las líneas frontales de los predios frentistas al mismo, en el cual suceden principalmente actividades de circulación.

Calle peatonal: aquella calle destinada a la circulación y estadía de peatones, en la cual el tránsito de vehículos está prohibido o muy restringido.

Dominio peatonal: espacio colectivo destinado al uso y tránsito de peatones.

Escala peatonal: factor que toma al peatón como medida del espacio.

Tramo: segmento de calle (aceras y calzada) definido por los planos verticales frontales de las edificaciones frentistas, los espacios públicos adyacentes y el equipamiento existente a lo largo de todo su desarrollo[3].

Sistema: conjunto de cosas que relacionadas entre sí ordenadamente contribuyen a determinado objeto[4].

Conjunto: totalidad de los elementos o cosas poseedores de una propiedad común, que los distingue de otros[5].

Proceso territorial: conjunto de las fases sucesivas de un fenómeno de transformación del territorio[6].

[1] En la línea de lo establecido por el Decreto Departamental Nº 20.843, Art. D.356 del Digesto Departamental.
[2] Definición del Diccionario panhispánico del español jurídico en www.dpej.rae.es
[3] Acorde a lo definido en el Art. D. 223.236.4, *Figuras de protección patrimonial*, del Digesto Departamental.
[4] Definición de la RAE.
[5] Ibídem.

Desarrollo urbano: entendido en el sentido de lo establecido en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible: "… la conciliación del desarrollo económico, la sustentabilidad ambiental y la equidad social, con objetivos de desarrollo integral, sostenible y cohesionado del territorio, compatibilizando una equilibrada distribución espacial de los usos y actividades y el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y servicios existentes" (Ley 18.308, Título I, Art. 5º, *Principios rectores del Ordenamiento Territorial*, literal g).

Sustentabilidad: cualidad de mantenerse sin agotar los recursos.[7] Relacionada al concepto de desarrollo sostenible de la Ley 18.308 ya comentado sobre *desarrollo urbano*.

Valor patrimonial: significación e importancia cultural asignada a algo que existe en el presente pero es herencia de épocas pasadas y se entiende pertinente de preservar para generaciones futuras.

1.1.2 El *espesor histórico* del territorio

Tell (RAE): m. Arqueol. Colina artificial formada por la superposición de ruinas de edificaciones en diferentes épocas.

El término *tell* es de origen preislámico y se refiere a aquellos montículos claramente formados por la mano del hombre (…) Un *tell* se formaba por las sucesivas reconstrucciones de una ciudad sobre las ruinas de las anteriores. En Mesopotamia y en otros valles fluviales la mayoría de los edificios se construían con ladrillos de arcilla secados al sol (…) La vida de una casa con ladrillos de adobe se reducía probablemente a un período de 75 años, al cabo del cual se desmoronaba por la acción de los agentes atmosféricos. Los cascotes se nivelaban y servían de cimientos a la nueva casa, con lo que se elevaba el nivel efectivo del suelo. Este proceso solía ser continuo; la ciudad se regeneraba célula a célula. (Morris, 2013, p. 19)

Situaciones similares se observan en centros históricos de ciudades actuales que han sido fundadas en la antigüedad (como Roma), donde el nivel de piso de los edificios antiguos se aprecia notoriamente por debajo del de los más recientes, o incluso de la calle (Morris, 2013, p. 19).

Este rasgo del territorio urbano de acumular capas que responden a distintos momentos de su historia podría trasladarse a diferentes registros, más allá del estrictamente material. Las actividades, usos, los aspectos culturales, sociales, económicos, dejan su marca sobre el territorio.

Para las ciudades, este *espesor histórico* se relaciona con su antigüedad, pero también con su variabilidad y estabilidad respecto a cada registro, en una relación siempre evolutiva del hombre con el territorio que habita: "paisaje cultural es una relación cambiante entre hábitat y hábitos; el registro del hombre sobre el territorio" (Sabaté, 2009, p. 3).

Esta lectura del territorio orientada a identificar en él las huellas de los procesos territoriales pasados surge a principios de la década de 1970. El territorio ya no se visualiza como un campo de actuación abstracto sino como el producto de

[6] Basado en definición de la RAE. *Proceso*: del latín *processus*, conjunto de las fases sucesivas de un fenómeno natural o de una operación artificial; acción de ir hacia adelante.
[7] Definición de la RAE.

sucesivas estratificaciones que se deben conocer previo a intervenirlo. Así señalaba A. Corboz en 1983, visualizando al territorio como "objeto de una construcción" colectiva, "artefacto", "palimpsesto", "producto" de su relación con quien lo ocupa: "el territorio no es un dato, sino el resultado de diversos procesos" (en Martin Ramos, 2004, p.14).

Estas huellas, testigos de las diferentes épocas de los asentamientos urbanos, componen lo que J. Sabaté (2009) denomina el *código genético* del territorio, información que es capaz de ser develada, capa por capa, en su estudio.

En esta línea, se concibe a dicho código además de como herramienta de comprensión y evaluación a posteriori, como una herramienta de proyecto e intervención, desde una mirada ambiental del tejido urbano: "Destejer para tejer el territorio, descomponerlo en capas para comprenderlo mejor, antes de volver a componerlo, a intervenir en él, a proyectarlo" (Sabaté, 2009, p. 3).

Además de esta concepción del territorio como producto de la interacción con quienes lo habitan, correspondería dar cabida a la concepción del territorio como proyecto. Es decir, la relación que se establece entre la superficie topográfica y la población que allí se asienta le da un significado, pero también lo imagina, lo propone: "no hay territorio sin imaginario del territorio" (Corboz, 1983, en Martin Ramos, 2004, p. 25 a 35).

En este sentido, los discursos y proyectos sobre el territorio urbano son también el territorio ya que dan cuenta de una forma de concebirlo característica de una época determinada. Por lo tanto, forman parte asimismo de los registros que le confieren su *espesor histórico*.

Esta investigación plantea develar las capas que históricamente han conformado el territorio en estudio, en una exploración de su memoria según ciertos registros, que se determinarán más adelante en la *Estrategia metodológica* (1.6). El desentramado de estas capas constituye así la búsqueda de la *identidad* del territorio (Sabaté, 2009), cuestión especialmente pertinente en un ámbito de alto valor patrimonial.

1.1.3 La condición sistémica del fenómeno patrimonial

La evolución histórica del concepto de *patrimonio* evidencia una tendencia reciente hacia una concepción sistémica del mismo. Esto significó una paulatina ampliación del concepto tanto desde el punto de vista físico como semántico.

El concepto ha ido incorporando diferentes dimensiones (la histórica, la material, la cultural, la social, la económica, la funcional, la simbólica, etc.) así como ampliando su objeto de estudio desde lo objetual hacia lo territorial y posteriormente hacia lo intangible.

El superar la visión meramente arquitectónica e histórica del concepto de *patrimonio urbano* implica otorgarle un enfoque pluridisciplinar, capaz de abarcar toda su complejidad en tanto manifestación socio-cultural. Por lo tanto, las dimensiones social y antropológica adquieren gran significación dentro de su concepción, en tanto estudian el ser humano que lo construye.

En el marco formal de referencia internacional, se comienzan a exaltar las particularidades de los patrimonios locales, a valorar las rutas de comunicación e intercambio y el patrimonio inmaterial[8].

[8] Ver *Carta de jardines históricos* (ICOMOS, 1982), *Convención para la salvaguarda del patrimonio arquitectónico de Europa* (UNESCO, 1985), *Carta internacional para la conservación de ciudades*

De esta forma, el *patrimonio* se concibe como fenómeno conformado desde las múltiples dimensiones desde las que es percibido y también encuadrado en las variadas relaciones que establece con su entorno (no sólo inmediato).

Para la adecuada percepción de su complejidad, las edificaciones y espacios públicos testimoniales no sólo necesitan estudiarse desde una aproximación transdisciplinaria sino también en el marco de sus relaciones sistémicas.

> El elemento patrimonial adquiere su verdadero sentido solamente en relación con su entorno (físico o cultural), pero, paralelamente, que a su vez el ambiente mismo adquiere su sentido a partir de su relación con el elemento patrimonial: que ambos cobran significado uno en función del otro. Más aún, que la unión de ambas partes da lugar a un significado que no existía en cada una de ellas. (Waisman, 1994, p. 11)

Esto responde a una forma integrada de entender la realidad, que da cabida a la complejidad, a la diversidad, a la incertidumbre y a la contradicción (Waisman, 1994, p. 11).

Esta investigación se reconoce deficitaria en este sentido, ya que se encuentra limitada a una mirada urbano-arquitectónica de un fenómeno mucho más amplio. Sin embargo, parte de admitir esta limitación como marco, a fin de aportar una aproximación a su conocimiento.

La visión patrimonial sobre el territorio en estudio considera los siguientes pares dicotómicos, que no suponen necesariamente un antagonismo.

<u>Histórico-contemporáneo</u>

Una concepción sistémica del fenómeno patrimonial urbano, implica necesariamente la supresión de la dicotomía entre histórico y contemporáneo porque, al fin y al cabo, la ciudad toda ya fue construida en el pasado y toda también existe ahora. Recordemos incluso que el centro histórico fue en algún momento, la ciudad toda en sí mismo. Según expresara Cravotto en 1977, poco antes de comenzar a gestarse la protección patrimonial del centro histórico de Montevideo:

> La ciudad es pues, toda ella, histórica, pero es también por lo mismo, toda ella, contemporánea, aún en sus partes más antiguas por cuanto éstas existen en nuestro tiempo.
>
> (…) Todo manejo parcial de sus problemas o de alguna de sus áreas, entre ellas los llamados centros históricos (…) constituyen una forma parcial, no adecuada de atender sus problemas, generadora de conflictos y de pérdida de valores. (Cravotto, 1977, pp. 3, 8)

Esta noción trae aparejada la idea de patrimonio urbano ya no como elementos o sectores aislados sino concebido en el contexto territorial de una ciudad con la cual establecen ciertas relaciones; por la cual adquiere valor y a la cual otorga valor.

históricas y áreas urbanas históricas (ICOMOS, 1987), *Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial* (UNESCO, 2003), *Declaración de Quebec sobre la preservación del espíritu del lugar* (ICOMOS, 2008).

Local-global

Desde las últimas décadas del siglo XX, las ciudades vienen atravesando transformaciones como resultado de fenómenos económicos, sociales, culturales y tecnológicos variados. Las llamadas *globalización*[9] y *revolución informacional*[10] ponen en tela de juicio el rol y la hasta la pertinencia de las culturas locales y de las identidades colectivas en los asentamientos urbanos, así como el papel de las ciudades en el entramado mundial.

En esta línea va la reflexión de R. Koolhaas (1994) sobre la que él denomina *ciudad genérica*, tendencia que observa en la ciudad de fines del siglo XX: "es la ciudad liberada de la esclavitud del centro, de la camisa de fuerza de la identidad. Tiene el sentido de hoy y surge de las reflexiones de les necesidades de hoy. Es la ciudad sin historia" (en Martin Ramos, 2004, p. 74).

O lo observado por S. Sassen (2003) sobre lo que define como *ciudades globales*[11], las cuales se desligan de una definición física-territorial por pertenecer a una estructura organizacional transnacional que las desconecta de sus economías nacionales, y además por estar constituidas en gran parte sobre el espacio digital[12].

En este contexto, el patrimonio ligado a las identidades locales y colectivas se ve sometido a una importante presión por hallar un lugar en el entramado de la cultura global.

Identidad-diversidad

En un panorama de globalización y migración cultural, se plantea entonces el desafío de cómo dar cabida a la diversidad de identidades individuales en la vida de la ciudad contemporánea y a su vez conservar o generar una identidad colectiva asociada al territorio que se habita.

Según lo expresado por Richard Sennett (2017), en el marco urbano democrático de principios del siglo XXI, la idea de un nosotros colectivo se basa más en una noción de encuentro y de respeto por la diversidad que en la homogeneización que no deja lugar para lo diferente.

Se trataría de un pasaje desde esa identidad colectiva centralista a la que hace referencia Koolhaas (1994), que se debilita con la expansión y no da cabida a identidades *otras* (diluida en la *ciudad genérica*), hacia la convivencia de las múltiples identidades que no responden necesariamente a la localización geográfica de sus habitantes.

Preservación-desarrollo

La noción de patrimonio enmarcada dentro de una concepción de sustentabilidad de la ciudad, implica pasar del concepto de *conservación* y *preservación* al concepto de *desarrollo sostenible*, que tanta importancia ha cobrado en las últimas décadas.

[9] Definición RAE: Difusión mundial de modos, valores o tendencias que fomenta la uniformidad de gustos y costumbres. / Econ. Proceso por el que las economías y mercados, con el desarrollo de las tecnologías de la comunicación, adquieren una dimensión mundial, de modo que dependen cada vez más de los mercados externos y menos de la acción reguladora de los Gobiernos.
[10] Ver Castells (1998).
[11] Origen del término en 1984.
[12] En Sassen (2003) Montevideo es señalado como ciudad con funciones globales pero no como *ciudad global* en sentido pleno.

Esta forma de concebir el rol del patrimonio significa hacer énfasis en el porvenir, en lo que va a perdurar para las generaciones futuras y no sólo en el pasado, en lo que se va a rescatar. Trae consigo el dar un sentido futuro a la conservación de las características del pasado.

La incorporación del *patrimonio* como aspecto vital dentro de la sustentabilidad urbana para principio del siglo XXI, recoge una discusión que se venía dando en las décadas anteriores[13], reuniendo las anteriores consideraciones sobre el patrimonio como componente indisociable de la ciudad toda, las múltiples dimensiones que lo conforman y el papel de la diversidad cultural en la economía y sociedad global.

En este sentido, los organismos internacionales han reconocido a la cultura como pilar fundamental del desarrollo humano, y el rol del patrimonio como motor de desarrollo sostenible ha sido entendido en el sentido más amplio, acorde a lo expresado por la UNESCO, no sólo en términos de crecimiento económico, pero además como un medio para alcanzar una existencia más satisfactoria, desde el punto de vista intelectual, moral y espiritual (UNESCO, 2011, p.2).

Se trata de considerar al *patrimonio* como un "recurso constitutivo del ecosistema urbano" (ICOMOS, 2011, Preámbulo).

> Las poblaciones y áreas urbanas históricas son estructuras espaciales que expresan la evolución de una sociedad y de su identidad cultural y son parte integrante de un contexto natural o antropizado más amplio del que no pueden ser disociadas. (…) son un testigo viviente del pasado que las ha modelado. Estos espacios históricos forman parte de la vida cotidiana de las personas. Su protección e integración en la sociedad contemporánea son el fundamento de la planificación urbana y de la ordenación del territorio. (ICOMOS, 2011, numeral 1, inciso a)

En este contexto, la movilidad y el espacio público se reconocen como puntos clave dentro de las estrategias para la gestión e intervención. Una movilidad orientada al aumento del dominio peatonal y su prevalencia sobre la circulación motorizada. Y un espacio público concebido no sólo desde el punto de vista de la circulación, sino del paisaje urbano, del descubrimiento y disfrute de la ciudad y como espacio consagrado a las relaciones sociales (ICOMOS, 2011, numeral 4, incisos D y F).

1.1.4 Una mirada a la rehabilitación del centro histórico

La discusión sobre la rehabilitación del centro histórico en Montevideo estuvo ligada desde sus comienzos a referentes europeos en primera instancia, y en segunda instancia a experiencias en América Latina y Estados Unidos, según se recoge de los entrevistados en la presente investigación[14].

Pasada la Primera y Segunda Guerra Mundial, Europa había enfrentado un proceso de reconstrucción de sus ciudades que la llevó a la reflexión sobre la protección y restauración de los centros históricos pre-industriales. Da cuenta de ello la fundación en 1945 de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura (UNESCO por sus siglas en inglés) y las recomendaciones y protocolos redactados por ella en los años inmediatos,

[13] Ver Declaración de París del *Patrimonio como motor de desarrollo* (UNESCO, 2011).
[14] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*.

expresando una clara preocupación por la salvaguarda del patrimonio europeo frente a conflictos bélicos[15].

Si bien las legislaciones de los países europeos ya incluían el tema de la protección patrimonial monumental, recién en la década de 1960 se introdujo el concepto nuevo de las *áreas patrimoniales*, como sectores completos del tejido urbano a proteger[16].

El modelo Moderno de planificación y gestión urbana de la primera mitad del siglo XX, no había hecho diferencia en el tratamiento de los centros históricos respecto a las áreas nuevas de ciudad. Salvo elementos puntuales que eran considerados de valor monumental como hitos urbanos, la pre-existencia no era valorada en su entorno y mucho menos como ambiente urbano.

Con la crítica al Movimiento Moderno surgida desde el interior de los propios Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM)[17] en la década de 1950, se manifestó la preocupación por "encontrar una relación más precisa entre la forma física y las necesidad sociopsicológicas" del habitante respecto a la ciudad (Frampton, 2002, p.275), manejando conceptos como los de *identidad* y *asociación,* con especial atención sobre la realidad física y social del barrio y la vida callejera generada a partir de la *calle de ordenanza* (Frampton, 2002, p.276). Escribían los integrantes del IX CIAM (1953):

> El hombre puede identificarse inmediatamente con su propio hogar, pero no tan fácilmente con la ciudad en que está situado. La *pertenencia* es una necesidad emocional básica (…). De la *pertenencia* -identidad- proviene el enriquecedor sentido de la vecindad. Las calles cortas y angostas de los barrios bajos lo consiguen, mientras que las remodelaciones espaciosas con frecuencia son un fracaso. (en Frampton, 2002, p.275)

En este contexto, en los años ´60 y teniendo a la vista la destrucción que había significado el planeamiento Moderno sobre los centros históricos en los que había concretado sus acciones, surgió en Europa esta nueva mirada que desplazaba el interés de las preservación desde piezas monumentales hacia los ambientes urbanos completos. Esto significó un cambio importante en el concepto del patrimonio que anteriormente se relacionaba a piezas puntuales de valor icónico y abrió el camino a la discusión sobre la protección y gestión de los centros históricos.

A partir de los primeros resultados de las políticas de actuación sobre áreas patrimoniales, que tendieron a la terciarización[18] y el desplazamiento de la población residente, la reflexión sobre la cuestión patrimonial continuó avanzando. Surgió entonces, de la mano principalmente de las metodologías de actuación y gestión desarrolladas por Italia, una redefinición del objeto a ser protegido, que trascendió el aspecto netamente material.

Esta nueva concepción apuntaba a una conservación integral del ambiente urbano patrimonial, que no sólo preservara el continente físico (arquitectura y espacios públicos) sino también el contenido social (habitantes y actividades),

[15] Ver *Carta de Atenas* (1931), *Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado* (La Haya, 1956) y *Recomendación de Nueva Delhi* (1956).
[16] Por ejemplo la Ley Malraux en Francia en 1962 que introduce los *secteurs sauveguardés*.
[17] Desarrollados entre 1928 y 1959.
[18] La inquietud por los efectos tanto positivos como negativos del extraordinario desarrollo de la actividad turística en los centros históricos se ve reflejada en la *Carta de Turismo Cultural* (ICOMOS, 1976).

equiparando el valor de lo funcional y social al valor de lo material.

Esta mirada tuvo particular influencia en el nacimiento de la protección patrimonial en Montevideo a principios de los años 1980, como se verá más adelante (Parte 3). Las políticas de gestión e intervención en esta década apuntaron a una reconciliación del hombre con su ambiente urbano, relación que se consideraba desgastada por las acciones de la planificación moderna.

En las décadas siguientes se fue ampliando en el marco internacional la valoración del objeto protegido en relación a la época en que había sido generado, dirigiéndose paulatinamente a la arquitectura y entornos urbanos más recientes (de fines del siglo XIX y principios del siglo XX). Tal fue el caso de aquellos que, por los cambios económico-productivos y/o socioculturales, se veían vaciados de sus contenidos originarios[19], como también los resultados de la arquitectura y urbanismo Modernos.

La preocupación sobre como tutelar estas zonas discutía la necesidad de respetar todas las fases del pasado que habían conformado su presente, atendiendo a la ciudad como un fenómeno evolutivo.

El concepto de *patrimonio* adquirió entonces un mayor *espesor histórico*, al reconocerse el continente arquitectónico-urbano-territorial como testigo de los sucesivos usos, sociedades y culturas que lo re-significan a lo largo del tiempo, abandonando la concepción de ser solamente testigo de una época determinada que le dio origen.

Asimismo, comenzaron a integrarse preocupaciones de carácter medioambiental que surgían dentro de la discusión de la época sobre el fenómeno urbano en su conjunto. Ante la expansión de la mancha urbana, se planteaba la inquietud de si era consecuente seguir dicha tendencia o sería más sensata la rehabilitación de la ciudad existente, salvando las nuevas exigencias de la vida contemporánea. La mirada a la rehabilitación del centro histórico se vinculó entonces al concepto de sustentabilidad urbana.

La *Declaración de Amsterdam* (UNESCO, 1975[20]) expresa este espíritu:

> Abolir toda segregación jerárquica entre los conjuntos de mayor interés artístico y los de menor interés. La conservación del patrimonio arquitectónico entra así de pleno derecho en el marco de una política global y democrática del medioambiente. Por otra parte, se manifiesta claramente que la exigencia de esta conservación es una exigencia vital, porque está motivada por una necesidad profundamente humana: vivir en un universo que siga siendo familiar, a la vez que integrador del cambio deseable e inevitable.
>
> (…) En un momento en el que se toma conciencia de la necesidad de moderar el crecimiento, de utilizar y reutilizar lo existente ¿se va a admitir por fin que la conservación, lejos de ser sinónimo de conservadurismo, es un instrumento indispensable de una política de cambio con rostro humano? (Punto I, Prefacio)

[19] Ejemplos de rehabilitación de estos entornos fueron Quincy Market en Boston en 1979, Covent Garden en Londres a principios de los `80, Orsay en París en 1980, como los Docklands en Londres o San Francisco Piers en los `70.

[20] Declarado como *Año de la conservación monumental* por el Consejo de Europa.

En la década de 1970, la discusión que se daba en Europa comenzó a tener eco en América Latina, donde sin embargo, por razones económicas y políticas, las políticas de gestión de centros históricos se consolidaron recién en las décadas siguientes.

En vista de los cambios socio-culturales y los patrones de urbanización de las últimas décadas[21], el debate sobre el centro histórico, su conservación y su rol en el desarrollo de la ciudad continúa vigente en el siglo XXI.

F. Carrión (2001 B) reflexionaba sobre los centros históricos de América Latina:

> El nacimiento de la centralidad histórica se produce en el momento en que entra en decadencia. Esto es, que ve la luz con el estigma de la crisis y que, por tanto, una de las características esenciales de los centros históricos es que nacen con su muerte a cuestas. (…) Desde su nacimiento – por tanto, su crisis- lleva el signo de la oportunidad, pero no solo para esta parte importante de la ciudad, sino para la ciudad toda. (p. 64)

Para los centros históricos, la sustentabilidad refiere no sólo la rehabilitación del tejido urbano existente como medida de minimizar recursos (incorporando la dimensión económica además de la ambiental), sino posibilitarle a dichos centros un desarrollo que les otorgue un rol en la ciudad futura, que los haga sostenibles.

"Conservar un centro histórico quiere decir transformar la ciudad sobre la ciudad, con el fin de evitar la pérdida de centralidad de éste" (Bohigas, 1997, citado en Carrión, 2005, p.91)

1.1.5 El espacio público en el contexto urbano-patrimonial.

La reflexión sobre el *espacio público* ha suscitado gran controversia en las últimas décadas y ha sido objeto de numerosos estudios con variados abordajes.

La polémica sobre su definición da cuenta de su complejidad como categoría y la discusión sobre su rol en la ciudad contemporánea es reflejo de su papel central en la reflexión, planificación, gestión y vida de las ciudades.

Si bien el espacio público existió, desde el punto de vista físico, desde el nacimiento de la ciudad, la génesis del término *espacio público*[22] tiene su base en la democracia liberal y la formación del Estado nacional moderno de fines del siglo XIX (Low, 2005).

Su importancia ha sido cuestionada en la ciudad actual, su vigencia en la era digital[23], su rol en la vida democrática[24]. Se ha debatido su privatización[25], su papel como lugar social (ver Segovia, 2007) y hasta su vigencia como categoría[26]. Su muerte ha sido declarada[27] y ha sido reivindicado como espacio de la vida democrática[28].

No se pretende en este caso, ahondar en la discusión de su definición como categoría sino establecer algunas definiciones operativas y consideraciones

[21] Ver Carrión (2001, 2002, 2004 y 2005).
[22] Ver discusión sobre el término en Delgado (2011).
[23] Ver Castells (1998).
[24] Ver Gorelik (2008), Delgado (2011 y 2014).
[25] Ver Remedi (2000).
[26] Ver Gorelik (2008).
[27] Ver Koolhass (1994).
[28] Ver Carrión (2004), Bohigas (2003), Borja y Muxi (2003), Borja (2005 y 2012).

particulares sobre ciertos enfoques, que servirán de marco de referencia para la elaboración de la metodología y reflexiones finales de la investigación.

Espacio - lugar

Antes que nada, corresponde hacer una consideración sobre la relación de los espacios públicos respecto a la historia y a la identidad, en tanto son componentes del fenómeno patrimonial ya mencionados en puntos anteriores.

Partiendo de la definición que da Marc Auge (2002) de *lugar* (*antropológico*) como aquel espacio "de identidad, relacional e histórico" (p. 83), se le confiere al espacio público la posibilidad de estas cualidades, en oposición a los que Auge denomina los *no lugares*.

Estos *no lugares,* productos de la *sobremodernidad*, pertenecerían a un mundo "prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional y a lo efímero, al pasaje" (Auge, 2002, p. 84), que no da cabida a la historia ya que en él "reina la actualidad y la urgencia del momento presente" (Auge, 2002, p. 107)

No obstante, según Auge aclara (2002, 2018), los conceptos de *lugar* y *no lugar* no son absolutos, sino que varían según el momento y en referencia al usuario, que es quien los define. Todo espacio puede ser un *lugar* para unos y un *no lugar* para otros.

En este sentido, la relación de las personas con los espacios del patrimonio cultural es la que les confiere su calidad de *lugares*, o no; el reconocimiento de su *espesor histórico*, el establecimiento de una relación vinculante, su apropiación.

Siguiendo a Castells (1998) respecto al papel de los lugares en las ciudades de fines del siglo XX:

> Frente a la disolución general de las identidades en el mundo instrumental del espacio de los flujos, el espacio de los lugares se constituye como expresión de identidad, de lo que yo soy, de lo que yo vivo, de lo que yo sé y de cómo organizo mi vida en torno a ello. (en Segovia, 2007, p. 23)

Espacio público - espacio privado

La aparentemente clara oposición entre los términos *espacio público* y *espacio privado* desde el punto de vista jurídico del territorio urbano, comienza a desdibujarse cuando ahondamos en la reflexión multidimensional del concepto y en las convergencias de usos que ocurren en el tejido de la ciudad contemporánea. No se profundizará en esta dicotomía ya que excede el propósito de esta tesis. No obstante, es una primera separación que podemos hacer para definir ciertos límites, claramente reconocibles, útiles a efectos del análisis del territorio urbano en estudio.

En primera instancia cabe hacer una distinción respecto a los términos de dominio público y dominio privado, ya que estos refieren exclusivamente a la propiedad de los bienes y no necesariamente al uso directo sobre los mismos. Por ejemplo, desde el punto de vista territorial-urbano, existen espacios o edificaciones que si bien pertenecen al dominio público (jurídico), su uso se restringe a actividades determinadas que imposibilitan un uso directo por parte del público en general.

De esta manera, un primer recorte podría dejar por fuera de la definición de espacio público a todo el espacio del dominio privado y un segundo recorte dejaría de lado a todos aquellos espacios públicos que, aunque pertenecen al dominio público, no son destinados al uso público directo.

Cabe señalar que esta investigación involucra períodos de nuestra historia previos a la conformación del Estado Moderno (época de la colonia), en los que los espacios que en sí no pertenecían jurídicamente al dominio público del Estado (puesto que este no existía), sino a la Corona española, pero cumplían roles y funciones similares.

Considerando lo anterior, definiremos al *espacio público* por oposición en el binomio público-privado, como aquel ligado al uso público que no pertenece al dominio privado. Podría decirse que estos son los espacios que al fin y al cabo son entendidos y percibidos popularmente como *espacio público*. Desde el punto de vista de la experiencia, lo público se relaciona a aquello que es visible y de libre acceso para todos los miembros de la sociedad.

Espacio público - espacio colectivo

Luego de esta primera delimitación al concepto de *espacio público*, corresponde elaborar una segunda, la de *espacio colectivo*: "El espacio colectivo es mucho más y mucho menos que el espacio público" (De Solá-Morales, 1992, párr.18).

Se trata de espacios que pueden ser tanto públicos como privados desde el punto de vista jurídico, y que pueden haber sido absorbidos por actividades tanto públicas como particulares, pero que de alguna forma han sido colectivizados por una sociedad. Son aquellos espacios donde la vida colectiva toma lugar y se representa (De Solá-Morales, 1992).

Mientras que desde el punto de vista legal, la definición de lo público y lo privado ha permanecido relativamente incambiada, desde el punto de vista social, el límite entre uno y otro ha ido variando con el transcurso del tiempo, desdibujándose (Sennett, 2017). Esta reflexión tiene su correlato en el ambiente urbano, donde los límites materiales entre ambos han variado su definición.

En este sentido, la cualidad de que los proyectos privados aporten al espacio colectivo de una ciudad cobra relevancia, en tanto se le está imprimiendo un valor y significado público a algo que de otra manera sería netamente particular.

> Sin duda, la importancia del espacio público es independiente de si éste es más o menos extenso, cuantitativamente dominante o protagonista simbólico; al contrario, es el resultado de referir entre sí los espacios privados haciendo también de ellos patrimonio colectivo. (…) Urbanizar lo privado: es decir, convertirlo en parte de lo público. (De Solá-Morales, 1992, párr. 13).

Dentro de esta visión, la ciudad se enriquece cuando tanto desde el dominio privado como público se aporta al espacio colectivo, se contribuye al *carácter urbano*. Lo *urbano* entendido como lo *público*, en la concepción de Bohigas de que "el espacio público es la ciudad" (2019, p.14).

Corresponde hacer mención además, aunque no serán objeto de esta investigación, a los cambios que el espacio colectivo ha sufrido en las últimas décadas de la mano de las tecnologías de la información, lo cual abre un camino de reflexión aún más amplio. Una nueva transformación ocurre en los límites

entre el ámbito privado y el público, hasta el punto de surgir un nuevo espacio entendido como colectivo pero que no se relaciona a un lugar materialmente definido ni a una presencia física del usuario: las redes sociales. En este espacio la relación público-privado se transforma hasta suprimir la distinción entre ambos (Sennett, 2017, Epílogo).

El espacio público como hecho y proceso histórico

Si dejamos de lado la lectura de espacio público como categoría y lo referimos a un espacio urbano delimitado en el territorio, necesariamente dicha definición se ata a una época y un momento histórico.

Pero no a un momento puntual y único en el que dicho espacio fue concebido sino una consecución de momentos, es decir un proceso, que terminó conformando lo que hoy en día es. El espacio así concebido trae implícita la dimensión temporal, la noción de ser un proceso histórico.

Si se entiende al espacio público en la línea de lo concebido por Carrión (2004 A), considerándolo por un lado en relación a su articulación con la ciudad y por otro a su cualidad histórica, entonces "se debe entenderlo históricamente como parte y en relación a la ciudad, lo cual comporta que los espacios públicos cambian por su cuenta y se transforman en relación a la ciudad" (p.58).

Por lo tanto, el estudio de las características del espacio público en el transcurrir del tiempo es el de la evolución de la ciudad.

El espacio público como objeto de política pública

El espacio público y el espacio colectivo, tal cual lo definido anteriormente, se han constituido a lo largo de la historia como fundamentales constructores de la ciudad.

No obstante, es bastante reciente que el término *espacio público* se ha incluido de manera protagónica en el discurso político-urbanístico y sus agendas, aunque no siempre sustentado por una reflexión que considere el porqué de tal pertinencia (Delgado, 2011).

Según señala Gorelik (2008), durante la década de 1990 proliferaron diferentes ideas urbanísticas que ponían en su centro al espacio público como categoría aunque no necesariamente sostenidas por la discusión teórica. El discurso sobre el espacio público muchas veces buscaba sostener un tipo de ciudad que poco tenía que ver con los valores que la categoría de espacio público buscaba mantener, aunque fuera utópicamente (Gorelik, 2008, p.44).

Su reflexión refiere al espacio público como *categoría puente*[29] que permite articular las múltiples esferas (o dimensiones) desde las cuales busca su definición (política, social, urbana, estatal, etc.).

En el discurso democrático desde fines del siglo XX, el concepto de espacio público está directamente ligado al de ciudadanía[30].

Expresa Delgado (2011) sobre el espacio público:

> Se le asigna la tarea estratégica de ser el lugar en que los sistemas nominalmente democráticos ven o deberían ver confirmada la verdad de

[29] Término usado en Gorelik (2008).
[30] Ver discusión en Delgado (2011).

> su naturaleza igualitaria, el lugar en que se ejercen los derechos de expresión y reunión como formas de control sobre los poderes y el lugar desde el que esos poderes pueden ser cuestionados en los asuntos que conciernen a todos. (p. 61)

En este sentido, numerosos autores han expresado la importancia del rol del espacio público en la planificación de la ciudad para alcanzar el desarrollo de los valores democráticos (Castells, Bohigas, Borja, Muxi, Carrión, por ejemplo). El derecho al espacio público se concibe en este rol como uno de los derechos fundamentales del ciudadano, como espacio para la construcción del respeto, la tolerancia y la alteridad (Carrión, 2004 A) en la ciudad democrática.

Se entiende en este discurso, al espacio público como una perspectiva interesante desde la cual analizar las nuevas dinámicas urbanas y elaborar respuestas a los nuevos desafíos que estas plantean, dentro del ejercicio de la ciudadanía (Borja, 1998, p. 14).

En este contexto y en la línea de lo expresado por Carrión (2004 A, p.62) se considera que políticas que optimizan y multiplican las posibilidades de contacto de la población, es decir que contribuyen a generar buenos espacios públicos, son políticas que construyen más ciudad. Están relacionadas a la participación ciudadana, buscan no subordinarse a los interesas privados y se vinculan fuertemente a la revalorización de la gestión local y la descentralización.

> Los valores vinculados a la ciudad, de libertad y de cohesión social, de protección y desarrollo de los derechos individuales y de expresión y construcción de identidades colectivas, de democracia participativa y de igualdad básica entre sus habitantes, estos valores dependen de que el estatuto de ciudadanía sea una realidad material y no solo un reconocimiento formal. Y también de que la ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico (…) y en un sentido político y cultural. (Borja, 2002, punto 1).

Esta línea discursiva ha estado presente en las políticas urbanas de la intendencia de Montevideo sobre todo a partir de la década de 1990, y ha sido marco de las acciones de conformación del conjunto de calles peatonales en estudio.

El espacio público ciudadano

En el marco de lo anteriormente expresado, el espacio público cobra gran relevancia dentro de la ciudad, más allá de su dimensión física y funcional. Pasa a concebirse como espacio netamente relacional, de intercambio social y cultural, además del comercial (Borja, 2005), en un sentido amplio que abarca la convivencia, la identidad y la diversidad[31]. Se le confiere el rol de generador de integración, como contenedor de la "conflictividad social" bien entendida (Carrión, 2004 A).

De acuerdo a lo expresado por Borja (2003), los espacios públicos en la ciudad democrática conformarían un potencial sistema de *lugares*, en el sentido definido por Marc Augé antes explicitado. Este conjunto de lugares significativos o puntos de encuentro, operando como sistema, son los que harían a la ciudad existir como tal (citado en Carrión, 2004 A, p.61).

[31] Ver Segovia, Neira, Dascal y Vicherat en Segovia (2007).

En otras palabras, expresa Carrión (2004 A): "La ciudad es un conjunto de espacios públicos o la ciudad en su conjunto es un espacio público a partir de la cual se organiza la vida cotidiana y donde hay una representación de esa sociedad" (p.61).

El ideal democrático de la organización urbana se trata entonces de una "ciudad de lugares y no de simple espacio de flujos" (Borja, 1998, p. 13). En ella, el espacio público se define como ámbito fundamental de formación y ejercicio de la ciudadanía y como tal, espacio de la expresión colectiva y la visibilidad de la diversidad socio-cultural de la ciudad contemporánea.

"El espacio público es, o puede ser lo opuesto, una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo de vocación igualitaria e integradora" (Borja y Muxi, 2003, p. 100)

Dentro de esta línea de reflexión, ya desde la segunda mitad el siglo XX preocupa el deterioro y el vaciamiento de los espacios públicos urbanos en tanto espacios sociales de intercambio, por efecto de las tendencias socio-culturales y económicas: la privatización del espacio público, la desaparición de las formas que favorezcan el relacionamiento social, la tendencia a la vida privada, la inseguridad manifestada a nivel urbano y, más recientemente, el crecimiento de la importancia del espacio virtual.

Mucho se ha reflexionado sobre el crecimiento del espacio virtual como nuevo espacio colectivo y su competencia con los lugares tradicionales de encuentro y construcción de imaginarios[32].

Estas tendencias apuntan a la disminución del tiempo de permanencia en el espacio público, la imposibilidad del libre acceso a este, la reducción de las instancias de contacto social directo, de encuentro y de confrontación, al aumento de la segregación socio-cultural y una pérdida de confianza y del sentido de lo colectivo (Carrión, 2004 A).

Basándose en esta preocupación, continua vigente la necesidad de volver hacia el espacio público la reflexión en el marco de la ciudad democrática, repensando el impacto que estos cambios puedan tener especialmente sobre los centros históricos como espacios públicos ciudadanos.

Si consideramos la diversidad y el intercambio como dimensiones fundamentales, la "ciudad ciudad" es aquella que optimiza y multiplica las oportunidades de contacto, de mixtura funcional y social (Borja y Muxi, 2003, p. 20).

<u>La función educadora del espacio público democrático</u>

A partir de lo antes expuesto, el espacio público adquiere un rol educador en el contexto democrático, como componente fundamental de la *ciudad educadora*[33] en su conjunto.

> La ciudad educadora adquiere y se esfuerza en difundir la conciencia de todas las posibles repercusiones mutuas que las personas y grupos ejercen entre sí en el espacio público de la ciudad e intenta develar todas las

[32] Ver García Canclini (2000).

[33] Concepto de *ciudad educadora* introducido por la pedagoga catalana Marta Mata en 1990, de dimensión que abarca mucho más que el espacio público. Ver Del Pozo (2008).

> potencialidades positivas en orden a mejorar el progreso personal y social de todos sus componentes. (Del Pozo, 2008, p.25)

Dentro de esta concepción, los espacios públicos (al igual que las ciudades) cobran sentido como "sujeto educador" y "vehiculo de convivencia", además de como "objeto de experiencia" (Bohigas, 1999), debiendo ser promovidos como "incitadoras de unas formas de vida orientadas hacia unas líneas más o menos programadas que se definen, sobre todo, en una idea política de la ciudad" (Bohigas, 1999, párr. 2).

Este papel concedido a los espacios públicos se encuentra atado a su definición comunicacional y simbólica y se vincula fuertemente a su configuración física y material.

Resulta necesario entonces, que estos espacios apoyen a que el habitante entienda el significado de su ambiente cercano, y de este en relación a la ciudad en su conjunto (considerando sus distintas escalas) ya que reafirma su individualidad como ciudadano respecto a su entorno social (Bohigas, 1999).

Asimismo, es preciso que la configuración de los espacios públicos sea fácilmente legible, interpretable y utilizable por todos los ciudadanos, para lo cual debe estructurarse con itinerarios comprensibles y accesibles a la vez que sugerentes (Bohigas, 1999). Esto no sólo fomenta su uso sino que, al hacerlo, estimularía la interacción social y lo que Carrión (2004 A) llamaría "pedagogía de la alteridad".

"Divulgar y apoyar la revolución estética en los espacios urbanos es seguramente uno de los actos más esencialmente educadores" (Bohigas, 1999, Sección Innovación cultural, párr.2).

1.1.6 El espacio público del centro histórico o el centro histórico como espacio público

A principios del siglo XXI, Carrión reflexiona sobre el papel de los centros históricos en América Latina: "tienen una doble dimensión de su carácter público, se trata del espacio público por excelencia de la ciudad y deben ser gobernados desde un marco institucional público-privado" (Carrión, 2004 B, p. 40).

Esto refiere a que el centro histórico debe ser reconocido no solamente por sus espacios públicos aislados (plazas, calles, etc.), sino por su significado como espacio público para la ciudadanía en su conjunto.

Pero además, Carrión refiere al carácter público de la gestión de estos centros, que históricamente se ha ido debilitando con la expansión de la ciudad.

Al respecto visualiza una tendencia en las últimas décadas del siglo XX hacia la aparición de nuevas modalidades de gestión que ocasionarían "concentración de la propiedad, la penetración de capitales transnacionales en desmedro del pequeño capital nacional y la reducción del compromiso de la población con la zona; es decir, de erosión de la ciudadanía" (Carrión, 2004 B, p.41).

Con esto en vista, este autor hace énfasis en la necesidad de encontrar formas de cooperación público-privada dentro de un marco sustentable previamente definido (social, económico, ambiental, etc.), destacando la importancia de dotar a los centros históricos de un fuerte marco institucional de regulación que desde la órbita pública apunte a una gestión colectiva y que acerque a su población a los referentes del Estado.

Los nuevos modelos de urbanización, la aparición de nuevas centralidades en el territorio, los cambios socio-culturales, el énfasis en la vida privada, la revolución tecnológica (Carrión 2004 A, p. 69 a 73), son cambios que en las últimas décadas han visto afectado el rol del centro histórico como espacio público y el rol del espacio público dentro del centro histórico. Esta problemática se visualiza como una oportunidad para la discusión sobre la conjunción público-privada en el territorio de estos centros.

La reflexión resulta especialmente relevante ya que las intervenciones sobre el espacio público en estudio (dentro del centro histórico) se dieron a partir del surgimiento del sistema patrimonial a nivel departamental (con su consiguiente estructura institucional), a fines del siglo XX, y su construcción evolucionó al mismo tiempo que los mecanismos de gestión patrimoniales del área.

1.1.7 La calle como espacio público urbano

"Porque un puente, aunque se tenga el deseo de tenderlo y toda obra sea un puente hacia y desde algo, no es verdaderamente puente mientras los hombres no lo crucen. Un puente es un hombre cruzando un puente". [34]

Dice Borja haciendo un paralelismo con el cuento de Cortázar antes citado:

> La calle solo realiza su *ser calle* en la medida que es usada por la gente. La calle es a la vez una realidad concreta y una metáfora de la ciudad. La ciudad concebida como espacio público, ámbito de la ciudadanía, dónde ésta se expresa como colectividad humana. La ciudad es *la gente en la calle*. (Borja, 2014, párr.2)

La calle es el espacio público urbano por excelencia. Aun cuando no existan plazas, parques u otros espacios de encuentro colectivo en la ciudad, la calle existe. Tras abandonar el ámbito de lo privado, indefectiblemente uno va a dar a la calle.

Como tal, la calle se enmarca en la controversia sobre el *espacio público* ya mencionada y ostenta todas sus cualidades. Pero además, posee ciertas peculiaridades dadas por sus características físicas y funcionales que le confieren su singularidad dentro del espacio público urbano.

Dado que la calle es el espacio donde se llevan a cabo las intervenciones en estudio, a continuación se realizarán consideraciones sobre sus características particulares, que dirigirán la metodología de investigación. A partir de ella se definirán los registros y variables para el estudio de las transformaciones del tejido urbano.

<u>La calle como elemento conector y conductor en la trama urbana</u>

La calle es un elemento que funcionalmente posibilita el traslado entre diferentes sectores o puntos de la ciudad. Como tal, es por un lado un vínculo, por lo cual tiene una localización específica en la trama, y por otro lado es un trayecto (un recorrido). Su localización precisamente le confiere unas características particulares.

Su rol en la movilidad urbana siempre le ha sido reconocido y se la ha ubicado en

[34] Cortázar, J. (1937) *Libro de Manuel*, p.27.

el territorio como dispositivo de conexión dentro de un entramado complejo y amplio que abarca toda la ciudad en su conjunto.

La calle tiene por tanto una localización, un rumbo y unas dimensiones determinadas que definen su rol como estructurador en la trama, en una determinada época.

Pero más allá de estas características estáticas, dadas por su ubicación en el tejido, su papel de conector le confiere unas características dinámicas, dadas por los flujos que canaliza. Estos flujos se incorporan a su propia definición y le significan por ejemplo un largo que los direcciona y un ancho que recibe los caudales del tránsito.

Por su rol de conector, la calle recibe tanto el tránsito peatonal como el vehicular (individual o colectivo), lo cual trae implícito diferentes velocidades de circulación, con los consiguientes conflictos.

Históricamente el planeamiento se ha enfocado en resolver el problema de la congestión vehicular y su incompatibilidad con la circulación peatonal. Recién en las últimas décadas, se ha encarado el tema de la congestión peatonal y la relevancia del confort para la circulación de personas dentro de las ciudades.

Además de conducir los flujos de la movilidad, la calle funciona como infraestructura de servicios, canalizando las redes urbanas al espacio privado, para su funcionamiento y confort.

> Si nos remontamos al origen de la edificación, encontraremos que la calle, antes de ser vía pública, ha sido la vía o sendero privado y particular de la casa a la que esta pegada, y a la cual prestó desde el momento mismo de su construcción los importantísimos y especiales servicios de suministrarle luz, aire, vistas y medios de exportación e importación de aguas potables, de las pluviales y de las de menaje, servicios sin los cuales habría sido de todo punto imposible que la casa como morada del hombre pudiese subsistir. (Cerdá, 1863, en Martin Ramos, 2014, p.13)

La calle urbana como elemento conductor y conector se encuentra ligada, necesariamente, a los espacios privados que vincula y abastece.

El uso de la calle

Tanto las funciones de circulación como de servicio, están relacionadas al uso de la calle. Su propia definición espacial trae implícito su uso por las personas.

Michel de Certeau, se refiere al concepto de *espacio* como un "lugar practicado", "un cruce de elementos en movimiento" (citado en Auge, 2002, p. 85). En esta línea, Auge (2002) dice que los caminantes son los que transforman en espacio a la calle, geométricamente definida por el urbanismo (p. 85).

Por lo tanto, la calle se define no sólo física y materialmente sino por lo que en ella ocurre, por la acción, por la actividad.

Expresa Amos Rapoport (1987) que la calle urbana es mucho más que "un espacio lineal entre edificios", es "esa realidad en la que un conjunto determinado de actividades suceden" (en Martín Ramos, 2014, p.97).

En este sentido la calle urbana resulta, además de espacio de circulación, un espacio de intercambio, tanto de bienes y servicios pero también de intercambio

social. La propia acción de trasladarse por ella implica cierto tipo de interacción con el resto de los usuarios, que podrá será más o menos cercana, más o menos intensa o prolongada.

En este contexto, el papel del peatón en la calle cobra relevancia ya que refiere a multiplicidad de potenciales actividades: "caminar es ante todo un tipo de transporte, una manera de desplazarse, pero también proporciona una posibilidad informal y sin complicaciones de estar presente en el entorno público" (Gehl, 2013, p. 147).

La calle urbana como lugar, en el sentido definido por M. Auge antes expuesto, y en especial en su rol peatonal, es un espacio netamente relacional. Es el escenario de la vida cotidiana, lugar de encuentro, de conflicto, tal como fue expresado anteriormente respecto al espacio público en general. Esta condición relacional se encuentra ligada directamente al dominio peatonal.

Históricamente, la calle siempre ha sido el lugar común de manifestación de la sensibilidad colectiva: encuentro, conflicto, festejo, protesta, etc. Lo que sucede en la calle es reflejo de lo que sucede en la sociedad que habita la ciudad, en un momento determinado. Estos aspectos de su carácter son más difíciles de determinar y cuantificar por lo que fueron valorados más tardíamente (Martín Ramos, 2014, p.1).

Partiendo de la base de que la calle existe a partir de que un sujeto está en ella y la recorre, para que resulte un *lugar relacional* debe ser usada y ocupada. Varios autores han investigado al respecto[35], entendiendo que tanto cuestiones de diseño, referentes a su definición físico-material, como también a las actividades que allí se instalen, condicionan el que el espacio sea propicio para multiplicar la interacción social por parte del peatón, o que sea por este abandonado y reducido a la mera función circulatoria.

La calle juega un rol fundamental en lo que Gehl (1971) llama "la vida entre los edificios", que "abarca todo el espectro de las actividades, que se combinan para hacer que los espacios comunitarios de las ciudades y las zonas residenciales sean significativos y atractivos" (en Martín Ramos, 2014, p.89)

Acorde también a lo estudiado por Gehl (2013), la actividad de la calle se refuerza indirectamente con la mejora de su calidad como espacio público. Su configuración física, su escala, su materialidad, influyen en su uso, pueden estimularlo creando las condiciones propicias para la interacción o desalentarlo.

Desde el punto de vista peatonal, estas condiciones determinan la permanencia de la gente en la calle: ¿qué hay para experimentar en el exterior?, ¿qué me estimula a quedarme en la calle?, ¿por qué elijo una calle y no otra?

La definición físico-material de la calle

La caracterización de la calle se encuentra íntimamente ligada al marco edilicio que la rodea, ya sea por su construcción material como por las relaciones de uso que con este marco establece.

Su definición físico-material le da una configuración espacial determinada, que involucra todos sus planos: su pavimento, sus bordes laterales, su cubierta o recorte del cielo. Esto le otorga ciertas condiciones de confort y conforma un paisaje de cualidades estéticas particulares.

[35] Ver por ejemplo Gehl (2006 y 2014), Peters (1981) y Jacobs (2013).

Más allá de la materialidad y equipamiento de la propia vía pública, en los cuales no se ahondará en este caso, se entiende relevante el estudio de la conformación del borde, en su papel vinculante.

Estos bordes no considerados como límites sino como vínculos entre espacios. Su papel va más allá de dar un marco paisajístico a la vía pública y cobra relevancia activa en la definición funcional de la calle.

Esta definición, establece un entretejido de relaciones público-privadas determinado. Los límites resultan difusos y variables, por más concretos que material o jurídicamente puedan parecer, de la misma forma que se difumina el límite conceptual entre público y privado.

La potencia de la calle como lugar de intercambio lleva a permear su actividad hacia los espacios adyacentes y viceversa.

A partir de los años 1960 con la mirada puesta en el peatón como protagonista de la calle, mucho conocimiento se ha construido al respecto. Podríamos citar trabajos en los `60 de J. Jacobs (2013), investigaciones de R. Weidenhoeft y R. Molheim en los `70 (Peters, 1981) o de J. Gehl (2014) ya comenzado el siglo XXI. Estas investigaciones indagan sobre la relación de la calle con su borde e incluso exponen datos cuantitativos de esta relación con ejemplos de casos concretos.

Resultan relevantes algunas reflexiones sobre la relación del peatón con el marco construido de la calle ya que aportan a la construcción de las *variables de análisis* para el caso de estudio de esta tesis:

- “Ha de haber siempre ojos que miren a la calle (…) los edificios deben dar a ella su cara, no su espalda” (Jacobs, 2013, p.61).
- Resulta deseable que los bordes no se conviertan en una simple vidriera, propiciando su diversidad y la variedad funcional de las edificaciones (R. Molheim en Peters, 1981, p.14).
- Como peatones, nuestras impresiones más duraderas se relacionan con lo que se encuentra en las plantas bajas, hay indicios que muestran lo positivo de disponer en ella actividades atractivas (Gehl, 2014, p.77).

De estos referentes surge que la diversidad de actividades adyacentes a la calle, en una variedad de horarios y en convivencia con la actividad residencial, aportan a su seguridad y a su vitalidad. Esto es un proceso que se retroalimenta ya que una calle concurrida genera a su vez una mayor concurrencia.

El diseño de sus bordes, su permeabilidad, la ocupación de las edificaciones o predios adyacentes, su estado material, las actividades que contengan, los usos de las plantas bajas y su relación con la vía pública, entre otros, son factores que pueden o no propiciar la interacción del peatón y el espacio público[36], y de este último con el espacio privado.

1.1.8 La calle y el dominio peatonal

En la historia de los asentamientos urbanos las calles y plazas siempre fueron lugar de reunión. En la primera mitad del siglo XX, los funcionalistas las dejaron de lado como tales, priorizando solucionar ciertos problemas como la higiene y la congestión vehicular, que se visualizaban como determinantes en la ciudad de la época.

Con la crisis de Movimiento Moderno, en los años 1950 comenzó a gestarse la

[36] Ver Gehl (2014) p.79.

reflexión sobre la calle como contenedora de la vida urbana y su rol en la planificación, reivindicando al peatón como su protagonista.

De la misma forma en que se volvió la mirada hacia la ciudad ya construida (cuestión expuesta anteriormente sobre los centros históricos), se volvió la mirada hacia la calle como dispositivo urbano, desde el punto de vista social y ambiental.

Podemos citar a Jacobs en la década de 1960: "las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de la ciudad, son sus órganos más vitales" (2013, p.55). O a Peters en los 1970:

> La ciudad para peatones es la reacción frente a la ciudad ordenada, fragmentada, en la que una función debe realizarse únicamente en un lugar determinado. También es la respuesta necesaria a la ciudad adaptada al automóvil, que exige una apertura óptima al tráfico y el convencimiento de que la movilidad sólo pueden garantizarla los vehículos con motor. (1981, p.7)

Hacia fines del siglo XX, la calle no escapó a la crisis del espacio público como lugar social y representativo. Los cambios en la ciudad contemporánea hicieron repensar su rol. Al respecto R. Koolhaas (1994) sentenciaba:

> La serenidad de la Ciudad Genérica se logra por la evacuación del ámbito público (…). El plano urbano sólo acoge en su seno el movimiento necesario, fundamentalmente en coche; las autopistas son una versión superior de bulevares y plazas (…).
>
> (…)
>
> La calle ha muerto. Ese descubrimiento ha coincidido con los intentos frenéticos por resucitarla. (…) La peatonalización – realizada con intención de conservar- simplemente canaliza el flujo de los condenados a destruir con los pies el objeto de su calculada reverencia. (En Martín Ramos, 2004, p.76)

A principio del siglo XXI la calle forma parte de la reivindicación del espacio público urbano comentada en apartados anteriores, que pone al peatón y a la *dimensión humana* en el centro de la discusión sobre la planificación sostenible de la ciudad. El deseo de lograr un proyecto que contemple desarrollar una ciudad sostenible, sana, vital y segura se instala en la discusión (Gehl, 2014, p.6).

En este marco, la gestión, planificación y acción sobre el dominio peatonal ha evolucionado paulatinamente. A efectos de exponer estos cambios en lo que refiere al territorio de estudio de esta investigación, interesa tomar dos conceptos aparentemente similares pero contrapuestos, a los que se refiere Peters en 1981 y que implican una discusión que permanece vigente: la calle peatonal y la ciudad peatonal.

Su contraposición servirá para reflexionar sobre la evolución del accionar en el dominio peatonal de Ciudad Vieja con miras hacia el futuro.

La calle peatonal

El término calle peatonal puede resultar equívoco ya que la calle ha sido siempre peatonal, aunque compartiera su uso con otros medios de transporte. No obstante, se refiere comúnmente a aquellas calles que son exclusivamente para el uso del peatón, donde el tránsito vehicular se encuentra prohibido o sumamente restringido (acepción compartida en el imaginario colectivo).

La peatonalización de calles trae implícita necesariamente la separación del tráfico vehicular del peatonal, generando áreas exclusivas de uso en las cuales se salvaguarda al transeúnte de la considerada interferencia o incluso amenaza del vehículo motorizado.

Las primeras calles peatonales en centros históricos aparecieron en Europa en el período de entreguerras, ligadas fundamentalmente a la actividad comercial, y su auge fue en los años '70. Tuvieron una concepción meramente técnica de separar el tráfico vehicular del peatonal, en lugares comerciales donde su convivencia se hacía insostenible (Peters, 1981, p.12).

Los ejemplos europeos resultaron referentes para las actuaciones en Ciudad Vieja[37] y por eso resulta relevante su evolución.

A partir de la década de 1970, muchas ciudades europeas optaron por esta línea de acción y se llevaron a cabo variedad de estudios comparativos que midieron este tipo de experiencia, comparando la intensidad de uso y ocupación de las calles peatonalizadas, previa y posteriormente a la intervención[38].

Estas mediciones han servido de base para una mejor comprensión del fenómeno, para identificar y cuantificar los efectos producidos y para planificar etapas a futuro y trasladar la experiencia a otras ciudades. Incluso, han servido como base para el debate sobre la vida urbana y el papel del peatón en la planificación de la ciudad en su conjunto.

A partir de la evaluación de estas experiencias, comenzaron a considerarse otros aspectos involucrados en el desarrollo del dominio peatonal, enmarcados en la discusión de la época sobre el valor del espacio público: aspectos sociales, medioambientales, patrimoniales, simbólicos, etc.

En este sentido, comenzó a cobrar relevancia la potencial relación que las calles peatonales podían establecer con otras actividades además de la comercial, en especial la actividad residencial.

Según advirtiera Peters en los 1970, las zonas para peatones:

> Se considerarán en el futuro como una de las ideas decisivas del urbanismo de los años setenta. Constituyeron el primer paso para llegar a una ciudad que de nuevo fuera habitable y capas de ser abarcada, aunque su motivo original fuera una mejora del consumo.
>
> (…) Los planificadores nos deben la explicación del motivo por el cual las compras pueden efectuarse sin las molestias del tráfico rodado, y en cambio dormir, habitar, jugar y divertirse continúen siendo estorbados por él." (1981, p. 8)

En 1988 el Parlamento Europeo aprobó la Carta Europea de los Derechos del

[37] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*.
[38] Ver ejemplos en: Peters, P. (1981) *La ciudad peatonal*; Gehl, J. (2014), *Ciudades para la gente*; Gehl, J. (2013), *La humanización del espacio urbano*.

Peatón, lo cual denota la importancia que el sujeto adquiere en la vivencia urbana dentro del contexto europeo. Este documento reflejó una concepción integradora del dominio peatonal al vehicular en la organización general de la ciudad y puso al peatón en el centro de un sistema de movilidad integrado entre los variados medios de transporte.

Las peatonalizaciones terminaron por extenderse a otras zonas de las ciudades europeas, ya no atadas exclusivamente a los centros históricos, sino como estrategia de actuación para la ciudad toda.

La calle en la *ciudad peatonal* [39]

La discusión sobre el dominio peatonal urbano se ha extendido progresivamente más allá de las zonas exclusivas para uso del peatón. En este sentido, los conceptos recopilados en la investigación de P. Peters mantienen suma vigencia y fueron retomados por investigaciones posteriores como las ya mencionadas de J. Gehl.

Las calles de la ciudad peatonal son distintas a las calles peatonales (peatonalizadas). En este punto corresponde hacer la diferencia respecto al concepto anterior.

Las segundas son aquellas calles peatonalizadas que funcionan como una "burbuja" destinada exclusivamente a la circulación del peatón, prohibiendo el ingreso de automóviles u otros vehículos.

Las primeras sin embargo, acorde al concepto de *ciudad peatonal* expuesto por Paulhans Peters (1981), podrían definirse como una tendencia de convivencia.

En este tipo de calle coexisten los distintos medios de movilidad, dentro de los cuales el peatón se concibe como figura central. Estas calles refieren, en un sentido más amplio, a un tipo de ciudad en la cual la escala peatonal es la base para su planificación.

La ciudad para peatones no es "una simple ampliación de las actuales zonas para peatones. Su principio de ordenación se orienta por el hombre actual, sus necesidades y prioridades habituales, desprovistas de ideología" (Peters, 1981, p.7).

En esta ciudad, el tejido urbano se relaciona directamente a la dimensión humana para su estudio y planificación. En esta ciudad, la calle cobra un rol central.

1.1.9 La *dimensión humana*[40] en la gestión y planificación urbana

Tomando como marco el concepto de *ciudad peatonal*, cabe mencionar el papel que adquiere la *dimensión humana* en la planificación de la ciudad y en particular de los centros históricos.

La *dimensión humana* está íntimamente ligada a la *escala peatonal*, concebida como la percepción del entorno que el peatón conforma a partir de sus sentidos y sus desplazamientos: "La ciudad para peatones se rige por las reglas sobre dimensiones que le da el hombre al caminar por ella" (Peters, 1981, p.7).

Una ciudad que integrara la *dimensión humana* como aspecto central en su

[39] *Ciudad peatonal* es el título del libro de Paulhans Peters de 1981, traducción de su libro *Fussgängerstadt* de 1977.
[40] Término utilizado por Jan Gehl.

planificación y gestión tendería a “pinchar” la burbuja peatonalizada y “filtrar” la relevancia del dominio peatonal hacia todos los componentes del ambiente urbano.

Gehl concibe a la *dimensión humana* como la “necesidad de una nueva dimensión del planeamiento” que apunta a alcanzar cuatro objetivos fundamentales: la vitalidad, la seguridad, la sostenibilidad y la salubridad (2014, p.6).

Estos se reconocen en el discurso político de las últimas décadas, que ha tomado muchas veces a la Ciudad Vieja como campo experimental para la acción. La idea de que según cómo se maneje la dimensión humana de los espacios públicos se puede incidir en los patrones de comportamiento de las personas, el uso de regiones y ciudades (2014, p.17).

Pero cabría ampliar esta concepción de la *dimensión humana* a la que se refiere Gehl desde finales del siglo XX, hacia reflexiones más recientes como las del *urbanismo feminista* de principios del siglo XXI.

Una dimensión humana ligada no sólo a una escala determinada y a la percepción que el peatón tiene como tal de su entorno, sino también a los recorridos que traza como usuario del espacio. A las redes que entreteje en el ya tejido urbano o, mejor dicho, a dicho tejido visto desde estas redes, desde estos vínculos establecidos entre lugares… un tejido de relaciones.

En esta línea, el urbanismo feminista continúa el camino de las reflexiones de J. Jacobs o J. Gehl expuestas en puntos anteriores, apuntando a la *cotidianidad* como herramienta, tanto para el conocimiento como para el proyecto del territorio urbano.

Esta concepción pone a la persona (todas y cada una) y sus actividades diarias en el centro del estudio territorial: “La aproximación a la ciudad desde la vida cotidiana pone en valor todas las necesidades derivadas de las actividades del día a día” (Col-lectiu Punt6, 2019, p.19). Se trata de la vida cotidiana considerada e incorporada a la construcción del espacio, de poner la sostenibilidad de la vida en el centro (Col-lectiu Punt6, 2019, p.21).

De esta forma, la vida cotidiana se considera tanto herramienta de análisis del espacio (territorio) como, a su vez, metodología de trabajo para su proyecto. Como mecanismo para romper la dicotomía público-privado.

Se trata de concebir a las personas en función de su relación con las otras y con su entorno; de construir el análisis del espacio desde la continuidad de la experiencia (Col-lectiu Punt6, 2019, pp. 78-93).

Si bien esta tesis se basará en el concepto de *dimensión humana* para la construcción de las variables de análisis del tejido en estudio, no ahondará, por sus propias limitaciones, en el aspecto relacional de los espacios, aunque será considerado al momento de reflexionar sobre los resultados de la investigación, por entenderse de sumo interés y vigencia.

1.2 Antecedentes a la investigación

Existieron desde comienzos de 1980 varios estudios de diagnóstico llevados a cabo sobre el área de la Ciudad Vieja, que incluyeron en alguna medida al *dominio peatonal* en su aproximación.

Muchos de estos documentos se focalizan especialmente en algunos sectores del sistema peatonal actual, resultando insumos fundamentales para la presente investigación los siguientes, a los que se hará referencia oportunamente.

Investigaciones del Grupo de Estudios Urbanos (GEU).

La Ciudad Vieja de Montevideo. Posibilidades de rehabilitación. (1984).

Publicación de la investigación de 1982 que llevó a cabo el relevamiento y caracterización de la Ciudad Vieja.

Aspectos socioeconómicos y ambientales. Ciudad Vieja de Montevideo (1987).
Publicación de la investigación llevada a cabo entre 1983 y 1984. Realiza un relevamiento de ocupación del suelo y distribución de actividades en el territorio. Lleva a cabo un diagnóstico específico por tramo de las principales calles y espacios públicos de la Ciudad Vieja.

Inventario básico del Patrimonio de la Ciudad Vieja (1983).

Relevamiento y valoración de todos los padrones de la Ciudad Vieja llevado a cabo en convenio entre Intendencia de Montevideo (IM) y la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU).

Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja (2000), aprobado por el Decreto 30.565 de 2003.

Relevamiento y valoración de padrones, plazas y una selección de tramos llevado a cabo por la consultora CSI y la Intendencia de Montevideo en el marco del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV).

Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja (2010, sin homologación legal).

Relevamiento y valoración de padrones, espacios públicos y tramos, llevado a cabo por la Intendencia de Montevideo y la Facultad de Arquitectura de la UDELAR.

Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV), Decreto 30.565 (2003).

Arq. Ernesto Spósito, CEPCV, UPP (2011). *La protección patrimonial y el desarrollo sustentable. Estado de Avance del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja.* Documento inédito.

Informes elaborados en el marco de la Consultoría para el Programa de Revitalización de la Cuidad Vieja (convenio Intendencia de Montevideo – BID) a cargo del Consorcio consultor Nueva Ciudad Vieja (Nippon Koei LAC, CSI Ingenieros, Equipos Mori, Ibitech SA) (2010-2012).

1.3 Antecedentes sobre la peatonalización de calles

Los casos de rehabilitación urbana de centros históricos europeos y en especial el tratamiento de su espacio público y las áreas peatonales, fueron referentes directos para la gestión y las acciones en la Ciudad Vieja, desde la década de 1980. Muchas experiencias en centros históricos latinoamericanos que se anticiparon a esta década resultaron igualmente relevantes.

En el proceso de concepción y ejecución de cada tramo de calle peatonal, existieron referentes nacionales e internacionales. No se pretende hacer un análisis de cada uno de ellos ni ahondar en comparaciones sino listar una breve referencia.

Los siguientes ejemplos recogen referentes tanto de rehabilitación de centros históricos como de grandes equipamientos urbanos, vinculados al dominio peatonal en general, además de a la peatonalización de calles específicamente.

Cabe considerar por supuesto, que para cada tramo de peatonalización posterior fueron referentes directos las experiencias en los tramos anteriormente peatonalizados dentro de la propia Ciudad Vieja.

1.3.1 Referentes internacionales para las primeras acciones de peatonalización

La selección de referentes expuesta a continuación se lleva a cabo exclusivamente en base a lo señalado por los entrevistados, quienes intervinieron directamente en las acciones de peatonalización[41].

- Plan de Bolonia (Italia) [42]

  El Plan Regulador de Bolonia[43] de 1969 y su variante en 1973 constituyeron una referencia para la gestión e intervención en centros históricos de influencia internacional, en especial para la izquierda política, en las décadas de 1970 y 1980.

  Se trató de una propuesta de protección y rehabilitación del centro histórico surgida desde el gobierno de la ciudad, que tenía como uno de sus lineamientos principales evitar la tendencia a la terciarización que sufrían los centros históricos europeos, con una fuerte apuesta a la permanencia de la población residente.

  El Plan tenía la particularidad de hacer énfasis en los aspectos sociales de la rehabilitación urbana y la protección patrimonial, además de los aspectos arquitectónicos.

  Significó también otro cambio respecto a la mayoría de los planes europeos anteriores: surgir en la esfera pública y no en un estudio particular.

  Dentro de sus principales características cabe mencionar:

  - Una marcada promoción pública de la rehabilitación
  - El énfasis en promoción de vivienda y cartera de tierras.
  - La generación de equipamientos públicos de escala barrial y regional.
  - El surgimiento de nuevos órganos de decisión y gestión apuntando a la democratización de las instituciones y la participación ciudadana.
  - El desarrollo de la actividad turística balanceado con la conservación de

[41] Ver Apéndice 1, *Entrevistas.*
[42] Ver Apéndice 1, *Entrevistas,* Arq. F. Bonilla y Arq. A. Mazzini.
[43] Integraban el equipo del Plan los Arqs. P. L. Cervellati, R, Scannavini y G. De Angelis.

la población y actividades locales.
- La rehabilitación de edificios de alto valor patrimonial en conjunto con la iniciativa privada.
- La conservación tanto del soporte físico como del social.
- La concepción del edificio patrimonial como parte de un ambiente y no como un hito aislado.
- Los incentivos y ayudas económicas (como exoneraciones tributarias) para el mantenimiento y rehabilitación edilicia.
- La peatonalización de tramos de vías en los que se entendía la convivencia de tráficos era incompatible.

Si bien la metodología de restauración urbano-arquitectónica del Plan fue sumamente discutida a nivel internacional, constituyó una experiencia modélica de gestión del centro histórico en lo referente al rol de las instituciones, el marco normativo, el financiamiento de acciones y la participación de la comunidad.

La gestión de la Ciudad Vieja durante la década de 1980 se iba a emparentar mucho con esta línea conceptual.

- The Cannery (San Francisco, Estados Unidos)[44]

Esta experiencia de reconversión de arquitectura industrial, inaugurada en los muelles de San Francisco, resultó un claro referente del primer tramo de peatonalización frente al Mercado del Puerto.

Se trató de la rehabilitación de una planta de envasado de frutas y vegetales construida en 1907 en el sector conocido como Fisherman's Warf al norte de la ciudad, para albergar un centro comercial[45].

El proyecto dividió al edificio en dos sectores separados por un gran corredor peatonal al aire libre que se equipó con mobiliario urbano y vegetación como expansión de los comercios gastronómicos del interior.

El edificio se convirtió entonces en polo de atracción a escala de toda la ciudad además de una popular atracción turística. Muy posteriormente, todo este sector de muelles sería rehabilitado y destinado mayoritariamente a la actividad comercial, gastronómica y cultural.

- Quincy Market (Boston, Estados Unidos)[46]

Al igual que el ejemplo anterior, otro ejemplo de reconversión de arquitectura del período industrial fue el Quincy Market en la ciudad de Boston, renovado para su uso como centro comercial en 1979 [47].

Se trata de un Mercado cubierto organizado en tres edificios longitudinales construidos en 1826, el cual se encontraba subutilizado para fines de los años 1960.

El proyecto de rehabilitación implicó por un lado la adición de una serie de cubiertas y cerramientos livianos a los costados de las fachadas existentes, para resguardo del peatón y como extensión de los comercios allí instalados y, por otro lado, el diseño de los espacios públicos peatonales exteriores entre los edificios.

[44] Ver Apéndice 1*, Entrevistas,* Arq. A. Mazzini.
[45] Proyecto de Joseph Esherick.
[46] Ver Revista *Arquitectura*, Nº 251, p. 18 y Quincy Market (5 de junio de 2020). *All about the historic Quincy Market in Boston*. http://www.quincy-market.com
[47] Autor original: Arq. Alexander Parris (1826). Rehabilitación: Arq. Benjamin Thompson.

- *Madrid de los Austrias* (Madrid, España)[48]

  Se trata de una intervención en el trazado medieval originario de la ciudad, que cerró al tránsito vehicular gran parte del sector denominado *Madrid de los Austrias* a principios de los 1980.

  La propuesta combinó vías exclusivamente peatonales con otras de coexistencia de tráficos e incluyó varias plazas.

  El sector se convirtió en un circuito turístico y cultural de gran atractivo y fue referencia para las primeras consideraciones reglamentarias y acciones sobre el dominio peatonal en los años 1980.

- Peatonal Florida (Buenos Aires, Argentina) [49]

  Dentro de los ejemplos sudamericanos, la actual Peatonal Florida fue un fuerte referente para las actuaciones en Ciudad Vieja en la década de 1990.

  Desde principios del s. XX, el devenir de la calle Florida había acentuado su carácter comercial, con la construcción de grandes edificios destinados a tiendas. Se optó entonces, a pedido de los comerciantes que allí estaban instalados, por prohibir el tránsito vehicular en ciertos tramos y durante ciertos horarios.

  En el año 1971, consolidando su prácticamente exclusivo carácter comercial, la calle se transformó definitivamente en peatonal, en toda su extensión (salvo por el tramo frentista a la plaza San Martín). Para ese momento contaba con numerosas galerías y casas bancarias.

  El proyecto de peatonalización niveló la calzada con la acera e instaló equipamiento urbano (incluyendo el primer puesto de información turística de la Municipalidad). Durante las excavaciones se descubrió un sector del viejo empedrado de fines del siglo XVIII que se decidió incorporar al pavimento del proyecto[50].

1.3.2 Propuestas previas de peatonalización surgidas en el medio local

Anteriormente al primer tramo peatonalizado, existieron varias propuestas de actuación sobre el centro histórico que involucraban en mayor o menor medida la peatonalización de sus calles y abrían la discusión sobre el papel del *dominio peatonal* en la planificación y gestión de la ciudad.

Estas propuestas tuvieron su continuidad en las acciones efectivamente llevadas a cabo, como se expondrá más adelante en esta investigación (Partes 2 y 3).

- Proyecto de la Galería Central del Arq. Guidini (1911).

  Incluido en el primer premio del Concurso *Trazado general de Avenidas y ubicación de edificios públicos en la ciudad de Montevideo*.

  Planteaba una propuesta de actuación sobre la calle Sarandí y su entorno en el sector cercano a Plaza independencia.

- Propuestas del Grupo de Estudios Urbanos (GEU).

  La ciudad vieja de Montevideo. Posibilidades de rehabilitación (1984).

  Incluía propuestas de actuación en el dominio peatonal sobre áreas

[48] Ver Apéndice 1, *Entrevistas, Arq. F. Bonilla*.
[49] Ver Apéndice 1, *Entrevistas, Arq. G. Aller*.
[50] Ver Sitio oficial Turismo de Buenos Aires. (5 de junio de 2020) *Calle Florida*. http://turismo.buenosaires.gob.ar/es/otros-establecimientos/calle-florida

específicas. Por ejemplo, en lo que atañe el presente trabajo, para el área del Mercado del Puerto y la Plaza Zabala.

- Proyecto del Sistema de espacios públicos sector sureste (1988).

  Desarrollado por la CEPCV junto al Servicio de Paseos Públicos de la IM, vecinos y comerciantes, implicaba la peatonalización de ciertos tramos de calles y rehabilitación de otros espacios públicos en el área urbana al sur de la calle Sarandí entre Juncal y J.C. Gómez, hasta la rambla.

1.4 Motivación y pertinencia

Motiva este estudio la inquietud por identificar y cuantificar los procesos de cambio del territorio como resultado de la aplicación de políticas públicas de rehabilitación patrimonial, aspecto escasamente valorado en la práctica de la gestión urbana de nuestro país.

Tras trabajar más de 10 años en la gestión de áreas patrimoniales a nivel departamental, considero pertinente la observación, monitoreo y medición de los cambios que ocurren en el territorio como punto de partida tanto para la evaluación como para el diseño de políticas de actuación y gestión más eficientes.

Actualmente no parece tenerse, ni desde las esferas de gobierno ni desde la propia comunidad, una noción clara del potencial del patrimonio como motor de desarrollo de áreas urbanas y muchas veces la gestión diaria de las zonas patrimoniales se focaliza más en los conflictos detectados que en las oportunidades subyacentes.

El exponer, cuantificar y cualificar los efectos de acciones sobre las áreas patrimoniales ayudan a dar medida a ese potencial y poner las transformaciones en evidencia, tal como se aprecia en investigaciones sobre casos internacionales de peatonalización de calles[51].

En este contexto, entiendo que políticas que apuntan no sólo a mejorar las condiciones materiales del tejido urbano sino a potenciar múltiples aspectos de su desarrollo (social, económico, cultural, ambiental, etc.), como las que enmarcan este caso de estudio, deberían evaluarse con una aproximación transdisciplinar para una comprensión más cabal del fenómeno.

Esta investigación pretende acercarse al objeto de estudio desde una mirada urbano-patrimonial y debería ser complementada en otras dimensiones inherentes a los procesos de transformación del territorio.

Mi intención es aportar al conocimiento sobre los procesos de cambio del territorio a partir de la observación directa y el procesamiento de la información de archivo dsiponible. Se trata de recoger y analizar la información que el propio territorio contiene (actual e histórica), interrogarlo, no sólo como herramienta de evaluación sino de proyecto, en la línea de lo expresado en el Marco teórico.

Considero que un estudio de este tipo contribuye no sólo a descubrir una trazabilidad histórica de ciertos procesos de cambio del tejido patrimonial, sino que aporta como punto de partida para construir indicadores relacionados a dichos procesos, que resulten útiles para la evaluación y planificación de políticas

[51] Ver por ejemplo Gehl (2014) y Peters (1981).

públicas en el futuro.

¿Por qué investigar sobre este caso en particular?

Porque el espacio público, y en especial la calle, viene siendo en las últimas décadas cuestión central tanto en la reflexión como en el discurso político en torno al fenómeno urbano.

En esta línea, la peatonalización de calles en el centro histórico, es un mecanismo de acción sobre el cual se tiene en nuestra ciudad cierta experiencia. Por lo tanto, se cuenta con suficiente cantidad de información como para hacer una aproximación al estudio de sus efectos.

Además, la Ciudad Vieja desde la creación de su Grupo Técnico de Trabajo en 1982, cuenta con un valioso archivo de registro sobre cada padrón así como numerosa documentación de los espacios públicos urbanos.

Este caso es además, una oportunidad para cuestionarse sobre la vigencia de este tipo de acciones en el centro histórico actual y en la ciudad en su conjunto y el rol de la escala peatonal en la planificación y gestión urbanas.

Finalmente, corresponde mencionar la coyuntura actual en la cual el espacio público se ha puesto una vez más en tela de juicio. En un momento tan particular como el vivido actualmente debido a la crisis sanitaria mundial, entiendo que los estudios y estrategias de rehabilitación urbana centradas en la cantidad y calidad de espacio público, renuevan su vigencia.

Si bien la pandemia del virus SARS COVID 19 que se desarrolló a partir de 2020 (con las restricciones al uso del espacio público y la movilidad que trajo aparejadas) no fue tomada en cuenta en el punto de partida de la investigación, sus consecuencias influyeron en el transcurso de la misma. Las dificultades encontradas por tales efectos, lejos de desalentarla reforzaron su pertinencia.

1.5 Marco territorial

1.5.1 Sobre el ámbito de estudio

<u>El territorio de la Ciudad Vieja de Montevideo</u>

El área de la Ciudad Vieja de Montevideo coincide aproximadamente con el casco urbano de la ciudad colonial de Montevideo, fundada por la Corona Española entre 1724 y 1730. Su fundación interesó a los españoles para efectivizar la posesión de un territorio en el cual colisionaban sus intereses con los del imperio Portugués, que había avanzado con su política de ocupación con la fundación de Colonia del Sacramento en 1680.

Por lo tanto, la elección del sitio para la implantación de la ciudad, su trazado urbanístico, la evolución de su construcción y sus relaciones con el territorio circundante, se vieron notoriamente atados a razones estratégico-militares.

Durante su proceso fundacional entre 1724 y 1730, el casco urbano se concibió como una *ciudad fortaleza* siguiendo las disposiciones de las Leyes de Indias[52]

[52] Las *Leyes de Indias* (1680) es una legislación promulgada por la corona española a fin de regular la vida social, económica y política de sus colonias. Dichas normas indican que para una ciudad mediterránea la plaza debería ubicarse en el medio de la población (para una marítima en el desembarcadero del puerto) y a partir de ella trazar sus calles.

Plano actual de la Ciudad Vieja sobre foto aérea del 2020. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

para una *ciudad mediterránea* y negando desde sus orígenes su condición de puerto natural dada por su ubicación geográfica

Implantado en una península frente a la bahía, quedó acotado por el Río de la Plata en tres de sus lados, norte, sur y oeste, y constreñido por las fortificaciones hacia el este.

La topografía de Ciudad Vieja presenta una leve pendiente en declive desde su centro hacia el río (10 m de altura cada 400 m aproximadamente).

Su trazado primigenio respondió a una cuadrícula orientada a medios rumbos, que en su mayoría se conserva inalterada, sobre todo al interior de la trama.

Los bordes del tejido son los sectores que han sufrido mayores modificaciones con el correr del tiempo, debido primero a la demolición de las murallas y al engarce entre el tejido colonial y la Ciudad Nueva y, más adelante, a las obras portuarias y la construcción de las ramblas costaneras.

Sobre su borde norte y noroeste se ubica el puerto, en constante crecimiento desde sus inicios, conformando una barrera visual y funcional hacia la bahía. Sus principales vistas hacia el Río de la Plata se conservan en el resto de los bordes marítimos, delimitados por una rambla de circunvalación. Hacia el este se encuentra el barrio del Centro, producto del primer crecimiento de la ciudad.

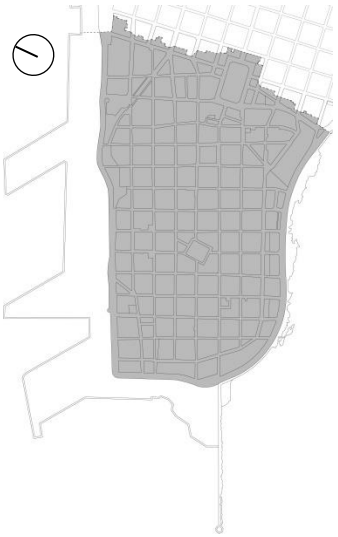
La Ciudad Vieja como ámbito contemporáneo de estudio

La Ciudad Vieja fue declarada como Área Testimonial por el Gobierno Departamental en el año 1982[53]. Desde entonces se ha apostado a una gestión del área descentralizada y participativa, que busca el acercamiento con el usuario, siendo pionera en este sentido en el departamento de Montevideo.

La zona ha mantenido ciertos rasgos que la caracterizan desde sus comienzos, como su polifuncionalidad, albergando usos portuarios, financieros, administrativos, comerciales, culturales y turísticos de referencia a nivel nacional, así como el uso habitacional y un gran número de sedes de entidades estatales. Conserva también, desde el siglo XX, la particularidad de contar con una población *flotante* mucho mayor que su población residente, relacionada precisamente a dicha polifuncionalidad.

Su población, según el censo del año 2011 del Instituto Nacional de Estadística, era de 12.555 habitantes (con una leve mayoría de mujeres, siguiendo la tendencia del resto de Montevideo).

Presenta la peculiaridad de conservar, en un territorio de pequeñas dimensiones, la presencia de estratos socio-económicos divergentes: tanto grandes capitales relacionados a la actividad de la población flotante, como situaciones de pobreza relacionados a la población residente.



Plano esquemático actual de la Ciudad Vieja sombreando el Área Patrimonial.
Elaboración propia.

El tejido urbano-patrimonial de la Ciudad Vieja

Se trata de un tejido urbano con una importante carga histórica, fuertemente condicionado por las Leyes de Indias, base de su conformación durante la época colonial.

Este tejido es particularmente compacto, con una ocupación del suelo cercana al

[53] La denominación original de *Área Testimonial* del Decreto 20.843 del 28 de julio de 1982, fue sustituida por la de *Área Patrimonial* con la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo en 1998.

100% y caracterizada por los patios internos a las edificaciones. La manzana presenta una conformación de borde cerrado y alineado con la línea frontal del predio, sin retiros, que se fue consolidando con el devenir histórico y aún se mantiene.

Las alturas de las edificaciones son variables en función de su época de construcción y la reglamentación vigente. No obstante, a partir de la creación del Área Testimonial se ha tendido a mantener cierta regularidad de altura en cada sub-zona.

Su arquitectura responde a distintos estilos según la época, presentando numerosos bienes considerados de gran valor histórico-patrimonial, tanto de los siglos XVIII y XIX como del siglo XX. Se conservan además escasos vestigios de las fortificaciones coloniales que le confieren un valor arqueológico a su territorio.

Mapeo del espacio público en blanco sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.

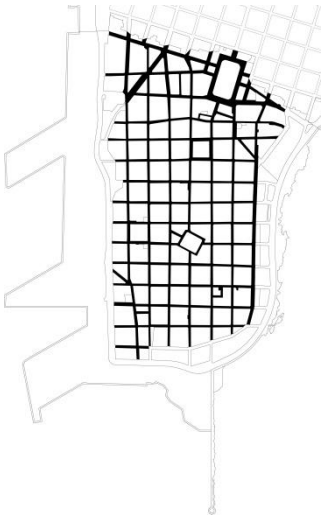
Sobre los sectores centro y este se concentra la mayor variedad de actividades (administrativas, financieras, comerciales, culturales, gubernamentales, de servicios en general), mientras que al sur y oeste predomina el uso residencial y comercial de pequeña escala.

El espacio público de la Ciudad Vieja

La Ciudad Vieja presentó, desde sus orígenes en el siglo XVIII, ciertas características en relación a su espacio público vinculadas a su condición geográfica-topológica, a la construcción material del espacio, a las actividades ligadas al mismo y a su significación social y política.

Algunas se han mantenido con el correr del tiempo y han sido reconocidas como valores significativos por el imaginario colectivo y las políticas públicas subsiguientes, mientras que otras se han modificado paulatinamente con el devenir de la cultura de los siglos XX y XXI.

Se podría comenzar por distinguir tres situaciones del espacio público reconocibles desde su fundación y hasta hoy en día, cuya variación de carácter resulta interesante analizar: la *calle corredor*, el *espacio plaza* y el *espacio público de borde*.



Mapeo de calles internas en negro sobre plano esquemático actual de la CV.
Elaboración propia.

Se hará referencia en cada una de ellas, a aquellos espacios públicos que se engloban en esta investigación.

- La *calle corredor*.

  El espacio de la *calle corredor*, resultante del trazado de los límites del amanzanamiento y que incluye tanto acera como calzada, vinculado a un uso mayoritariamente circulatorio.

  Las calles al interior de la Ciudad Vieja presentan en su mayoría una distribución ortogonal con 10 metros de ancho. Sus veredas son estrechas (alrededor de 1.7 metros) y carecen por completo de vegetación, a excepción de aquellas vías convertidas en peatonales. Los ejemplares arbóreos presentes en los predios privados son pocos y difíciles de visualizar desde la vía pública, por lo cual la presencia del verde es escasa frente a la densa masa construida.

  La calle típica de la zona es la *calle corredor*, conformada a partir de la calle indiana de la trama ortogonal de la época colonial. Se caracteriza por una fuerte presencia de las fachadas sobre la línea frontal del predio, edificaciones introvertidas y salientes hacia la vía pública en las plantas altas.

Según se expresa en la Memoria de información del Plan Especial de Ciudad Vieja (2003) sobre la calle corredor pos colonial del casco histórico:

"Este característico espacio urbano de la Ciudad Vieja constituye su escena urbana por excelencia, es en el imaginario colectivo "La" Ciudad Vieja. Conserva sus dimensiones desde la época colonial, pero presenta una gran diversidad de situaciones y transformaciones, de acuerdo a su ubicación, la calidad de su edificación y el tipo de actividades" (p. 14)

Otras calles interiores de la trama son el resultado de la demolición de las fortificaciones y el nuevo trazado urbano, consolidadas en los años posteriores a la independencia; presentan orientaciones y dimensiones particulares, aunque con la misma definición de borde y ocupación del suelo. Tales son las calles Bartolomé Mitre, Bacacay y Yacaré.

Cabe mencionar además, dos *rinconadas*[54] de particular definición: Mercado Chico y Policía Vieja. La primera borde del antiguo mercado demolido en el siglo XX y la segunda resultado de la demolición del viejo cuartel junto a la Ciudadela a mediados del siglo XIX.

- El *espacio plaza*.

  Es aquel definido al interior de la trama predial como tal y aquellos espacios residuales resultado de diferentes ordenamientos urbanísticos, vinculado a usos y actividades comunitarios diversos.

  Existe una única plaza en el tejido de Ciudad Vieja que fuera concebida como tal en la trama original: la Plaza Constitución (originariamente Plaza Mayor o Matriz). El resto han sido producto de los cambios en la trama y/o la reformulación del tejido construido.

  Tales son por ejemplo: la Plaza Zabala, conformada a fines del siglo XIX como resultado de la demolición de una manzana construida, y la Plaza de la Diversidad resultado de la sesión al uso público de parte de un predio privado en el callejón (*rinconada*) Policía Vieja, a principios del siglo XXI.

  Cabe distinguir en este punto a la actual Plaza Herrera y Obes cuya traza se definiera como resultado de la ubicación del antiguo puerto. La misma quedó contenida dentro de la trama con el trazado de las nuevas manzanas sobre el borde norte de la península, al demolerse las murallas. No obstante, volvió a su condición de borde (la cual mantiene) al construirse la rambla portuaria (actual Rambla 25 de Agosto de 1825) que arrasara con dichas manzanas.

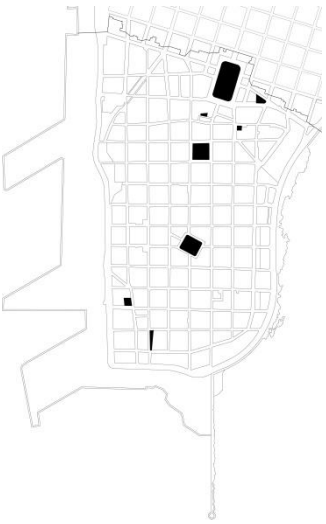
- El *espacio público de borde*.

  Es el generado en los límites terrestres de la península en que se implanta el casco urbano histórico, en directa relación con el frente marítimo y con el puerto de Montevideo.

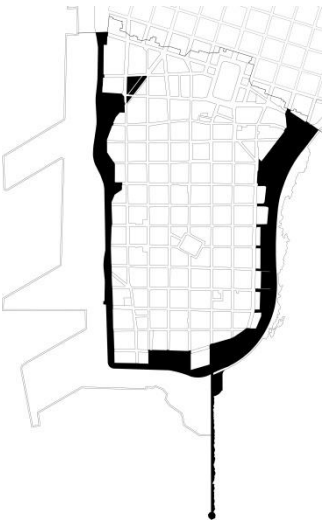
  Podríamos distinguir dentro de él tres sectores con características particulares: la Rambla Sur (Rbla. Francia y Rbla. Gran Bretaña), la Rambla portuaria relacionada a la bahía (Rbla. 25 de Agosto de 1825) y la Rambla de circunvalación al oeste de la península (Rbla Ing. Monteverde).

  Estos espacios públicos poseen dimensiones más generosas que aquellas plazas al interior de la trama, y forman un conjunto que recorre linealmente la costa vinculado por la vía rápida de la Rambla.

  Estos espacios libres y verdes son el resultado de las acciones viales



Mapeo del espacio público de plazas en negro, sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.



Mapeo del espacio público de borde en negro, sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.

[54] Término utilizado en GEU, 1984, p.28.

ejecutadas durante el siglo XX y la ordenación de los bordes de acuerdo a los criterios de ocupación de la época.

En su mayoría permanecieron carentes de diseño específico y/o equipamiento, siendo subutilizados incluso hasta muy recientemente.

La antes mencionada Plaza Herrera y Obes fue integrada a esta serie de espacios de borde al norte de la península, frente al Puerto.

La gestión del Área Patrimonial

Desde el punto de vista urbano-patrimonial la gestión del territorio la realiza la Oficina del Área Patrimonial (OAP) de la Ciudad Vieja con el asesoramiento de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja (CEPCV), dentro de la órbita Departamental, y a través del Plan Especial para el área[55].

Su territorio se encuentra también bajo la jurisdicción de otras entidades político-administrativas con diferentes competencias, que comprenden un territorio de mayor extensión, incluyendo otros barrios: el Centro Comunal Zonal N°1, el Consejo Vecinal y el Municipio B.

Existen además, diversas organizaciones no gubernamentales de interés sectorial (cultural, comercial, etc.) que refieren al territorio de la Ciudad Vieja como el Paseo Cultural de la Ciudad Vieja y el Grupo Ciudad Vieja.

A partir de la década de 1980, desde la órbita departamental, se inició un proceso de coordinación de políticas públicas de cooperación con la iniciativa privada, que comenzó por la Ciudad Vieja como experiencia que más tarde se reconocería modélica de gestión urbana.

La Intendencia de Montevideo (IM) ha celebrado desde entonces numerosos convenios con instituciones públicas, privadas e internacionales a fin de concretar las transformaciones deseables sobre el territorio del centro histórico. En el mismo sentido, ha generado programas y líneas de facilidades e incentivos para la rehabilitación edilicia, que serán expuestos más adelante (Parte 3).

En la actualidad existe además una oficina que, dentro de la órbita de la IM, funciona con competencia específica sobre la gestión de créditos para rehabilitación de vivienda y acciones directas de rehabilitación con el mismo destino, la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja (en la órbita de la División Tierras y Viviendas de la IM).

La normativa vigente

A partir de la declaración de la Ciudad Vieja como Área Testimonial, se han puesto en vigencia numerosas reglamentaciones respecto a la edificación, uso de las edificaciones, uso y ocupación del espacio público, etc.

Hoy se encuentra vigente el Plan de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja, aprobado en 2003 (Decreto Dptal. Nº 30.565)[56], dentro del Régimen Patrimonial de Montevideo[57].

[55] Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja. Decreto Nº 30.565 del 4 de diciembre de 2003.
[56] Ver Digesto Departamental, Volumen IV, Artículos D.223.272.18 al D.223.272.34
[57] Ver Digesto Departamental, Volumen IV, Artículos D.223.234 al D.223.272

Rigen además en materia de protección patrimonial:

- Ley Nº 14.040 (1971), creación de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación (CPCN) y la figura de Monumento Histórico Nacional (MHN).
- Decreto Nº 139/86 (1986), exoneración del IVA en obras de rehabilitación.
- Ley Nº 17.296 (2001), expropiación de bienes declarados MHN.
- Ley Nº 18.308 (2008), de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.
- Decreto Departamental Nº 26.864 (1995), creación del Bien de Interés Municipal[58].
- Decreto Departamental Nº 28.242 (1998), Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo.
- Decreto Departamental Nº 28.324 (1998), modificación de las Comisiones Especiales Permanentes.
- Decreto Departamental Nº 29.434 (2001), creación del Fondo especial de gestión urbana y rural (FEGUR)
- Resolución Nº 276/02 (2002), creación del Impuesto a la Edificación Inapropiada.
- Decreto Departamental Nº 29.884 (2002), nuevo régimen de incentivos e instrumentos punitivos para las Áreas Patrimoniales.
- Decreto Departamental Nº 30.372 (2003), modificaciones de la normativa para rehabilitación de edificios.
- Decreto Departamental Nº 35.477 (2015), modificación al Régimen Patrimonial.

Desde comienzos del siglo XXI se observa en nuestro país una creciente preocupación por regular y proteger el dominio peatonal no sólo en el marco del tránsito y transporte en general, sino también en el marco de una conciencia medioambiental más amplia en concordancia con la tendencia internacional.

En este contexto, se encuentran en vigencia las siguientes reglamentaciones en materia peatonal.

- Ley Nº 18.191 (2007), Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.
- Ley Nº 18.904 (2012), Decenio de Acción de Naciones Unidas 2011-2020 (y extensión del Decenio al 2030 en la Declaración de Estocolmo de 2020).
- Volumen V del Digesto Departamental, Arts. D.541 al D.544, D.633, D.693, D.588 y siguientes, Arts. R.424.1 y R.424.4.
- Volumen VII del Digesto Departamental, Arts. D.2194, D.2193.3, Arts. R.899.1 y siguientes.
- Volumen X del Digesto Departamental, Art. R.1288.40.
- Norma UNIT 200:10 (Art. 1894.5 del Digesto Departamental).

[58] La denominación *Municipal* fue sustituida por la de *Departamental* con la creación del tercer nivel de gobierno en 2009 (Ley Nº 18567).

Datos cuantitativos del caso de estudio

Longitud de calles: 2169m

Área de dominio peatonal: 50300m^2 aprox.

Cantidad de cuadras: 25

Cantidad de calles: 9

- Peatonal Pérez Castellano (PC)
- Peatonal Sarandí (Sa)
- Peatonal Policía Vieja (PV)
- Peatonal Bacacay (Bc)
- Peatonal Piedras (P)
- Peatonal Yacaré (Y)
- Peatonal 25 de Agosto (R)
- Peatonal Washington (W)
- Peatonal Alzaibar (Al)

Cantidad de plazas: 5

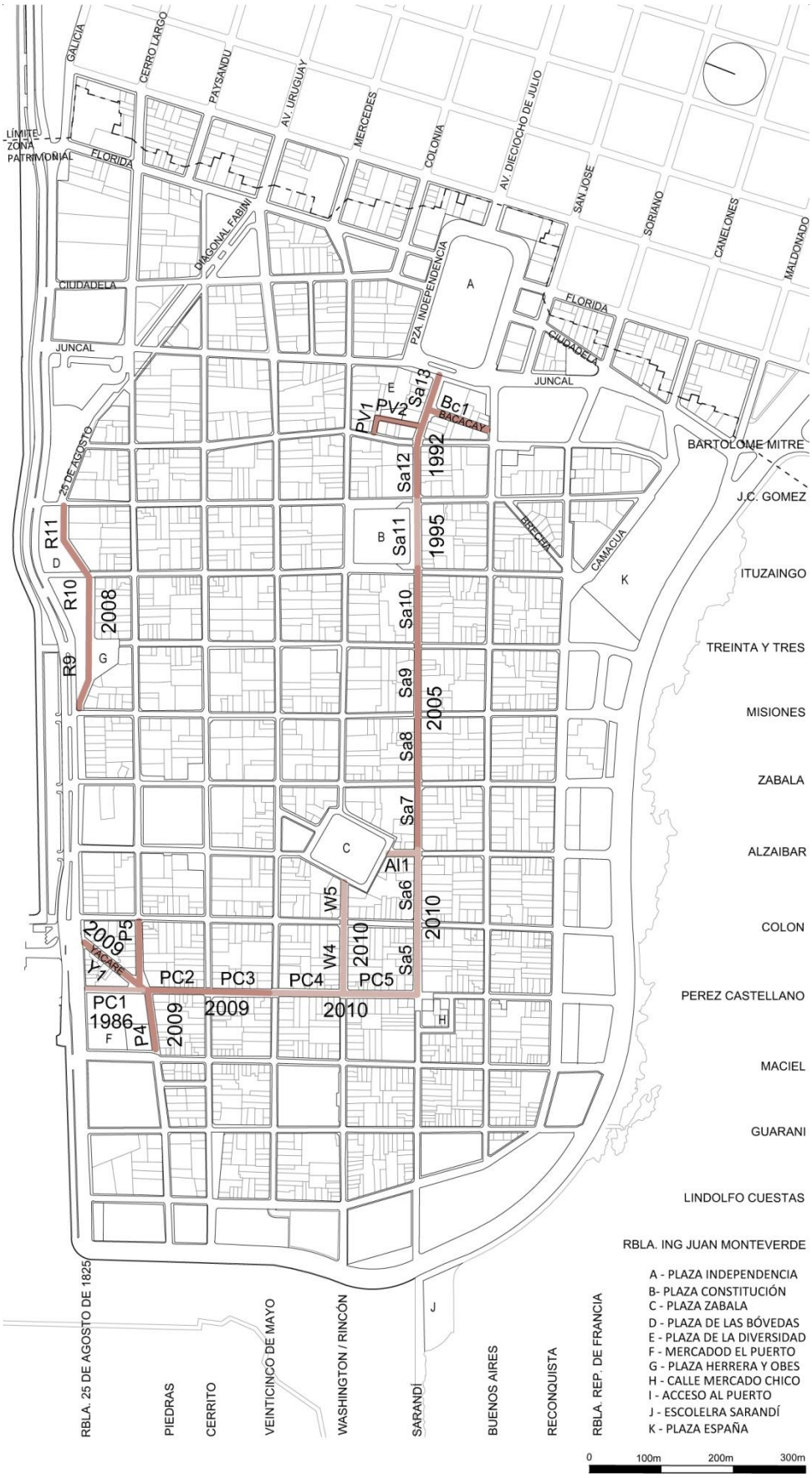
- Plaza Matriz (1726 orig)
- Plaza Zabala (1878 orig)
- Plaza Herrera y Obes
- Plaza de las Bóvedas
- Plaza del Carnaval (2009)
- Plaza de la Diversidad (2019)

Cantidad de intersecciones: 27

Padrones frentistas: 249

Momentos de peatonalización:

- 1986
- 1992
- 1995
- 2008
- 2009
- 2010



[Plano 1] Momentos de peatonalización indicando año de ejecución y nominación de *Tramos*, sobre plano actual de la Ciudad Vieja. Elaboración propia.

1.5.2 Sobre el caso de estudio: el conjunto de calles peatonales de Ciudad Vieja

Existe actualmente en la Ciudad Vieja un conjunto de calles que fueron peatonalizadas en las últimas cuatro décadas, bajo diferentes formas de proyecto y ejecución, y encuadradas dentro de distintas políticas públicas. Estas calles se vinculan directamente a varias plazas dentro de la trama urbana.

El conjunto, iniciado en 1986, terminó de conformarse en 2010. A partir de entonces, si bien no se ejecutaron nuevos tramos de peatonalizaciones, continuaron ocurriendo transformaciones en algunos de sus componentes.

En su conformación se pueden distinguir 7 momentos en los que se conjugan un tiempo determinado y unos sectores físicamente ejecutados.

- 1986:
  Peatonal Pérez Castellano, entre Rbla 25 de Agosto de 1825 y Piedras (Tramo PC1)
- 1992:
  Peatonal Sarandí entre Juncal y Juan Carlos Gómez (Tramos Sa12 y Sa13)
  Peatonal Bacacay (Tramo Bc1)
  Callejón Policía Vieja (Tramos PV1 y PV2)
- 1995:
  Peatonal Sarandí entre J. C. Gómez e Ituzaingó (Tramo Sa11)
- 2005:
  Peatonal Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar (Tramos Sa7 al Sa10)
- 2008:
  Peatonal 25 de Agosto entre Misiones y J. C. Gómez (Tramos R9 al R11)
- 2009:
  Peatonal Pérez Castellano entre Piedras y 25 de Mayo (Tramos PC2 y PC3)
  Peatonal Piedras entre Colón y Maciel (Tramos P4 y P5)
  Peatonal Yacaré (Tramo Y1)
- 2010:
  Peatonal Sarandí entre Alzaibar y Pérez Castellano (Tramos Sa5 y Sa6)
  Peatonal Alzáibar (Tramo Al1)
  Peatonal Pérez Castellano entre 25 de Mayo y Sarandí (Tramos PC4 y PC5)
  Peatonal Washington entre Pérez Castellano y C. Durango (Tramos W5 y W6)

Tal como se desprende de lo anterior, a veces una misma calle pasó por varias etapas de peatonalización, cada una con particulares características, según se expondrá más adelante.

Así conformado, el conjunto involucra 9 calles diferentes (Sarandí, Bacacay, Policía Vieja, Alzaibar, Pérez Castellano, Piedras, Yacaré, Washington y 25 de Agosto) 6 plazas (Matriz, Zabala, Herrera y Obes, Plaza de las Bóvedas, Plaza del Carnaval y Plaza de la Diversidad) y significa un total de más de 50.000m^2 de área de espacio público peatonal dentro de la Ciudad Vieja.

[Plano 2] Mapeo de *Unidades Territoriales* de estudio y *Casos Testigos,* indicando nominación de *Tramos*. Elaboración propia.

1.6 Estrategia metodológica

Esta investigación tiene por caso de estudio un dispositivo urbano complejo como es el espacio público y su relación con el espacio privado próximo. Tal como se expresó anteriormente, la aproximación al objeto de estudio debería hacerse de manera transdisciplinar. Este estudio parte de reconocer dicha complejidad y acotarse en base a las definiciones operativas encuadradas en el Marco Teórico.

1.6.1 Definiciones previas.

En base al marco teórico y a las características del caso de estudio, se realizan las siguientes definiciones dentro de la estrategia metodológica.

Ámbito de estudio: Ciudad Vieja de Montevideo.

El caso de estudio se encuadra dentro del ámbito territorial del Área Patrimonial de la Ciudad Vieja de Montevideo.

Caso de estudio: el conjunto de calles peatonales de la Ciudad Vieja.

Objeto de estudio: los procesos de transformación del territorio urbano-patrimonial.

Unidad Territorial de estudio: porciones de territorio delimitadas especialmente para esta investigación, que asocian a las calles peatonales el tejido urbano inmediatamente circundante.

Etapas de peatonalización: dentro de cada Unidad Territorial de estudio, se corresponden con los sucesivos momentos en que se peatonalizaron sus tramos, asocian un tiempo determinado con unos tramos peatonales efectivamente ejecutados y el correspondiente tejido circundante.

Caso testigo: Unidad Territorial de estudio compuesta por una calle no peatonalizada, y los predios y plazas frentistas a la misma, que posee unas características urbanas y una evolución histórica similar a alguna de las calles peatonalizadas en estudio y por tanto sirve de caso comparativo.

Unidad de análisis: elemento dentro del tejido urbano en estudio que cumple con los atributos necesarios y deseables de ser medidos o comparados, con el fin de responder las preguntas de la investigación.

Registro de estudio: característica: de las *Unidades de análisis*, a ser analizada y comparada cualitativamente.

Variable de análisis: propiedad de las *Unidades de análisis*, a ser medida.

1.6.2 Recorte territorial[59]

El recorte territorial de estudio se compone de: las calles peatonales y los padrones y plazas adyacentes a ellas.

Se define por un lado considerando la vinculación que las calles peatonales establecen entre los espacios públicos de plazas existentes, a los cuales *entreteje* y, por otro lado, a la definición de *tramo* mencionada en el *Marco Teórico* (1.1.1), que relaciona a la calle directamente con las edificaciones que la enmarcan.

Mapeo del recorte territorial en gris, sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.

[59] Refiere a un recorte físico. Los aspectos virtuales del territorio comentados en el Marco Teórico no serán incluidos.

El Art. D. 223.236.4 del Digesto Departamental establece sobre las *Figuras de protección patrimonial*: "Tramo: sector de una calle conformado por los planos verticales frontales de las edificaciones, los espacios públicos, la calzada, las aceras y el equipamiento existentes en el mismo a lo largo de todo su desarrollo."

Para la determinación del recorte en estudio se extiende dicha definición más allá del plano de fachada, considerando al padrón en su conjunto. De acuerdo a lo expresado en el *Marco teórico* (1.1.7), los padrones frentistas se encuentran fuertemente condicionados por un frente peatonal y presentan la oportunidad de establecer con la calle una relación (física, material y funcional) de mayor trascendencia y significación, respecto a padrones en otros sectores del tejido.

No obstante, se estima en el punto de partida que la influencia de las acciones de peatonalización va más allá de los predios frentistas y que por lo tanto, este recorte es un estudio parcial de un fenómeno con repercusión en un área mucho más amplia. Se optó operativamente por recortar sobre aquellos predios relacionados por proximidad geográfica a las calles intervenidas.

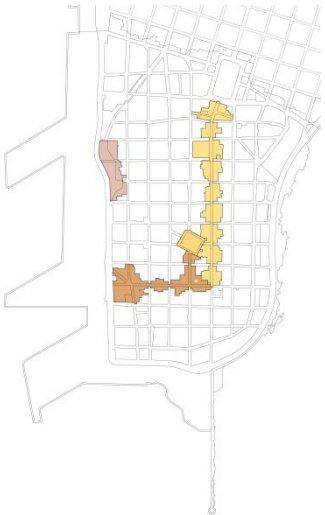
Unidades territoriales de estudio

El recorte territorial se dividió en tres *Unidades Territoriales* de estudio, vertebradas por calles peatonalizadas.

Las calles componentes de cada *Unidad* se definieron en base unas condiciones del tejido urbano que se entendieron a priori como semejantes y fueron ajustadas en el correr de la investigación. Esta definición responde a razones de localización geográfica, de conformación histórica e incluso a la etapabilidad en la conformación del conjunto peatonal, como se desprenderá de las Partes 2 y 3 de esta investigación.

Cada *Unidad* engloba los predios frentistas y las plazas adyacentes a dichas calles.

La numeración de las *Unidades* responde a su momento de conformación histórica.



Mapeo de *Unidades Territoriales* sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.

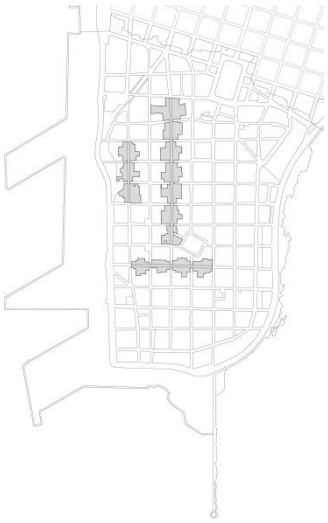
- Unidad Territorial 1 :
  Se trata del espacio peatonal sobre la Rambla 25 de Agosto de 1825 (entre Misiones y Juan Carlos Gómez) e incluye a la Plaza Herrera y Obes y la Plaza de las Bóvedas.
  Abarca a la calle 25 de Agosto ya que en este sector su traza no coincide con la de la Rambla y por lo tanto a los efectos de este trabajo será nombrada como Peatonal 25 de Agosto (aunque la dirección oficial de los predios frentistas refiera a la Rambla del mismo nombre).
  Tramos involucrados: R11, R10 y R09
- Unidad Territorial 2:
  Engloba a la actual Peatonal Sarandí (entre Juncal y Pérez Castellano), y las Peatonales Bacacay (entre Sarandí y Buenos Aires), Policía Vieja y Alzaibar (entre Sarandí y Circunvalación Durango), e incluye a la Plaza de la Diversidad, Plaza Matriz y Plaza Zabala.
  Tramos involucrados: Sa13 al Sa5, Bc1, PV1 y PV2, Al1.
- Unidad Territorial 3:
  Abarca la Peatonal Pérez Castellano (entre Sarandí y Rambla 25 de Agosto de 1825), la Peatonal Piedras (entre Colón y Maciel), la Peatonal Yacaré y la Peatonal Washington (entre Pérez Castellano y Circunvalación Durango),

incluida la Plaza Zabala y la Plaza del Carnaval.
Tramos involucrados: PC1 al PC5, P4 y P5, Y1, W4 y W5.

Casos testigos

En el transcurso de la investigación se incorporaron además tres *Casos testigos*, con intención comparativa. Estos corresponden a territorios que tuvieron unas características urbanas y una evolución histórica semejante a las Unidades de estudio pero que no fueron objeto de peatonalización.

- Caso testigo de la Unidad Territorial 1:
  Abarca la calle Piedras entre Misiones y Juan Carlos Gómez.
  Tramos involucrados: P9, P10 y P11.
- Caso testigo de la Unidad Territorial 2:
  Abarca la calle 25 de Mayo entre Juncal y Solís y los predios frentistas.
  Tramos involucrados: VM6 al VM12.
- Caso testigo de la Unidad Territorial 3:
  Abarca la calle Colón entre Piedras y Sarandí y los predios frentistas.
  Tramos involucrados: Co2 al Co5.



Mapeo de *Casos testigo*, sobre plano esquemático actual de la CV. Elaboración propia.

1.6.3 Recorte temporal

La investigación se centra en el período comprendido entre la declaración de la Ciudad Vieja como área Testimonial en 1982 y la actualidad, 2021.

Este lapso engloba todas las etapas de peatonalización ejecutadas (de 1986 a 2010) y los momentos de diagnóstico del tejido urbano con que se cuenta para analizar sus transformaciones (1983, 2000, 2010, 2021).

No obstante, se entendió que el *espesor histórico* del territorio[60] en estudio, ameritaba un estudio sobre el devenir del tejido urbano, visto desde el espacio público y en relación de las *Unidades Territoriales de estudio*.

Tanto la investigación del Proceso Histórico como la exposición de la conformación del conjunto peatonal en el Proceso Reciente que dan marco a las actuaciones de peatonalización (Partes 2 y 3), comprenden desde la fundación de la ciudad en 1724 y por tanto responden a lapsos más amplios y laxos, cuyos límites se solapan.

Por su parte, el procesamiento de los datos pre y pos peatonalización (Parte 4), que se limita al período de estudio (1982-2021), requiere una división en lapsos mucho más acotados y precisos.

Recorte temporal del *Proceso histórico 1724-1982* (Parte 2)

Para el estudio del proceso histórico se definieron seis períodos, a fin de exponer la trazabilidad de cada Unidad Territorial. Se entiende que en cada uno existe cierta continuidad respecto a la transformación del tejido urbano vista desde su espacio público.

- 1724-1751.

  Desde el primer trazado urbano hasta la asunción del primer Gobernador de Montevideo.

[60] Ver Introducción, 1.1 *Marco Teórico*, 1.1.2 *El espesor histórico del territorio*.

- 1751-1829

  Desde la asunción del primer Gobernador dispuesto por la Corona Española hasta el Decreto de demolición de las murallas en el proceso independentista.

  Si bien no se cuenta con cartografías de la década de 1750, se toma 1751, año en que asume el primer Gobernador, como inicio de esta etapa en la cual se completa la extensión de la trama hasta los límites trazados para las murallas.

- 1829-1851

  Desde el Decreto de demolición de las murallas y el nacimiento de la nación independiente hasta el fin de la Guerra Grande y de la ciudad sitiada.

- 1851-1911

  Desde el levantamiento del sitio a la ciudad de Montevideo (fin de la Guerra Grande) al concurso para el Trazado general de Avenidas y ubicación de edificios públicos en la ciudad de Montevideo.

- 1911-1979

  Desde el concurso antes mencionado hasta la desafectación patrimonial y la crisis económica durante el gobierno totalitario.

- 1979-1982

  Desde la desafectación de Monumentos Históricos Nacionales hasta la declaración de la Ciudad Vieja como Área Testimonial.

Recorte temporal del *Proceso reciente 1982-2021* (Parte 3)

Se trata del lapso en que se llevaron a cabo las acciones de peatonalización de calles hasta el momento actual.

Al momento de estudiar el Proceso Reciente, se definen cinco períodos, a partir del inicio de la peatonalización de calles y directamente relacionadas a las etapas de construcción del conjunto peatonal.

- 1982-1986

  Desde la declaración de la Ciudad Vieja como Área Testimonial a la primera acción de peatonalización.

- 1986-1992

  Desde la primera peatonalización (Unidad 3 – Etapa 1) hasta la concepción del nuevo circuito peatonal (Unidad 2 - Etapa 1).

- 1992-2003

  Desde la peatonalización anterior (Unidad 2 – Etapa 1) hasta la aprobación del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV).

- 2003-2015

  Período en que se culminó la conformación del conjunto peatonal actual, en el marco del PECV, hasta el comienzo del programa Ciudad Vieja a Escala Humana.

- 2015-2021

  Desde el comienzo del programa antes mencionado hasta el momento actual.

Recorte temporal para la *Exposición de datos recientes* (Parte 4)

Conjugando el recorte territorial con los momentos en que se llevó a cabo la peatonalización, se obtienen las etapas de peatonalización dentro de cada *Unidad Territorial* de estudio.

Los datos se fraccionan entonces en períodos de estudio pre y pos peatonalización para cada Etapa, a fin de posibilitar un comparativo.

Primeramente, se distinguen cuatro momentos fundamentales que corresponden a importantes datos de relevamientos disponibles.

- 1983, relevamiento del Inventario básico del Patrimonio de la Ciudad Vieja.
- 2000, relevamiento del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja.
- 2010, relevamiento del nuevo Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja.
- 2019-2021, relevamiento actual.

Esta información se complementa con los datos de cada padrón registrados en el archivo de la CEPCV, para la definición de los períodos de estudio.

Para la *Unidad Territorial* 1:

- Etapa única (2008): períodos de estudio 1982-2007 y 2008-2020

Para la *Unidad Territorial 2*:

- Etapa 1 (1992): períodos de estudio 1982-1991 y 1992-2004
- Etapa 2 (1995): períodos de estudio 1982-1994 y 1995-2004
- Etapa 3 (2006): períodos de estudio 1982-2004 y 2005-2009
- Etapa 4 (2010): períodos de estudio 1982-2009 y 2010-2019

Para la *Unidad Territorial 3*:

- Etapa 1 (1986): períodos de estudio 1982-1985 y 1986-2002
- Etapa 2 (2009): períodos de estudio 1982-2008 y 2009-2020
- Etapa 3 (2010): períodos de estudio 1982-2009 y 2010-2020

1.6.4 Unidad de análisis

Unidad de análisis para el *Proceso histórico* y *Proceso reciente* (Partes 2 y 3): la Unidad Territorial de estudio

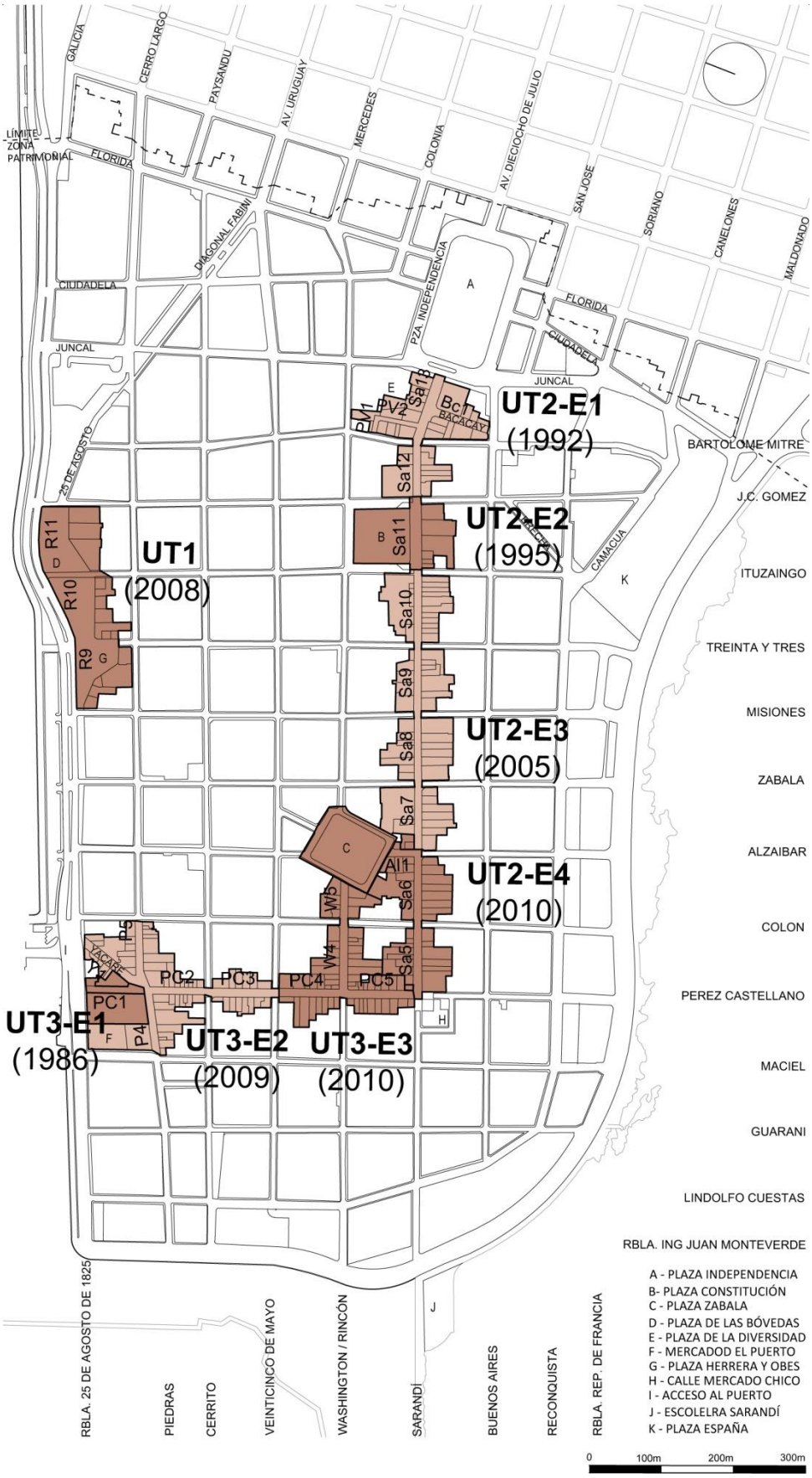
Para el estudio del *Proceso histórico*, al no contar con la información predio a predio y por haber variado sensiblemente la conformación de las parcelas, se apunta a un análisis más laxo que abarque aproximadamente los límites de las *Unidades Territoriales de estudio* ya definidas, miradas desde el espacio público en el marco del contexto urbano general de la época.

Este estudio por *Unidad Territorial* resulta adecuado también para la exposición del *Proceso reciente*, que será luego disgregado en los datos predio a predio en la Parte 4 de la investigación.

Unidad de análisis para la *Exposición de datos recientes* (Parte 4): el predio

Para la sistematización de los datos a partir del comienzo de la peatonalización, se toma como *unidad de análisis* al predio, dentro de cada *Unidad Territorial de estudio*.

Para esta época (1982-2021) se cuenta con información por padrón y las



[Plano 3] Mapeo de etapas de peatonalización por *Unidad Territorial* de estudio, indicando años de ejecución y nominación de tramos. Elaboración propia.

variaciones en las dimensiones de las parcelas (fusiones, fraccionamientos, etc.) no han sido significativas al punto de distorsionar los límites del recorte territorial de estudio.

1.6.5 Registros de estudio (Partes 2 y 3)

Para el estudio del *Proceso histórico* y *Proceso reciente* (Partes 2 y 3) se definieron cuatro registros de estudio sobre los que dirigir la investigación en cada período.

1- La mirada conceptual sobre el rol del espacio público peatonal.

Tiene que ver con la reflexión y concepción del espacio público en cada época.

2- El estado del tejido urbano, visto desde el espacio público.

Refiere a los siguientes sub-registros:

- La localización geográfica y rol del espacio público en la trama urbana.
- La construcción material y valores ambientales del tejido.
- Los usos y actividades predominantes tanto en el espacio público como en las edificaciones adyacentes.
- Las características particulares del espacio público urbano en estudio.

3- Las acciones sobre el espacio público en estudio.

Refiere a las acciones que efectivamente se materializaron sobre las *Unidades territoriales de estudio*.

4- Políticas de gestión, planificación y normativa.

Las acciones de peatonalización, tanto como las transformaciones del espacio público, deben considerarse encuadradas en las políticas públicas de la época, los mecanismos de gestión, los planes urbanísticos y la normativa asociada.

1.6.6 Variables de análisis (Parte 4)

Para la Parte 4, que desarrolla el análisis pormenorizado de los datos recientes, y en base a lo expuesto en el *Marco teórico* (1.1.7) respecto a las dimensiones que definen a la calle como espacio público, se determinan las siguientes *variables de análisis* predio a predio.

En relación al tramo de tejido urbano en que se inserta:

1- Parcelario.
Refiere a la subdivisión de la manzana en padrones.
2- Edad de las construcciones.
Refiere al año de construcción de las edificaciones existentes en el tramo al momento del relevamiento.
3- Altura construida.
Hace referencia a la altura promedio de las edificaciones del tramo y su cantidad de niveles.

En relación a los aspectos arquitectónico-patrimoniales:

4- Obras ejecutadas.
Son las obras efectivamente ejecutadas sobre el tramo en el período de estudio.

5- Valoración Patrimonial.
   Son los Grados de Protección asignados por los Inventarios Patrimoniales en cada momento de relevamiento.
6- Estado de mantenimiento.
   Refiere al estado en que se encontraba la construcción al momento del relevamiento.

En relación a los aspectos funcionales:

7- Ocupación de la edificación (en planta baja y plantas altas).
   Señala si la edificación existente, o el predio para el caso de baldíos, es usado o no por las personas.
8- Uso (en planta baja y plantas altas).
   Indica qué tipo de actividad se desarrolla en la edificación, o predio.
9- Uso colectivo en planta baja y ocupación de la vía pública con actividad privada colectiva.
   Agrupa a aquellos espacios o edificaciones que contienen actividades que se entienden colectivas. Para los objetivos de esta tesis, el uso colectivo refiere a actividades que por su definición requieren un flujo continuo y variable de público asistente y a espacios que son utilizados por el público en general que circula por la calle: uso comercial, cultural, educativo, social y plaza o similar. Se hace especial mención al uso gubernamental, como aquel contenido en edificios públicos con un uso público restringido.
   Son usos que, aunque se encuentren en predios privados, permiten un acceso más o menos franco al peatón y un intercambio más o menos fluido entre el espacio privado y público, definidos jurídicamente.
   La ocupación de la vía pública refiere a la expansión de la actividad privada desarrollada en los predios, hacia la vía pública (calle o plaza).
   No se incluye en este estudio la actividad informal que se instala en la vía pública por no encontrarse registros certeros de dicha ocupación.

Aclaraciones sobre el procesamiento de datos para cada variable se realizan en la Parte 4, *Procesamiento de datos recientes*.

1.6.7 Organización de los datos

La investigación se basó en:

- La recolección de información histórica y reciente (últimas cuatro décadas) sobre los *registros de estudio* de las *Unidades territoriales* definidas.
  Esta información se organizó en capas según el recorte temporal determinado oportunamente para las Partes 2 y 3 (*Proceso histórico* y *Proceso reciente*).
- La compaginación de material sobre los proyectos de peatonalización ejecutados (Parte 3).
  Esta información se organizó en un Apéndice sobre *Proyectos Peatonales* y se integró en sus líneas generales a la Parte 3 (*Proceso reciente*).
- La recolección de datos recientes (1982-2021) y el relevamiento de datos actuales del tejido urbano por observación directa, según las *variables de análisis* establecidas.
  Estos datos se organizaron para cada *Unidad Territorial* de estudio en la Parte 4 (*Exposición de datos recientes*), según los lapsos pre y pos peatonalización antes determinados en el recorte temporal.

1.6.7 Fuentes

Se tomaron como fuentes de información secundaria:

- Cartografías.
- Textos publicados
- Informes institucionales.
- Datos de censo y estadística.
- Investigaciones de relevamiento previas.
- Planes urbanísticos e Inventarios Patrimoniales.
- Permisos gestionados ante la CEPCV.
- Fotografías.

Como fuentes primarias se llevaron a cabo:

- Entrevistas con los actores del proceso de conformación del conjunto peatonal[61].
- Relevamientos de campo de las variables de análisis planteadas, mediante la observación directa.

Como fuentes de datos para el análisis de los datos recientes desde 1982 a la fecha se procesaron:

- Archivo en papel y digital de la CEPCV (padrón a padrón) de 1982 a 2021.
- Inventarios Patrimoniales de 1983, 2000 y 2010.
- Memoria de Información del PECV.
- Fotografías de Google Earth Street View (disponibles de 2015) y relevamientos fotográficos propios del 2016 al 2020.
- Registros de obras llevadas a cabo entre 2003-2010 de la investigación del Arq. Ernesto Spósito (2011) *La protección patrimonial y el desarrollo sustentable. Estado de Avance del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja*.

[61] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*.

PARTE 2

PROCESO HISTÓRICO

El devenir del tejido urbano en estudio visto desde el espacio público

1724 – 1982

Preámbulo

Existen dos aspectos que condicionaron fuertemente el asentamiento y la conformación del trazado de la ciudad de Montevideo en sus comienzos.

Por un lado, el aspecto estratégico-militar, razón de su fundación y de la elección del sitio, que derivó en una definición formal de la traza urbana acorde a su función defensiva y que además priorizó la construcción de las fortificaciones frente a otros elementos urbanos.

1723
20/12 Orden del Rey Felipe V de España a Don Bruno Mauricio de Zabala para la fundación de una ciudad en el paraje conocido como Montevideo

Y por otro lado, el aspecto geográfico (elegido precisamente por razones estratégicas) que determinó la localización y consolidación de las primeras manzanas, los espacios urbanos representativos, el trazado de calles y las relaciones del casco urbano con el territorio circundante al cual se ligaba íntimamente por definición[1].

A fin de priorizar la función estratégica, el trazado del casco urbano de la ciudad correspondió al determinado para una *ciudad mediterránea* según las Leyes de Indias[2] y no al de *ciudad puerto*, el cual hubiera resultado de atender su ubicación geográfica sobre la bahía.

Desde sus orígenes en el siglo XVIII, la ciudad de Montevideo se instaló entonces en la dicotomía entre su potencial como *ciudad-puerto* dada por su geografía natural y su calidad de *ciudad mediterránea* impuesta por su trazado primigenio.

Esto puede verse reflejado en la distribución y apropiación del espacio público a lo largo del tiempo.

1724
Comienzo de la construcción de las fortificaciones (Fuerte de San Felipe y Fuerte Grande)

Trazado de las primeras 6 manzanas de la ciudad por el Ingeniero Domingo Petrarca.

Se exponen a continuación los registros de estudio para cada lapso dentro del período definido como histórico (1724-1980)[3], a fin de exponer la evolución del tejido urbano en estudio, mirada desde el espacio público.

2.1 *Cuando Montevideo era un campamento*[4] 1724 – 1751

La construcción material del casco urbano de Montevideo tardó mucho tiempo en asemejarse a la ciudad delineada en las cartografías de su fundación.

Durante el proceso fundacional y los primeros años de la colonia, la ciudad tuvo una ocupación del suelo muy irregular, con edificaciones rudimentarias. Sus escasos pobladores se asentaban al norte, sobre la bahía, en torno a un precario embarcadero. La mayoría del territorio designado para el casco urbano permaneció sin ocupar, con sus límites indefinidos.

El proceso fundacional culminó en 1730 cuando se creó el Cabildo con funciones administrativas sobre su jurisdicción. Los pocos recursos tanto del Cabildo como de los pobladores, dificultaron la materialización del paisaje urbano-arquitectónico, que se fue dando en las primeras décadas de manera muy paulatina y con numerosas carencias.

[1] La ciudad colonial se definía como ciudad-territorio, correspondiéndole a cada poblador su parte en el casco urbano pero también una suerte de chacra y estancia en el territorio extramuros.
[2] Publicadas en 1680, el Libro IV refiere a normas de población, reparto de tierras y obra pública.
3 Parte 1, Introducción, 1.6 Estrategia metodológica.
[4] Refiere al título de un relato en: Schinca, M. 1993, *Boulevard Sarandí*, Tomo I, p. 15.

UNIDAD 1

Las primeras 6 manzanas trazadas y ocupadas de la ciudad fueron aquellas entre las actuales calle Piedras (límite norte de la población), Cerrito, Bartolomé Mitre y Solís. A la altura de la calle Treinta y Tres se encontraba el llamado *puerto chico*.

[Plano 4] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre esquema de 6 manzanas (dibujo del Arq. Pérez Montero) con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: archivo digital CEPCV. Elaboración propia.

2.1.1 La mirada conceptual: el espacio público en la definición de la estructura urbana

Según las Leyes de Indias, la ubicación de plazas, calles y edificios representativos del poder, eran los elementos que definían la estructura urbana.

De esta forma, el trazado de una nueva ciudad se organizaba basado en el espacio público, entendido no sólo como aquel espacio abierto definido específicamente como tal (plazas y calles) sino también como el espacio cerrado destinado a usos colectivos representativos de la nueva sociedad en formación (el poder político y el poder religioso). Cabe aclarar que el carácter *público* del espacio en el Montevideo de la época colonial, refiere al uso y no a la propiedad del mismo ya que el territorio en su totalidad pertenecía a la Corona Española.

En esta línea, la Plaza Mayor adquiría un carácter de centralidad y su ubicación y características dependían del modelo de ciudad impuesto, organizándose a partir de ella la ciudad en su conjunto.

UNIDAD 2

De acuerdo con esto, el trazado primigenio para Montevideo ubicó a la plaza en el centro de la península, con los terrenos reservados para la Iglesia y el Cabildo en sus frentes. Este emplazamiento explotó la situación geográfica que daba al centro la cota altimétrica máxima, tanto desde el punto de vista militar por las vistas obtenidas hacia la costa, como desde el punto de vista simbólico al implantar allí el principal espacio público.

Las calles se trazaron a medios rumbos, conformando una cuadrícula regular de manzanas de 86 metros de lado y calles de 10 metros de ancho. Estas manzanas se dividieron en cuartos, salvo el espacio público de la plaza que era una manzana más del damero pero dejada libre de construcciones.

El espacio público así definido, conformó al Montevideo de las primeras cartografías como *ciudad mediterránea*, volcada hacia el interior de la península y con un borde fortificado que la protegía de posibles acciones desde el exterior.

1726

28/08 Dictado del acto de erección de la ciudad de San Felipe de Montevideo por B. M. de Zabala en Buenos Aires.

Ampliación del núcleo fundacional a 32 manzanas por Pedro de Millán y reparto de tierras.

Llegada de los primeros pobladores desde Buenos Aires.

Noviembre: llegada de nuevos pobladores desde las Islas Canarias.

Delimitación de la jurisdicción de Montevideo por Don Pedro Millán, ampliación del trazado a 32 manzanas y primer reparto de tierras a las familias pobladoras.

2.1.2 El estado del área

El estudio del tejido urbano de esta época se basa en dos insumos contrastantes. Por un lado en las cartografías como expresión de proyecto abstracto de una ciudad imaginada y por otro en las investigaciones sobre relatos de la época que narran la materialización del ambiente urbano.

<u>De la trama abstracta al tejido concreto</u>

Junto con el espacio público antes mencionado, otro elemento definitorio del trazado de la ciudad de Montevideo fueron las fortificaciones. De esta forma la plaza, las calles, el Cabildo, la Iglesia, los fuertes y las murallas, fueron los componentes primarios que progresivamente organizaron el tejido.

1727

Confección de los planos para la muralla de Montevideo por Domingo Petrarca.

La conformación del trazado tuvo varias instancias que fueron concretándose paulatinamente sobre el territorio. En un primer momento, en 1724, se delinearon las primeras seis manzanas del asentamiento en la zona noreste de la península[5] y la ubicación de dos fuertes. Luego, en 1726, el trazado urbano fue ampliado a treinta y dos manzanas al tiempo que se delimitó la jurisdicción de la ciudad (territorio urbano y rural) y se llevó a cabo el primer reparto de tierras entre las familias pobladoras[6]. En 1727 se confeccionaron los primeros planos

[5] Proyecto del Ing. Domingo Petrarca.
[6] A cargo de Don Pedro Millán.

UNIDADES 1 Y 2

Los caminos propuestos para comunicación con extramuros, estaban trazados a continuación de la actual calle Sarandí y de la costa norte uniéndose en un punto (portón) sobre la muralla, la cual se planteaba ubicada hacia el norte, más alejada del amanzanado.

UNIDAD 2

Espacios indicados como reservados para la plaza y la Iglesia.

UNIDAD 1

El puerto chico indicado al norte sobre la bahía.

UNIDADES 2 Y 3

El Fuerte Grande y el Fuerte de San Miguel, ubicados al oeste del amanzanado.

[Plano 5] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano del ing. Petrarca de 1730, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

para el trazado de las murallas[7], cuya localización fue posteriormente modificada en 1740[8], constituyendo el emplazamiento definitivo. En estos años se agregó un pequeño muelle sobre la bahía que marcaba discretamente el punto de entrada a la ciudad por mar.

La cuadrícula de calles planteada tenía varias ventajas. Considerando el factor higiénico, favorecía una mayor ventilación y su trazado a medios rumbos orientado según la curva solar posibilitaba que al mediodía siempre una de las dos veredas frentistas recibiera luz natural directa. Respecto a los aspectos de movilidad, facilitaba la circulación de carruajes y la visibilidad para desfiles, así como el control de los residentes por parte de las autoridades.

Pero lo definido en cartografías tardó décadas en concretarse sobre el territorio. A medida que se fueron materializando los principales hitos urbanos (edificios y fortificaciones), la ocupación y distribución de actividades en el territorio fue variando.

Las primeras construcciones en concretarse fueron parte de las fortificaciones, poniendo en evidencia la prioridad estratégico-militar de la fundación: la batería de San Felipe al noroeste de la península (en la intersección de las actuales calles Guaraní y Piedras aproximadamente) y el Fuerte Grande en su centro (actual Plaza Zabala). Este último tendría la particularidad de estar girado 45 grados respecto a la cuadrícula de calles, quedando por fuera de ella.

UNIDADES 2 Y 3

La construcción de las murallas se postergó por años, con lo cual el límite terrestre permaneció indefinido, debido seguramente a que primaba la defensa del frente marítimo sobre el terrestre (Luque Azcona, 2007, p.115).

Recién en 1742 comenzó a construirse la Ciudadela (que se terminó sobre 1780) y más de una década después las murallas al este de la ciudad (Isidoro de María, citado en Menck Freire y Varese, 1996, p.36).

No obstante la condición *mediterránea* impuesta a la ciudad, las primeras manzanas delineadas se localizaron al noreste, próximas a la bahía, en lo que serían las actuales calle Piedras y Cerrito entre B. Mitre y Solís. Este punto era el más resguardado de los vientos y posibles ataques por mar y estaba además relacionado directamente al primer muelle que tuvo la ciudad, implantado a la altura de las actuales calle Piedras y Treinta y Tres. Esta zona fue la primera en adquirir cierto dinamismo, por razones funcionales: allí se implantaba el *puerto chico* (según se aprecia en cartografías) y además se hallaba cercana a una fuente de agua dulce (Luque Azcona, 2007, p.115).

UNIDAD 1
Y CASO TESTIGO

1730
Constitución del Cabildo Justicia y Regimiento de la ciudad de San Felipe de Montevideo.

El Cabildo crea el primer nomenclátor de la ciudad.

En este sector se levantaron las primeras construcciones particulares y de uso público. Durante los primeros años, el Cabildo se reunía en una construcción rudimentaria en la esquina de las actuales calles Treinta y Tres y Piedras. Entre 1735 y 1737 se reunió en la casa de los propios Regidores e incluso llegó a sesionar en la Iglesia Matriz (Luque Azcona, 2007, p. 135).

Asimismo, el primer templo que tuvo la ciudad fue una modesta capilla cerca del muelle construida por los jesuitas, que sirvió de iglesia Matriz hasta 1740 cuando se inauguró el primer edificio en el terreno asignado sobre la Plaza Mayor (Luque Azcona, 2007, p. 135).

No se definió un trazado hacia el sur y oeste de la península sino hasta muchos años después, por lo que el Fuerte Grande permaneció apartado, vinculado al centro poblado por caminos irregulares.

[7] Proyecto del Ing. Domingo Petrarca.
[8] Proyecto de Diego Cardoso.

.

UNIDAD 1

Antiguo emplazamiento del primer muelle, donde más tarde, a principios del siglo XIX se construirá el muelle de madera. En este dibujo se representa el muelle de madera y las casillas de vendedores de carne y pescado.

Dibujo de C. Menck Freire, *Muelle de madera* basado en original del pintor August Earle (1833). Fuente: Menck Freire, C. et al, 1996.

El ambiente urbano

El ambiente urbano de los primeros años distaba mucho de plasmar las virtudes de las definiciones cartográficas. La ciudad presentaba una ocupación del suelo abierta y dispersa, con construcciones precarias concentradas primero sobre la zona ribereña y expandiéndose paulatinamente hacia la Plaza Matriz, sin delimitación entre sí ni con la vía pública. El puerto no se consolidó oficialmente como tal, por lo que su definición permaneció precaria.

El paisaje edilicio era primitivo y el ambiente urbano precario y maloliente, destacándose la suciedad y el mal estado de las calles (Schinca, 1993, p.15).

Los poderes representativos (Iglesia y Cabildo) funcionaron en construcciones provisorias y en implantaciones distintas a las asignadas en el trazado cartográfico, cambiando incluso varias veces su ubicación, como se expresó anteriormente, en edificios que terminaron prontamente en ruina.

El límite físico de la ciudad hacia el este permanecía sin materializarse debido a la tardanza en la construcción de las murallas.

Los escasos recursos del Cabildo estaban focalizados en avanzar estas construcciones defensivas, por lo que se tuvo que apelar incluso a la colaboración de los vecinos para el mejoramiento del espacio público, fuera con dinero o con trabajo (Schinca, 1993, p.15).

Esta indefinición de los límites de la ciudad, las escasas construcciones y la indiferenciación entre espacio público y privado, daban al asentamiento una imagen disgregada y provisoria (Luque Azcona, 2007 y Schinca, 1993).

1740
Nuevo trazado de planos para las fortificaciones por el Ing. Diego Cardoso.

Inauguración del primer edificio destinado a Iglesia Matriz sobre la Plaza.

1741
Comienzo de la construcción de la Ciudadela (terminada en 1780).

Espacio público – espacio libre

El espacio público y el espacio libre de construcciones conformaban visualmente una unidad ya que no existía una definición material entre el espacio público y el privado.

La Plaza Mayor (Plaza Matriz) fue el único espacio público abierto previsto como tal en el trazado inicial (a excepción de las calles) e implicó la representación en el territorio del poder de la Corona Española, mediante la ubicación en sus frentes de los edificios de la Iglesia y el Cabildo.

No obstante, durante las primeras décadas posteriores a la fundación, la plaza tuvo un papel secundario desde el punto de vista funcional respecto a la zona ribereña, como anteriormente se mencionaba (Luque Azcona, 2007, p.116). Sus límites permanecieron indefinidos e incluso las sedes de los principales edificios a nivel simbólico se fijaron provisoriamente junto a la bahía, como se mencionó anteriormente, quedando baldíos por muchos años los predios destinados a tales fines frente a la plaza.

UNIDAD 2

La calle (indefinida)

En la cuadrícula inicial, las calles no se diferenciaban unas de otras más que por su ubicación en el territorio. Al principio no tuvieron nombre y más tarde recogieron los nombres por los que se les conocía popularmente, vinculados directamente al características geográficas o su función: *de la fuente*, *de la frontera*, *de la cruz*, etc. (Luque Azcona, 2007, p.117).

Fue así que el primer nomenclátor que tuvo la ciudad en 1730 (Carmona, 1997, p.42), respondió a esta denominación costumbrista que surgió de la vida cotidiana de los habitantes.

1747
Inauguración del primer edificio destinado al Cabildo en su actual emplazamiento

La Ciudadela y las murallas en su posición definitiva.

UNIDAD 2
CASO TESTIGO

El Portón de San Pedro al NE, en el extremo de la calle San Pedro (actual 25 de Mayo), con su camino extramuros.

UNIDAD 2

Primeros edificios de la Iglesia y el Cabildo sobre la Plaza.

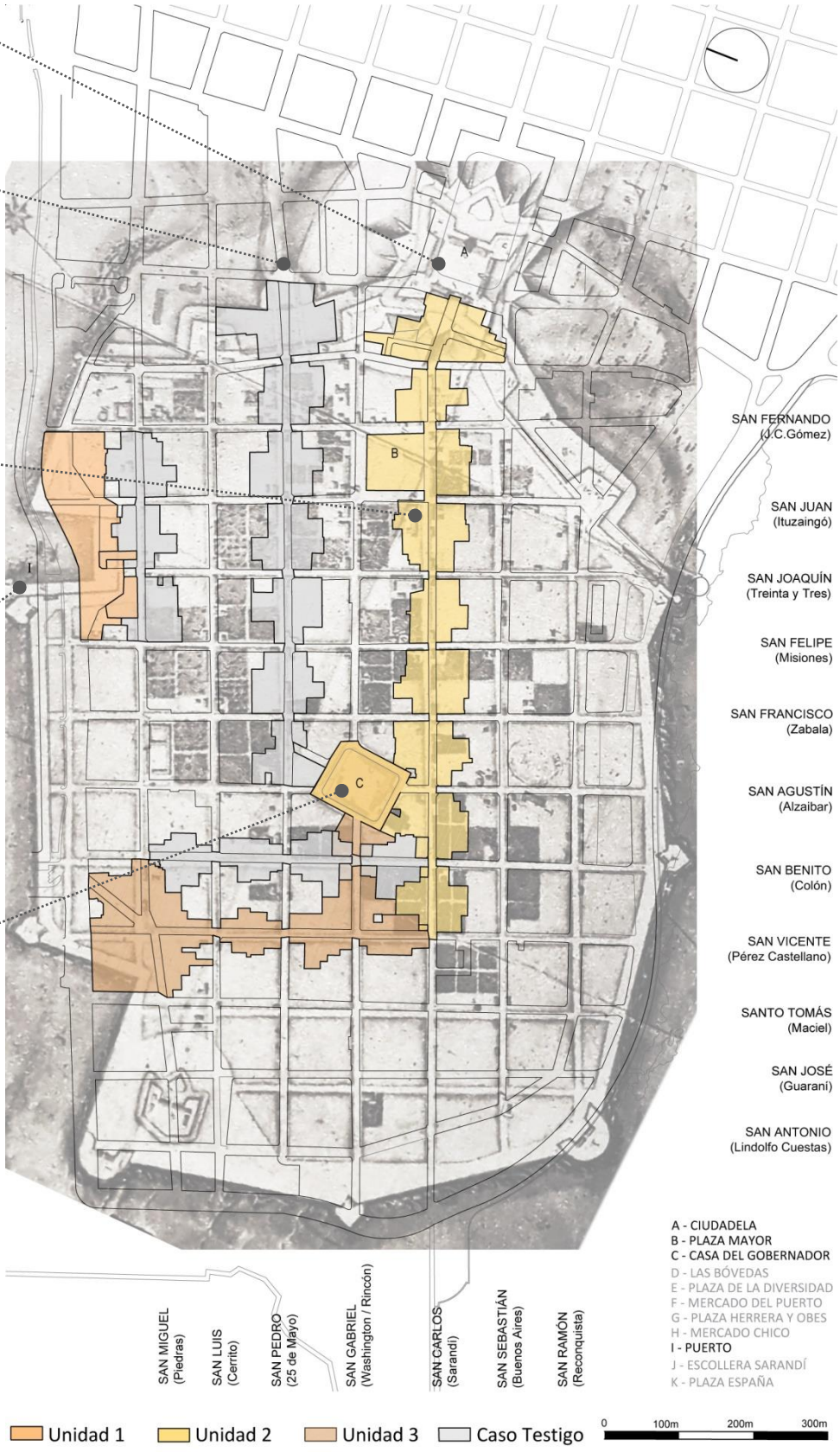
UNIDAD 1

Clara representación del muelle en el Puerto Chico al Norte de la ciudad sobre la bahía.
Aparecen nuevas manzanas completando el trazado hasta el límite costero al norte.

UNIDADES 2 Y 3

El Fuerte Grande absorbido por la trama, siendo transformado para residencia del Gobernador.

Se observa la paulatina expansión de la trama y división de la manzana en cuartos, con una ocupación con construcciones en el borde de la manzana y huertos o jardines en su centros, con mayor densidad sobre el Este de la península.



[Plano 6] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano del Ing. Rodriguez Cardoso de 1761, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

En su traslación al territorio, las calles no se distinguían realmente de otros espacios libres de construcciones, según se desprende de la investigación de Luque Azcona (2007). En los primeros tiempos existía una difícil percepción del límite público-privado del espacio, debido a la cantidad de terrenos baldíos, la falta de materialización de sus límites y la indiferenciación entre calle y vereda.

El trazado de la actual calle Sarandí, conocida en un principio como *de las carreras*, constituía el límite sur de la Plaza Matriz, al costado del predio destinado para la Iglesia. En los primeros trazados, esta calle aparecía vinculada a extramuros por un camino; más tarde, al acercar las murallas al trazado urbano, pasa a nacer directamente sobre la propia Ciudadela.

UNIDAD 2

Por su parte el trazado de la actual 25 de Mayo (*de la cruz)* se continuaba al este con un camino de salida a extramuros mediante el portón de San Pedro y la actual calle Piedras, *de la frontera*, constituía el límite norte de la ciudad tal como lo señalaba su nombre.

UNIDAD 1
CASO TESTIGO Y
UNIDAD 2
CASO TESTIGO

2.1.3 Gestión, planificación y normativa

Recién en la década de 1730 se constituyeron las primeras reglamentaciones urbanísticas. El Cabildo compelió a la delimitación de los solares por parte de los vecinos a fin de que quedaran señalizadas las calles para actos públicos (Luque Azcona, 2007, p. 127).

Esto denota un fuerte carácter simbólico y representativo de estas primeras normas, que no referían a cuestiones de convivencia, higiene o definición arquitectónica del espacio.

2.2 Ciudad fortaleza: la consolidación del tejido urbano 1751 – 1829

En 1751 asumió el cargo el primer Gobernador de Montevideo, que hasta entonces dependía del de Buenos Aires. En los años siguientes, la ciudad expandió paulatinamente su tejido urbano hacia el sur y hacia el oeste (ya que al este se encontraría limitada por las murallas), absorbiendo dentro de la trama construcciones defensivas antes ubicadas por fuera, como el Fuerte Grande. Se fue consolidando y densificando la ocupación del suelo, acorde al modelo indiano dispuesto.

1751
Asunción de José Joaquín de Viana como primer Gobernador de Montevideo.

En estos años se terminarían por consolidar las instalaciones portuarias, las fortificaciones y los principales edificios representativos de la nueva sociedad.

1751-1761
Obras de acondicionamiento del Fuerte Grande para residencia del Gobernador.

La consolidación del tejido urbano fue reforzada por la elaboración de numerosas reglamentaciones, que tendieron a una conformación particular del paisaje urbano y en especial del espacio público (salvaguardando cuestiones de convivencia y salubridad pública que comenzaron a cobrar importancia).

Para el último cuarto del siglo XVIII Montevideo quedó constituida como una *ciudad fortaleza*, delimitada hacia el oeste por los bordes costeros y constreñida hacia el este por las murallas.

En 1776, reconociendo finalmente las obvias cualidades naturales de la bahía, los españoles declararon a Montevideo como puerto oficial. Esto se favoreció con el Reglamento de Libre Comercio entre España y las colonias, de 1778, desatando la competencia con el puerto de Buenos Aires. Comenzó entonces un periodo de auge económico relacionado tanto a la actividad portuaria como

UNIDAD 1 Y
CASO TESTIGO

Se observa una ocupación del suelo claramente concentrada hacia el noreste, que se disgrega al sur de la calle San Agustín (Buenos Aires) y al oeste de San Vicente Pérez Castellano.

[Plano 7] Mapeo esquemático de ocupación del suelo en base a plano del Ing. Rodriguez Cardoso de 1761, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Elaboración propia.

a la explotación de las condiciones naturales de las praderas, que aumentó los recursos de la ciudad.

También en 1776 y a raíz de la importancia que la zona había cobrado para España desde el punto de vista económico, se constituyó el Virreinato del Río de la Plata, con capital en Buenos Aires, separándolo del Virreinato del Perú del cual hasta entonces la ciudad dependía.

Para principios del siglo XIX comenzaron a gestarse enfrentamientos entre las diferentes potencias europeas que tuvieron sus consiguientes repercusiones en las colonias americanas y llevaron paulatinamente a conflictos por la dominación de los territorios y a las guerras por la independencia.

2.2.1 El estado del área

La consolidación del tejido urbano

Con el correr del tiempo, el amanzanado se extendió hasta alcanzar los límites fortificados. El tejido inicial se fue consolidando junto con la aparición de los hitos urbanos de referencia: las obras defensivas (murallas y Ciudadela) y los edificios del poder religioso (Iglesia de la Inmaculada Concepción) y del poder administrativo (Cabildo y Reales Cárceles) sobre la plaza.

1757
Comienzo de la construcción de las murallas al norte y sur de la Ciudadela.

Durante el transcurso del siglo XVIII se conformó la ocupación de las manzanas con edificaciones en sus bordes, de cubierta inclinada, liberando el centro para huertas y patios.

Pero el aumento poblacional llevó a una subdivisión en parcelas menores. Los predios ubicados al norte y sur de las manzanas resultaron estrechos y profundos mientras que al este y oeste estrechos pero poco profundos.

Con el nuevo tamaño de lote, hacia comienzos del siglo XIX se consolidó el borde de manzana construido y se compactó el centro de manzana con tipologías edilicias con patios internos, dejando de lado los jardines y las huertas. La tipología de *vivienda patio* con azotea plana, recalificó el tejido con un uso intensivo del suelo y un modo de vida introvertido.

Al afianzarse la ciudad como centro portuario, se arraigó el asentamiento preferencial en la zona norte de la península, con una mayor cantidad de edificaciones implantadas en las manzanas entre el embarcadero y la Plaza Matriz. Mientras tanto, hacia el sur de la plaza se instalaron los pobladores de menores recursos, apreciándose hasta comienzos del siglo XIX una carencia notoria de construcciones al suroeste (Luque Azcona, 2007, p.117).

Montevideo presentaba un paisaje arquitectónico austero, a diferencia de otras ciudades americanas que construyeron ostentosas catedrales y grandiosos edificios públicos (Luque Azcona, 2007, p.115). La calidad de las construcciones particulares evolucionó a medida que los recursos de sus propietarios lo fueron permitiendo, en el correr del siglo XIX.

Para las primeras décadas de dicho siglo, las construcciones se extendieron a casi toda la península, perdurando en la trama algunos pocos espacios libres.

De esta forma se alcanzó una alta densidad de ocupación del suelo, dejando escaso margen para espacio libre particular. El espacio libre de construcciones pasó a ser, mayoritariamente, el espacio público.

Además del uso residencial, el religioso y administrativo ya comentados, surgieron en el tejido edilicio pulperías, tiendas, boticas, librerías y, desde fines del siglo XVIII, los cafés y las confiterías, como lugares frecuente de conversación de los ciudadanos.

UNIDAD 2

Consolidación de la ocupación sobre los predios frentistas a las calles San Pedro y San Carlos (Sarandí), así como frente a la Plaza.

UNIDAD 2

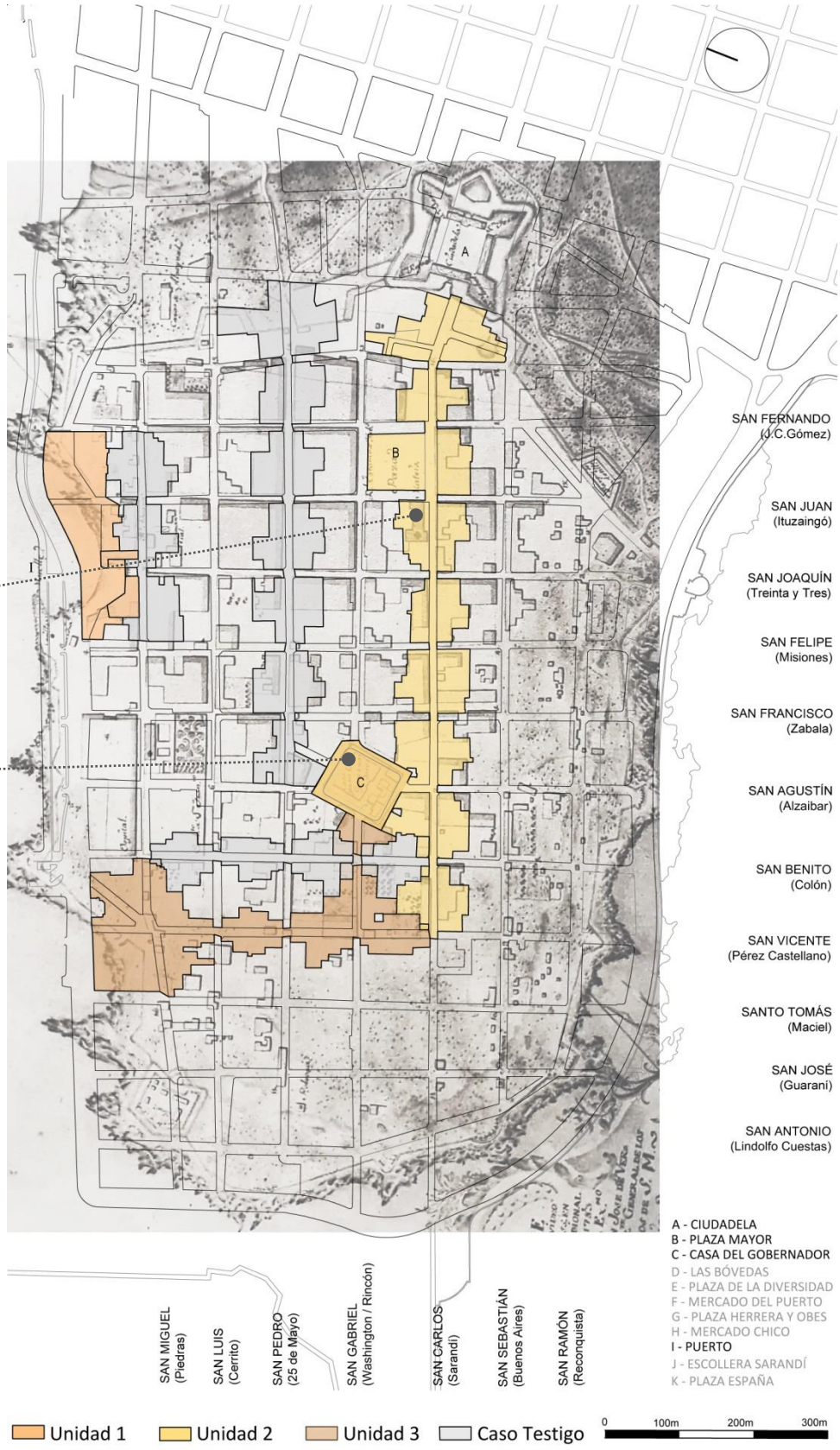
La Plaza Matriz y el edificio de la Iglesia frente a ella.

UNIDADES 2 Y 3

El Fuerte Grande transformado el Casa del Gobernador.

UNIDAD 3

Comienza a ocuparse la calle San Vicente (Pérez Castellano).



[Plano 8] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1783 (autor sin determinar), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

El espacio público en la ciudad colonial

No obstante los motivos de higiene contemplados en el trazado del casco urbano de la ciudad, las descripciones del Montevideo del siglo XVIII distan mucho de reflejar dichas bondades.

No existían las aceras definidas ni el alumbrado público. Los vecinos tenían la costumbre de tirar los restos de los animales que consumían a la vía pública. Los relatos hacen referencia frecuente al mal estado de las calles y la suciedad que caracterizaba el espacio público: desperdicios de carne y restos de verduras que servían de alimento para perros, cerdos y ratas, cueros y garras apilados sobre los solares baldíos y mal olor en general (Luque Azcona, 2007, p.123).

Las reglamentaciones promovidas por el Cabildo a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX contribuyeron a ir revirtiendo paulatinamente el mal estado de este espacio público.

Una vez que la Iglesia y el Cabildo se instalaron finalmente en la Plaza Matriz, esta se convirtió en un punto de importante actividad dentro de la ciudad.

A principios de 1780, el pueblo solicitó incluso trasladar hasta la propia Plaza Matriz los remates que se llevaban a cabo hasta el momento en la puerta de la Real Aduana, ubicada en la zona del puerto. En ella se armaba además la feria de verduras para venta al público (sobre su lado sur, actual calle Sarandí). Y los comerciantes comenzaron a instalar sus viviendas en los alrededores (Luque Azcona, 2007, p. 122).

Para fines del siglo XVIII, en la plaza se llevaban a cabo todo tipo de actos públicos, desde festejos religiosos, ceremonias fúnebres, celebraciones políticas y militares, así como todo tipo de espectáculos civiles (musicales, teatrales, juegos y competencias, corridas de toros, etc.).

Pero esta plaza no se constituyó solamente en el escenario de eventos excepcionales para la ciudad sino también en contenedor de las actividades del quehacer diario de la población. El paseo por la plaza se hizo ritual de los habitantes, también el cambio de guardia del personal militar y los encuentros frente a las puertas de la Iglesia, antes y después de las ceremonias religiosas. La asistencia diaria a las misas era precisamente una de las costumbres urbanas más destacadas, aprovechando el momento para el encuentro y ostentación social y para el intercambio de noticias (Luque Azcona, 2007, p. 154).

Otro espacio público que cobró relevancia para la población fue la línea de las fortificaciones. Finalizada su construcción, el *paseo del recinto* (característico de los domingos) se popularizó entre los habitantes. Esta costumbre reunía paseantes de todas las clases sociales que caminaban atravesando la ciudad de norte a sur siguiendo la traza del recinto amurallado (Luque Azcona, 2007, p. 154).

La calle indiana

Pasada la primera mitad del siglo XVIII, el Cabildo cambió el nomenclátor de la ciudad (que antes respondía a denominaciones vernáculas) adjudicando a las calles nombres del santoral. Esto va en la línea del espíritu evangelizador de la conquista española y reafirma el papel de la religión como generador de una moral colectiva. En contraposición a la nomenclatura costumbrista previa, las nuevas denominaciones buscan la imposición de cierto orden surgido no desde la sociedad sino desde el poder Real.

Terminadas de construir las murallas, quedaron en funcionamiento dos

1776
Creación del Apostadero Naval de Montevideo.

Creación del Virreinato del Río de la Plata con capital en Buenos Aires.

Conquista de Colonia del Sacramento por parte de los españoles.

Establecimiento de la primer plaza para corrida de toros en Montevideo.

UNIDAD 2

1777
Creación de la Aduana de Montevideo

.

1780
Finalización de la construcción de la Ciudadela.

1781
Construcción del muelle de piedra en la bahía y comienzo de sucesivas obras de equipamiento portuario.

UNIDAD 2

Portón de San Pedro de salida a extramuros.

UNIDAD 2
Y CASO TESTIGO

Se consolida el borde cerrado de manzana sobre Sarandí y 25 de Mayo.

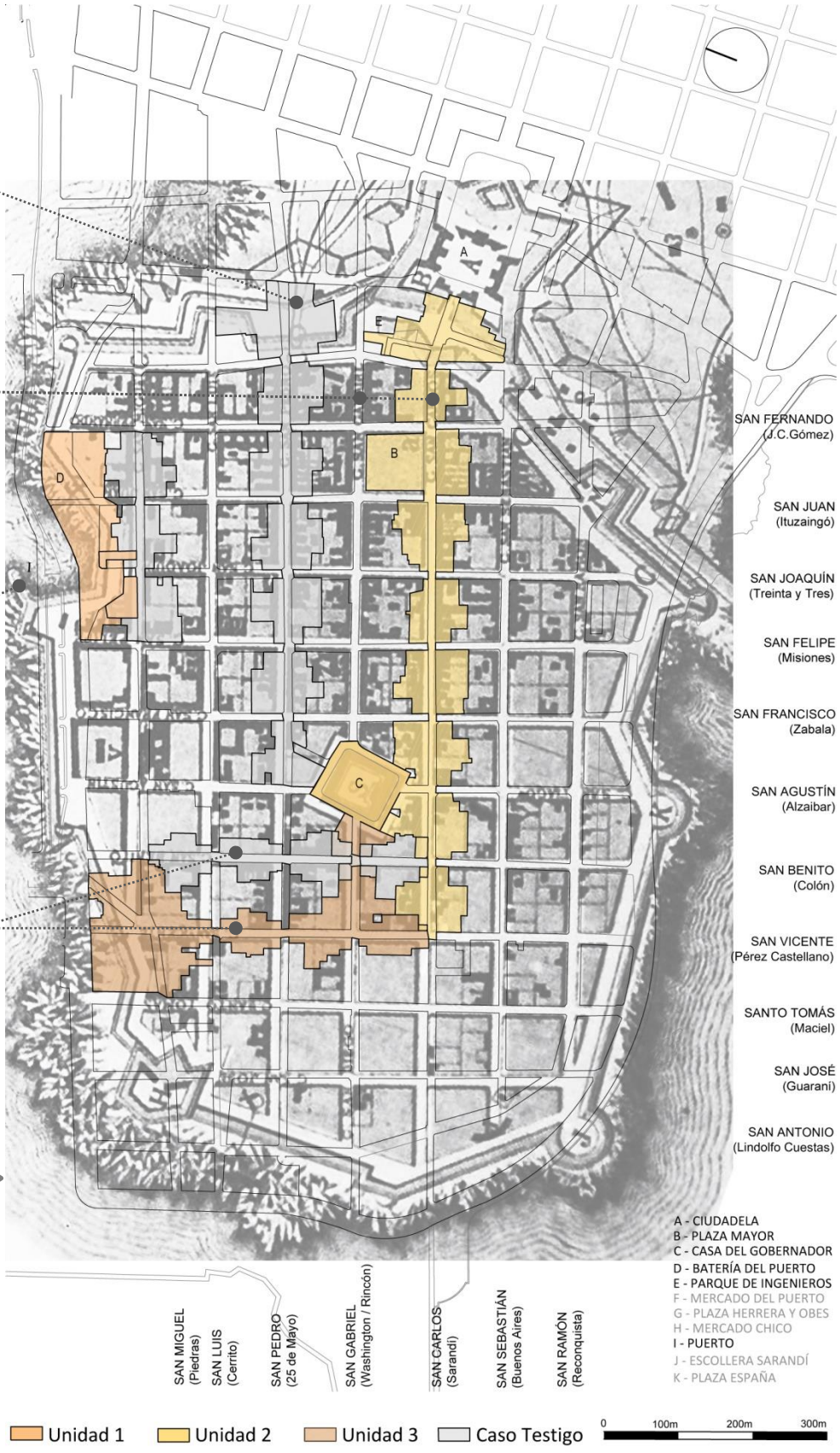
UNIDAD 1

El muelle bien definido sobre la bahía y la Batería del Muelle para su defensa (Las Bóvedas). Se consolida la construcción en las manzanas frentistas al puerto.

UNIDAD 3
Y CASO TESTIGO

Se ocupan paulatinamente los frentes de las calles San Vicente (Pérez Castellano) y San Benito (Colón).

Se va completando el tejido hasta los límites costeros. Se aprecia representada la división del cuarto de manzana en predios más pequeños, sobre todo en el sector noreste. En esta zona se va conformando la manzana de borde cerrado y corazón abierto.



[Plano 9] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de Juan de los Reyes de 1798, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

portones que permitían la salida a extramuros durante el día, cerrándose en la noche. El portón de San Pedro al norte, coincidiendo con la calle del mismo nombre (actual 25 de Mayo) y el de San Juan al sur a continuación e la calle homónima (actual Reconquista). El primero de ambos era el de mayor importancia para la población por encontrarse en la zona más poblada.

UNIDAD 2
CASO TESTIGO

Esta calle concentró los principales comercios, constituyéndose en el paseo comercial preferido de sus pobladores (Luque Azcona, 2007, p. 122).

Una vez intensificada la ocupación de terrenos y habiendo crecido notoriamente la población, en 1808 se le asignó la numeración a las puertas. Esta tarea comenzó por la calle San Pedro (actual 25 de Mayo), por su rol central en la trama urbana (Isidoro de María, citado en Menck Freire y Varese, 1996, p.32)[9].

En esta época, el tránsito interno por la ciudad se hacía en carros y carretas tirados por bueyes para el transporte de personas y mercaderías (aguateros, abasto de carne, etc.) y carretillas tiradas por mulas para reparto de pan, etc. (Menck Freire et al, 1996, p.92).

1790
Comienzo de la construcción de la actual catedral de la ciudad.

Aprobación de disposiciones *Bando del Nuen Gobierno*.

Para comienzos del siglo XIX, las calles internas de la trama adquirieron el carácter que, en su mayoría, conservan hasta hoy en día. Dejaron de considerarse como un espacio residual para definirse como *calle corredor*. Sus bordes quedaron conformados por angostas veredas fuertemente delimitadas por las fachadas frentistas, alineadas sin retiros.

Otros huecos[10]

Para fines del siglo XVIII, Montevideo aún poseía gran número de terrenos sin edificar, en especial hacia la zona sur y oeste de la península.

1794
Comienzo de la construcción del sistema defensivo de Las Bóvedas.

Estos huecos en la trama urbana fueron paulatinamente completándose con construcciones en la medida en que el aumento de población lo fue requiriendo. Como ya se expresó, las mismas edificaciones fueron densificando la ocupación del predio, con lo cual los espacios sin construir dentro de la manzana se redujeron considerablemente.

Culminado el primer cuarto del siglo XIX, quedaron solamente dos espacios abiertos dentro de la trama urbana, más allá de la Plaza Mayor: uno denominado *de toros* en recuerdo a la plaza para las corridas que allí se había constituido en 1776 y otro llamado *de la cruz* entre las calles San Sebastián, San Ramón, San Agustín y San Francisco (actual manzana definida por las calles Buenos Aires, Reconquista, Alzaibar y Zabala).

1795
Instalación del servicio de alumbrado público de velas de sebo en faroles.

Este último habría sido nombrado así porque en él se había erigido una cruz en memoria de un homicidio allí cometido (Luque Azcona, 2007, p. 122). Más adelante, al permanecer baldío, sería utilizado como campamento por las carretas que llegaban con mercadería traída desde la campaña y luego como sitio de refugio para quienes llegaban desde el campo durante el sitio de 1811 y la Guerra Grande (Schinca, 1993, p. 60).

1796
Llegada del 1er arquitecto de la Corona española a Montevideo: Don Tomás Toribio.

[9] Los números de puerta se pintaban sobre una hoja de las puertas de calle y crecían desde la muralla hasta la rivera, y viceversa en la vereda de enfrente, por lo cual el número menor quedaba frente al mayor. Recién en el año 1817 se adoptó el sistema de numeración actual (Menck Freire et al, 1996, p.32 y Schinca, 1993, p.128).

[10] Según Schinca, 1993, p. 60, popularmente se les llamaba *huecos* a los predios sin construcciones, baldíos.

El tejido urbano se representa consolidado en su conjunto. Los bordes de las calles en estudio se indican construidos.
Se representan tres manzanas como vacíos en la trama: la Plaza Matriz (C), la Plaza llamada de Toros al oeste de Pérez Castellano y la Plaza de la Cruz al sur de Sarandí.

UNIDAD 2

Edificio del Parque de Ingenieros junto a la Ciudadela.

UNIDAD 2

Iglesia Matriz y Casas capitulares (Cabildo) frente a la Plaza Mayor.

UNIDAD 1

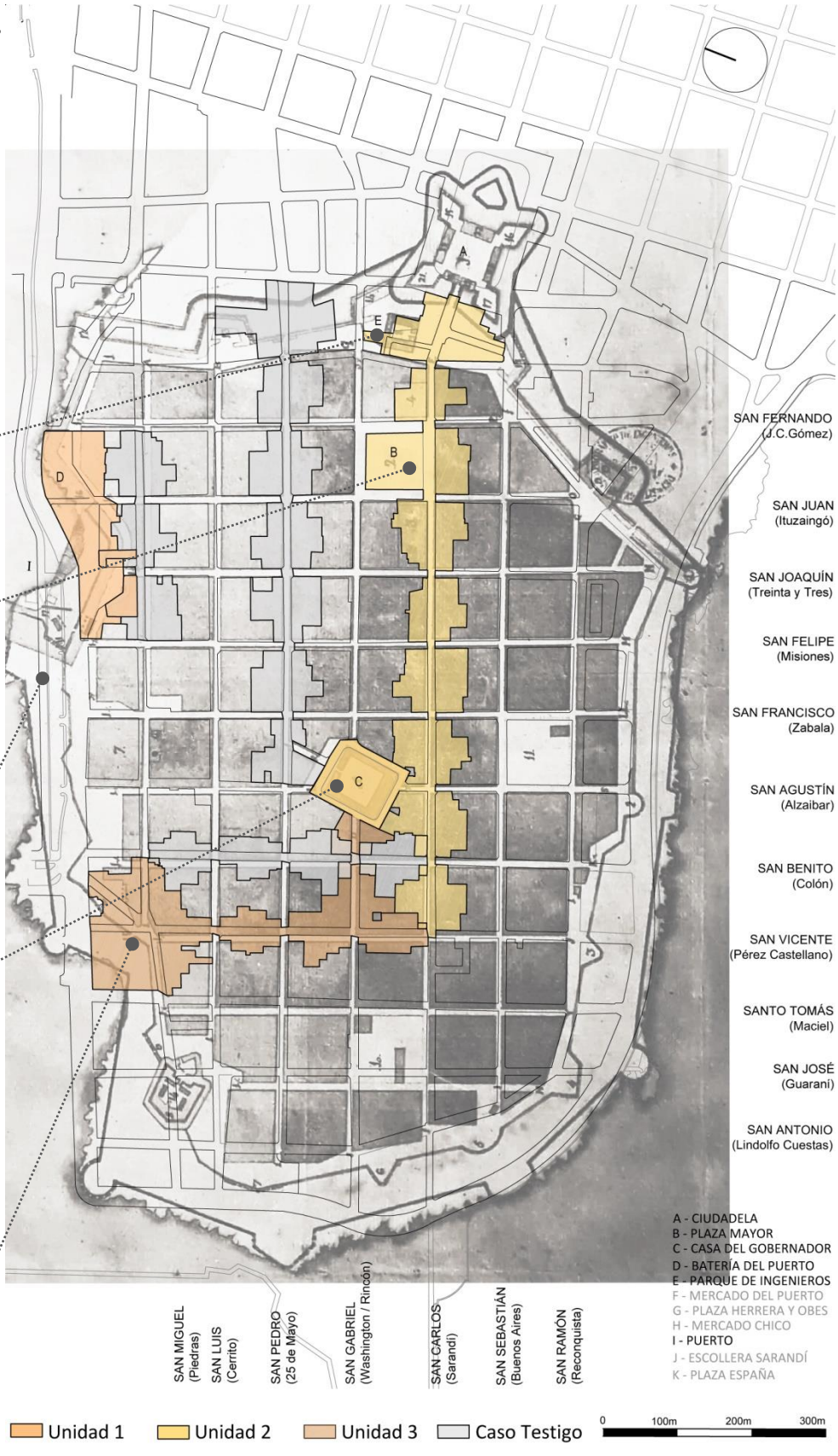
El muelle e instalaciones portuarias mejoradas.

UNIDADES 2 Y 3

Casa del Gobernador en medio del tejido consolidado, aparece girada 45º respecto a la cuadrícula.

UNIDAD 3

La calle San Vicente (Pérez Castellano) incorporada al tejido construido. La dirección de la muralla en su límite norte coincide con el trazado de la actual calle Yacaré.



[Plano 10] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de José del Pozo de 1812, con referencia a las Unidades de estudio. Fuente: Travieso, C. 1937. Elaboración propia.

2.2.2 Las acciones sobre el espacio público: hitos urbanos e infraestructuras

Entre 1751 y 1829 se llevaron a cabo relevantes intervenciones en equipamientos, construcciones e instalaciones públicas, en particular relacionadas al territorio de estudio.

Como se mencionó anteriormente, en estos años se otorgó a Montevideo la calidad de puerto oficial (1776), quedando conformado el Apostadero Naval implantado en el norte de la península. De esta forma se reconoció notorio potencial natural de la ciudad para tal fin y comenzó un importante crecimiento económico relacionado a la actividad portuaria.

A partir de este momento y hasta principios del siglo XIX, se llevaron a cabo sucesivas obras de mejora de las instalaciones portuarias, ubicadas entre las calles San Joaquín y San Francisco (actuales Treinta y Tres y Zabala).

En 1781 se construyó el muelle de piedra en la bahía que luego se unió mediante una explanada a la playa contigua y al nuevo edificio de la Aduana (llamado más adelante Aduana de Rivera). Quedó conformado así un complejo para cumplir las funciones portuarias. Más adelante, entre 1821 y 1824 aquel muelle de piedra se sustituyó por otro de madera, conocido como *muelle viejo* (Isidoro de María, citado en Menck Freire y Varese, 1996, p.54).

Con la calidad de puerto, se incorporaron al casco histórico nuevos usos en convivencia con los ya existentes. Los arribos y partidas de barcos en el puerto se constituyeron un ritual urbano, con sus consiguientes encuentros y despedidas.

Por otra parte, con la expansión de la trama urbana hasta los límites, el Fuerte Grande (actual emplazamiento de la Plaza Zabala) fue absorbido por la misma, perdiendo su función defensiva original. Al haber sido construido previamente y con una lógica distinta, quedó girado respecto a la cuadrícula, generando en su entorno manzanas de geometrías particulares. En la década de 1750 comenzaron las obras de acondicionamientos con el fin de destinarlo a residencia del Gobernador y capilla (Luque Azcona, 2007, p. 135).

En 1790 comenzó finalmente la construcción de la futura catedral de la ciudad en el solar destinado a tal fin sobre la Plaza, donde el primer edificio había dado ruina. Esta catedral fue inaugurada recién 14 años después.

Para 1796, el Rey de España resolvió enviar al Río de la Plata al primer arquitecto[11], quien se radicaría en Montevideo. Esto fue un hecho significativo porque quedaría a cargo de las obras reales dentro de la ciudad, terminando de materializar las edificaciones destinadas a las sedes de la Iglesia y el Cabildo, tan postergadas.

Finalmente corresponde mencionar que, en materia de servicios públicos, hacia fines del siglo XVIII (1795) se instaló el primer sistema de alumbrado de velas en faroles de hierro y cristal (adosados a las fachadas, a razón de 3 por cuadra), que se distribuyó primero en las calles de las zonas más pobladas, cambiando por completo el paisaje nocturno de la ciudad (Schinca, 1993, p.73).

2.2.3 Gestión, planificación y normativa

A fin de atender a los problemas de insalubridad y convivencia generados a partir de la densificación y expansión de la trama, el Cabildo aprobó en 1790 un conjunto de disposiciones relacionadas al espacio público llamadas *Bando del Nuen Gobierno* (Luque Azcona, 2007, p. 124). Estas reglamentaciones trataban

1804
Inauguración de la Iglesia Matriz.

Comienzo de la construcción de la nueva sede del Cabildo.

UNIDAD 1

1806
Se dispone la primera numeración de las casas.

1807
Invasión inglesa a Montevideo.

UNIDADES 2 Y 3

1808
Numeración de las casas dispuesta por el Cabildo.

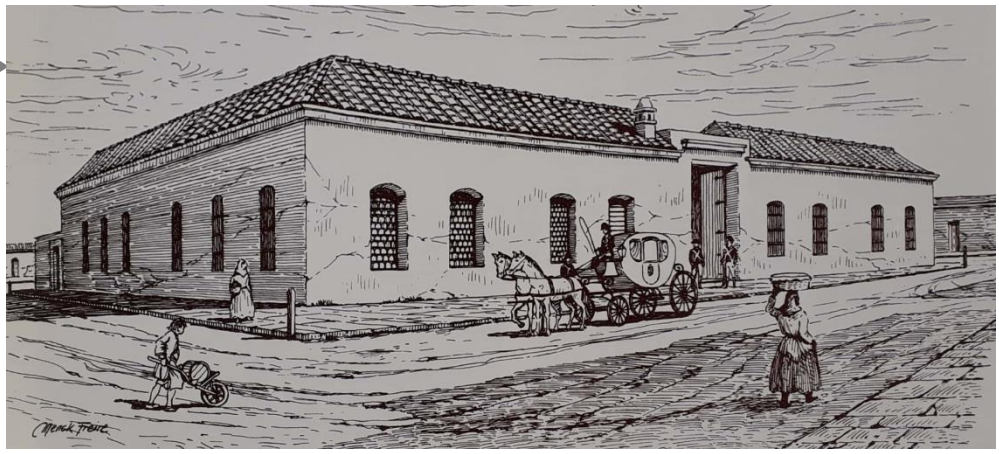
1809
Aprobación de nuevas reglamentaciones urbanas.

1811
Inicio del proceso revolucionario en la Banda Oriental (Grito de Asencio).

[11] Don Tomás Toribio.

UNIDADES 2 Y 3

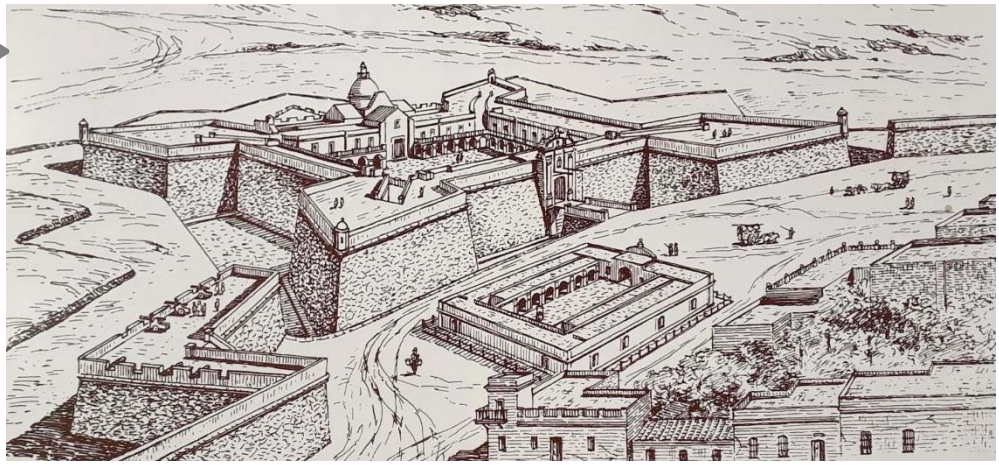
La Casa de Gobierno sustituyó al Fuerte Grande, en la manzana donde hoy se encuentra la Plaza Zabala.



Dibujo de C. Menck Freire *Casa de la Gobernación o Fuerte de Gobierno*. Fuente: Menck Freire, C. et al, 1996.

UNIDAD 2

Representación de la Ciudadela y la construcción del Parque de Ingenieros donde hoy se ubica el trazado de la calle Policía Vieja.



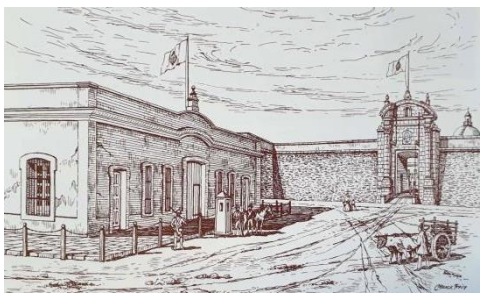
Dibujo de C. Menck Freire, *La Ciudadela de Montevideo* Fuente: Menck Freire, et al, 1996.

UNIDAD 2

La venta de verduras sobre la Plaza Matriz, hacia la calle Sarandí.

UNIDAD 2

La edificación del Parque de ingenieros junto a la Puerta de la Ciudadela, a la altura de las actuales Sarandí y Policía Vieja.



Dibujos de C. Menck Freire *Mercado de la verdura* (izq.) y *Puerta de la Ciudadela* (der.) Fuente: Menck Freire, C. et al, 1996.

temas como el alumbrado, el empedrado y limpieza de las calles, el cercado de los baldíos, el horario de los comercios, y la prohibición de fuegos artificiales y presencia de animales en la vía pública.

En 1795 se estipuló que cada propietario debía poner aceras en el frente de su predio, lo cual mejoraría la calidad de los recorridos peatonales. Se propusieron también impuestos de diversa índole a los comerciantes con casa en la ciudad y el cobro de una patente a los vehículos que circularan por las calles. Los fondos recaudados por estos impuestos, sumados a los recaudados por las multas a quienes ensuciaran las calles o predios baldíos, se destinarían a las obras de empedrado de las calles (Luque Azcona, 2007, p. 124).

1818
Inicio del empedrado de calles.

A comienzos del siglo XIX se aprobaron más reglamentaciones a fin de consolidar el espacio público y el tejido urbano en general.

Se promovió que los propietarios de solares baldíos retiraran de ellos sus cueros y procedieran a construirlos. Resultaba paradójico la existencia de estos huecos en la trama urbana, considerando el crecimiento poblacional que la ciudad había experimentado en las últimas décadas (Luque Azcona, 2007, p. 125) y los rancheríos construidos en la zona prohibida del Campo de Marte (fuera de las murallas).

1825
25.08 Proclama de la independencia y la unión a las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Asimismo, se implantaron normas referentes a la edificación privada en cuanto a los aspectos urbanos y compositivos, haciéndose obligatorio por parte del interesado solicitar permiso al Cabildo antes de realizar cualquier obra nueva. Se impuso el mantenimiento de la línea de fachada sobre las calles y el establecimiento de servidumbres, lo cual contribuyó a consolidar la morfología de manzana de borde cerrado y corazón calado a la que ya se ha hecho referencia.

1827
Primer Reglamento de construcciones de la ciudad

2.3 La expansión contenida de la ciudad independiente 1829 – 1851

La primera mitad del siglo XIX se caracterizó por una continua exposición a conflictos bélicos que sin duda hicieron mella en el ambiente de la ciudad. A principios del siglo, los conflictos entre naciones europeas tuvieron sus consecuencias en las colonias americanas, que forjaron paulatinamente un deseo independentista que llevó también a enfrentamientos entre ellas mismas. Lo anterior derivó en las batallas por la independencia y la conformación del Estado Oriental del Uruguay entre 1825 y 1830 (con la aprobación de las Leyes de Independencia y la Jura de la primera Constitución respectivamente).

1829
Decreto de la demolición de las fortificaciones, por la Asamblea General Constituyente y Legislativa.

Encargo del proyecto para el ensanche de la ciudad (Ciudad Nueva).

Instalación del primer mercado público de la ciudad (Mercado Chico).

En pleno período independentista, en el año 1829, se constituyó el Decreto para la demolición de las murallas y se encargó el proyecto de expansión de la ciudad (Ciudad Nueva) a fin de delinear la trama extramuros.

El núcleo fundacional comenzó entonces a expandirse y a transformar sus bordes. Hasta que en 1843 este crecimiento se vio limitado durante el Sitio de Montevideo (1843 a 1851) en el transcurso de la Guerra Grande[12].

Montevideo funcionó en esta época como una *ciudad dual*[13]. Por un lado, con el gobierno llamado *de la Defensa* asentado en el casco urbano, ocupando un

[12] Conflicto bélico en el Río de la Plata, desarrollado entre 1939 y 1951, entre los partidos *blanco* y *colorado* del Uruguay, con sus correspondientes aliados argentinos, que contó a su vez con varias participaciones e intervenciones extranjeras.
[13] Carmona, L., 1997, título del capítulo en página 40.

UNIDAD 2

La Ciudadela al este de la nueva Plaza Independencia. La calle Sarandí se continúa con el eje 18 de Julio.
El Parque se Ingenieros junto a la Ciudadela permanece, al igual que los edificios de la Catedral y el Cabildo.

UNIDAD 3

Con la demolición de las murallas aparece la calle Yacaré en el borde hacia el sector Baño de los Padres, al norte de Pérez Castellano.

[Plano 11] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de José María Reyes de 1829 para la Ciudad Nueva, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Archivo digital MTOP. Elaboración propia.

territorio que coincidió aproximadamente con el de la Ciudad Nueva y, por otro lado, el gobierno del campo sitiador instalado en el Cerrito.

No obstante, aún durante el conflicto bélico, Montevideo era visto desde el exterior como la ciudad de defensa de las ideas liberales, lo cual convocó un importante flujo de inmigrantes tanto de la región como europeos.

Se produjo entonces un aumento sostenido de la población, por el aumento de los nacimientos y por la inmigración, sobre todo francesa[14]. Su influencia ideológica, económica y cultural tuvo gran incidencia en el desarrollo urbano posterior.

1830
18/07 Jura de la Constitución.

2.3.1 La mirada conceptual: el espacio público como sucesión de espacios jerárquicos

1831
3/12 Creación de la Comisión Topográfica.

La estructura de espacios públicos de la Ciudad Nueva se concibió con la plaza como elemento jerárquico inserto en una trama de calles ortogonal, siguiendo la concepción del trazado colonial.

Para la organización del trazado, se incorporó la idea de sucesión de espacios públicos jerárquicos que, atados por una vía jerárquica diferenciada, conformaban un sistema de plazas. Cada una de dichas plazas presentaría una conformación y características propias que la diferenciaban dentro del conjunto.

La Av. 18 de Julio fue entonces la encargada de atar estos espacios, continuándose con la calle Sarandí que cumpliría un rol similar dentro de la Ciudad Vieja.

UNIDAD 2

2.3.2 El estado del área: los cambios en el tejido colonial

<u>Las modificaciones a la trama</u>

Las modificaciones a la trama en esta época refirieron básicamente a los bordes y surgieron a causa de la demolición de las murallas, tanto en el límite marítimo por el trazado de nuevas manzanas, como en el terrestre por el engarce con la trama prevista para la expansión.

El Decreto de demolición de las fortificaciones en 1829, además de su significación simbólica (demolición física del recordatorio del dominio español) contemplaba a nivel urbano la necesidad de expansión de la ciudad debido al aumento de población que se venía dando dentro del núcleo fundacional. (Carmona, 1997, p.7).

El territorio que dentro de la ciudad colonial era patrimonio del Estado, pasó en su mayoría a remate público, dentro del nuevo sistema económico liberal. En 1831 el nuevo Estado se encontró en la necesidad de conocer cabalmente la situación de su territorio, a fin de controlar las tierras públicas, por lo cual se creó la Comisión Topográfica, primera oficina técnica del país.

La Ciudad Nueva[15] se delineó con 160 nuevas manzanas ubicadas, a continuación del núcleo original hacia el este.

La calle San Carlos (actual Sarandí) pasó a constituir, junto con la Avenida 18 de Julio, el *eje del crecimiento de la ciudad* (Carmona, 1997, p.11). Donde el trazado histórico de esta calle hacía un quiebre para solaparse con el de la Ciudad Nueva, de distinta direccionalidad, se delineó la Plaza Independencia.

UNIDAD 2

[14] En 1842 había 18000 franceses en un total de 40000 habitantes (Méndez Vives, 2020, p.53).
[15] Trazado de del Ing. José María Reyes, quien también se encargó de la demolición de las fortificaciones y de la dirección de la Comisión Topográfica desde su fundación.

UNIDAD 2

Mercado de la Ciudadela y Plaza Independencia hacia el este.
Representación de un callejón en la implantación actual de Policía Vieja.
Aparece la calle Bacacay.

UNIDAD 1

Aparece la calle 25 de Agosto con el trazado de nuevas manzanas al norte. El nombrar una calle con la fecha de la Independencia en este sector denota su relevancia histórica. Se ubican varios muelles frente a ella.

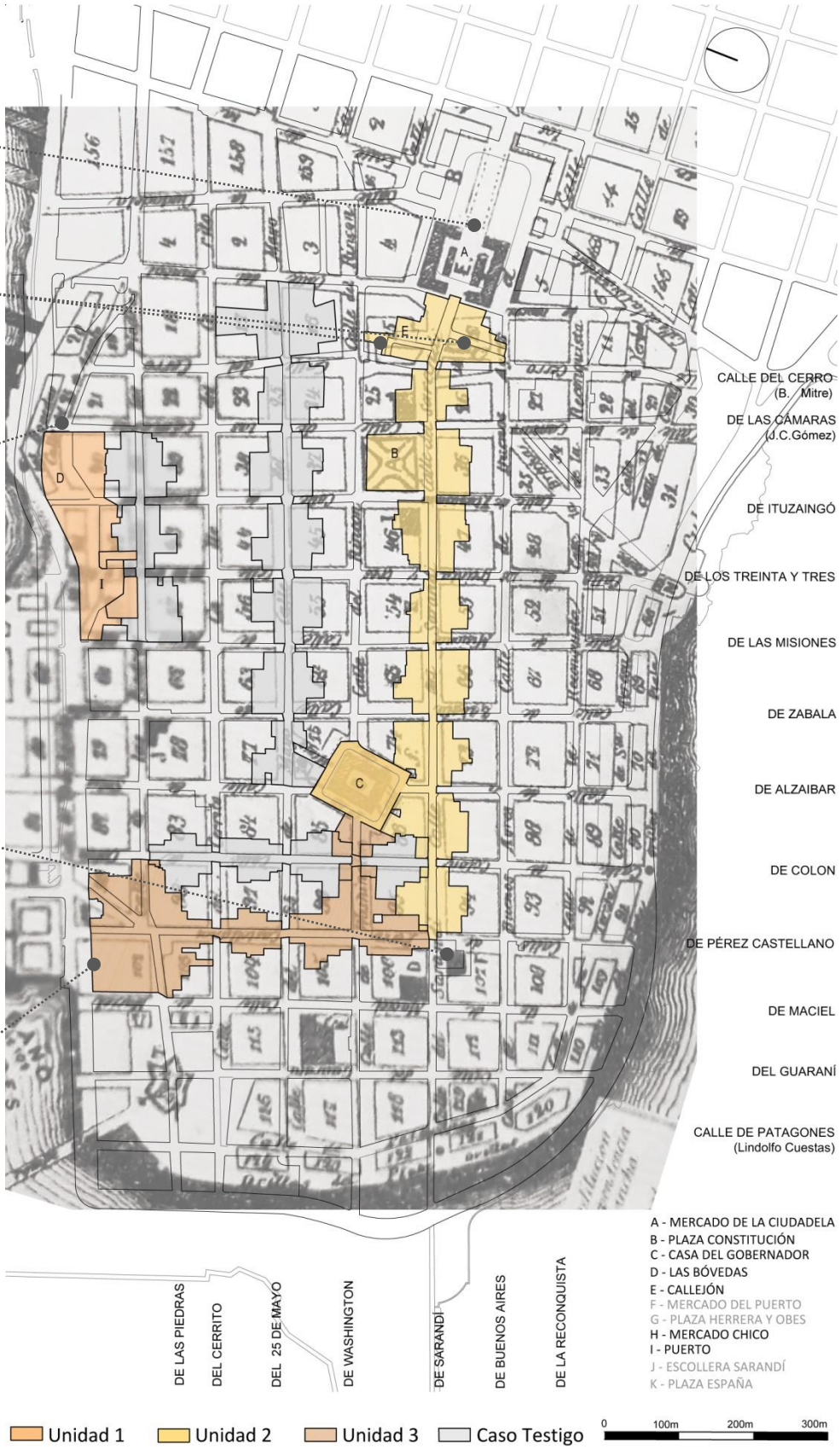
UNIDADES 2 Y 3

Aparece graficado el Mercado Chico en el encuentro entre Sarandí y Pérez Castellano.

UNIDAD 3

Aparecen las manzanas del Mercado del Puerto y frentista junto a la calle Yacaré.

.



[Plano 12] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1843 (autor sin determinar), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Baracchini, 2010. Elaboración propia.

En una primera instancia, se conservó la construcción de la Ciudadela como mercado, en el borde oeste de dicha plaza pero más tarde, en 1837 se aprobó un nuevo trazado para la plaza[16] que aumentaba sus dimensiones hasta incluir al espacio que ocupaba el Mercado. Dicho proyecto implicaba la construcción de un centro cívico en el remate de la calle Sarandí, tomando a esta como eje. Este proyecto denotaba el desplazamiento del sector representativo de la ciudad hacia la nueva Plaza Independencia y la significación cívica y cultural de este tramo de la calle Sarandí, unión de la plaza vieja con la nueva.

UNIDAD 2

1833
Demolición de los baluartes de la Ciudadela y cegamiento de los pozos.

Si bien el centro cívico nunca se llevó a cabo, en 1877 se resolvió demoler el mercado y anexar a la plaza el solar que originariamente ocupaba la Ciudadela, adoptado su conformación actual.

El nexo entre Ciudad Vieja y Ciudad Nueva quedó resuelto finalmente con el trazado y ordenación de la Plaza Independencia y la implantación de un teatro en sus inmediaciones (Teatro Solís)[17]. En el área de enlace entre ambos trazados y una vez demolidas las murallas, resultaron manzanas con formas y dimensiones muy peculiares, surgiendo calles giradas respecto a la cuadrícula. De esta forma se identifica claramente hasta el día de hoy, el límite de la trama colonial.

1834
Finalización de la primer Carta Topográfica de la República por la Comisión Topográfica.

Algunas de estas nuevas calles fueron Bacacay y Policía Vieja. El trazado de esta última corresponde a un pasaje que se dejó en la nueva manzana delineada sobre el emplazamiento del antiguo cuartel (Parque de Ingenieros), donde se encontraba un aljibe que siguió funcionando (Carmona y Varela, 2006, p.178).

UNIDAD 2

Pero la demolición de las fortificaciones generó también nuevas manzanas sobre el borde costero. Al norte surgieron las manzanas del actual Mercado del Puerto y la que contiene a la actual calle Yacaré, en el sector de costa conocido como *baño de los padres*. La dirección de la calle Yacaré estaba dada aproximadamente por el tramo de muralla costero que corría por la calle Piedras desde el fuerte de San José cambiando su dirección a la altura de la actual Pérez Castellano hacia el noreste hasta la batería de San Francisco.

UNIDAD 3

Asimismo, surgió la calle 25 de Agosto sobre el borde norte de la península, siguiendo la dirección de las fortificaciones en el sector de las Bóvedas, y surgieron nuevas manzanas en tierras ganadas al río sobre el antiguo *puerto chico*, al norte de la calle Piedras, generándose una Plaza allí donde la traza respondía al antiguo borde de la bahía (actual Plaza Herrera y Obes).

UNIDAD 1

1836
Inauguración de un nuevo mercado público en la antigua Ciudadela.

El ambiente urbano

La dominación luso-brasilera (1817-1825) y las guerras por la independencia había dejado un paisaje urbano muy deteriorado, según describen los observadores de la época: “Muchas de las calles están tan deshechas que resultan intransitables. Todo el conjunto expone la ruina acumulada por una serie de años agitados por contiendas domésticas y ajenas, casi perpetuas”. (James Weddel, s/d, citado en Schinca, 1993, p 10).

1837
Disposiciones relativas a la edificación en los predios frentistas a la Plaza Independencia.

La lenta demolición de las murallas, comenzada en 1830, dejó a la trama del borde en proceso de transformación por años.

Una vez que las fortificaciones perdieron su protagonismo en el paisaje urbano, las edificaciones y el espacio público comenzaron a cobrar mayor relevancia (Carmona, 1997, p.10). Las viviendas aumentaron su altura, se incorporaron al

[16] Proyecto del Arq. Zucchi
[17] Propuesta del Arq. Carlos Zucchi (sucesor de Reyes en la Comisión Topográfica).

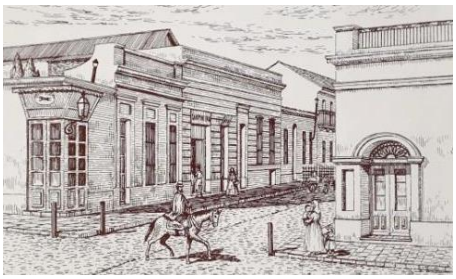
UNIDAD 1

Se ven los muelles que las empresas exportadoras colocaban en la bahía frente a sus sedes.

Dibujo de C. Menck Freire, *Muelles de Parry & Gowland*, inspirado en original de Juan M. Besnes e Irigoyen.Fuente: Menck Freire, C. et al, 1996.

UNIDAD 2

Encuentros de Sarandí y Misiones y Sarandí y Pérez Castellano (Mercado Chico).



Dibujos de C. Menck Freire, *Sarandí y Misiones*, basado en original de J.L. Palliére de mediados s. XIX, y *Mercado chico*. Fuente: Menck Freire, C. et al, 1996.

Acuarela de D'Hastrel, 1839, *Azoteas de Montevideo*. Fuente: Carmona, L. 1997

perfil urbano los miradores en las azoteas, de forma de disfrutar las vistas hacia el Río de la Plata.

No obstante, al sucederse el sitio de Montevideo, la ciudad volvió a sufrir numerosas carencias. A nivel de higiene urbana, estas referían a problemas en la evacuación de aguas servidas y la escasez de agua potable que se sufría debido a que las principales fuentes habían quedado por fuera de las trincheras (Carmona, 1997, p.9). Los residuos domiciliarios eran recogidos en carros y reutilizados como relleno de calles, lo cual propició la propagación de epidemias (Carmona, 1997, p.45).

1839 -1851
Desarrollo de la Guerra Grande.

Sin embargo, dichas carencias no impidieron que el tejido urbano se continuara densificando para dar cabida al aumento de población, ni que se siguieran incorporando variedad de costumbres y usos a las edificaciones que fueran paulatinamente teniendo impacto sobre el espacio público.

1843
Tercer sitio de la ciudad: Sitio Grande.

Nuevo nomenclátor referido a personajes y hechos históricos. Nombre definitivo de la Plaza Independencia y la Plaza Matriz pasa a llamarse Plaza Constitución.

La calle corredor pos-colonial

En 1843 el jefe de policía propuso un nomenclátor referido a personajes y hechos históricos, mantenido con pocas modificaciones hasta hoy en día (Carmona, 1997, p.42). Esta nomenclatura conmemorativa buscaba seguramente recuperar la historia oficial y reafirmar la nacionalidad naciente.

De esa forma, la Plaza Independencia adquirió su denominación actual y la Plaza Mayor o Plaza Matriz pasó a llamarse Plaza Constitución, aunque su nombre anterior se mantiene popularmente hasta nuestros días.

Con la instalación del mercado en la Ciudadela, se abrió hacia él la calle Sarandí, desplazando paulatinamente hacia ella el interés comercial, antes concentrado sobre 25 de Mayo.

La calle Sarandí se convirtió en un vínculo directo entre la Plaza Constitución y la nueva Plaza Independencia, continuando con la Av. 18 de Julio y el nuevo sistema de plazas.

El crecimiento poblacional sostenido no modificó sustancialmente la estructura catastral de fines del siglo XVIII. El espacio público de la calle interior a la trama quedó definido por los frentes estrechos, la alineación frontal sin retiros y las edificaciones en dos niveles.

2.3.3 Las acciones sobre el espacio público: nuevos equipamientos

En los primeros años luego de la Independencia, surgió un nuevo equipamiento en la ciudad, el mercado, a fin de recibir la actividad de feria que anteriormente se llevaba a cabo en la vía pública.

En 1829 se instaló el primer mercado público en la esquina de las actuales calles Pérez Castellano y Sarandí, conocido como Mercado Chico.

UNIDADES 2 Y 3

Su creación no sólo mejoró el acceso y servicio para el abasto de la población sino que modificó el uso del espacio urbano, al liberar a la Plaza Matriz de dicha actividad, alterando su higiene antes afectada directamente por los desperdicios de las ferias.

En un principio, este primer mercado fue solamente una pequeña plaza que albergaba las ferias pero más tarde se conformó como una sucesión de cuartos hacia la calle Pérez Castellano, funcionando hasta 1873, año en que fue demolido.

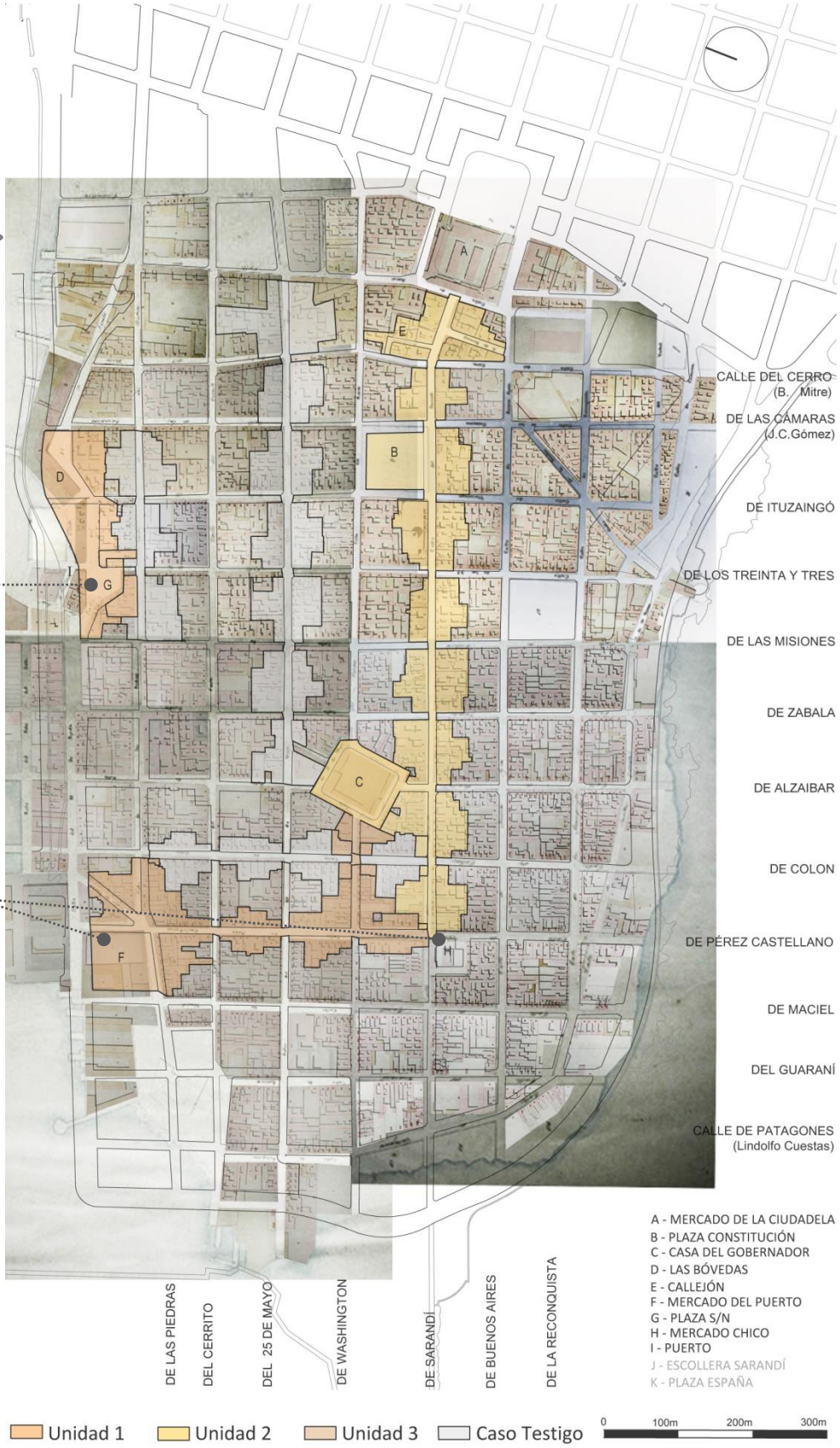
Se observa consolidada la manzana de borde cerrado, densamente construida, perforada al interior por pequeños patios.
Todas las calles en estudio están trazadas para este momento.

UNIDAD 1

Se consolida la ocupación de la calle Veinticinco de Agosto y aparece la Plaza Garibaldi (actual Herrera y Obes)

UNIDAD 3

Se visualiza el Mercado del Puerto y el Mercado chico sobre Pérez Castellano.



[Plano 13] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1867-1871 del Ing. Capurro, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Catastro Capurro. Elaboración propia.

Posteriormente, a partir de 1836, la Ciudadela fue refuncionalizada como mercado, abriéndose hacia la calle Sarandí.

UNIDAD 2

Además de estos mercados, otro equipamiento urbano experimentó gran crecimiento en este período: el puerto. Durante los años de la Guerra Grande, el puerto cumplió un rol fundamental para la ciudad sitiada, no sólo para el sustento de sus pobladores ya que habían perdido el aporte de la campaña, sino como punto de intercambio con el extranjero, recibiendo además de mercadería al importante contingente migratorio.

UNIDAD 1

En la década de 1840, los comerciantes comenzaron a construir sus propios muelles frente a sus casas exportadoras ubicadas en la ribera norte. En los alrededores del puerto se instalaron distintas industrias y actividades a este relacionadas. La zona portuaria experimentó un constante crecimiento.

2.3.4 Gestión, planificación y normativa.

1850
Instalación de la iluminación a gas en las calles.

Con la independencia, la gestión de la ciudad pasó a manos del Jefe Político y de Policía departamental de Montevideo, cargo creado por la Constitución de 1830[18].

Con el fin de mejorar las condiciones del ambiente urbano, en 1827 se constituyó el primer *Reglamento de Construcciones* del país independiente. Este fijaba alineaciones y alturas para las construcciones, exigía la gestión de permisos para la construcción e incorporaba disposiciones sobre el espacio público. Estas disposiciones reflejan la preocupación de las autoridades por mantener los espacios públicos en correctas condiciones de uso e higiene.

1851
Fin del sitio y la Guerra Grande.

En la misma línea, en 1835 se creó un impuesto a fin de llevar a cabo la pavimentación de las calles y se sustituyó el existente sistema de alumbrado con velas por el de faroles de aceite, los cuales daban una llama más clara y sin humo pero que por lo general no duraba más de las 11 de la noche.

1853
Inauguración de los edificios de la Aduana.

Aunque las reglamentaciones no eran cumplidas en muchos casos, éstas, junto a los nuevos servicios y equipamientos instalados, mejoraron notoriamente la higiene y el ambiente urbano.

1854
Inicio de obras de Saneamiento de la ciudad.

2.4 La exaltación del espacio público en la *Belle Époque*[19] 1851 – 1911

Finalizada la Guerra Grande, se produjo un acelerado crecimiento vegetativo a la vez que continuó el flujo migratorio hacia Montevideo. En 1889, el 46,84% de la población de la ciudad estaba formado por extranjeros (Carmona, 1997, p.47).

1855
Comienzo del empedrado de las calles.

El suelo urbano, constreñido por el sitio, se densificó y la escasez de vivienda comenzó a hacerse notoria (Carmona, 1997, p.48).

Diseño de enjardinado y equipamiento de la Plaza Matriz

En este período la ciudad vivió un momento de transformaciones económicas, sociales y culturales de notoria incidencia en el ambiente urbano. Se suscitaron cambios en los usos y definición del espacio público y privado, en la arquitectura y en el equipamiento de la ciudad.

[18] Figura que existió hasta la creación de la Intendencias Municipales en 1908.
[19] Término utilizado para definir el período desde último cuarto del siglo XIX y hasta la primer Guerra Mundial en la ciudad de Montevideo, aludiendo a la *Belle Époque* parisina de principios del siglo XIX y en referencia al gusto europeo que la sociedad montevideana acuñó por esos años.

UNIDAD 1

Se visualizan los numerosos muelles sobre la bahía.

Vista sobre la bahía, 1900. Editorial J Ferrazini. Fuente: Biblioteca Nacional.

Puerto de Montevideo, década 1890. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Puerto de Montevideo a la altura de la calle Treinta y Tres, 1890 aprox. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 1

Se forma la actual Plaza M. Herrera y Obes entre el antiguo amanzanado en la zona portuaria y las nuevas manzanas ganadas a la bahía hacia el norte.

Actual Plaza Manuel Herrera y Obes, calle Veinticinco de Agosto y Treinta y Tres, 1906. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

La sobriedad del paisaje de la ciudad colonial fue sustituida por los refinamientos que buscaban imitar al París de fin de siglo XIX. Las costumbres y gustos sociales cambiaron. Se fue formando una sociedad *europeizada* y nació una nueva clase social: la burguesía. Estos años se conocieron como la *Belle Époque* montevideana.

1856
Inauguración del Teatro Solís

Hubo en esta época un fuerte desarrollo de la economía y las instituciones bancarias, un espíritu de especulación, de derroche y de consumo de bienes de lujo (Carmona, 1997, p.49).

No obstante la expansión de la mancha urbana, la Ciudad Vieja mantuvo su condición histórica de centro de la vida social y cultural y reafirmó su papel centralizador de actividades financieras y portuarias.

1857
Comienzo de pruebas del nuevo sistema de alumbrado público a gas.

Su tejido compacto y densamente poblado concentraba un crisol de actividades diversas además de la habitacional.

Recién para principios del siglo XX, la Ciudad Vieja comenzó a perder su rol residencial, por el paulatino desplazamiento de los sectores de mayores ingresos hacia otras zonas de la ciudad con residencias más amplias, tejidos de ocupación más dispersa y mayor contacto con la naturaleza, más emparentados con los ideales burgueses.

2.4.1 La mirada conceptual: los sistemas de espacios verdes urbanos

En consonancia con el pensamiento europeo de la época, se suscitó en la segunda mitad del siglo XIX una demanda creciente por áreas verdes calificadas dentro de la ciudad.

Esto hacía referencia por un lado a un concepto higienista de demanda de la burguesía por espacios públicos calificados en contraposición a la densa y contaminada ciudad industrial. Y, por otro lado, tenía como fuerte referente al pensamiento francés de mediados del siglo XIX[20] que proponía el reordenamiento de la ciudad mediante el planeamiento viario monumental y esteticista (Carmona et al, 2002, p.41).

Este tipo de propuestas se basaban en la generación de sistemas de espacios verdes distribuidos por toda la ciudad, unidos por conectores viales parquizados y jerarquizados, que también vinculaban a los edificios y monumentos más representativos. Apuntaban por un lado a ordenar la circulación del transporte vehicular y por otro a enaltecer el poder del Estado.

En este contexto, un Estado crecientemente intervencionista se propuso por un lado dar respuesta a las necesidades de la población y a la vez que posicionar a la ciudad en el contexto internacional a imagen y semejanza de las principales capitales europeas: “El estado se vale de principios esteticistas para representar su poder en la imagen urbana, la que a su vez es usada como instrumento para concretar el modelo de ciudad y país turístico” (Carmona et al, 2002, p.44).

1860
Construcción de la Aduana nueva, y desafectación del antiguo edificio.

Se aprueba proyecto de sistematización de fachadas para edificios sobre Plaza Independencia, del Arq. Poncini.

2.4.2 Gestión, Planificación y normativa

<u>El embellecimiento del espacio público como política pública</u>

En respuesta a las necesidades de esparcimiento de la población y gusto por la vinculación con la naturaleza, surgió en esta época el interés por el acondicionamiento y equipamiento de los espacios públicos, como marco de la

[20] En particular el Plan de Haussmann para París de 1853.

UNIDAD 2

Se visualiza la calle Sarandí con plantas bajas comerciales, desembocando en la entrada al Mercado de la Ciudadela.

Vista de la calle Sarandí y la entrada al Mercado Viejo, 1870. Colección Bate y Cía. Fuente: BNU.

UNIDAD 2

Las plantas bajas de las edificaciones sobre Sarandí han adquirido una notoria impronta comercial.

Sarandí y Bartolomé Mitre, década 1900. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Plaza Matriz, 1900 aprox. Autor s/d. Fuente: BNU.

UNIDAD 2

La Plaza Matriz con su diseño de caminería en diagonal; al fondo el edificio del Cabildo y a la derecha la calle Sarandí.

Cabildo en la esquina de J.C. Gómez y Sarandí, 1867.Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

nueva vida social.

Durante el último cuarto del siglo XIX y dos primeras décadas del siglo XX, el Estado desarrolló una *Política de plazas, parques y jardines* que tuvo su aplicación incluso en el centro histórico. Dicha política de planificación y actuación planteó la generación de espacios públicos de calidad en una concepción sistémica a nivel de la ciudad.

1861
Reglamentación de limpieza de la vía pública.

Desde el gobierno se promovió el embellecimiento de la ciudad como generador del bienestar colectivo, fortalecedor del orgullo nacional y como promotor del país desde el punto de vista turístico. El turismo comenzaba a visualizarse en este momento como un recurso para el desarrollo económico.

En lo que respecta a la Ciudad Vieja, se continuó utilizando a la plaza como dispositivo generador del verde urbano, en un tejido densamente edificado. En esta línea de actuación, la importancia dada a la generación de espacios verdes urbanos quedó plasmada por un lado en la demolición de una manzana entera en el núcleo del casco histórico para convertirse en plaza (actual Plaza Zabala) y, por otro lado, en la demolición de la Ciudadela para la ampliación de la Plaza Independencia hasta su perímetro definitivo.

UNIDADES 2 Y 3

1865
Introducción del telégrafo.

La instrumentación de esta política pública se llevó a cabo mediante la contratación de especialistas internacionales, con la creación de la Dirección de Paseos Públicos (1889) en la órbita Departamental y posteriormente la Sección de Embellecimiento de Pueblos y Ciudades a nivel nacional.

Nuevas ordenanzas para la construcción

Alrededor de 1865, existían en Montevideo numerosas reglamentaciones que regían las costumbres y la vida diaria de sus habitantes, regulando de alguna forma el uso del espacio público. Por ejemplo: no se podía barrer todos los días sino sólo 2 veces por semana y nunca en la tarde, la basura debía depositarse en medio de la calle en la noche para que la recogieran los carros temprano en la mañana, no se podía transitar al galope dentro de la ciudad y se reglamentó el paseo de los peatones por las calles como si fueran automóviles con preferencias para la circulación (Schinca, 1993, tomo III, p. 36).

1867
Inauguración de la fuente en la Plaza Constitución.

Para 1885 se promulgó la Ley de Construcciones, basada en el anterior Reglamento de Construcciones de 1827, con el objetivo de regular el crecimiento incontrolado de la ciudad provocado por el aumento demográfico. Esta ordenanza procuraba garantizar la calidad del espacio público condicionando a la edificación privada y priorizando conceptos como la higiene, seguridad y embellecimiento: limitaba las alturas de las edificaciones según el ancho de la calle a la que enfrentaban, limitaba los salientes en fachada, establecía ochavas para las calles angostas, normas para la construcción de instalaciones (aljibes, chimeneas, etc.), la obligatoriedad de cercos y veredas y reglamentaba el ancho de vereda en la ciudad. Por otra parte, preveía también severas sanciones por incumplimiento y exigía la presentación de un permiso previo a la construcción de una edificación, por un técnico responsable.

1868
Inauguración del Mercado del Puerto.

1869
Inauguración del Mercado Central.

En el año 1907 se promovió una nueva reglamentación que fijó mayores alturas para los predios frentistas a la calle Sarandí: de 13 a 17 metros entre la Plaza Zabala y la Matriz, de 13 a 20 metros entre Plaza Matriz y Plaza Independencia y una altura mínima de 17 metros para edificios frentistas a las plazas Matriz e Independencia. Esto denota la jerarquía que había cobrado la calle en el entramado urbano y la intención por diferenciarla del resto de la cuadrícula.

UNIDAD 2

UNIDAD 2

La Plaza Matriz con la Catedral al fondo y la calle Sarandí a su izquierda.

Plaza Matriz desde la esquina de J.C. Gómez y Rincón, 1910. Autor s/d. Fuente: CdF, IM

UNIDADES 2 Y 3

La plaza Zabala con su característica reja perimetral y abundante vegetación generaba un espacio verde poco común en la trama.

Plaza Zabala, 1900 aprox. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 2

La plaza Independencia en la entrada a la Ciudad Vieja. Al fondo el comienzo de la calle Sarandí, que se continua con la línea arbolada que atraviesa la plaza hacia 18 de Julio . Se aprecian detrás las torres de la Catedral, lo cual indica que allí estaba la Plaza Matriz.

Plaza Independencia, 1882. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

2.4.3 El Estado del área

Una nueva expansión de la trama

En los años siguientes al sitio de Montevideo, la ciudad continuó su expansión incorporando una serie de asentamientos periféricos existentes.

A fines del siglo XIX la capacidad del área central se vio saturada, determinándose una nueva expansión del tejido en 1787 con el trazado del bulevar de circunvalación Gral. Artigas (la Ciudad Novísima). El interés por la costa y los parques provocó la expansión de la mancha urbana hacia puntos alejados del centro histórico y el crecimiento de las estaciones balnearias.

1877
Demolición del mercado instalado en la Ciudadela y acople del terreno a la Plaza Independencia.

1878
Decreto de demolición de la Casa del Gobernador, antiguo Fuerte Grande, para la creación del espacio público que se convertiría en la Plaza Zabala.

Los cambios en el tejido urbano de la Ciudad Vieja

En la Ciudad Vieja se invirtió el proceso del siglo XVIII en lo referente a fraccionamientos, fusionando padrones para albergar las edificaciones destinadas a los nuevos usos (gran tienda, institución bancaria, hotel, club social, etc.) particularmente en el sector que más adelante se conoció como el distrito financiero: en 1857 se instaló el Banco Comercial, en 1867 la Bolsa de Comercio y en 1888 el Banco Inglés, por ejemplo.

El entorno de las plazas Matriz y Zabala quedaron definidos en esta época por edificaciones de gran calidad arquitectónica que les dieron una impronta característica, muchas de los cuales se conservan hasta hoy en día.

UNIDADES 2 Y 3

Para principios del siglo XX se había llevado a cabo una importante renovación edilicia, con lenguajes derivados del eclecticismo historicista europeo y del Art Nouveau, y con materiales importados de muy buena calidad. Proliferaron los comercios de venta de objetos de arte, muebles, joyas, vestimenta y accesorios que rápidamente caracterizaron algunas calles de la Ciudad Vieja, en particular 25 de Mayo y Sarandí.

UNIDAD 2
Y CASO TESTIGO

Con la construcción del nuevo puerto a principios del siglo XX, se modificó el límite de la Ciudad Vieja con la bahía, alterando el amanzanado del borde norte y las visuales hacia el río. Comenzó así un proceso de desvinculación entre el tejido del casco histórico y el puerto-bahía.

1885
Promulgación de la 1era Ley de Construcciones

El sistema de plazas

Se terminó por conformar en estos años el sistema de plazas Ciudad Vieja-Centro, que vinculaba las nuevas plazas sobre la Av. 18 de Julio con las plazas sobre el eje Sarandí.

1886
Instalación del sistema de alumbrado público eléctrico

En este sentido se sucedieron varias acciones que dieron a la Plaza Independencia su perímetro actual, conformaron el diseño actual de la Plaza Matriz y crearon a la particular Plaza Zabala. Cada una de ellas, con su carácter propio, adquiriría un rol dentro de la trama.

Para finales del siglo XIX la Plaza Independencia pasó a ser contenedor de las actividades festivas y conmemorativas de la ciudad en su conjunto (misas campales, fuegos artificiales, etc.), mientras que la Plaza Constitución era el ámbito del paseo y vida social diarios. Esto fue, seguramente, debido a que la primera carecía del equipamiento adecuado para el resguardo del viento o el sol pero, por sus dimensiones y significación histórica, era ideal para acontecimientos masivos, mientras que la segunda conformaba un espacio más acogedor para las actividades diarias.

UNIDAD 2

UNIDADES 2 Y 3

Se aprecia la vegetación de la Plaza Zabala en medio de la masa edilicia compacta.

Plaza Zabala, 1919. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Palacio Taranco, en Circunvalación Durango y Solís, 1920. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Vista del interior de la Plaza Zabala 1921. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Edificio de la primera Junta Económico–Administrativa, Circ. Durango y Washington, 1921. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Vista de Circunvalación Durango y Alzaibar, 1920. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Por su parte, la Plaza Zabala, fiel representante de la política de recalificación de espacios públicos de la época, constituyó un espacio de reclusión y remanso dentro de un tejido histórico altamente densificado y carente de arbolado público en sus aceras.

UNIDADES 2 Y 3

1889
Creación de la Dirección de Paseos por la Junta Económico Administrativa de Montevideo.
Plan de Embellecimiento y Ensanche de Montevideo, encargado a Edouard André.

<u>El nuevo rol de la calle</u>

La calle cobró especial importancia en estos años como espacio de encuentro social, para el paseo y la exposición pública. En particular las calles Sarandí y 25 de Mayo se convirtieron en escenario de la nueva clase social y se instalaron en ellas numerosos comercios de venta de objetos, espacios culturales y sociales.

Sobre la calle Sarandí proliferaron los comercios de venta de muebles, joyas, indumentaria, objetos de arte y accesorios. Gran parte de los comercios y residencias de esta prestigiosa calle pertenecían a franceses. Estos incidieron en la sociedad uruguaya no sólo a través de su actividad económica sino también y fundamentalmente en diversos aspectos de la cultura, como la literatura, el arte, usos y costumbres, tomados como modelo a imitar.

UNIDAD 2

1890
Inauguración del Jardín de Zabala.

La modificación de la altura reglamentaria para esta calle establecida a principios del siglo XX, denotó el rol destacado que había ganado en la trama urbana. Esto comenzó un proceso de recambio tipológico respecto a las edificaciones existentes que cambiaría prontamente su fisonomía.

En las inmediaciones de la Plaza Independencia y la Plaza Matriz surgieron edificios suntuosos con destino a hoteles, sociales o comerciales: Club Uruguay, Hotel Alhambra, Hotel Plaza Fuerte y Tienda Corralejo. Este sector de Sarandí acentuó la importancia cultural, comercial y representativa dentro de la ciudad, que había acuñado desde la época colonial.

2.4.4 La acciones sobre el espacio público

Este período es muy significativo en cuanto a dotación de servicios urbanos en Montevideo, cuya instalación se privilegió en la Ciudad Vieja, aumentando aún más el valor del suelo: saneamiento, empedrado de calles, instalación de fuentes en las plazas, inauguración de nuevos mercados, mejoramiento de las instalaciones portuarias, servicio de transporte público, instalación de redes de telégrafo y teléfono.

Asimismo, lo fue respecto a acciones de creación y recalificación de espacios públicos, en el marco de la Política de plazas, parques y jardines ya mencionada.

1899
Construcción de la Escollera Sarandí.

<u>Dotación de infraestructuras y equipamiento urbano</u>

Al finalizar la Guerra Grande, el puerto recuperó su alcance nacional, incrementando aún más sus actividades. A partir de aquí resultaría el punto focal para la estructuración del sistema vial radial del país (carreteras y ferrocarriles) que se centralizó en la capital.

En el año 1868 se inauguró el mercado de abasto de la ciudad en la zona portuaria, actualmente conocido como Mercado del Puerto. Ocupaba media manzana en la calle Pérez Castellano esquina Piedras[21].

UNIDAD 3

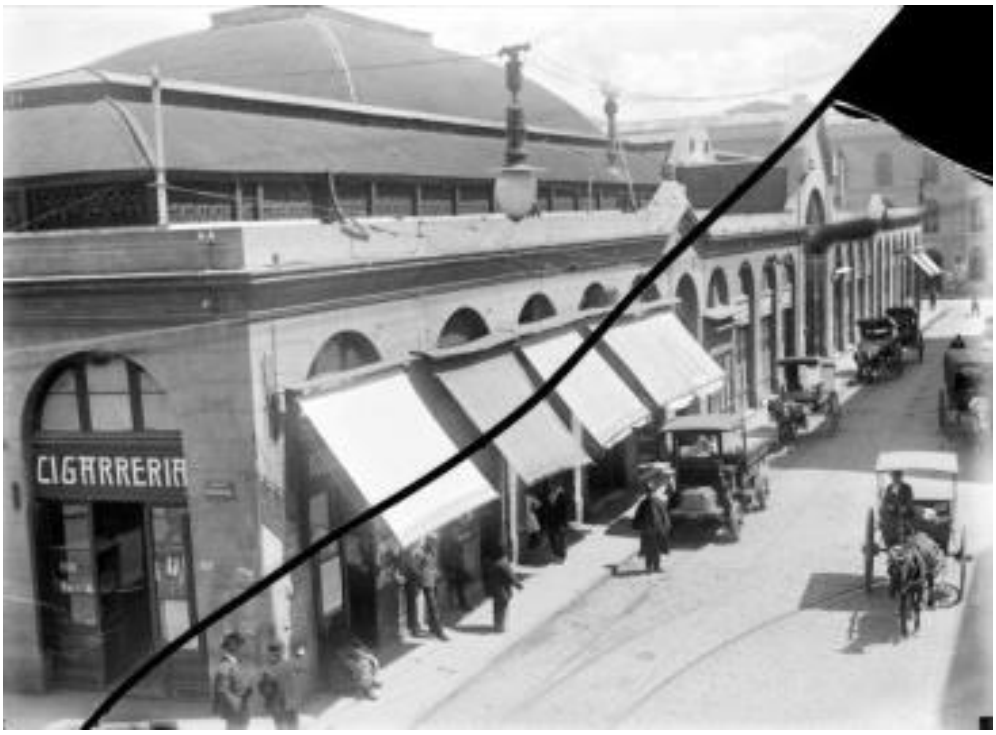
A fin de dar un marco adecuado a la creciente actividad portuaria, en 1901

[21] Obra del Ing. R. H. Mesures.

.

UNIDAD 3

El Mercado del Puerto se establece como centro comercial al extremo norte de Pérez Castellano.



Mercado del Puerto, 1915. Autor s/d. Fuente: CdF, IM

UNIDAD 3

La proa o “estrella” en la cual se encuentran Pérez Castellano con Piedras y Yacaré.

Mercado del Puerto, esquina proa de calles Piedras, Yacaré y Pérez Castellano. 1915. Autor s/d. Fuente: CdF, IM

comenzaron las obras de construcción del nuevo puerto, lo cual implicó un reordenamiento de toda la zona de la bahía, culminando con su inauguración en 1909. Se trató de una obra financiada totalmente por el Estado, que ganó 60has al mar. El centro portuario se desplazó desde su antigua ubicación al noreste (actual calle Ituzaingó) hacia el noroeste de la península, a la altura de la actual calle Pérez Castellano.

Por otro lado, en el año 1869 se había inaugurado el Mercado Central en la manzana ubicada tras el recientemente inaugurado Teatro Solís. Este, junto al Mercado del Puerto, renovarían el equipamiento de mercados de abasto para la población, al demolerse finalmente el Mercado de la Ciudadela en 1877.

1901
Obras del nuevo puerto.

Cabe destacar además, la instalación del sistema de alumbrado público eléctrico de la ciudad en 1886 (primero en América Latina), que se probó en primera instancia en las plazas Matriz, Independencia y la calle Sarandí. Con esto se reafirmó la importancia y significación de estos espacios públicos para el ciudadano, cambiando por completo la imagen nocturna de la ciudad.

1905
Se encarga el proyecto de Plaza Independencia a Thays.

Intervenciones en plazas y jardines

En este período quedaron conformadas las tres plazas más importantes de la Ciudad Vieja. Por un lado se definió el nuevo diseño para la antigua Plaza Matriz y por otro, se crearon la nueva Plaza Independencia y la Plaza Zabala.

En 1855 se conformó el diseño del enjardinado, equipamiento y primera plantación de la Plaza Matriz[22]. Se trató de un diseño centralizado con sendas peatonales perimetrales y diagonales enmarcadas por ejemplares vegetales, que encerraban sectores de césped, al cual se agregó una fuente[23] en 1871 reforzando su centralidad. La vegetación se concretó con acacias en las sendas y ombúes en el centro de los sectores de césped, que fueron luego sustituidos por paraísos y finalmente por plátanos. (IM, 2008, p.114).

UNIDAD 2

1906
Se electrificó el tranvía.

1907
Nueva Ley de alturas para la calle Sarandí.

En lo que refiere a la Plaza Independencia, como se mencionó anteriormente, su primera conformación remite a los primeros años de la vida independiente, aunque su trazado fue modificado hacia finales del siglo XIX. Originariamente fue implantada tras la Ciudadela, en el entronque con la Ciudad Nueva. Finalmente en 1877 se resolvió demoler el Mercado de la Ciudadela y anexar a la plaza dicho solar, adquiriendo su perímetro actual.

La Plaza Zabala por su parte, resulta emblemática de este período. En el marco de las políticas de embellecimiento del espacio público de Montevideo, en 1878 se llevó a cabo la demolición de la Casa del Gobernador (antiguo Fuerte Grande) para la conformación de esta nueva plaza inserta en la densa trama edificada. Esta acción denota la relevancia que la creación de estos espacios verdes tenía dentro de la sociedad de la época.

UNIDADES 2 Y 3

En el año 1889 se encargó el Plan de embellecimiento y Ensanche de Montevideo[24] que propuso para la Ciudad Vieja proyectos de enjardinamiento para las plazas Independencia, Matriz y Zabala, concretándose este último. El predio había permanecido baldío hasta el año 1890 en que se inauguró el Jardín de Zabala.

UNIDADES 2 Y 3

1909
Inauguración del nuevo Puerto de Montevideo.

Su diseño evidenciaba criterios característicos del pintoresquismo inglés, con el esquema típico de una plaza de Londres del siglo XVIII, enjardinada y cercada,

[22] Por el botánico José Pedro Margat (francés).
[23] Obra de Juan Ferrari (italiano).
[24] Proyectos del paisajista francés Edouard André.

UNIDAD 3

Vistas de los alrededores del Mercado del Puerto. Aquí calle 25 de Agosto (actual Rambla) y su intersección con Yacaré y con Pérez Castellano (donde se viaualiza el Mercado).

Mercado del Puerto, 1921. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 3

Vistas de los alrededores del Mercado del Puerto. Calles Pérez Castellano, Piedras, Yacaré y calle 25 de Agosto (actualmente Rambla).
Las tres primeras son vías de transporte colectivo, según se observa la existencia de vías sobre el pavimento.

Vista de Piedras y Pérez Castellano, a la derecha Mercado del Puerto, 1920 aprox. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Vista de Piedras y Pérez Castellano, tranvía, 1910. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Yacaré y calle 25 de Agosto, 1920. Autor s/d. Fuente: CdF, IM / Yacaré y calle 25 de Agosto, 1910. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

que agrupa a su alrededor la vivienda de la burguesía. Se organizó mediante caminería ondulante (originariamente de arena) bordeando canteros de césped con variadas especies de flores y árboles en grupos boscosos. Sus límites estaban definidos por el cantero perimetral con vegetación que bordeaba la plaza, por el plano de una reja perimetral y finalmente, por las fachadas de las edificaciones frentistas, los cuales constituían un fuerte marco de contención.

Pero además de estas intervenciones en la trama consolidada, cabe destacar una intervención dada en espacio público de borde que involucra directamente el territorio de estudio: la construcción de la escollera Sarandí (1899) como prolongación de la calle hacia el oeste, adentrándose en el río. Además de su uso como rompeolas, se constituyó un punto de encuentro recreativo, en especial para los aficionados por la pesca.

UNIDAD 2

2.5 La ciudad *Moderna*[25] y el centro histórico 1911 – 1979

1911
Creación de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.

Concurso para el *Trazado general de Avenidas y ubicación de edificios públicos en la ciudad de Montevideo*.

Las primeras décadas del siglo XX se caracterizaron en Uruguay por un estado intervencionista que llevó a cabo importantes reformas sociales, económicas y productivas. Para la década de 1920 reinaba el optimismo:

> Uruguay era moderno, europeizado y escasamente latinoamericano, un dato valorado positivamente. Los grupos dirigentes insistieron en la excepcionalidad de un país habitado por gente de raza blanca, cosmopolita, con instituciones democráticas firmes y un elevado nivel cultural. (Méndez Vives, 2020, p. 163)

El pensamiento urbano europeo de principios del siglo XX, ligado a los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), tuvo en estos años gran influencia en nuestro medio, gestándose numerosos planes urbanísticos de variado grado de concreción, que intentaban dar respuesta a la problemática urbana. En este contexto, en 1915 se creó la Facultad de Arquitectura como tal, separándola de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas y en 1922 se creó en ella la cátedra *Trazado de ciudades y arquitectura paisajista*.

1912
Ley de expropiaciones.

Durante la primera mitad del siglo la población continuó en crecimiento y se recibió un importante contingente inmigratorio, sobre todo europeo. La Ciudad Vieja continuó densificándose y consolidándose como área polifuncional. Los sectores poblacionales de mayores ingresos se desplazaron definitivamente fuera del centro histórico, hacia zonas de la ciudad asociadas con mayores extensiones verdes, en especial a la periferia costera.

1914
Comienzo de la Primer Guerra Mundial

Pasada la mitad del siglo, la población aminoró su ritmo de crecimiento y el carácter cultural y comercial del centro histórico fue desplazándose hacia el centro de la ciudad y en particular hacia la nueva Av. 18 de Julio.

1915
Constitución de la Facultad de Arquitectura

Durante toda esta época se sucedieron períodos de bonanza y de crisis económicas, locales e internacionales, de guerras y dictaduras varias. De crecimiento y enriquecimiento de la cultura nacional, de afianzamiento de los partidos políticos tradicionales y de surgimiento de la izquierda hacia finales del período (Méndez Vives, 2020).

[25] Refiere al *Movimiento Moderno* en arquitectura y urbanismo.

UNIDAD 2

Sobre la calle Sarandí se construyen edificaciones con destinos comerciales o turísticos. Algunas de ellas serían posteriormente sustituidas, como se observa comparando las fotografías de 1920 y 1930 con la de 1935 debajo.

Plaza Matriz, 1920. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Plaza Matriz, 1930. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Plaza Matriz, 1937. Autor s/d. Fuente: CdF, IM

UNIDAD 2

La calle Sarandí es vía del transporte colectivo.

Plaza Matriz, 1930. Autor s/d. Fuente: CdF, IM

Rondando el último cuarto de siglo, la tensión política se tornó insostenible y comenzó una escalada de hechos violentos que terminó con el Golpe de Estado en 1973.

A partir de 1978, las medidas económicas tomadas por el gobierno militar iniciaron un proceso de deterioro ambiental y pérdida de valores patrimoniales para la Ciudad Vieja que se haría notorio en los años siguientes.

2.5.1 La mirada conceptual: la reformulación de la calle y la consideración de la pre-existencia.

Durante los dos primeros tercios del siglo XX existió en Montevideo una fuerte apuesta a la planificación urbana como medio para resolver los problemas que se visualizaban en la ciudad, fundamentalmente derivados de las condiciones de higiene y la congestión vehicular.

1918
Creación de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista de la Facultad de Arquitectura.

Las propuestas atendían y priorizaban ciertos aspectos de la problemática de la ciudad, alineándose con los criterios del Movimiento Moderno[26]: la jerarquización vial y la creación de grandes vías de rápida circulación, la zonificación por usos y actividades, la preocupación higienista, la edificación en altura, su desvinculación con la calle y la expansión del verde urbano.

Estas propuestas compartían criterios sobre su mirada a la ciudad histórica: la valoración de la preexistencia aislada como monumento, desprendida del tejido circundante.

En este sentido, la creación de la figura de Monumento Histórico Nacional (MHN) hacia fines de este período en 1971, si bien significó un avance en la protección patrimonial nacional y una reconsideración de la ciudad histórica, no significaba una ruptura radical con esta mirada ciamista, ya que mantenía la valoración de bienes aislados, descontextualizados dentro de la trama. La declaración de MHN implicó el *congelamiento* de los bienes designados, sin una visión de contexto ni de una gestión urbana que integrara la arquitectura al territorio.

Otra tendencia que compartían las propuestas urbanísticas de la época fue la desaparición de la *calle corredor*. Esta, definida espacialmente tanto por una morfología de manzana como por su vinculación funcional y material con las edificaciones adyacentes, era puesta en tela de juicio. Al alterar ambas condiciones, las propuestas urbanísticas, centralizadas más en el mejoramiento del dominio vehicular que el peatonal, traían implícita su desaparición.

1925
Se aprueba el trazado definitivo para la Rambla Costanera Sur, del Ing. Juan P. Fabini.

2.5.2 El estado del área

<u>El impacto del automóvil en la trama vial</u>

La aparición del automóvil a principios de siglo desató la controversia sobre la redefinición del entramado vial y, con el correr de los años, significó encarar sucesivas actualizaciones de la trama a fin de responder los requerimientos de un parque automotor en crecimiento y los nuevos medios de transporte colectivo.

La Ciudad Vieja se vio particularmente impactada por el caudal de autos recibido durante el día, dada su calidad de centro polifuncional, y las numerosas líneas

[26] Corriente arquitectónica – urbanística (extendida a otras artes) surgida a principios del siglo XX en Europa y extendida especialmente a América durante la primera mitad del siglo.

UNIDAD 2

Se aprecia el intenso tránsito peatonal y de transporte colectivo por la calle Sarandí, en este tramo entre Juncal y B. Mitre. También las plantas bajas comerciales con toldos en la acera sur.
En el centro a la derecha se vislumbra la esquina con Bacacay.
Al centro y a lo lejos se observa el monumento A Artigas en la Plaza Independencia y la continuidad (interrumpida) de Sarandí con la calle 18 de Julio.

Calle Sarandí hacia Pza. Independencia, 1923. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

Sarandí y Treinta y Tres, 1922. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Sarandí y Misiones, 1922. Autor: s/d. Fuente: CdF, IM.

Sarandí y J.C. Gómez, al fondo la Catedral, 1930. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

de transporte colectivo que se superponían en un área tan reducida.

El reordenamiento del tránsito y la jerarquización de la trama, pasaron a ser desde entonces temas centrales en el planeamiento de la zona.

Varias propuestas de ordenación del territorio desarrolladas sobre todo hasta la década de 1950, sobre las cuales se ahondará más delante, hicieron énfasis en la materia y se concretaron acciones viales que modificarían la traza del centro histórico, fundamentalmente en lo que refiere a sus bordes (fluvial y terrestre).

La reconversión edilicia y su relación con la vía pública

La paulatina retirada de los sectores de población con mayores recursos económicos hacia la periferia de la ciudad resultó en el abandono de las grandes viviendas que existían en la Ciudad Vieja, con los consiguientes procesos de tugurización y reconversión a que se vieron expuestas. Surgiendo nuevas formas de ocupación de las edificaciones existentes que contemplaban su subdivisión para familias de menores recursos económicos, como casas de inquilinato o conventillos (Carmona, 1997, p.52).

El alza del costo del suelo tuvo como consecuencia la progresiva aparición de los edificios de apartamentos en altura, con comercios en la planta baja. Esto tendió a *entubar* en espacio de la calle y a alterar la morfología de la manzana con la consiguiente aparición de medianeras vistas. Por lo general las esquinas se jerarquizaron mediante elementos volumétricos (torrecillas, miradores, etc.) y las plantas bajas comerciales adquirieron una mayor proporción de huecos, vinculadas a la vía pública (Carmona, 1997, p.53).

Si bien las importantes transformaciones llevadas a cabo en los bordes de la Ciudad Vieja no modificaron sustancialmente el damero primigenio al interior de la trama, la suma de pequeñas intervenciones edilicias individuales fue modificando paulatinamente el tejido urbano con acciones como la unificación de padrones y los cambios en la altura de la edificación[27].

La relación ciudad- puerto

A partir de su construcción a principios de siglo, el nuevo puerto inició un proceso de crecimiento ininterrumpido que significó rápidamente una ruptura en la relación del tejido del centro histórico con la bahía, acentuada por la ejecución de la vía rápida sobre el borde norte de la península. Sus instalaciones terminaron por conformar una barrera tanto visual como funcional que obstaculizó el vínculo del casco histórico con la bahía.

Podría decirse que la Ciudad Vieja reafirmó su condición originaria de *hinterland*, con una rica actividad hacia el interior de su tejido por un lado, disociada en gran medida de la también rica actividad portuaria.

La calle corredor

La calle Sarandí reforzó en estos años su rol protagónico en la trama con la incorporación del tranvía que promovía paseos a las estaciones balnearias.

1926
Se crea la Comisión Financiera de la Rambla Sur.

1927
Aprobación del Plan Fabini.

1928
Se sanciona la Ordenanza sobre Higiene de la Habitación.

UNIDADES 1 Y 3

1930
Aprobación del anteproyecto del Plan Regulador

UNIDAD 2

[27] la sede del Banco República (1926-38), el Palacio Colón (1912), el Correo (1925), la Aduana (1923), la Bolsa de Comercio (1936), el edificio Artigas (1948) y la Administración Nacional de Puertos (1940).

UNIDAD 2

Vista nocturna de Sarandí desde su encuentro con Juncal. Se observa numerosa cartelería luminosa en la fachada de los edificios, enfrentando al peatón, y las plantas bajas comerciales iluminadas.

Vista desde Sarandí y Juncal hacia el oeste, 1951. Autor: Carmelo Di Martino. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 2

Perspectiva por la calle Bacacay hacia el Teatro Solís.

Bacacay desde Sarandí hacia el sur, 1920. Autor: s/d. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 2

Perspectiva por la calle Bacacay hacia el Edificio Pablo Ferrando, se observan en la calle las vías del transporte colectivo.

UNIDAD 2

Se aprecia construcciones en el sector de Policía Vieja donde hoy existe el pasaje centenario, que la une a Juncal.

Vista de Bacacay desde Buenos Aires hacia el norte, 1918. Autor: s/d. Fuente: CdF, IM. / Callejón Policía Vieja visto desde B. Mitre, 1920-1930. Autor: s/d. Fuente: CdF, IM.

En la primera mitad del siglo XX, el *Boulevard Sarandí*[28] fue escenario de la vida social y cultural, albergando comercios de prestigio e instalaciones culturales. Corresponden a estos años la construcción de edificios de gran valor patrimonial sobre esta calle: el Edificio Centenario (1929), el Edificio Pablo Ferrando (1927), el Hotel Plaza Fuerte (1913) y hacia mediados de siglo, el Edificio Ciudadela (1963).

1939
Se crea la Oficina del Plan Regulador en la órbita municipal.

Cuando la atracción social, comercial y cultural de la población fue desplazándose progresivamente hacia la Avenida 18 de Julio, comenzaron a gestarse las diferentes propuestas urbanísticas para devolver un rol central a la calle Sarandí.

Además, el aumento continuo del flujo automotriz y transporte público redundó en un crecimiento de la contaminación del ambiente urbano e importantes interferencias con la circulación peatonal, problemáticas que la planificación entendió fundamental encarar.

En este sentido, las propuestas urbanísticas para la Ciudad Vieja que se comentarán a continuación, implicaban cambios radicales en la morfología de manzana y por tanto una reformulación de la *calle corredor*, cuestiones que no llegaron finalmente a materializarse (salvo excepciones puntuales).

2.5.3 Gestión, planificación y normativa

A partir de 1911, surgieron numerosas propuestas de ordenación urbanística para la ciudad en su conjunto que se irían concretando en los años posteriores mediante acciones parciales sobre el territorio.

A continuación se expondrán las propuestas en lo concerniente al centro histórico y su grado de concreción efectiva sobre el territorio. Estas dan una idea clara del imaginario de la época sobre la construcción urbana y también ponen de manifiesto la confianza en la Planificación como herramienta.

1946
Aprobación de la Ley N°10.751 de Propiedad Horizontal.

<u>La apuesta moderna a la planificación</u>

En estos años se destaca una fuerte apuesta a la planificación del territorio y una preocupación por la reformulación del centro histórico dentro de los ideales *ciamistas*. Las propuestas de ordenación urbanística surgieron tanto desde el ámbito del Gobierno Departamental como desde el privado y se caracterizaron por tener a la estructura vial, y en especial al dominio vehicular, como uno de sus componentes centrales acorde a los principios del Movimiento Moderno.

En esta línea, en el año 1911 se llevó a cabo el llamado a concurso para el *Trazado general de Avenidas y ubicación de edificios públicos en la ciudad de Montevideo*. En lo referente a la Ciudad Vieja, el primer premio[29] incluyó dos propuestas, que no se concretaron: la prolongación de la calle Uruguay para conectar el Puerto con el barrio del Centro y el proyecto de la *Galería Central*.

La primera recogía una necesidad funcional de proporcionar al Puerto una conexión vehicular fluida con el territorio, reconociendo su relevancia a nivel nacional.

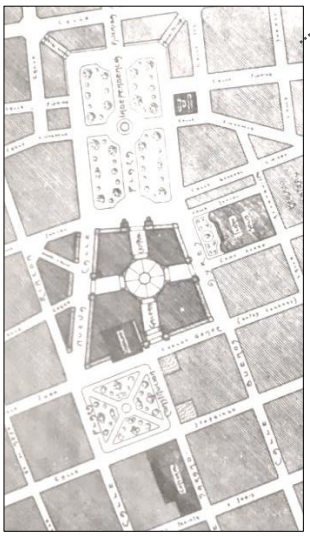
[28] Término acuñado por Milton Schinca en 1973 para un monólogo teatral que evocaba a "el dandy incandescente y trágico que en aquel Novecientos montevideano añoraba los *boulevards* de París mientras paseaba su arrogancia insolente por la vereda norte de nuestra Sarandí" (Schinca, 1993, p.7).
[29] Del Arq. Guidini.

UNIDAD 1

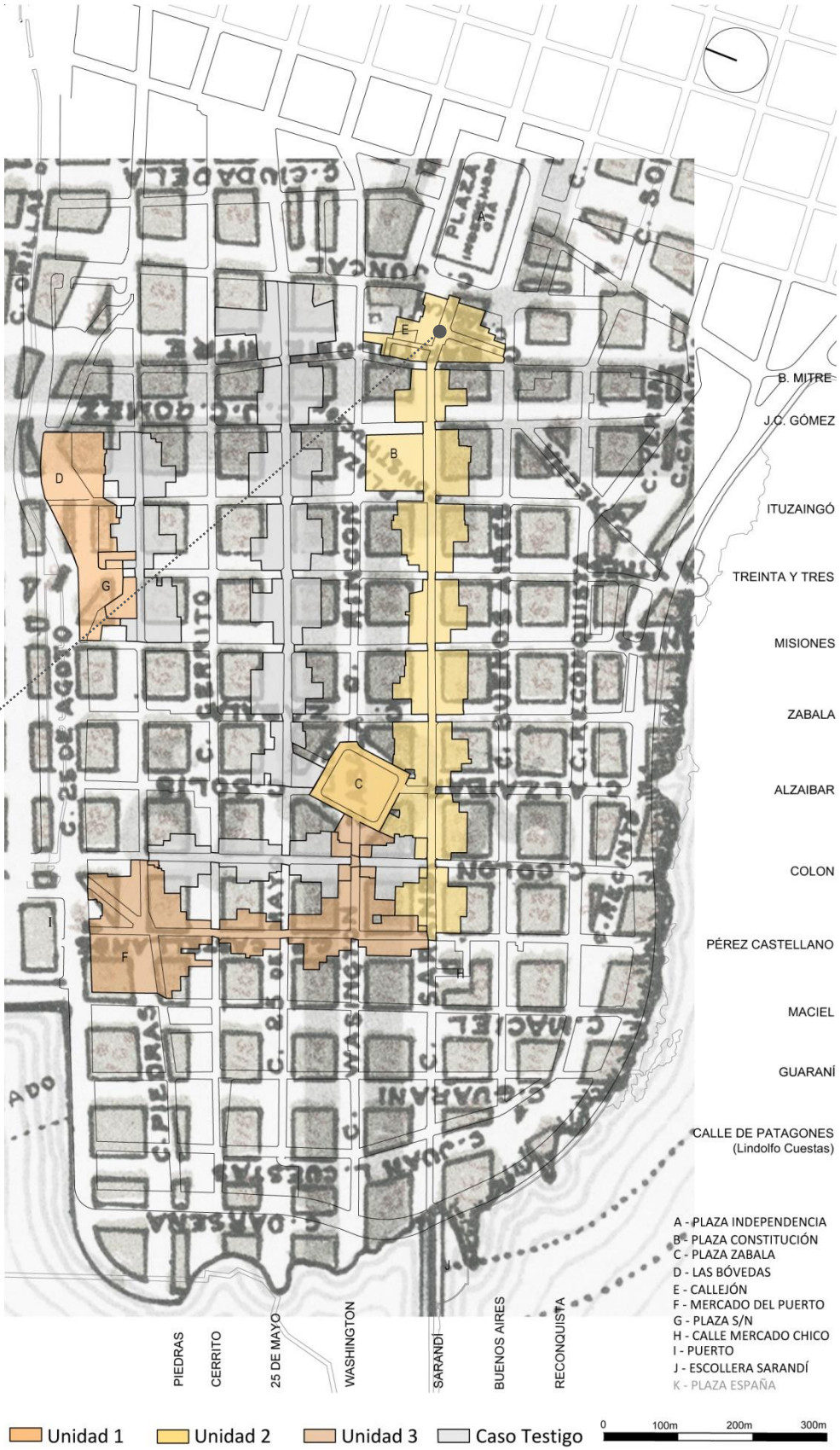
No se han construido aún las ramblas. La calle 25 de Agosto aparece interior a la trama, delimitada entre el trazado antiguo al sur y las nuevas manzanas al norte. La calle Orillas es el límite con la bahía. Aparece una Plaza sin nominar en la actual Plaza Herrera y Obes.

UNIDAD 2

El proyecto de la Galería Central sobre Sarandí denota la relevancia peatonal de este sector.



Proyecto de Galería Central, Arq. A. Guidini, 1911. Fuente: Carmona, L., 1997.



[Plano 14] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de 1910 de E. Joanicó y S. Valz, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: archivo de la Unidad de Catastro y Avalúo, IM. Elaboración propia.

La segunda intentaba aportar definición al enlace entre la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, jerarquizando el acceso al casco histórico por la Plaza Independencia. Este proyecto vinculaba las plazas Constitución e Independencia mediante una nueva calle al norte y ubicaba una gran galería con destino a comercios y escritorios sobre la calle Sarandí. El trazado actual del Pasaje Centenario correspondería a una concreción parcial de la traza de esta nueva calle. La galería por su parte, se organizaba en dos naves acristaladas en cuyo encuentro se instalaba una cúpula. La nave principal comprendía la calle Sarandí en el tramo entre Plaza Independencia y Juan Carlos Gómez, la transversal seguía la traza de Bartolomé Mitre uniendo el Teatro Solís con la nueva calle al norte.

UNIDAD 2

1956
Elaboración del Plan Director de Montevideo.

El proyecto reconocía el valor de este punto de la Ciudad Vieja como enclave cultural y comercial, pero además daba cuenta de la fuerte impronta peatonal de este tramo de la calle Sarandí, apostando a la eliminación del tránsito vehicular en este sector. Podría considerarse como una primera propuesta antecedente para la futura peatonalización del tramo.

Pero la primera gran transformación planteada para el tejido de la Ciudad Vieja en esta época se gestó en 1925 y se localizó en su borde sur. Se trató del proyecto para la Rambla Costanera Sur, iniciativa de carácter público[30] que abarcaba desde la escollera Sarandí hasta la calle Juan D. Jackson.

1957
Plan de Remodelación Integral de la Ciudad Vieja (dentro del marco del Plan Director)

Presentación del Plan Piloto Pro Ciudad Vieja.

La propuesta significaba arrasar con manzanas enteras al sur de la Ciudad Vieja, sector que por entonces se conocía como *El Bajo*, respondiendo a objetivos de diversa índole: la rápida conexión vial del casco histórico con los barrios al este de la ciudad, razones higienistas que consideraban inadecuadas las condiciones de este sector urbano y el embellecimiento del borde costero desde el punto de vista paisajístico.

Para gestionar su construcción, se creó en 1926 la Comisión Financiera de la Rambla Sur, que finalmente tomara a su cargo varias obras viales en los años siguientes.

1958
Decreto 11.235 de alturas frentistas a la Plaza Constitución.

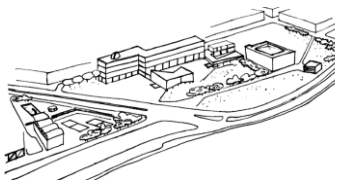
La segunda transformación de importancia propuesta fue en el año 1927 cuando se aprobó el Plan Fabini, otra iniciativa pública[31], que tenía por objetivo no sólo el mejoramiento de la circulación de la ciudad sino la potenciación de sus valores urbanos con criterios monumentalistas y esteticistas.

Para el área de Ciudad Vieja, el Plan implicaba obras viales de gran envergadura, sobre todo en sus bordes: el trazado de la Rambla Portuaria de un ancho de 60m, la apertura de una calle diagonal que conectara la calle Florida con dicha Rambla con una ancho de 30m, la calle Florida desde Uruguay a la Rambla Portuaria con un ancho de 25m y el ensanche de las calles Pérez Castellano, Reconquista y Ciudadela desde la Plaza Independencia hasta la Rambla Sur.

UNIDADES 1 Y 3

Más tarde, en 1930, se realizó el anteproyecto del Plan Regulador, esta vez desde la iniciativa privada. La propuesta, que respondía a los lineamientos más ortodoxos del Movimiento Moderno, aunque no fue llevada a cabo tuvo tal incidencia a nivel cultural y político que se creó en 1939 la Oficina del Plan Regulador en la órbita de la Intendencia de Montevideo.

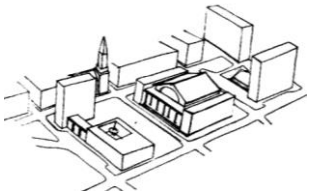
[30] Iniciativa del Ing. Juan P. Fabini, miembro del Concejo Departamental de Montevideo.
[31] Iniciativa del Consejo de Administración de Montevideo a cargo del Ing. Juan P. Fabini.



Croquis del sector **C**, Centro histórico. Fuente: SAU, 1958, p.7.

UNIDAD 1

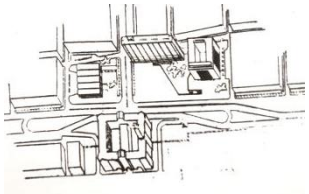
Se reconoce el valor testimonial de las construcciones históricas de este sector aisladas del contexto urbano.



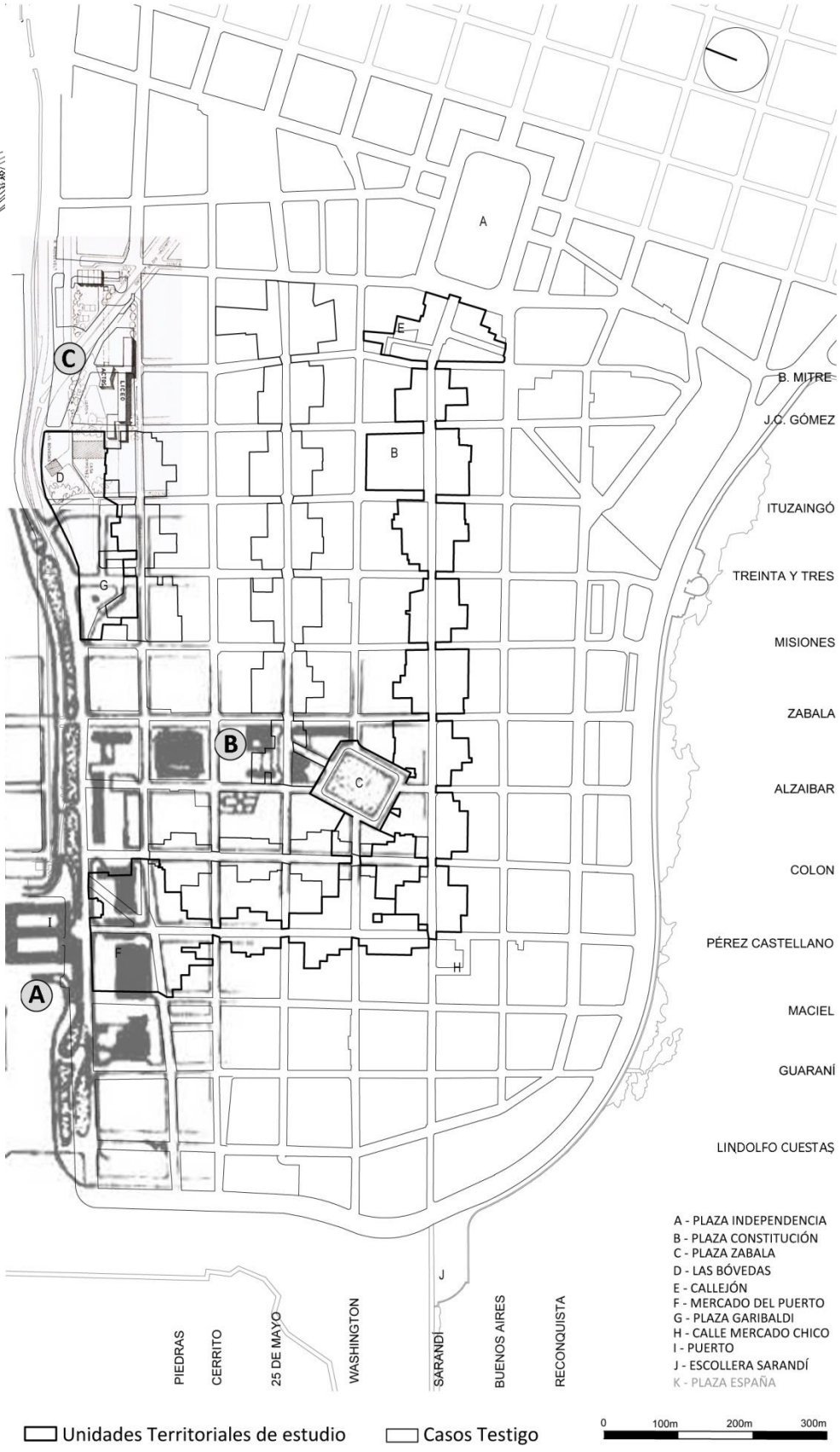
Croquis del sector **B**, Centro financiero. Fuente: SAU, 1958, p.7.

UNIDAD 3

Se reconoce el entorno del edificio de la Aduana como enclave portuario.



Croquis del sector **A**, Centro portuario. Fuente: SAU, 1958, p.7.



A – Centro portuario

B – Centro financiero

C – Centro histórico

[Plano 15] Mapeo esquemático de la ciudad actual con esquemas de la propuesta del Plan Director de 1956, señalando las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: SAU, 1958. Elaboración propia.

En 1956 surgió, nuevamente desde el ámbito público[32], el estudio de un Plan Director para el ordenamiento de Montevideo en su conjunto. En su diagnóstico el Plan manifestaba la preocupación por el corrimiento de la actividad comercial desde el centro histórico hacia la Av. 18 de Julio y su vaciamiento poblacional.

Considerando lo anterior, se planteaba un Plan de Remodelación Integral para la Ciudad Vieja que proponía cambios significativos al tejido histórico existente, contemplando cuatro aspectos fundamentales (acorde a los lineamientos ciamistas): la habitación, el trabajo, la cultura y la circulación.

Al respecto se propusieron las siguientes acciones en lo que atañe al territorio de estudio.

- Una clasificación de vías.

  Se fomentaba el tránsito por las ramblas y se proponía su continuidad norte-sur con una rambla de circunvalación al oeste de la península, reorganizando la circulación por las calles internas (sin estacionamiento sobre ellas), con pares de calles de mano única para propiciar la fluidez en el atravesamiento de la trama.

  Se observa en esta clasificación, respecto al territorio de estudio, que la calle Pérez Castellano jugaba un rol vehicular fundamental mientras que la calle Sarandí adquiría un carácter primordialmente peatonal (en toda su extensión). Resulta relevante la jerarquización de la calle Sarandí como conector de los centros culturales de las plazas Independencia y Constitución y vinculador con el jardín de Plaza Zabala. Por su parte la calle 25 de Agosto no aparece calificada (SAU, 1958, p.6)

- La conformación de tres *centros* con funciones específicas, en las cercanías de la Rambla Portuaria: Bancario, Portuario e Histórico (los últimos dos implicados en el recorte territorial de estudio).

  El *Centro Portuario* reorganizaba la zona de la Aduana con la construcción de un nuevo Mercado para el puerto y edificios altos destinados a compañías relacionadas a la actividad portuaria.

  UNIDAD 3

  El *Centro Histórico* ubicado sobre la bahía en torno a las construcciones testimoniales de *Las bóvedas* (restos de las fortificaciones) y la *Casa de los Ximenez* (1817-24), vinculaba dichas edificaciones de valor histórico a un equipamiento educativo (liceo) y un gran parque público. Se proponía además la unión de la Rambla Roosevelt con la calle Uruguay mediante una diagonal que se denominaba Río de Janeiro. Cabe observar la reiteración de la preocupación por la vinculación vehicular directa desde la rambla portuaria al barrio del Centro.

  UNIDAD 1

  1970
  Aprobación del Decreto para la construcción de la Rambla de Circunvalación.

- Una nueva definición morfológica de manzanas.

  Esta incorporaba la tipología de la torre de vivienda exenta con espacio libre alrededor (de altura hasta 60m agrupadas de a 2 por manzana para alcanzar una densidad de 300 a 400 habitantes por hectárea) y la definición de una zona central de oficinas en torno a la calle Sarandí entre Juncal y Alzaibar, donde estos edificios en altura tuvieran un basamento comercial.

  UNIDAD 2

- El aprovechamiento de los espacios libres existentes en los bordes costeros para la implantación de actividades culturales y deportivas y la instalación de rincones infantiles como equipamiento vecinal de cercanía y a fin de

[32] El Consejo Departamental encomendó el Plan al Equipo Técnico del Plan Regulador y una Comisión Especial Asesora.

Se aprecia una zona residencial hacia los bordes con torres sobre-elevadas en amplias áreas verdes y una zona comercial-bancaria que mantiene la trama vial sumando circulaciones en distintos niveles hasta incluso colocando servicios barriales en las azoteas

UNIDAD 1
Y CASO TESTIGO

Sobre el borde norte la tipología edilicia se sustituye por grandes bloques en altura sobre amplios espacios verdes, lo cual rompe con la morfología de manzana existente.

UNIDAD 2
Y CASO TESTIGO

Se propone multiplicar el dominio peatonal, además de peatonalizando las calles existentes, con plataformas peatonales elevadas de conexión entre manzanas.

Croquis de la propuesta. Fuente: IHA.

[Plano 16] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre esquema de la propuesta del Plan Piloto Pro Ciudad Vieja de 1957, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: SMA, FADU. Elaboración propia.

"atraer a los niños hacia juegos propios de su condición, apartándolos de los perniciosos *juegos callejeros*" (SAU, 1958. p.34).

- Un plan de restauraciones históricas para algunos edificios puntuales (Cabildo, Puerta de la Ciudadela, Las Bóvedas).

El planteamiento del Plan Director respecto al tejido del centro histórico se caracterizó por la proposición de un tipo-morfológico distinto a la manzana cerrada y la calle corredor, así como por la valoración de las preexistencias de forma puntual, independientemente del tejido circundante.

1971
Ley 14040. Creación de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación y la figura de Monumento Histórico Nacional.

En la misma línea, un año más tarde, en 1957, surgió desde la iniciativa privada[33] una propuesta específica de ordenamiento para la Ciudad Vieja. El Plan Piloto Pro Ciudad Vieja, que si bien no resultó aprobado por el gobierno departamental ya que no cumplía con los requerimientos formales para su presentación, refleja claramente el imaginario del momento.

Este Plan tenía como objetivo transformar a la Ciudad Vieja en un "Centro Comercial Turístico, de atractivo mundial" (Carmona, 2002, p.101), para lo cual se basaba explícitamente en los lineamientos de la Carta de Atenas. Su análisis destacaba el estado de deterioro avanzado de muchas de las construcciones existentes, del equipamiento urbano y los problemas de tránsito tanto vehicular como peatonal. Frente a esto planteaba una negación de la ciudad histórica como ambiente, optando por la valoración aislada de piezas puntuales y apostando a fortalecer una impronta comercial.

1973
27.06 Golpe de Estado.

La propuesta dividía a la península en 2 sectores: el *gran residencial* y el *comercial – residencial – bancario*, basado en la localización real de actividades sobre el territorio. En la primera, proponía torres sobre-elevadas y amplias áreas verdes en el borde costero. En la segunda zona, si bien mantenía la trama vial, apostaba a la circulación en distintos niveles que conectaban las edificaciones entre manzanas, incorporando servicios barriales al uso de las azoteas.

Las tipologías edilicias iban en la línea de las planteadas por el Plan Director, de torres en altura sobre plataformas comerciales, conservando edificaciones históricas puntuales (como el Cabildo y la Catedral) y espacios públicos específicos (como Plaza Independencia y Plaza Constitución).

UNIDAD 2

Cabe destacar que la propuesta contenía una fuerte apuesta al aumento del dominio peatonal y a la especial jerarquización de la calle Sarandí desde el punto de vista comercial. Además de las plataformas sobre-elevadas de conexión, las calles de las 30 manzanas comerciales serían peatonales.

<u>El surgimiento de la protección patrimonial</u>

En los últimos años de este período, comenzó a surgir desde la esfera académica, un interés por la valoración y preservación de los sitios históricos que hacían a la identidad nacional, en la línea de la reflexión internacional al respecto de la preservación patrimonial[34]. Esta inquietud encontró eco en la esfera política y en 1971 se creó la Comisión del Patrimonio Artístico y Cultural

[33] Iniciativa de la Asociación Pro Ciudad Vieja (integrada por propietarios, vecinos y comerciantes de la zona).

[34] Ver Parte 1. Introducción. Marco Teórico, 1.1.4.

UNIDAD 1

La calle 25 de Agosto se encuentra inmersa en la trama urbana, con la Plaza Garibaldi (actual Herrera y Obes) donde se encontraba el muelle en la época colonial. Nuevas manzanas aparecen hacia el norte.

Actual Plaza Herrera y Obes, inauguración del monumento a Garibaldi, 1933. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

UNIDAD 1

La calle 25 de Agosto se configura interna a la trama urbana.

Calle 25 de Agosto y Treinta y Tres, a la izquierda actual Plaza Herrera y Obes, 1920 aprox. Autor s/d. Fuente: CdF, IM. / Calle 25 de Agosto y J.C. Gómez, 1920 aprox. Autor s/d. Fuente: CdF, IM.

de la Nación[35] y la figura de Monumento Histórico Nacional (MHN) para la protección de bienes considerados de alto valor testimonial.

Durante los primeros años de la dictadura militar, la cuestión patrimonial fue utilizada como instrumento para la afirmación de la identidad nacional en una búsqueda de legitimación del gobierno. Tal fue así que 1975 fue proclamado como *Año de la orientalidad* por los festejos del aniversario de la Declaratoria de la Independencia.

1975
Año de la Orientalidad.

Los valores del régimen intentaron transmitirse a través de diversas expresiones culturales. En esta línea, se concretó la designación de varios edificios y espacios públicos como Monumento Histórico Nacional (MHN), muchos de ellos localizados en la Ciudad Vieja (por ejemplo la plaza Zabala, Cabildo, Catedral de Montevideo, Club Uruguay). Un año después, se declaró como MHN al trazado urbano de Don Pedro Millán (y rectificaciones posteriores).

Resolución PE N°1695/75. Declaración de MHN de varios edificios de Ciudad Vieja.

Acondicionamiento de la Plaza de las Bóvedas.

Si bien esto perecía alinearse con los criterios internacionales de la época que superaba la valoración del bien individual para adentrarse en la valoración del conjunto, respondió más bien a aspectos representativos y no a la valoración de cualidades ambientales desde el punto de vista urbano-patrimonial. Esto quedó en evidencia años más tarde cuando dichos bienes fueron arbitrariamente desafectados, como se verá más adelante.

1976
Llamado a concurso para la Plaza España.

Declaración de MHN del trazado histórico de Don Pedro Millán.

2.5.4 Las acciones sobre el territorio

<u>Derivadas de los planes urbanísticos</u>

Como se mencionó anteriormente, los planes urbanísticos de la época tuvieron escasa concreción en el territorio de la ciudad en su conjunto. Pero para el caso de la Ciudad Vieja, incidieron fuertemente en la modificación de sus bordes, tanto costeros como terrestres.

Sin embargo, estas concreciones no alteraron prácticamente el tejido en su interior, en lo que se refiere a trazado vial y amanzanamiento. De haberse llevado a cabo las propuestas sobre el tejido del centro histórico, hubieran significado un cambio radical en la morfología de manzana de la Ciudad Vieja y la desaparición de la calle corredor, características de la zona, hoy valoradas desde el punto de vista patrimonial.

Las modificaciones a los bordes costeros incluyeron:

- La construcción de la rambla portuaria (hoy Rambla Franklin D. Roosevelt y 25 de Agosto de 1825), resultó en la desaparición de varias manzanas comprendidas entre las calles Marsellaise y 25 de Agosto.

  Al demolerse las antiguas construcciones se generó un borde costero a otra escala, con el objetivo prioritario fue la conformación de la vía rápida de entrada y salida al puerto, sin demasiadas consideraciones paisajísticas respecto a la bahía.

- La Diagonal Fabini (trazado parcial).
- La construcción de la Rambla Sur, gestada en 1925 pero culminada recién para la década de 1940, que implicó la desaparición de varias calles y manzanas en el borde sur de la trama del casco histórico.

UNIDAD 1

UNIDAD 1

[35] Actual Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación (CPCN), dependiente del Ministerio de Educación y Cultura.

Dibujo de Pierre Fossey, Plaza Matriz. Fuente: Fossey, P. 1958.

UNIDAD 2

Se representa el intenso tránsito peatonal, la actividad comercial y las grandes cartelerías con anuncios publicitarios.

Dibujo de Pierre Fossey, Sarandí y Juncal. Fuente: Fossey, P. 1958

- La construcción del cerco perimetral que separó definitivamente la zona portuaria del casco histórico, prevista en el Plan Director.
- La aprobación del Decreto para la construcción de la Rambla de circunvalación, prevista en el Plan Director, que uniría la Rambla Sur y la Portuaria por el borde oeste de la península (aunque se terminaría llevando a cabo muchos años más tarde en la década de 1980 y luego de mucha controversia con varias modificaciones al proyecto).

UNIDAD 1

Por otra parte, como resultado del Plan Director de 1956 se concretaron algunas acciones en el tejido interior que atañen a la zona de estudio:

- La restauración del Cabildo y la Puerta de la Ciudadela.

UNIDAD 2

- La instalación del rincón infantil en Plaza Zabala.

UNIDADES 2 Y 3

Estas acciones acentuaron el carácter de los bordes costeros como vías vehiculares rápidas y la disociación entre el puerto y el tejido interno.

Sobre el espacio público de plaza

Durante estos años, las plazas al interior de la trama sufrieron algunas transformaciones. La de mayor entidad seguramente sea en 1958, cuando la altura de la edificación frentista a la Plaza Matriz se fijó en 33m sobre las aceras norte y este. Esto redundó en que con la paulatina sustitución de las edificaciones, se distorsionaran fuertemente las cualidades ambientales de la plaza (ver GEU 1987, p. 68).

UNIDAD 2

En lo que respecta a la Plaza Zabala, en 1931 se agregó en su centro el monumento[36] a Bruno Mauricio de Zabala (fundador de Montevideo), constituyendo una centralización del espacio que desvirtuó su concepción original. Más adelante, en el marco del Plan Director de 1956, se instaló allí un rincón de juegos infantiles, sin modificar el diseño de la caminería.

UNIDADES 2 Y 3

Por otro lado, en la línea de lo planteado por el Plan Director como *Centro Histórico* al norte sobre la bahía, se concretó en 1975 el reacondicionamiento del sector de Las Bóvedas, mediante un pavimento de adoquines que las vinculaba con las construcciones testimoniales del entorno (Casa de los Ximénez y vivienda de Lecoq) y la reubicación del Monumento a Hernandarias.

UNIDAD 1

2.6 *Aún puede salvarse la Ciudad Vieja de Montevideo*[37] 1979 – 1982

1979
Desafectación de Monumentos Históricos Nacionales.

Con las medida económicas tomadas por el gobierno durante la dictadura miliar, a partir de 1978 Uruguay comenzó un camino que desembocaría en la profunda crisis económica de 1982, en el marco de una crisis regional.

Durante estos años se favoreció en gran medida a la especulación inmobiliaria de carácter privado, sucediéndose un *boom* en la construcción.

Al mismo tiempo, el Poder Ejecutivo desafectó más de 55 edificios que habían sido recientemente declarados Monumento Histórico Nacional, muchas de los cuales se ubicaban en la Ciudad Vieja, incluyendo al trazado de Millán.

[36] Obra del escultor Lorenzo Coullant Valera y el Arq. Pedro Muguruza Otaño (españoles).
[37] Título de un artículo publicado en el diario La Nación el 2 de junio 1982.

Aparecen construidas las ramblas al norte y al Sur de la península.

UNIDAD 1

Aparece la rambla portuaria que da a la calle 25 de Agosto su calidad de borde.

Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre fotografía aérea de 1966. Fuente:IM.

Esto, unido a las continuas declaraciones de fincas ruinosas sobre edificaciones antiguas, dio como resultado sucesivas demoliciones de carácter especulativo en el centro histórico. En este momento quedó en evidencia la falta de consideración por los valores urbanos patrimoniales y la clara prevalencia del interés del inversor privado por sobre el interés público.

Un artículo publicado en La Nación el 2 de junio 1982, titulado *Aún puede salvarse la Ciudad Vieja de Montevideo* expresaba:

> (…) un alud de demoliciones indiscriminadas -un 12% del área construida- es hoy terreno baldío, habiéndose derribado para ello obras insustituibles que llevan a una desnaturalización de la trama urbana. (…) En la explicación del fenómeno confluyen un conjunto de decisiones y de circunstancias nacionales para configurar este crítico cuadro urbano. La liberación de alquileres, el sensible decrecimiento del salario real; la liberación financiera y la adecuación del instrumento cambiario para asegurar rentabilidades atractivas a capitales extranjeros que el negocio inmobiliario atrae con especial énfasis (…) se conjugaron para provocar el denominado *boom* de la construcción, un alza descontrolada del valor de la tierra y una corriente especulativa que abarcó prácticamente todos los barrios de Montevideo. (citado en Giordano, Leal y Mazzini, 2014, p. 19)

1980
Presentación del audiovisual *Una ciudad sin Memoria* (GEU).

La Ciudad Vieja vivió entonces un proceso de abandono, demolición indiscriminada y sustitución arquitectónica que terminó alterando su tejido urbano y condiciones ambientales.

A principios de 1980, como reacción frente al estado de la ciudad, surgió desde la comunidad un movimiento de concientización que tuvo amplia recepción en la sociedad y terminó desencadenando acciones efectivas sobre el territorio, sentando las bases para la conformación del sistema patrimonial departamental.

2.6.1 El estado del área

Para finales de la década de 1970 quedaron a la vista los efectos de la aplicación parcial de planes urbanísticos que en las décadas pasadas había concebido a la ciudad de forma unitaria, desconociendo las especificidades de cada zona.

<u>Las modificaciones en la trama</u>

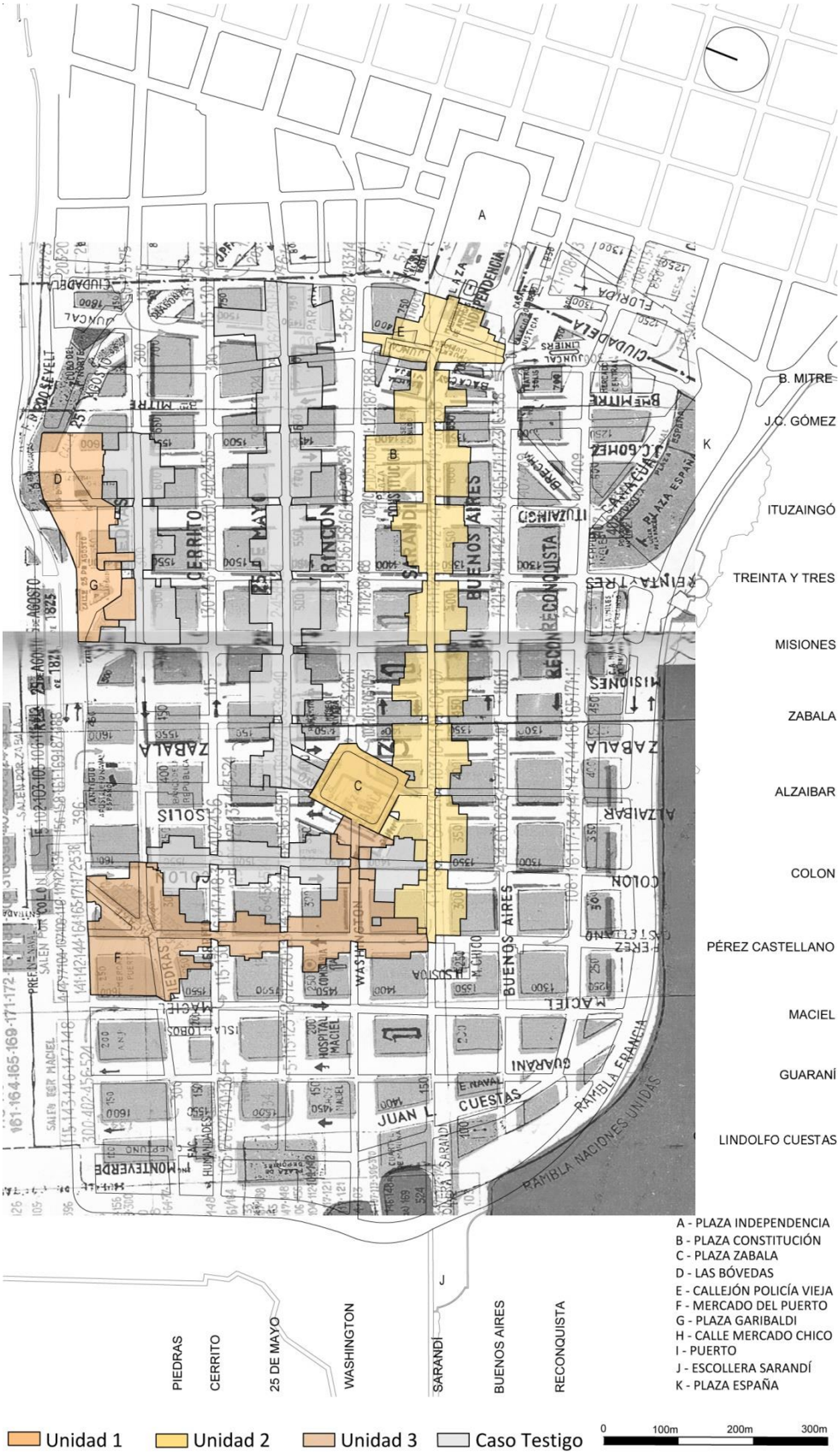
Las mayores modificaciones a la trama originaria del casco histórico se habían sucedido en los bordes de la península, como se vio en el punto anterior.

UNIDAD 1

Estas transformaciones continuaron durante la década de 1980, al construirse la rambla de circunvalación que uniera la Rambla Portuaria con la Rambla Sur y al expandirse el Puerto con la construcción de la explanada de contenedores (entre 1982 y 1983) hacia el norte sobre la bahía, que implicó el relleno de seis hectáreas sobre el río, dificultando mantener el vínculo de esta con el tejido histórico.

UNIDAD 1

Aparece la rambla portuaria (Rambla 25 de Agosto de 1825 y Rambla Roosevelt) relacionada a amplios espacios verdes de borde, incluyendo la Plaza Garibaldi.
La calle 25 de Agosto adquiere su característica de borde en este sector donde se encuentra con la rambla



[Plano 17] Mapeo esquemático de la ciudad actual sobre plano de la Guía Eureka de 1970, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Unidad de Catastro y Avalúo, IM. Elaboración propia.

El tejido urbano: marco edilicio y paisaje urbano

La Ciudad Vieja fue vaciándose de su función habitacional y comercial, consolidando su carácter la financiera. Esto, lejos de favorecer el ambiente urbano, produjo un deterioro ambiental paulatino. Se apreciaba un importante contraste entre el uso y el mantenimiento del tejido urbano de la zona financiera y comercial respecto a los sectores residenciales (GEU, 1987).

Tras la generalización de las demoliciones luego de la desafectación de Monumentos Históricos Nacionales, ocurrieron sustituciones tipológicas de cuestionable calidad arquitectónica y se perdieron varias obras relevantes.

Cabe mencionar que a esta época corresponde por ejemplo la ampliación del edificio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre la Plaza Matriz, que con su altura y sombra arrojada sobre el espacio público terminó distorsionando el entorno de la plaza y comprometiendo seriamente su asoleamiento (GEU 1987, p. 68).

UNIDAD 2

Con el advenimiento de la crisis, muchos predios quedaron sin construir y muchos de los edificios que permanecieron en pie lo hicieron en condiciones de avanzado deterioro y abandono. (GEU, 1984 y 1987).

El protagonismo creciente del automóvil durante horarios de trabajo, multiplicó el estacionamiento en la calzada. Esto, sumado a la cantidad de líneas de trasporte colectivo que ingresaban a la península, dificultaba la circulación por las calles, de por si estrechas.

La degradación del ambiente urbano acrecentó aún más la disminución de la población residente y la disminución del uso social, cultural y recreativo de la zona. Aumentaron los niveles de contaminación del aire y sonora, se crearon focos insalubres por acumulación de basura en terrenos baldíos y se tugurizaron y ocuparon irregularmente las fincas abandonadas (GEU, 1984 y 1987).

2.6.2 La mirada conceptual: la respuesta patrimonial

A principios de 1980, en vista del estado de la ciudad antes expuesto, empezó a gestarse una nueva postura respecto a la planificación, tanto desde lo académico como desde el gobierno de la ciudad. Esta postura se alineaba con la crítica internacional al Movimiento Moderno[38] y a la falta de vinculación del habitante con su ciudad. Apuntaba a identificar las peculiaridades de cada zona en lugar de imponer una visión global a la ciudad en su conjunto.

En este contexto, surgió desde la comunidad una agrupación de jóvenes arquitectos y estudiantes[39], que generó un movimiento de concientización sobre el estado de la ciudad heredada y la necesidad de valorarla desde el punto de vista testimonial, pensando su rehabilitación[40].

Este grupo, que produjo importantes trabajos de diagnóstico, análisis, difusión y propuesta, tuvo gran llegada a la población en general, contribuyendo a gestar una conciencia patrimonial colectiva.

Consiguió además, plasmar sus esfuerzos en decisiones políticas que llevaron a acciones concretas sobre el territorio, como se expondrá en la parte siguiente.

[38] Ver Parte 1. *Introducción*. 1.1 *Marco Teórico-conceptual*, punto 1.1.4.
[39] GEU: Grupo de Esudios Urbanos.
[40] Ver Giordano, F., Leal, G. y Mazzini, A. (2014).

PARTE 3

PROCESO RECIENTE

La conformación del conjunto de calles peatonales de la Ciudad Vieja

1982-2021

Preámbulo

A principios de la década de 1980 comenzó en Montevideo un proceso de revaloración del centro histórico surgido desde la comunidad, que logró rápidamente formalizarse en políticas de actuación y gestión por parte del Gobierno Departamental.

La escala peatonal empezó a cobrar cada vez más relevancia en la aproximación al estudio y planificación del territorio de la Ciudad Vieja.

1981

Suspensión de Permisos de Demolición y Construcción en el área de estudio del Plan de Ciudad Vieja.

Designación de un grupo técnico de trabajo para la redacción de un plan para Ciudad Vieja.

En 1986 se iniciaron una serie de peatonalizaciones que devinieron en el actual conjunto de calles peatonales. Se trató de acciones parciales que fueron extendiéndose paulatinamente en el tejido, llevadas a cabo en diferentes etapas en el correr de casi 20 años, bajo distintas modalidades de proyecto y en el marco de diferentes políticas públicas.

Se exponen a continuación los *registros de estudio* para cada lapso dentro del período definido como reciente (1981-2021)[1], a fin de encuadrar las diferentes etapas de peatonalización[2].

3.1 Los años previos a la peatonalización 1982-1986

Los años previos a la transición efectiva del gobierno de facto a la democracia fueron un momento clave en la conformación de las bases del sistema de protección patrimonial actual de la ciudad de Montevideo y en particular de la gestión del territorio de la Ciudad Vieja. Esta se vio puesta en el centro de la discusión sobre el estado general de la ciudad y el estudio del fenómeno urbano.

3.1.1 El estado del área

A partir de la toma de conciencia sobre el valor del centro histórico como ambiente patrimonial, se llevaron a cabo varios diagnósticos sobre el estado del tejido urbano de la Ciudad Vieja.

En especial, entre los años 1983 y 1984, el Grupo de Estudios Urbanos[3] (entre otros) relevó y diagnosticó el territorio de la Ciudad Vieja con énfasis en cuestiones arquitectónicas y urbanas pero también desde el punto de vista social y económico. Estos trabajos fueron la base para la redacción por parte de la Intendencia de Montevideo de los lineamientos y reglamentaciones para la zona.

Los datos arrojados narran una constante disminución en la población residente, un aumento en el tránsito vehicular y un deterioro de la escena urbana general (GEU, 1984; GEU, 1987; Crispo, J. 1988).

Entre el censo de 1908 y el de 1985 la población residente en la Ciudad Vieja había caído un 40% (Crispo, 1988, p.34); sólo entre 1975 y 1985 había caído casi un 12%, lo cual significaba una pérdida de peso de la población del área en

1 Parte 1, Introducción, 1.6 Estrategia metodológica.

2 Para información sobre los proyectos de peatonalización se puede consultar el Apéndice 2, Proyectos Peatonales.

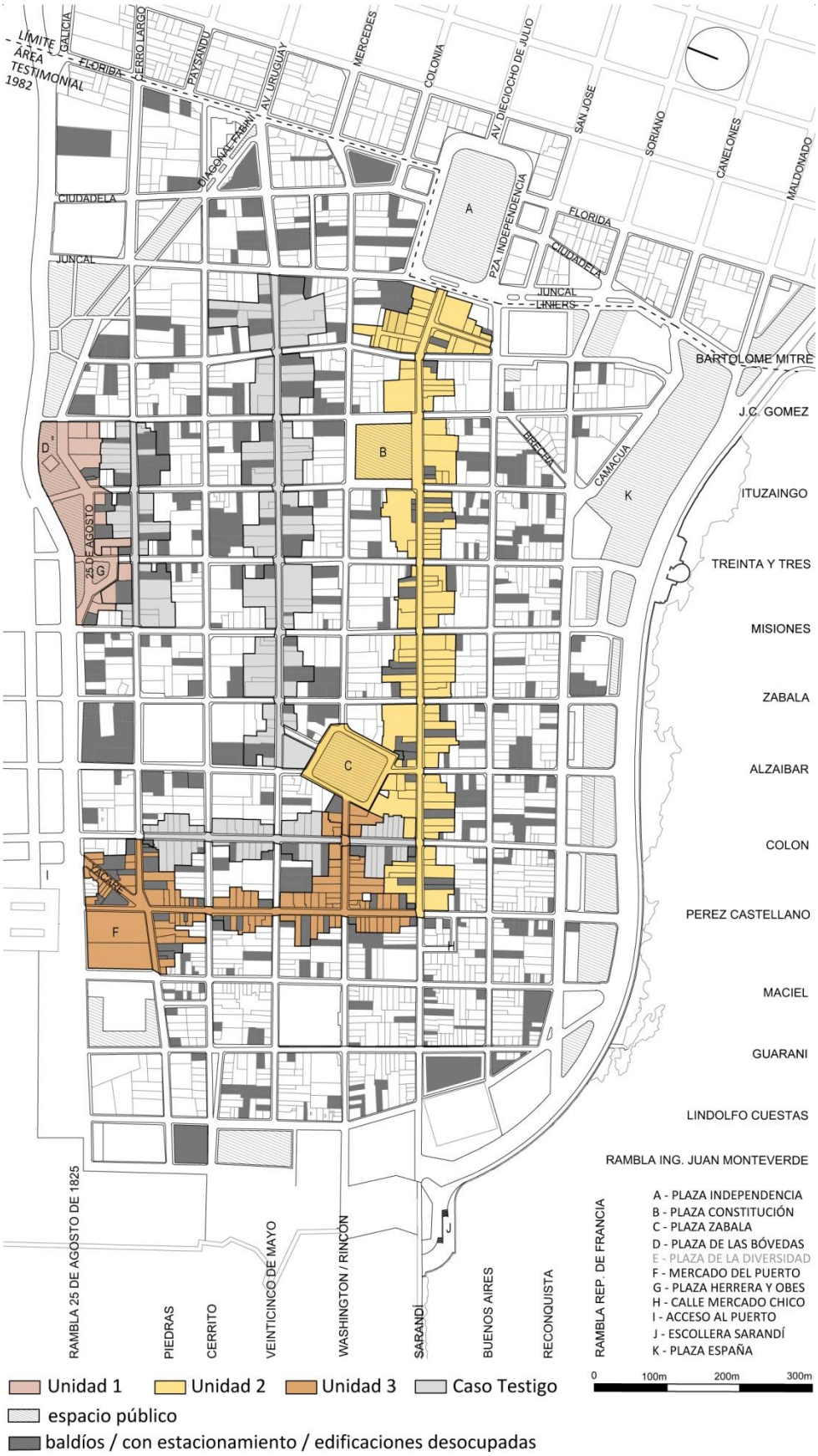
3 Ver PARTE 2. Procesos históricos. 2.6 Aún puede salvarse la Ciudad Veja de Montevideo.

Se observa una distribución uniforme en toda la Ciudad Vieja de predios baldíos y edificaciones desocupadas.

UNIDAD 1 Y
CASO TESTIGO

UNIDAD 3

Respecto a las Unidades de estudio, la mayor concentración se visualiza en las inmediaciones del Mercado del Puerto y sobre las calles 25 de Agosto y Piedras entre J.C. Gómez y Misiones.



[Plano 18] Localización de predios baldíos, edificaciones desocupadas y espacio público en 1982, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1987. Elaboración propia.

relación al total de Montevideo, que sufría un discreto aumento del 6% (Consorcio Consultor Nueva Ciudad Vieja, 2011, p.16).

Pero la población de Ciudad Vieja se componía de otro contingente tanto o más importante que el residente, que se definía como *población flotante*. Esta población era el resultado de la "compleja y diversificada trama de actividades que caracterizaban a la Ciudad Vieja" (GEU, 1984, p.19) e incluía tanto a los trabajadores de la zona como a aquellas personas que se dirigían a ella para utilizar sus servicios (comerciales, culturales, financieros, estatales, etc.).

A comienzo de la década de 1980, la población flotante multiplicaba por varias veces a la residente. Según una estimación del GEU (1987, p.89), esta población significaba un promedio diario de 175.768 personas, frente a una población residente de menos de 20.000 (GEU, 1987, p.32 y 33). La primera se concentraba durante el horario laboral en la zona financiera-comercial. Fuera de este horario, se producía un fenómeno de *vaciamiento urbano*, que se expondrá a continuación.

El tejido urbano

Las sucesivas demoliciones permitidas entre 1979 y 1981 derivaron en que un 12% de los terrenos del área quedaran baldíos (GEU, 1984, p. 29). Esto generaba numerosas discontinuidades en el paisaje urbano, con situaciones de abandono o uso precario de los predios baldíos para estacionamiento a cielo abierto.

Las propias características morfológicas de las manzanas (de borde cerrado, con alta ocupación del suelo y sin retiros) hacían notorios estos vacíos en detrimento de la imagen del espacio público de la calle, rompiendo y deformando la continuidad de sus límites.

Lo anterior, sumado a un importante deterioro edilicio (fundamentalmente debido a la falta de mantenimiento), la ocupación irregular y tugurización de las edificaciones existentes (GEU, 1987) conformó una escena urbana degradada.

> En los últimos cinco años se produjo un fenómeno combinado que logró desequilibrar los indudables valores formales y ambientales de la Ciudad Vieja. Es el efecto del baldío privado que deforma la traza urbana, del baldío público que genera discontinuidades desagradables y por último la construcción de edificios que, salvo excepciones, se caracterizan por su nulo compromiso con el entorno urbano. (GEU, 1984, p.27)

Se daba además, un fenómeno poblacional particular de enorme incidencia en el territorio, relacionado directamente a la polifuncionalidad de la zona y la distribución territorial de los usos y actividades.

La población residente, en paulatina disminución, se asentaba fundamentalmente hacia el oeste (barrio Guruyú) y hacia los bordes norte y sur. Mientras tanto, la población flotante, mucho más numerosa, se instalaba en el sector centro-este en lo que se identificaba como la zona financiera. Esta zona se definía aproximadamente desde Sarandí (ambos frentes) hacia el norte hasta Cerrito (ambos frentes) y desde Colón (ambos frentes) al oeste hasta Ciudadela al este (GEU, 1984, 17) y estaba ligada a las actividades portuaria, bancaria, financiera, administrativa, profesional, de servicios públicos, comercial y cultural.

1982
Decreto Dptal. N°20843: Declaración de la Ciudad Vieja como *Área Testimonial*, Creación de la CEPCV y su GTT, Ordenanza de edificación para la CV.

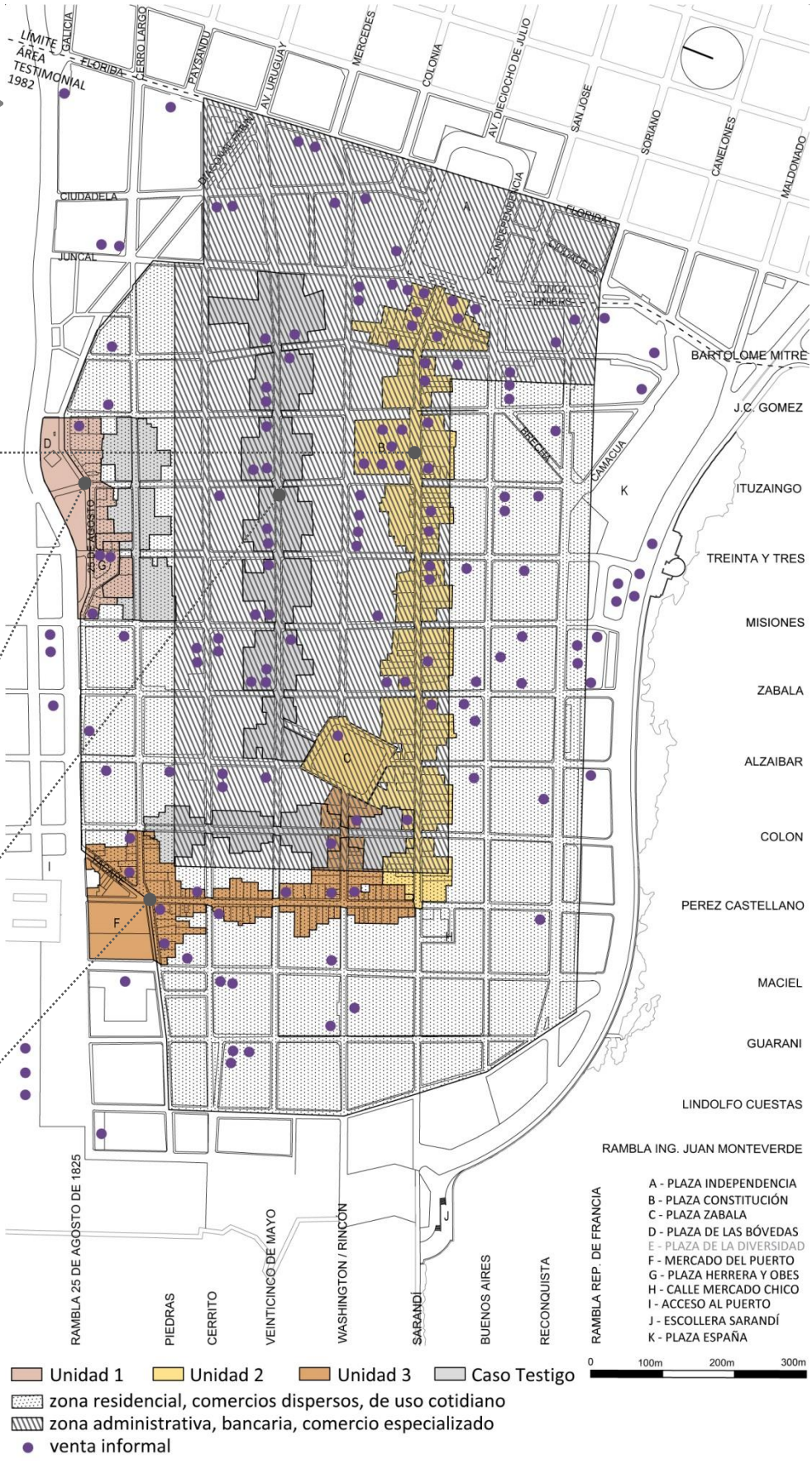
Se distingue una zona residencial con comercio disperso de uso cotidiano hacia los bordes y el oeste, y una zona administrativa- bancaria y comercial en el centro y este.

Venta informal variada en la zona entre las calles Juncal, Buenos Aires, Zabala y Rincón, con mayor densidad sobre Sarandí.

Venta informal sobre la Rambla Portuaria y calle 25 de Agosto: carros móviles de venta de alimentos.

Venta informal sobre 25 de Mayo entre Juncal y Zabala: predominancia de puestos de diarios, revistas y golosinas.

Venta informal sobre Pérez Castellano entre Piedras y Washington: especial concentración de puestos de diarios, revistas y loterías.



[Plano 19] Esquema de localización de actividades en 1982-1984 y venta informal callejera, con referencia a las Unidades de estudio. Fuente: GEU, 1984 y Mertins, 1987. Elaboración propia.

Casi todos los bancos y casas financieras del país tenían su sede en Ciudad Vieja y la mayoría localizaban allí su casa central. La Administración pública también tenía instaladas allí muchas dependencias. Estudios del GEU expresan al respecto:

> Las características propias del conjunto de actividades terciarias (administrativa, bancaria, comercial) (…) determinan el surgimiento de un área muerta en los fines de semana y después de las 7 de la tarde, que por su ubicación se interpone entre la zona fundamentalmente destinada a vivienda y el centro de la ciudad. (1984, p.20)

La morfología de manzana al interior del tejido se mantenía, con distorsiones en su escala y altura generada por unificaciones prediales y aumentos de altura, ya mencionados en la Parte anterior de esta investigación.

Respecto al espacio público interior, las plazas Constitución y Zabala conservaban su conformación y rol como espacios públicos de referencia, siendo los únicos espacios de envergadura con vegetación existentes al interior de la trama.

UNIDADES 2 Y 3

En referencia al espacio público de borde, se destacaba la actual Plaza Herrera y Obes, originada como consecuencia de la traza del antiguo puerto al norte, mientras que otros espacios públicos sobre las ramblas permanecían sin calificar.

UNIDAD 1

<u>Las calles antes de ser peatonales</u>

Con el correr del tiempo, la trama aparentemente isótropa de la cuadrícula fue adquiriendo condiciones diferenciadas según el sector, ya fuera por sus usos particulares, ocupación, proporciones, características de la edificación, etc.

1983

Inventario básico del Patrimonio de la Ciudad Vieja.

Concurso de ideas para la Ciudad Vieja.

Publicación del libro *Una ciudad sin memoria* del GEU. Basado en el audiovisual homónimo de 1980.

Audiovisual del GEU *¿A quién le importe la ciudad?*

En primera instancia corresponde separar las calles sobre los bordes, las cuales antes de 1982 habían sido las que sufrieron mayores transformaciones, según se expuso en el capítulo anterior: por un lado el borde este con la demolición de las fortificaciones y el entronque con la extensión del trazado urbano y, por otro, los bordes marítimos con la construcción de las ramblas.

A esta época corresponde la controversia sobre el proyecto de la rambla de circunvalación, que finalmente se terminara inaugurando a mediados de los 1980.

Por su parte, la *calle indiana* mantenía sus dimensiones al interior de la trama, pudiendo diferenciarla según sus proporciones, estilos de fachada, topografía y la actividad predominante (GEU, 1984, p.28). En este sentido, los diagnósticos de la época coincidían en diferenciar un sector financiero-bancario y comercial hacia el noreste (sumando el entorno del Mercado del Puerto) y un sector mayoritariamente residencial hacia el oeste y los bordes.

Las calles que posteriormente se peatonalizaron pertenecían a ambos sectores. Sarandí y sus aledañas (Bacacay, Policía Vieja y Alzaibar), pertenecían al primer sector, al igual que las calles 25 de Mayo y Colón, usadas por esta investigación como *Casos Testigo*. Por otro lado, la calle 25 de Agosto y su Caso Testigo Colón, pertenecía al sector residencial al norte; mientras que Pérez Castellano y sus aledañas (Piedras, Yacaré y Washington, se encontraban en el límite entre ambos.

UNIDADES 2 Y 3
Y CASOS TESTIGOS

En el sector financiero, el tránsito vehicular particular y la demanda por

Terminales de transporte público ubicadas al NE, al SE (sobre Plaza España) y al NW (Aduana).

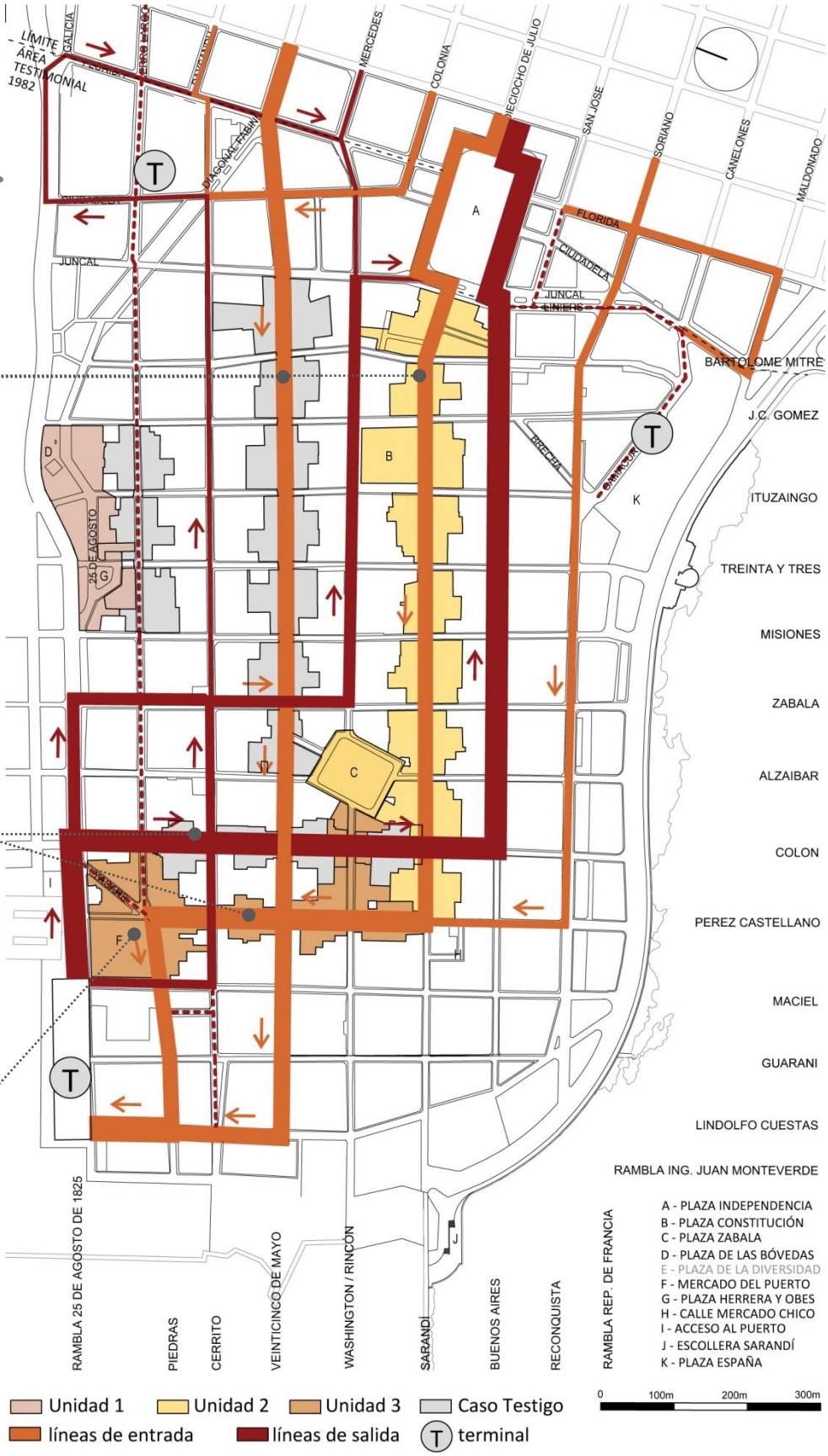
UNIDAD 2 Y
CASO TESTIGO

Sarandí y 25 de Mayo reciben un fuerte flujo de transporte colectivo de entrada a la Ciudad Vieja.

UNIDAD 3 Y
CASO TESTIGO

Las calles Pérez Castellano y Colón conforman un par de entrada y salida del flujo hacia la terminal Aduana.

Los alrededores del Mercado del Puerto reciben un transporte colectivo intenso vinculado a la terminal Aduana.



[Plano 20] Flujograma de transporte colectivo en 1982, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1987. Elaboración propia.

estacionamiento aumentaba notoriamente durante el día, a lo que se sumaban numerosas líneas de transporte colectivo que superponían sus recorridos. El 90% de las personas que accedían a la Ciudad Vieja lo hacía mediante el transporte público (Crispo, 1988, p. 36).

En esta zona y especialmente acompañando los recorridos del transporte colectivo (con paradas por las calles Sarandí, Rincón, 25 de Mayo, Cerrito, Piedras, Buenos Aires, Reconquista, Juncal, Colón y Pérez Castellano) se concentraban numerosos puestos informales de venta callejera y vendedores ambulantes, imprimiéndole un uso y una dinámica peatonal muy particular al espacio público.

Según un relevamiento llevado a cabo en 1984 (Mertins, 1987, p.180), la mayor cantidad y variedad de esta venta informal callejera se concentraba entre las calles Juncal, Buenos Aires, Zabala y Rincón, con mayor densidad sobre Sarandí (venta de diarios y revistas, golosinas, garrapiñada, maníes, parrillada en mediotanque, flores, loterías y quinielas, postales, souvenirs y servicio de lustrabotas). Se observaba además una concentración particular sobre la calle 25 de Mayo entre Juncal y Zabala (con predominancia de puestos de diarios, revistas y golosinas) y sobre la calle Pérez Castellano entre Piedras y Washington (con puestos de diarios, revistas, loterías y quinielas).

En todas las calles donde existía actividad comercial, y con la intensión de captar la atención de los peatones, se dio un fenómeno de instalación de grandes carteles que tendían a ocultar las edificaciones y modificaban fuertemente la percepción de sus plantas bajas, actuando incluso como luminarias en horarios nocturnos. Esto se visualizaba especialmente en la calle Colón y en los tramos de Sarandí entre la Plaza Matriz y Plaza Independencia (GEU, 1987, p. 94 y 95). Eran frecuentes también, las modificaciones de las plantas bajas para su adecuación al uso comercial con la consiguiente alteración de la tipología edilicia.

UNIDAD 3
CASO TESTIGO
Y UNIDAD 2

La calle Sarandí era percibida como el acceso a la Ciudad Vieja, por lo cual presentaba un intenso tránsito peatonal en su tramo desde la Puerta de la Ciudadela hasta la Plaza Matriz. A la importante circulación de población flotante en este tramo, relacionada a la actividad laboral del área, se sumaba el flujo comercial relacionado a los numerosos locales instalados en sus bordes y el público turístico atraído por los edificios y espacios representativos (Iglesia Matriz, Cabildo, Plaza Matriz, Puerta de la Ciudadela, Teatro Solís, etc.), así como la numerosa y variada venta callejera (GEU, 1987, pp. 100-101).

UNIDAD 2

Según el diagnóstico del GEU (1987, p. 68) llevado a cabo entre 1983 y 1984, las características que presentaba Sarandí eran las siguientes:

Para el tramo entre Juncal y la Plaza Matriz:

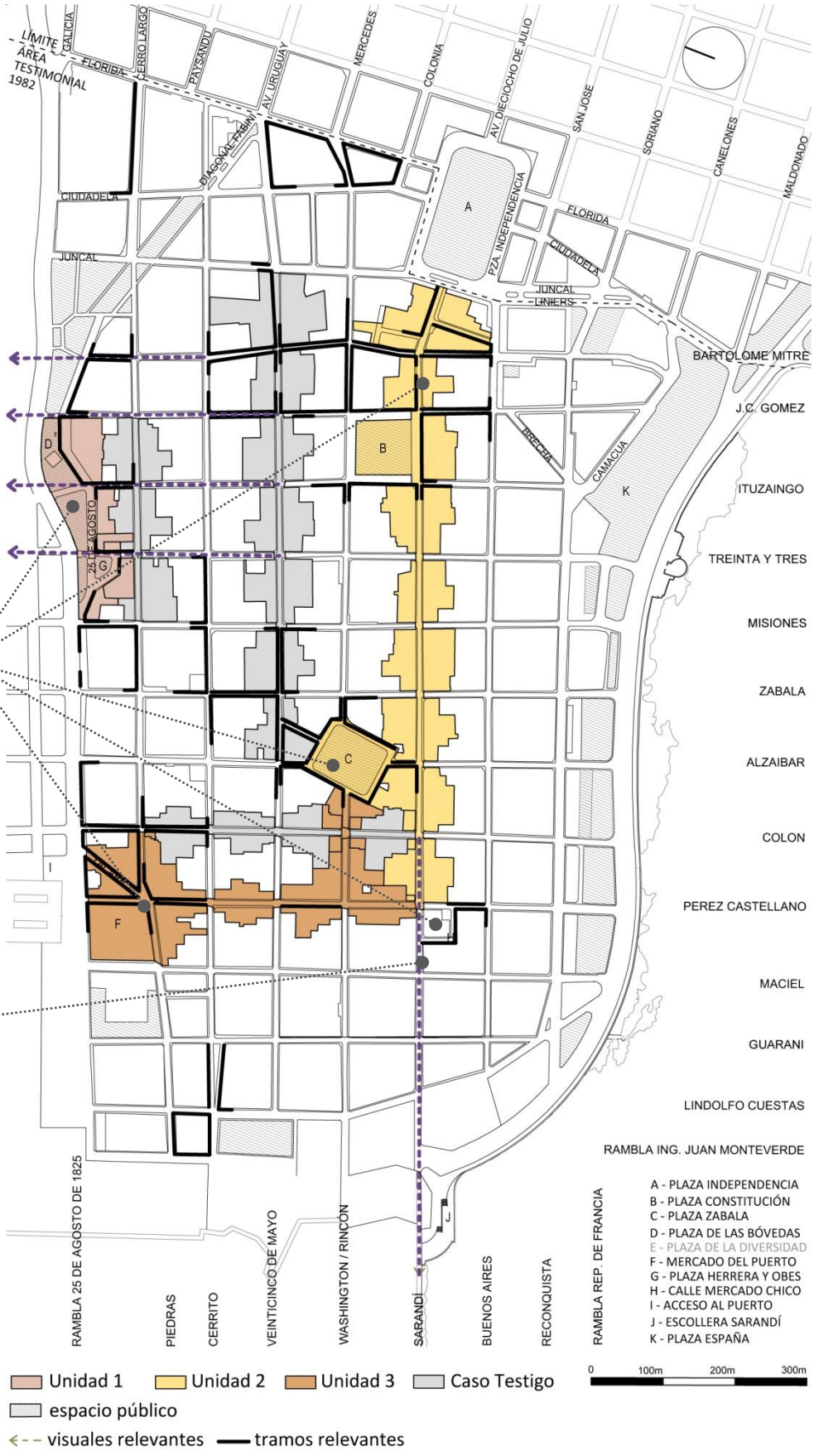
- Edificios de considerable altura con buen tratamiento de fachadas y destacables valores arquitectónicos.
- Presencia de elementos intermedios en fachada que adecúan la escala edilicia a la peatonal (toldos, marquesinas, etc.).
- Visuales significativas hacia las plazas Matriz e Independencia y las principales edificaciones (teatro Solís, Catedral, Palacio Salvo, etc.).
- Buena protección climática.
- Flujo vehicular intenso (particular y público). Estacionamiento permanente y abundante durante horarios laborales.
- Uso comercial principal en planta baja y uso secundario de bares, oficinas, administración pública, cultura y hoteles. Existencia de locales

UNIDAD 1

Se identifican visuales relevantes hacia la bahía por las calles B. Mitre, J.C. Gómez, Ituzaingó y Treinta y Tres.

Se observa una concentración de tramos significativos sobre la calle 25 de Agosto, en los primeros tramos de Sarandí, Bacacay, en los alrededores de Plaza Zabala, del Mercado del Puerto y Mercado Chico.

Se identifica visual relevante desde Sarandí y Pérez Castellano hacia la escollera, acentuada por el declive del terreno hacia dicho punto y la vista de la costa despejada.



[Plano 21] Tramos y visuales con interés relevante señaladas por el GEU en 1984, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1984. Elaboración propia.

bailables en subsuelo.
- Existencia de baldíos y degradado tratamiento del callejón Policía Vieja.

Para el tramo entre Ituzaingó y Colón:

- Uso comercial, resaltando las casas de muebles (compra y venta), particularmente en su encuentro con la calle Colón.
- Alto tránsito peatonal flotante, relacionado a la actividad comercial.

En el mismo diagnóstico se señala que la calle 25 de Mayo (paralela a Sarandí al norte), presentaba una ocupación comercial muy numerosa hasta su encuentro con la calle Colón, con varios comercios de raíz histórica (ferretería Trabucatti y Cía., librerías Barreiro y Ramos y El Palacio del Libro, joyería Freccero, Bazar del Japón, mueblería Caviglia, por ejemplo.). Sus usos predominantes, además del comercial, eran el financiero y administrativo, manteniéndose un uso mínimo de vivienda en algunas platas altas (GEU, 1987).

UNIDAD 2
CASO TESTIGO

La calle Colón también cumplía un importante rol comercial, a escala de la ciudad. Si bien mantenía su concentración tradicional de talleres de confección de vestimenta vinculados a la actividad turística del puerto, se caracterizaba por los locales de venta mayorista que convivían con la venta minorista, aumentando la segunda en los últimos años (GEU, 1987, p. 77). Esta calle conformaba un área comercial más o menos homogénea entre Piedras y Sarandí. Mientras las plantas bajas eran ocupadas mayoritariamente por comercios, en las plantas altas se observaba una importante ocupación residencial y escasas oficinas (GEU, 1987).

UNIDAD 3
CASO TESTIGO

Por su parte, la Calle Pérez Castellano también presentaba un carácter comercial pero diferente, mayormente de escala barrial, con establecimientos de abastecimiento diario frecuentados principalmente por la población residente, a excepción de su extremo norte sobre el cual el Mercado del Puerto se había transformado en punto gastronómico de referencia en la ciudad. No obstante, el Mercado funcionaba con una dinámica fundamentalmente interna al edificio enfrentándose a un gran baldío urbano que ocupaba la proa con Yacaré y Piedras.

UNIDAD 3

1984
Publicación del libro *Ciudad Vieja de Montevideo. Posibilidades de rehabilitaciòn* del GEU.

Tanto las calles Colón y Pérez Castellano como Sarandí y 25 de Mayo se encontraban consolidadas como algunas de la principales vías de transporte colectivo de la zona, recibiendo multiplicidad de líneas provenientes de toda la ciudad (GEU, 1987, p. 88). De esta forma, su actividad peatonal se veía reforzada por la dinámica de acceso al transporte público y las actividades comerciales afines, ya expuestas.

Propuesta para el ordenamiento del entorno del Mercado del Puerto, GEU.

En otro sector, la calle 25 de Agosto en sus tramos asociados a la Plaza Garibaldi (actual Plaza Herrera y Obes) y la calle Piedras, entre J.C. Gómez y Misiones, presentaban una baja ocupación de actividades, fundamentalmente oficina y comercio, y varios predios baldíos o edificaciones desocupadas. Esta zona era parcialmente abarcada por las líneas de transporte colectivo y el uso del espacio público en general era de baja intensidad, vinculado al atravesamiento y a cierto uso barrial de la Plaza Garibaldi (GEU, 1987, p.102).

Propuesta para el ordenamiento de la Plaza Zabala, GEU.

24.11 Elecciones Nacionales
Vuelta a la democracia.

UNIDAD 1
Y CASO TESTIGO

3.1.2 Las acciones de peatonalización propuestas

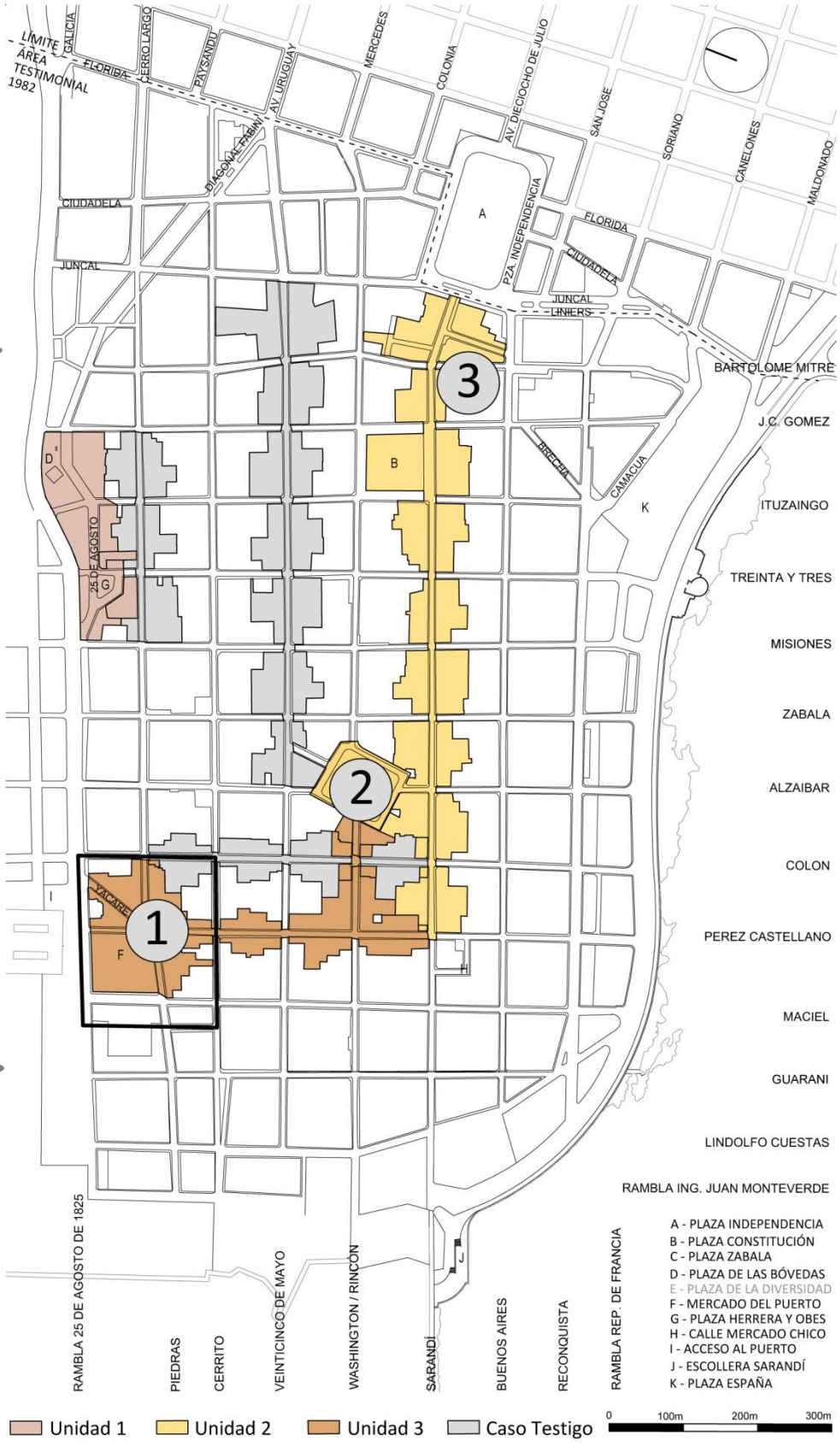
La inquietud por el estado y la conservación del centro histórico no sólo produjo estudios de diagnóstico sino también de propuestas de ordenación específica, sobre áreas identificadas como problemáticas y/o con potencialidades. Varias de estas propuestas refieren a sectores relacionados al conjunto peatonal actual

Las tres propuestas de peatonalización hechas por el GEU en 1984 están incluidas en las Unidades Territoriales de estudio.

1 – Reordenación del entorno del Mercado del Puerto.

2 – Reordenación del entorno de la plaza Zabala.

3 – Sugerencia de peatonalización de las calles Bacacay y Sarandí entre Juncal e Ituzaingó.



[Plano 22] Propuestas de peatonalización del GEU 1984 con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: GEU, 1984. Elaboración propia.

y a la peatonalización como herramienta para el accionar sobre el territorio.

A principios de la década de 1980 el Grupo de Estudios Urbanos planteó varias propuestas para la Ciudad Vieja[4] que incluyeron la ampliación de las áreas de dominio peatonal y sirvieron como base para acciones posteriores.

Entorno del Mercado del Puerto[5]

UNIDAD 3

Una de estas propuestas de actuación del GEU sobre lo que llamaron *áreas específicas*[6] (GEU, 1984, p.73) consistió en una ordenanza particular para el Mercado del Puerto y acciones directas a llevar a cabo en su entorno [7]. Este sector se distinguía en los diagnósticos como un punto de gran potencial turístico, en pleno funcionamiento a escala de la ciudad.

La propuesta planteó no sólo el reacondicionamiento del edificio, sino su apoyo en el espacio urbano inmediato. En esta línea, la proyección hacia el exterior de las actividades que hasta entonces ocurrían en el interior del Mercado y por tanto la peatonalización de la calle en su frente era la "consecuencia natural y obligada" (Giordano y Lorente, 1983, p.20).

La iniciativa tomaba en cuenta además el efecto demostrativo hacia el barrio, con la intención de desencadenar acciones por parte de los particulares que debían ser reguladas e incentivadas a su vez por la IM.

El proyecto planteó el ordenamiento de la manzana del Mercado y las manzanas del entorno, determinando alturas y alineaciones según las valoración de las construcciones existentes. Además, propuso limitaciones al uso de materiales, colores y detalles constructivos para las intervenciones en fachadas, los elementos de cartelería y toldos a colocar sobre ellas.

Como destino se sugería fomentar la instalación de actividades gastronómicas, siguiendo la línea de la actividad ya existente: almacenes, restaurantes, bares, etc. Claramente, se concebía al Mercado como punto de atracción dinamizador del área, no sólo por sus valores arquitectónicos e históricos como testimonio de una etapa de desarrollo de la ciudad, sino como centro de servicios.

1985
Asunción como Intendente de Montevideo Aquiles R. Lanza (Partido Colorado).

Plaza Zabala y entorno circundante[8]

UNIDADES 2 Y 3

Otra propuesta para *áreas específicas* involucró al entorno de la Plaza Zabala, para la cual se planteó una ordenanza particular.

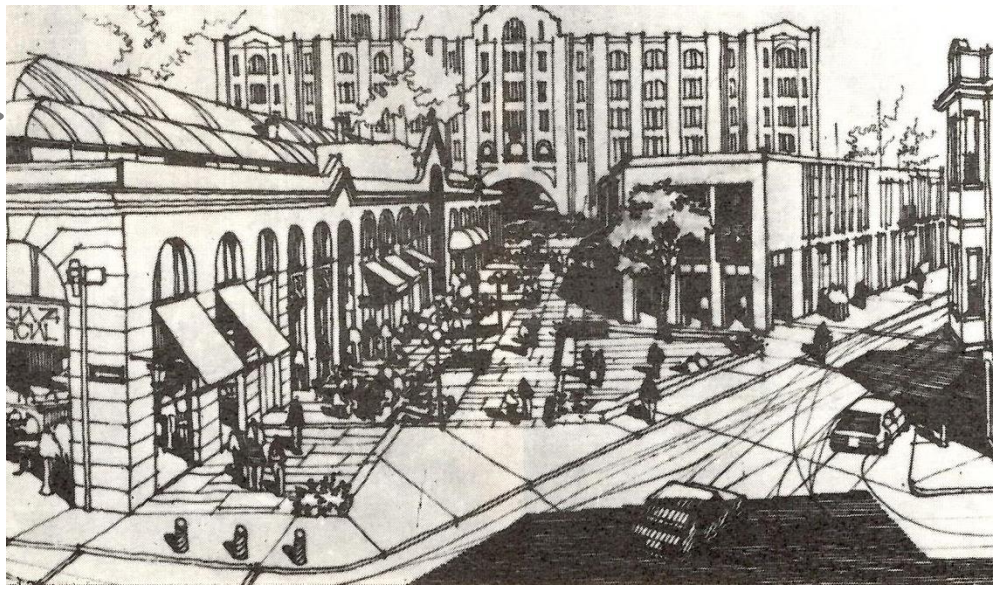
Este sector era reconocido como un particular remanso verde inserto en medio de la zona bancaria, densamente construida. Se trataba de un punto histórico referente por responder su traza a una de las primeras construcciones de la ciudad (Fuerte Grande). Presentaba por ello la peculiaridad de una orientación girada respecto a la cuadrícula, lo cual le daba una especial definición a sus bordes, cerrados por un conjunto uniforme de edificaciones frentistas en buen estado de conservación.

La propuesta abarcaba los predios con frente a la plaza y las calles adyacentes (en una cuadra), determinando alturas, alineaciones, destinos y materiales

[4] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 1, Arq. Andrés Mazzini.
[5] Ver GEU, 1984, pp. 78-81 y Giordano y Lorente, 1983, pp.18-27.
[6] El GEU nombraba como *áreas específicas* a sectores considerados significativos dentro del ambiente de la Ciudad Vieja por cargar con cierta concentración de valores a conservar.
[7] Propuesta de los Arqs. I. Arcos, R. Bascans, L. Livni, R. Lorente y C. Pintos.
[8] Ver GEU, 1984, p. 74.

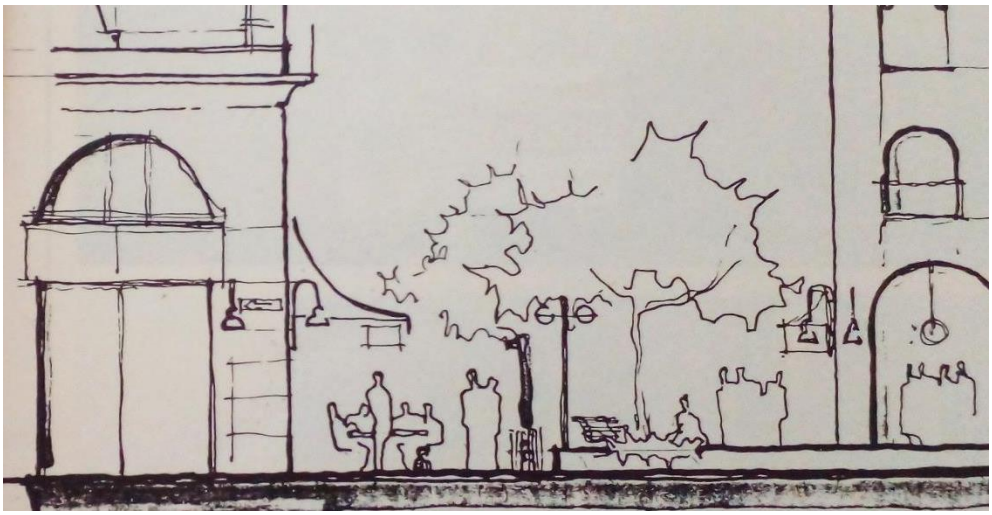
UNIDAD 3

La propuesta del GEU ordenación del entorno del Mercado del Puerto incluía la manzana del Mercado (N°16) y las dos siguientes hacia el este (N°22 y 23), así como las calles del entorno: Piedras (entre Maciel y Colón), Pérez Castellano (entre la Rambla y Cerrito), Maciel (entre la Rambla y Cerrito), la Rambla (ente Maciel y Colón) y Yacaré (entre lRambla y Piedras). Se destacaban como edificios de valor arquitectónico y/o ambiental al Mercado del Puerto y el Edificio Jaureguiberry (Piedras y Yacaré), así como varios edificios con valores particulares a conservar, en especial sobre las calles Yacaré y P. Castellano.



Croquis de la propuesta para el Mercado del Puerto. Autor: D. Venturini. Fuente: GEU, 1984.

Los comercios del Mercado se plantean en franca relación con el espacio público, ocupándolo con equipamiento gastronómico.



Croquis de la propuesta para el Mercado del Puerto. Autor: D. Venturini. Fuente: SAU, 1983.

UNIDADES 2 Y 3

Para el entorno de la Plaza Zabala, si bien no se peatonalizaba, se proponía bajar la velocidad del automóvil repavimentando con adoquines y ensanchar las veredas de las manzanas frentistas, permitiendo su equipamiento con fines gastronómicos.

Croquis de la propuesta Plaza Zabala. Autor: sd. Fuente: GEU, 1984.

según la valoración de las construcciones existentes. Se planteaban además una serie de acciones directas sobre el sector a fin de valorizar el entorno y servir de incentivo para la actuación privada: ensanchamiento de veredas frente a la plaza y en las calles Alzaibar, Washington, Solís y Rincón, repavimentación de calles con adoquines, mejoramiento de canteros y pasajes de la plaza, plantación de árboles en las veredas ensanchadas, recuperación de faroles e iluminación escenográfica de edificios, colocación de equipamiento y señalética, prohibición del estacionamiento contra la acera de la plaza.

UNIDAD 2

Calle Sarandí

Si bien no se constituyó en una propuesta específica, corresponde mencionar la sugerencia del GEU sobre la peatonalización tentativa de las calles Bacacay y Sarandí (en el tramo entre Juncal e Ituzaingó), junto con el reacondicionamiento del entonces callejón Policía Vieja. Esta propuesta se reconocía condicionada fuertemente a la reordenación del transporte colectivo que utilizaba a Sarandí como una de sus arterias principales (GEU, 1987, p. 101).

Sus objetivos eran por un lado, potenciar el sector como *puerta de entrada* a la Ciudad Vieja, acondicionándolo para recibir un intenso flujo peatonal, tanto local como turístico, y por otro lado, dar un marco adecuado a las edificaciones y espacios urbanos de alto valor patrimonial allí localizados.

3.1.3 Gestión, planificación y normativa: la Ciudad Vieja como Área Testimonial

En respuesta a los planteos surgidos primero desde el Grupo de Estudios Urbanos y más tarde desde otras instituciones (Sociedad de Arquitectos, Facultad de Arquitectura, etc.), que habían tenido gran resonancia en la comunidad, en 1981 la Intendencia de Montevideo detuvo las demoliciones y los Permisos de Construcción en la Ciudad Vieja y encomendó el Departamento de Planeamiento Urbano y Cultural generación de un Plan Global para el área[9].

En ese marco, la IM creó un grupo técnico de trabajo[10] para informar sobre las metas para la zona en relación a los aspectos urbanísticos, atendiendo la preservación de valores espaciales y los usos del suelo.

El informe final resultante (Copetti et al, 1982) expresó como cuestiones preocupantes:

- Los vacíos urbanos productos de las demoliciones llevadas a cabo en los años anteriores.
- La disminución de la población residente.
- El efecto de *vaciamiento* provocado por la retirada del gran volumen de población laboral, fuera de los horarios de trabajo.
- La carencia de servicios culturales.
- La congestión del transporte vehicular, tanto particular como colectivo, en detrimento del peatón.

Sobre esta última cuestión, que atañe especialmente a esta investigación, el informe recomendaba trasladar el centro de transporte colectivo que se encontraba al interior de la Ciudad Vieja, sobre el oeste (Terminal Aduana), hacia la periferia, separándolo en dos puntos de trasbordo (Ciudadela Norte y

[9] Resolución Nª 171.674 del 15/12/1981.
[10] Arqs. J. Copetti, F Seré, R. Ducuing y J.A. Crispo.

UNIDAD 3

Vistas del entorno del Mercado del Puerto antes de la peatonalización.

Vista de la fachada del Mercado del Puerto, desde la calle Yacaré hacia el sur (1982-84). Fuente: GEU, 1984.

UNIDAD 3

La fachada del Mercado del Puerto a la izquierda con sus variados agregados de toldos y cartelería y el gran baldío frente al mismo, el edificio de la Aduana al fondo y la calle Pérez Castellano antes de ser peatonalizada con un uso intensivo para estacionamiento.

Vista de la fachada del Mercado del Puerto desde Pérez Castellano hacia el norte (1982-84). Fuente: GEU, 1984.

UNIDAD 3

La fachada del Mercado se aprecia deteriorada, al igual que el paisaje urbano del tramo en general.

Vista de la fachada del Mercado del Puerto, desde la proa de Piedras y Yacaré (sf). Autor: sd. Fuente: SMA.

.

Ciudadela Sur), en los cuales se entroncaría con un circuito local. Este nuevo sistema manejaría unidades de menor tamaño y con menores frecuencias, más adecuadas para la conformación espacial del casco histórico (calles y veredas estrechas).

El trabajo del grupo técnico antes mencionado, desembocó en la declaratoria da la Ciudad Vieja como Área Testimonial en 1982[11], la redacción de una ordenanza específica para el área y la creación de una Comisión Especial Permanente (CEPCV) y su Grupo Técnico de Trabajo para su gestión, en la órbita de la IM.

La creación de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja (CEPCV) durante un gobierno autoritario y en un contexto histórico de crisis económica, representó un punto de inflexión en los mecanismos de gestión del territorio departamental. Fue por un lado la primera oficina departamental en tener una competencia territorial específica y, más adelante, la primera en descentralizarse e instalarse fuera del Palacio Municipal (sede de la Intendencia) iniciando un camino de participación ciudadana en la gestión territorial.

Implicó asimismo un cambio en la concepción de la protección patrimonial de Montevideo, pasando de centrarse en valores individuales de piezas puntuales a reconocer valores urbanos, paisajísticos y ambientales, de acuerdo a los criterios internacionales de la época, ya mencionados en el Marco teórico[12].

La CEPCV se creó con el cometido de "promover y coordinar todas las intervenciones sobre la Ciudad Vieja a fin de alcanzar su puesta en valor" (Decreto Departamental Nº 20843, 1982, Art.D.357 del Digesto Departamental).

Su gestión se basó en ciertos lineamientos (Crispo, 1988, pp.4-7):

- El afincamiento de la población residente.
- La preservación y potenciación del carácter polifuncional del área.
- La mejora en la calidad de vida de la población y la situación ambiental.
- La preservación de los valores patrimoniales del área.
- La recuperación socioeconómica del área.

Estos criterios se emparentan con los referentes internacionales de la época, nombrados en el Marco teórico[13], como por ejemplo la experiencia en Bolonia.

Junto con la creación de la CEPCV, se generó un cuerpo de ordenanzas que incluía normas de edificabilidad que regulaban la alineación, alturas, salientes, etc., consideraciones sobre valores testimoniales de las construcciones y los espacios urbanos, sobre composición arquitectónica y la clasificación del viario.

Incluían también regulaciones específicas sobre los predios baldíos que existían como resultado de las políticas de actuación de los años anteriores. Con ellas se pretendía fundamentalmente controlar las declaraciones de fincas ruinosas y evitar las demoliciones sin proyecto de sustitución[14].

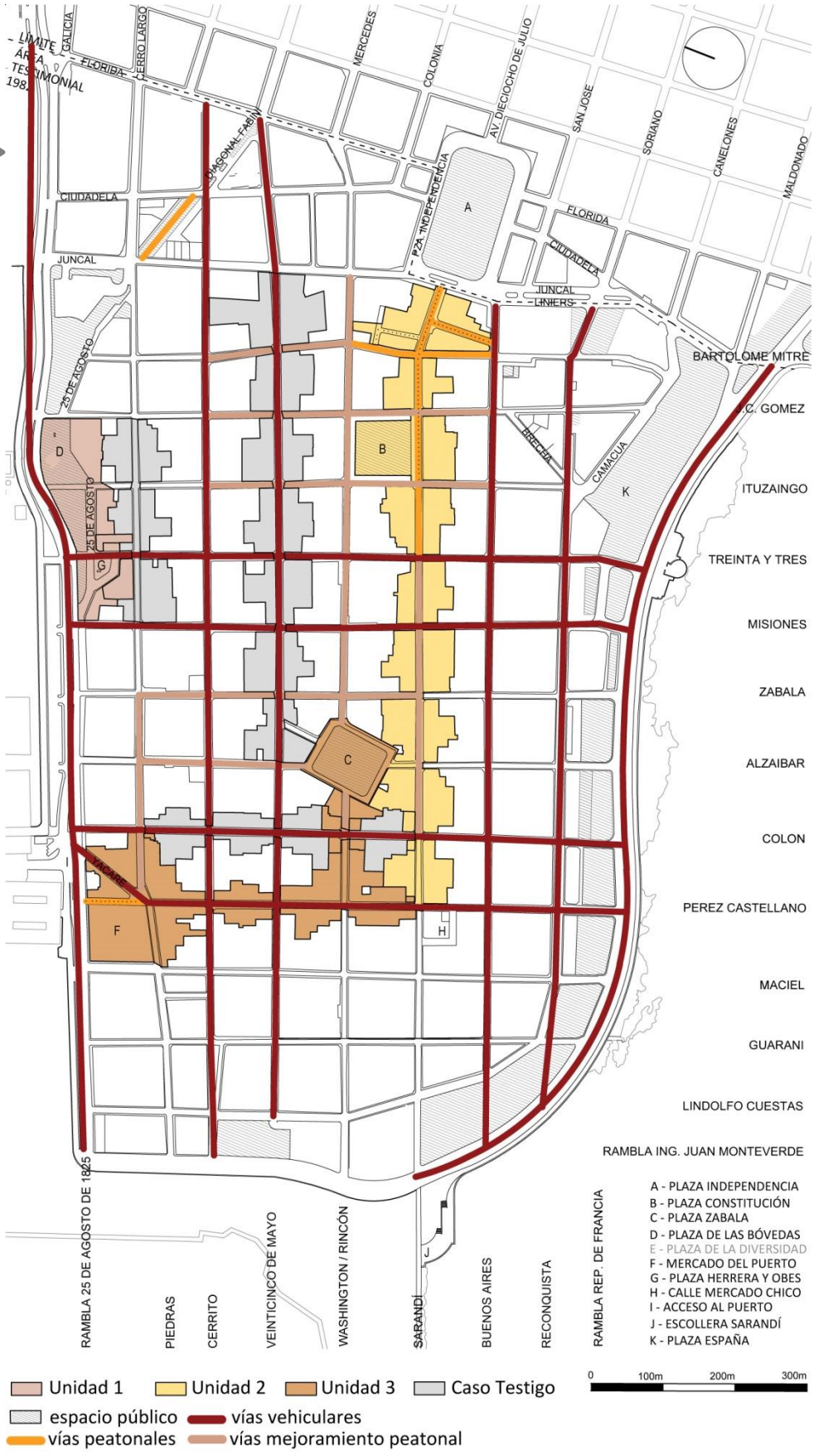
Luego de la creación de la CEPCV, en el año 1983 se confeccionó el primer Inventario Básico del Patrimonio Arquitectónico de la Ciudad Vieja, en convenio entre la IM y la SAU. Este implicó un relevamiento predio a predio, registrando el perfil de los tramos, el estado de conservación y uso de las edificaciones, y proponiendo una valoración desde el punto de vista patrimonial. Este Inventario resultó un insumo fundamental para apoyar la gestión de la CEPCV.

[11] Decreto Dptal. N°20.843. El Término *Testimonial* fue sustituido *Patrimonial* en el POT en 1998.
[12] Ver *Parte 1. Introducción.*1.1, *Marco teórico-conceptual,* puntos 1.1.3 y 1.1.4.
[13] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*. Entrevistas 1 y 2.
[14] Art. D.364 y D.365 del Decreto Dptal. Nº20.843.

Se proponía una circulación vehicular basada en los bordes como vías rápidas y pares de vías de atravesamiento.
Pares Este-Oeste: Reconquista y Buenos Aires, y 25 de Mayo y Cerrito.
Pares Norte-Sur: Treinta y Tres y Misiones, y Colón y Pérez Castellano (con Yacaré).

Las vías peatonales se focalizan al frente del Mercado del Puerto como tramo aislado y en los primeros tramos de Sarandí (de Juncal a Treinta y Tres) junto a Bacacay, Policía Vieja y Bartolomé Mitre.

Las vías de mejoramiento peatonal se localizan en la zona financiera.



[Plano 23] Clasificación de vías en el marco del Decreto 20.483 de 1982, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV, 2003. Elaboración propia.

La peatonalización en el origen de la protección patrimonial

Como respuesta a las preocupaciones antes expresadas, una de las primeras cuestiones planteadas en la nueva reglamentación fue la clasificación del viario. De esta forma, la relevancia del dominio peatonal en la gestión del territorio apareció explicitada en el propio Decreto de creación del Área Testimonial.

La calificación de las vías existentes se dividió en tres tipos, acorde a su uso diferencial, según se expresa en el Decreto Departamental Nº 20.843:

> Las vías existentes en la Ciudad Vieja podrán ser calificadas por la Intendencia Municipal en:
>
> - Vías predominantemente vehiculares
> - Vías de mejoramiento peatonal
> - Vías peatonales
>
> En las vías de tipo A podrá construirse todo tipo de edificio de estacionamiento; en las de tipo B sólo se permitirán estacionamientos como complemento del destino principal del edificio, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación y en las tipo C no se autorizarán ninguna forma de estacionamiento. (Art.D.368 del Digesto Departamental)

Esto dejaba claro, por un lado la persistente preocupación por la reorganización del tránsito vehicular, ya fuertemente presente en la planificación del siglo XX, pero además una inquietud por el rol del peatón en la ordenación del territorio.

3.2 El primer ensayo peatonal 1986-1992

1986

Peatonalización de Pérez Castellano. Etapa 1, IM.

Decreto Dptal. N°22.887. Exoneración del impuesto a la Contribución Inmobiliaria.

Decreto Dptal N° 23.317. Ordenanza de reciclaje.

Decreto PE N° 139/86. Exoneración del IVA en materiales de construcción para rehabilitación.

Primer foro de innovación y creatividad PNUD – CID, *Propuestas a la ciudad de Montevideo*.

Una vez retomada la democracia, se llevaron a cabo en el centro histórico de Montevideo acciones concretas que implicaron una importante coordinación entre entidades estatales y departamentales, así como entre actores públicos y privados. La Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja adquirió un rol muy activo como coordinador de políticas de actuación.

En especial se destacan aquellas políticas destinadas al acceso a la vivienda, con el objetivo de mejorar la calidad de la oferta de vivienda en la zona y de retener a la población residente que se estaba desplazando hacia otras zonas de la ciudad. De los 16.332 habitantes que tenía la Ciudad Vieja, el 18% aproximadamente vivía en pensiones, inquilinatos, tugurios, etc. (CEPCV, 1988, p.12).

En el mismo sentido, se implementaron varios cambios normativos a fin de mejorar la calidad del paisaje urbano y estimular la rehabilitación edilicia.

La Ciudad Vieja, que ya había avanzado en su caracterización los años previos, consolidó en este período acciones sobre el territorio que involucraron, entre otras cosas, la primera acción de peatonalización de una calle en la ciudad.

UNIDAD 3

Vistas del entorno del Mercado del Puerto luego de la peatonalización.

UNIDAD 3

El espacio público recalificado por la intervención y la fachada del Mercado que unifica criterios para los elementos colocados sobre ella.

Vista de la Peatonal Pérez Castellano (sf). Autor: sd. Fuente: SMA. / Acceso al Mercado del Puerto desde la peatonal (sf). Autor: sd. Fuente: SMA.

UNIDAD 3

El predio baldío frente al Mercado en la proa de Yacaré y Pérez Castellano es ocupado por una obra nueva con destino comercial y cultural resultante de un concurso público (1987).
En su frente la explanada para espectáculos parte del proyecto de la Peatonal fente al Mercado.

Vista de la proa en las calles Yacaré y Pérez Castellano (sf). Autor: sd. Fuente: Inventario 1983.

3.2.1 La mirada conceptual: una rehabilitación integral

> Los centros históricos deben ser tratados como fragmentos de un tejido orgánico ya parcialmente extinguido; preservados por lo tanto con toda su carga de valores artísticos, históricos y humanos; de contemplación y de uso, de forma de vida. No pueden ser transformados en meros objetos a exhibirse, sino que deben permanecer como organismos vivientes y habitados. (CEPCV, 1987, Anexo 1, s.f.)

Tanto los diagnósticos y propuestas previas como la reglamentación y la gestión en los inicios del Área Patrimonial, apuntaban a la rehabilitación del centro histórico considerada desde múltiples dimensiones. No sólo enfocaron la valoración, gestión y la acción en los aspectos edilicios y urbanos, sino también en los económicos, sociales y culturales, entendiendo al centro histórico como un organismo en constante transformación. Su preservación se enfocaba tanto al continente, como al contenido, en la línea de gestión propuesta por la izquierda italiana en la década de 1960[15].

Por lo tanto, las acciones llevadas a cabo sobre el espacio público, y en especial aquellas dirigidas al dominio peatonal, deben necesariamente encuadrarse en políticas de gestión que englobaron múltiples factores, sobre todo aquellas tendientes a conservar a la población residente y los usos característicos.

3.2.2 Las acciones sobre el dominio peatonal, en el marco del Decreto 20.843

En este contexto, las propuestas de peatonalización comenzaron a ser traducidas en acciones sobre el territorio, llevadas a cabo desde la Intendencia de Montevideo.

Aunque con una significativa resistencia inicial por parte de los actores comerciales involucrados (según Apéndice 1, *Entrevistas*, Arq. Francisco Bonilla), el primer ensayo peatonal se ejecutó con un éxito inmediato, resultado un referente para posteriormente extender este tipo de acción a otros sectores.

Peatonal Pérez Castellano: la expansión del Mercado del Puerto[16]

Unidad Territorial 3
Etapa 1 (UT3 - E1)

La primera peatonalización que se ejecutó fue la del tramo frentista al Mercado del Puerto en 1986, basada directamente en la anterior propuesta del GEU y ligada íntimamente al funcionamiento comercial del Mercado[17].

Como se expuso anteriormente, este tramo urbano se observaba descaracterizado, con un gran baldío en la proa de Pérez Castellano y Yacaré y numerosas edificaciones deterioradas en su entorno. No obstante, el Mercado poseía una importante dinámica de actividad comercial a escala de la ciudad y gran potencialidad para expandirla al espacio público. No se trataba de reactivar una zona deprimida sino de reorganizar un sector en pleno funcionamiento.

La propuesta se vinculaba a la idea de *devolver el centro histórico a los ciudadanos*[18]*,* no sólo por la calidad que el dominio peatonal había perdido frente al vehicular, sino también por rehabilitar las condiciones ambientales de

[15] Ver Parte 1. *Introducción, 1.3 Antecedentes sobre la peatonalización de calles*, punto 1.3.1
[16] Ver Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.
[17] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 2, Arq. Francisco Bonilla.
[18] Título de nota periodística en el diario italiano *L'Unitá* (Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 2, Arq. Francisco Bonilla).

Se observa una buena concentración de programas de vivienda (tanto públicos como privados) sobre la calle Pérez Castellano, Colón y en el entorno de sector de las bóvedas sobre 25 de Agosto y Piedras, así como también obras de promoción privada con otros usos.
En menor medida se aprecian intervenciones con otros usos sobre Sarandí y Bacacay.

[Plano 24] Acciones derivadas de los programas de rehabilitación de vivienda 1987-1988. Fuente: CEPCV, 1988. Elaboración propia

un entorno de valor patrimonial que se había ido deteriorado paulatinamente.

Ante el descreimiento e incluso resistencia de algunos comerciantes, en el año 1984 se llevó a cabo la intervención[19]. Si bien no existieron mediciones al respecto, se observó en el corto plazo un incremento en la afluencia de público a los comercios del Mercado, en especial aquellos con proyección hacia la peatonal, así como una ocupación un tanto abusiva por parte del comercio informal (según entrevista al Arq. F. Bonilla en Apéndice 1).

Al mismo tiempo, se orientaron políticas públicas a la rehabilitación y el completamiento de los predios del entorno. En este sentido, surgieron en 1987 el llamado a concurso para obra nueva, concesión y explotación de obra pública en el padrón baldío ubicado en la proa de Pérez Castellano y Yacaré, con destino comercial y cultural[20], y el concurso para la construcción del edificio de viviendas Conjunto Habitacional Yacaré[21] en la calle homónima.

La re-estructuración del tránsito y transporte

En 1987 y en el marco del *Programa de Intervención Coordinada para la Recuperación de la Ciudad Vieja* entre la IM y el BHU (del cual se hablará más adelante), la CEPCV planteó la necesidad de elaborar un Plan Director para la reestructura del tránsito. Según se expresa en el informe de avance de dicho programa: "El mejoramiento de la calidad de vida en la Ciudad Vieja requiere una reestructura del tránsito y del transporte colectivo en la zona, siendo estos elementos factor importante del deterioro presente" (CEPCV, 1987, p. 10).

En esta línea se proponían por un lado una serie de proyectos para la reestructura del transporte rodado, en especial colectivo, y por otro lado proyectos con énfasis en la ampliación de las calles de dominio peatonal.

Respecto a los primeros, la propuesta incluyó: el acceso a la terminal de contenedores del Puerto, la reestructura de la terminal de ómnibus de la Aduana y la creación de las terminales de ómnibus Ciudadela Norte y Ciudadela Sur.

En lo que refiere a la circulación peatonal, el programa definió un listado según la clasificación de vías del Art. D.20.843 de 1982 de *vía blancas* (peatonales) y *vías de mejoramiento peatonal*. A excepción de Sarandí, Bacacay y Policía Vieja que se transformarían en peatonales más adelante, el resto de las *vías blancas* propuestas no llegarían a concretarse.

1987

26.03 Declaración de la Ciudad Vieja como *área de intervención prioritaria* (del convenio IMM-BHU).

Decreto Dptal. 23.678. Norma sobre cartelería y toldos para Ciudad Vieja.

Proyecto de Peatonalización de la calle Bacacay (Equipo Técnico de la CEPCV).

Concurso para obra nueva, concesión y explotación de obra pública en el padrón ubicado en la proa de P. Castellano y Yacaré.

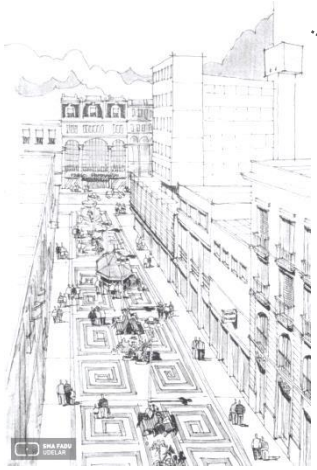
Concurso para la construcción del edificio de viviendas Conjunto Habitacional Yacaré.

3.2.3 Gestión, planificación y normativa

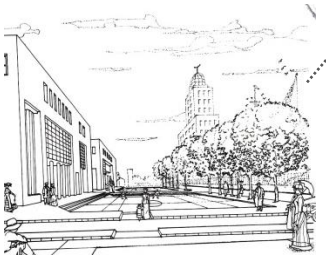
La CEPCV y su Equipo Técnico adquirieron en estos años un rol fundamental como coordinadores de políticas entre diferentes organismos de la esfera departamental y nacional, así como entre diversos actores, públicos y privados, involucrados en el accionar sobre el territorio.

En 1986 se presentó el *Programa de intervención coordinada para la recuperación de la Ciudad Vieja* que aunaba esfuerzos entre la Intendencia de Montevideo (IM) y el Banco Hipotecario del Uruguay (BHU) para revertir las condiciones de deterioro (socioeconómico, urbanístico y edilicio) que se observaban en el casco histórico.

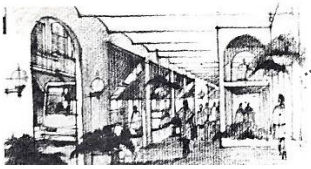
[19] Proyecto a cargo del Arq. Francisco Bonilla desde la CEPCV.
[20] Arqs. J. Bastarrica, A. de Ferrari, A. Gervaz y R. Otero
[21] Primer premio: Arqs. J. Bastarrica, A. De Betolaza, A. de Ferrari, A. Gervaz y R. Otero.

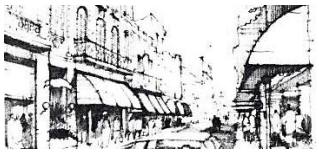


Croquis del proyecto de Peatonal Bacacay dentro del Sistema de Espacios Públicos Sector Sureste (1988) Autor: CEPCV. Fuente: SMA.

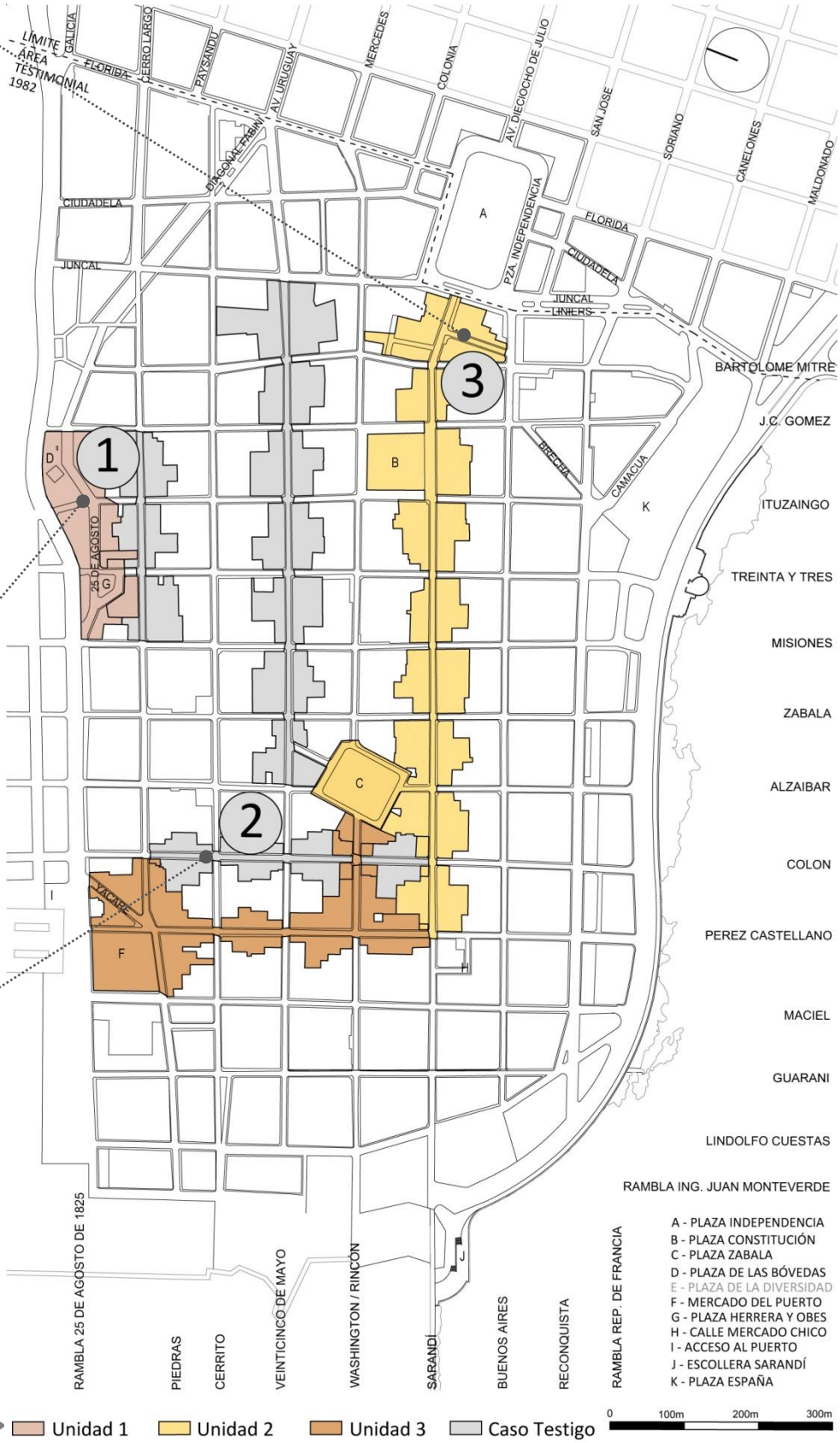


Croquis de la propuesta para la Rambla 25 de Agosto de 1825 (1986) Autor: sd. Fuente: Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales (1986).





Croquis de la propuesta para la calle Colón (1986) Autor: sd. Fuente: Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales (1986).



Localización de propuestas:

1 - Sistema de espacios públicos sector Sureste.
2 - Rambla 25 de Agosto
3 - Calle Colón

[Plano 25] Localización del proyecto Sistema de Espacios Públicos Sector Sureste (1988) y Propuestas a la Ciudad de Montevideo (1986) con referencia a las Unidades Territoriales estudio. Fuente: Carmona, 1997 y Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales, 1986. Elaboración propia

Los programas de vivienda

En el marco de dicho programa, entre 1987 y 1991 estuvo en vigencia un convenio entre la IM y el BHU[22] que reconoció a la Ciudad Vieja como *Área de intervención urbana prioritaria*, a fin de coordinar programas sectoriales entre actores públicos y privados con el objetivo de mejorar la calidad del ambiente urbano y la vida de la población.

En esta línea, se crearon créditos para reciclajes y financiación de obra nueva privada con destino a vivienda y también se ejecutaron obras de promoción pública para rehabilitación u obra nueva en predios baldíos, destinadas a vivienda, mediante concursos de anteproyecto y licitación o los llamados PPT (Proyecto, precio y terreno). Estas acciones tenían como cometido el completamiento de los huecos existentes en la trama urbana de toda la Ciudad Vieja y la renovación del stock de vivienda, aspirando a retener y atraer población fija.

De esta forma, sólo en el año 1987 llegaron a concretarse nueve programas que significaron 107 viviendas, distribuidas más o menos uniformemente en todo el territorio de la Ciudad Vieja, con buena influencia, especialmente, sobre Pérez Castellano y en el sector de Las Bóvedas (calle 25 de Agosto) al norte de la península (CEPCV, 1988, p.3).

UNIDADES 1 Y 3

El Sistema de Espacios Públicos Sector Sureste

UNIDAD 2

En el marco de la clasificación de vías planteada, en 1988 la CEPCV junto al Servicio de Paseos Públicos de la IM desarrollaron la propuesta del *Sistema de espacios públicos sector sureste*.

Se trataba de un sistema de espacios públicos (plazas y calles) que articulaban puntos de interés (cultural, comercial, etc.) en el sector sureste de la Ciudad Vieja. La resolución y jerarquización de este sector, como entronque con el barrio del Centro, había sido preocupación desde la primera expansión de la ciudad, como ya se comentó en la Parte 2, *Proceso histórico*.

1988
Proyecto *Sistema de espacios públicos sector sureste*, IM.

La propuesta incluía:

- La puesta en valor de los pasajes Centenario y Policía Vieja.
- La peatonalización de la calle Bacacay.
- Ajustes en la circulación por la calle Sarandí.
- La definición de la Plaza Golda Meir[23], en el vacío existente entre el teatro Solís y el Mercado Central (resultante de la demolición del antiguo mercado).
- La ya ejecutada Plazoleta de la Contraescarpa[24], aprovechando restos de las fortificaciones encontrados en un espacio residual en la esquina de las calles Juan Carlos Gómez y Reconquista.
- El reciclaje del edificio del Mercado Central como centro de desarrollo cultural y artístico.
- La peatonalización de Bartolomé Mitre en el tramo entre Reconquista y Camacuá, al lado de dicho Mercado.
- La implementación del concurso de ideas para la remodelación de la Plaza España[25], sobre la costa sur.

[22] Resolución 2346/87 IM.
[23] Proyecto ganador del Arq. F. Fabiano. Ejecutada finalmente en 1991.
[24] Ejecutada en 1984, proyecto de los Arqs. F. Bonilla y C. Pascual de la CEPCV.
[25] Primer premio Arq. F. Fabiano.

UNIDAD 2

Las calles antes de la peatonalización

UNIDAD 2

Se observa la calle Sarandí con tránsito colectivo de trolley buses y estacionamiento en su acera norte, así como una importante afluencia peatonal. El edificio Ciudadela a la Derecha junto a la desembocadura de la calle Bacacay, la Puerta de la Ciudadela y el Palacio Salvo al fondo.

Vistas de la calle Sarandí hacia el este, la puerta de la Ciudadela (sf). Autor: sd. Fuente: SMA.

UNIDAD 2

Se aprecia el estacionamiento en ambas aceras de la calzada, las plantas bajas comerciales y la intensa circulación peatonal por las estrechas aceras.

Vista de Bacacay hacia el Norte y vista de la calle Sarandí esquina B. Mite hacia el este (1991 aprox.). Autor: G. Aller. Fuente: Archivo Arq. G. Aller.

UNIDAD 2

Estacionamiento y transporte público por Sarandí frente a la Plaza Matriz.

Vista aérea de Sarandí frente a Plaza Matriz desde J.C. Gómez hacia el oeste (sf). Autor: sd. Fuente: SMA

Si bien estas acciones no se ejecutaron en el momento como un conjunto, se fueron concretando en años posteriores, de forma aislada y progresiva, algunas incluso bien recientemente, como se verá más adelante.

Propuestas a la Ciudad de Montevideo

Más allá de las iniciativas de la Intendencia de Montevideo en materia de mejoramiento de la circulación peatonal, existieron propuestas que surgieron desde otros ámbitos que también recogían esta preocupación.

Tal fue el caso del primer *Foro de Innovación y Creatividad Propuestas a la ciudad de Montevideo* en 1986, en el marco del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Cooperación Internacional para el Desarrollo (CID). Para esta instancia, el Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales planteó dos propuestas relacionadas a la Ciudad Vieja que involucraban a los sectores de estudio.

La primera fue un proyecto para la Rambla Portuaria, a la cual se identificaba como un vacío urbano entre la zona financiera y las tierras ganadas al mar para el puerto.

UNIDAD 1

El proyecto proponía el corrimiento de la vía rápida hacia el límite portuario y el desarrollo de bloques de viviendas en el espacio ganado, separados del tejido existente por amplias sendas peatonales parquizadas que unían linealmente puntos relevantes: plaza de las Bóvedas, Plaza Garibaldi (actual Herrera y Obes) y Mercado del Puerto. Estas sendas estaban separadas de la rambla por grandes espacios que podían funcionar tanto como estacionamiento como para usos recreativos (canchas de deporte, etc.), según los horarios y días. Si bien la propuesta no se concretó, la articulación de la costa Norte continuó siendo una preocupación latente.

La segunda propuesta refería a la calle Colón y tenía como premisa dar cabida al gran flujo peatonal que circulaba por ella, consecuencia de la importante densidad comercial y a las numerosas líneas de transporte público que recibía.

UNIDAD 3
Caso Testigo

La propuesta se basaba en la utilización de ciertos mecanismos de flexibilización del tejido urbano, basados en cambios catastrales y la redefinición del límite público-privado. Se planteaba unificar el catastro existente permitiendo la conexión entre los patios de las distintas viviendas mediante recorridos semi-públicos peatonales, comerciales en planta baja y manteniendo el destino habitacional en las plantas altas. Estos recorridos se atarían en una lógica de galerías comerciales a nivel de planta baja, incorporando incluso pasivas en la vía pública para expansión de la actividad comercial.

De esta forma, se apuntaba por un lado al mejoramiento de las condiciones de las viviendas existentes y la dotación de espacios peatonales intermedios para retener a la población residente. Y, por otro lado, a mejorar las condiciones de circulación del peatón para el desarrollo de la actividad comercial pero sin alterar la circulación vehicular, dada su definición como *vía predominantemente vehicular* según el Decreto 20.843. La propuesta estaba vinculada a la intervención estatal para la dotación de vivienda a sectores de bajos recursos.

Aunque tampoco llegó a concretarse, planteaba una interesante discusión sobre la definición del dominio peatonal, el límite público-privado y la convivencia de la actividad comercial con la vivienda.

1990

Asunción como Intendente de Montevideo del Dr. Tabaré Vázquez por el Frente Amplio (1990-1994; Tabaré González suplente 1994 – 1995).

Creación de los Centros Comunales Zonales.

Creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Res. 6188/90. Creación de la Unidad de Protección del Patrimonio en la IMM.

Res. 5093/90. Cambios en la Zona Azul.

UNIDAD 3

El entorno del Mercado del Puerto en la década de 1990.

Vista de la Peatonal Pérez Castellano hacia el norte (1993). Autor: C. Pazos. Fuente: SMA.

Se observa una alta ocupación de la Peatonal Pérez Castellano como espacio exterior de extensión de los comercios gastronómicos del Mercado. Dicha expansión se estipula con toldos y equipamiento regular a fin de uniformizar la imagen urbana.
La calle Yacaré en su entorno se aprecia colmada en su capacidad de estacionamiento.

Se aprecia la relación de la calle Pérez Castellano con los accesos al Puerto.

Vista aérea (recorte) de la Peatonal Pérez Castellano hacia el norte y entorno del Mercado del Puerto (década 1990). Autor: A.Ruik. Fuente: SMA.

La nueva normativa para la rehabilitación del tejido edilicio

Con el fin de incentivar y facilitar la rehabilitación del tejido edilicio a manos de particulares, se aprobaron en este período normativas específicas de exoneración de gravámenes.

Tal fueron en 1986 el Decreto para la Exoneración del impuesto a la Contribución Inmobiliaria[26], en el ámbito departamental, y el Decreto de exoneración del IVA en los materiales de construcción en obras de rehabilitación de edificios con alto Grado de Protección Patrimonial o declarados Monumento Histórico Nacional[27]. Ambos aún en vigencia, tienen como objetivo fomentar la rehabilitación y el mantenimiento de las edificaciones patrimoniales existentes.

1991

Res. 1594/91. Calles de Circulación Exclusiva.

Res. 6898/91. Corrección de la Resolución sobre reservas de espacio.

En la misma línea, ese año se aprobó la ordenanza para obras de reciclaje, de aplicación en todo Montevideo[28], admitiendo condiciones especiales de habitabilidad para los casos de rehabilitación de construcciones existentes.

Otra cuestión sobre la que se entendió importante legislar fue la instalación de publicidad en las fachadas de edificaciones en Áreas Patrimoniales. En respuesta a la creciente polución visual detectada en la zona debido a la cartelería y otros agregados sobre las fachadas y con el fin de cuidar la imagen arquitectónica de los edificios y del ambiente urbano en general, en 1987 la IM promulgó el Decreto para la regulación de la instalación de carteles, toldos y marquesinas en el Área Patrimonial[29]. El criterio fundamental de esta norma fue que los edificios no terminaran oficiando de mero soporte para la cartelería sino que su valor como objeto arquitectónico fuera el protagonista en la conformación del paisaje.

Fin del *Programa de intervenciones coordinadas para la rehabilitación dela Ciudad Vieja* (convenio IMM – BHU).

Esta norma, que nació para Ciudad Vieja, se extendió posteriormente a las otras Áreas patrimoniales y resultó especialmente significativa para los espacios de dominio peatonal.

3.3 Los comienzos del conjunto de calles peatonales 1992 – 2003

En el marco de lo establecido en la clasificación de vías por el Decreto 20.843 y en vista del antecedente exitoso de peatonalización frente al Mercado del Puerto, entre 1992 y 1995 la Intendencia de Montevideo avanzó sobre la conformación de un circuito peatonal en la *entrada*[30] de la Ciudad Vieja.

Posteriormente a 1995 no se realizaron más acciones de peatonalización hasta el año 2005. Sin embargo, se llevaron a cabo importantes avances en lo referente a la ordenación del territorio con la aprobación de planes para la ciudad en su conjunto y la zona de Ciudad Vieja en particular.

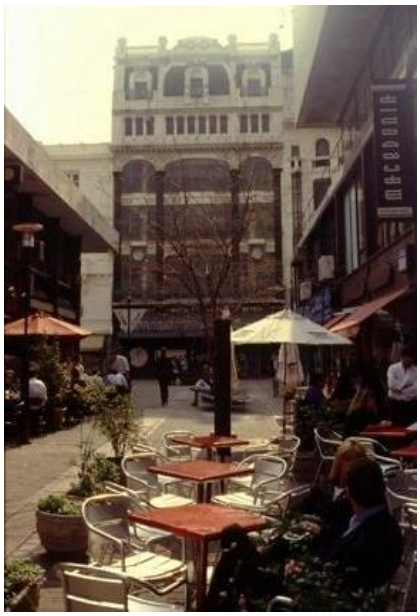
El Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV), aprobado en 2003, recogió la experiencia de las acciones de peatonalización de los años anteriores para la planificación del viario en el marco de un reordenamiento de la movilidad del área. Esto fue acompañado de un fortalecimiento del cuerpo normativo en materia de regulación, gestión,

[26] Decreto Dptal. N°22.887
[27] Decreto PE Nº 139/86
[28] Decreto JDM 23317
[29] Decreto Dptal. N° 23.678
[30] Sector de Sarandí y alrededores a partir de la Puerta de la Ciudadela, hacia el oeste.

UNIDAD 2

Vistas de las calles Sarandí y Bacacay luego de la peatonalización.

Se observa un intenso flujo peatonal en horario laboral sobre este tramo de la Peatonal Sarandí. Sobre Bacacay, la ocupación de la vía pública con equipamiento gastronómico de los comercios frentistas.



Vista de la calle Sarandí desde Bacacay hacia el este (1993) y vista de la calle Bacacay hacia el Norte (1993 aprox.). Autor: G. Aller Fuente: Archivo Arq. G. Aller.

El tramo peatonal frente a la Plaza Matriz adquiere gran afluencia peatonal rápidamente.
A la izquierda el edificio del Club Uruguay, a la derecha la plaza y al fondo la Catedral Metropolitana.

Vista de Sarandí hacia la Plaza Constitución desde J.C. Gómez (1995 aprox.) Autor: G. Aller. Fuente: Archivo personal Arq. G. Aller.

incentivos y sanciones en el Régimen Patrimonial.

Si bien la Ciudad Vieja mantenía sus características de zona polifuncional y policlasista, estas se vieron amenazadas por los desplazamientos de población y actividades hacia otras zonas de la ciudad. E

n lo que refiere al contingente poblacional, los residentes de la Ciudad Vieja continuaron disminuyendo. Según los censos entre 1975 y 1996, bajó un 32,28% y entre 1996 y 2004 un 16,33%, lo cual representó una disminución del 43,34% desde 1975. Esto significó también un descenso de la población del centro histórico respecto al total de la ciudad, que por el contrario aumentó en este período (Consorcio Consultor Nueva Ciudad Vieja, 2011, p.16). Ocurrió también un paulatino descenso en la población flotante, ligado al desplazamiento de la actividad terciaria, y en especial la comercial, hacia otros sectores de la ciudad.

3.3.1 La acciones sobre el dominio peatonal

Medidas sobre el tránsito vehicular

Iniciar un proceso de peatonalización de calles implicaba necesariamente llevar a cabo algunas acciones sobre la organización del tránsito vehicular, a fin de liberar ciertas vías para la circulación del peatón.

Considerando la congestión diurna generada por la cantidad de líneas de transporte colectivo que accedían al área y el aumento del parque automotor privado, en estos años se tomaron varias medidas de regulación del tránsito.

Tales fueron la modificación del régimen de la *Zona Azul* para limitar el tiempo de estacionamiento en la calzada (1990), la determinación de calles de circulación exclusivas para transporte público (1991), la restricción de zonas de reserva de espacio para estacionamiento (1991), el establecimiento de zonas de carga y descarga de mercaderías (1992), la concesión del estacionamiento tarifado (1993) y la restricción horaria para la circulación de vehículos de más de 4 toneladas (1995).

Respecto al transporte colectivo, si bien para fines de la década se llevó a cabo un primer reordenamiento, esto no cambió sustancialmente su dinámica para principio de los 2000. Continuaban ingresando a la zona 78 líneas de ómnibus, provenientes de distintos puntos de la ciudad, con un promedio de 330 unidades por hora entre las 9 y las 22hs (PECV, Memoria de Información, p.25).

Por su parte, la demanda de estacionamiento de automóviles en la vía pública continuó creciendo, aún con los mecanismos de estacionamiento tarifado implementados para desalentarla.

Por lo tanto, continuó observándose una creciente congestión vehicular, con la consiguiente contaminación de los valores ambientales de la zona.

Sarandí-Bacacay: un circuito peatonal[31]

En la línea de lo establecido por la propia reglamentación patrimonial en 1982, a principios de la década de 1990 se comenzó a trabajar sobre la peatonalización de un sector significativo sobre el borde este de la Ciudad Vieja: la calle Sarandí en el tramo que une las plazas Matriz e Independencia[32].

UNIDAD 2

[31] Ver Apéndice 2. *Proyectos Peatonales*.
[32] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*. Entrevista 3, Arq. Gustavo Aller.

UNIDAD 3

Peatonal Sarandí recién iniciado el s. XXI.

.

El tránsito peatonal sobre los primeros tramos peatonalizados de Sarandí continúa siendo intenso.

Vista de Sarandí hacia el Este desde Bacacay (2001) y hacia el oeste desde B. Mitre (2001). Autor: V. Solanas. Fuente: SMA.

El tramo peatonal frente a la Plaza Constitución es ocupado con actividad de los comercios gastronómicos frentistas. A la izquierda el edificio del Club Uruguay, a la derecha la vegetación de la Plaza Matriz y al fondo la Catedral Metropolitana.

Vista de Sarandí hacia la Plaza Constitución desde J.C. Gómez (2001). Autor: V. Solanas. Fuente: SMA.

Desde fines de la década de 1980, desde la CEPCV se venía planteando la idea de la peatonalización de la calle Bacacay sin llegar a concretarse (CEPCV, 1987, p.8). Para principio de los '90, se entendía que esta calle, junto con Sarandí (entre Juncal y J.C. Gómez) y el callejón Policía Vieja, eran aptas para conformar un circuito peatonal atractivo. Dicho sector mostraba una dinámica muy importante de uso de espacio público por parte del peatón, con la presencia de numerosos comercios instalados en las plantas bajas, pero además contenía un conglomerado de puntos emblemáticos desde el punto de vista turístico y cultural (las plazas Matriz e Independencia, la Catedral, el Cabildo, el Teatro Solís y numerosos edificios de alto valor patrimonial).

La propuesta, surgida desde la CEPCV, se encontró con una fuerte resistencia por parte de los comerciantes de la zona, quienes argumentaban que sus ventas sufrirían por no permitir a sus clientes acceder directamente en un vehículo.

En 1992, con proyecto de la CEPCV y financiación de la Intendencia, se ejecutó la peatonalización de las calles Sarandí, entre Juncal y J.C. Gómez, Bacacay, y el Callejón Policía Vieja.

Unidad Territorial 2
Etapa 1
(UT2 –E1)

Una vez culminada, sobrevino un período de reticencia, pasado el cual las calles comenzaron a cobrar un mayor dinamismo (Apéndice 1, Entrevistas, Arq. Aller). Tal fue así que en 1995, los propios comercios instalados frente la Plaza Matriz, solicitaron un segundo tramo de peatonalización, en la acera sur de la plaza.

Unidad Territorial 2
Etapa 2
(UT2 –E2)

El proyecto se elaboró nuevamente desde la CEPCV y su financiación quedo a cargo de los propios comercios interesados[33]. La propuesta original preveía una estrecha senda vehicular sobre el límite sur de la plaza, que finalmente no fue ejecutada quedando todo el tramo de uso exclusivo para el peatón. Si bien la peatonalización alteraba la traza original de la plaza que estaba delimitada por cuatro calles, generando una asimetría funcional, se priorizó el interés surgido desde la comunidad y el éxito de las etapas anteriores.

Esta etapa se conformó pensando desde un inicio en la ocupación del espacio público por parte de los comercios patrocinantes, previendo sectores para su expansión con equipamientos gastronómicos (mesas, sillas, sombrillas,etc.).

1992
Peatonalización de Sarandí etapa 1, Bacacay y mejoramiento del callejón Policía Vieja.

Res. 1856/92. Zonas de Carga.

Ambos sectores peatonalizados, el Mercado del Puerto por un lado y Sarandí por otro, funcionaban independientes. Si bien la zona del Mercado poseía buena conectividad con la ciudad por pertenecer al recorrido de numerosas líneas de transporte público, su acceso peatonal desde la Plaza Matriz no quedaba claramente definido.

Culminadas estas etapas, pasarían 10 años para que la Ciudad Vieja volviera a poner en marcha a un proyecto de peatonalización.

3.3.2 Gestión, planificación y normativa

Según lo observado por Spósito (2011): "Desde su creación y hasta el año 2003, la CEPCV desarrolló su accionar sobre la base de grandes líneas de trabajo derivadas de estrategias generales sin un plan formulado sobre la base de documentos técnicos que las respaldara" (p. 8).

1993
Concesión del estacionamiento tarifado (Autoparque).

Luego de la aprobación del Plan Especial de Ciudad Vieja, la CEPCV vio encuadrada y respaldada su tarea en un modelo territorial y un cuerpo normativo para la protección y el desarrollo del área.

[33] La Cigalle, La Pasiva, Mc. Donalds.

UNIDAD 3

La *estrella* alrededor del Mercado del Puerto a principios del s. XXI, antes de su peatonalización (Piedras, Yacaré y Pérez Castellano).

La peatonal frente al Mercado del Puerto se colmata de comercio informal, ocupando incluso la platafoma destinada para espectáculos.

Vista de la peatonal Pérez Castellano frente al Mercado del Puerto, hacia el sur (2000). Autor: V. Solanas. Fuente: SMA.

Al fondo se observa el edificio Jaureguiberry antes de su rehabilitación y Piedras antes de su peatonalización.

Vista del entorno del Mercado del Puerto, intersección calles Yacaré y Piedras (2000). Autor: V. Solanas. Fuente: SMA.

La gestión del Área Patrimonial

A partir de 1990, un nuevo agente surgió en el sector inmobiliario: el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Dicho Ministerio tenía encargado establecer una política habitacional a nivel nacional en el marco del Sistema de Acceso a la Vivienda (SIAV), con énfasis en atender a los sectores más carenciados. La Ciudad Vieja dejó entonces de verse desde el gobierno Nacional como área prioritaria para la inversión inmobiliaria, interrumpiéndose casi por completo los créditos del BHU y la cooperación entre el Estado Nacional y el Gobierno Departamental para la rehabilitación del área.

Al no implementarse programas efectivos para detener la emigración de la población residente, se hizo difícil la conservación de la población de bajos ingresos, que optó por desplazarse hacia barrios por fuera de las áreas centrales, donde los costos de la vivienda eran más bajos (PECV, 2003).

En el año 1990 tomó impulso el proceso de descentralización del Gobierno Departamental, con la creación de los Centros Comunales Zonales (CCZ), el Consejo Vecinal y la Junta Local, asumiendo funciones dentro del sector de la ciudad de su competencia. Desde entonces, un representante del órgano vecinal fue integrado a las Comisiones Especiales Permanentes.

1994
Inauguración del Edificio Yacaré.

En el mismo año se creó la Unidad de Protección del Patrimonio, con el objetivo de coordinar la gestión de las Comisiones Especiales Permanentes. A esto siguió la extensión del sistema patrimonial al resto de la ciudad con la creación de otras Áreas Patrimoniales, que tomaron la experiencia de Ciudad Vieja como modélica.

Más allá de estas áreas protegidas, en 1995 se creó otra figura de gestión dentro del Régimen Patrimonial: el *Bien de Interés Municipal*[34]. Esta tenía como fin identificar y valorizar construcciones o elementos urbanos aislados que representaran hitos en los que la ciudad y sus ciudadanos se reconocieran.

Cabe destacar por otro lado, en lo que refiere a difusión y participación de la comunidad, la celebración en 1990 del primer Día del Patrimonio en el Uruguay[35]. Convocada por el Ministerio de Educación y Cultura a nivel nacional, se trató de una instancia de sensibilización y participación ciudadana sobre el valor de los bienes y espacios patrimoniales, de los cuales Ciudad Vieja concentraba un gran número. Dada la gran adhesión que experimentó, el evento continúa repitiéndose anualmente, extendiéndose incluso a un fin de semana completo.

1995
Asunción como Intendente de Montevideo del Arq. Mariano Arana por el Frente Amplio (1995-2000).

Decreto Dptal. N° 26.864. Declaración de Bien de Interés Municipal.

Peatonalización de Sarandí. Etapa 2.

Celebración del primer *Día del Patrimonio*.

En estos años también surgieron asociaciones de actores de influencia en el territorio de la Ciudad Vieja. A partir de 1997 nació, relacionado a las Peatonales Sarandí, Bacacay y Policía Vieja, el *Paseo Cultural de Ciudad Vieja*. Se trató de una asociación de comerciantes y otros actores que aportaban para promover acciones de difusión de su distrito en convenio con la IM. Su creación representó la congruencia en el área de los intereses privado y público ya que si bien se trató de una iniciativa de financiación privada, la Intendencia aportaba permisos, incentivos y facilidades para la utilización del espacio público. Esta propuesta centró la atención en los tramos peatonales, generando importante actividad cultural, en especial los fines de semana.

[34] Decreto Dptal. 26.864. La denominación original fue de *Bien de Interés Municipal* cambió a la actual *Bien de Interés Departamental* con la aparición del tercer nivel de gobierno (Municipios).
[35] Iniciativa del Arq. José Luis Livni y gestionado por la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación.

Se observa el cambio en el límite del Área Patrimonial a partir del POT de Montevideo.

UNIDAD 2

Los tramos peatonalizados de Sarandí, etapas 1 y 2 se encuentran fuertemente consolidados. Llama la atención los edificios desocupados en la esquina de J.C. Gómez. En el resto de la calle hacia el oeste aparecen varios edificios desocupados o tapiados, lo cual aumenta hacia el encuentro con Pérez Castellano.

UNIDAD 2 CASO TESTIGO

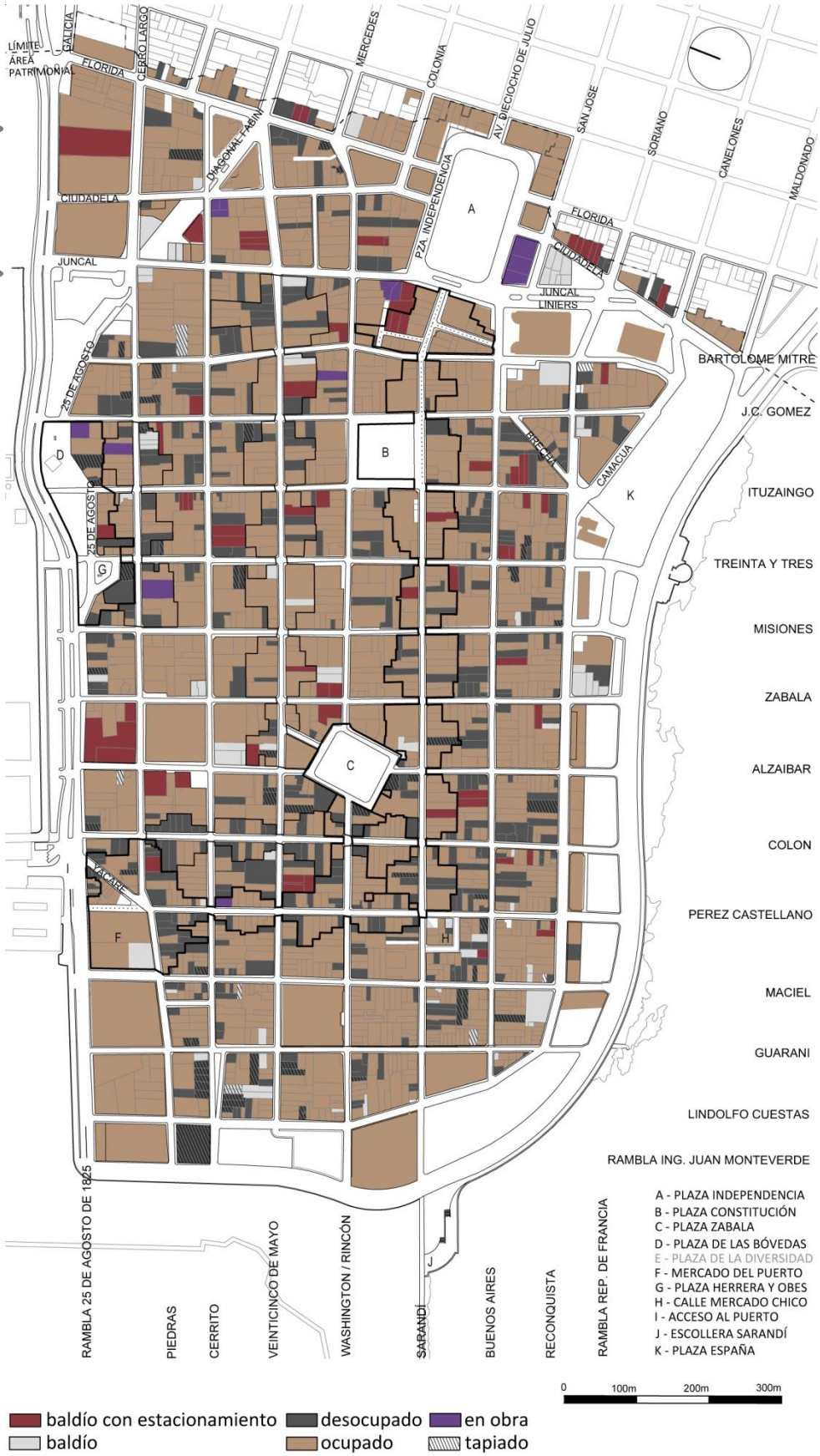
Se observan numerosas edificaciones desocupadas o baldíos en los tramos de 25 de Mayo entre Juncal y Treinta y Tres y entre 1 de Mayo y Pérez Castellano.

UNIDAD 1 Y 3

La ocupación sobre Pérez Castelllano y 25 de Agosto sin embargo se aprecia notoriamente irregular con alta cantidad de edificios tapiados o desocupados.

UNIDAD 3 CASO TESTIGO

Llama la atención la cantidad de edificaciones desocupadas en toda la extensión de la calle Colón.



[Plano 26] Ocupación de los predios previa al PECV (2003), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

La planificación del territorio y la normativa patrimonial

El año 1998 resulta un mojón en el planeamiento de la ciudad, con la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT)[36]. El POT definió el Régimen de Suelo Patrimonial, incorporó la normativa patrimonial vigente y especificó los instrumentos para la ordenación del territorio.

En los años siguientes se aprobaron diversas reglamentaciones respecto a la gestión patrimonial: en 1998 la modificación de las Comisiones Especiales Permanentes[37], en el año 2000 la creación de la Comisión Honoraria de Espacios Públicos Patrimoniales[38] (CHEPP), en 2001 la Ley de expropiación de bienes declarados Monumentos Históricos[39] y en 2002 la creación del Impuesto a la Edificación Inapropiada[40] y el nuevo régimen de incentivos e instrumentos punitivos para Áreas Patrimoniales[41].

1997
Surgimiento del Paseo Cultural de Ciudad Vieja.

En ese marco fue que en el año 2000 la Intendencia conformó un equipo mixto entre sus técnicos y una consultora privada, a fin de elaborar un Plan Especial para el área.

El Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV), se aprobó en 2003[42] junto al Inventario Patrimonial del Área, sobre lo cual se profundizará más adelante en este escrito.

3.3.3 El estado del área luego de las primeras peatonalizaciones

A instancias de la elaboración del PECV, se llevó a cabo un relevamiento detallado sobre el estado del tejido urbano de la Ciudad Vieja, cuyas observaciones se recogen a continuación en lo que refieren al recorte territorial de estudio. En ambos sectores ya peatonalizados se observa un mayor dinamismo de uso y mejor calidad del paisaje urbano, respecto a otros tramos de las mismas calles.

1998
Decreto Dptal. N° 28.242. Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo.

Decreto Dptal. N° 28.324. Modificación de las Comisiones Especiales Permanentes.

El tejido urbano adyacente a las calles de estudio

La calle corredor pos-colonial era y seguía siendo un elemento característico del paisaje urbano de la Ciudad Vieja, manteniendo sus dimensiones y alineaciones. No obstante, las alturas de las edificaciones frentistas como su tipología, volumetría, calidad arquitectónica y usos, habían variado según la zona del tejido, generando paisajes urbanos bastante diferentes.

Dentro del área de la Ciudad Vieja, el PECV estudió sectores identificados en el territorio como de *problemática homogénea*, varios de los cuales abarcan las actuales calles peatonales y se exponen a continuación.

UNIDAD 2

Tal fue el caso del eje comercial – residencial de Buenos Aires – Sarandí. La morfología del sector se definía por la manzana compacta de borde cerrado con edificaciones de alturas variables que combinan diversas tipologías edilicias de vivienda individual y colectiva y grandes edificios institucionales y de oficinas. Sus usos mezclaban una baja densidad de vivienda con oficinas, servicios y

[36] Decreto Dptal 28.242.
[37] Decreto Dptal 28.324.
[38] Resolución Dptal. 4.327/00.
[39] Ley 17.296.
[40] Resolución Dptal. 276/02.
[41] Decreto Dptal 29.884.
[42] Decreto Dptal. 30.565.

UNIDAD 2

La calle Sarandí de Juncal a Zabala compone una sucesión de tramos significativos. Entre las plazas independencia y Matriz posee visuales relevantes hacia ambas, acentuados por el cambio de dirección de la calle.

UNIDAD 1

Las calles que desembocan en 25 de Agosto han perdido sus visuales significativas respecto a las detectadas en el relevamiento de 1983, por la generación de una barrera por parte del Puerto que obstruyó las vistas a la bahía.

UNIDADES 2 Y 3

La Plaza Zabala, intersección de las unidades 2 y 3, es un punto de recepción de visuales relevantes desde las calles que en ella desembocan así como tramos significativos en sus cuatro lados.

UNIDAD 3

En el entorno del Mercado del Puerto se identifican varios tramos y visual relevante hacia el edificio de Aduana en la rambla. Se identifica a la rinconada Mercado Chico como tramo significativo.

[Plano 27] Tramos significativos y visuales protegidas identificadas por el PECV (2003), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

plantas bajas comerciales.

La imagen urbana de este sector era de buena calidad, observándose una fuerte direccionalidad enmarcada por las fachadas frentistas.

> El eje Sarandí que en su borde este termina con su condición de peatonal comienza a perder progresivamente hacia el oeste intensidad de actividades no sólo cuantitativa sino cualitativamente, con algunos focos de actividad pública y comercial como son el Registro Civil o la Cooperativa Bancaria. (…)
>
> La escasa circulación vehicular que presenta Sarandí, hace que de hecho funcione como semi-peatonal prácticamente hasta calle Zabala. (PECV, 2003, Memoria de información, p.48)

Un punto de interés visual importante que reconoció el Plan en este sector fue el encuentro entre Sarandí y Pérez Castellano, por las vistas hacia la escollera, hacia la Rambla Sur y hacia el edificio de la Aduana en el puerto. Este punto constituía una singularidad en la trama urbana ya que respondía a la antigua definición del Mercado Chico, con la calle que tomaba su nombre cortando la manzana del damero. Este punto fue entendido como un punto barrial de oportunidad con carencia de equipamientos (PECV, 2003, Memoria de Ordenación, pp. 33-35).

UNIDADES 2 Y 3

Otro sector identificado fue la calle Pérez Castellano, que el Plan estudió como una unidad comercial junto a la calle Colón. Esta última se encontraba en plena decadencia debido al traslado de la actividad comercial hacia otras zonas de la ciudad. El par Colón-Pérez Castellano configuraba un límite entre el sector comercial y financiero al este y el sector residencial al oeste.

UNIDAD 3

Según el PECV, el uso de la calle Pérez Castellano se compartía entre la vivienda y una intensa actividad comercial de pequeña escala y uso cotidiano a nivel barrial, rematada en su extremo por la presencia del Mercado del Puerto, que mantenía su relevancia a escala de la ciudad y como referente turístico.

Su morfología estaba dada por la manzana compacta de borde cerrado con tipologías edilicias introvertidas con patios internos, en su mayoría de baja calidad constructiva. Esto último, sumado a los elementos de cartelería asociados a las fachadas irregularmente, conformaban una imagen urbana de baja calidad, en su tramo sur hasta la calle Piedras. En su tramo norte entre Piedras y la Rambla, se mantenían edificaciones de valores relevantes y buena conservación, rematando visualmente en el edificio de la Aduana (PECV, 2003, Memoria de información, p. 46).

Respecto a la zona del Mercado del Puerto, las acciones de recalificación comenzadas a principios de 1980 no habían tenido continuidad en el resto de la calle, por lo cual se presentaba un marcado desequilibrio entre el sector de intensa actividad relacionado al Mercado y la calle hacia el sur: “La zona presenta importantes desequilibrios en la población residente, entre niveles muy bajos y marginales y población de nivel socioeconómico medio alojada en vivienda individual y colectiva de promoción pública generada en el período de la década de 1980” (PECV, 2003, Memoria de información, pp. 46-47).

Por lo tanto el sector Pérez Castellano fue identificado por el Plan como de *transición incompleta,* entre las acciones de renovación iniciadas en la década de 1980 y la permanencia de situaciones de deterioro edilicio y tugurización del

2000

Asunción como Intendente de Montevideo del Arq. Mariano Arana reelecto por el Frente Amplio (2000 - 2005).

Resolución 4327/00. Creación de la Comisión Honoraria de Espacios Públicos Patrimoniales.

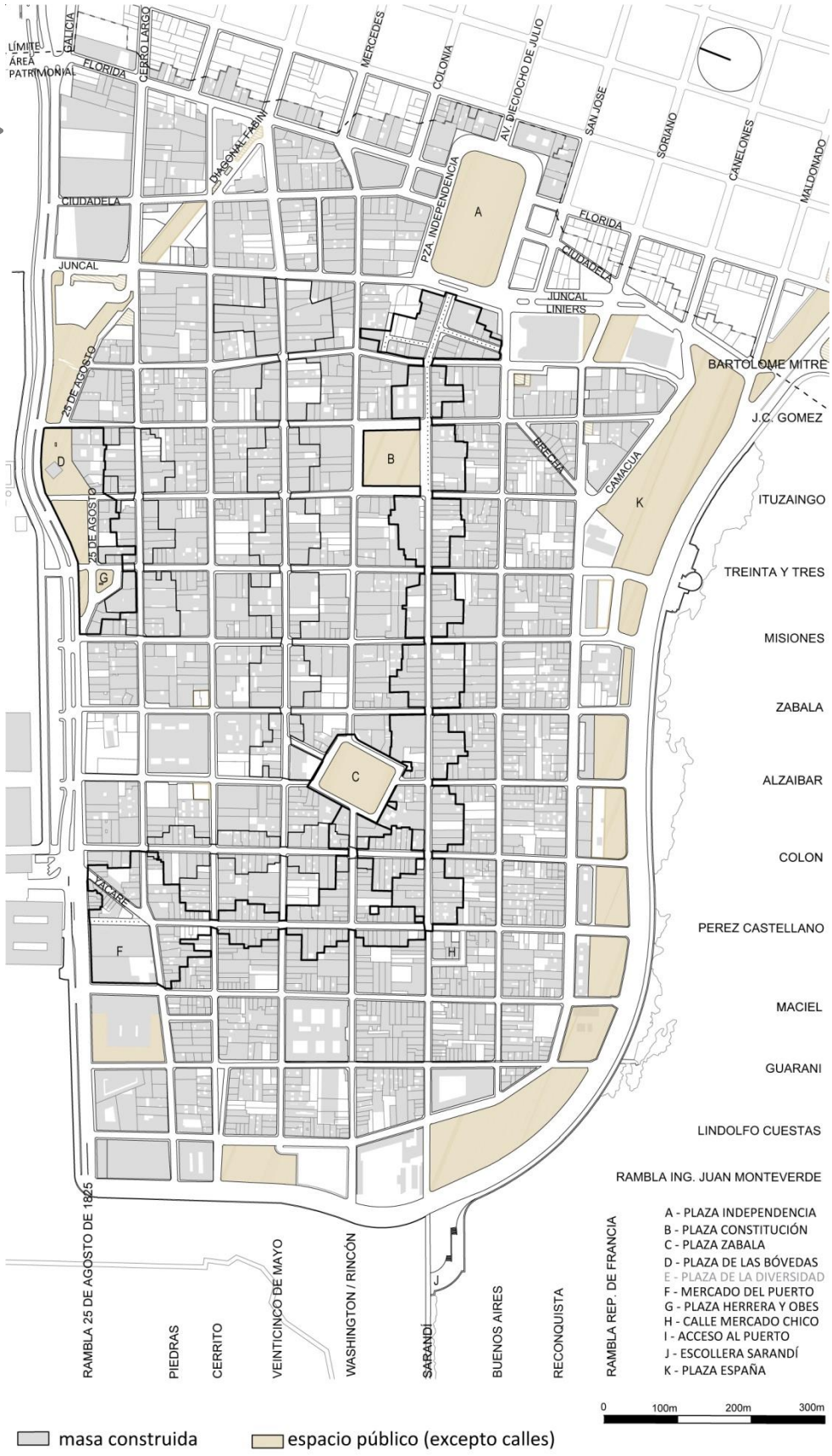
Elaboración del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbano de la Ciudad Vieja.

2001

Ley 17.296. Expropiación de bienes MHN.

Inicio del convenio IMM-MVOTMA en el marco del PECV.

Los mayores espacios públicos se localizan mayoritariamente sobre los bordes del área a excepción de las plazas Matriz y Zabala.
La Unidad 1 sobre 25 de Agosto se encuentra vinculada a amplios espacios públicos sobre la rambla al norte, la Unidad 2 entreteje mediante Sarandí las plazas interiores, mientras que la Unidad 3 no se relaciona a espacios públicos significativos salvo su vinculación tangencial con la plaza Zabala.
Si bien todas las unidades se aprecian mayoritariamente construidas, en cada una existen aún algunos baldíos. Llama la atención el baldío en Policía Vieja (Unidad 1), pasante hacia Juncal.



[Plano 28] Masa construida y espacio público (2003), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

entorno debido al detenimiento de dichas acciones que contrastan con la vitalidad del entorno del Mercado del Puerto como enclave. Esto le imprimía grandes potencialidades a la vez que lo reconocía como un sector descaracterizado (PECV, 2003, Memoria de Ordenación, pp. 33-35).

Por otro lado, sobre el sector del entorno a la calle 25 de Agosto el Plan expresa:

> Este sector de la Rambla está caracterizado por: el cerco que separa el Puerto y la ciudad; el uso de una importante porción de este espacio durante el horario laboral como estacionamiento colectivo informal; y finalmente, la presencia, no constante, de una masa arbórea de gran porte. Los dos primeros elementos señalados son negativos desde un punto de vista de las calidades espaciales y visuales de algunos tramos. (PECV, 2003, Memoria de información, p. 13).

UNIDAD 1

Varias obras de rehabilitación en este sector se llevaron a cabo durante este período, como las cooperativas de vivienda COVICIVI I y COVICIVI II (Casa Lecoq) entre J.C. Gómez e Ituzaingó. No obstante, la imagen urbana de estos tramos continuaba percibiéndose deteriorada por el mal estado de conservación de muchas edificaciones y la baja calidad ambiental de los espacios públicos.

El PECV identificó al sector Piedras – Las Bóvedas como zona de contradicciones, donde se observaban por un lado operaciones de vivienda colectiva llevadas a cabo recientemente y por otro edificaciones ruinosas y tugurizadas junto a un espacio público degradado pero de mucha potencialidad paisajística, ligado a la Rambla Norte (PECV, 2003, Memoria de Ordenación, pp. 33-35).

UNIDAD 1
Y CASO TESTIGO

2002

Resolución 276/02. Creación del Impuesto a la Edificación Inapropiada.

Decreto Dptal. N° 29.884. Nuevo Régimen punitivo e incentivos para Áreas Patrimoniales.

Elaboración del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja

.

<u>El espacio público</u>

La Ciudad Vieja contaba con pocos espacios verdes, concentrados fundamentalmente en el perímetro y puntualmente en las plazas. Las veredas al interior de la trama no poseían árboles y debido a su acotado ancho no era factible su incorporación. Por otro lado, el alto factor de ocupación del suelo (cercano al 100%) no favorecía el arbolado en los predios privados, por lo tanto las plazas oficiaban como verdaderos oasis en medio del denso tejido construido.

En este contexto, la Plaza Zabala se encontraba fuertemente caracterizada por su equipamiento vegetal y, por su particular orientación respecto a la trama, constituía un espacio protegido, fuertemente delimitado por las construcciones que lo enfrentaban (IM, 2003, Memoria de información, p.20). Las visuales desde las calles Washington y Alzaibar hacia la plaza eran reconocidas por el PECV dentro de los puntos de interés visual del área.

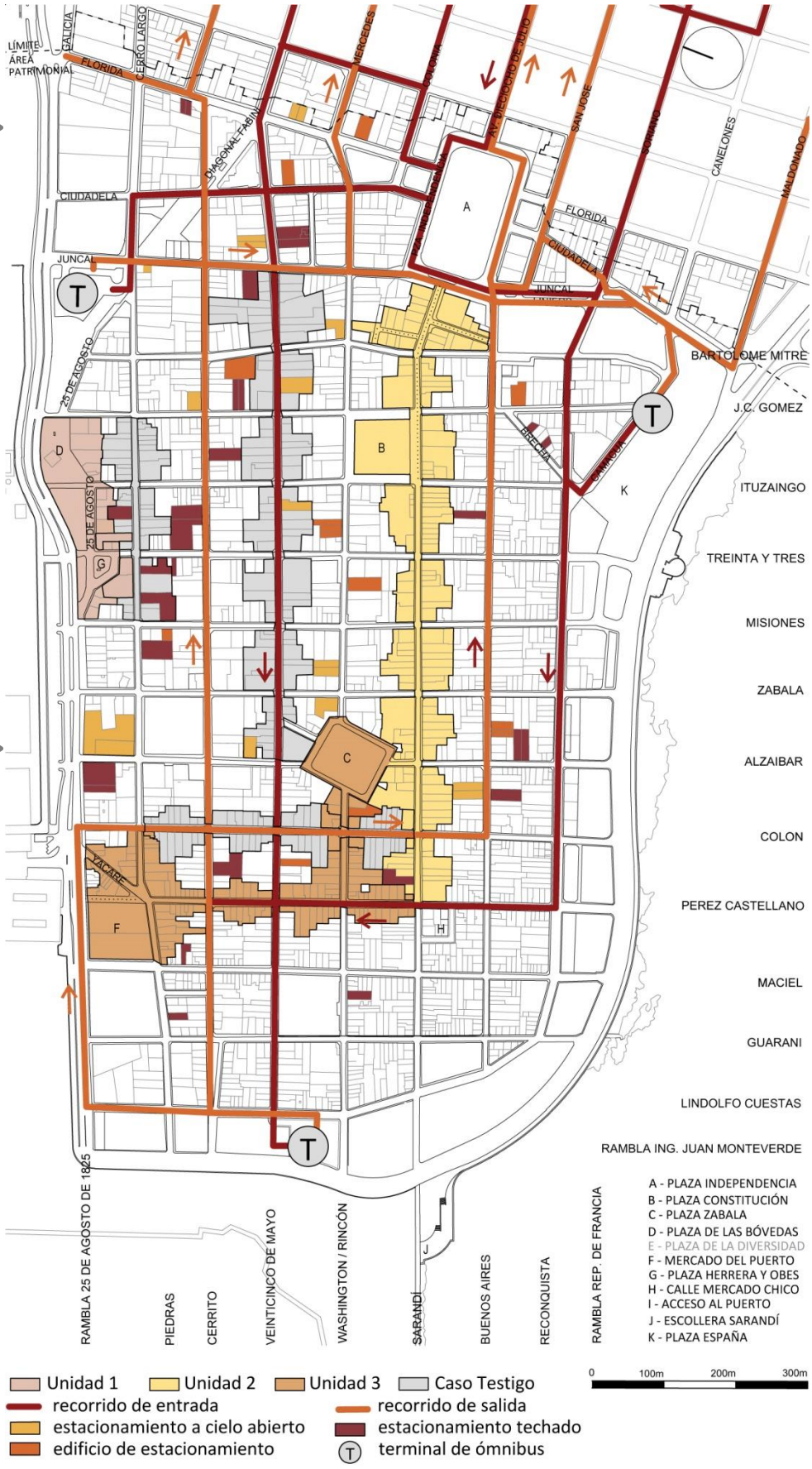
UNIDADES 2 Y 3

La única plaza vinculada hasta el 2003 con el conjunto peatonal, continuó siendo la Plaza Matriz, que conservaba su trazado original inserto en la asimetría urbanística generada por la peatonalización de su tramo por Sarandí. El perfil edilicio sobre sus bordes, conformado por edificaciones de muy diferentes épocas y estilos arquitectónicos, poseía numerosos ejemplos de gran valor patrimonial.

UNIDAD 2

El transporte colectivo se había reorganizado a fines de los 1990 mediante pares de vías de entrada-salida:
-2 pares de entrada: uno al norte (25 de Mayo - Cerrito) y uno al sur (Buenos Aires – Reconquista)
-2 pares de atravesamiento norte-sur: Pérez Castellano-Colón hacia el oeste y Juncal-Ciudadela en el entronque con el Centro.
Las terminales se ubican sobre el límite con el barrio del Centro y hacia el borde costero oeste.

Casi no aparecen predios destinados a estacionamiento en las unidades de estudio.
La Peatonal Sarandí (Unidad 2) ha sido despojada del transporte colectivo, mientras que Pérez Castellano (Unidad 3) aparece fuertemente caracterizada como vía de transporte público junto a su par la calle Colón (Caso testigo) para el atravesamiento norte-sur de la península.
La calle 25 de Mayo (caso testigo de la Unidad 2) funciona canalizando el flujo de ómnibus prevenientes del centro por la calle Uruguay hacia la terminal de la Aduana.



[Plano 29] Funcionamiento del transporte público y localización de estacionamientos previo al PECV (2003), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

3.4 La expansión del conjunto de calles peatonales en el marco del Plan Especial de la Ciudad Vieja 2003 – 2015

La aprobación del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (PECV) en el año 2003, en el marco de lo establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT) respecto a Planes Especiales[43], significó tanto una actualización sobre el estado del área como una revisión de sus límites[44], sus mecanismos de gestión y su normativa.

El Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbano de la Ciudad Vieja, aprobado junto al Plan, actualizó, revisó y amplió la información sobre el estado del tejido (edificaciones, tramos y espacios públicos) y explicitó su valoración desde el punto de vista urbano-patrimonial.

A partir de estos nuevos instrumentos de ordenación del territorio, se generó una mayor transparencia respecto a las *reglas del juego* para la intervención en la Ciudad Vieja, lo cual fomentó un paulatino incremento en el interés por la inversión privada en obra nueva y rehabilitación edilicia (Spósito, 2011, p.15).

Esto fue reforzado por parte de la Intendencia de Montevideo que, por un lado puso en marcha varios programas y convenios con el fin de estimular y viabilizar la rehabilitación de las construcciones existentes y por otro, realizó ella misma una significativa inversión en obra pública, tanto edilicia como en espacio público, que incluyó la peatonalización de otros sectores del área conformando el conjunto de calles peatonales actual.

En este período no llegó a revertirse el proceso de pérdida de población residente y de actividades (comerciales y administrativas) trasladadas a otros sectores de la ciudad (Spósito, 2011, p.17), aunque sí se disminuyó notoriamente el ritmo de su decrecimiento. Según el censo del año 2011 del Instituto Nacional de Estadística, la población de Ciudad Vieja era de 12.555 en un total de 1.318.755 habitantes en Montevideo. Esto significó un descenso del 2,8% respecto a la población de 2004 (12.911 habitantes), no tan marcado como en lapsos anteriores, manteniéndose aproximadamente la relación respecto a la población total de la ciudad (3 al 5%).

Para el año 2010, la IM entendió que resultaba oportuna una revisión de la gestión del área y del PECV. En esa línea, se conformó un convenio con la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República para la realización de un nuevo Inventario Patrimonial y se contrató a una empresa consultora para llevar a cabo un relevamiento y diagnóstico de la zona.

Si bien llegó a actualizarse un importante volumen de información y trazarse algunas recomendaciones para la gestión, el proceso de revisión iniciado quedó inconcluso.

2003

Decreto 30.565. Plan Especial de Ordenamiento, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja.

Aprobación del Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbano de la Ciudad Vieja.

Decreto Dptal. N° 30372. Modificación de normativa para Rehabilitación de Edificios.

2004

Inicio del *Programa Ciudad Vieja Renueva*

Concurso para la peatonalización de Sarandí. Etapa 3.

Ensanche de vereda en B.Mitre entre Sarandí y Buenos Aires.

Reinauguración del Teatro Solís.

3.4.1 Planificación, gestión y normativa

<u>Una nueva mirada sobre el dominio peatonal: el PECV</u>

El Plan Especial de Ordenación Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (2003) definió un modelo territorial para la ordenación del territorio basado en tres

[43] Decreto Dptal 28.242/98 Art. D.50

[44] El límite este del Área Patrimonial fue ajustado por el Decreto 28.242 del POT (Área Patrimonial Ciudad Vieja – 18 de Julio) y nuevamente con el Decreto 30.565 del PECV.

Se plantea la organización con un único par de vías para un circuito cerrado de entrada y salida de ómnibus: 25 de Mayo al norte y Buenos Aires al sur, conectadas por la calle Colón y alternativamente por Maciel y Lindolfo Cuestas. Ninguna de las calles peatonales actuales se involucraba en el circuito de transporte colectivo. Las terminales dentro de la península se suprimían, trasladándose al Centro.

[Plano 30] Propuesta de reordenación del transporte colectivo del PECV (2003), con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

aspectos principales (Memoria de Ordenación, p.1):

- La inserción del área en el sistema metropolitano (sus roles y significado).
- La relación entre patrimonio histórico y contemporaneidad.
- La organización espacial del área: distribución de usos y actividades, caracterización del tejido, sistema de espacios públicos, sistema de movilidad.

Dentro de este modelo, la extensión del dominio peatonal se encuadró en una reordenación del sistema de movilidad y de los espacios públicos.

Así quedó explicitado dentro de sus objetivos particulares: la preservación y puesta en valor del tejido urbano existente, la recalificación de los espacios públicos y el mejoramiento de la imagen urbana, asegurar la correcta accesibilidad y circulación interna en el área, reducir en número y dimensiones los vehículos que circulen en ella y promover el protagonismo del peatón (IM, 2003, Memoria de Ordenación, p. 4). Esto implicaba por un lado, plantear un nuevo modelo de movilidad y por otro, una reordenación de los espacios públicos con una fuerte apuesta al aumento del dominio peatonal.

El nuevo modelo de movilidad y espacio público

El PECV consideraba que el modelo existente del espacio público se estructuraba en base al dominio vehicular, no respondiendo a la demanda de circulación peatonal existente (IM, 2003, Memoria de Ordenación, p. 15).

Planteaba entonces la necesidad de reequilibrar las áreas de dominio vehicular y peatonal como cuestión fundamental en la ordenación del territorio.

Con el fin de lograr este equilibrio, el *modelo territorial* del PECV implicó un cambio conceptual en el rol que la Ciudad Vieja tenía en el transporte a escala de la ciudad, pasando de considerarse como terminal de transporte colectivo a constituir un circuito local, servido desde el exterior del área (consolidando la línea en la que se venía proponiendo desde la década de 1990).

La nueva organización del transporte colectivo planteaba un único par de vías que generaban un circuito de entrada y salida de ómnibus: 25 de Mayo al norte y Buenos Aires al sur, conectadas por la calle Colón y alternativamente por Maciel y Lindolfo Cuestas. Proponía también suprimir las terminales de ómnibus dentro del Área Patrimonial, trasladándolas al barrio limítrofe del Centro.

Al mismo tiempo, la nueva organización implicaba una reestructura en el viario para desestimular la circulación vehicular particular en favor de otros medios de transporte. En este sentido se asumía a la rambla como vía de circulación rápida perimetral, designando ciertos pares de calles de circulación vehicular preferente para atravesar la península: Ciudadela-Juncal-Florida, Misiones-Zabala, Reconquista-Cerrito y Colón—Pérez Castellano (IM, 2003, Memoria de Ordenación, pp. 18-20). Este último par estaba designado para favorecer una mejor accesibilidad al barrio Guruyú y el entorno del Hospital Maciel.

Además de la jerarquización del viario, se planteó reorganizar el estacionamiento tanto en la vía pública como en puntos específicos, apuntando a mantener una alta rotación y a reubicar los estacionamientos colectivos hacia los bordes.

2005

Asunción como Intendente de Montevideo de Ricardo Ehrlich por el Frente Amplio (20005 - 2010).

Decreto Dptal. 31.595 Locales de esparcimiento nocturno.

Construcción de la Plaza Escollera Sarandí.

Conformación de la Plaza de la Diversidad.

Ejecución de la peatonalización de Sarandí. Etapa 3.

Creación de la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja.

La propuesta de mejoramiento del dominio peatonal se concentra en el centro-este de la península.

UNIDAD 2

Se plantea extender la peatonal Sarandí desde Ituzaingó a Zabala, a lo cual se suma un circuito con ensanches de vereda a continuación del primer tramo peatonalizado hacia el sur, abarcando B. Mitre, Buenos Aires y Reconquista (área del proyecto *Sistema de espacios públicos sector sureste* de 1988).

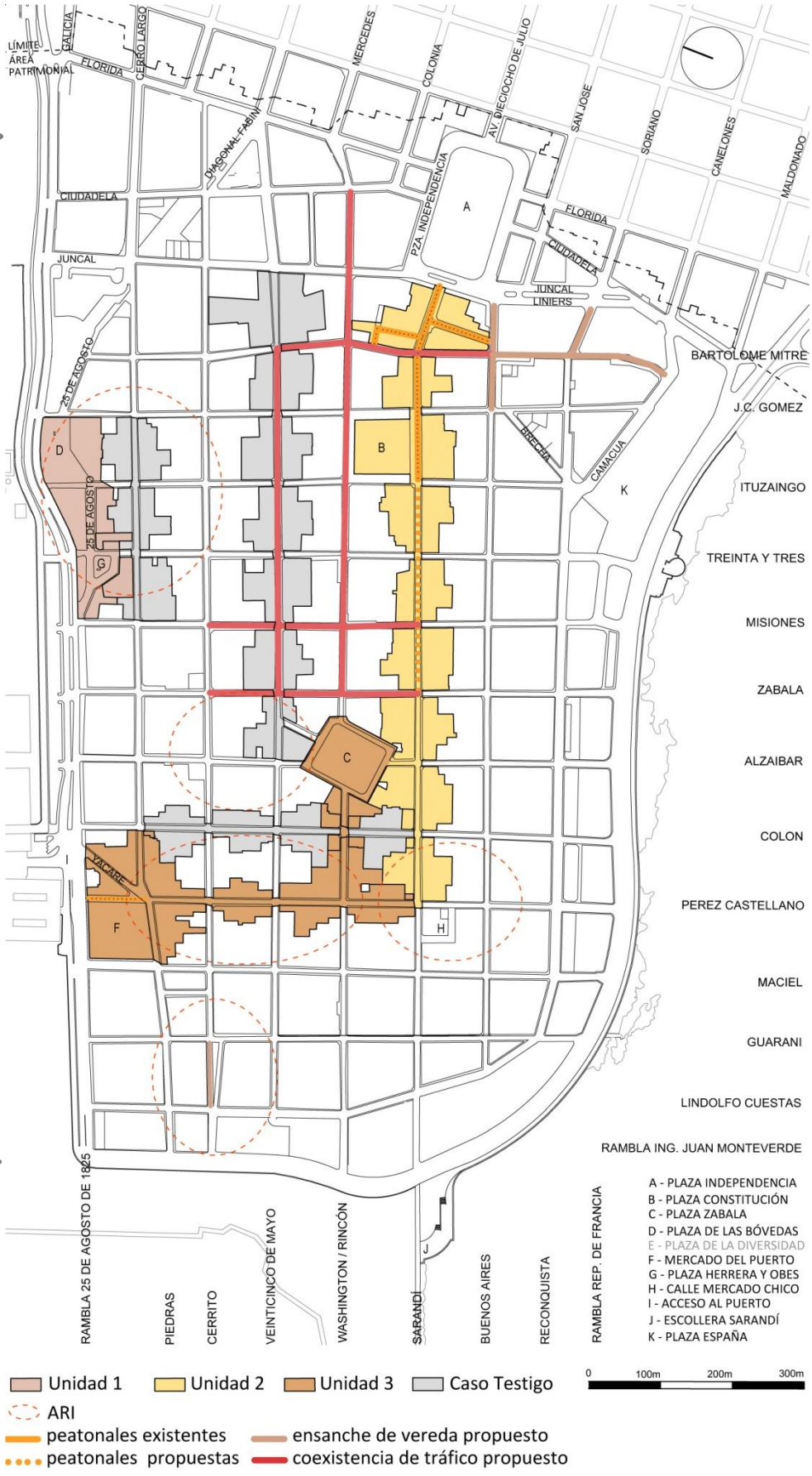
UNIDAD 2 CASO TESTIGO

Se plantea además un conjunto de calles de mejoramiento peatonal en el distrito financiero: B. Mitre, Zabala, Misiones, Cerrito y 25 de Mayo.

UNIDAD 3

No se plantean cambios en el dominio peatonal de la calle Pérez Castellano.

Las unidades de estudio son interceptadas por varias de las ARI identificadas en el PECV:
-Sector Piedras-Las Bóvedas (Unidad 1)
-Sector Pérez Castellano (Unidad 3)
-Sector Mercado Chico (intersección de Unidades 2 y 3)



[Plano 31] Clasificación de vías y Áreas de Rehabilitación Integrada (ARI) propuestas por el PECV (2003), con referencia a las Unidades de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

La propuesta de tránsito peatonal

Dentro del nuevo modelo de movilidad y espacio público antes mencionado, el aumento de las áreas de dominio peatonal adquiría renovada magnitud.

El PECV (2003) señalaba en referencia a las calles peatonales:

> La ordenación de los espacios públicos de carácter peatonal de Ciudad Vieja considera diversos aspectos: la demanda por intensidad de tráfico o carácter de paseo, la posición estratégica como conexión de nodos (cultural, comercial y financiero), la calidad espacial y el valor patrimonial, los usos localizados en torno a ellos, así como también recoge la experiencia desarrollada desde hace veinte años, a partir de la realización primero de la peatonal Pérez Castellano y luego del sistema Sarandí-Bacacay-Policía Vieja. (…)
>
> Las calles peatonales, como ya fue expresado, fundamentalmente retoman y desarrollan la experiencia previa, culminando la conformación de circuitos peatonales. (Memoria de Ordenación, pp. 16-17)

Aquellas calles definidas por el PECV como exclusivamente peatonales fueron:

- Sarandí entre Zabala e Ituzaingó.
- Brecha, entre Reconquista y Buenos Aires.
- Liniers, entre Reconquista y Buenos Aires.
- Cerrito – Plaza Isabelino Gradin, entre J.C. Gómez y Guaraní.

2006

Inauguración del museo del carnaval.

Proyecto para la peatonalización Pérez Castellano Etapa 2, Piedras y Yacaré.

Concurso para la peatonalización de la calle 25 de Agosto.

La rehabilitación urbana

En base al diagnóstico del área, el PECV diseñó una nueva figura que señalaba porciones del tejido urbano prioritarias para la intervención, tanto en espacio público como en la edificación: las Áreas de Rehabilitación integradas (ARI).

Estas áreas correspondían a sectores que se encontraban especialmente degradados pero que a la vez se visualizaban con gran potencial para su recuperación. Para su definición se consideraban ciertos elementos comunes, como la cantidad de predios baldíos, el mal estado de conservación de sus edificaciones y la existencia de algún espacio público significativo.

Algunas de las ARIS identificadas intersectaban el conjunto de calles peatonales actual, según lo establecido en la Memoria de Ordenación del PECV, pp. 33-35:

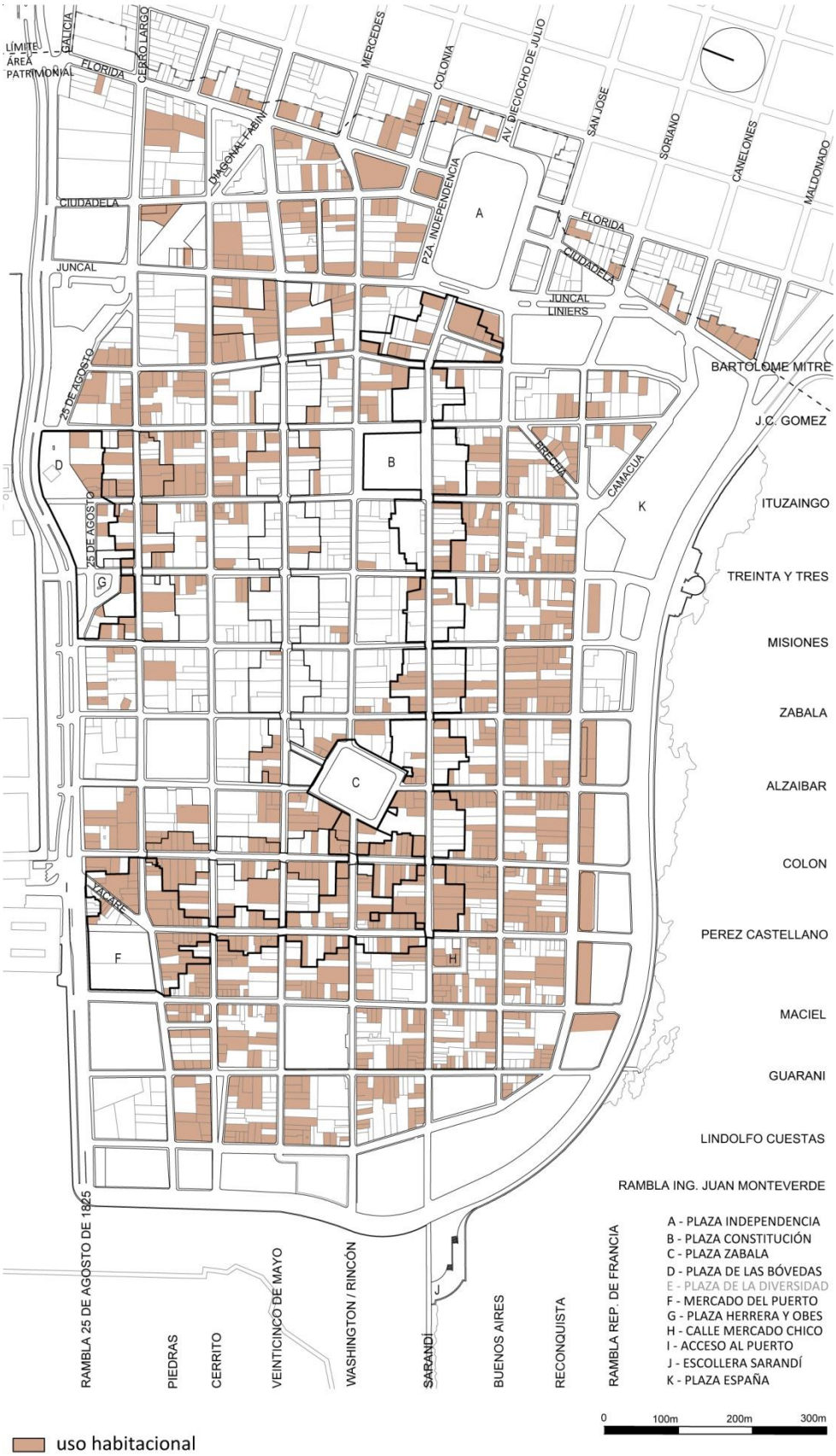
- Sector Piedras – Las Bóvedas (engloba la actual Peatonal 25 de Agosto)
- Sector Pérez Castellano (engloba la actual Peatonal Pérez Castellano)
- Sector Mercado Chico (actual intersección de Pérez Castellano y Sarandí)

UNIDAD 1
UNIDAD 3
UNIDADES 2 Y 3

Las intervenciones en espacio público por parte de la IM que se expondrán más adelante, atendieron en alguna medida a estos sectores.

La Intendencia promovió además, incentivos para la inversión y rehabilitación del tejido en manos privadas y llevó a cabo ella misma la rehabilitación de ciertas edificaciones existentes.

En esta línea corresponde mencionar el *Programa Ciudad Vieja Renueva*, llevado a cabo entre 2003 y 2004 a partir de una cofinanciación de la IM y la Unión Europea en el marco de la Red Nº 5 de Urb-AL. Este programa, que tuvo



[Plano 32] Uso de vivienda en planta alta (2003), con referencia a las Unidades territoriales de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

incidencia con acciones sobre el territorio, estaba dirigido a favorecer la integración de la población en áreas centrales deprimidas, a partir de la implementación de propuestas que favorecieran el desarrollo socioeconómico. Para el caso de la Ciudad Vieja se llevaron a cabo:

- La Escuela Taller para formación en oficios relacionados a la construcción dirigida a los sectores de población residente de menores recursos y direccionada particularmente a la rehabilitación de fachadas.
- La formación para la reinserción laboral y pasantías de primer empleo para jóvenes, dirigidos a la población residente.
- Los créditos a micro emprendimientos productivos y comerciales, nuevos o ya establecidos en el área.

Por otro lado, la Intendencia continuó con su política de facilitar el acceso a la vivienda social. Previo al comienzo de la redacción del Plan, la IM ya había efectuado la compra de fincas y predios baldíos existentes en el territorio de la Ciudad Vieja. Estos, sumados a los que eran de su propiedad, significaron una importante dotación de tierra que favoreció en los años siguientes la implantación de actividades deseables para el sector, en particular las cooperativas de vivienda de ayuda mutua (Spósito, 2011, p. 10), a fin de retener y atraer población residente. No obstante, en este período, no se logró revertir el proceso de pérdida de población.

En la misma línea, en el año 2005 se creó la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja, que comenzó a ejercer funciones en 2008, en el marco del programa *Oficinas de Rehabilitación*. Este tenía como fin otorgar préstamos, subsidios y asesoramiento técnico para el mantenimiento y rehabilitación de edificaciones con destino a vivienda que presentaran problemas de deterioro debido a la avanzada edad de las construcciones.

Desde entonces, la IM viene otorgando préstamos a particulares para rehabilitación en Ciudad Vieja, generando instancias de intercambio con la comunidad respecto a la rehabilitación del barrio y llevando a cabo acciones directas de rehabilitación en fachadas particulares.

2008
Ejecución de la peatonalización de la calle 25 de Agosto.

La revisión del PECV

Si bien la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja continuó gestionando el Área Patrimonial en el marco de lo establecido en el PECV, su rol se encontró cada vez más limitado a las cuestiones arquitectónico-urbanísticas. El no contar con un presupuesto propio para inversiones, entre otras limitaciones de recursos, y el ser el único organismo a cargo de la gestión del área, significó un importante obstáculo para el desarrollo de las propuestas y el seguimiento del Plan Especial (Spósito, 2011, p.8).

Asimismo, por ser una dependencia del Departamento de Planificación, "ha ligado fuertemente su accionar con el manejo de temas arquitectónicos y urbanísticos, más que a otras dimensiones de lo patrimonial" (Spósito, 2011, p.11), que abarcaran otros aspectos de la cultura (como el patrimonio inmaterial).

En el año 2010 la IM firmó un convenio con el BID para llevar a cabo acciones en el marco del Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja. Este programa se basaba en seis componentes: actualización y profundización del Plan Especial, diseño de la estrategia de desarrollo económico local, desarrollo del modelo de gestión, estrategia de comunicación, intervenciones piloto y difusión.

UNIDAD 2 Y
CASO TESTIGO

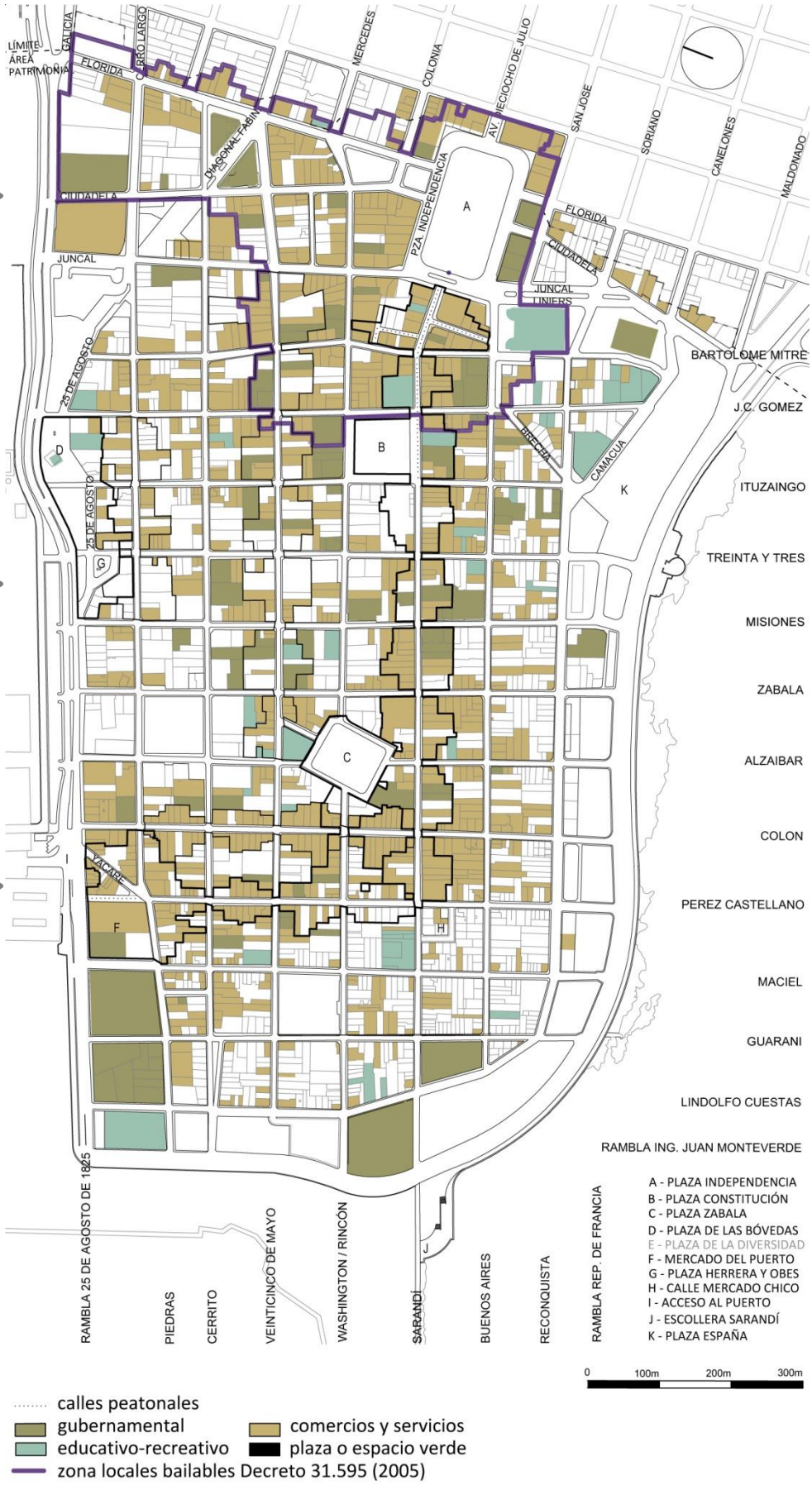
Los tramos de Sarandí y 25 de Mayo desde Juncal a Ituzaingó presentan gran densidad de usos colectivos en planta baja y quedan englobados dentro de la zona permitida para la implantación de locales nocturnos.

UNIDAD 1 Y
CASO TESTIGO

Se observa una menor concentración de usos colectivos sobre 25 de Agosto y Piedras entre J.C. Gómez y Misiones, en comparación con las otras Unidades de estudio.

UNIDAD 3 Y
CASO TESTIGO

Importante concentración de usos colectivos en el entorno del Mercado del Puerto y Pérez Castellano entre la Rambla Portuaria y Washington.
La más alta ocupación de usos colectivos se encuentra sobre la calle Colón.



[Plano 33] Usos colectivos en planta baja (2003) y zona de implantación de locales bailables según Decreto 31.595, con referencia a las Unidades de estudio. Fuente: PECV. 2003. Elaboración propia.

Con dichas bases se llevaron a cabo:

- El Inventario Patrimonial 2010, en convenio con la Facultad de Arquitectura de la UDELAR[45], en el cual se actualizó y amplió la información del área desde el punto de vista de su valoración patrimonial, adecuándola a un concepto de patrimonio más abarcativo en consonancia con los criterios internacionales comentados en el Marco teórico-conceptual.
- El relevamiento de servicios sociales, en convenio con la ONG Carden.
- La encuesta de Hogares, en convenio con la Asociación Pro Fundación Ciencias Sociales.
- Un análisis y propuesta de la gestión del área, a cargo del Consorcio consultor Nueva Ciudad Vieja (Nippon Koei LAC, CSI Ingenieros, Equipos Mori, Ibitech SA).

3.4.2 El estado del área: los cambios en el uso del espacio peatonal

A principios de los 2000 el conjunto de las calles peatonalizadas no habían variado su extensión luego de las intervenciones en los años 1990.

2009

Ejecución de la peatonalización de Pérez Castellano Etapa 2, Piedras y Yacaré.

Proyecto de peatonalización de Sarandí etapa 4 y Alzaibar.

Proyecto de peatonalización de Pérez Castellano etapa 3.

Proyecto de peatonalización de Washington.

A partir del año 2004 comenzaron a observarse cambios en las dinámicas de uso de estos espacios peatonales asociados a la actividad nocturna para esparcimiento y enmarcados en las lógicas de transformación acelerada de la ciudad contemporánea.

Según exponen Carmona y Varela en su artículo publicado en 2006, el modelo de locales bailables había dejado de lado los grandes contenedores autónomos (ligados muchas veces directamente al transporte en automóvil) por sistemas en los que una multiplicidad de espacios se interconectaban mediante el espacio público, ampliando la diversidad de oferta para el usuario. Estos sistemas, sostenidos por el propio entramado del espacio público, se instalaron cada vez más cerca de las áreas centrales y tuvieron gran recepción en la Ciudad Vieja.

Las calles peatonales proporcionaban el soporte ideal para estas actividades, además de encontrarse en un punto central, fácilmente accesible desde toda la ciudad.

La apropiación del espacio peatonalizado cambió entonces, al incorporarse nuevos usos a las edificaciones (locales de esparcimiento nocturno) y densificarse los ya existentes (bares, restaurantes, etc.). Las peatonales, en especial Bacacay y Sarandí, intensificaron su uso nocturno ligado directamente a la actividad de las plantas bajas de las edificaciones.

UNIDAD 2

Estas calles, además de canalizar el flujo de usuarios itinerantes, se constituyeron como espacio de intercambio nocturno en sí mismo, tanto recibiendo usuarios que no necesariamente accedían al espacio privado como oficiando de expansión de la actividad privada de los locales hacia la vía pública (con mesas y sillas por ejemplo). Para una zona que habitualmente se vaciaba en horarios nocturnos, esto significó una re-significación del espacio como lugar de intercambio.

Siguiendo a esta nueva dinámica, en 2005 la Intendencia generó una reglamentación[46] que delimitó una zona donde se entendía viable la localización de las actividades nocturnas (por sus características funcionales y poblacionales)

[45] Resolución Municipal Nº 5340/09.
[46] Decreto Dptal. 31.595.

El circuito principal se organiza con una vía de entrada en el norte (cerrito) y una única vía de salida en el sur (Buenos Aires), enlazadas al oeste por Lindolfo Cuestas.

Se observa que la calle Pérez Castellano se libera del tránsito colectivo que la había caracterizado en las últimas décadas.

[Plano 34] Circulación de transporte colectivo, calles peatonales y estacionamiento en 2010, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

y las condiciones para su implantación, a fin de evitar interferencias nocivas con el entorno, en especial con la actividad residencial cuya conservación era altamente valorada. Dicha zona englobó al primer tramo peatonal de Sarandí con Bacacay y Policía Vieja, consolidando una ocupación que se venía dando de forma espontánea.

Estos cambios implicaron la adaptación de las edificaciones a los nuevos usos, en especial abriendo la relación de las plantas bajas con el espacio público, generando una vinculación directa de los establecimientos con la calle.

En este marco y ligado al circuito gastronómico, se ensanchó la vereda de la calle Bartolomé Mitre en el año 2004[47] con una plataforma para mesas y sillas. Este sector peatonal, atado también a la reapertura del entonces recientemente renovado Teatro Solís, ganó dinamismo con usos culturales, comerciales, gastronómicos y de esparcimiento en general.

Esta dinámica de uso perduró por varios años, observándose un declive hacia fines de la década, debido al traslado de la actividad nocturna hacia otros puntos de la ciudad, encuadrado en las mismas lógicas de transformación que habían provocado su auge.

2010

Asunción como Intendenta de Montevideo de Ana Olivera por el Frente Amplio (20010 - 2015).

Ejecución de la peatonalización de Sarandí etapa 4 y Alzaibar.

Ejecución de la peatonalización de Pérez Castellano etapa 3.

Ejecución de la peatonalización de Washington.

Inauguración de la Plaza del Carnaval.

Convenio IM – BID, *Programa Revitalización de la Ciudad Vieja* 2010-2012.

Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja y el Centro de Montevideo

3.4.3 Las acciones sobre el territorio

<u>Un nuevo reordenamiento del tránsito vehicular</u>

Durante este período y basado en lo establecido por el PECV, se consolidó finalmente el reordenamiento del transporte colectivo sobre el que se había avanzado paulatinamente en los períodos anteriores. Esto posibilitó en los hechos la liberación de varias vías, algunas de las cuales resultaron claves para la conformación del conjunto de calles peatonales.

En el marco de lo establecido en el modelo territorial del PECV, se apuntaba a reducir el flujo de ómnibus y automóviles que circulaban por el centro histórico.

En este sentido, en 2005 el circuito general de transporte colectivo se conformó mediante una vía de entrada principal por la calle Cerrito al norte (con la calle 25 de Mayo como línea alternativa para ómnibus *Diferencial*[48]) y una única vía de salida por Buenos Aires al sur, unidas al oeste por la calle Lindolfo Cuestas (o Colón para el caso de los *Diferenciales*). Esto significó la apertura de Lindolfo Cuestas entre Sarandí y Buenos Aires para tal motivo.

Otras operaciones realizadas con el mismo objetivo incluyeron: la realización de paradas de trasbordo en los límites con el Centro (para limitar la cantidad de líneas que accedían a la Ciudad Vieja) y mejoras en la vialidad (repavimentación y señalización).

A raíz de esto, se produjo una importante reducción del 40% en las unidades de transporte público que ingresaban a la península (Spósito, 2011, p.19).

El nuevo circuito liberó a Pérez Castellano de su carga vehicular, lo que posibilitó pensar en su inclusión dentro del conjunto peatonal, como finalmente ocurriera.

Respecto al transporte vehicular privado, no se implementaron modificaciones que realmente alteraran su dinámica. La demanda de sitios de estacionamiento se hizo cada vez más notoria. Las calles de la zona central de Ciudad Vieja, entre

[47] Proyecto de la CEPCV – IM.

[48] Refiere a cierto tipo de líneas de ómnibus con características particulares de recorrido y precio.

Se observa la creación de 2 nuevas plazas en predios particulares que anteriormente albergaban funciones privadas: La Plaza de la Diversidad en Policía Vieja y la Plaza del Carnaval en Piedras y Maciel.

Las calles peatonales ganan peso en el conjunto total del espacio público, sobre todo en lo que respecta al interior de la trama edificada.

Acciones sobre el espacio público 2003-2010.

Construcción:

1 – Plaza Escollera Sarandí

2 – Plaza de la Diversidad

3 – Plaza del Carnaval y fotogalería

Restauración:

4 – Plaza Matriz

5 – Plaza Zabala

Peatonalizaciones:

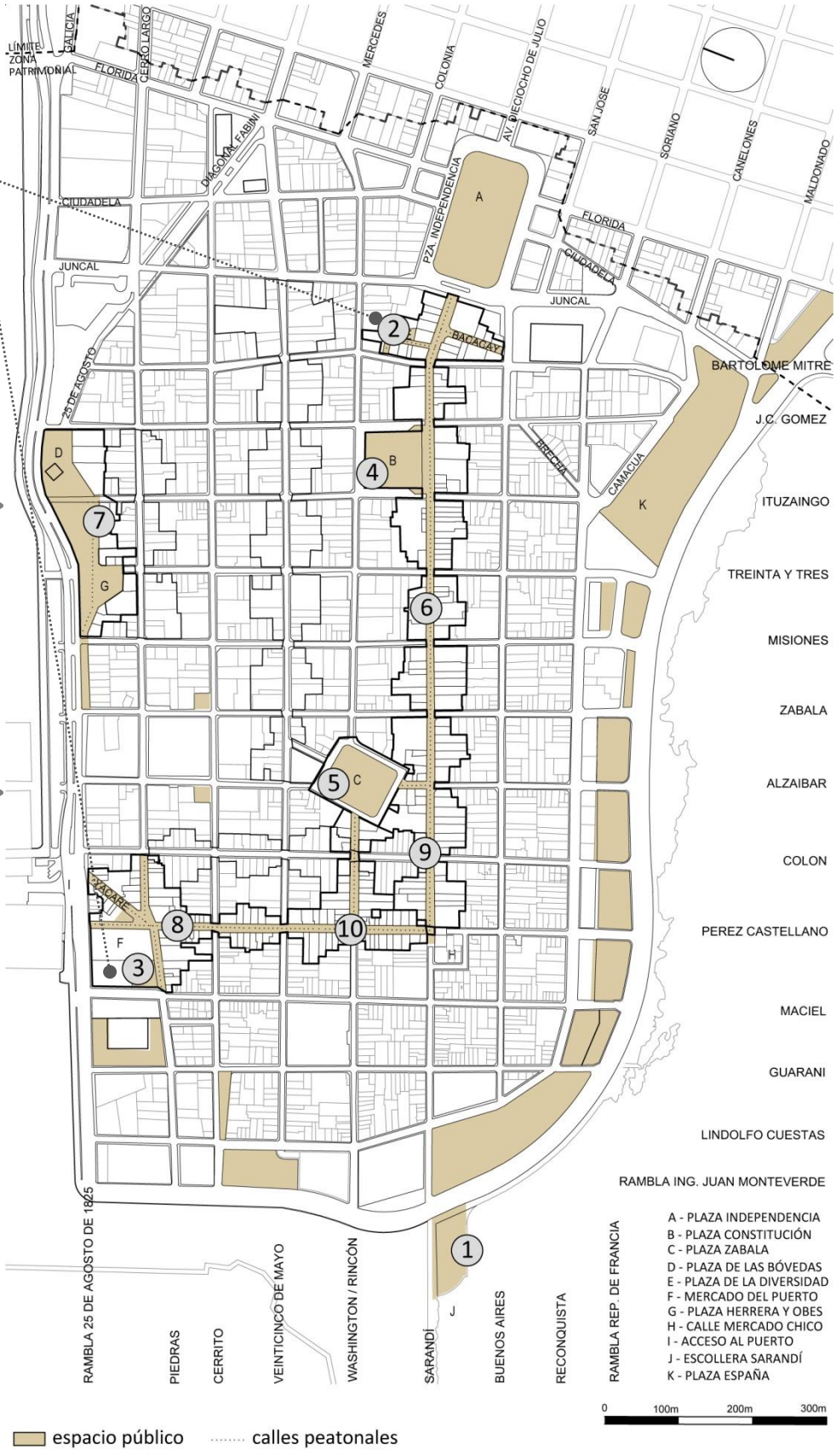
6 – Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar

7 – 25 de Agosto

8 – Pérez Castellano, Piedras, Yacaré.

9 – Sarandí entre Alzainbar y Pérez Castellano.

10 – Pérez Castellano entre 25 de Mayo y Sarandí, y Washington.



[Plano 35] Espacio público en 2010 y acciones llevadas a cabo por la IM sobre el mismo entre 2003 y 2010, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

las ramblas, la Plaza Independencia y la calle Colón, así como alrededores de importantes equipamientos como el Hospital Maciel y el Mercado del Puerto, se encontraban saturadas. Para el año 2010, se apreciaban colmados los edificios de estacionamiento colectivo y "un negativo consumo de espacios públicos para el estacionamiento de vehículos, tanto en el viario (…), como también en algunos espacios libres" (Spósito, 2011, p.20).

La rehabilitación y calificación del espacio público

Entre el 2003 y el 2011, desde la Intendencia se promovió por un lado la mejora en la calidad de los espacios públicos de borde y por otro la restauración de los espacios tradicionales interiores al tejido, con una fuerte apuesta a la peatonalización de calles.

El trabajo de revisión del PECV llevado a cabo por el Arq. E. Spósito entre 2010 y 2011 estudia la cuestión señalando que, ente 2004 y 2010 se multiplicó por más de tres la superficie afectada por obra nueva o rehabilitación del espacio público, respecto a la afectada en los veintiún años anteriores (1982-2003), pasando de 12.483 m^2 en 2003 a 50.896 m^2 en 2010. Pero además, las obras de rehabilitación casi triplicaron en metraje a las obras nuevas (p. 21).

En lo que refiere a espacios públicos de plazas vinculados al conjunto de calles peatonales actual, corresponden a este período las siguientes intervenciones:

- La construcción de la Plaza Escollera Sarandí en el encuentro de Sarandí con el Río de la Plata (2005), concurso nacional de proyectos. — UNIDAD 2
- La conformación de la Plaza de la Diversidad en un sector de uno de los padrones frentistas a la calle Policía Vieja (2005), proyecto de la IM (cesión del predio al espacio público por parte de un privado).
- La restauración de la Plaza Matriz (2009), proyecto de la IM.
- La restauración y revitalización de la Plaza Zabala (2011-2012), proyecto de la IM (Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja). — UNIDADES 2 Y 3
- La rehabilitación de la Plaza Herrera y Obes en la calle 25 de Agosto (2006-2008) vinculada a la peatonal del mismo nombre, concurso nacional de proyectos. — UNIDAD 1
- La construcción de la Plaza del Carnaval (2009) contigua al Museo del Carnaval y al Mercado del Puerto, proyecto de la IM. — UNIDAD 3
- La construcción de Fotogalería a Cielo Abierto de Ciudad Vieja sobre la calle Piedras, frente a la Plaza del Carnaval (2011-2012) proyecto de la IM (Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja).

Hasta el año 2003 la única plaza vinculada al conjunto peatonal había sido la Plaza Matriz. Más adelante, aunque no estaba previsto en los lineamientos del PECV, el conjunto de calles peatonales fue entretejiendo otras plazas e integrando otros espacios abiertos: la Plaza Zabala, la Plaza Garibaldi, la Plaza del Carnaval (creada en 2010) y la Plaza de la Diversidad (creada en 2005). — UNIDAD 2

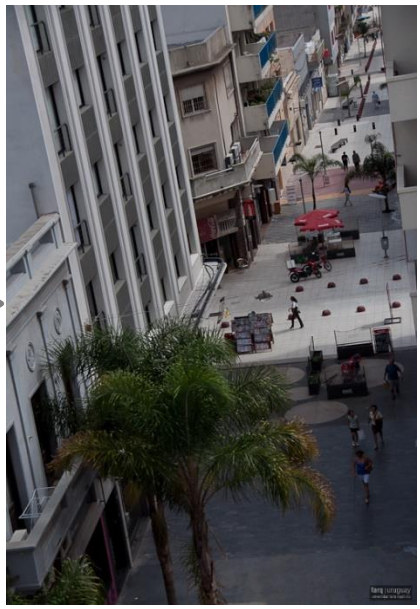
Esta última se conformó asociada a la Peatonal Policía Vieja. Se trataba de un predio privado que permanecía baldío y usado como estacionamiento a cielo abierto, cuyo sector sobre esta Peatonal fue cedido al uso público en negociación con la IM. El proyecto incorporó pavimento, césped, bancos, luminarias y equipamiento vegetal. No obstante la intensión de sumar espacio público al conjunto peatonal, no se produjo un reconocimiento y apropiación por parte de la comunidad, ni un uso considerable. El límite de la plaza permaneció sin tratar, definido por una serie de muros y tejidos existentes, de materialidad variada y precaria que le daban una imagen poco acogedora.

2011
Rehabilitación de la Plaza Zabala.

UNIDAD 2

Calle Sarandí luego de la tercera etapa de peatonalización (2005).

Se observa la ocupación de la vía pública con equipamiento gastronómico privado sobre los tramos de la tercera etapa de peatonalización.

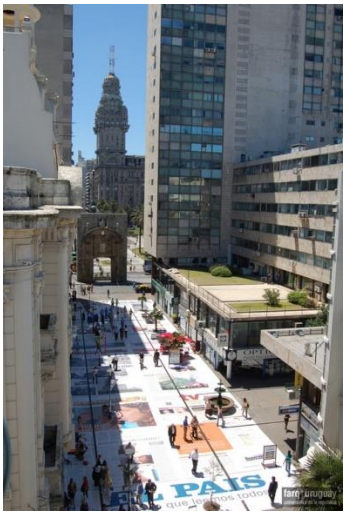


Vista aérea de la Peatonal Sarandí, etapa 3 de peatonalización (2012). Autor: A. Sellanes. Fuente: SMA / Vista de la Peatonal Sarandí y Treinta y Tres hacia el oeste (2005). Autor: A. Marcovecchio. Fuente: SMA.

La ocupación gastronómica frente a la Plaza Matriz (segunda etapa de peatonalización, en 1995) se encuentra consolidada en el 2000.

Vista de la Peatonal Sarandí frente a Plaza Matriz (2000) Autor: V. Solana. Fuente: SMA.

A todo lo largo de la peatonal se aprecia el espacio público como soporte de intervenciones temporales.



Vista de la Peatonal Sarandí e Ituzaingó hacia el oeste (2005). Autor: A. Marcovecchio. Fuente: SMA / Vista de Peatonal Sarandí y B. Mitre hacia el este (2006). Autor: V. Solana. Fuente: SMA.

La Plaza del Carnaval fue la última en agregarse en este período. Contigua al Museo del mismo nombre sobre la calle Piedras y lindera con el Mercado del Puerto. Si bien se considera como espacio público, tiene la particularidad de encontrarse en un predio estatal y cerrarse en horario nocturno. Esta plaza se concibió con un escenario abierto para espectáculos relacionado al museo (que funcionaba especialmente como tablado en Carnaval) en franca relación con la calle.

Las acciones de peatonalización en el marco del PECV [49]

De acuerdo con los lineamientos del PECV, a partir de 2004 se promovió desde a intendencia de Montevideo un notorio incremento en la peatonalización de calles que multiplicó casi por cuatro los metros lineales de calle peatonal existente. Como resultado quedó conformado el conjunto de calles peatonales tal cual permanece hasta hoy en día. No obstante, las peatonalizaciones efectivamente realizadas no coincidieron en su mayoría con las calles específicamente previstas como peatonales en el PECV.

Las actuaciones que se promovieron en este período sobre el espacio público de la calle, articularon calles de dominio exclusivamente peatonal con otras de coexistencia de tráficos y calles con ensanches de vereda.

La primera de estas actuaciones fue la extensión de la Peatonal Sarandí (etapa 3) desde Ituzaingó hasta la calle Alzaibar (2004 – 2005).

Unidad Territorial 2
Etapa 3
(UT2 – E3)

Este tramo se caracterizaba por ser un espacio tubo, sin grandes perspectivas edilicias, que si bien incluía edificios de valor patrimonial no se trataba de íconos que caracterizaban a la ciudad, como existían en los primeros tramos peatonalizados.

Se trató de un llamado a concurso abierto por iniciativa de la IM[50] cuyo resultado produjo una notoria ruptura respecto a las premisas de diseño y toma de partido de las etapas anteriores. En esta oportunidad, se apostó a un espacio con menor carga de objetos, sin interrupciones, que quedara determinado de forma variable por las actividades que en él se dispusieran, dejando a las fachadas frentistas cobrar el protagonismo.

La próxima peatonalización involucró a las calles en los alrededores del Mercado del Puerto, que conformaban una estrella con centro en el encuentro de Pérez Castellano, Piedras y Yacaré, ahora liberadas de su carga de transporte colectivo luego del reordenamiento anteriormente mencionado[51].

Unidad Territorial 3
Etapa 2
(UT3 – E2)

Si bien el proyecto se gestó desde la IM en 2006, terminó por concretarse en el 2009[52]. La Peatonal Pérez Castellano se extendió hasta la calle 25 de Mayo en conjunto con la peatonalización de la calle Yacaré y de la calle Piedras entre Maciel y Colón (proyecto del 2006).

2012
Ley 18.904 de adhesión a la Resolución A/Res/6/254 de la ONU que declara 2011-2020 como el *Decenio de acción para la seguridad vial.*

Estas peatonalizaciones no habían sido previstas por el PECV dado que la calle Pérez Castellano era considerada como vía fundamental de transporte colectivo. Para este momento, habiéndose realizado un reordenamiento de las vías de transporte público, se entendió que dicha calle poseía grandes

[49] Ver Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.
[50] Autores del proyecto ganador: Arqs. L. Elizalde, M. Espasandín, N. Gomensoro, C. Grisi, J. Prieto, A. Rodríguez y M. Rodríguez. Ver Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.
[51] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 4, Arq. Berro
[52] Ver Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.

UNIDAD 3

Después de la peatonalización de Pérez Castellano (Etapas 2 y 3, en 2009 y 2010).

La intersección de Piedras y Yacaré se libera del estacionamiento vehicular El dominio peatonal adquiere continuidad.

Vista de la Peatonal Pérez Castelllano, etapa 1. (2012). Autor: A. Sellaneso. Fuente: SMA

.

Vista de la Peatonal Pérez Castellano desde Peatonal Piedras hacia el norte (2010). Autor: sd. Fuente: CEPCV. / Vista de la Peatonal Yacaré hacia el norte (2010). Autor: sd. Fuente: CEPCV.

La vía pública se ocupa por la actividad privada con equipamientos diversos: quioscos de revistas, mercadería variada, mesas y sillas de locales gastronómicos, cartelería, etc., algunas con autorización y otras de manera informal.

Vista de la Peatonal Pérez Castellano (etapa 2) hacia el norte (2010). Autor: sd. Fuente: CEPCV

potencialidades como paseo peatonal (Spósito, comunicación personal, 26 de octubre de 2020).

Este sector se vinculaba directamente al primer tramo peatonal frente al Mercado del Puerto y se relacionaba a la rehabilitación del edificio Jaureguiberry y las obras del Museo y Plaza del Carnaval (2009 y 2010), todas sobre la calle Piedras, conformando un importante enclave de interés turístico, cultural y gastronómico.

Para este caso, al igual que el anteriormente mencionado de la extensión de Sarandí, se contó con un buen apoyo por parte de actores privados (comerciantes y vecinos) quienes se mostraron muy interesados en que la intervención se ejecutara, a la vista de los resultados positivos que se observaban de intervenciones de peatonalización previas.

Unidad Territorial 1
Única etapa
UT1

En 2006 se llevó a cabo una nueva instancia de concurso público, para el proyecto y la ejecución de obra en los espacios públicos adyacentes a la Rambla 25 de Agosto de 1825. Este caso tenía al menos dos particularidades con respecto al resto de las peatonalizaciones en estudio: por un lado el tratarse de un espacio de borde en lugar de ubicarse al interior de la trama urbana y por otro, implicar no sólo el espacio calle (25 de Agosto) sino varios espacios públicos abiertos (Plaza Herrera y Obes, plazoleta de Las Bóvedas y el espacio público lineal en la rambla).

Su localización geográfica lo ataba fuertemente a la vía vehicular de circulación rápida Rambla 25 de Agosto de 1825, y al equipamiento a escala nacional del puerto. Considerando esto, las bases del concurso[53] establecieron un área general para la propuesta limitada al este por la Terminal de Ómnibus Urbanos en Rambla 25 de Agosto y Juncal y al oeste por la Rambla Ing. Monteverde. De esta forma se pretendía vincular a la zona de Las Bóvedas (punto de las primeras manzanas y el primer muelle de la ciudad) con el Mercado del Puerto y el conjunto de calles peatonales ya existente en su entorno, mediante la conformación de un paseo peatonal de espacios públicos calificados sobre la rambla norte de la península.

Las pautas para el proyecto de los espacios buscaban poner en valor las particularidades de este sector (las construcciones, Tramos y Visuales Protegidas del tejido urbano), llevar a cabo estudios arqueológicos de un área por la cual pasaba el trazado de las fortificaciones coloniales, lograr pleno dominio peatonal de los espacios públicos, incorporar equipamiento urbano para esparcimiento y generar un estacionamiento colectivo en la entrada al Puerto

Dentro del área designada, se establecía un primer sector de actuación sobre la Rambla 25 de Agosto con el límite este de la calle Juan Carlos Gómez y oeste de la calle Misiones, que fue finalmente el único tramo que se llevó a cabo.

Este sector había sido objeto de rehabilitaciones edilicias con destino a vivienda por el sistema cooperativo en los años anteriores pero permanecía con varias construcciones desocupadas, sin contar con espacios públicos calificados.

Finalmente, la obra se ejecutó en 2008[54] e incluyó el reacondicionamiento de la Plaza Manuel Herrera y Obes, Plaza de las Bóvedas y la peatonalización de dicho tramo de la calle 25 de Agosto. El acondicionamiento del resto del área nunca

[53] Licitación pública Nº 251/2006, IM.
[54] Autores del proyecto ganador: Arqs. F. Mirabal, M. Bednarik, U. Torrado, A. Bruzzone.

UNIDAD 1

La calle Veinticinco de Agosto y los espacios públicos frentistas a la Rambla, luego de la peatonalización.

Vista aérea de la Peatonal 25 de Agostos (sf) Autor: OAP Arquitectos. Fuente: OAP Arquitectos.

Se aprecia la traza de la calle Veinticinco de Agosto y la Rambla con el mismo nombre que convergen en este sector. Se distingue el cambio de pavimento entre Misiones e Ituzaingó, englobando la Plaza Herrera y Obes y el patio de las Bóvedas entre Ituzaingó y J.C. Gómez.

Vistas de la Peatonal Veinticinco de Agosto hacia el Puerto y desde la Plaza Herrera y Obes hacia el oeste (sf) Autor: OAP Arquitectos. Fuente: OAP Arquitectos.

Resultan extensos espacios peatonales pavimentados, separados de la rambla por sectores de césped, con equipamiento de bancos y vegetación.

Vistas de la Peatonal Veinticinco de Agosto desde Ituzaingó el oeste (sf) Autor: OAP Arquitectos. Fuente: OAP Arquitectos.

.

.

llegó a realizarse, por lo cual el sector de actuación permaneció desvinculado respecto al resto del conjunto peatonal.

Los últimos tramos de peatonalización ejecutados fueron terminados en el año 2010 y materializaron la continuidad física peatonal entre el puerto y la plaza Independencia, incorporando a la Plaza Zabala.

Correspondieron a esta momento: la calle Sarandí entre Alzaibar y Pérez Castellano, la calle Pérez Castellano entre 25 de Mayo y Sarandí, la calle Alzaibar entre Sarandí y la Plaza Zabala, y la calle Washington entre Pérez Castellano y la misma plaza. Si bien fueron ejecutadas de forma contemporánea, la calle Washington responde a un proyecto distinto, de lógica y diseño diferenciados para coexistencia de tráficos.

Unidad Territorial 2
Etapa 4
(UT2 – E4) y
Unidad Territorial 3
Etapa 3
(UT3 - E3)

El diseño de los tramos sobre Sarandí y Pérez Castellano se basó en el de la etapa anterior de esta última calle, ejecutada poco antes, con el agregado de equipamiento y vegetación. Para el caso de la calle Washington se tomó una postura diferente, apostando a la convivencia de tránsitos, sin excluir el tránsito vehicular pero bajando su velocidad.

El conjunto así conformado tiene la particularidad de incluir este sector a manera de circuito peatonal continuo (calles Sarandí, Policía Vieja, Bacacay, Pérez Castellano, Alzaibar, Washington, Piedras y Yacaré) y otro sector apartado, con una lógica independiente, vinculado a la calle 25 de Agosto antes mencionada.

Una investigación sobre las calles peatonales desde el punto de vista turístico, llevada a cabo en el año 2011 por el Consorcio Consultor Nueva Ciudad Vieja en el Marco del Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja[55], arrojó como resultado que más del 90% de los turistas que visitaban la Ciudad Vieja caminaban por la peatonal Sarandí, mientras que el porcentaje para Pérez Castellano rondaba el 34%. Sólo un 5% declaró no haber caminado por ninguna peatonal. Cuando se les preguntó sobre su valoración de dichas peatonales, un alto porcentaje la indicaron como *buena* o *muy buena* (72% para Sarandí y 68% para Pérez Castellano) mientras que alrededor de un 15% las evaluó como *regular*. El sector sobre la Rambla 25 de Agosto no se mencionaba en este estudio.

Operaciones de rehabilitación edilicia

Según lo expresado por Spósito (2011):

> No estando arraigada en este medio la costumbre del mantenimiento permanente de las edificaciones, se ha arribado al comienzo del siglo XXI con un cierto déficit en el estado de conservación en una parte de esas edificaciones de alto valor patrimonial, sólo paliado por su extraordinaria calidad constructiva y nobleza de materiales. (p. 24)

A fin de promover la rehabilitación de las edificaciones existentes, la Intendencia promovió, por un lado, convenios y programas que concientizaban y facilitaban a los propietarios sobre llevar a cabo acciones de rehabilitación. Y, por otro lado, realizó ella misma intervenciones en edificaciones existentes de alto valor patrimonial.

[55] Incluido en el documento de trabajo *Turismo en Ciudad Vieja* de mayo 2011, consultor responsable: Acosta, María Julia, p. 30.

UNIDAD 2 Y

CASO TESTIGO

Se observa un numeroso interés privado por la rehabilitación u oba nueva sobre la calle Sarandí, al igual que sobre 25 de Mayo.

Mayor concentración de obras hacia el este de la Plaza Zabala.

UNIDAD 3 Y

CASO TESTIGO

En la Peatonal Pérez Castellano destacan las intervenciones en fachada en el marco del programa CVRN (tramo entre Piedras y 25 de Mayo, Etapa 2). Se observan en menor medida otras acciones de rehabilitación y obra nueva sobre esta Unidad.
Menor interés tanto en esta zona como en la calle Colón por intervenciones

[Plano 36] Obras del período 2003-2010 gestionadas ante la CEPCV, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Fuente: Spósito, 2011. Elaboración propia.

En este sentido también, en el año 2003 se modificó la normativa vigente sobre rehabilitación edilicia[56] flexibilizando los requerimientos de higiene para este tipo de intervenciones.

A este período corresponden varias intervenciones relevantes en el tejido edilicio relacionadas al conjunto de calles peatonales:

- La restauración y rehabilitación del Teatro Solís en la calle Buenos Aires y Bacacay (2002-2005), proyectada y financiada por la IM.
- La rehabilitación del antiguo edificio de Pablo Ferrando en Sarandí y Bacacay, con destino comercial y administrativo (2005-2006), proyecto e inversión de capital privado.
- La rehabilitación del edificio Jaureguiberry en viviendas sociales bajo el sistema cooperativo (2006-2009), proyecto privado contratado por la IM.
- La rehabilitación de los galpones linderos con el Mercado del puerto para la instalación del Museo del Carnaval sobre la calle Piedras (2006), proyectada y financiada por la IM.
- La rehabilitación con destino a cooperativa (COVIRAM) en Piedras y J.C. Gómez (2003-2004).

UNIDAD 2

UNIDAD 3

UNIDAD 3

UNIDAD 1
CASO TESTIGO

Cabe destacar en el marco del programa Ciudad Vieja Renueva, la rehabilitación de las fachadas de edificaciones de valor patrimonial medio que constituían una gran proporción del tejido de la Ciudad Vieja, con especial impacto sobre la calle Pérez Castellano.

UNIDAD 3

Las obras fueron ejecutadas entre 2004 y 2005 por vecinos de la zona participantes de la escuela-taller, en base a propuestas de intervención avaladas por la IM, y los costos fueron financiados por la IM en cuotas a los interesados. Estas intervenciones no sólo mejoraron el paisaje urbano en general, sino que dieron relevancia a un tipo de arquitectura doméstica por lo general no visibilizada dentro del tejido de la Ciudad Vieja (Spósito, 2012, p. 25).

3.5 La *dimensión humana*[57] como herramienta de acción 2015 – 2020

2015
Asunción como Intendente de Montevideo del ing. Daniel Martínez por el Frente Amplio (20015 - 2019).

Después de 2010 no se llevaron a cabo nuevas peatonalizaciones de calles en la Ciudad Vieja. No obstante, en los años posteriores, la Intendencia de Montevideo continuó colocando al dominio peatonal en el centro de la discusión sobre la intervención en el Área Patrimonial.

Convenio IM – BID, *Programa Revitalización de la Ciudad Vieja* 2015-2018.

Esto se alineaba con la tendencia internacional de ampliación del dominio peatonal, enlentecimiento del tránsito en ciudades y convivencia de medios alternativos de transporte que se había acentuado desde comienzos del siglo XXI, como se vio en el Marco teórico.

Inicio del Programa *Ciudad Vieja a Escala Humana*

En este contexto, y en el marco de lo establecido por el Plan Especial de Ordenación Protección y Mejora de la Ciudad Vieja, al cual ya se hizo referencia, una nueva línea de acción se gestó con el Programa *Ciudad Vieja a escala humana* a partir de 2015, promovido por la Intendencia de Montevideo.

Decreto 35.477 de modificación del Régimen Patrimonial.

Desde entonces, la IM ha implementado varios programas que propusieron priorizar a la *dimensión humana* como punto de partida para la rehabilitación

[56] Decreto Dptal. N° 30372.
[57] Ver Parte 1, Introducción. 1.1 *Marco teórico,* puntos 1.1.8 y 1.1.9.

De las 8 intervenciones puntuales, la mitad se relacionan al conjunto de calles peatonales existente.
A estas se suman otras intervenciones esparcidas en todo el territorio del centro histórico como la reparación y pavimentación de veredas y la construcción de rampas accesibles en las esquinas.

Intervenciones del Programa *Ciudad Vieja Renueva* 2015-2020.

Rehabilitación de plazas:

1 – Plaza de la Diversidad

2 – Plaza Larroca

3 – Plazoleta en Cerrito y Zabala

4 – Plazoleta en Cerrito y Solís

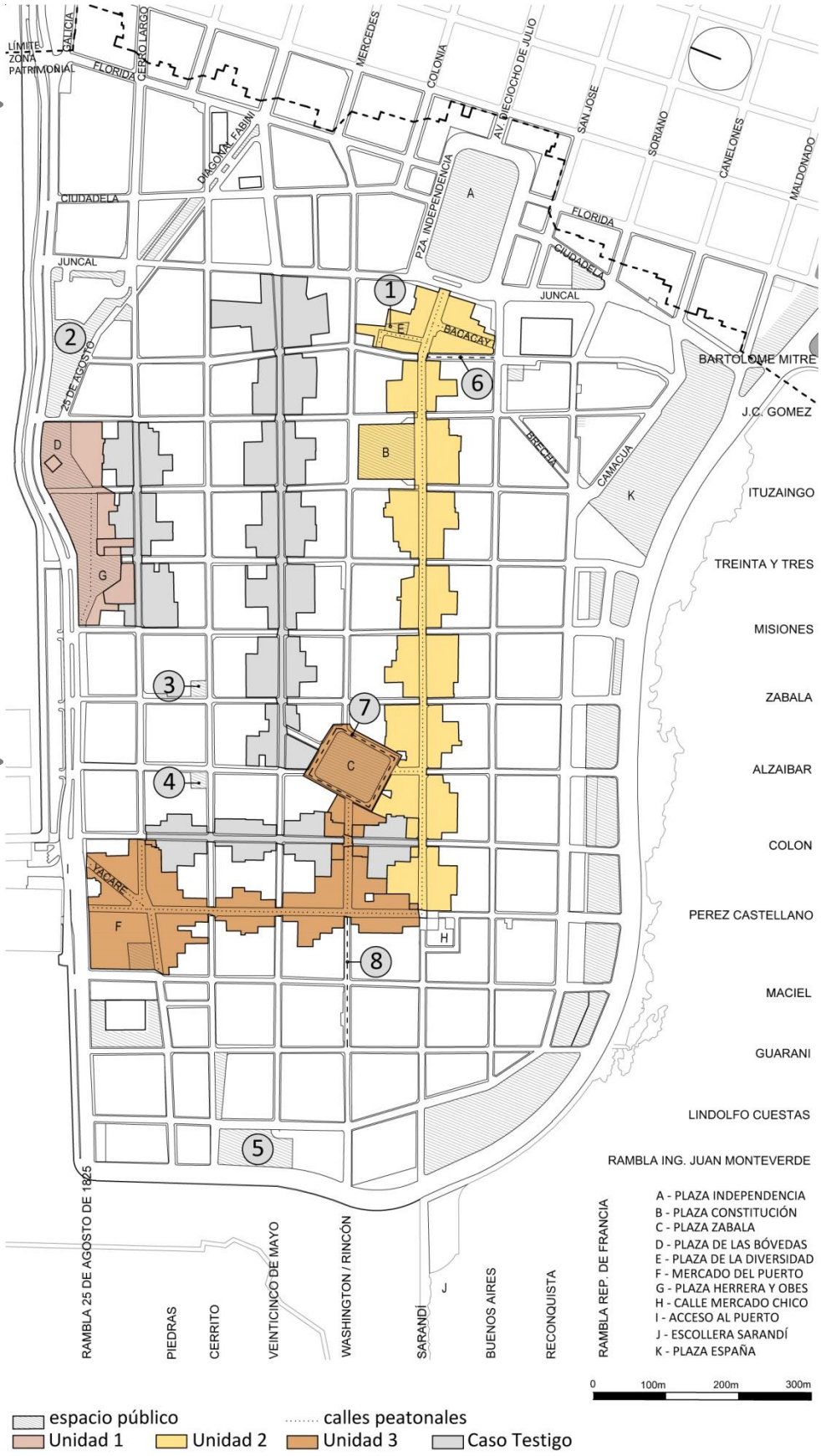
5 – Plaza de Deportes Nº1

Estaciones de descanso:

6 – B. Mitre

7 – Circunvalación Durango

8 - Washington



[Plano 37] Intervenciones sobre el espacio público realizadas por el Programa *Ciudad Vieja a Escala Humana* entre 2015 y 2020, con referencia a las Unidades Territoriales de estudio. Elaboración propia.

del Área Patrimonial y especialmente para la intervención en su espacio público.

Las acciones efectivizadas sobre el espacio público a partir del 2015, se extendieron más o menos uniformemente sobre todo el territorio de la península, abarcando incluso al conjunto de calles peatonales existente.

3.5.1 La mirada conceptual, una revisión al dominio peatonal.

En este momento el peatón cobra importancia en un sentido más amplio, como parte de un sistema de movilidad sustentable a escala de la ciudad, que integra los distintos medios de transporte y las distintas velocidades de circulación.

En este sentido, existió una creciente preocupación por la accesibilidad de las personas al medio físico que derivó en la revisión de las normas al respecto y fomentó las acciones para garantizar las condiciones diversas de acceso al espacio público y privado.

Las acciones planteadas sobre la Ciudad Vieja continuaron apostando al incremento y mejoramiento de las áreas de dominio peatonal y a la revitalización de los espacios públicos como punto de partida para mejorar el ambiente urbano-patrimonial.

3.5.2 Las acciones sobre el dominio peatonal

La expansión y el mejoramiento del dominio peatonal

Si bien el Programa *Ciudad Vieja a escala humana* no implicó nuevas peatonalizaciones, llevó a cabo acciones directas sobre el espacio público destinado al peatón y a medios alternativos de transporte, en el marco de una reorganización del sistema de movilidad de toda la ciudad que se venía gestando en los años anteriores.

Entre ellas cabe mencionar:

- La reparación de veredas de granito y la pavimentación con hormigón del resto, con la incorporación de rampas en las esquinas.
- Las adecuaciones de calles para a coexistencia del tránsito.
- El trazado y equipamiento de ciclovías.
- La generación de estaciones de descanso sobre la calzada, aumentando el espacio peatonal en ciertas calles.
- La rehabilitación y equipamiento de varias plazas de la zona: Plaza Gradin, Plaza de Deportes Nº1, Plaza Larroca, Plazoleta en Cerrito y Solís, Plazoleta en Cerrito y Zabala, Plaza de la Diversidad (esta última incluida en el recorte territorial de estudio).
- El nuevo equipamiento de veredas (papeleras, etc.).
- La renovación del alumbrado público e iluminación de edificios.

De esta manera se favoreció el tránsito y permanencia del peatón en varias calles:

- Bartolomé Mitre entre Reconquista y Camacuá se acondicionó para la coexistencia de tránsitos.
- Circunvalación Durango se equipó con estaciones de descanso (muchas de las cuales fueron retiradas luego de la fuerte oposición vecinal).
- Se sustituyó el entarimado comercial sobre B. Mitre (entre Sarandí y Buenos Aires) por estaciones de descanso.
- Se colocaron también estaciones de descanso en tramos de Washington, Maciel y la Calle 25 de Agosto.

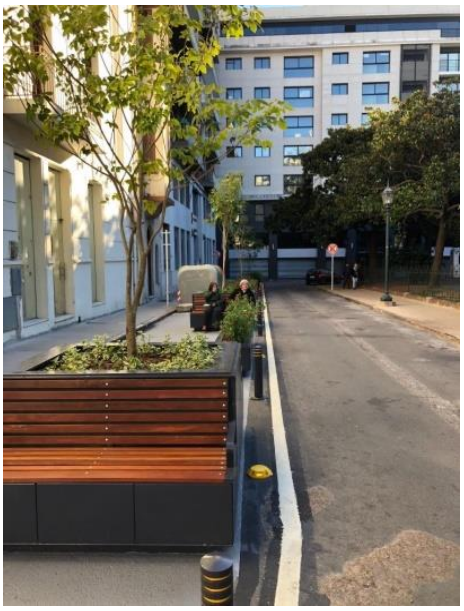
UNIDADES 2 Y 3

UNIDAD 2

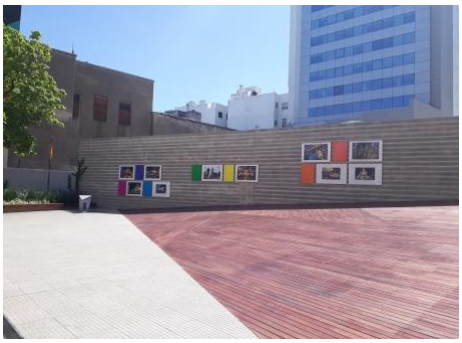
La tarima con mesas y sillas sobre B. Mitre se sustituye con pintura en el pavimento sin diferenciación de niveles, bolardos y bancos.

UNIDADES 2 Y 3

Las estaciones de descanso colocadas sobre Circ. Durango fueron retiradas posteriormente por la resistencia de los vecinos.



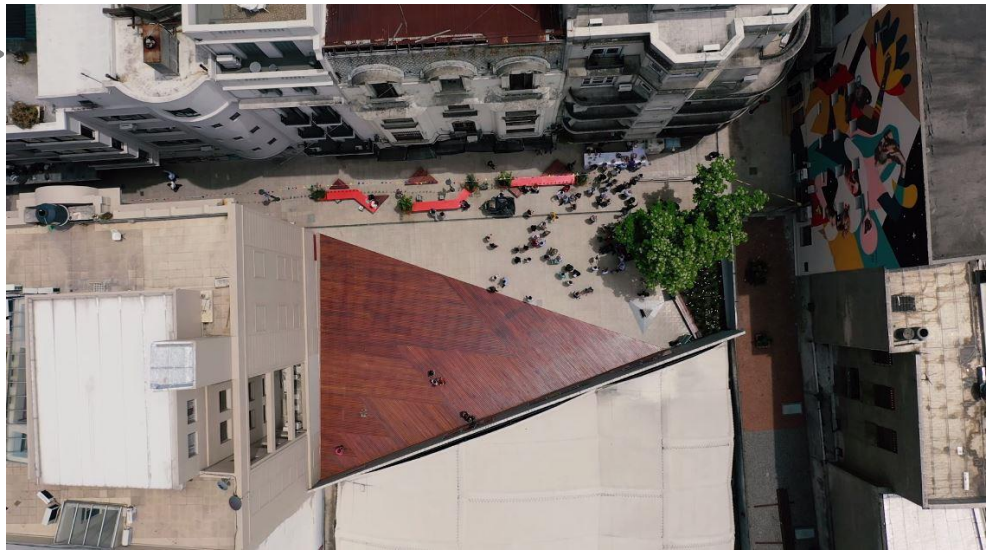
Vistas de estaciones de descanso en B. Mitre entre Sarandí y Buenos Aires y sobre Circunvalaciòn Durango (2019). Autor: sd. Fuente: SPGD – IM.



Vista de estaciones de descanso en la calle Washington entre Maciel y Pérez Castellano (2019) Autor: sd. Fuente: SPGD – IM. / Vista de la Plaza de la Diversidad (2020) Fotografía propia.

UNIDAD 2

La plaza de la Diversidad adyacente a la peatonal Policía Vieja (arriba). Las mesas sobre esta última son parte del proyecto de espacio público.



Vista aérea de la Plaza de la Diversidad (2019) Autor: IM Fuente: IM.

Las estaciones de descanso significaron una forma de intervención novedosa para la zona. Se trató de ganar espacio pasivo para el peatón sobre la propia calle, sin modificar el pavimento de la calzada. Estos espacios se generaron con pintura diferenciada, señalización, vegetación y equipamiento, reduciendo el ancho destinado al automóvil.

Las intervenciones en plazas adyacentes

En lo relacionado al conjunto de calles peatonales existente, corresponde destacar dentro del Programa *Ciudad Vieja a escala humana*, el reacondicionamiento del Pasaje Policía Vieja y de la Plaza de la Diversidad[58] en el año 2019. Se trata de una plaza diferente respecto a las históricas de la Ciudad Vieja por encontrarse en una *rinconada*, en un espacio intersticial escondido al interior de una manzana, en el encuentro entre la trama ortogonal del casco histórico y la de la Ciudad Nueva.

UNIDAD 2

2019

Reacondicionamiento de la Plaza de la Diversidad.

El proyecto apuesta a la singularidad del espacio y del tema que representa, acentuando su aspecto diferencial mediante la composición en triángulos, la variación de la topografía y una materialidad bien diferente a la del entorno.

A la vez, se preocupa por vincularlo con el entorno generando unidad de pavimentos y niveles con la Peatonal Sarandí y mejorando su equipamiento. El perímetro de la Plaza también es modificado, convirtiendo grandes medianeras sin mantenimiento en planos destinados a la expresión artística y generando un paramento de cierre soporte de exposiciones hacia el sector del predio en que aún funciona el estacionamiento.

Construcción del Patio Mainumby.

Inicio del *Programa Fincas abandonadas.*

Inicio del Programa *Patrimonio Vivo.*

Rehabilitación de fachadas en la calle Washigton por la IM.

La generación de *espacio verde* a iniciativa privada

Atada al conjunto de calles peatonales, cabe mencionar la construcción a iniciativa privada del Patio Mainumby en 2019 sobre la Peatonal Sarandí, en un modelo de gestión colaborativa público-privada.

UNIDAD 2

Este espacio se generó a partir de una iniciativa de un colegio de la zona[59] y el Municipio B, por la cual se terminó liberando al uso público un predio propiedad de UTE que permanecía baldío sobre la Peatonal Sarandí.

El patio funciona por un lado como contenedor de las actividades de los estudiantes pertenecientes al colegio y por otro cumple la función de plaza pública (en ciertos horarios). Se trata de un jardín nativo que alberga un espacio para exposiciones y actividades artísticas y culturales.

Este resulta un proyecto innovador, por un lado desde el punto de vista de la gestión que a partir de una iniciativa privada genera en un predio estatal una propuesta para el uso colectivo (gestionado actualmente por una Comisión con integrantes en representación del Colegio y el Municipio). Y, por otro lado, por la transformación de un vacío en medio del tejido urbano densamente construido, aportando elementos vegetales tan poco frecuentes en el centro histórico.

[58] Proyecto del Arq. Marcelo Roux, División Espacios Públicos y Edificaciones, IM. Ver Apéndice 2, *Proyectos Peatonales.*
[59] Colegio Ciudad Vieja.

UNIDAD 2

Se mantiene hoy en día el intenso flujo peatonal a la entrada de la Ciudad Vieja, Sarandí entre Juncal y B. Mitre (Etapa 1 peatonalizada).

Vista de Sarandí desde la Puerta de la Ciudadela (2020). Fotografía propia.

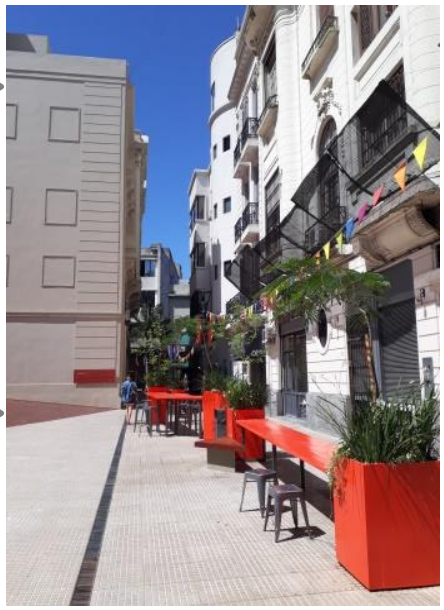
Vista de Sarandí desde su esquina con Bacacay (2020). Fotografía propia.

UNIDAD 2

Actualmente se visualiza una incipiente ocupación del espacio público sobre Policía Vieja, recientemente reacondicionada.

UNIDAD 2

Continúa la ocupación consolidada de la Peatonal Bacacay por el comercio gastronómico.



Vista de la Peatonal Policía Vieja frente a la Plaza de la Diversidad (2020) y vista de la Peatonal Bacacay desde Buenos aires (2016). Fotografías propias.

3.5.2 Gestión, planificación y normativa

En este período, se aprobaron numerosas normas que regulaban el dominio peatonal, en concordancia con la visión sobre la movilidad que se tenía a nivel de la ciudad.

Se aprobaron además, ciertas modificaciones al Régimen Patrimonial[60] (2015) y a la definición de las Comisiones Especiales Permanentes y sus oficinas técnicas. Esto implicó la creación de nuevas Figuras de Protección, como la de Conjunto Urbano Protegido que atendía a una escala intermedia entre el bien aislado y el Área Patrimonial, o la de Bien de Interés Municipal que atendía al tercer nivel de gobierno y a una forma de protección capas de surgir desde la comunidad.

En lo que refiere a la planificación y actuación sobre el espacio público de la Ciudad Vieja, la CEPCV fue cediendo protagonismo al Departamento de Acondicionamiento Urbano de la IM, aunque mantuvo cierto contralor sobre los proyectos.

2020

Rehabilitación de fachadas en la calle Pérez Castellano por la IM.

Convenio con la FADU (UDELAR) en el marco de la Revisión del Plan Especial de la Ciudad Vieja.

<u>Normativas relacionadas al dominio peatonal</u>

En el año 2012 Uruguay adhirió a la Resolución A/Res/6/254 de Naciones Unidas que declaró la década 2011-2020 como el *Decenio de acción para la seguridad vial*, siendo el único país firmante que suscribió mediante ley nacional (Nº 18.904)[61]. Esta adhesión contemplaba metas y acciones para los distintos usuarios de la vía pública, en pos del mejoramiento de las condiciones de circulación para lograr la disminución de las muertes y lesionados por accidentes de tránsito.

La mencionada ley se encuentra actualmente en proyecto de reforma debido a la extensión del convenio por la ONU al que Uruguay está considerando adherir (UNASEV, comunicación personal, 7 de mayo de 2021).

Esto tuvo su reflejo en los cambios en las normas técnicas de accesibilidad al medio físico (Instituto Uruguayo de Normas Técnicas) y la correspondiente modificación de la normativa departamental de accesibilidad, tanto a nivel urbano como edilicio.

<u>Programas que concretaron acciones sobre el territorio</u>

A partir de 2015 y hasta el 2019, se desarrolló en el Área Patrimonial el Programa *Ciudad Vieja a escala humana,* ya mencionado.

Se trató de una iniciativa de la Intendencia de Montevideo cuyo objetivo era revitalizar el centro histórico de la ciudad, con una fuerte apuesta a reforzar el uso del espacio público por parte del peatón.

Si bien fue coordinado desde el Departamento de Acondicionamiento Urbano de la IM, se conformó un grupo de trabajo integrado por representantes de otros sectores, pretendiendo generar una modalidad de trabajo transversal dentro de la institución: Movilidad, Planificación (incluyendo la CEPCV), Cultura, Desarrollo Económico e Integración Regional, Desarrollo Social y el Municipio B.

El programa estaba orientado sobre cuatro ejes estratégicos: movilidad sustentable, accesibilidad universal, espacios públicos y gestión integrada.

[60] Decreto 35.477.

[61] Unidad de Actualización Normativa, Servicio de Asesoría Jurídica, IM. (2021) Expediente 2021-1090-98-00239 de Acceso a la información pública, Actuación 6.

UNIDAD 2 – ETAPA 1

Actualmente existe un intenso flujo peatonal y ocupación de la vía pública con comercio informal de los primeros tramos peatonalizados de Sarandí (entre Juncal y J.C.Gómez).

Vista de la Peatonal Sarandí esquina B. Mitre (2019) y entre B. Mitre y J.C. Gómez (2016). Fotografías propias.

UNIDAD 2 – ETAPA 3

Las plantas bajas de los comercios entre Ituzaingó y Alzaibar se ocupa actualmente con locales comerciales, el flujo peatonal se intensifica, la vía pública se ocupa con elementos particulares (mesas, esculturas, etc.).

Vistas de la Peatonal Sarandí entre Treinta y Tres Zabala (2020). Fotografías propias.

UNIDAD 2 – ETAPA 4

A medida que se avanza hacia Pérez Castellano disminuye el flujo peatonal y la ocupación comercial.

UNIDAD 2 – ETAPA 4

Sobre este tramo de Sarandí se observa la innovadora intervención del Patio Mainumby a la derecha que contraste con el muro ciego de un predio baldío a la izquierda.

Vista de la Peatonal Sarandí entre Alzaibar y Colón y entre Zabala y Alzaibar (2020). Fotografías propias.

UNIDAD 2 – ETAPA 4

La peatonal Alzaibar se ocupa con equipamiento de locales gastronómicos que contemplan la visual significativa hacia la plaza Zabala.

UNIDAD 3 – ETAPA 3

Escaso equipamiento gastronómico existe sobre Washington.

Vista de la Peatonal Alzaibar hacia la Plaza Zabala y vista de la Peatonal Washington desde Pérez Castellano hacia Plaza Zabala (2020). Fotografías propias.

En este sentido, se basó fundamentalmente en la realización de las operaciones sobre el espacio público que ya fueron comentadas anteriormente, a fin de recalificarlo y ampliarlo.

Por otra parte, continuó durante este período y hasta la actualidad, el trabajo de la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja, dentro de la División Tierras y Viviendas de la Intendencia de Montevideo, que se instaló a partir de 2020 sobre el propio conjunto de calles peatonales (en la esquina de Piedras y Pérez Castellano, Edificio Jaureguiberry).

Entre 2019 y 2020, esta oficina llevó a cabo la rehabilitación de las fachadas sobre los tramos peatonales de Washington y Pérez Castellano que significó una notoria mejora en el estado de las edificaciones y por los tanto en la imagen del paisaje urbano.

En el año 2019, la Intendencia firmó un nuevo convenio con el BID para desarrollar el *Programa Patrimonio Vivo*, en consonancia con los criterios de la UNESCO sobre patrimonio inmaterial, ya mencionados en el Marco teórico[62].

Este programa, que se lleva a cabo también en otras ciudades de Sudamérica, apunta a optimizar el potencial de este patrimonio para el desarrollo sostenible de las comunidades.

El concepto de *Patrimonio Vivo* refiere a aquel patrimonio inmaterial, social, cultural, del cual las comunidades se apropian, con el cual se identifican. Se trata de prácticas, expresiones, saberes, que son transmitidas de una generación a la siguiente y proporciona a las comunidades un sentimiento de continuidad[63].

A partir de 2019 también, se viene llevando a cabo en Montevideo el *Programa Fincas abandonadas*, para la recuperación de inmuebles en desuso, deteriorados o de propiedad de deudores ubicados en las áreas centrales, para destino de vivienda y usos sociales y culturales.

El programa tiene como objetivo implementar los mecanismos legales posibles para la incorporación de dichas fincas a la cartera de tierra de la IM, a fin de promover su rehabilitación[64]. Varias edificaciones en Ciudad Vieja han sido incorporadas al programa.

Continúan realizándose en la misma línea, los llamados para acceder a préstamos para la rehabilitación de vivienda que coordina la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja en el marco de los préstamos de mejora de vivienda en áreas centrales que otorga la Intendencia de Montevideo.

Esta variedad de programas en conjunto denotan la vigencia que la rehabilitación de la Ciudad Vieja continúa teniendo dentro de los lineamientos departamentales, en el marco de una apuesta a la rehabilitación urbana de las áreas centrales.

[62] Ver Parte 1. *Introducción*. 1.1 *Marco-teórico conceptual*, punto 1.1.3.

[63] Ver UNESCO (24 de junio de 2022) *Patrimonio Cultural inmaterial*. UNESCO. http://es.unesco.org/themes/patrimonio-cultural-inmaterial e Intendencia de Montevideo (24 de junio de 2022) *Un patrimonio vivo*. http://montevideo.gub.uy/noticias/urbanismo-y-obras/un-patrimonio-vivo

[64] Ver Intendencia de Montevideo (24 de junio de 2022). *Programa Fincas Abandonadas*. http://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/ciudad-y-urbanismo/programa-fincas-abandonadas

UNIDAD 3 – ETAPA 2

Se aprecia la ocupación de la peatonal con equipamiento gastronómico. A la izquierda el acceso a la Plaza y Museo del Carnaval con la fotogalería en su frente.

A la derecha se aprecia una de las edificaciones en peor estado dentro del territorio de estudio.

Vista de la Peatonal Piedras desde Maciel hacia el este (2020). Fotografías propias.

UNIDAD 3 – ETAPA 2

El Mercado del Puerto expande su equipamiento hacia la Peatonal Piedras.

UNIDAD 3 – ETAPA 2

Sobre la Peatonal Yacaré se observa exposición de mercaderías varias.

Vista de la Peatonal Piedras desde Maciel hacia el este y vista de Peatonal Yacaré hacia Piedras (2020). Fotografías propias.

UNIDAD 3 – ETAPA 2

Comercio informal frente a muro de terreno baldío sobre Pérez Castellano.

UNIDAD 3 – ETAPA 3

A medida que nos acercamos hacia Sarandí disminuye el flujo peatonal y la ocupación comercial de los predios frentistas.

Vista de la Peatonal Pérez Castellano entre Cerrito y Piedras y entre Washington y Sarandí (2020). Fotografías propias.

UNIDAD 1

El espacio público de 25 de Agosto se observa desocupado, con escaso mantenimiento y con muy escaso tránsito peatonal.

Vista de la Peatonal 25 de Agosto hacia el Puerto (2020). Fotografía propia.

Actualmente, la Intendencia ha iniciado el camino hacia la revisión del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja, en colaboración con la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República.

Esta revisión apuesta a una actualización del Inventario Patrimonial, incorporando nuevos criterios de valoración, y hace énfasis en un proceso participativo en el cual la comunidad se vea integrada al proceso de planificación del territorio.

PARTE 4

EXPOSICIÓN DE DATOS RECIENTES

Las transformaciones del tejido urbano adyacente luego de la peatonalización

Preámbulo

A continuación se exponen y cuantifican los datos de relevamientos recientes (1982-2021) respecto a las *variables de análisis* del tejido urbano adyacente al conjunto de calles peatonales de la Ciudad Vieja, anteriores y posteriores a cada *etapa* de peatonalización, y se lleva a cabo una comparación entre los mismos.

La definición de los *momentos* y *Etapas* de peatonalización se encuentran en la Parte 1, *Introducción*, 1.5 *Marco Territorial*, 1.5.2 *Sobre el caso de estudio*.

La definición de *Unidad Territorial de estudio*, *Tramo* y *variables de análisis* se encuentra en la Parte 1, *Introducción*, 1.6 *Estrategia Metodológica*.

La información sobre los proyectos de peatonalización se encuentra en el Apéndice 2, *Proyectos peatonales*.

4.1 Aclaraciones metodológicas[1]

4.1.1 Fuentes de datos

Los datos de cada año refieren a las siguientes fuentes.

1983: *Inventario Básico del Patrimonio de la Ciudad Vieja*, 1983.
2002: *Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja*, 2002.
2010: *Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad Vieja*, 2010.
2019, 2020 y 2021: relevamiento propio (sin ingresar a los predios).

Obras ejecutadas entre 1982 y 2021:

- Archivo de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.
- *La protección patrimonial y el desarrollo sustentable. Estado de Avance del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja*. Spósito, 2011.
- Fichas de los Inventarios Patrimoniales antes mencionados.
- Observación comparativa de fotografías de los Inventarios y de relevamiento propio (2015-2021).

4.1.2 Criterios para la comparación de datos

Se comparan los datos previos y posteriores a la peatonalización, por padrón, respecto a cada variable de análisis. Se toman como fuente el relevamiento previo más cercano y el posterior más cercano, salvo que este último diste de la acción de peatonalización un lapso menor a 2 años, en cuyo caso se toma el siguiente. Las obras ejecutadas se dividen en los mismos períodos.

4.1.3 Definiciones para la cuantificación de variables de análisis

<u>Parcelario</u>

Se indica si existen fusiones o fraccionamientos luego de la peatonalización.

<u>Edad de la construcción</u>

Se indica si hubo sustituciones u obras nuevas pos-peatonalización.

[1] Ver Parte 1, *Introducción*, 1.6 *Estrategia Metodológica.*

Altura construida

Se indica si hubo ampliaciones en altura u obra nueva posterior a la peatonalización y la relación de su altura respecto a la promedio del tramo.

Obras ejecutadas

Los tipos de obra se asocian a los definidos en el Art. D.223.236.1 del Digesto Departamental, dentro del Régimen Patrimonial: Obra nueva, Rehabilitación, Refacción de fachada.

Las obras nuevas refieren a construcciones en baldíos o sustituciones de edificaciones existentes.

Para el caso de reformas, se discrimina entre reformas integrales y parciales. No se cuantifican reformas internas menores de una unidad en Propiedad Horizontal, salvo que cambie su destino.

Para las rehabilitaciones de fachada no se discrimina en parciales o integrales.

Valoración Patrimonial

Se toman los Grados de Protección Patrimonial del 0 al 4 definidos en el Art. D.223.236.1 del Digesto Departamental y corresponden asignados por los Inventarios Patrimoniales. No se hace valoración actual.

Estado de Mantenimiento

Se toma el asignado por los Inventarios Patrimoniales. Los estados *regular* y *mediocre* del Inventario 1983 se asimilan al *regular* en los Inventarios posteriores. Los estados *bueno* y *muy bueno* se grafican en una misma categoría.

En el relevamiento actual se valora según criterios del Inventario 2010.

Cuando existe un estado de mantenimiento exterior diferente al interior indicados, se toma el exterior como indicativo.

Ocupación de la edificación

Cuantifica la desocupación, la carencia de uso. La desocupación total refiere a edificaciones abandonadas, tapiadas, en venta o alquiler, así como a predios baldíos sin uso.

Para las edificaciones se cuantifica especialmente la desocupación en planta baja, ya sea total o parcial (cuando alguna de las unidades de PB está desocupada), esta no incluye las edificaciones desocupadas en su totalidad antes explicadas.

Usos

Se distingue el uso en planta baja y en plantas altas. Se indica cuando hay más de un uso en la misma planta pero se cuantifica como global el de mayor metraje estimado.

Para predios con fachadas hacia varias calles se registran y mapean los usos relacionados con las fachadas a las calles estudiadas. En el caso de los datos de Inventarios al respecto, cuando no existe tal diferenciación se registra el uso global. Se corrobora con las fotografías disponibles.

El destino *hotel* se distingue del *habitacional* aunque se grafica de igual forma por entenderse el primero como una especialidad dentro del segundo.

Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública

En el encuadre de lo expuesto en el *Marco Teórico* (1.1.5), se cuantifica la cantidad de padrones con usos colectivos en planta baja y los edificios públicos de

uso público restringido (oficinas gubernamentales, etc. que tengan atención al público).

Para padrones con fachadas hacia varias calles, cuando los usos en planta baja registrados no se relacionen con la fachada a la calle en estudio, no se mapean como uso colectivo.

Se cuantifica además la cantidad de padrones que expande su actividad hacia la vía pública, mediante la colocación de mesas, sillas y otros equipamientos gastronómicos o exposición de mercadería.

Este tipo de ocupación responde a lógicas itinerantes que suelen escapar al registro por lo fugaz de su permanencia o la no gestión de los permisos formales. La ocupación señalada referirá a toda la ocupación detectada en registros durante el período en estudio aunque no se haya dado de forma simultánea.

4.1.4 Cómo leer los gráficos de datos

Para cada *Etapa* de peatonalización se presentan por un lado *Gráficos comparativos* de las *variables de análisis* pre y pos peatonalización y, por otro lado, tablas y gráficas con la *Cuantificación de datos por variable de análisis.*

En los primeros, los datos se exponen tal cual se desprenden de las fuentes. En los segundos, se calculan porcentajes a fin de evidenciar los cambios que surgen de comparar los datos expuestos.

La unidad de medida para la cuantificación es el predio (padrón), excepto cuando se indique otra cosa para padrones con varios frentes.

En los *Gráficos comparativos*, para cada *Tramo* en estudio se muestra:

- Un esquema de su fachada en el cual se grafican las alturas de las edificaciones y las obras ejecutadas en determinado período señalado, indicando cambios volumétricos en altura si correspondiere.
- Una barra gráfica para cada variable de análisis pre y pos peatonalización.
- Un esquema en planta en el cual se mapean las plantas bajas ocupadas con usos colectivos y la ocupación de sectores de la vía pública con actividad privada, comparando los datos pre y pos peatonalización.

En la *Cuantificación de datos por variable de análisis*, para cada *Etapa* de peatonalización se elaboran:

- Tablas con la cuantificación de los cambios en el período pre-pos peatonalización determinado (números que se desprenden de los *Gráficos comparativos* anteriormente mencionados).

Gráficas que reflejan la magnitud de los cambios respecto a la totalidad de padrones involucrados en cada *Etapa*

4.2 Datos por *Unidad Territorial* de estudio

La siguiente información se organiza por *Unidad Territorial de estudio* y dentro de cada una de ellas, por *Etapa* de peatonalización.

Los esquemas gráficos se realizan por *Tramo* y se basan en la comparación de las *variables* predio a predio, de momentos anteriores y posteriores a la acción de peatonalizar.

Referencias

PB planta baja

PA planta alta

SD sin determinar

------ NC no corresponde

OBRAS EJECUTADAS (OE)

R reforma

RF rehabilitaciòn de fachad

ON obra nueva

modificación en altura

PROTECCIÓN PATRIMONIAL

GPP Grado de Protección Patrimoni
según Art. D.223.236.1
del Digesto Departamental

ESTADO

bueno

regular

malo

OCUPACIÓN

baldío

en obra

desocupado

desocupado parcial

USOS

coexistencia de usos

ADM administrativo

ALM almacenamiento

COM comercial

CUL cultural y social

E estacionamiento

EDU educativo

GUB gubernamental

HAB/H habitación/hotel

IND industrial taller

INS instalaciones

OF oficinas

PLAZA

USO COLECTIVO EN PB

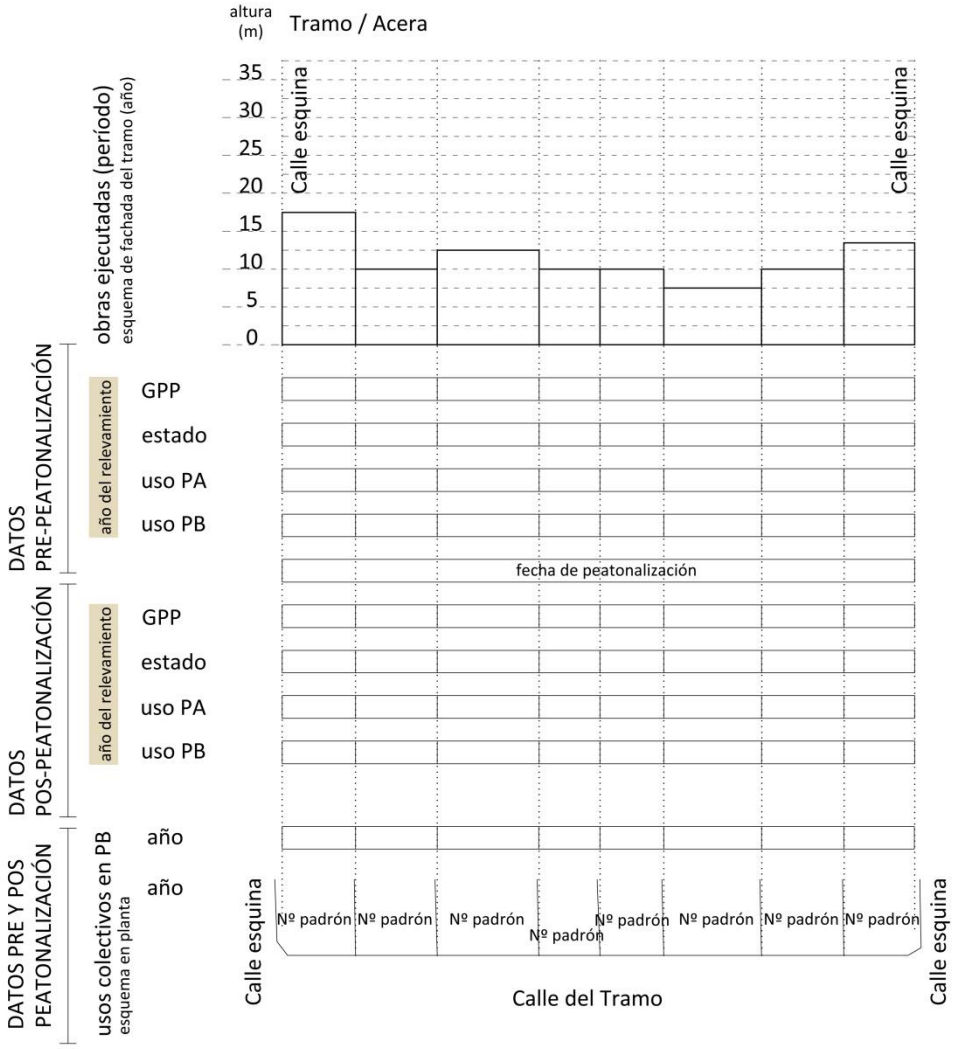
espacio abierto peatonal
(público y privado)

uso colectivo
(COM - CUL - EDU)

organismo público (GUB)

Gráficos de datos

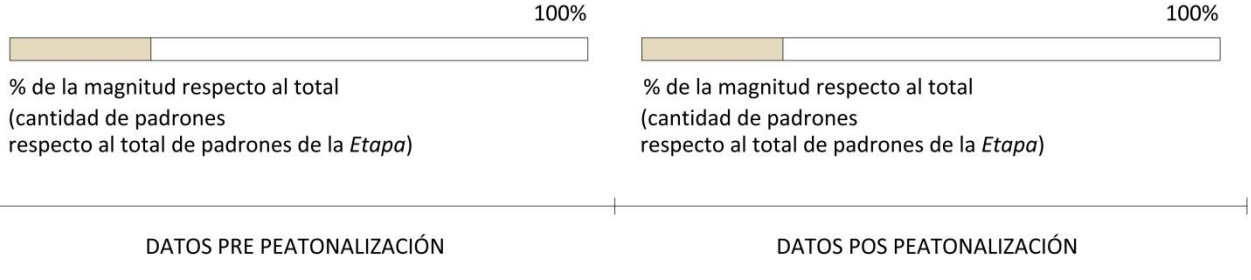
Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

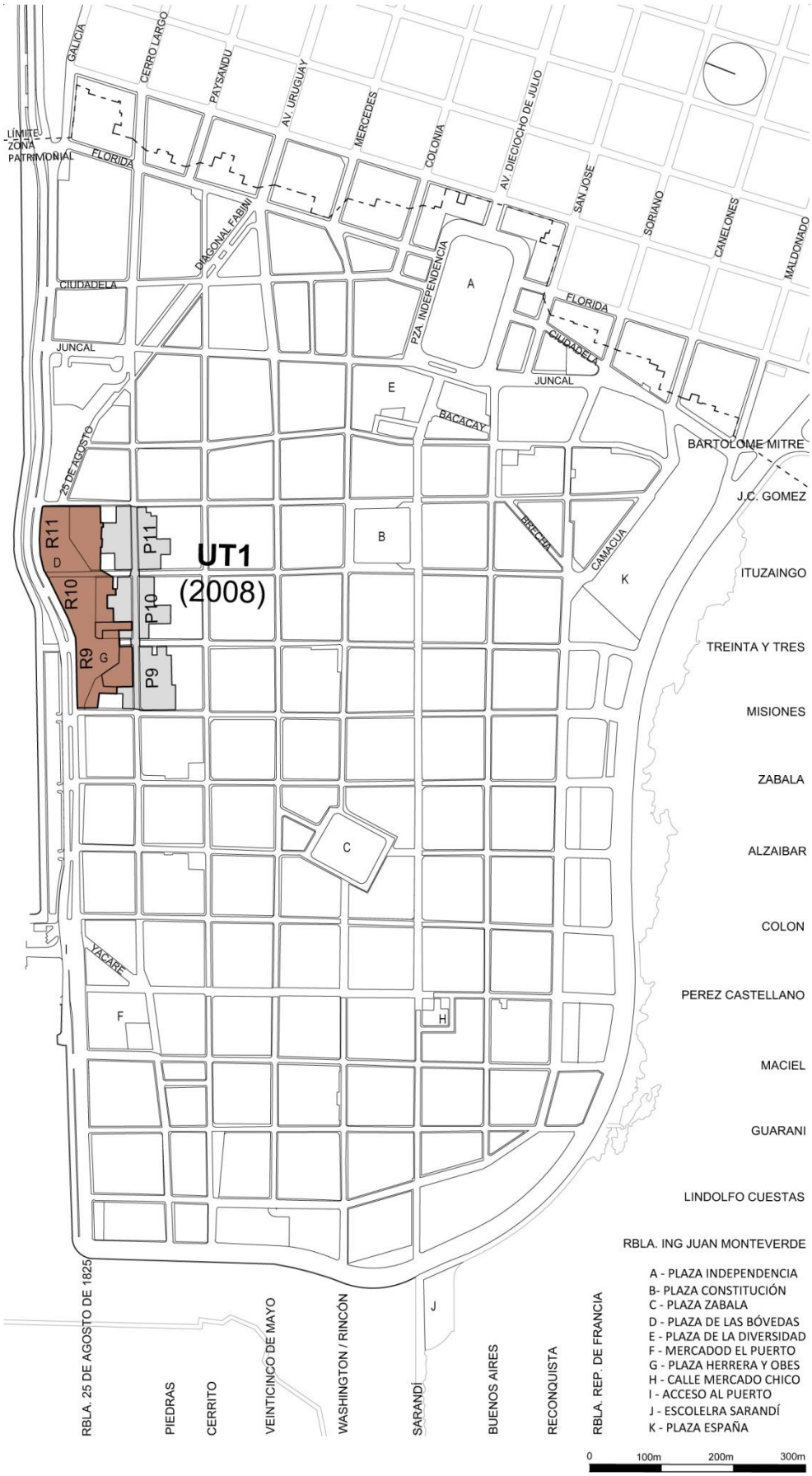


Cuantificación de datos por variable de análisis

Variable

	año del relevamiento	observaciones		año del relevamiento	observaciones
magnitud	cantidad (en padrones)		magnitud	cantidad (en padrones)	





Unidad Territorial 1 y su Caso testigo indicando nominación de Tramos y etapas de peatonalización, sobre plano esquemático actual de Ciudad Vieja.

4.2.1 Unidad Territorial 1

Esta Unidad se conforma por la peatonal 25 de Agosto, los predios frentistas a ella y las plazas de las Bóvedas y Julio Herrera y Obes.

Su peatonalización se llevó a cabo en una única *Etapa*[2].

Fecha de ejecución: 2008

Localización: Norte de la península, espacio público de borde.

Ubicación: Rambla 25 de Agosto, entre Misiones y J.C. Gómez

Tramos involucrados: R9, R10 Y R11

Padrones frentistas: 13

Plazas adyacentes: Plaza Julio Herrera y Obes y Plaza de las Bóvedas

Caso Testigo: calle Piedras entre Misiones y Juan Carlos Gómez.

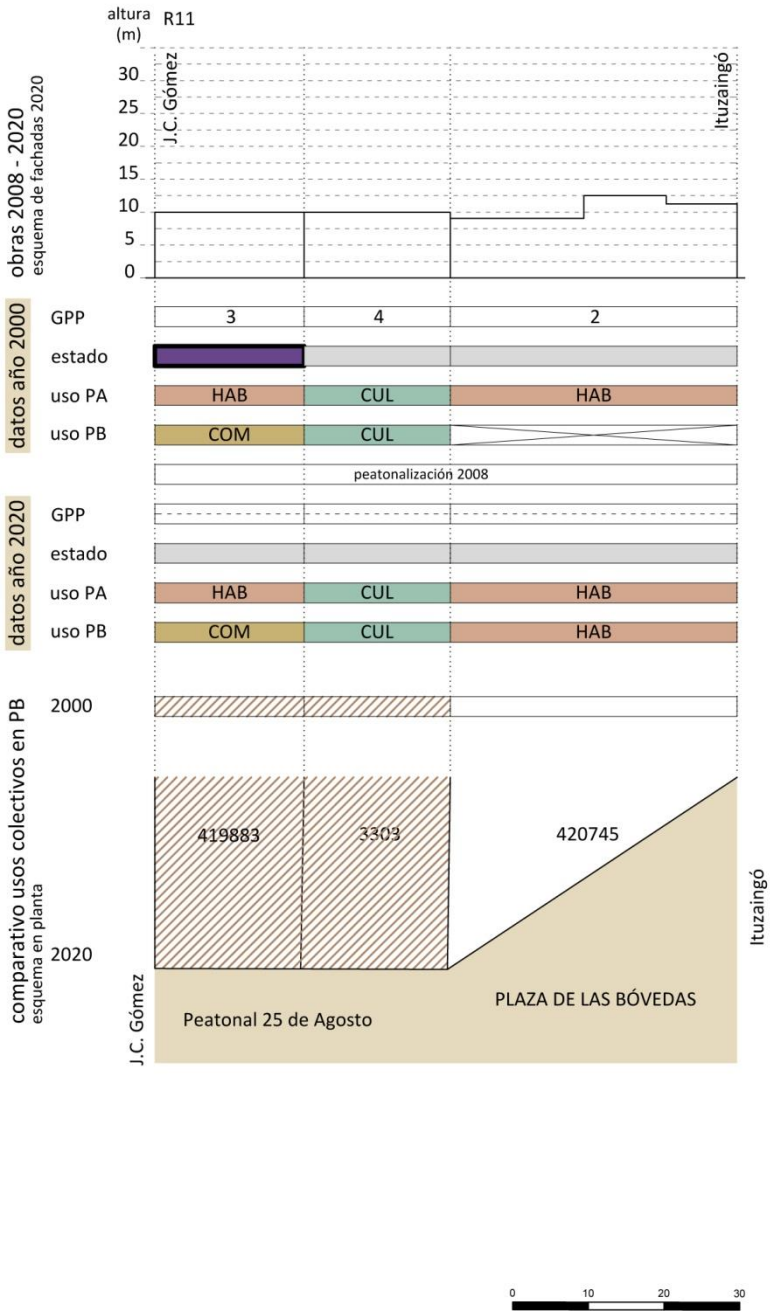
Tramos involucrados: P9, P10 y P11.

Padrones frentistas: 41

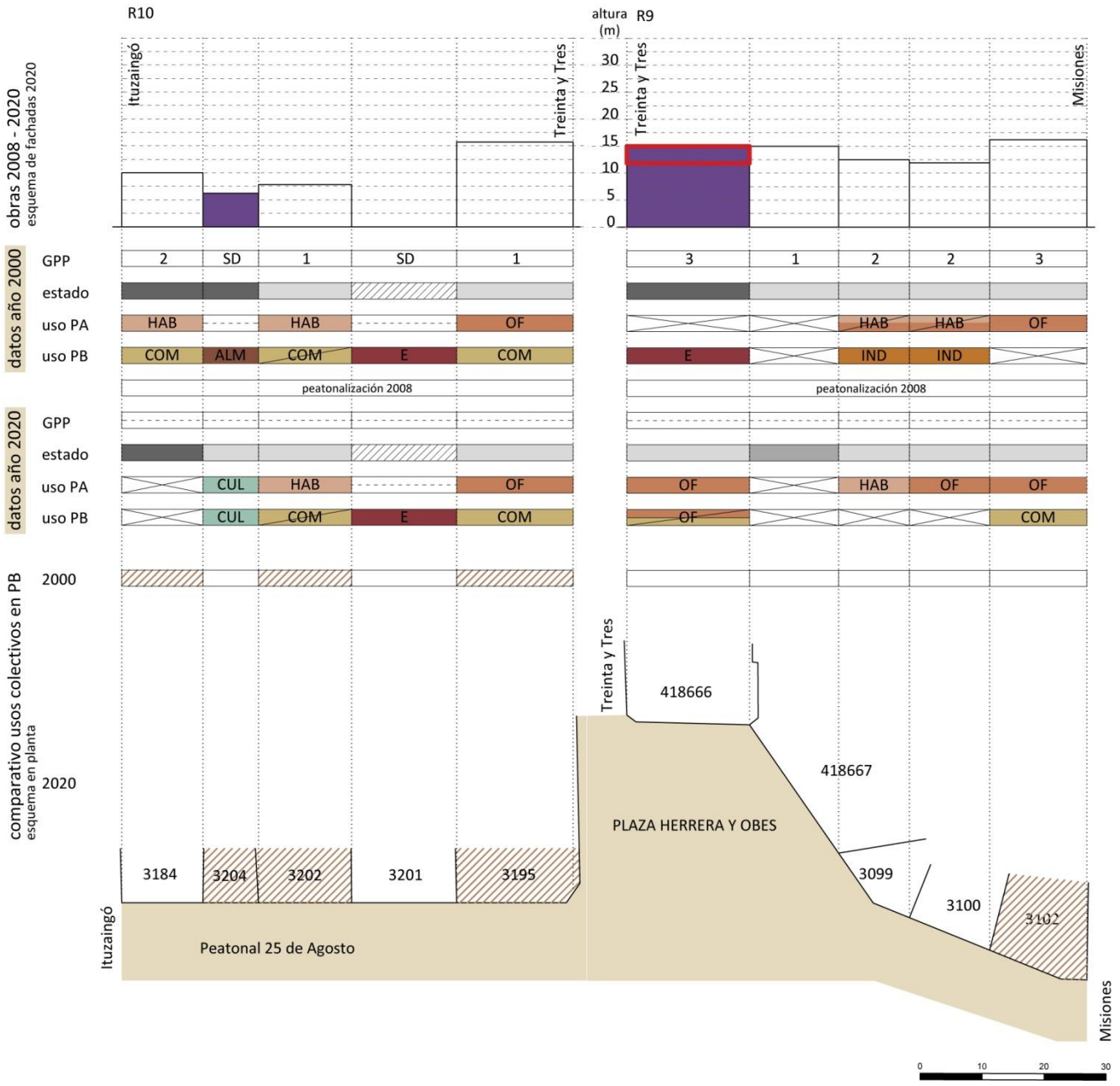
[2] Ver Parte 1, *Introducción*, 1.5 *Marco Territorial*, 1.5.2 *Sobre el caso de estudio,* y el Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.

Unidad Territorial 1. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramo: Rambla 25 de Agosto de 1825 entre J.C. Gómez e Ituzaingó (R11)



Tramos: Rambla 25 de Agosto de 1825 entre Ituzaingó y Misiones (Tramos R10 y R9)



Unidad Territorial 1. Cuantificación de datos por variable de análisis

Las variables *Parcelario* y *Edad de la construcción* no varían posteriormente a esta peatonalización; no hay fusiones ni fraccionamientos, así como tampoco sustituciones ni obras nuevas.

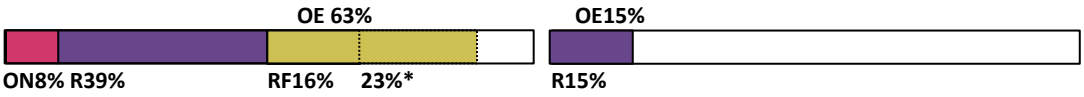
La variable *Valoración Patrimonial* no permite comparativo por no haber Inventario posterior al 2010.

Altura de la edificación

Aumento de un nivel relacionado a una reforma en la esquina con Ituzaingó.

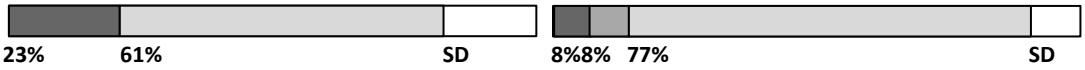
Obras ejecutadas

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo de obra	**1982-2007**	**Destino**	**Observaciones**	**2008-2020**	**Destino**	**Observaciones**
ON	1	ALM		0		
R	5	IND/COM/OF		2	COM / OF / CUL	
RF	5*		*3 en padrones ya intervenidos con R	0		

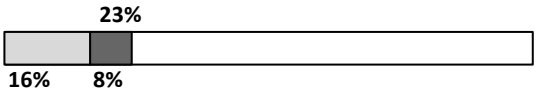


Estado de Mantenimiento

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**2000**	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
malo	3		1	
regular	0		1	
Bueno o muy bueno	8		10	

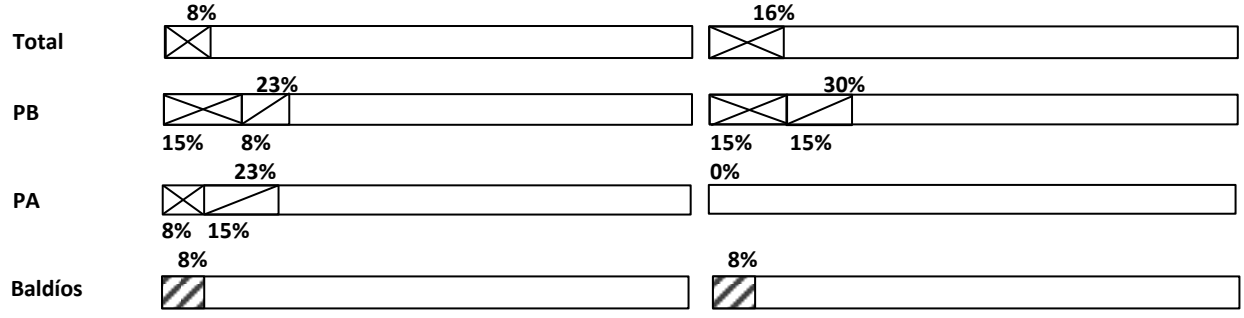


Cambio de estado	**2000-2020**	**Observaciones**
mejoran	2	De *malo* a *bueno*, asociados a las 2 obras de rehabilitación integral.
empeoran	1	De *bueno* a *regular* por mal mantenimiento. Se destaca además la permanencia de vivienda en estado *malo* en la esquina con Treinta y Tres, actualmente tapiada.



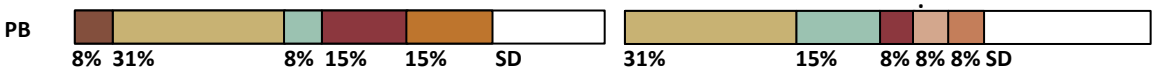
Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2000	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
Total	1		2	
PB total	2		2	
PB parcial	1		2	
PA total	1		0	
PA parcial	2		0	
Baldíos	1		1	Uso de estacionamiento



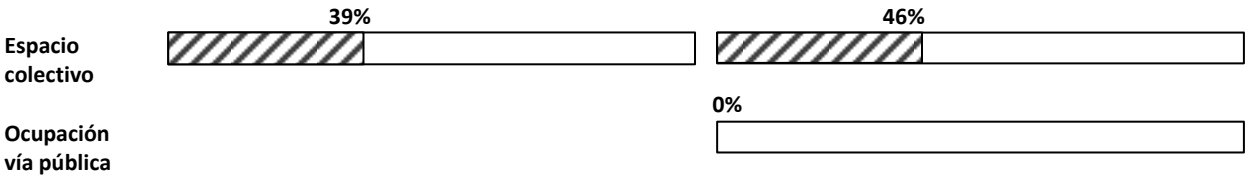
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	2000			2020		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ALM	1	0		0	0	
COM	4	0		4	0	
CUL	1	1		2	2	
E	2	0		1	0	
HAB	0	6		1	4	
IND	2	0	Talleres automotrices	0	0	
OF	0	2		1	4	



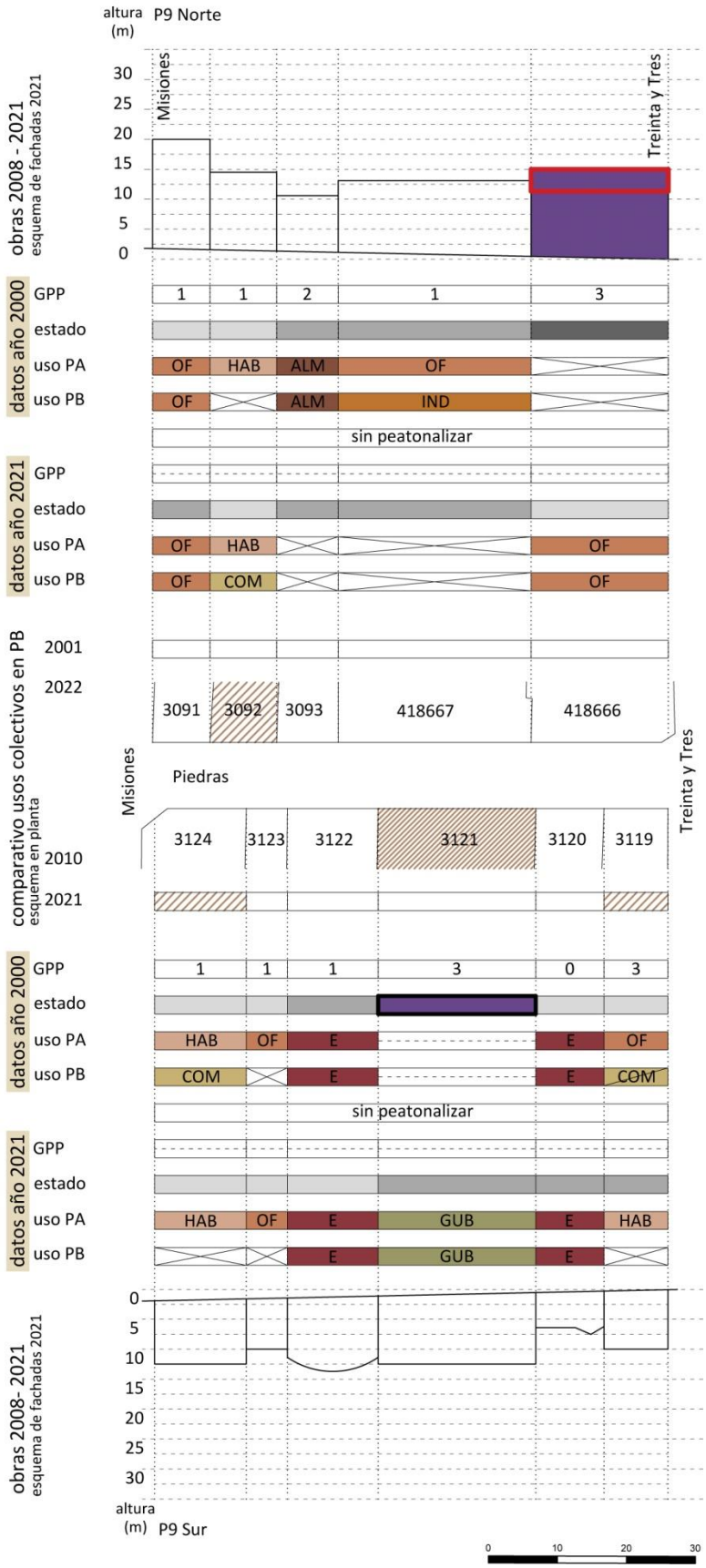
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2000	Observaciones	2020	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	5		6	
Edificios públicos	0		0	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		0	

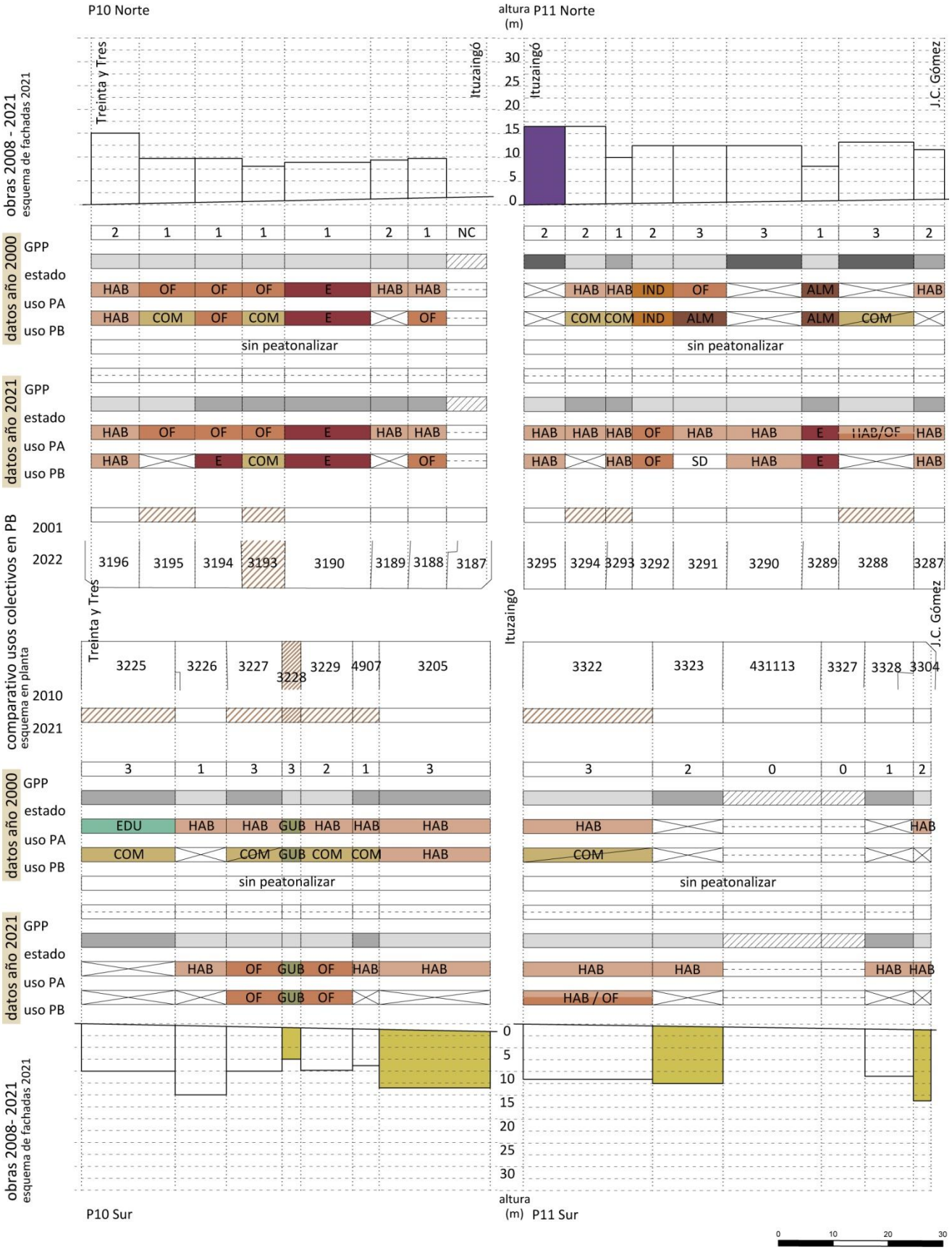


Unidad Territorial 1 – Caso Testigo. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramo: Piedras entre Misiones y Treinta y Tres (P9)



Tramos: Piedras entre Treinta y Tres y Juan Carlos Gómez (P10 y P11)



Unidad Territorial 1 – Caso Testigo. Cuantificación de datos por variable de análisis

La variable *Grado de Protección Patrimonial* no tiene comparativo por no haber nuevo inventario posterior al 2010. La variable *Edad de la construcción* no varía por no existir obras nuevas.

Parcelario

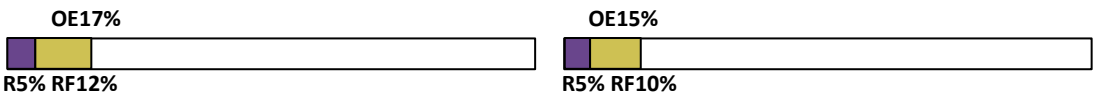
Fusión de los padrones Nº 3094, 3096 y 3097 (edificio de I.U.C.S.A) en el Nº 18667 y de los padrones Nº3324, 3325 y 3326 (baldíos) en el Nº431113, ambos casos sin obras asociadas.

Altura de la edificación

Hubo 1 ampliación en altura (1 nivel) en la esquina de Piedras y Treinta y Tres (padrón Nº 418666).

Obras ejecutadas

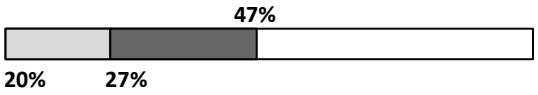
	2000-2008			2008-2021		
Tipo de obra	**1982-2007**	**Destino**	**Observaciones**	**2008-2020**	**Destino**	**Observaciones**
ON	0			0		
R	2	HAB	1 Cooperativa	2	HAB / OF	1 Cooperativa
RF	5	COM/OF/GUB	2 CVRN	4	GUB / HAB	1 por IM



Estado de Mantenimiento

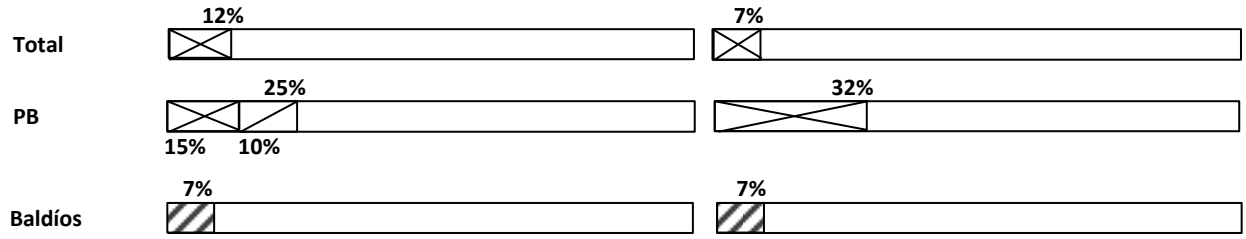
Estado	**2000**	**Observaciones**	**2021**	**Observaciones**
malo	4	Ser rehabilitan los 4 posterior al 2000	0	
regular	11		18	Por notoria falta de mantenimiento
Bueno o muy bueno	22		20	

Cambio de estado	**2000-2010**	**Observaciones**
mejoran	8	De malo o regular a bueno, asociados a obras de rehabilitación integral o de fachada.
empeoran	11	Por notoria falta de mantenimiento.



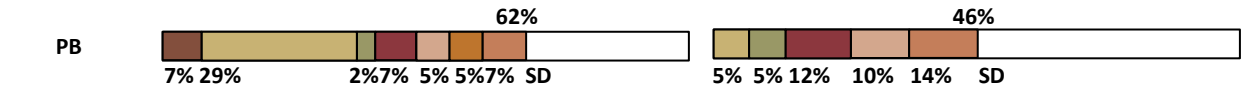
Ocupación de la edificación

Desocupación	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Total	5	3 se rehabilitaron posterior al 2000	3	
PB total	6		13	Aumento desocupación comercios
PB parcial	4		0	
Baldíos	3	Uno de ellos es la unificación de 3 predios baldíos.	3	Se mantienen. Gran presencia entre Ituzaingó y J.C. Gómez.



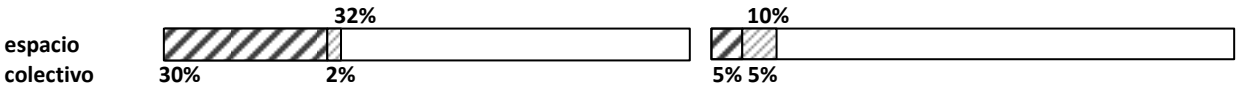
Usos (incluye desocupados parciales)

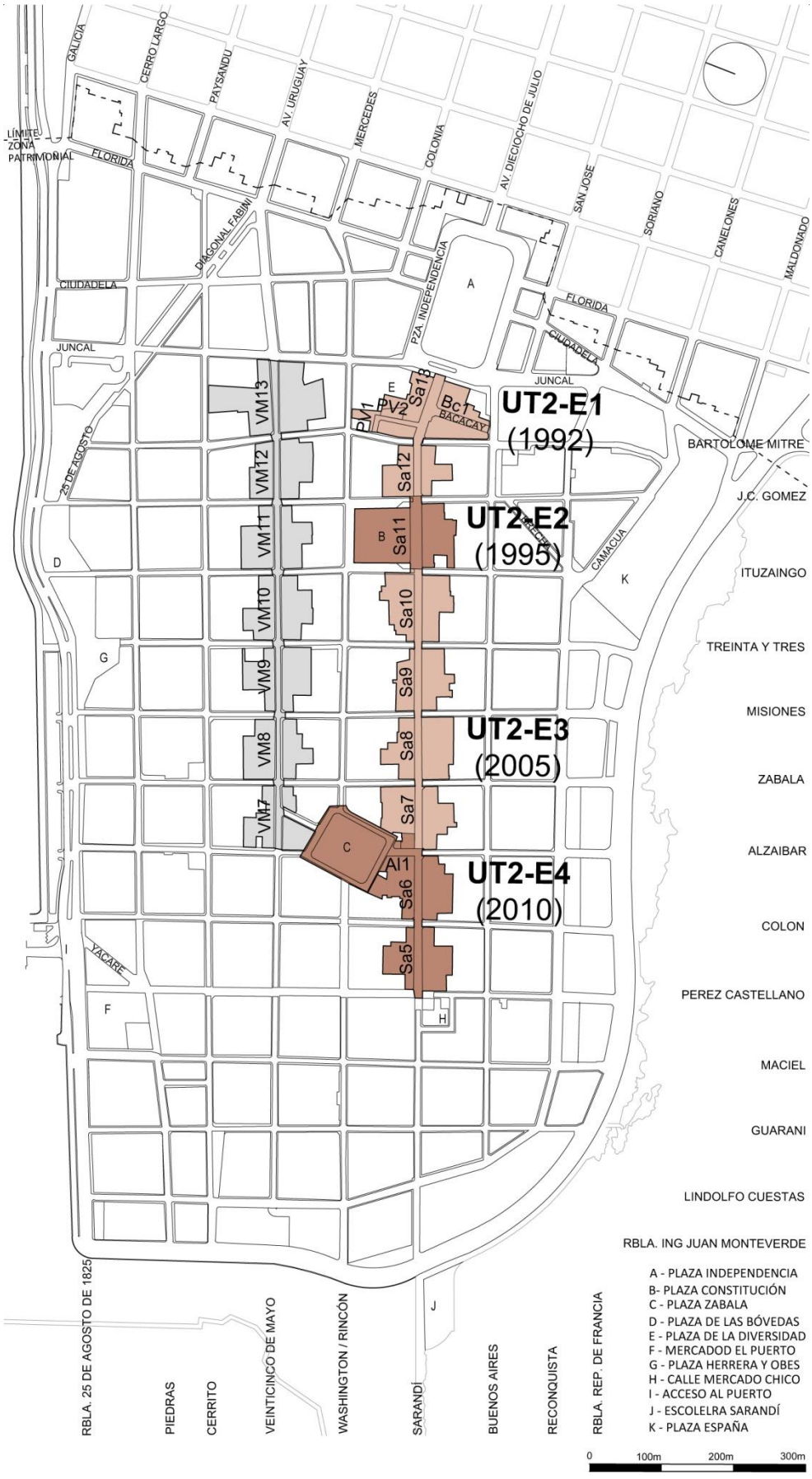
	2000			2010		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ALM	3	2		0	0	
COM	12			2	0	Baja notoriamente
CUL	0	1		0	0	
GUB	1	1		2	2	
E	3	3		5	3	Porcentaje considerable en el total
HAB	2	14		4	20	
IND	2	1		0	0	
OF	3	8		6	9	



Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	12		2	Baja notoria por comercios desocupados
Edificios públicos	1		2	





Unidad Territorial 2 y su Caso testigo indicando nominación de Tramos y etapas de peatonalización, sobre plano esquemático actual de Ciudad Vieja.

4.2.2 Unidad Territorial 2

Esta Unidad se conforma con las Peatonales Sarandí, Bacacay, Policía Vieja y Alzaibar, los predios frentistas a ellas y las plazas adyacentes (Matriz, Zabala y Pza. de la Diversidad).

Su peatonalización se llevó a cabo en cuatro *Etapas* entre 1992 y 2010[3].

- Etapa 1

Fecha de peatonalización: 1992
Peatonales:
Sarandí (entre Juncal y J.C. Gómez)
Peatonal Bacacay
Callejón Policía Vieja
Localización: Centro-este de la península, espacio público interior.
Tramos involucrados: Sa13, Sa12, Bc1, PV1 y PV2
Padrones frentistas: 31
Plazas adyacentes: Plaza de la Diversidad

- Etapa 2

Fecha de peatonalización: 1995
Peatonal: Sarandí (entre J.C. Gómez e Ituzaingó)
Localización: Centro-este de la península, espacio público interior.
Tramos involucrados: Sa11
Padrones frentistas: 6
Plazas adyacentes: Plaza Matriz

- Etapa 3

Fecha de peatonalización: 2005
Peatonal: Sarandí (entre Ituzaingó y Alzaiba**r)**
Localización: Centro de la península, espacio público interior.
Tramos involucrados: Sa10, Sa9, Sa8 y Sa7.
Padrones frentistas: 50 (no se cuentan los cuartos de la Catedral que figuran en el catastro como padrones independientes)

- Etapa 4

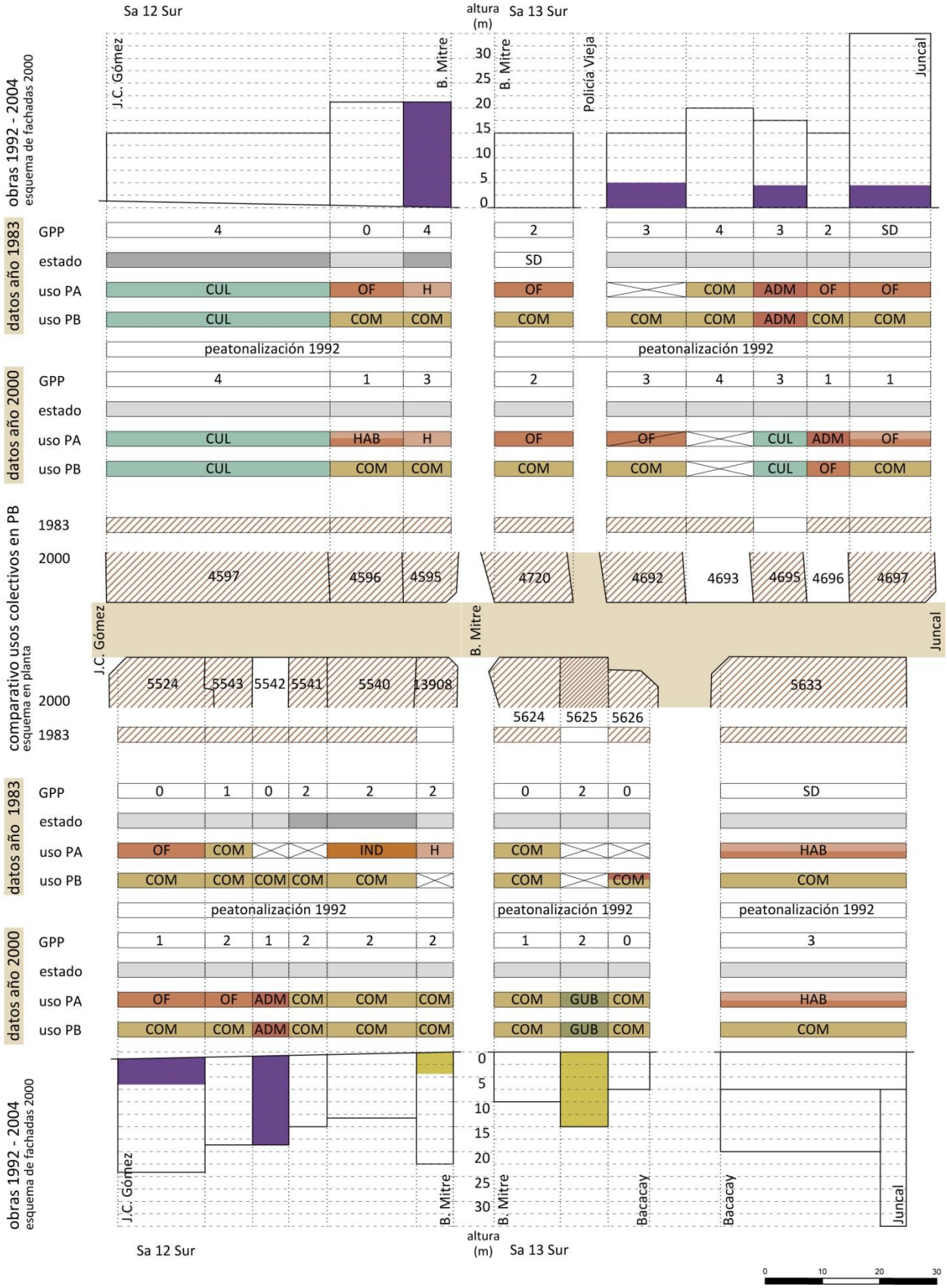
Fecha de peatonalización: 2010.
Peatonales:
Sarandí (entre Alzaibar y Pérez Castellano)
Alzaibar (entre Circunvalación Durango y Sarandí)
Localización: Centro-eoste de la península, espacio público interior.
Tramos involucrados: Sa6, Sa5 y Al1.
Padrones frentistas: 32
Plazas adyacentes: Plaza Zabala

Caso Testigo: calle Veinticinco de Mayo entre Juncal y Alzaibar
Tramos involucrados: VM6 al VM12.
Padrones frentistas: 80

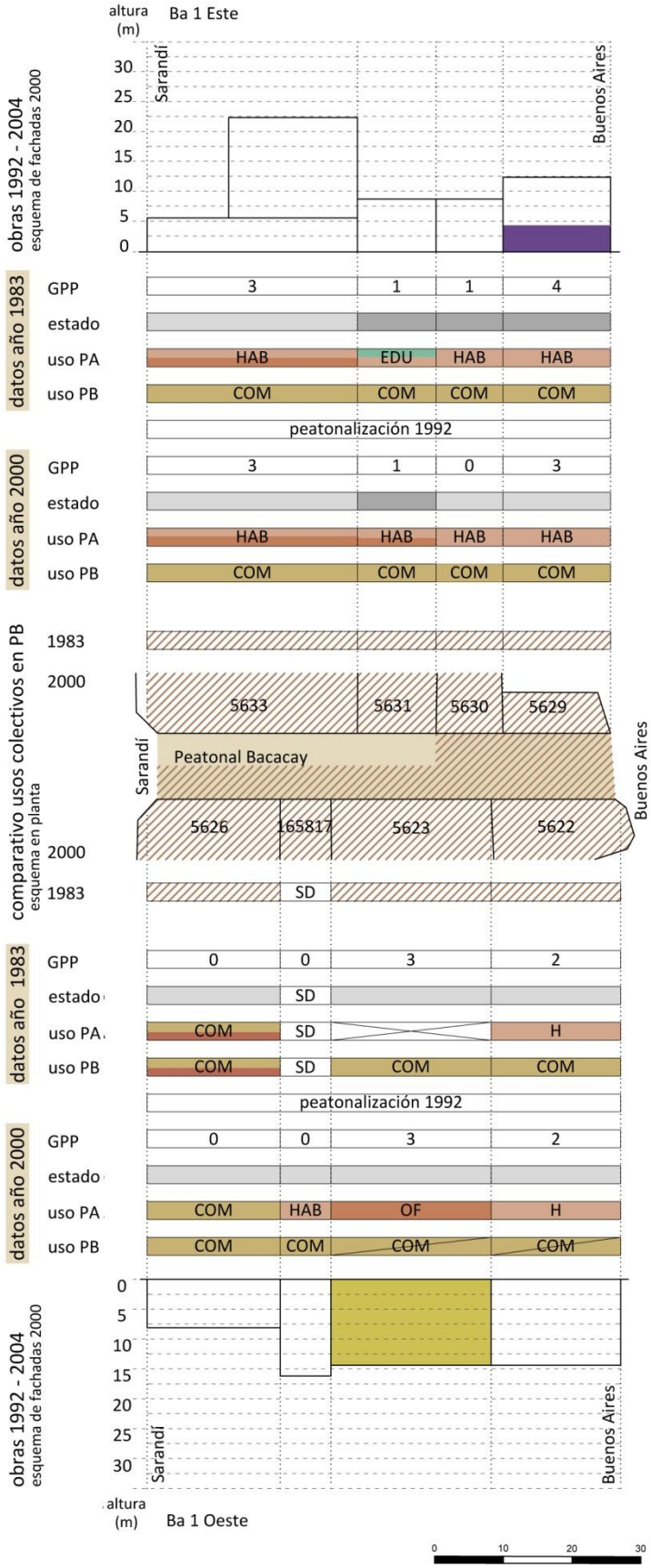
[3] Ver Parte 1, *Introducción*, 1.5 *Marco Territorial*, 1.5.2 *Sobre el caso de estudio,* y el Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.

Unidad Territorial 2 - Etapa 1. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

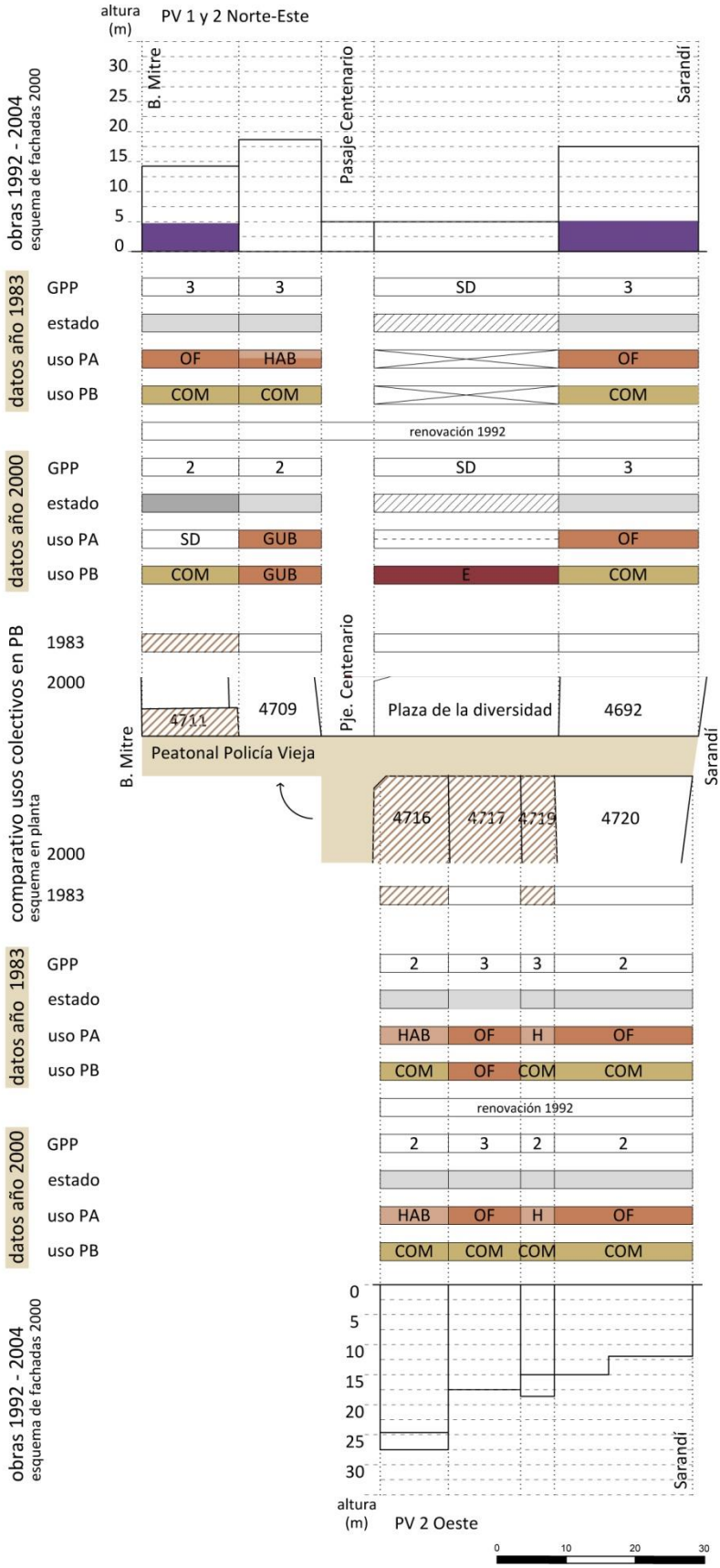
Tramos: Sarandí entre J.C.Gómez y Juncal (Sa12 y Sa13)



Tramo: Bacacay entre Sarandí y Buenos Aires (Bc1)



Tramos: Policía Vieja (PV1 y PV2)

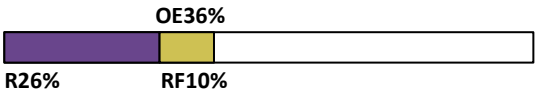


Unidad Territorial 2 - Etapa 1. Cuantificación de datos por variable de análisis

Las variables *Parcelario*, *Edad de la construcción y Altura Construida* no varían luego de esta peatonalización; no hay sustituciones ni obras nuevas. El *Parcelario* varía posteriormente en 2005 con la sesión de parte del padrón Nº 4700 para conformar una plaza pública (Plaza de la Diversidad).

Obras ejecutadas

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo de obra	**1982-1991**	**Destino**	**Observaciones**	**1992-2004**	**Destino**	**Observaciones**
ON	0			0		
R	5	COM / CUL	Entre 1988 y 1991	8	COM/CUL/H	
RF	0			3	COM/GUB/OF	

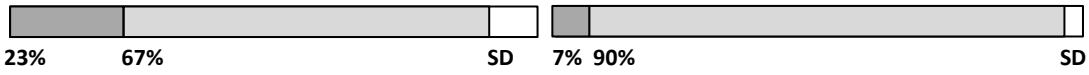


Grado de Protección Patrimonial

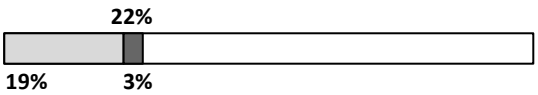
Cambio de GPP	**1983-2000**	**Observaciones**
suben	5	De 0 a 1 y 1 a 2.
bajan	7	De 1 a 0, 2 a 1, 3 a 2 y de 4 a 3.

Estado de Mantenimiento

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**1983**	**Observaciones**	**2000**	**Observaciones**
malo	0		0	
regular	7		2	
Bueno o muy bueno	21		28	

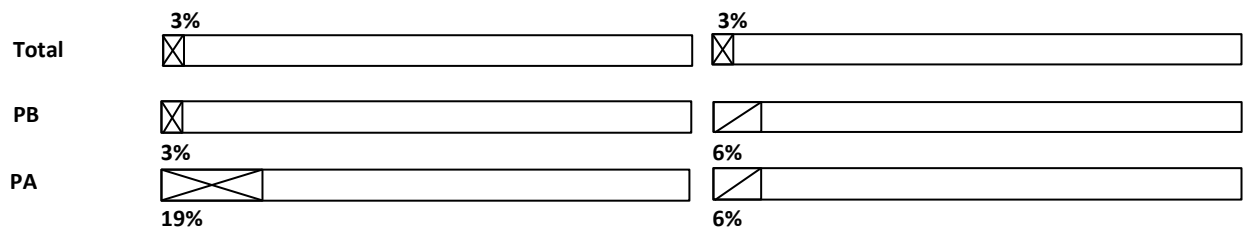


Cambio de estado	**1983-2000**	**Observaciones**
mejoran	6	De *regular/mediocre* a *bueno*, asociados mayoritariamente a obras de R o RF
empeoran	1	De *bueno* a *regular*



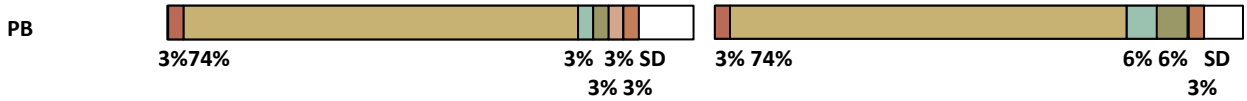
Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	1983	**Observaciones**	**2000**	**Observaciones**
Total	1		1	
PB total	1		0	
PB parcial	0		2	
PA	6	totales	2	parciales
Baldíos	1		1	Se constituye en 2005 como Plaza de la Diversidad.



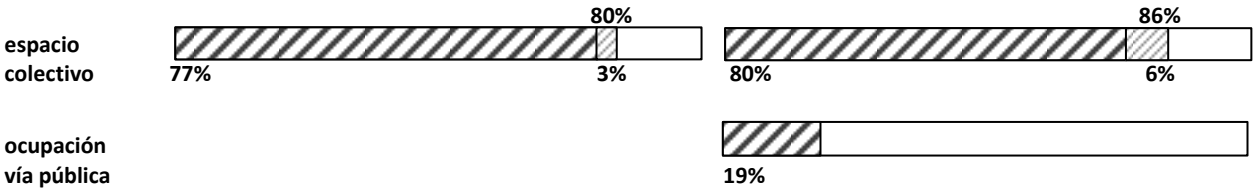
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	1983			2000		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ADM	1	1		1	2	
COM	23	4		23	5	
CUL	1	1		2	2	
GUB	1	1		2	2	
H	1	4		0	3	
HAB	0	5		0	7	
IND	0	1	taller	0	0	
OF	1	7		1	6	



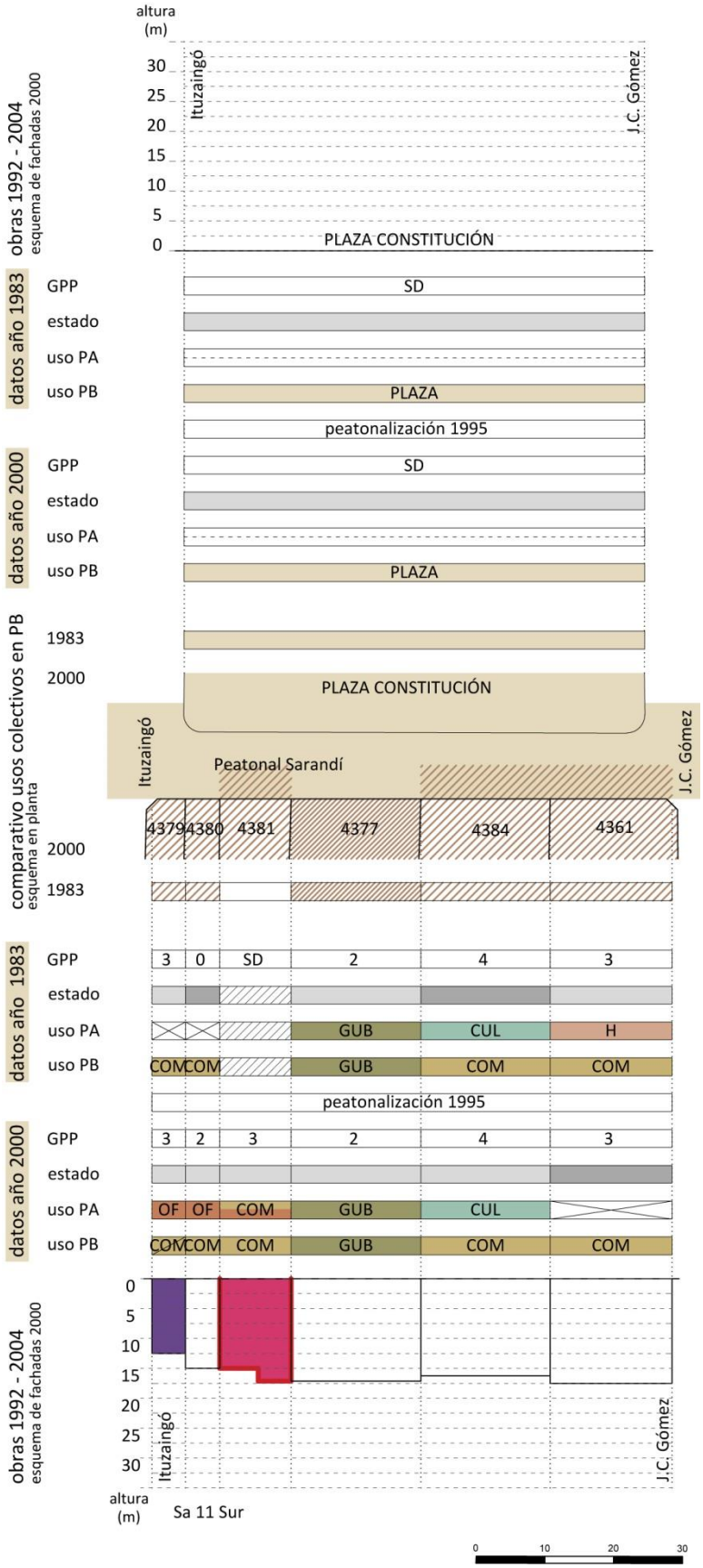
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	1983	Observaciones	2000	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	24		25	Se mantiene aproximadamente
Edificios públicos	1		2	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		6	Mesas y sillas de locales gastronómicos por la calle Bacacay solamente



Unidad Territorial 2 - Etapa 2. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramo: Sarandí entre Ituzaingó y J.C. Gómez (Sa11)



Unidad Territorial 2 - Etapa 2. Cuantificación de datos por variable de análisis

Para esta etapa la variable *Parcelario* no varía después de la peatonalización.

Edad de la construcción

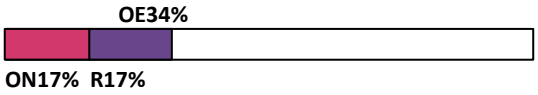
En 1994 se construyó el único baldío restante frente a la plaza Matriz. No hubo sustituciones en el resto de los predios.

Altura de la edificación

Se construyó un baldío con la altura promedio del tramo.
No hubo ampliaciones sobre la altura construida en el resto de los padrones.

Obras ejecutadas

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo de obra	**1982-1994**	**Destino**	**Observaciones**	**1995-2004**	**Destino**	**Observaciones**
ON	0			1		Construyó baldío
R	1	COM	Entre 1988 y 1991	1	COM-HAB	
RF	---		Sin registro	0		



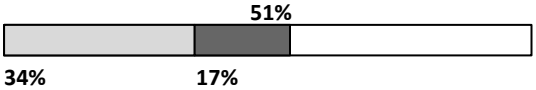
Grado de Protección Patrimonial

Cambio de GPP	1983-2000	Observaciones
suben	2	Uno de ellos el baldío que se construyó y catalogó con GPP3.
bajan	0	

Estado de Mantenimiento

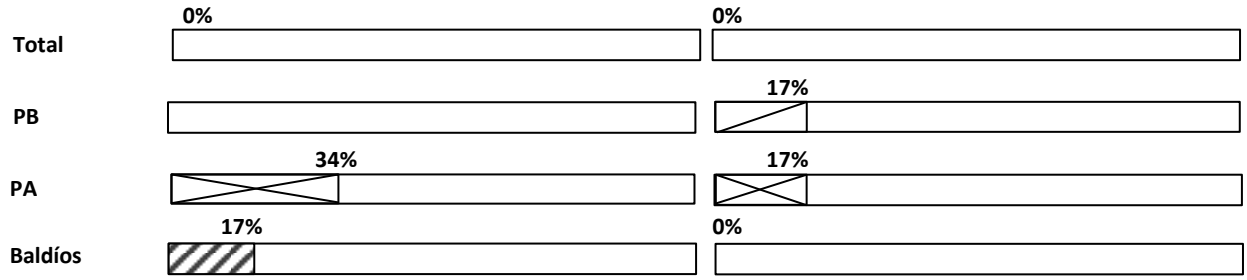
	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**1983**	**Observaciones**	**2000**	**Observaciones**
malo	0		0	
regular	2		1	
Bueno o muy bueno	3		5	

Cambio de estado	1983-2000	Observaciones
mejoran	2	De *regular* a *bueno*.
empeoran	1	De *bueno* a *regular* por falta de mantenimiento y desocupación en planta alta.



Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	1983	Observaciones	2000	Observaciones
Total	0		0	
PB total	0		0	
PB parcial	0		1	
PA total	2		1	
Baldíos	1		0	

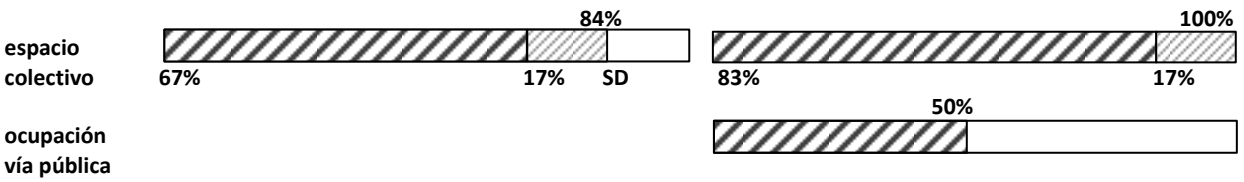


Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	1983			2000		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
COM	4	0		5	1	
CUL	0	1		0	1	
GUB	1	1		1	1	
HAB	0	1		0	0	
OF	0	0		0	2	

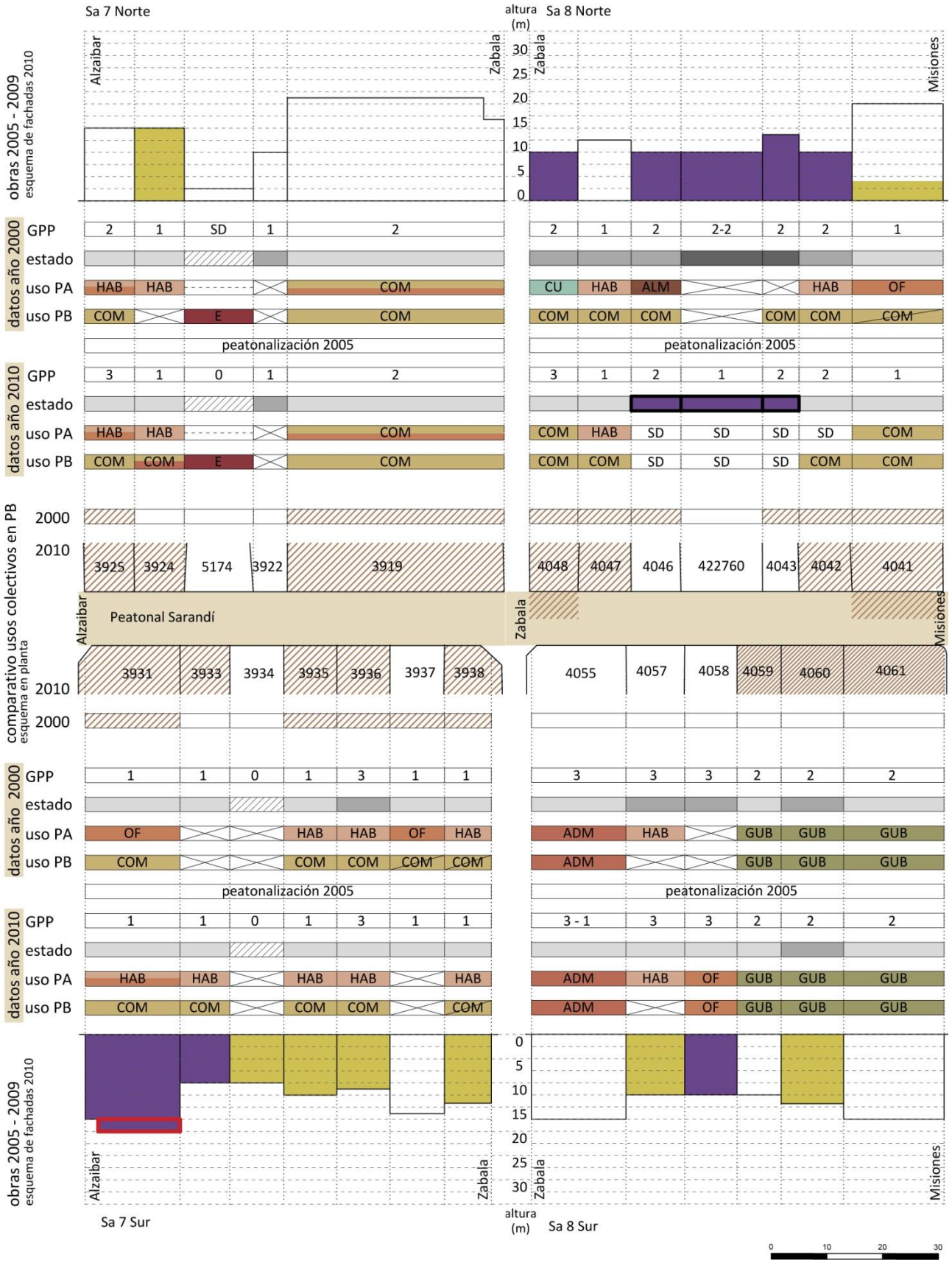
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	1983	Observaciones	2000	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	4		5	Se construye comercio en un baldío
Edificios públicos	1		1	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		3	Mesas y sillas de locales gastronómicos.

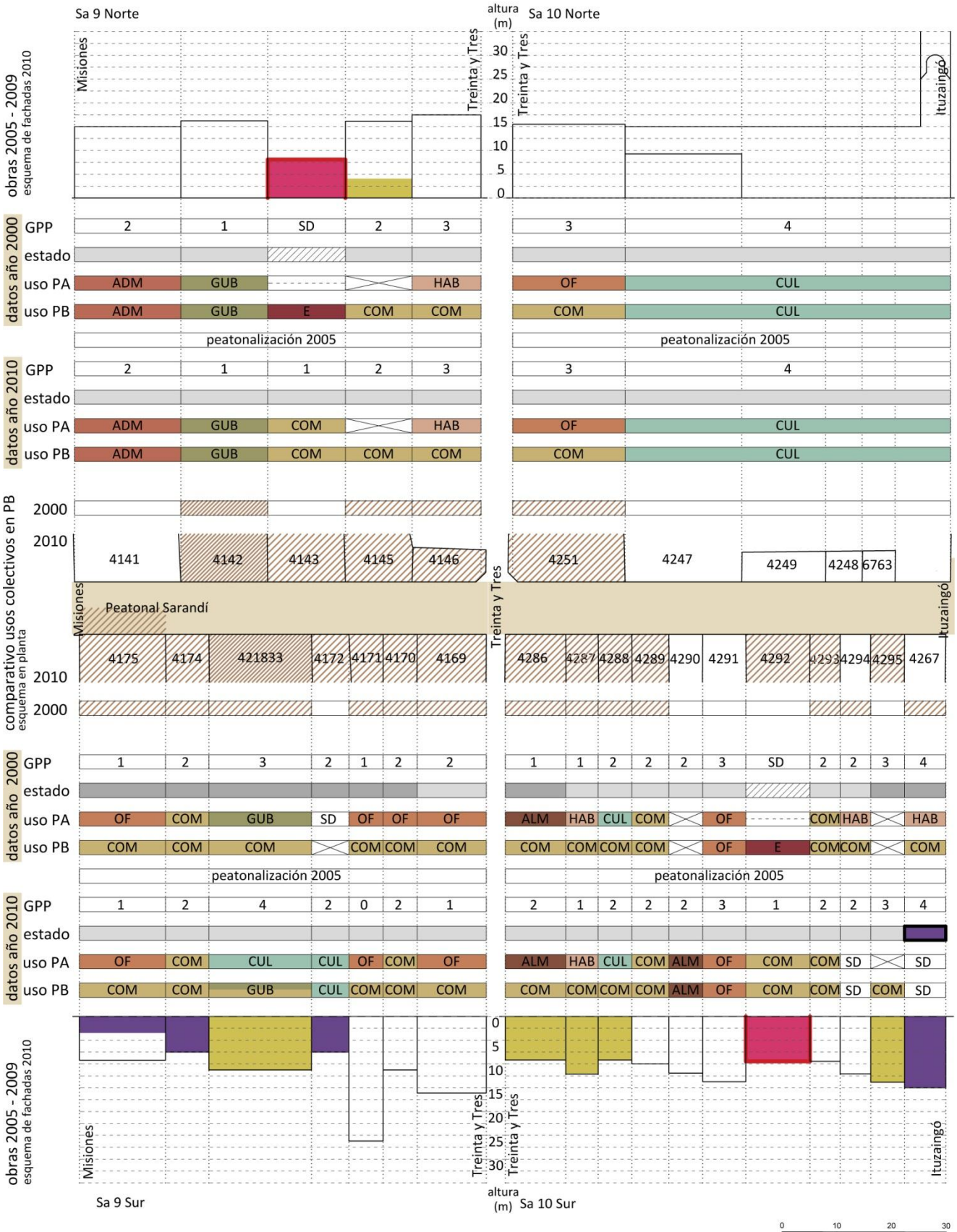


Unidad Territorial 2 - Etapa 3. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramos: Sarandí entre Alzaibar y Misiones (Sa7 y Sa8)



Tramos: Sarandí entre Misiones e Ituzaingó (Sa 9 y Sa10)



Unidad Territorial 2 - Etapa 3. Cuantificación de datos por variable de análisis

Parcelario

Se fusionaron los padrones Nº4044 y 4045 para rehabilitación con destino a galería comercial.

Edad de la construcción

Las nuevas construcciones datan de 2005 y 2007.

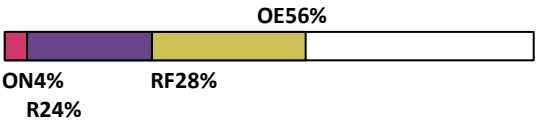
Altura de la edificación

Se construyeron 2 baldíos con la altura promedio del tramo.

Se amplió 1 nivel sobre azotea en la rehabilitación integral de un padrón en la esquina de Sarandí y Alzaibar.

Obras ejecutadas

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo obra	**1982-2004**	**Destino**	**Observaciones**	**2005-2009**	**Destino**	**Observaciones**
ON	0			2	COM	En baldíos
R	5	COM / OF/ E		12	COM/HAB/ OF/GUB	
RF	0			14		

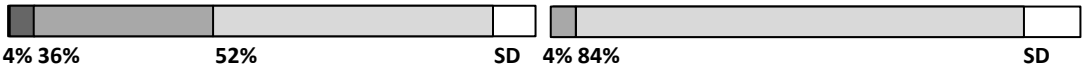


Grado de Protección Patrimonial

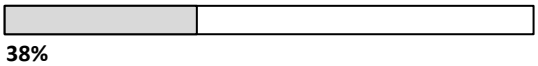
Cambio de GPP	2000-2010	Observaciones
suben	4	Rehabilitados. Se catalogan además los dos nuevos construidos.
bajan	3	Empeoran también su estado

Estado de Mantenimiento

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**2000**	**Observaciones**	**2010**	**Observaciones**
malo	2		0	
regular	18		2	
Bueno o muy bueno	26		42	

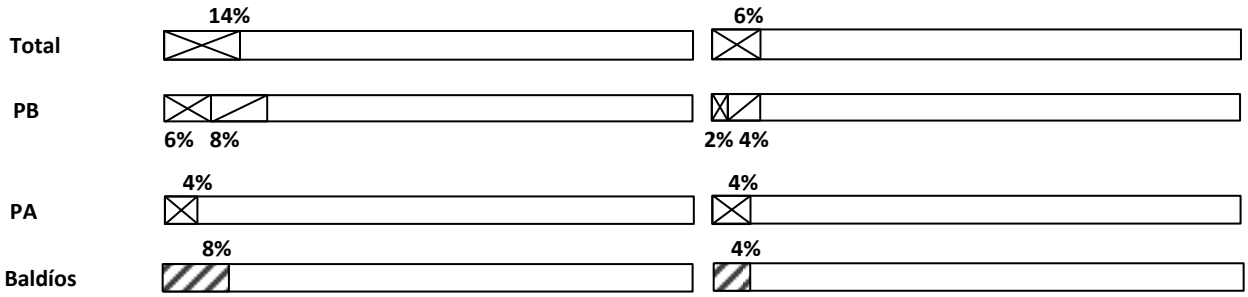


Cambio de estado	2000-2010	Observaciones
mejoran	19	4 mejoran luego de rehabilitaciones, de *regular/malo* a *bueno*. 15 pasan de *regular* a *bueno* o *muy bueno*. Se construyen además 2 baldíos.
empeoran	0	



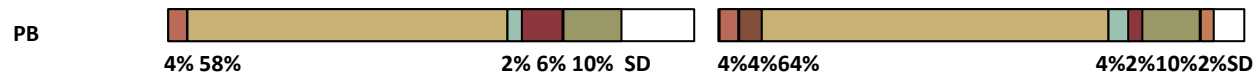
Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Total	7		3	
PB total	3		1	
PB parcial	4		2	
PA total	2		2	
Baldíos	4		2	Uno de ellos se construirá más tarde como plaza en 2018.



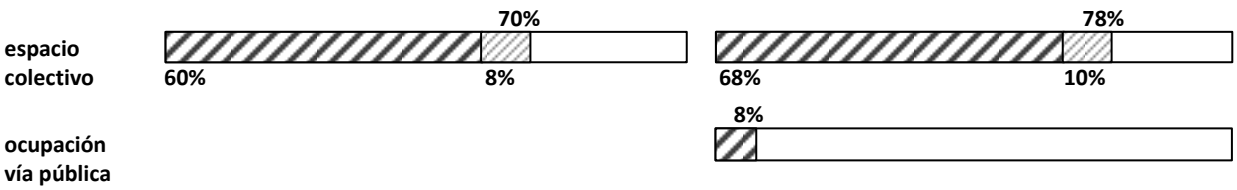
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	2000			2010		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ADM	2	2		2	2	
ALM	0	2		2	2	
COM	29	4		32	9	
CUL	1	3		2	4	
E	3	0		1	0	
GUB	4	5		5	4	
HAB	0	11		0	11	
OF	0	9		1	6	



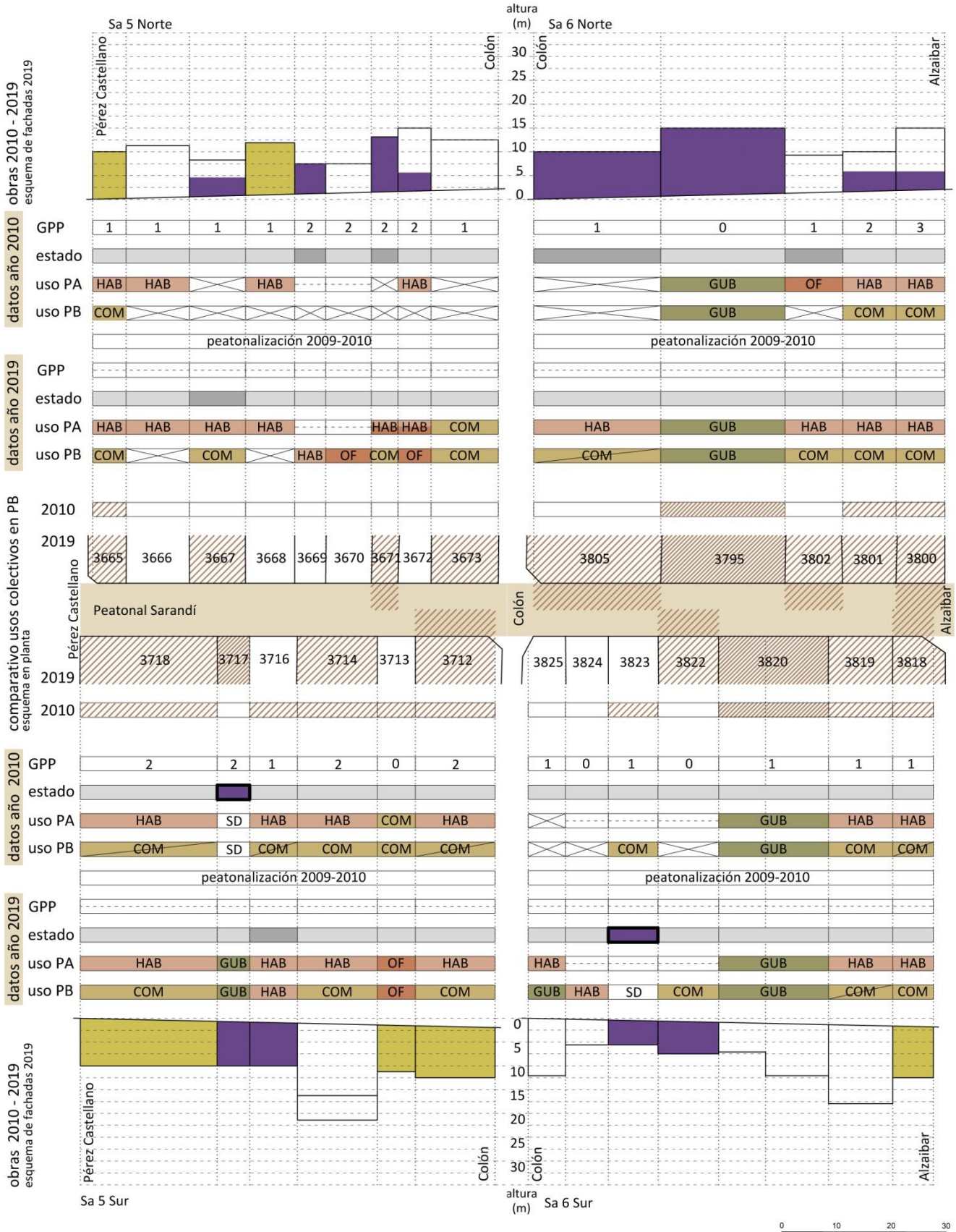
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	30		34	
Edificios públicos	4		5	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		4	

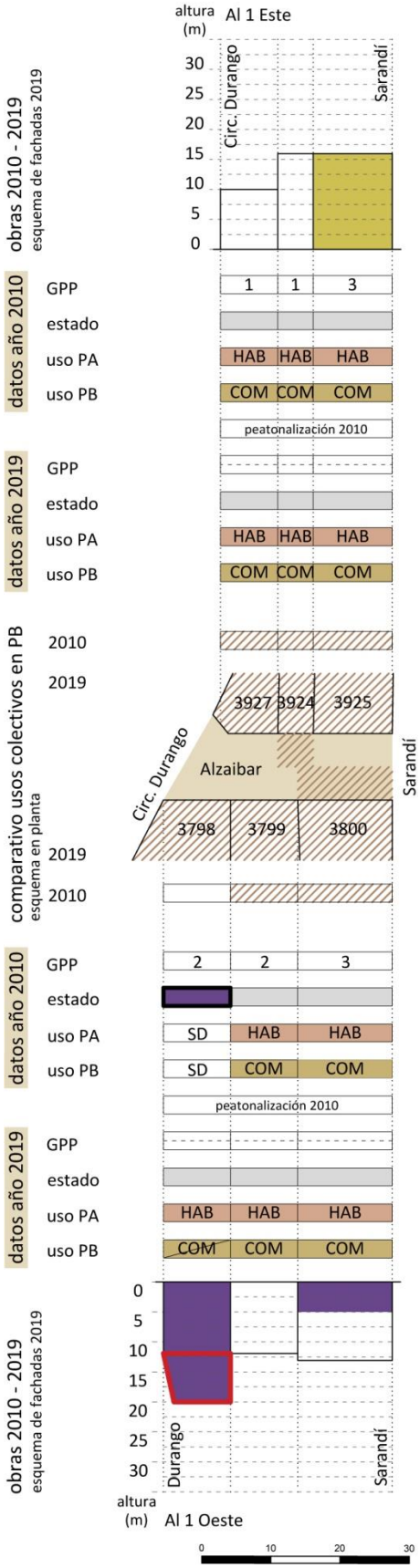


Unidad Territorial 2 - Etapa 4. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramos: Sarandí entre Pérez Castellano y Alzaibar (Sa5 y Sa6)



Tramo: Alzaibar entre Sarandí y Circunvalación Durango (Al 1)



Unidad Territorial 2 - Etapa 4. Cuantificación de datos por variable de análisis

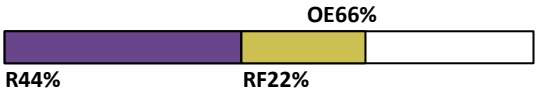
Para esta etapa, las variables *Parcelario* y *Edad de la construcción* no varía. La variable *Valoración Patrimonial* no permite comparativo por no haber Inventario Patrimonial posterior al 2010.

Altura construida

Se incrementa en 1 padrón (Alzaibar y Circ. Durango) con ampliación de un nivel sobre azotea.

Obras ejecutadas

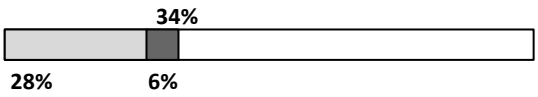
	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo obra	**1982-2010**	**Destino**	**Observaciones**	**2010-2019**	**Destino**	**Observaciones**
ON	2	COM - E	Completaron baldíos	0		
R	1	COM - HAB		13	COM/HAB/OF/ GUB	
RF	0			7		



Estado de Mantenimiento

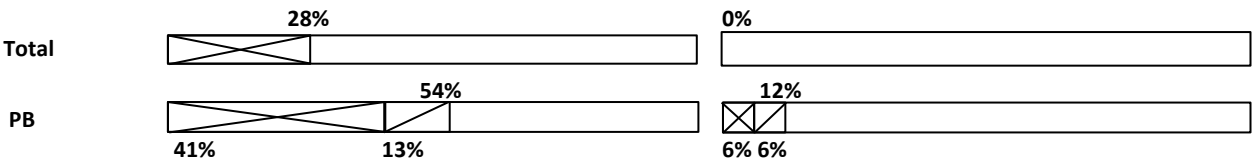
	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**2010**	**Observaciones**	**2019**	**Observaciones**
malo	0		0	
regular	4		2	
Bueno o muy bueno	27		29	

Cambio de estado	**2010-2019**	**Observaciones**
Mejoran	9	Asociados a obras de rehabilitación
Empeoran	2	



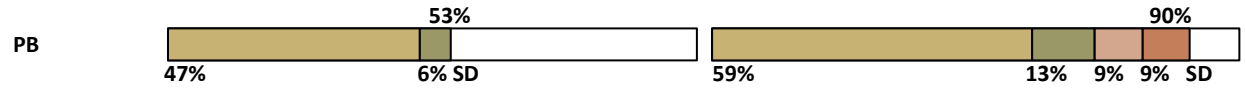
Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2010	**Observaciones**	**2019**	**Observaciones**
Total	9		0	
PB total	4		2	
PB parcial	4		2	
PA				
baldíos	0		0	



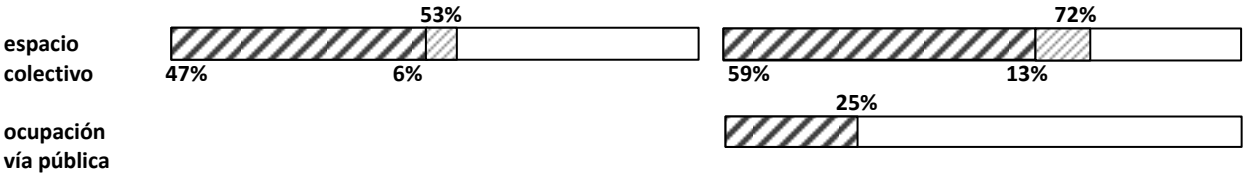
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	2010			2019		
Uso	**PB**	**PA**	**Observaciones**	**PB**	**PA**	**Observaciones**
COM	15	0		19	0	
GUB	2	2		4	3	
HAB	0	16		3	22	
OF	0	3		3	1	



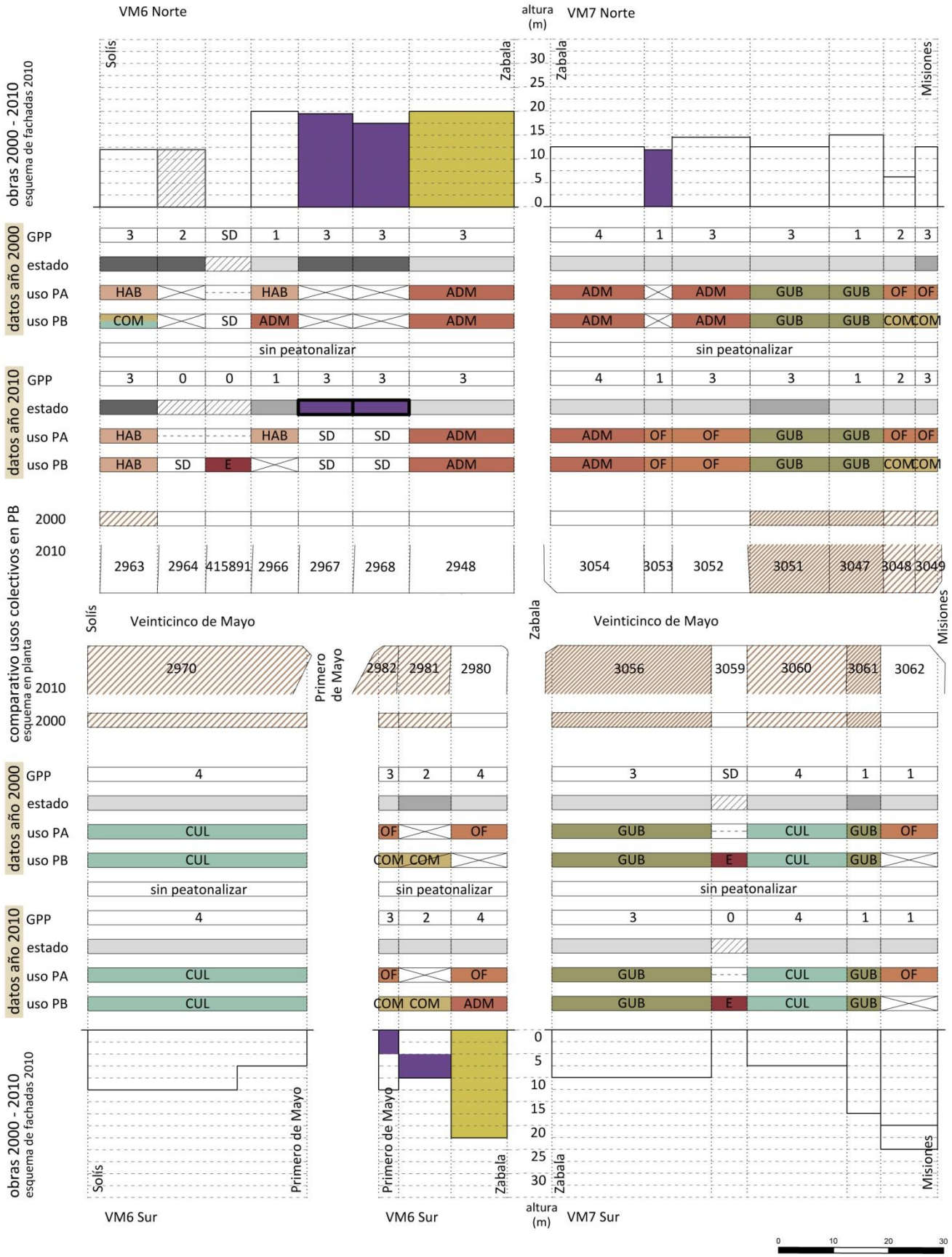
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2010	**Observaciones**	**2019**	**Observaciones**
Espacio colectivo (act. privada)	15		19	Aumento de uso colectivo en PB por la ocupación de locales comerciales desocupados
Edificios públicos	2		4	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		8	Mesas y sillas de locales gastronómicos, en particular 4 de las 9 esquinas comerciales.

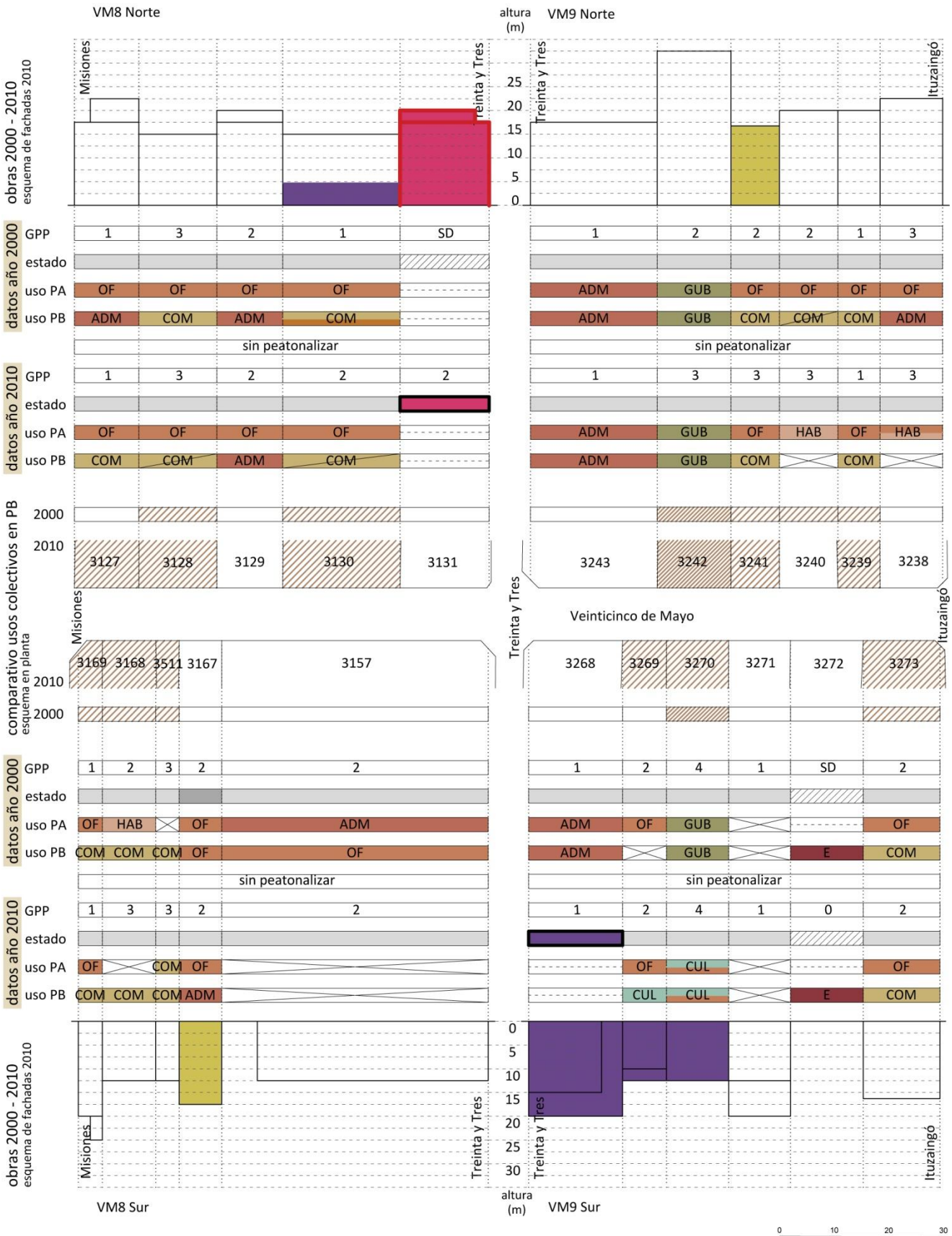


Unidad Territorial 2 – Caso Testigo. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

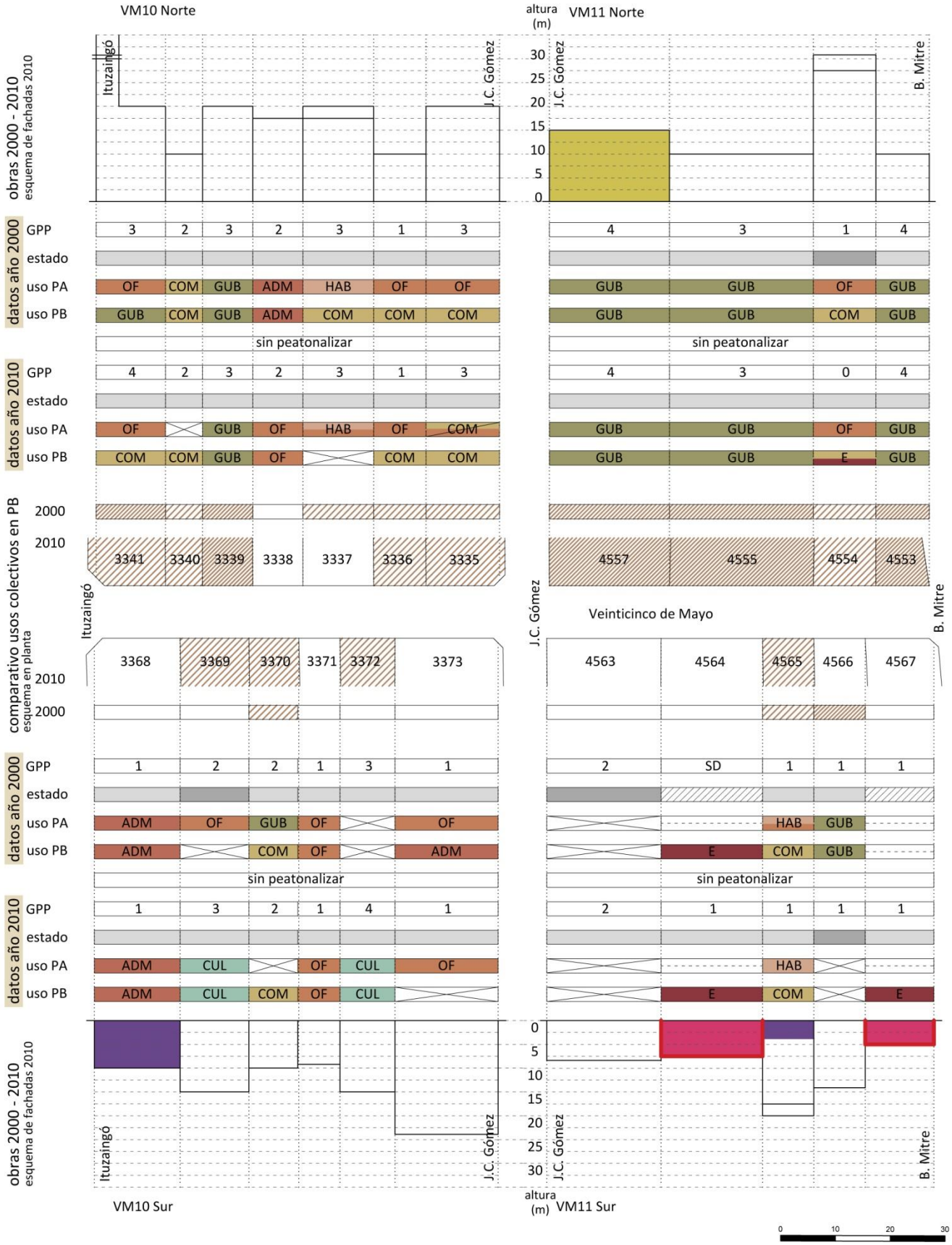
Tramos: 25 de Mayo entre Solís y Misiones (VM6 y VM7)



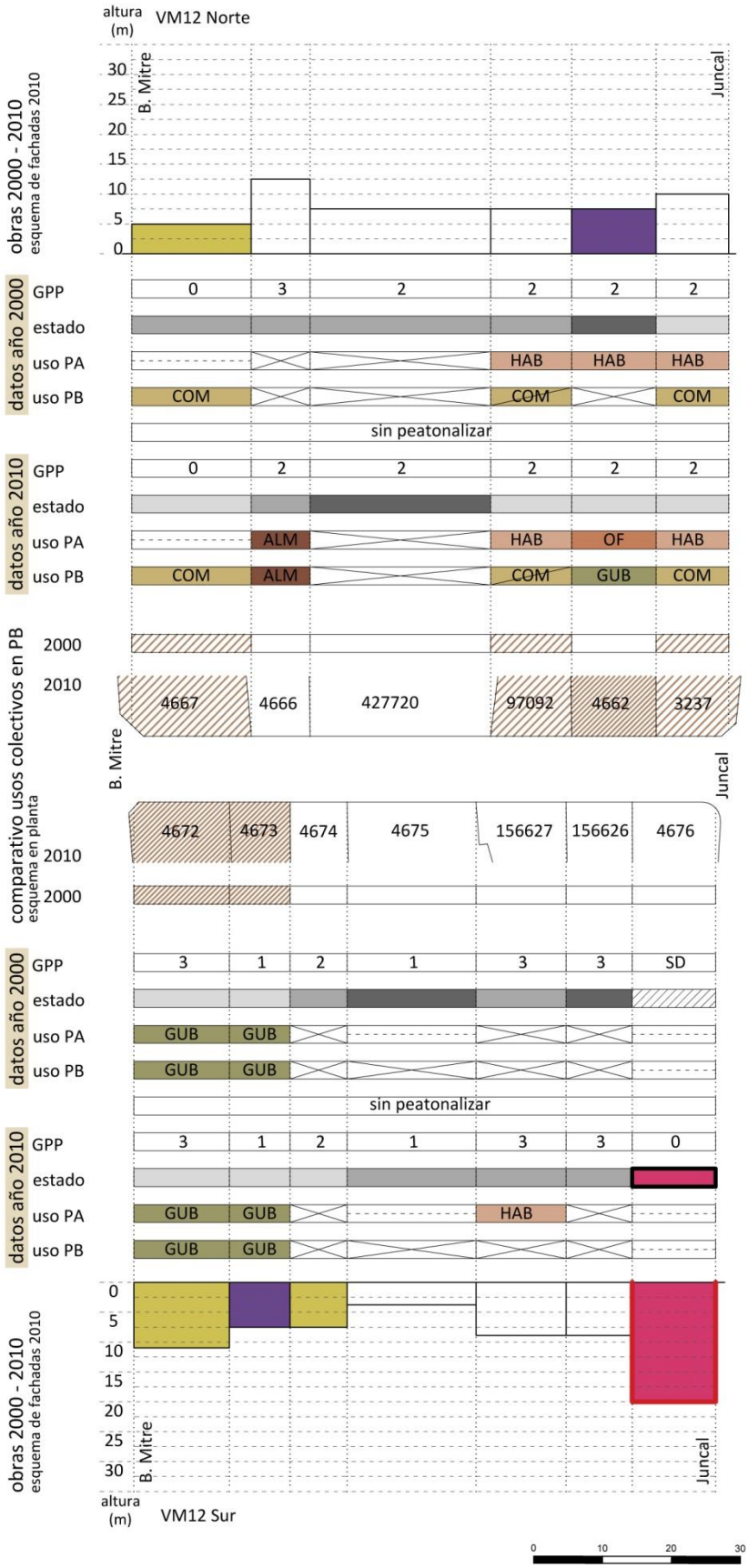
Tramos: 25 de Mayo entre Misiones e Ituzaingó (VM8 y VM9)



Tramos: 25 de Mayo entre Ituzaingó y B.Mitre (VM10 y VM11)



Tramo: 25 de Mayo entre B.Mitre y Juncal (VM12)



Unidad Territorial 2 – Caso Testigo. Cuantificación de datos por variable de análisis

Para esta etapa la variable *Parcelario* no varía después de la peatonalización.

Edad de la construcción

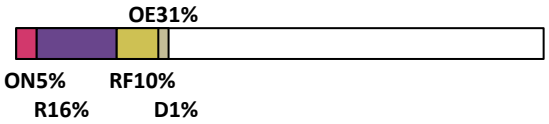
Los dos primeros mencionados anteriormente tienen fecha de construcción en 2005 y sin determinar (2001-2009), mientras que el edificio en altura es de 2010. No hubo sustituciones en el resto de los padrones en el período estudiado pos-peatonalización.

Altura de la edificación

Se construyeron 3 baldíos, 2 de ellos con destino a estacionamiento de 1 y 2 plantas respectivamente, y el tercero con un edificio destinado a oficinas que superaría la altura promedio del tramo (en obra en 2010).

Obras ejecutadas

Tipo de obra	2000-2010	Destino	Observaciones
ON	4	E / COM-OF	Sobre baldíos. Dos fueron edificios de estacionamiento.
R	13	ADM / OF / COM /CUL	
RF	8		
D	1		Baldío momentáneo, para construirse en los años siguientes.

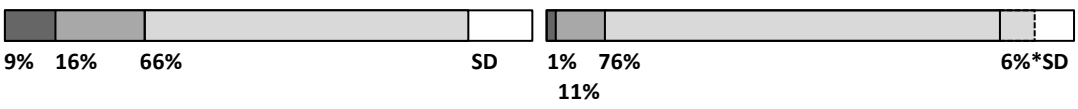


Grado de Protección Patrimonial

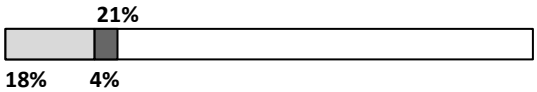
Cambio de GPP	2000-2010	Observaciones
suben	8	De 1 a 2 (1), de 2 a 3 (5), de 3 a 4 (2), asociados a criterios de valoración más que a obras ejecutadas.
bajan	3	

Estado de Mantenimiento

Estado	2000	Observaciones	2010	Observaciones
malo	7		1	
regular	13		9	
Bueno o muy bueno	53		61*	*Más 5 en obra por lo cual se supone mejorarían su estado a Bueno

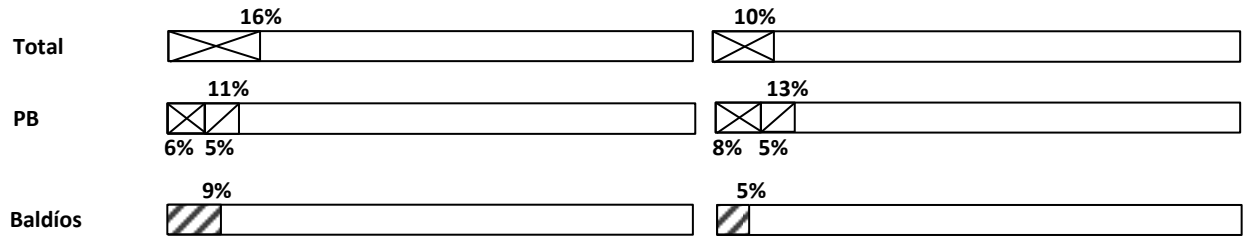


Cambio de estado	2000-2010	Observaciones
mejoran	14	De malo a bueno (1) por rehabilitación; de regular a bueno (10), 5 de los cuales fue por rehabilitación; el resto relacionados a cambios en los criterios de valoración.
empeoran	3	De 2 a 0 por demolición; de 1 a 0 (1) y de 3 a 2 (1).



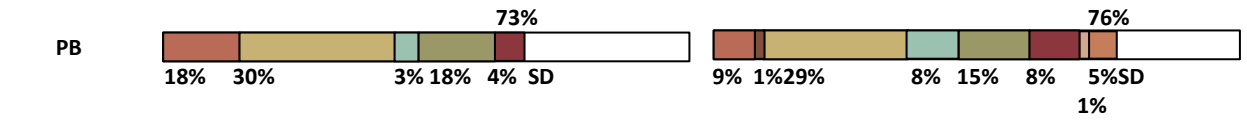
Ocupación de la edificación

Desocupación	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Total	13		8	
PB total	5		6	
PB parcial	4		4	
PA total	2		4	
Baldíos	7		4	



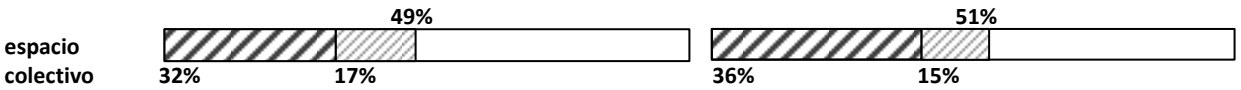
Usos (incluye desocupados parciales)

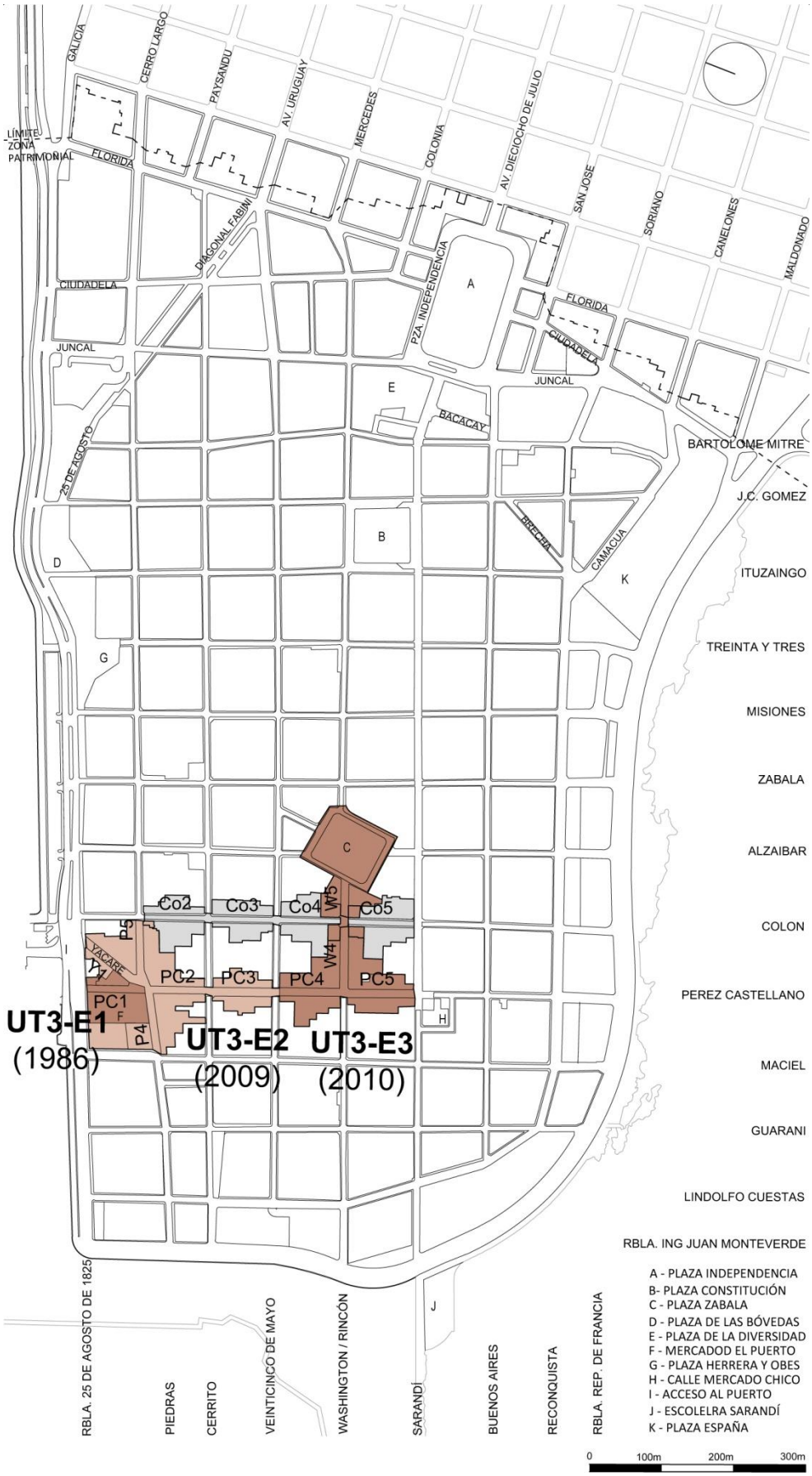
	2000			2010		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ADM	14	8		7	4	
ALM	0	1		1	1	
COM	24	1		23	1	
CUL	2	2		6	4	
GUB	14	13		12	11	
E	3	0		6	0	
HAB	0	9		1	1	
OF	0	24		4	23	



Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	2000	Observaciones	2010	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	26		29	
Edificios públicos	14		12	





[Unidad Territorial 3 y su Caso testigo indicando nominación de Tramos y etapas de peatonalización, sobre plano esquemático actual de Ciudad Vieja.

4.2.3 Unidad Territorial 3

Esta Unidad se conforma con las Peatonales Pérez Castellano, Piedras, Yacaré y Washington, los predios frentistas a ellas y las plazas adyacentes (Zabala y Plaza del Carnaval).
Su peatonalización se llevó a cabo en tres etapas entre 1986 y 2010[4].

- Etapa 1

Fecha de peatonalización: 1986
Peatonales:
Pérez Castellano (entre Rambla 25 de Agosto de 1825 y Piedras)
Tramos involucrados: PC1
Padrones frentistas: 3

- Etapa 2

Fecha de peatonalización: 2009
Peatonal:
Pérez Castellano (entre Piedras y 25 de Mayo)
Piedras (entre Maciel y Colón)
Yacaré (entre Piedras y Rambla 25 de Agosto de 1825)
Tramos involucrados: PC2 y PC3, P4 y P5, Y1
Padrones frentistas: 62
Plazas adyacentes: Plaza del Carnaval

- Etapa 3

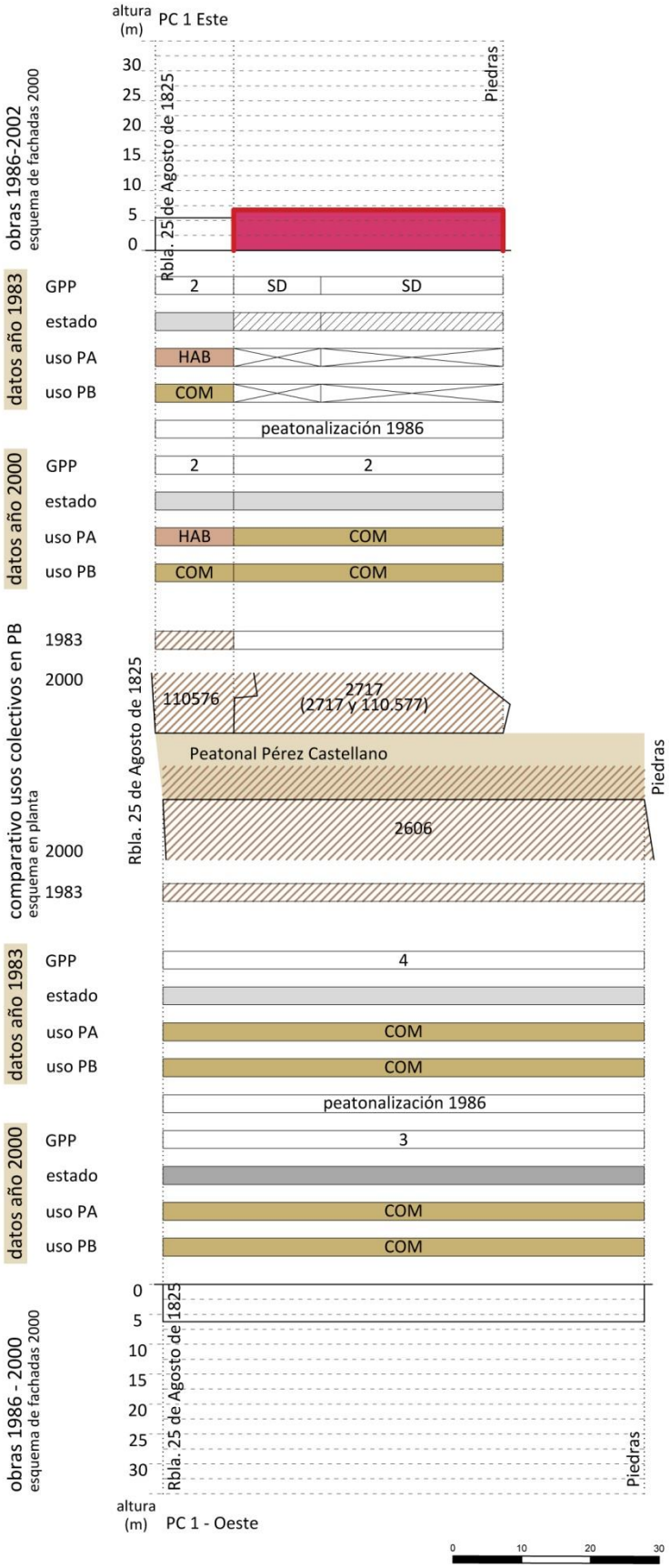
Fecha de peatonalización: 2010
Peatonal:
Pérez Castellano (entre 25 de Mayo y Sarandí)
Washington (entre Pérez Castellano y Circunvalación Durango)
Tramos involucrados: PC 4 y PC 5, W5 y W6
Padrones frentistas: 57

Caso Testigo: calle Colón ente Piedras y Sarandí
Tramos involucrados: Co2 al Co5
Padrones frentistas: 60

[4] Ver Parte 1, *Introducción*, 1.5 *Marco Territorial*, 1.5.2 *Sobre el caso de estudio,* y el Apéndice 2, *Proyectos Peatonales*.

Unidad Territorial 3 - Etapa 1. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramo: Pérez Castellano entre Rambla 25 de Agosto de 1825 y Piedras (PC1)



Unidad Territorial 3 - Etapa 1. Cuantificación de datos por variable de análisis

Parcelario

Unificación de dos padrones para la construcción de la obra nueva en la proa de Pérez Castellano y Yacaré.

Edad de la construcción

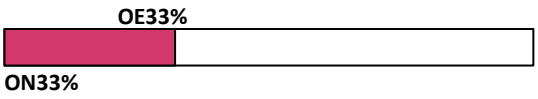
La nueva construcción es de 1987.

Altura de la edificación

La obra nueva continuó la altura promedio del tramo.

Obras ejecutadas

	Pos-peatonalización		
Tipo obra	**1986-2002**	**Destino**	**Observaciones**
ON	1	COM	Se construyó en baldío.
R	0		
RF	0		



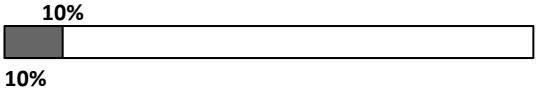
Grado de Protección Patrimonial

Cambio de GPP	**1983-2000**	**Observaciones**
suben	0	
bajan	1	

Estado de Mantenimiento

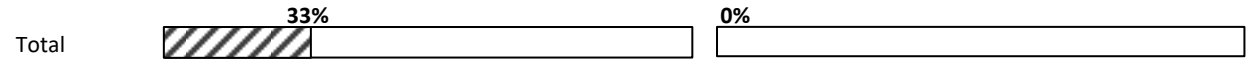
	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**2000**	**Observaciones**	**2019**	**Observaciones**
malo	0		0	
regular	0		1	
Bueno o muy bueno	2		2	

Cambio de estado	**1983-2000**	**Observaciones**
mejoran	0	
empeoran	1	De *bueno* a *regular* por mal mantenimiento el Mercado del Puerto



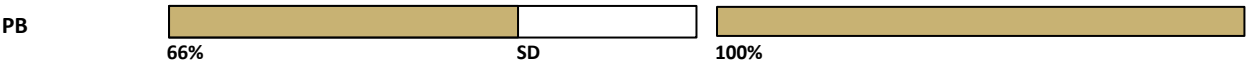
Ocupación de la edificación

Desocupación	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	1983	Observaciones	2000	Observaciones
Total	0		0	
PB	0		0	
Baldíos	1		0	



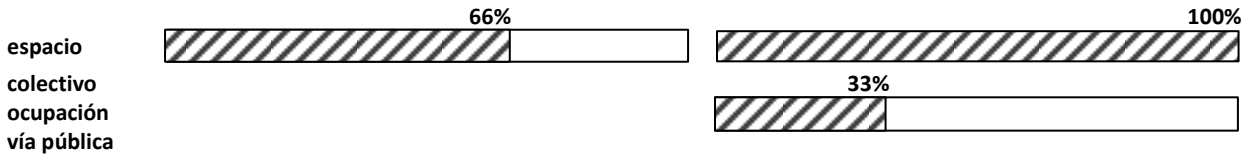
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	1983			2000		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
COM	2	1		3	2	
HAB	0	1		0	1	



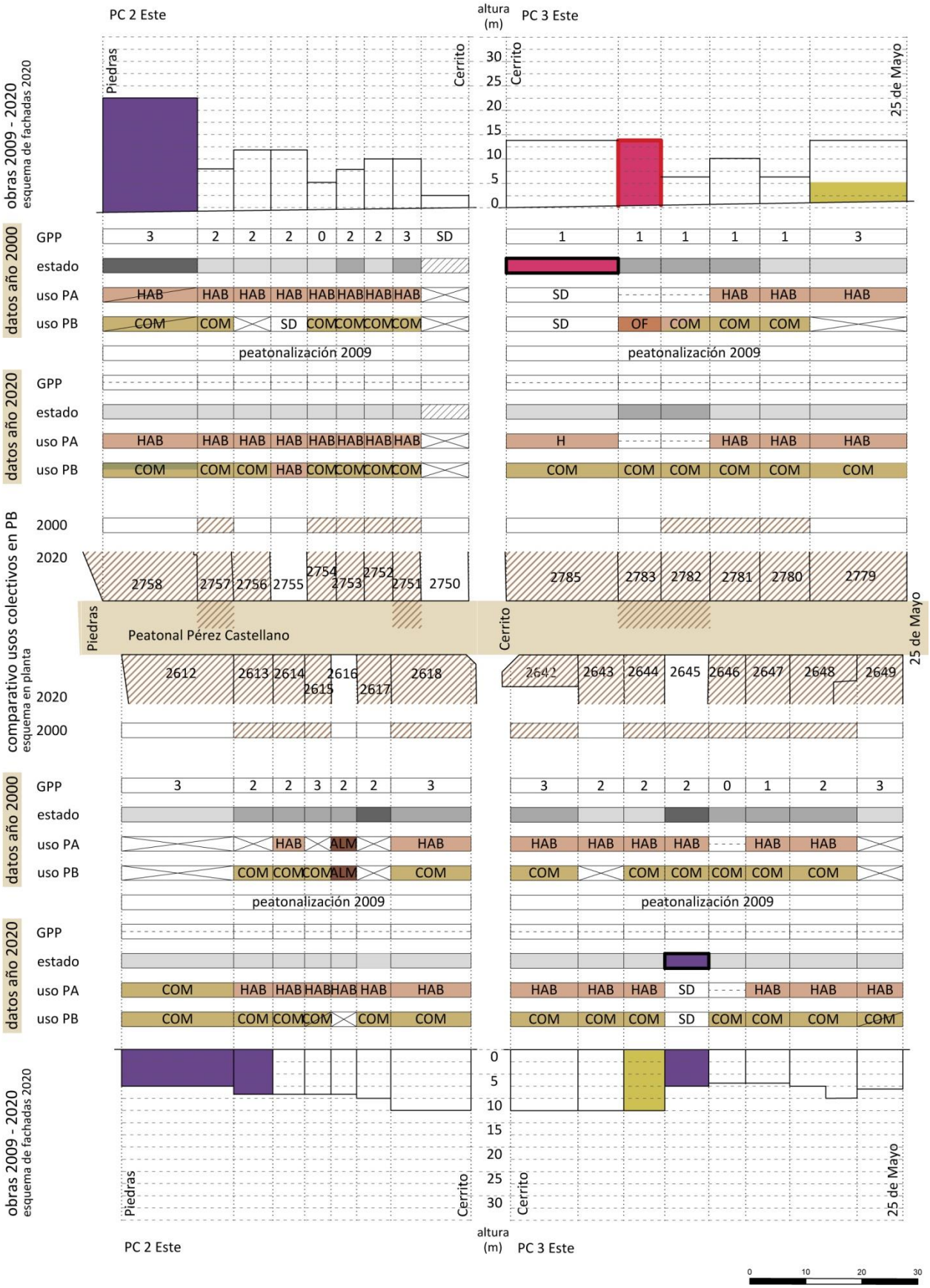
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalizaación		Pos-peatonalización	
	1983	Observaciones	2000	Observaciones
Espacio colectivo (act.privada)	2		3	
Edificios públicos	0		0	
Ocupación de la vía pública (act.privada)	NC		1	Si bien significa un 33% de los padrones, en la ocupación real significa el 100% del tramo sobre la fachada del Mercado.

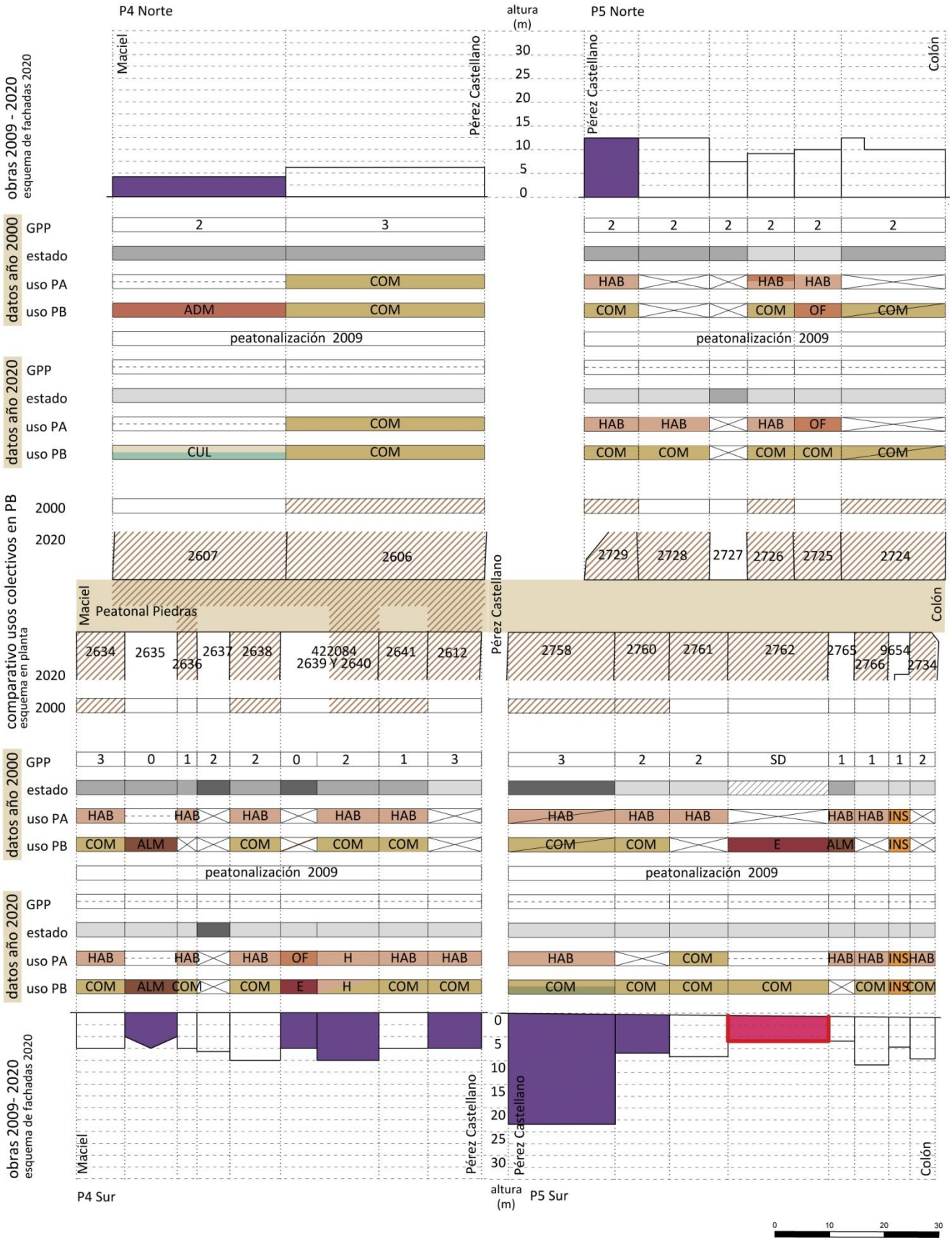


Unidad Territorial 3 - Etapa 2. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

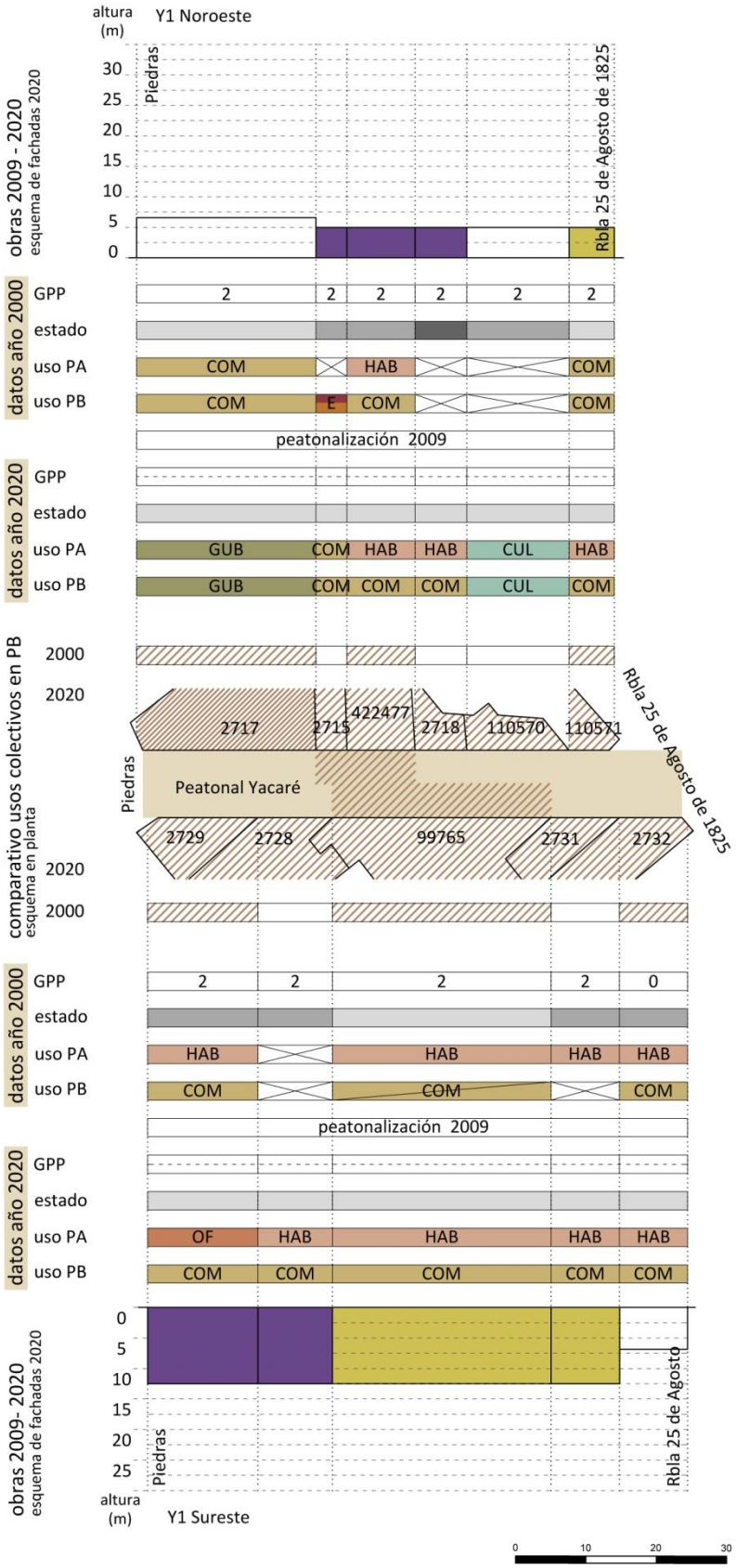
Tramos: Pérez Castellano entre Piedras y 25 de Mayo (PC 2 y PC3)



Tramo: Piedras entre Maciel y Colón (P4 y P5)



Tramo: Yacaré (Y1)



Unidad Territorial 3 - Etapa 2. Cuantificación de datos por variable de análisis

Para esta etapa, la variable *Valoración Patrimonial* no permite comparativo por no haber Inventario Patrimonial posterior al 2010.

Parcelario

Fusión de 2 padrones sobre Piedras (entre P. Castellano y Maciel) con 2 edificaciones que se rehabilitan con destino a hotel y estacionamiento.

Edad de la construcción

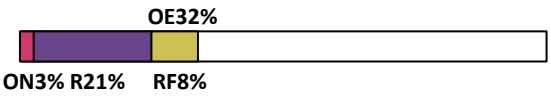
Las obras construidas son de 2010 y 2015.

Altura de la edificación

Las obras nuevas continuaron la altura promedio del tramo.

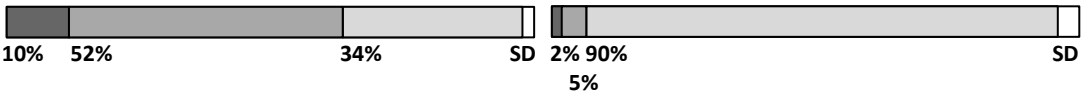
Obras ejecutadas

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
Tipo obra	**1982-2008**	**Destino**	**Observaciones**	**2009-2020**	**Destino**	**Observaciones**
ON	2	COM/HAB - COM		2	COM/HAB	1 sustitución y 1 obra en baldío
R	5	COM/HAB-CUL	Incluye Museo del Carnaval	13	COM/HAB – COM – ALM – PLAZA - H	Incluye 1 para Plaza del carnaval
RF	25	COM/HAB	24 CVRN 2004-2005	5		



Estado de Mantenimiento

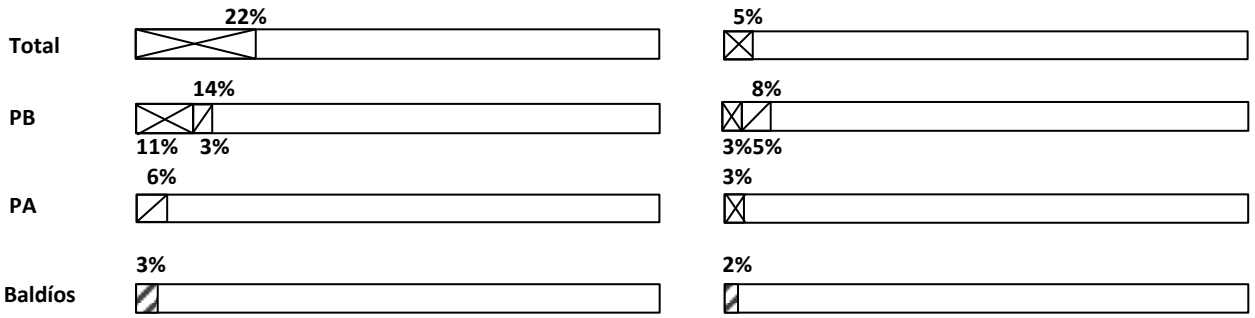
	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	**2000**	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
malo	6		1	
regular	32		3	
Bueno o muy bueno	21		56	



Cambio de estado		**2000-2020**	
mejoran		35	De *regular* a *bueno* (30) y de *malo* a *bueno* (5) relacionados a rehabilitaciones integrales (4) *y* a RF en P. Castellano del Programa CVRN (12). 6 de malo a bueno, asociadas a obras de rehabilitación por las tres calles.
empeoran		0	

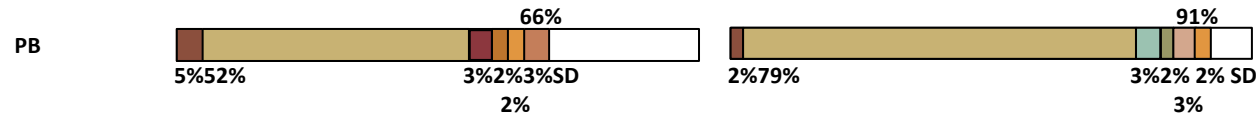
Ocupación de la edificación

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Desocupación	**2000**	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
Total	12		3	
PB total	7		2	
PB parcial	2		3	
PA total	4		2	
Baldíos	2		1	



Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	2000			2020		
Uso	**PB**	**PA**	**Observaciones**	**PB**	**PA**	**Observaciones**
ALM	3	1		1	0	
COM	34	3		49	5	
CUL	0	0		2	1	
E	2	0		0	0	Uno en P2639 fusionado con P2640
GUB	0	1		1	1	
H	0	0		1	1	
HAB	0	36		1	43	
IND	1	0		0	0	
INS	1	1		1	1	
OF	2	0		0	1	

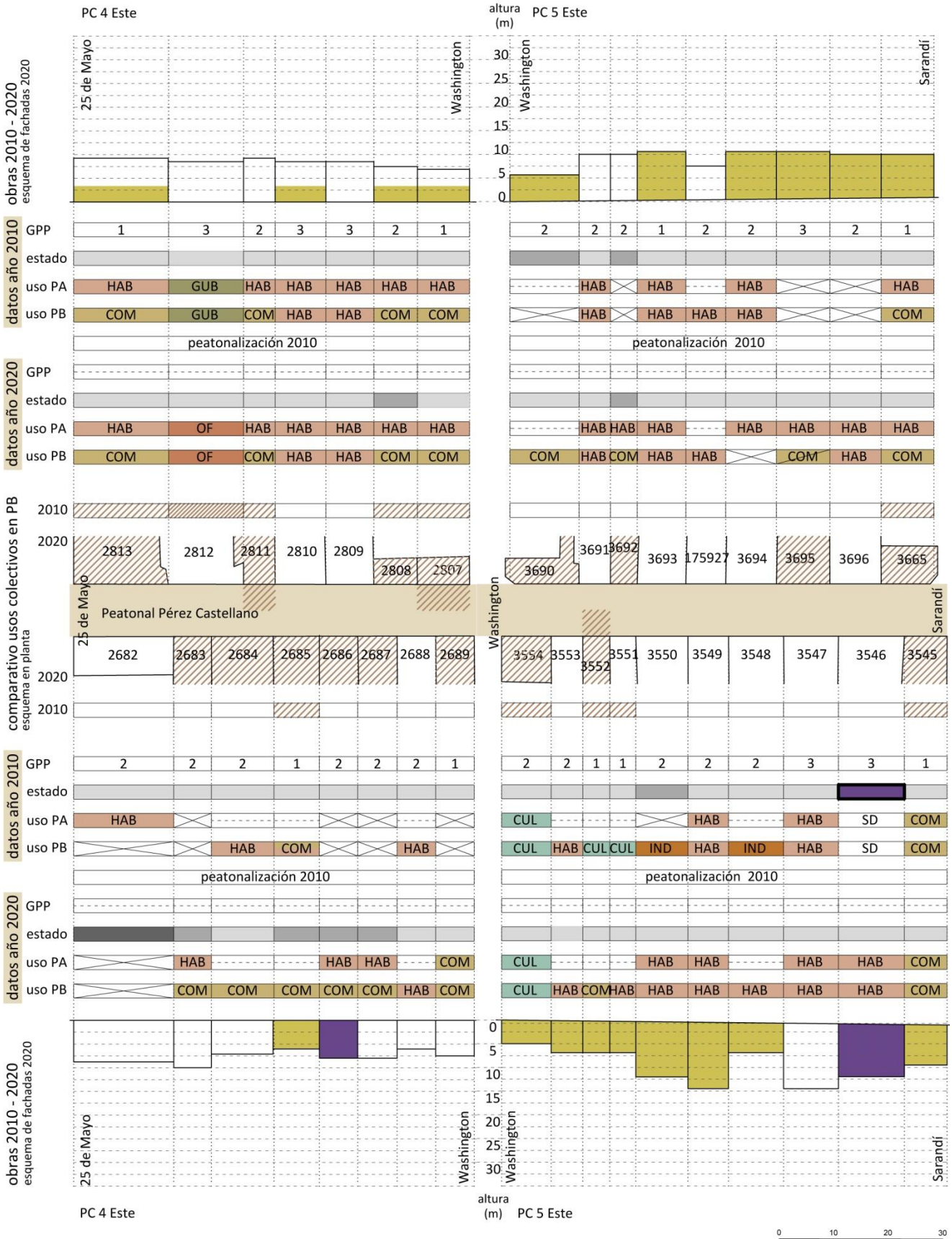


Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

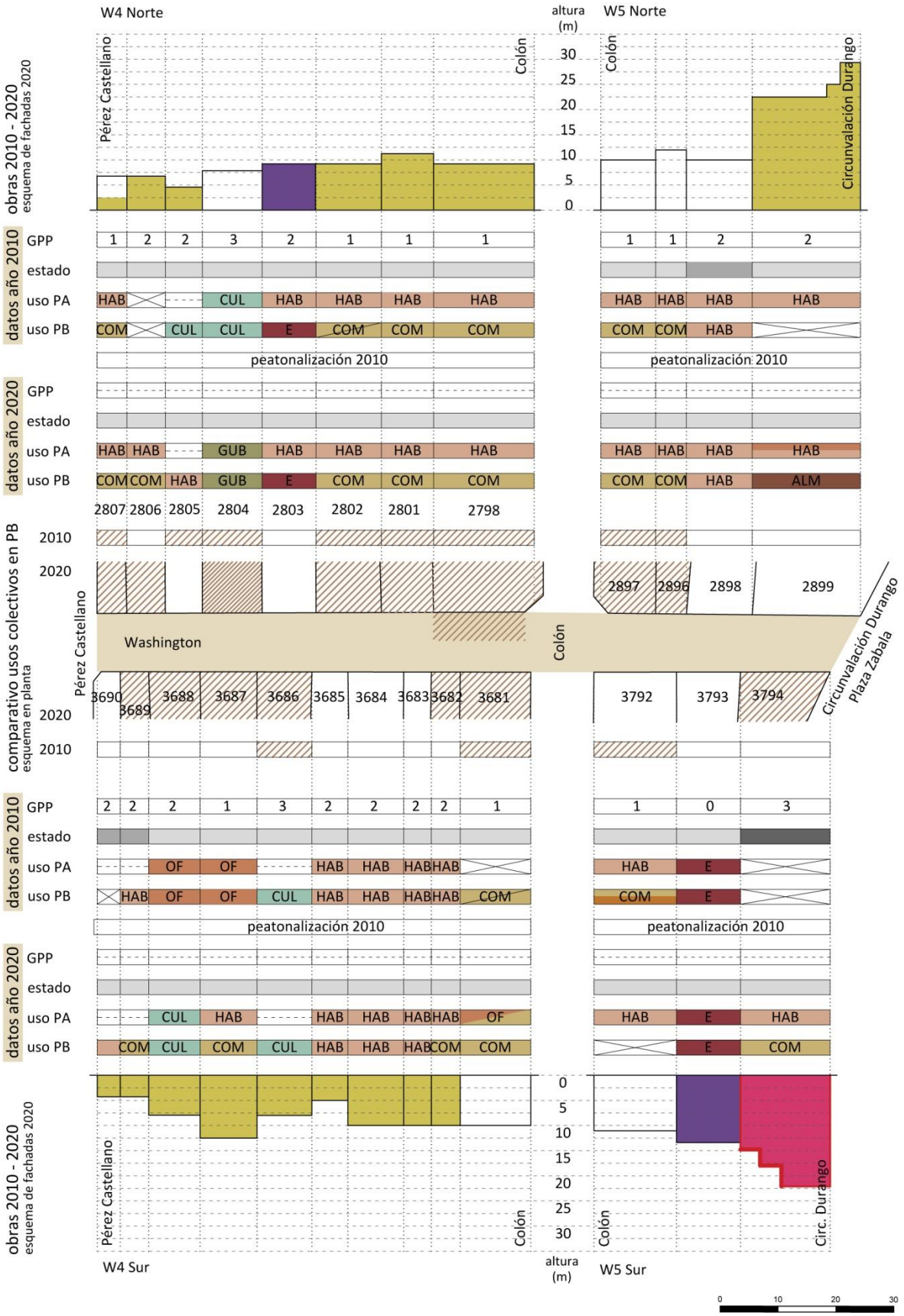
	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2000	**Observaciones**	**2019**	**Observaciones**
Espacio colectivo (act. privada)	34		51	
Edificios públicos	0		1	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		15	

Unidad 3 - Etapa 3. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramo: Pérez Castellano entre 25 de Mayo y Sarandí (PC5 y PC6)



Tramo: Washington ente Sarandí y Circunvalación Durango (W5 y W6)



Unidad 3 - Etapa 3. Cuantificación de datos por variable de análisis

Para esta etapa, la variable *Parcelario* no varía. La variable *Valoración Patrimonial* no permite comparativo por no haber Inventario Patrimonial posterior al 2010.

Edad de la construcción

La obra nueva data de 2011.

Altura de la edificación

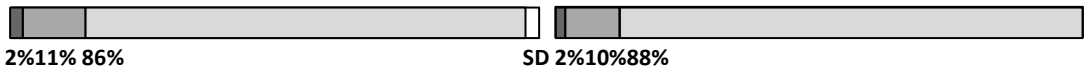
La obra nueva en la esquina de Washington y Circunvalación Durango alcanzó mayor altura que la promedio en Washington, hacia la plaza Zabala.

Obras ejecutadas

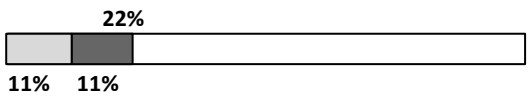
Tipo obra	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	1982-2009	Destino	Observaciones	2010-2020	Destino	Observaciones
ON	1	COM/HAB		1	COM/HAB	Sustitución sobre Pza. Zabala
R	3	E-HAB-COM		4	E–COM-HAB	
RF	9		Posteriores a 2003	33		25 RF (2019-2020) a cargo de IM (ORCV)

Estado de Mantenimiento

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Estado	2010	Observaciones	2020	Observaciones
malo	1	Se sustituyó en 2011.	1	Distinto al del 2010.
regular	6		6	5 distintos a los de 2010.
Bueno o muy bueno	49		50	

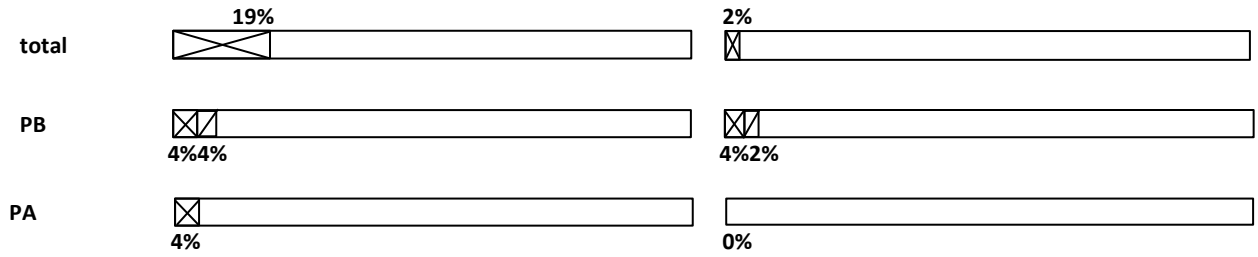


Cambio de estado		2010-2020	Observaciones
mejoran		6	De *regular* a *bueno* (5) relacionados a RF, de *malo* a *bueno* (1) relacionado a ON.
empeoran		6	De *bueno* a *regular* (5) y de *bueno* a *malo* (1 desocupada). Todos sobre P. Castellano donde aún no fue ejecutada RF por ORCV.



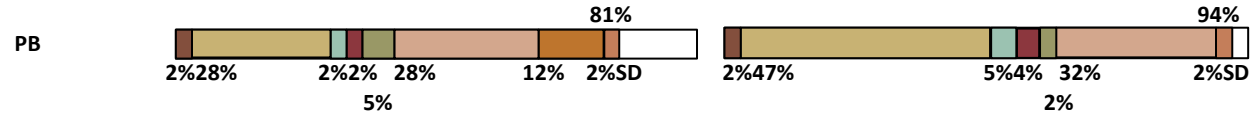
Ocupación de la edificación

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
Desocupación	**2010**	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
Total	11		1	
PB total	2		2	
PB parcial	2		1	
PA total	2		0	
Baldíos	0		0	



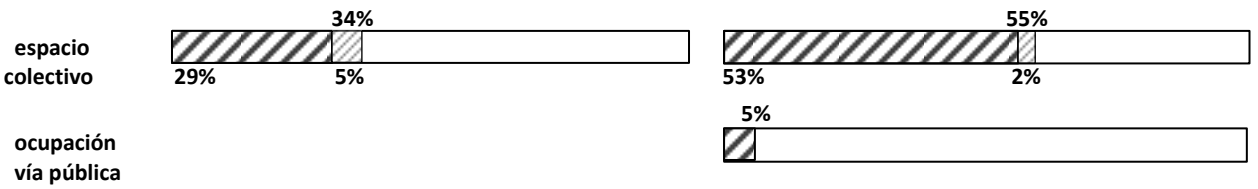
Usos (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización			Pos-peatonalización		
	2010			**2020**		
Uso	**PB**	**PA**	**Observaciones**	**PB**	**PA**	**Observaciones**
ALM	1	0		1	0	
COM	16	0		27	3	
CUL	1	0		3	2	
E	1	1		2	1	
GUB	3	2		1	1	
HAB	16	34		18	36	
IND	7	0		0	0	
OF	1	0		1	1	



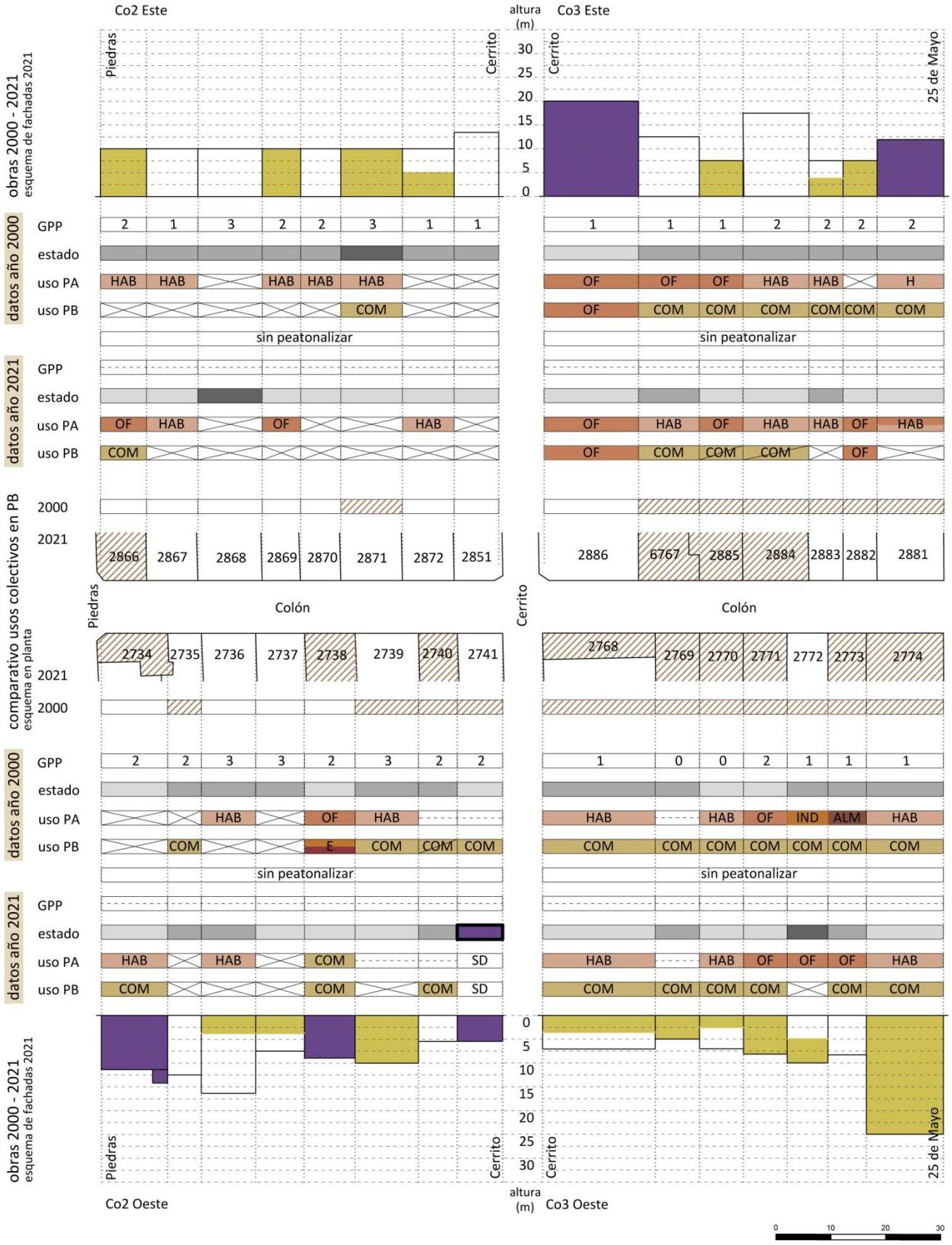
Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	Pre-peatonalización		Pos-peatonalización	
	2010	**Observaciones**	**2020**	**Observaciones**
Espacio colectivo (act. privada)	17		30	
Edificios públicos	3		1	
Ocupación de la vía pública (act. privada)	NC		3	

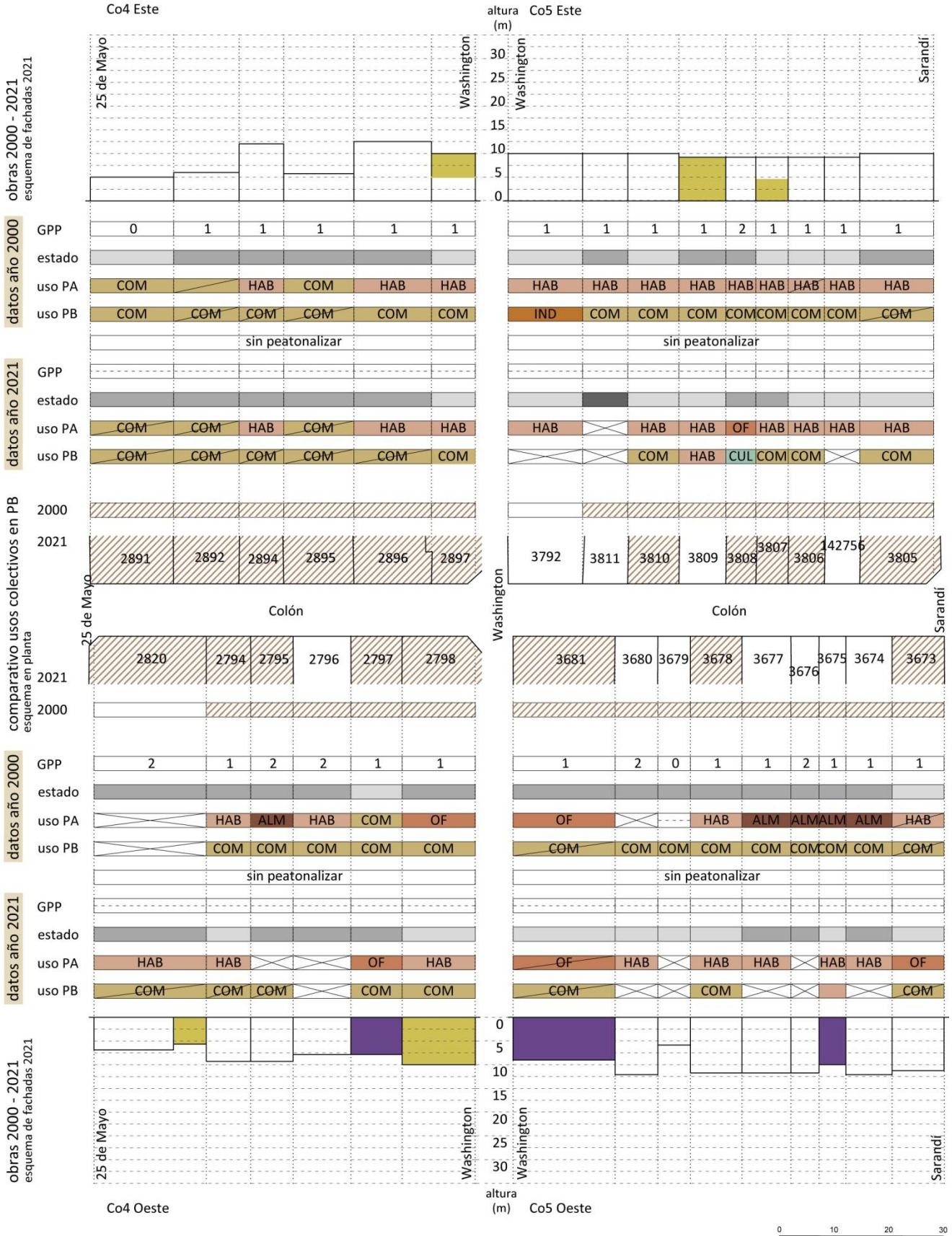


Unidad 3 – Caso Testigo. Gráficos comparativos pre y pos peatonalización

Tramos: Colón entre Piedras y 25 de Mayo (Co2 y Co3)



Tramos: Colón entre 25 de Mayo y Sarandí (Co4 y Co5)

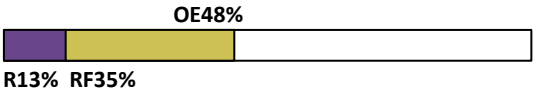


Unidad 3 – Caso Testigo. Cuantificación de datos por variable de análisis

Para esta etapa las variable *Parcelario, Altura construida* y *Edad de la edificación* no varían después de la peatonalización. La variable *Grado de Protección Patrimonial* no admite comparación por no haber Inventario posterior a 2010.

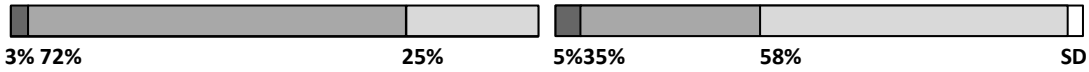
Obras ejecutadas

Tipo de obra	2000-2021	Destino	Observaciones
ON	0		
R	8	E/COM/HAB	
RF	21		9 corresponden a intervenciones parciales en locales de PB

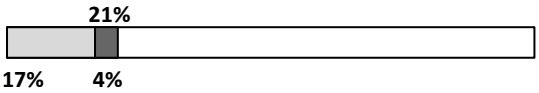


Estado de Mantenimiento

Estado	2000	Observaciones	2021	Observaciones
malo	2		3	
regular	43		21	
Bueno o muy bueno	15		35	

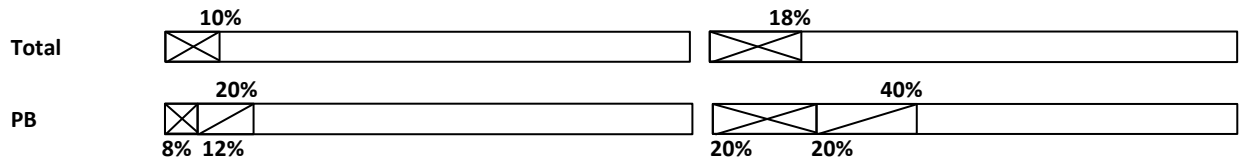


Cambio de estado	2000-2021	Observaciones
mejoran	25	Debido tanto a obras de mantenimiento como a cambios en los criterios de valoración.
empeoran	6	De *bueno* a *regular* (3) y de *regular* a *malo* (2)



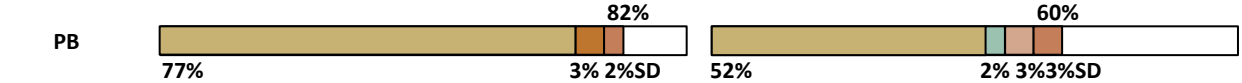
Ocupación de la edificación

Desocupación	2000	Observaciones	2021	Observaciones
Total	6		11	
PB total	5		12	
PB parcial	7		12	
Baldíos	0		0	



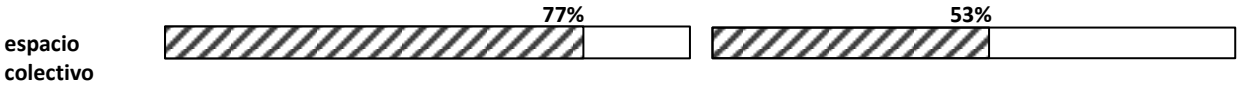
Usos (incluye desocupados parciales)

	2000			2021		
Uso	PB	PA	Observaciones	PB	PA	Observaciones
ALM	0	6		0	0	
COM	46	4		31	4	
CUL	0	0		1	0	
H	0	1		0	0	
HAB	0	28		2	29	
IND	2	1	taller	0	0	
OF	1	7		2	12	



Usos colectivos en planta baja y ocupación de la vía pública (incluye desocupados parciales)

	2000	Observaciones	2021	Observaciones
Espacio colectivo (act. privada)	46		32	
Edificios públicos	0		0	



PARTE 5
CONSIDERACIONES FINALES

5.1 Conclusiones por *Unidad Territorial* de estudio

Las conclusiones de la investigación se presentan a continuación organizadas por *Unidad Territorial* de estudio.

Hacen referencia por un lado, a los cambios y permanencias que se observan en la evolución histórica del recorte territorial estudiado, desde la fundación de la ciudad hasta 2021. Estos se desprenden de un análisis comparativo que relaciona los registros y sub-registros de estudio a lo largo del tiempo, expuestos en la Parte 2 (*Proceso Histórico*) y la Parte 3 (*Proceso Reciente*) de esta investigación: la mirada conceptual sobre el espacio público, su localización y rol en la trama, construcción material y valores ambientales, usos y actividades y características particulares, las acciones sobre el mismo, las políticas de gestión, planificación y normativa que lo involucran[1].

Por otro lado, las conclusiones hacen referencia a los cambios que se observan posteriormente a las acciones de peatonalización en el tejido adyacente a las calles peatonalizadas. Estos cambios se infieren de la comparación de datos cuantitativos pre y pos peatonalización expuestos en la Parte 4 (*Exposición de datos recientes*)[2], para cada variable de análisis: parcelario, altura, obras ejecutadas, estado de mantenimiento, ocupación y usos de la edificación.

5.1.1 Unidad Territorial 1: Peatonal 25 de Agosto

La Unidad Territorial 1 está integrada por la Rambla 25 de Agosto de 1825 y la calle 25 de Agosto, entre Juan Carlos Gómez y Misiones, la Plaza de las Bóvedas, la Plaza Herrera y Obes y los padrones frentistas a todas ellas. Engloba tres Tramos Significativos (R11, R10 y R9), definidos como tales en el Inventario Patrimonial de Ciudad Vieja de 2010.

Se trata de un sector ubicado al noreste de la península, resguardado de los vientos, con muy buen asoleamiento debido a sus extensos espacios abiertos orientados al norte y dotado de una importante masa arbolada. Es el único sector de borde dentro del *recorte territorial* en estudio, teniendo por tanto la peculiaridad de conformarse con fachadas de edificaciones sólo en un flanco, mientras que hacia el otro enfrenta una vía rápida de circulación (rambla norte), el puerto y la bahía.

Ubicación de la Unidad Territorial 1 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

Esta Unidad agrupa actualmente edificaciones de diversas épocas, entre el siglo XVIII y el siglo XXI, con una particular concentración de edificaciones de alto valor patrimonial de fines de siglo XVIII y principios del XIX sobre el tramo frente a la Plaza de las Bóvedas.

Desde el punto de vista de su trama, el espacio público actual resulta de la superposición de dos vías: la antigua calle 25 de Agosto y la Rambla 25 de Agosto de 1825, cuyas trazas no coinciden en este sector. Esta superposición deriva en una sucesión de espacios públicos intermedios que fueron objeto del proyecto de acondicionamiento peatonal ejecutado en 2008, al que esta investigación refiere como Peatonal 25 de Agosto[3]. Si bien el proyecto se refirió al acondicionamiento de los espacios sobre la Rambla 25 de Agosto de 1825, lo que efectivamente se peatonalizó fue la traza de la calle del mismo nombre en este sector, asociada a estos espacios públicos sobre la rambla.

[1] Ver Parte 1, *Estrategia metodológica*, punto 1.6.5.
[2] Ver Parte 1, *Estrategia metodológica*, punto 1.6.6.
[3] Ver Apéndice 2, *Proyectos peatonales*.

Cambios y permanencias con mirada histórica

Tal como quedara en evidencia en lo expuesto en la Parte 2 (*Proceso histórico*) y la Parte 3 (*Proceso Reciente*), este sector tiene la particularidad de haber alternado a lo largo de la historia su condición de amanzanado interno con la de borde, debido a los cambios sucesivos en la trama.

Estas fluctuaciones se evidencian en su tejido urbano actual:

- La edificación de Las Bóvedas que aún se mantiene señala el límite fortificado de la antigua trama colonial del siglo XVIII con la bahía (ver planos 9 y 10).
- El trazado irregular de la plaza Herrera y Obes responde a la traza del antiguo borde costero donde se instaló el primer muelle y luego el puerto (ver planos 5, 6, 9 y 10).
- El trazado de la propia calle 25 de Agosto responde a su surgimiento a partir de la demolición de las murallas y la ganancia de tierras al mar en este sector. En ese momento la calle se ubicó al interior del tejido con el trazado de nuevas manzanas hacia el norte, lo cual produjo un traslado del borde costero (ver planos 11, 12 y 13).
- El encuentro entre la actual calle 25 de Agosto y la Rambla 25 de Agosto de 1825, que toma su nombre de la anterior, es consecuencia de la construcción de la rambla norte a mediados del siglo XX, que arrasa parte del tejido en este sector devolviendo a estas manzanas su condición de borde originaria (ver plano 17). A causa de esta modificación en la trama surgieron los vastos espacios públicos abiertos sobre este borde norte, que permanecieran desestructurados y fueran objeto de varios proyectos de rehabilitación en la segunda mitad del siglo XX y principios del siglo XXI (por ejemplo en Propuestas a la Ciudad de Montevideo de 1986, ver plano 25), terminando por ejecutarse el del caso de estudio.

El rol de este sector en la trama ha cambiado también con el tiempo, atado fundamentalmente a su relación, más o menos directa según la época, con la actividad portuaria.

Pasó de tener un papel central en los primeros años de la colonia, condensando todo tipo de actividades en unas pocas manzanas ligadas al muelle (ver plano 4), a adquirir un rol netamente ligado a su calidad de puerto durante los siglos XVIII, XIX y XX. En la segunda mitad del siglo XX fue perdiendo paulatinamente el protagonismo, una vez que el nuevo puerto se fue expandiendo hacia el oeste y se terminó de construir la Rambla 25 de Agosto de 1825, convirtiéndose finalmente en un sector segregado y subutilizado para principios del siglo XXI, cuando se cerraron los accesos al puerto en este sector.

La relación del tejido urbano de esta *Unidad* con la bahía fue fluctuando precisamente derivada de las modificaciones en la trama y los cambios en los usos y actividades. Pasó de tener un vínculo estrecho tanto funcional como paisajístico durante los siglos XVIII y principios del XIX, a una relación de cercanía física tamizada por las edificaciones en el nuevo amanzanado del sigo XIX pero con significativas vistas y usos relacionados directamente al puerto, para luego perder el vínculo funcional y visual durante la segunda mitad del siglo XX con el crecimiento del puerto dando la espalda a la ciudad.

Esto último significó paulatinamente una barrera visual hacia el norte, acentuando su separación funcional con la generación de la vía rápida de borde, cuestión que se mantiene hasta nuestros días.

Todo lo anterior, convierte a este sector en testigo de la dicotomía entre ciudad mediterránea - ciudad portuaria con la cual la península evolucionó en su

desarrollo urbano. Sus espacios públicos actuales son herederos de dicha dicotomía, del encuentro entre la trama colonial de *hinterland* y el puerto.

Aún durante los tres primeros cuartos del siglo XX, cuando el tejido de la Ciudad Vieja no era valorado desde el punto de vista patrimonial como conjunto, siempre se reconoció el valor testimonial de las construcciones históricas que todavía se mantenían en pie. Por esto, el sector fue objeto de varias propuestas de rehabilitación que compartían la preocupación por la conservación puntual de estas edificaciones pero apostaban a su transformación en clave moderna, con amplios espacios públicos verdes asociados a torres que cambiaban radicalmente su trama y morfología (por ejemplo el Plan Director).

La definición de la calle 25 de Agosto en este tramo permaneció ambigua a partir de la construcción de la rambla que tomó su nombre. Quedó asociada a un vasto espacio público desestructurado, con árboles de gran porte, al cerco de separación con el puerto y a edificaciones históricas de valor patrimonial. Su rol como calle se desfiguró.

La situación previa y posterior a la peatonalización

Según los datos obtenidos en la investigación (expuestos en la Parte 4, punto 4.2.1), previamente a las acciones sobre el espacio público este sector contaba con un considerable porcentaje de construcciones desocupadas: un 8% total, además de un 23% en planta baja y 15% en las plantas altas, en el año 2000. Tenía además un considerable porcentaje de edificaciones en mal estado, 23%, y un predio que permanecía baldío.

En este contexto fue que el PECV en 2003 lo calificó como un sector de contradicciones, donde se encontraban por un lado operaciones de vivienda colectiva (cooperativas) llevadas a cabo en las décadas anteriores al Plan y por otro edificaciones ruinosas y tugurizadas junto a un espacio público degradado pero de mucha potencialidad paisajística (PECV Memoria de Ordenación, 2003, pg. 33 a 35).

Esto no se vio significativamente modificado luego de la ejecución del proyecto de peatonalización (2008). Incluso, el porcentaje de desocupación total para 2020 fue en aumento, duplicándose del 8 al 16% (2 edificaciones, una de ellas tapiada). Estas desocupaciones coinciden con la mala conservación de las edificaciones.

De la misma forma, la desocupación total de planta baja se mantuvo en 15%, duplicando este mismo porcentaje la desocupación parcial.

Si bien se llevaron a cabo obras de rehabilitación integral es dos edificaciones (esto significó una mejora en el estado de conservación en un 15%), estas no parecerían haber revertido el deterioro del ambiente urbano, diagnosticado por el PECV, aunque sí mejoraron notoriamente el estado y funcionalidad de las construcciones puntualmente intervenidas. Cabe mencionar que entre 1992 y 2007, previo a la peatonalización, un 65% de las edificaciones de estos tramos fueron intervenidas (algunas de ellas varias veces), mientras que del 2008 al 2020 sólo el 15%. Una tercera parte de las intervenciones previas a la peatonalización correspondieron a cooperativas de vivienda promovidas por la IM en el tramo sobre la Plaza de las Bóvedas, que mejoraron notoriamente el paisaje urbano en el sector entre J.C. Gómez e Ituzaingó. La instalación de estas cooperativas y su permanencia al día de hoy son las que dan cierto porcentaje de ocupación sostenida al tramo.

Las rehabilitaciones pos-peatonalización tampoco significaron un incremento en el uso del espacio público ya que, aunque los locales en planta baja refieren a actividades potencialmente colectivas, o bien permanecen desocupadas, o no se expanden hacia la vía pública. El uso colectivo localizado en planta baja aumento muy levemente del 39 al 46%, dejando de lado actividades industriales o de estacionamiento y aumentando el uso comercial y cultural. No obstante, no hubo como ya se mencionó, una expansión de la actividad privada colectiva hacia la vía pública. Los espacios públicos que el proyecto de peatonalización previó específicamente para uso de locales gastronómicos no fueron finalmente ocupados.

Según se aprecia en fotografías inmediatamente posteriores a la intervención, esta mejoró notoriamente la calidad del espacio público, aunque esto no fue sostenido en el tiempo. En el relevamiento actual de 2020 se aprecia una falta de mantenimiento importante del espacio público peatonal, con múltiples roturas de pavimentos y equipamientos, muchas veces producto del propio avance de la vegetación, propio de un espacio en desuso.

El proyecto de acondicionamiento de los espacios públicos peatonales en esta Unidad, pretendía ser una primera etapa de una intervención mayor que finalmente no se concretó, por lo cual quedó trunca su conexión físico-funcional con el puerto y con el resto del conjunto peatonal. Este es el único sector peatonalizado que al día de hoy permanece aislado físicamente del resto.

Comparación con su Caso testigo: Piedras ente J.C. Gómez y Misiones

Ubicación del Caso testigo de la Unidad Territorial 1 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

El Caso testigo de esta Unidad se encuentra íntimamente ligado a la misma desde el punto de vista geográfico.

En el trazado primigenio de la ciudad, la calle 25 de Agosto no existía como tal (su traza coincide con el límite norte hacia el *puerto chico*), mientras que la calle Piedras era la *calle de la frontera* (ver planos 4 y 5). Con el surgimiento de 25 de Agosto luego de la demolición de las murallas, ambas calles en este sector mantuvieron unas características de ocupación y usos (relacionados al puerto) similares, observándose posteriormente un paulatino proceso de deterioro, también común.

En 2003, el PECV (2003, Memoria de Ordenación, pp. 33-35) propuso a estas calles como Área de Rehabilitación Integrada (ARI Piedras – Las Bóvedas) por tratarse de un sector de características similares, degradado pero con mucho potencial paisajístico ligado a la bahía, e histórico ligado a sus edificaciones de valor testimonial (ver plano 31).

De la comparación de la Unidad 1 con su Caso testigo, antes y después de la peatonalización de la primera en 2008, surgen también varios aspectos similares: un 15% de obra ejecutada, una disminución de los edificios en mal estado pero un aumento de aquellos en estado regular por mal mantenimiento, un aumento en la desocupación total de las construcciones y un mantenimiento de los predios baldíos.

En lo que refiere al Caso testigo, llama la atención la desocupación en planta baja ya que esta se duplicó de un 15% en el 2000 a un 32% en 2021, por la cantidad de comercios que se desocuparon. El uso comercial cayó del 29% al 5% en el mismo período, lo cual redundó en una disminución del uso colectivo de las plantas baja del 30% al 5%.

Resulta llamativa la cantidad de terrenos baldíos sobre este sector de Piedras. Si

bien el porcentaje puede no parecer alto (7%), cabe destacar que corresponde a tres terrenos, dos de los cuales son contiguos (entre J.C. Gómez e Ituzaingó) y uno de ellos es la fusión de 3 padrones anteriores, y que además todos permaneces sin uso, por lo cual su presencia como vacíos en el tramo resulta contundente.

Por otra parte, en lo concerniente a los usos de las edificaciones, para el Caso testigo se aprecia una menor variedad, con la considerable caída del uso comercial antes mencionada (locales desocupados) y un buen porcentaje (12%) de edificios destinados a estacionamiento.

Al igual que en la Unidad 1, para el Caso testigo se llevaron a cabo obras de rehabilitación con destino a cooperativas que son las que mantienen hasta hoy en día cierto grado de ocupación en el tramo. En este último se observan también algunas rehabilitaciones de fachada por parte de la IM, entre 2003 y 2004, en el marco del programa CVRN. Pero en general, no se ve reflejado un interés significativo por parte del actor privado para la rehabilitación de estos tramos.

UT1 – Etapa única (2008)	**Caso testigo**
Datos pre y pos peatonalización 2000 - 2020	**Datos 2000 - 2020**
Obras ejecutadas posterior al 2008	
15%	15%
Estado de mantenimiento	
mejoraron 16% / empeoraron 8%	mejoran 20% / empeoran 27%
estado *malo*	
23% (pre) - 8% (pos)	10% – 0%
estado *regular*	
0% (pre) - 8% (pos)	11% – 18%
Ocupación de la edificación	
desocupación total	
8% (pre) - 16% (pos)	12% - 7%
desocupación total de planta baja	
15% (pre) – 15% (pos)	15% – 32%
desocupación parcial de planta baja	
23% (pre) – 30% (pos)	10% - 0%
baldíos	
8% (pre) - 8% (pos)	7% - 7%
Usos en PB	
ALM 8% (pre) – 0% (pos)	ALM 7% - 0%
COM 31% (pre) – 31% (pos)	COM 29% - 5%
CUL 8% (pre) – 15% (pos)	CUL 0%
GUB 0%	GUB 2%- 5%
E 15% (pre) – 8% (pos)	E 7% - 12%
HAB 0%	HAB 5% - 10%
IND 15% (pre) – 8% (pos)	IND 5% - 0%
OF 0%	OF 7% - 14%
variedad de usos globales pos-peatonalización (PB y PA)	
ALM / COM / CUL / E / HAB / IND / OF	COM / GUB / E / HAB / OF
uso global de estacionamiento	
15% (pre) – 8% (pos)	7% - 12%
Uso colectivo en planta baja (comercial, social, cultural y educativo)	
39% (pre) - 46% (pos)	30% - 5%
Ocupación pos-peatonalización de la vía pública con actividad privada	
0%	NC

Tabla comparativa de las *variables de análisis* pre y pos peatonalización entre la Unidad *Territorial* 1 (UT1) en estudio y su Caso testigo.

5.1.2 Unidad Territorial 2: Peatonales Sarandí, Bacacay, Policía Vieja y Alzaibar

Ubicación de la Unidad Territorial 2 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

La Unidad 2 está compuesta por cuatro calles: Sarandí desde su extremo este en su encuentro con Juncal (en la Plaza Independencia) hasta su intersección con Pérez Castellano, Bacacay, Alzaibar (entre Sarandí y Circunvalación Durango) y el callejón Policía Vieja. Se integra además con los padrones frentistas a todas ellas, la Plaza Matriz, la Plaza Zabala y la Plaza de la Diversidad.

Esta Unidad se caracteriza por estar vertebrada por la calle Sarandí que conecta la "entrada principal" de Ciudad Vieja al este, en Plaza Independencia, y atraviesa la zona comercial hasta el sector habitacional del Guruyú al oeste de la península.

Engloba 6 Tramos Significativos (Bc1 por Bacacay, PV1 y PV2 por Policía Vieja y Sa11, Sa12y Sa13 por Sarandí), definidos como tales en el Inventario Patrimonial de Ciudad Vieja de 2010.

Geográficamente se localiza aproximadamente en el eje longitudinal este-oeste de la península, sobre su cota máxima a partir de la cual el territorio declina hacia las costas. Esto le confiere vistas significativas hacia la rambla Sur y hacia la escollera al oeste.

Esta Unidad se caracteriza por poseer edificios de alto y muy alto valor patrimonial, sobre todo en los tramos hacia el este, y gran valor representativo de distintas épocas de la ciudad (como el Cabildo, la Catedral Metropolitana, en Club Uruguay, Edificio Ciudadela, etc.).

Los bordes de sus calles se componen como cerrados, con edificaciones sin retiros que ocupan gran porcentaje del predio, conformando una *calle corredor*, típica del interior de la trama colonial. La altura de las edificaciones (de 15-20m promedio hasta Alzaibar y de 10 a 15m de allí hasta Pérez Castellano) junto al ancho de calle (10m aproximadamente) permite una escasa perspectiva para apreciar las edificaciones en toda su altura, pero posibilita una estrecha vinculación peatonal con las plantas bajas de ambos frentes.

Esto contrasta con las perspectivas visuales que se hacen posibles gracias a los espacios públicos de plaza que engloba esta Unidad, escasos al interior del tejido, que son a su vez sus principales contenedores de vegetación. Y además con las vistas particulares que se producen gracias al quiebre en la trama al este de Bartolomé Mitre y al aumento del ancho de la calle en dicho sector.

La Unidad 2 incluye dos de los espacios públicos más representativos de distintas épocas de la historia de la ciudad: la Plaza Matriz y la Plaza Zabala. Y se vincula además con un tercero hacia el este: la Plaza Independencia. Las distintas etapas de peatonalización terminaron vinculando peatonalmente a estas plazas existentes[4].

Cambios y permanencias con mirada histórica

Su trazado histórico permanece incambiado al día de hoy y es testigo de las distintas épocas de conformación del trazado urbano.

Esto se evidencia en el encuentro entre Sarandí y Bartolomé Mitre, que marca un punto de inflexión en la traza urbana, testigo del entronque ente la Ciudad Vieja y el primer ensanche de la ciudad (Ciudad Nueva). Hacia el oeste se reconoce claramente la permanencia del trazado de la época colonial, tal cual se

[4] Ver Apéndice 2, *Proyectos peatonales*.

visualiza en las primeras cartografías (ver planos 5 a 10), y hacia el este el trazado de la República independiente (ver planos 11 y 12). El quiebre histórico tiene su correlato en el quiebre del tejido urbano.

Las calles Bacacay y Policía Vieja son el resultado de la transición entre ambos trazados, en tanto surgieron con la Ciudad Nueva (ver planos 12 y 13) y respondieron a la demolición de las fortificaciones y la implantación del Teatro Solís, símbolo de la República que la ciudad conserva.

La densidad de ocupación del suelo de esta Unidad se distribuye de forma congruente con su evolución histórica. La calle Sarandí, que comenzara a ocuparse por el este (ver planos 6 al 9), mantuvo con el correr de los siglos, una mayor densidad de ocupación a la vez que una mayor variedad de actividades sobre dicho sector, disminuyendo ambas paulatinamente hacia el oeste. Esta ocupación histórica más consolidada y densa hacia el este se conserva hasta hoy en día, lo cual queda en evidencia por la existencia de construcciones de mayor altura (ver planos MI10 y MI11 de la Memoria de Información del PECV).

Incluso hacia el este sobre Sarandí, la normativa subió la altura máxima de las construcciones, históricamente, como se expuso en las Partes 2 y 3 de esta investigación. Esta diferencia de altura entre el este y el oeste de la calle, se confirmó en el PECV con el establecimiento de alturas máximas diferenciadas a cada lado de su intersección con la calle Colón, de 19 y 11 metros respectivamente (ver plano MO9 de la Memoria de Ordenación del PECV).

Según se desprende de lo expuesto en las Partes 2 y 3 de esta investigación, esta Unidad, y en especial la calle Sarandí, siempre fue objeto de acciones que respondieron a las políticas públicas de cada época y fue además, objeto de experimentación de nuevas formas de intervención. Como ejemplos podrían mencionarse, entre otras además de la modificación de alturas, la instalación de ferias de alimentos a fines del siglo XVIII, la construcción de los mercados de la Ciudadela y Mercado Chico a principios del siglo XIX, instalación del primer alumbrado público eléctrico en 1886, la incorporación del tranvía a principios del siglo XX, las peatonalizaciones a fines del siglo XX y principios del XXI.

Si bien en las primeras cartografías la calle Sarandí no se diferenciaba en su trazado respecto al resto de las calles internas, su localización adyacente a la Plaza Matriz le otorgó una relevancia particular a nivel urbano atada fundamentalmente a los usos y actividades que se instalaron en sus márgenes, tal como se expuso en la Parte 2 de esta investigación (*Proceso histórico*).

Por un lado un rol representativo, relacionado a los principales edificios del poder de la Corona y la nueva población, que fue reafirmado luego de la independencia cuando pasó a formar parte del eje que unía la Ciudad Nueva al trazado antiguo (18 de Julio-Sarandí).

Y por otro lado, un fuerte carácter comercial. Desde las ferias de la época colonial instaladas en la plaza, la progresiva instalación de comercios sobre esta calle, el acceso al Mercado Nuevo, pasando por el refinado paseo burgués de fines del siglo XIX, el imaginario moderno de primera mitad del siglo XX y hasta el paseo peatonal de comienzos del siglo XXI, la calle conservó su carácter comercial.

Incluso cuando entrado el siglo XX comenzó a percibirse su declive a favor de 18 de Julio, las propuestas urbanísticas de mediados de siglo (el proyecto de Galería Central, el Plan Director, el Plan Piloto Pro Ciudad Vieja, entre otros) reconocieron y buscaron siempre reforzar el rol comercial y turístico de la calle Sarandí. Estas propuestas además, reconocían y apostaban a su carácter

peatonal, aun cuando cambiaran por completo su fisionomía (ver planos 14, 15 y 16). Esto muestra la relevancia que la calle tenía en el imaginario colectivo desde el punto de vista comercial, turístico y cultural, y su vinculación al universo peatonal.

Paradójicamente, tuvo también un rol vehicular siempre muy marcado desde el comienzo de la ciudad independiente, el cual se mantuvo hasta inmediatamente antes de comenzar la peatonalización.

Sarandí (entre la Plaza Independencia y Pérez Castellano) fue históricamente contenedora del transporte colectivo (desde el primer tranvía hasta las numerosas líneas de ómnibus que se superponían a fines del siglo XX), a la vez que mantenía un rol peatonal muy fuerte como paseo de compras y turístico, sobre todo en los tramos más cercanos a la Plaza Matriz.

La puja por la supremacía de los dominios vehicular y peatonal se mantuvo en Sarandí hasta el comienzo de las etapas de peatonalización, momento en que se optó por dar prioridad a uno de los dos (ver planos 20, 23, 29, 30, 31 y 34).

Por su parte, Policía Vieja y Bacacay funcionaron siempre atadas a la actividad de Sarandí. La primera (llamada callejón), con un carácter residual para edificaciones cuyos accesos principales estaban por otras calles (Sarandí o B. Mitre) y la segunda con un carácter netamente comercial y de vinculación entre Sarandí y el Teatro Solís. La situación de la primera comenzó a reconvertirse tímidamente a partir de la creación de la Plaza de la Diversidad en 2005 y más notoriamente con su rehabilitación en 2019, cuestión muy reciente como para ser evaluada.

La situación previa y posterior a la peatonalización

Tal cual se expresó en la Parte 3 (*Proceso Reciente*), las dos primeras etapas de peatonalización de esta Unidad en 1992 y 1995 (Sarandí entre Juncal e Ituzaingó, Bacacay y Policía Vieja) corresponden a tramos que ya contaban con una fuerte masa crítica peatonal previa, asociada al tránsito diario de la población flotante y con una actividad comercial, cultural y turística muy relevante. Conservaban además los principales edificios representativos de la ciudad colonial (Cabildo y Catedral) y numerosos ejemplos de edificios de alto valor patrimonial (asignado por los Inventarios Patrimoniales) de las épocas siguientes, por lo cual resultaba un sector particularmente atractivo desde el punto de vista turístico y cultural.

Antes de estas primeras etapas de peatonalización, el estado de las edificaciones se registraba de *bueno* (67%) a *regular* (23% para la Etapa 1 y 33% para la Etapa 2), según los datos del Inventario de 1983, mientras que después de la intervención la mayoría registró un estado *bueno* (90% y 80% para cada etapa respectivamente), según datos del inventario del 2000. Cabe mencionar el ex hotel Alhambra en la esquina con Juan Carlos Gómez que continuó deteriorándose por falta de mantenimiento, empeorando su estado, siendo uno de los dos padrones que pasaron de *bueno* a *regular* (hoy en día se encuentra rehabilitado).

La mejora en el estado de las edificaciones se relaciona en todos los casos a obras de rehabilitación o refacción de fachada. En los años posteriores a la primera etapa de peatonalización (1992), entre Juncal y J.C. Gómez, hubo un 36% de padrones con obra ejecutada (entre 1992 y 2004). Un 26% fueron rehabilitaciones, en su enorme mayoría (23%) para readecuación de las plantas bajas para destinos comerciales o culturales.

El bajo porcentaje de desocupación total (3%) no se modificó luego de esta etapa, el dato corresponde al edificio Pablo Ferrando en el encuentro de Sarandí con Bacacay que permaneció desocupado hasta su rehabilitación integral en 2006. En el mismo aspecto, el bajo porcentaje de desocupación total de planta baja previo a la peatonalización (3%) fue revertido posteriormente a ella (0%), en el período considerado.

Cabe señalar que para los padrones involucrados en la Etapa 2 no se registraba desocupación alguna ni previa (1983) ni posteriormente (2000).

La baja desocupación registrada en los Inventarios se condice con la fuerte dinámica comercial, peatonal y vehicular que estos tramos tenían previo a las acciones de peatonalización, como ya se mencionó.

Si bien los relatos de los actores de la época manifiestan que se vivió un declive en la actividad comercial inmediatamente luego de la primera etapa de peatonalización de esta Unidad, aseveran que esto fue rápidamente revertido por la propia dinámica peatonal[5], lo cual coincide con lo plasmado en los registros consultados.

Cabe destacar el baldío existente sobre la Plaza Matriz que fue construido en 1994 con destino comercial gastronómico y oficinas y que, junto al resto de los comercios instalados en Sarandí frente a la plaza fueron precisamente los precursores de la segunda etapa de peatonalización (1995).

Esta segunda etapa presenta la singularidad de ser la única de todo el conjunto de calles peatonales que fue solicitada y financiada por los actores privados ya instalados en los predios frentistas (comercios). Esto demostró el éxito que la primera etapa había tenido y además, significó una experiencia de gestión público-privada del espacio público, no sólo en su construcción sino en su ocupación, que al día de hoy se mantiene.

En general se mantuvo el destino predominantemente comercial ya existente en planta baja que era de 74% y 67% en 1983 (para las Etapas 1 y 2 respectivamente) y pasaron a 74% y 83% en el 2000. Se mantuvo también la prevalencia de usos colectivos en planta baja, que se elevó desde un 80% hasta un 86% y 100% en cada etapa. En mucho menor medida coexisten variedad de otros usos globales: culturales, gubernamentales, administrativos, habitacionales, hotelería y de oficinas.

La ocupación de la vía pública por la actividad gastronómica se dio en estas dos primeras etapas con una distribución particular, muy intensa sobre los sectores más resguardados de los vientos, en Bacacay (75%) y el tramo de Sarandí frentista a la Plaza Matriz (50%), pero nula en los otros tramos, debido seguramente a su condición climática que hacía inviable la permanencia estática del transeúnte, según relatan los actores de la época[6].

Por otro lado, la Etapa 3 de peatonalización en 2005 (Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar) y la Etapa 4 en 2010 (Sarandí entre Alzaibar y Pérez Castellano), correspondieron a tramos con lógicas peatonales previas diferentes.

Se trataba de tramos con un menor flujo de circulación peatonal y edificaciones en su mayoría valoradas con Grados de Protección Patrimonial medio o bajo (según el Inventario Patrimonial de 2010), salvo pocas excepciones.

Estos tramos se encontraban por fuera de los principales circuitos turísticos y

[5] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*. Entrevista 3 y 4.
[6] Ver Apéndice 1. *Entrevistas*. Entrevista 3, Arq. G. Aller.

comerciales, lo cual se refleja en su desocupación previa a las peatonalizaciones: del 14% (2000) para la Etapa 3 y de 28% (2010) para la Etapa 4.

Para estas etapas, resultaron más significativos cuantitativamente los cambios en el tejido adyacente ocurridos posteriormente a la peatonalización, si comparamos con las primeras dos etapas. Esto no quiere decir que se haya alcanzado la dinámica de uso y ocupación de las edificaciones que se alcanzó en los tramos peatonalizados en las Etapas 1 y 2, que sigue siendo comparativamente mayor, ni su flujo de circulación peatonal que, aunque no ha sido objeto de medición en este caso, se observa sensiblemente mayor en los primeros tramos.

Acorde a lo constatado en el relevamiento propio, la dinámica peatonal es notoriamente menor en los tramos de la Etapa 4 (Sarandí entre Alzaibar y Pérez Castellano) respecto a los anteriores, probablemente debido a la menor concentración y variedad de actividades de las edificaciones adyacentes y a una menor densidad de población circulando en una zona que de por si presenta una menor densidad de ocupación.

Según surge de los relevamientos de 2000, 2010 y 2019, el estado de mantenimiento de las edificaciones mejoró sensiblemente luego de la peatonalización: un 38% entre 2000 y 2010 para la Etapa 3 y un 28% entre 2000 y 2019 para la Etapa 4. Esto se observa asociado en general a obras de rehabilitación (24% en el total de predios involucrados para la Etapa 3 y 44% para la Etapa 4) y de refacción de fachada (28% y 22% respectivamente). Cabe señalar que los tramos de la Etapa 3 fueron los únicos de esta Unidad en tener edificaciones catalogadas en estado *malo* previo a la peatonalización (4%), cuestión revertida después de la misma (0%). Además, un 36% presentaba estado regular, lo cual se redujo sensiblemente a 4% luego de peatonalizar.

Comparativamente para estas etapas, aumentaron las obras ejecutadas posteriormente a la peatonalización, respecto a registros anteriores. Para la Etapa 3, mientras que entre 1983 y 2004 (lapso de 20 años) hay registro de obras ejecutadas en un 10% de los predios (todas rehabilitaciones), entre 2005 y 2009 (lapso de 5 años) se ejecutaron obras en un 56% de los padrones (4% de obra nueva, 24% de rehabilitación y 28% de refacción de fachada).

De igual forma, aunque por una diferencia no tan abultada, para la Etapa 4 las obras registradas entre 1983 y 2004 fueron del 10% de los padrones, mientras que posteriormente a la peatonalización, entre 2005 y 2009 fueron un 66% (44% de rehabilitaciones y 22% de refacciones de fachada).

Cabe destacar la construcción de 2 terrenos baldíos luego de la Etapa 3 (entre 2003 y 2010) de los 4 que existían en estos tramos (entre Alzaibar e Ituzaingó), con edificaciones para destino netamente comercial. Asimismo corresponde mencionar la posterior construcción en 2018 de otro de estos baldíos con destino a patio abierto de cogestión público-privada (Patio Mainumby). Resta un único terreno baldío sobre la calle Peatonal Sarandí, ubicado entre Alzaibar y Zabala (perteneciente a la Cooperativa Bancaria).

Luego de la concreción de las Etapas 3 y 4 de esta Unidad en 2005 y 2010 respectivamente, fue notorio el descenso en la desocupación total que pasó de un 14% al 6% (entre 2000 y 2010) luego de la Etapa 3 y de un 28% al 0% (entre 2010 y 2019) luego de la Etapa 4. Disminuyó asimismo a la desocupación de las plantas bajas de un 6% (2000) a un 2% (2010) luego de la Etapa 3 y de un importante 41% (2010) al 6% (2019) luego de la Etapa 4.

Esto significó que la desocupación, según los registros mencionados en los

párrafos precedentes, habría sido más notoriamente revertida en los tramos incluidos en la Etapa 4 (entre Alzaibar y P. Castellano) ya que a nivel del peatón se presentaba en el 2010 un total abrumador de 69% de desocupación, que bajó en 2019 al 6%.

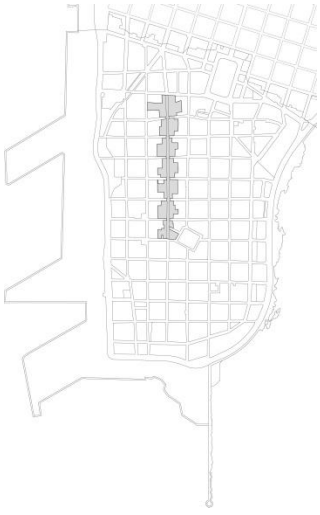
Respecto a los usos de las edificaciones, se mantuvieron el uso comercial como prevalente en planta baja pos-peatonalización (entre el 47%y 64% en cada etapa) y el de oficinas o habitación en planta alta, prevaleciendo el segundo, sobre todo en los tramos involucrados en la Etapa 4. Existen usos culturales, administrativos y otros complementarios en menor medida, registrándose una mayor variedad de usos en las plantas bajas para los tramos entre Itazaingó y Alzaibar (Etapa 3).

Se destaca la presencia en estos tramos de edificios gubernamentales: un 10% que se mantiene para la Etapa 3 y un 6% que se eleva al 13% luego de ejecutada la Etapa 4. Cabe señalar que, si bien el uso comercial en planta baja es el notoriamente prevalente para toda esta Unidad, existe una destacable presencia de estos edificios gubernamentales, siendo este siempre el segundo uso de mayor porcentaje, tanto pre como pos peatonalización, para todos los tramos de la Unidad. Se presume que esto contribuye, de alguna manera, a cierto flujo peatonal continuo derivado de sus funciones, aunque probablemente muy mermado en los últimos años debido a los nuevos medios no presenciales de tramitación de solicitudes.

Asimismo, el uso colectivo en planta baja se elevó levemente: del 70% al 78% entre 2000 y 2010 para la Etapa 3, y del 53% al 72% entre 2010 y 2019 para la Etapa 4, debido más a la ocupación nueva de construcciones existentes que al cambio de uso.

La ocupación de la vía pública con usos colectivos de origen privado, netamente gastronómicos, fue relativamente baja luego de la peatonalización, con un 8% para la Etapa 3 (medida en registros entre 2000 y 2010) y algo más elevada con un 25% para la Etapa 4 (entre 2010 y 2019). Debemos considerar que estos tramos son propicios para esta ocupación por las características del perfil de la calle que ofrece resguardo al peatón.

Finalmente, corresponde hacer una mención particular el caso del callejón Policía Vieja que, si bien se incluyó en el conjunto peatonal en la primera etapa de peatonalización (1992), tenía un funcionamiento auxiliar, según se desprende del estudio de los Inventarios de 1982 y 2000, en los cuales ni siquiera se registran las fachadas hacia esta calle. Permaneció en esta situación aún luego de la creación de la Plaza de la Diversidad en 2005 y hasta su remodelación en 2019. Recién después de 2019 se muestran algunos indicios de aumento en la utilización del espacio peatonal y cambios en el estado y ocupación de los padrones adyacentes, en especial sus fachadas, que correspondería estudiar luego de un tiempo prudencial.



Ubicación del Caso Testigo de la Unidad Territorial 2 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

<u>Comparación con su Caso testigo</u>

La calle 25 de Mayo (ente Juncal y Solís) como Caso testigo de esta Unidad *Territorial* de estudio, tuvo una evolución histórica similar a Sarandí. Desde su nacimiento ostentó un carácter comercial muy relevante por vincularse al portón de salida en la época colonial. Dicho carácter se mantuvo vigente hasta el último cuarto del siglo XX, según se desprende de los relevamientos del GEU de 1982-1983 (Inventario Patrimonial de 1983 y GEU, 1984).

Su evolución respecto a la densidad de ocupación del suelo, sus construcciones y

sus actividades se asemeja a la de Sarandí hasta el último cuarto del siglo XX, como se expuso en las Partes 2 y 3 de esta investigación.

No obstante, de la comparación de las variables de análisis entre 2000 y 2010, período en el cual terminaron por concretarse todas las peatonalizaciones de Sarandí, surgen algunas diferencias con lo ocurrido en esta última.

UT2 – Etapa 1	**UT2 – Etapa 2**	**UT2 – Etapa 3**	**UT2 – Etapa 4**	**Caso testigo**
Datos pre y pos peatonalización				**Datos 2000-10**
1983 - 2000	**1983 - 2000**	**2000 - 2010**	**2010 - 2019**	
Obras ejecutadas pos peatonalización				**OE 2000-10**
36%	34%	56%	66%	31%
Estado de mantenimiento				
mejoraron/empeoraron luego de la peatonalización				**2000-2010**
19% / 3%	34%	38%	28%	18%
estado *malo* pre - pos peatonalización				**2000-2010**
no hay	no hay	4% - 0%	no hay	9% - 1%
estado *regular* pre – pos peatonalización				**2000-2010**
23% - 7%	33% - 7%	36% - 4%	13% - 6%	16% - 11%
Ocupación de la edificación				
desocupación total pre – pos peatonalización				**2000-2010**
3% - 3%	0% - 0%	14% - 7%	28% - 0%	16% - 10%
desocupación total en PB pre – pos peatonalización				**2000-2010**
3% - 0%	0% - 0%	6% - 2%	41% - 6%	6% - 8%
baldíos pre – pos peatonalización				**2000-2010**
3% - 3%	17% - 0%	4% - 2%	0% - 0%	9% - 5%
Usos				
usos en PB pre – pos peatonalización				**2000-2010**
COM 74% - 74%	COM 67% - 83%	COM 58%-64%	COM 47% - 59%	COM 30% - 29%
GUB 3% - 6%	GUB 17% - 17%	GUB 10% - 10%	GUB 6% - 13%	GUB 18% - 15%
CUL 3% - 6%	CUL no hay	CUL 2% - 4%	CUL no hay	CUL 3% - 8%
variedad de usos globales finales (PB y PA) pre – pos peatonalización				**2000-2010**
COM/GUB/CUL ADM/HAB/IND OF	COM/GUB/CUL HAB/OF	COM/GUB/CUL ADM/ALM/HAB/ OF/E	COM/GUB/HAB/ OF	COM/GUB/CUL ADM/HAB/ALM/ OF/E
uso global de estacionamiento pre – pos peatonalización				
no hay	no hay	6% - 2%	No hay	4% - 8%
Uso colectivo en planta baja pre – pos peatonalización				**2000-2010**
77% - 80%	67% - 85%	60% - 68%	47% - 59%	32% - 36%
Ocupación pos-peatonalización de la vía pública con actividad privada colectiva				
15%	50%	8%	25%	NC

Tabla comparativa de las *variables de análisis* pre y pos peatonalización entre las etapas de peatonalización de la Unidad *Territorial* 2 (UT2) en estudio y su Caso testigo.

Se observa que el comportamiento del Caso testigo sigue las tendencias de aumento de la obra ejecutada, construcción de baldíos, mejora del estado de las construcciones y aumento en la ocupación de las edificaciones existentes que se dan en la Unidad 2, aunque con porcentajes no tan acentuados.

Para empezar, sobre la Unidad 2 casi no había edificios en mal estado: sólo un 4% en el año 2000, como ya se dijo, en los tramos de la Etapa 3 (entre Ituzaingó y Alzaibar) que fuera revertido luego de la peatonalización. En 25 de Mayo por su parte, había un 9% de edificaciones en mal estado en el 2000 que se redujo a un 1% en 2010.

La mejora del estado de las edificaciones acompaña la tendencia en la Unidad de estudio pero en menor porcentaje, siendo de un 18% entre el 2000 y 2010

mientras que para los períodos de pos-peatonalización de la Unidad 2 se aprecian un 19%, 34%, 38% y 28% (de la Etapa 1 a 4 respectivamente).

El porcentaje de obra ejecutada en el período analizado 2000-2010, ligado a la mejora en dichas edificaciones, fue menor al de los períodos de estudio pos-peatonalización de todas las etapas de la Unidad 2, siendo del 31%. Por ejemplo la Etapa 3 de la Unidad 2 tuvo en el mismo período (2000-2010) un 56% de padrones intervenidos.

Asimismo, disminuyó el porcentaje de desocupación de la edificación, aunque de manera no tan marcada, bajando de un total de 16% a un 10% entre 2000 y 2010.

Pero por otro lado, respecto a los usos de las edificaciones, se detectan tendencias divergentes.

Si bien el porcentaje de desocupación disminuyó, como se comentó anteriormente, no aumentó el porcentaje de uso comercial (se mantuvo alrededor del 30%) ni tampoco el gubernamental (que disminuyó), como sí ocurrió en la Unidad 2, por lo cual se entiende que las nuevas ocupaciones debieron corresponder a otros usos.

En tal sentido, sí se registra aumento del uso cultural (del 3% al 8%), de oficinas (del 0% al 5% en planta baja y se mantiene en un 29% en planta alta) y de estacionamiento (de un 4% a un 8%). El incremento de este último probablemente en respuesta a la creciente demanda de lugares y la imposibilidad de ser absorbida por las calles peatonalizadas.

Cabe señalar que, aunque no haya ido en aumento, el uso gubernamental tiene una prevalencia mucho mayor que en la Unidad 2 de estudio, con un 15% en 2010. Lo contrario ocurre con el uso comercial, que va de un 59% al 83% en los períodos pos-peatonalización de la Unidad 2 y es solamente del 29% en 2010 para el Caso testigo. El resto de usos complementarios, se dan también en porcentajes más altos que en la Unidad 2, no siendo tan marcada la diferencia con los prevalentes (comercial y gubernamental).

Llama la atención la pérdida del uso administrativo, que bajó de un 18% a 9% en planta baja y de un 10% a un 5% en planta alta, entre el 2000 y 2010.

Respecto a la variedad de actividades, resulta comparable a la que se encuentra en los tramos involucrados en la Etapa 3 (Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar), siendo ambas las mayores.

Finalmente corresponde comentar que, del estudio de los usos en planta baja se desprende que los usos colectivos aumentaron levemente del 49% al 51%, debido básicamente al aumento del uso cultural. Esta tendencia también se observa mucho menos marcada que en la Unidad 2 de estudio, en la cual se dieron aumentos del 77% al 80%, del 67% al 83%, del 60% al 68% y del 47% al 59%, en los períodos pre y pos-peatonalización de las Etapas 1 a 4 respectivamente.

Ubicación de la Unidad Territorial 3 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

5.1.3 Unidad 3: Peatonales Pérez Castellano, Piedras, Yacaré y Washington

La Unidad 3 está compuesta por cuatro calles: Pérez Castellano desde su extremo Norte en la Rambla 25 de Agosto de 1825 hasta su encuentro con Sarandí, Piedras (entre Maciel y Colón), Yacaré y Washington (entre Pérez Castellano y Circunvalación Durango). Se integra además con los padrones frentistas a todas ellas y la Plaza Zabala.

Esta Unidad está vertebrada por la calle Pérez Castellano y engloba 7 Tramos Significativos (PC1 al PC5 por Pérez Castellano, P5 por Piedras y Y1 por Yacaré), definidos como tales en el Inventario Patrimonial de Ciudad Vieja de 2010.

Se localiza al oeste de la península, en el límite entre el sector financiero-comercial al este y el sector residencial del Guruyú hacia el oeste. En su extremo norte se vincula con el acceso al Puerto rematando en una vista significativa del edificio de la Aduana. En su extremo sur (Encuentro con Sarandí) posee vistas significativas hacia la Rambla Sur y hacia la Escollera Sarandí y desde Washington una interesante perspectiva visual hacia la Plaza Zabala.

Su trama responde al amanzanamiento colonial, a excepción de su extremo norte surgido a partir de la demolición de las fortificaciones con la independencia.

Los bordes de sus calles se componen como cerrados, con edificaciones sin retiros que ocupan gran porcentaje del predio, conformando una *calle corredor*. Se destaca en esta Unidad el Mercado del Puerto en su extremo norte, equipamiento gastronómico a escala de la ciudad y fuerte atractor turístico.

En los alrededores del Mercado los padrones tienen dimensiones importantes respecto a la manzana, ocupados por edificaciones de mayores alturas que el resto de la Unidad. Mientras que hacia el sur, las calles se caracteriza por padrones en su mayoría de dimensiones menores que en otras Unidades de estudio y su ocupación responde a edificaciones mayoritariamente de 2 o 3 niveles con destinos originales de vivienda.

A excepción del equipamiento comercial de gran escala del Mercado del Puerto, el destino de las edificaciones es mayoritariamente residencial con comercios complementarios de escala barrial, en su mayoría gastronómicos.

Esta Unidad no conserva ninguna edificación representativa de la época colonial pero sí edificaciones relevantes de la segunda mitad del siglo XIX y primer cuarto del siglo XX; se caracteriza por poseer edificios de alto valor patrimonial hacia el norte y una arquitectura doméstica de pequeña escala hacia el Sur, valorada desde el punto de vista patrimonial mucho más recientemente.

Incluye dos espacios públicos de plaza: la Plaza Zabala, representativa de la política pública de parques y jardines de principios del siglo XIX, y la Plaza del Carnaval creada a principios del siglo XXI dentro de un padrón sobre la calle Piedras (fuertemente vinculada al museo de igual temática).

El proyecto de peatonalización se concentró hacia el norte expandiéndose más tarde al sur, donde buscó su vinculación con la Plaza Zabala y la calle Sarandí[7].

Cambios y permanencias con mirada histórica

La traza originaria de esta Unidad fue posterior a la de las otras Unidades de estudio (se visualiza en plano 6 de 1761), surgiendo recién cuando se expandiera la trama hacia el oeste de la península y el Fuerte Grande fuera convertido a Casa del Gobernador. Esto hizo que fuera construida y ocupada más tardíamente respecto a las otras Unidad*es Territoriales* de estudio, tal como fue expuesto en la Parte 2 (Proceso Histórico), y conservara hasta el día de hoy una densidad de ocupación menor respecto a la zona centro-este de la península (ver planos MI10 y MI11 de la Memoria de Información del PECV).

[7] Ver Apéndice 2, *Proyectos peatonales*.

Su trazado originario se conserva al día de hoy y corresponde al tramo desde Piedras hasta Sarandí. En el extremo norte sin embargo, la traza actual denota su correspondencia con la época inmediatamente posterior a la independencia, cuando se demolieron las fortificaciones en este sector y se trazaron nuevas manzanas hacia la costa (ver planos 11 y 12). Resultaron así la diagonal Yacaré y la propia manzana del Mercado del Puerto y su frentista.

Su localización en la trama y el devenir histórico le propiciaron una característica de límite (más o menos flexible) que aún mantiene. Primero entre la zona más densamente poblada y la menos ocupada (ver planos7), luego entre la de mayor variedad de actividades y la residencial, y a partir de la segunda mitad del siglo XX, constituyó el límite aproximado entre la zona financiero-bancaria y comercial al este y el área residencial al oeste (ver plano 19).

Su carácter residencial se mantuvo con el transcurrir de los siglos, asociando el comercio gastronómico de gran escala, desde épocas tempranas de la ciudad independiente: primero en su extremo sur con el Mercado Chico (1829) en Pérez Castellano y Sarandí y luego en su extremo norte con la construcción del Mercado del Puerto (1868).

Con la construcción del segundo y una vez demolido el primero (1873), la calle gravitó hacia su extremo norte, donde se vio concentrada la actividad comercial y gastronómica. Esto significó un desbalance entre este polo de atracción y el resto de la calle, sobre todo con el asentamiento del Mercado del Puerto como *atractor* turístico en el último cuarto del siglo XX, cuestión que se mantuvo hasta el siglo XXI, según lo diagnosticado en el PECV (2003, Memoria de información, pp. 46-47).

Esta Unidad no estuvo asociada nunca a espacios públicos abiertos, a excepción del Jardín de Zabala construido a fines del siglo XIX, lateralmente vinculado a Pérez Castellano por la calle Washington. Su vinculación y cercanía a esta plaza se entiende relevante precisamente por la carencia de otros espacios de este tipo y las estrechas aceras.

El rol de esta Unidad respecto al sistema de movilidad de la zona fue tomando paulatinamente protagonismo durante el siglo XX. En los años 1980 se encontraba consolidada, junto a la calle Colón (Caso testigo), como el par de entrada y salida de transporte colectivo en el circuito hacia la Terminal de Aduana, que recibía líneas provenientes de toda la ciudad (ver plano 20). Las calles Pérez Castellano, Yacaré y Colón permanecieron como las principales vías de transporte colectivo hasta entrado el siglo XXI (ver plano 29), cuestión que cambiaría radicalmente con la peatonalización.

<u>La situación previa y posterior a la peatonalización</u>

Todas las etapas de peatonalización de esta Unidad tienen la particularidad de haber ido acompañadas por fuertes incentivos por parte de la IM para la rehabilitación edilicia. Además de los incentivos y programas que se desarrollaron para toda Ciudad Vieja en general, la Intendencia llevó a cabo intervenciones directas en el entorno construido que mejoraron el paisaje urbano.

Tal fue el caso de las acciones en los años 1980, que acompañaron el primer tramo de peatonalización en 1986 (edificio La Proa, Conjunto Habitacional Yacaré). Así como también las posteriores a la segunda etapa de peatonalización en 2009 (Edificio Jaureguiberry, Museo y Plaza del Carnaval) y las

rehabilitaciones de fachada que llevó a cabo la IM con el programa Ciudad Vieja Renueva (CVRN) entre 2004 y 2005 y mediante la Oficina de Rehabilitación de Ciudad Vieja entre 2019 y 2020, orientados principalmente a la recuperación con destino a vivienda.

Las acciones llevadas a cabo en conjunto con la primera etapa de peatonalización mejoraron notoriamente las condiciones de ocupación y uso de este tramo, con un énfasis en la ampliación de usos colectivos y su extensión hacia la vía pública. Si bien en la totalidad del tramo la ocupación gastronómica de la vía pública es un 50%, por el proyecto de peatonalización constituye el 100% en la acera del Mercado, sin posibilidad de ocuparse el otro 50%[8]. Esto enfatizó el desbalance entre el norte y sur de P. Castellano, que se evidencia en el año 2000 en los porcentajes de ocupación: en el tramo peatonalizado la desocupación era del 0% mientras que hacia el sur era del entorno del 20%.

Pese a la importancia que el Mercado del Puerto cobró luego de la primera etapa de peatonalización como equipamiento a escala de la ciudad y fuerte *atractor* turístico, las calles a su alrededor (Piedras, Pérez Castellano y Yacaré) presentaban para principios del siglo XXI un ambiente degradado en términos de paisaje urbano y mantenimiento de las edificaciones: 10% de edificaciones en estado *malo* y 52% en estado *regular* (incluso con situaciones de ocupaciones de vivienda irregular, como por ejemplo en el Edificio Jaureguiberry). No obstante se trataba de un sector con un uso intensivo tanto para el comercio gastronómico como para la residencia.

Las acciones de rehabilitación de fachada que la IM llevó a cabo entre 2004 y 2005 en el marco del programa CVRN en los tramos de la Etapa 2 de Pérez Castellano (entre Piedras y 25 de Mayo), previo a que estos se peatonalizaran, tendieron a mantener el buen estado de las construcciones en general, al menos externo. Según se desprende del comparativo de relevamientos, constituyeron un 96% de las intervenciones de rehabilitación de fachada llevadas a cabo entre 1983 y 2008. Además de mejorar el ambiente urbano, estas intervenciones dieron visibilidad a una arquitectura doméstica que pasaba en general desapercibida y que es la que caracteriza en su mayoría a esta Unidad.

El total de intervenciones en estos tramos previas a la peatonalización, entre el 2000 y 2008 fue de un 48%, correspondiendo el 39% a las intervenciones en fachadas de CVRN y el 19% a otras obras de fachada, rehabilitaciones y una obra nueva. Mientras tanto, posteriormente a la peatonalización se ejecutó obra en el 32% de los padrones, la mayoría de rehabilitación (21%).

La segunda y tercera etapa de peatonalización, aunque fueron proyectos concebidos por separado[9], se ejecutaron casi consecutivas (2009 y 2010).

Para la Etapa 2 de peatonalización (Pérez Castellano, Piedras y Yacaré), un 57% de los padrones mejoraron su estado entre 2000 y 2020, el 10% de padrones en estado *malo* se redujo al 2% y el 52% (mayoría) en estado regular se redujo fuertemente al 5%.

Para los tramos involucrados en la Etapa 3 sin embargo (Pérez Castellano y Washington) esta tendencia no fue tan marcada, mejorando el estado el 11% de los padrones entre 2010 y 2020, permaneciendo un 2% de padrones en estado de conservación *malo*. Cabe señalar que al momento del relevamiento se estaban ejecutando nuevas acciones de rehabilitación por parte de la Oficina de

[8] Ver Apéndice 2. *Proyectos peatonales*.
[9] Ídibem.

Rehabilitación de Ciudad Vieja de la IM sobre Pérez Castellano, por lo que en un relevamiento inmediatamente posterior se estima que el estado de mantenimiento habría mejorado más notoriamente, como sucedió en la Etapa 2.

Posteriormente a la Etapa 3 de peatonalización de esta Unidad (entre 2011 y 2020), se intervinieron un 67% de los padrones frentistas, correspondiendo un 2% a obra nueva, 7% a rehabilitación y la mayoría, un 58% a refacciones de fachada. Dentro de estas últimas, el 76% corresponde a intervenciones de la IM sobre Washington y Pérez Castellano.

Las sucesivas intervenciones de rehabilitación de fachada ejecutadas por la IM tanto entre 2004 y 2005 (CVRN) como entre 2019 y 2020 (ORCV), tuvieron un marcado impacto positivo en la imagen del borde de las calles Pérez Castellano y Washington.

Esto, sumado a las acciones promovidas por la IM sobre el Edificio Jaureguiberry y las ejecutadas en el Museo y Plaza del Carnaval (ya expuestas en la Parte 2) contribuyeron a mejorar notoriamente el paisaje urbano desde el punto de vista edilicio y aportaron usos colectivos a las plantas bajas (comerciales y culturales).

En lo que refiere a los usos, se mantuvieron el comercial y el habitacional de pequeña escala, pero intensificando notoriamente su ocupación.

Se disminuyó de un 22% a un 5% la desocupación total entre el 2000 y 2020, luego de la segunda etapa de peatonalización, y de un 11% a un 3% de desocupación en planta baja. Se disminuyó también de un 19% a un 2% de desocupación total entre 2010 y 2020, luego de la tercera etapa de peatonalización, manteniéndose en un 4% la desocupación en planta baja. Esto significó un aumento de usos colectivos en planta baja en un 32% y 24% respectivamente.

No obstante, la actividad privada se expandió sólo en menor medida hacia la vía pública, 23% luego de la segunda etapa de 2009 y 5% luego de la tercera etapa en 2010, a excepción de Pérez Castellano y Piedras en el tramo relacionado al Mercado del Puerto, ya que el mismo se expandió en la totalidad de sus fachadas, constituyendo un 50% de ocupación del tramo por Pérez Castellano y un 33% por Piedras.

Se observa sobre Pérez Castellano y Yacaré la particularidad de ocupar la peatonal con exhibición de mercadería, además de las habituales mesas y sillas de locales gastronómicos, cuestión que no se da en otras Unidad*es Territoriales* de estudio.

Si bien el Mercado del Puerto y su entorno inmediato continúan desbalanceando esta Unidad respecto a su actividad, ocupación y uso del espacio público, se aprecia que posteriormente a las acciones de peatonalización, muy paulatinamente y acompañada por las promociones de la IM para rehabilitación de edificación privada, ocurrió un *derrame* de la actividad comercial y turística hacia el sur, aumentando la ocupación de los locales existentes, los usos colectivos en las plantas bajas y mejorando el estado de las construcciones en general. Este *derrame* resulta incipiente y es de esperar que requiera próximas intervenciones o promociones por parte de la Intendencia para fortalecer un proceso de cambio.

Corresponde ratificar la necesidad de repensar el encuentro de la Peatonal Pérez Castellano con Sarandí desde el punto de vista del dominio peatonal, cuestión ya planteada por el PECV.

Tal como fuera identificado por dicho Plan dentro de sus Áreas de Rehabilitación

Integrada (Memoria de Ordenación, p.35), el sector denominado Mercado Chico se entiende de gran potencial ya sea por sus vistas hacia la rambla sur y hacia la escollera, como por su referencia a la traza histórica del antiguo Mercado Chico. Es además punto de encuentro, continuidad y quiebre del tramo peatonal este-oeste y el norte-sur, que unen la Plaza Independencia con el Puerto. Hoy en día este entronque se resuelve sin remate o especificidad alguna. Se entiende que merecería otra caracterización y relevancia urbana que la que tiene atribuida, tanto en el diseño del espacio público como en los usos y definición de las edificaciones en su entorno, que hoy permanece des-caracterizado.

Ubicación del Caso testigo de la Unidad Territorial 3 en plano esquemático de Ciudad Vieja.

Comparación con su Caso testigo

Por su parte, la calle Colón como Caso testigo de la Unidad *Territorial* 3, tuvo una evolución histórica similar en cuanto a su surgimiento en la trama y ocupación.

Su evolución respecto a la densidad de ocupación del suelo y sus actividades se asemeja a la de Pérez Castellano hasta la segunda mitad del siglo XX, como se expuso en las Partes 2 y 3 de esta investigación.

No obstante, su rol comercial se diferenció desde ese entonces, en tanto cobró protagonismo convirtiéndose en centro comercial de referencia a escala de la ciudad, con una intensa venta mayorista y minorista, así como talleres, en especial de vestimenta, relacionado además a la actividad turística que ingresaba por el puerto de Montevideo (GEU, 1987, p. 77).

Mientras tanto, Pérez Castellano conservó al pequeño comercio de escala barrial, con la excepción del Mercado en su extremo norte. En cierto sentido formaban un par comercial complementario, reconocido más tarde por el PECV (2003, Memoria de información, pp. 46-47).

Para principios del siglo XXI, cuando la actividad comercial se había trasladado a otros puntos de la ciudad, el rol comercial y ambiente urbano de la calle Colón se encontraban en notoria decadencia (PECV, 2003, Memoria de información, pp.46-47). Esto se verá reflejado en el registro de las variables de análisis surgido del Inventario Patrimonial del año 2000.

Del comparativo con su Caso testigo no peatonalizado, la calle Colón, surgen varias diferencias.

Para empezar, si bien puede parecer que un 48% de obra ejecutada es un porcentaje importante, debe cabe señalar que un 43% de estas (9 de 21 ejecutadas) fueron intervenciones parciales de pintura y en su mayoría en planta baja para destino comercial, que lejos de considerar la fachada como un elemento unitario contribuyeron a su distorsión y desfavorecieron el paisaje urbano de la calle.

Otro dato que llama la atención es el porcentaje de edificaciones en estado regular de conservación, que si bien es muy menor al abrumador 72% registrado para esta calle en el Inventario del 2000, continúa siendo muy alto, un 35% en 2021, en comparación con la Unidad 3 (5% y 10% pos-peatonalización para las Etapas 2 y 3[10]) y con todas las Unidad*es* de estudio en general (el máximo es del 8% pos-peatonalización en la Unidad 1).

[10] El 33% de edificaciones en estado regular posterior a la Etapa 1 corresponde a una única edificación, el Mercado del Puerto, por mal mantenimiento por lo que no se considera comparable.

UT3 – Etapa 1	UT3 – Etapa 2	UT3 – Etapa 3	Caso testigo
Datos pre y pos peatonalización			**Datos 2000-2021**
1983-2000	**2000-2020**	**2010-2020**	
Obras ejecutadas pos peatonalización			**Obras ejecutadas 2000-2021**
33%	32%	67%	48%
Estado de mantenimiento			
Mejoraron / empeoraron pos peatonalización			**2000-2021**
0% /10%	57% / 0%	11% / 11%	17% - 4%
estado *malo* pre – pos peatonalización			**2000-2021**
0% - 0%	10% - 2%	2% - 2%	3%-5%
estado *regular* pre – pos peatonalización			**2000-2021**
0% - 33%	52% - 5%	11% - 10%	72%-35%
Ocupación de la edificación			
desocupación total pre – pos peatonalización			**2000-2021**
0% - 0%	22% - 5%	19% - 2%	10%-18%
desocupación total PB pre – pos peatonalización			**2000-2021**
0% - 0%	11% - 3%	4%- 4%	8% - 20%
baldíos pre – pos peatonalización			**2000-2021**
33% - 0%	3% - 2%	4% - 0%	0%-0%
Usos			
usos en PB pre – pos peatonalización			**2000-2021**
COM 66%- 100%	COM 52% - 79%	COM 28% - 47%	COM 77%-52%
GUB no hay	GUB 0% - 2%	GUB 5% - 2%	GUB no hay
CUL no hay	CUL 0% - 3%	CUL 2% - 5%	CUL 0%-2%
variedad de usos globales pre – pos peatonalización			
COM / HAB	ALM/COM/CUL E/GUB/H/HAB/IND INS/OF	ALM/COM/CUL E/GUB/HAB IND/OF	COM/CUL/HAB OF
uso global de estacionamiento pre – pos peatonalización			
no hay	5% - 0%	2% - 4%	no hay
Uso colectivo en planta baja pre – pos peatonalización			
66% - 100%	52% - 84%	29% - 53%	77% - 53%
Ocupación de la vía pública con actividad privada pos-peatonalización			
33%	23%	5%	NC

Tabla comparativa de las *variables de análisis* pre y pos peatonalización entre las etapas de peatonalización de la Unidad *Territorial 3* (UT3) en estudio y su Caso testigo.

Su situación en el año 2000 podría ser comparable (aunque bastante mayor) a la situación previa a la Etapa 2 de peatonalización de la Unidad 3 en 2009 (Pérez Castellano, Piedras y Yacaré), en cuanto al estado regular de las construcciones (72% en el Caso testigo y 52% en la Unidad 3), con la particularidad que esta última fue revertida a un 5% en 2020, con una alta incidencia de las rehabilitaciones de fachada que llevó a cabo la IM, como se comentó previamente.

De la misma forma, es destacable el porcentaje de edificaciones en estado *malo*, ya que es el único de todos los casos estudiados que aumentó, del 3% en el 2000 al 5% en 2020, siendo además mayor que cualquier tramo de la Unidad 3 (máximo de 2% pos-peatonalización en las Etapas 2 y 3 de Pérez Castellano) y sólo superado por un 8% pos-peatonalización en la Unidad 1 (25 de Agosto).

En la misma línea de deterioro del tejido urbano, se observa que entre 2000 y 2021 se produjo un aumento en la desocupación total de las edificaciones, de un 10% a un 18% (11 de los 60 padrones se encuentran desocupados). Lo cual está muy por encima de los niveles de desocupación generales de la Unidad 3 (5% y 2% de desocupación pos-peatonalización para las Etapas 2 y 3 respectivamente).

Además, se aprecia una alta desocupación de las plantas bajas, que pasó de un 8% de desocupación total en el 2000 a un 20% en 2021 (además de un 12% parcial en el 2000 a un 20% en 2021).

Esto da como resultado unos porcentajes muy elevados de desocupación a nivel de plata baja, en directa relación con el dominio peatonal, con un total de 38% de plantas bajas sin ocupación, más otro 20% parcial (algún local cerrado en el total de los existentes en el padrón).

Considerando que la enorme mayoría de las edificaciones presentan una tipología con locales comerciales en planta baja, esto redunda en una notoria disminución de la actividad comercial. Esta, que ya se había diagnosticado como en decadencia en el 2000 cuando permanecía el destino comercial en un 77% de los padrones, bajó en 2021 a un 52%.

El destino industrial de talleres, característico de esta calle en la década de los 1980 terminó por extinguirse para 2021, conservándose la actividad residencial en la mayoría de las plantas altas ocupadas (48% de los padrones).

Cabe señalar que las edificaciones en las esquinas con las peatonales Piedras, Washington y Sarandí, presentan edificaciones ocupadas y en buen estado. Esto que a simple vista parece un indicio de que la atención privada en la rehabilitación y conservación fue puesta más fuertemente sobre los sectores peatonalizados de esta Unidad (Pérez Castellano, Piedras, Yacaré y Washington) que sobre la calle Colón, coincide con los datos de relevamientos comparados.

5.2 Reflexiones finales

5.2.1 Sobre la construcción del conjunto de calles peatonales

Según se desprende de esta investigación, el proceso de conformación del conjunto de calles peatonales actual no siguió una planificación que lo planteara *a priori* como tal.

Si bien se encuadró dentro de unos lineamientos sobre el dominio peatonal pre-establecidos (Decreto 20.843 y PECV), este marco fue lo suficientemente flexible como para absorber las sucesivas modificaciones que se fueron dando respecto a la clasificación y uso de las vías en la Ciudad Vieja, en respuesta a unas dinámicas urbanas cambiantes.

La peatonalización, o se podría decir decir más ampliamente el aumento y mejora del dominio peatonal, nació simultáneamente con la protección patrimonial en Ciudad Vieja.

Desde el surgimiento del Área Patrimonial en 1982, existió un reconocimiento central del peatón que derivó en la primera clasificación de vías (Decreto 20.843). No obstante, según quedó en evidencia en esta investigación, dicha clasificación fue sufriendo cambios continuos con el correr de los años que modificaron sustancialmente las vías designadas para la preferencia peatonal, según las circunstancias del momento.

Dado que la construcción del conjunto de calles peatonales se extendió por casi tres décadas, podría decirse que se relaciona más a acciones pragmáticas que respondieron a la coyuntura particular del momento en que fueron ejecutadas que a una planificación específica como conjunto a priori.

Las calles efectivamente peatonalizadas no coincidieron siempre con las previstas como tales en el planeamiento urbanístico.

Estas acciones de peatonalización fueron de la mano, en todos los casos, de la reordenación del transporte rodado, en particular el colectivo.

De la comparación de las distintas clasificaciones de vías previstas tanto en el Decreto 20843 a principios de los 1980 como en el PECV en 2003, con los sucesivos relevamientos de las vías de tránsito colectivo (ver planos 23, 29, 30, 31, 34 y 35), surge que algunas calles de neto dominio vehicular, no previstas para peatonalizar, se incluyeron finalmente en el conjunto peatonal.

Tal fue el caso de Sarandí, que era históricamente una vía de transporte colectivo y para los años 1980 la principal vía "de entrada" vehicular a la península. O el caso de Pérez Castellano y Yacaré que fueron las principales vía del transporte colectivo hasta entrado el siglo XXI.

La peatonalización involucró tanto calles de dinámica vehicular muy fuerte, como las antes mencionadas, donde los cambios en la movilidad del área debieron ser más pronunciados, hasta otras de dinámica vehicular baja y carente de tránsito colectivo, como Washington y Alzaibar, o incluso muy baja, como el caso de Bacacay o 25 de Agosto.

Las primeras etapas de peatonalización tuvieron un carácter empírico y exploratorio y estuvieron íntimamente ligadas a la actividad comercial y turística: Pérez Castellano en 1986 (Etapa 1) y Sarandí en 1992 y 1995 (Etapas 1 y 2). Se llevaron a cabo en puntos específicos de la Ciudad Vieja que ya recibían un importante flujo peatonal y concentraban un importante número de comercios y edificios de alto valor patrimonial.

Los motivos de la peatonalización para dichas etapas, según expresan sus protagonistas[11], refirieron a canalizar unas dinámicas de uso peatonal intenso ya existentes y a rehabilitar un ambiente urbano deteriorado. Esto se condice con las acciones en centros europeos de la década de 1970 que se tomaron en Montevideo como referentes[12].

Las etapas siguientes implicaron otras consideraciones más bien relacionadas a la rehabilitación medioambiental, la generación de nuevo espacio público abierto para el peatón dentro de la densa masa construida y a desencadenar efectos de rehabilitación sobre el tejido urbano adyacente[13], cuestiones más relacionadas a la reflexión sobre el dominio peatonal de fines del siglo XX[14] y principios del XXI.

Estas nuevas etapas involucraron sectores con dinámicas de circulación peatonal y ocupación de actividades más bajas: Sarandí en 2005 y 2010 (Etapas 3 y 4), Pérez Castellano en 2009 y 2010 (Etapas 2 y 3), y 25 de Agosto (etapa única), tal como se evidencia en los diagnósticos previos a las peatonalizaciones llevados a cabo en el PECV en 2003[15].

De las entrevistas realizadas para la presente investigación se desprende que, más allá de los cambios observables a simple vista, no existieron en ningún caso estudios o mediciones de los resultados obtenidos luego de cada etapa.

En este sentido, podría decirse que se trató de un proceso intuitivo de acciones

[11] Ver *Apéndice* 1. *Entrevistas* 1,2 y 3.
[12] Ver *Marco Teórico,* 1.1.8 y *Antecedentes sobre la peatonalización* de calles, 1.3.1
[13] Ver *Apéndice* 1, *Entrevista* 4.
[14] Ver *Marco Teórico,* 1.1.8 y 1.1.9.
[15] Ver Parte 3. *Proceso Reciente*, 3.3.3.

pragmáticas que ganó mayor ímpetu a partir del Plan Especial de Ciudad Vieja, tomándolo como marco, y a la vista del éxito que por observación directa se desprendía de las primeras etapas en los años 1980 y 1990.

5.2.2 Sobre el rol del espacio público peatonal de estudio en la rehabilitación urbana de la Ciudad Vieja

De la investigación se desprende que, luego de ejecutadas las sucesivas etapas de peatonalización, el tejido urbano en estudio efectivamente ha sufrido transformaciones que han rehabilitado en un porcentaje importante los predios adyacentes, mejorando el estado de mantenimiento de las edificaciones, aumentado el nivel de ocupación y favorecido la instalación de usos colectivos.

Las acciones sobre el espacio público y aquellas sobre el espacio privado (jurídicamente hablando), actuando en conjunto, han contribuido a mejorar el ambiente urbano en general, en mayor o menor medida, dependiendo del sector.

Por otra parte, en muchos de los casos, se sucedió un proceso de expansión de la actividad privada desde los predios hacia la vía pública, y en algunos puntualmente, la introducción de la actividad pública desde la calle a los predios frentistas.

No obstante, pueden distinguirse en cada Unidad *Territorial* de estudio, comportamientos diferentes.

En las primeras etapas de peatonalización de la calle Sarandí junto a Bacacay y Policía Vieja (Unidad 2), en 1992 y 1995, la propia actividad peatonal y la densidad de actividades presentes se vio reforzada por la intervención en el espacio público peatonal, que canalizó y potenció una dinámica de uso preexistente.

Se sucedió entonces un proceso paulatino de rehabilitación del tejido urbano y sobre todo de intensa ocupación del espacio público por la actividad privada gastronómica, en aquellos tramos donde esta era propicia (Bacacay y frente a la Plaza Matriz).

Mientras tanto, luego de las *Etapas* 3 y 4 de peatonalización de la misma calle (Unidad 2), en 2005 y 2010 respectivamente, el proceso de rehabilitación del tejido adyacente fue más notorio y significativo, ya que partió de unas condiciones mucho más adversas. Posteriormente a las acciones de peatonalización se visualiza un proceso de densificación de la ocupación del tejido (alta disminución de edificaciones desocupadas), aumento de la actividad comercial (cantidad de locales) y de los usos colectivos en general, lo cual da como resultado una intensificación en el uso de la calle.

Aquí se entiende que la intervención en el espacio público funcionó más como un detonante que como un catalizador; probablemente aprovechando cierto *goteo* de la intensa actividad presente en los primeros tramos peatonalizados (*Etapas* 1 y 2) así como la expectativa generada por su éxito.

Esto no significa que los tramos involucrados en las Etapas 3 y 4 hayan alcanzado los porcentajes de ocupación y uso y el nivel de conservación del tejido involucrado en las primeras etapas (que continúan siendo mayores) pero, comparativamente, se visualiza en ellas transformaciones mucho más pronunciadas.

Por otra parte, las transformaciones pos-peatonalización observadas sobre las calles Pérez Castellano, Piedras, Yacaré y Washington (Unidad 3), siguieron

procesos semejantes aunque con otras particularidades.

En estos casos, la intervención sobre el espacio público se vio reforzada (en todas las etapas de peatonalización) con un fuerte apoyo por parte de la Intendencia de Montevideo para lograr la rehabilitación del tejido urbano deseada.

Este apoyo consistió por un lado, en fuertes incentivos para la rehabilitación privada (sobre todo orientada al destino habitacional) y por otro implicó acciones directas por parte de la IM tanto en el espacio privado (rehabilitación de fachadas) como en la generación de más espacio colectivo (Museo y Plaza del Carnaval).

De tal forma, los procesos de rehabilitación del tejido se vieron apoyados con intervenciones o financiaciones sucesivas, durante todo el período en estudio (1986 – 2020), como fuera mencionado en el punto 5.1.3.

Esto logró el efecto deseado de mejoramiento del paisaje urbano-edilicio, observándose aquí un proceso de ocupación, intensificación de actividades y rehabilitación privada más modesto que para el caso de Sarandí.

Así se pone en evidencia la relevancia de las políticas públicas de gestión, promoción e intervención directa, allí donde una recuperación espontánea a partir de la acción puntual en espacio público es menos probable debido a las condiciones de partida.

Si bien sobre la calle Pérez Castellano continúa existiendo un desbalance entre el norte y el sur de esta *Unidad* de estudio, se observa que se ha producido un paulatino *derrame* de la actividad concentrada en su extremo norte (alrededores del Mercado del Puerto) hacia el sur. Claramente se han comenzado a localizar sobre esta calle servicios vinculados al turismo, fundamentalmente gastronómicos, que se complementan con los servicios barriales que siempre la caracterizaron. Los servicios al turismo tienden a exigir cierto estado en las edificaciones y ambiente urbano que lo contienen, lo cual potencialmente favorece la rehabilitación del paisaje urbano.

Por lo tanto, podríamos decir que para las Unidad*es* 2 y 3 del *recorte territorial* (vertebradas por Sarandí y Pérez Castellano respectivamente), existió un efecto demostrativo de las políticas públicas de intervención en espacio público de la Intendencia de Montevideo que, unido a las políticas de gestión y actuación patrimoniales, contribuyó a desencadenar procesos de rehabilitación del espacio privado, considerada esta no sólo desde lo edilicio sino desde lo funcional.

Tales procesos parecen haber resultado exitosos en el sentido de que no sólo mejoraron las condiciones físico-materiales del entorno urbano sino que contribuyeron a generar importantes dinámicas de ocupación y actividad (comercial y habitacional sobre todo, pero también de usos culturales, administrativos, de oficias y otros complementarios).

Podría cuestionarse que estos cambios favorables en las *variables de estudio* son un fenómeno extendido a toda el Área Patrimonial, y de hecho cabe mencionar que se aprecian con más intensidad a partir de la aprobación del PECV en 2003[16], pero de la comparación con los Casos testigo se desprende que esto no fue así.

Si bien se aprecia un número importante de obras llevadas a cabo entre 2003 y 2010 (acorde a la investigación consultada del Arq. Spósito[17]) más o menos

[16] Dato surgido de la comparación de los datos de relevamientos de 1983, 2000 y 2010 y de las obras ejecutadas por padrón.
[17] Spósito, E. (2011).

uniformemente distribuidas en el área desde Pérez Castellano hacia el este, en lo que refiere al porcentaje de ocupación, estado de conservación y los destinos que se instalaron en el tejido, se aprecian diferencias entre las calles peatonalizadas y el resto.

Tal como se expuso en el punto 5.1, los cambios no fueron congruentes. Por ejemplo, de comparar los datos de la calle Sarandí (Unidad 2) con su Caso testigo 25 de Mayo[18], resulta que mientras que en la primera aumentó notoriamente el uso comercial, siendo el netamente prevalente en las plantas bajas, y se dio el aumento del uso colectivo, sobre 25 de Mayo no varió el porcentaje de uso comercial, distribuyéndose más equitativamente con otros usos en las plantas bajas (oficinas, cultural, financiero-administrativo), notándose una mayor presencia del uso gubernamental. Como resultado el uso colectivo en planta baja resultó mucho menor sobre 25 de Mayo que sobre Sarandí (incluyendo Bacacay, Policía Vieja y Alzaibar).

Por otro lado, de la comparación entre Pérez Castellano y su Caso testigo (la calle Colón) surge que mientras que la primera aumentó su porcentaje de ocupación, sobre todo destinado a uso comercial gastronómico y turístico, mejorando notoriamente el estado de las edificaciones, sobre Colón pasó lo inverso. En Colón aumentó notoriamente el porcentaje de desocupación, lo cual derivó en una importante disminución de la actividad comercial en planta baja, y a la vez empeoró el mantenimiento de las edificaciones. De esta forma, al día de hoy contrasta fuertemente una dinámica peatonal en paulatino crecimiento y un ambiente urbano en paulatina rehabilitación sobre Pérez Castellano, con un marco edilicio deteriorado y una baja dinámica peatonal sobre Colón.

Además de los procesos antes dichos, se produjeron otros propios del tipo de intervención que, al restringir el dominio vehicular de la calle, posibilitaron una apropiación de ella de manera más directa por el peatón y el traspaso alternante de las actividades públicas y privadas entre la calle y los predios.

Tal es el caso de las ocupaciones de la vía pública con la actividad privada, principalmente la gastronómica, mediante la instalación de mesas, sillas y elementos complementarios, pero también con otros tipos de actividad comercial que utilizan el espacio público para exhibición de su mercadería (desde verduras hasta objetos de arte escultórico).

Los datos de relevamientos analizados arrojan que existió un derrame de la actividad colectiva privada hacia el espacio público con la ocupación de la vía peatonal. Esta ocupación varía sus características según la zona.

Encontramos una situación de ocupación gastronómica consolidada y sostenida desde sus comercios para el caso de Pérez Castellano (Etapa 1 y 2), asociada al Mercado del Puerto, *leitmotiv* del proyecto original de 1984, extendida luego a Piedras y que se mantiene al día de hoy.

Por otro lado, sobre Sarandí y a excepción de la ocupación consolidada sobre la Plaza Matriz (*leitmotiv* del proyecto de peatonalización también), en el resto de los tramos la ocupación ha sido muy parcial y fluctuante. Sobre Bacacay sin embargo, la ocupación por locales gastronómicos en las plantas bajas es mayoritaria, así como su extensión hacia la peatonal, tal vez por sus condiciones climáticas resguardadas y por su relación con el Teatro Solís y la zona de mayor intensidad peatonal de Ciudad Vieja.

Tanto sobre Sarandí como en Bacacay las ocupaciones de la calle peatonal

[18] Ver *Parte 4, Comparativo de datos recientes*.

refieren a mesas y sillas de locales gastronómicos, mientras que sobre Pérez Castellano y Yacaré, muchas refieren a exhibición de mercadería (de variada índole).

Sin embargo, las ocupaciones de la vía pública resultan muy por debajo de lo esperado previo a la investigación. A excepción de los tramos mencionados anteriormente, en el resto llama la atención la baja ocupación, considerando que se trata de una potencialidad brindada al privado para expandir y visibilizar su actividad. Fuera de los tramos antes mencionados, aquellos con mayor ocupación de la vía pública por la actividad privada son los de la Etapa 4 de Sarandí (Unidad 2) con un 25% de padrones que toma este partido. El tramo con menor ocupación es 25 de Agosto, con un 0%.

En el caso inverso, se observa una inducción de la actividad colectiva desde el contenedor público (calle) hacia el contenedor privado (edificaciones). Esto se dio en dos sentidos.

Primero en las plantas bajas que aumentaron su ocupación con usos colectivos, actividades que reciben público que circula por la calle (comercios, usos culturales, sociales, gubernamentales, etc.).

Segundo, por la incursión en predios particulares de destinos usualmente localizados en el espacio público, como ser el de plaza. Dentro de estos casos encontramos el de la Plaza del Carnaval, ejecutada por la IM sobre la Peatonal Piedras en un predio propiedad de un ente estatal, la Plaza de la Diversidad, también ejecutada por la IM pero en un sector de un predio particular cuya seción al dominio público se negoció y, más recientemente, el patio Mainumby sobre Sarandí, ejecutado por un actor privado en un predio de propiedad estatal (todos expuestos en la Parte 2. *Proceso reciente*). Corresponde indicar que aunque estos dos últimos casos se sucedieron más recientemente, luego de los períodos pos-peatonalización estudiados para este caso, se trata de acciones que se relacionan directamente al dominio peatonal de la vía de circulación en la cual se implantaron y derivaron de su uso peatonal asentado en el tiempo.

Ahora bien, en este punto corresponde mencionar el caso de la peatonalización de la calle 25 de Agosto y el acondicionamiento de los espacios públicos sobre la Rambla adyacentes a la misma (Unidad Territorial 1), que se separa en sus efectos de los procesos sucedidos en las otras Unidades.

Para esta Unidad, no se desprende de esta investigación un cambio significativo que pudiera emparentarse con la intervención en el espacio público.

Aquí, donde no se llevaron a cabo las acciones de tipo *palanca* que caracterizaron a Pérez Castellano, si bien las condiciones del tejido urbano mejoraron, tal como se expuso en la Parte 4 y en la Parte 5.1.1 de esta investigación, los porcentajes fueron menores y no significaron un aumento de los usos colectivos en planta baja relacionados a los nuevos espacios públicos. Es más, si bien la intervención mejoró notoriamente la calidad del espacio público existente, se observa en los últimos años un retroceso en este sentido, propio de un espacio en desuso (roturas, falta de limpieza, avance de la vegetación, vandalización).

La extensión de la actividad privada a la vía pública fue nula, según los registros consultados, aunque el proyecto de acondicionamiento del espacio público previó sectores específicamente destinados para tal fin.

Se entiende que claramente para este caso serían necesarias acciones o políticas complementarias para lograr un proceso de transformación del tejido urbano

que resulte significativo.

En tal sentido, se considera que para el desarrollo eficaz de dichas políticas públicas (de acción y gestión), podrían generarse a partir de las variables analizadas, indicadores que midieran los cambios en el tejido y sirvieran tanto para evaluar las transformaciones a posteriori, como para monitorearlas y planificar nuevas. Esto va en la línea de lo expresado en el *Marco teórico* (Parte 1, 1.1), aunque referido a un lapso reciente, sobre interrogar al territorio como herramienta de proyecto además de evaluación.

Con una observación de los cambios en el tejido, se entiende que podrían diseñarse acciones o programas de apoyo complementario más eficientes allí donde se necesiten y aprovechar mejor las transformaciones que naturalmente se dieran en los sectores territoriales más pujantes.

5.2.3 El dominio peatonal en la *vocación histórica* del territorio

Habiendo quedado expuesto el proceso histórico en que se enmarcó el recorte territorial de estudio, surge la pregunta:

¿Existe una relación entre los procesos de cambios observados posteriormente a las peatonalizaciones y la evolución histórica de dichos recortes del tejido urbano-patrimonial?

Es decir, ¿se encuentra una conexión entre el aumento de la dinámica peatonal y la rehabilitación del tejido urbano a ella asociada con una *vocación histórica*[19] del territorio en estudio que acompañe esta tendencia?

Para acercarse a responder esta pregunta sería necesario complementar el abordaje con otros varios registros. Sin embargo, se pueden hacer algunas observaciones:

- Los sectores peatonalizados donde existe una mayor dinámica peatonal, ya sea por su flujo, permanencia, uso, o actividades colectivas instaladas, así como un tejido urbano rehabilitado en su estado y ocupación, coinciden con aquellos donde históricamente existió una dinámica peatonal alta, aun cuando convivía (hasta conflictivamente) con la dinámica vehicular (Sarandí desde Juncal a Ituzaingó y Pérez Castellano en su extremo norte).
- Los sectores en los que se notaron mayores transformaciones en lo que refiere al estado y ocupación del tejido urbano así como a la incorporación de actividades colectivas relacionadas al tránsito peatonal, fueron aquellos en los que, si bien históricamente no tenían una relevancia peatonal tan notoria, con dinámicas mucho más bajas relacionadas más al uso de habitación, estaban directamente vinculados, desde el punto de vista físico, a los sectores comentados anteriormente. Esta vinculación física parece haber extendido la tendencia de los sectores más *fuertes* hacia los aledaños que fueron peatonalizados.
- Sectores que históricamente habían consolidado una ocupación, actividades y dinámica peatonal importantes pero no fueron peatonalizados, no atravesaron procesos de rehabilitación tan marcados, ni relacionados al dominio peatonal (25 de Mayo), incluso en algunos casos hasta pasaron por procesos de importante deterioro (Colón).

[19] *Vocación* entendida como una inclinación histórica que permanece hasta nuestros días.

5.2.4 ¿Conjunto o sistema?[20]

Cabe cuestionarse si podemos referirnos a las vías peatonales actuales de la Ciudad Vieja como sólo un conjunto o también como un sistema.

Si bien serían pertinentes otros estudios que analizaran particularmente la relación de las distintas Unidades Territoriales entre sí, pueden hacerse algunas observaciones al respecto.

Como se expuso en el punto anterior, la conformación del conjunto de calles peatonales se dio por acciones aisladas, sin una prefiguración de conjunto. Tampoco se trató de un conjunto cerrado, planificado como tal, sino que fue incorporando componentes paulatinamente.

Actualmente el conjunto visto desde el punto de vista de su extensión y localización territorial, posee un sector de calles vinculadas físicamente, Sarandí y Pérez Castellano (Unidades 2 y 3), y otro desvinculado, 25 de Agosto (Unidad 1).

Si bien se infiere de la investigación que objetivos similares de reacondicionamiento urbano motivaron todas las etapas de peatonalización[21] (mejoramiento del espacio urbano, aumento de la ocupación de usos deseados, rehabilitación del contexto edilicio) cabría preguntarse si existe un orden entre todos los elementos del conjunto logrado o si funcionan con lógicas separadas.

Constatando las diferencias de ocupación y estado edilicio, así como el mantenimiento del espacio público derivadas de esta investigación, es presumible que al menos los sectores desligados físicamente no funcionen de manera relacionada alguna.

Aún para el caso de las calles que constituyen un continuo peatonal, Sarandí y Pérez Castellano (Unidades 2 y 3), sería conveniente investigar si efectivamente funcionan como una red o por subsectores con lógicas operativas diferentes, cuestiones que parecen referir más directamente a su contenido, a su uso cotidiano por parte del peatón, que a las definiciones espaciales del continente.

De confirmarse esto último, sería interesante generar una sinergia a partir de los sectores más pujantes que apoye a aquellos más deprimidos, en una lógica sistémica, para su gestión futura.

5.2.5 ¿Calles peatonalizadas o calles peatonales?

En la medida en que el conjunto peatonal se fue conformando, comenzó a cambiar la articulación entre el dominio peatonal y el vehicular en Ciudad Vieja. Primero porque esto implicó necesariamente sucesivos reordenamientos del tránsito, que resultaron muy significativos, y además porque se sumaron 50.300m2 aproximadamente de espacio público peatonal abierto calificado, incrementando significativamente el mismo.

En la línea de lo expuesto en el *Marco Teórico* sobre la definición de *ciudad peatonal*[22], cabe pensar de qué manera la expansión del dominio peatonal se desarrolló a partir de la peatonalización de calles.

Si bien los primeros tramos peatonalizados implicaban la segregación total del tránsito vehicular, desde el inicio hubo que lidiar con los estacionamientos allí

[20] Ver definiciones en Parte 1. Introducción, 1.1.1.
[21] Ver Anexo 1, *Entrevistas*.
[22] Ver *Marco Teórico,* 1.1.8.

existentes y la forma de integrar aquellos que no fuera posible relocalizar.

En las últimas etapas de peatonalización, la idea de convivencia de tráficos comenzó a incorporarse más directamente. Tal fue el caso de la calle Washington, de proyecto bien diferente al resto, ya que permite el pasaje vehicular continuo pero sumamente ralentizado[23].

Más recientemente y por fuera del conjunto peatonal, se implementaron otros dispositivos ya enumerados en la Parte 3 (*Proceso Reciente*), como el ensanchamientos de veredas, las estaciones de descanso, etc., con el fin de aumentar y mejorar el dominio peatonal, restringiendo pero sin eliminar el vehicular y apostando además a la incorporación de otros medios de transporte alternativos, con las ciclovías.

Si bien estas últimas acciones no son parte de esta investigación, cabe mencionarlas ya que responden a una lógica diferente de actuación en el dominio peatonal, más emparentada con la búsqueda de convivencia entre medios de transporte que con la segregación.

En este sentido, se observa que con el programa *Ciudad Vieja a escala humana* se produjo un punto de inflexión en la mirada al dominio peatonal, que dejó de lado la peatonalización de calles para apostar a otro tipo de dispositivos que alcanzaran todos los sectores de la Ciudad Vieja.

Este pasaje resulta acorde a la evolución de los criterios internacionales expuestos en el Marco Teórico (punto 1.1.8), que apuntan a la integración de la dimensión humana como componente sustancial de la planificación urbana en general, y no sólo a áreas o sectores determinados. El relato teórico tuvo en este sentido, su correlato sobre el territorio.

Correspondería analizar sin embargo, si las acciones ejecutadas en Ciudad Vieja con este marco conceptual, efectivamente tuvieron los efectos deseados, mejorando la condición ambiental y el uso peatonal de un área de la ciudad especialmente sensible (tanto por su alto valor patrimonial como por la variedad de actividades y poblaciones que en ella conviven).

Sería interesante estudiar también, si las *calles peatonalizadas* objeto de este estudio se convirtieron realmente en *calles peatonales*, según el concepto expuesto en el Marco Teórico, punto 1.1.8.

Nuevos estudios cuantitativos y cualificativos se hacen necesarios, que identifiquen la relación del peatón con el espacio urbano y midan la *dimensión humana* de los productos arquitectónico-urbanísticos.

En la línea de lo propuesto por el *urbanismo feminista* y expuesto en el Marco Teórico (1.1.9), se entiende que resultaría de especial utilidad para el estudio del dominio peatonal en la Ciudad Vieja, en especial sobre el recorte que abarca este estudio, profundizar en un estudio funcional y relacional que vincule al usuario cotidiano con la definición física del entorno. Trazar las redes conformadas por el uso cotidiano del territorio y ver de qué manera las calles peatonales se encuentran incluidas en ellas. O lo que es más, ¿cómo la definición de estas calles y los espacios adyacentes podría favorecer, mejorar o ampliar estas redes?

Sería interesante analizar si aquellos sectores en los que se evidenciaron procesos de transformación del tejido más notorios luego de las peatonalizaciones, se corresponden con sectores incluidos en las redes

[23] Ver Apéndice 2. *Proyectos peatonales.*

cotidianas de uso del territorio y si, tal vez aquellos en los que no se vio una transformación efectiva, corresponden a sectores que quedan por fuera de las dinámicas diarias de uso de la población.

Para ello sería necesario salir de la órbita urbanístico-arquitectónica para el análisis del fenómeno territorial e incorporar múltiples disciplinas que construyan a una aproximación más integral (social, cultural, económica, medioambiental, etc.). Salirse de un estudio centrado en el tejido urbano como contenedor de actividades (como el de esta tesis) para correrse a uno centrado en el usuario.

Se entiende que la Ciudad Vieja resulta particularmente atractiva para un estudio de este tipo por algunas de sus características particulares:

- Se trata de un territorio compacto en su ocupación con claros límites físicos entre el espacio público y el privado, definidos en sentido jurídico.
- Conjuga dos poblaciones con dinámicas bien diferentes: la residente y la flotante, que responden a una diversidad de actividades.
- Concentra en un territorio poco extenso un abanico de usos muy variado.
- Cuenta con un importante registro de información de relevamientos del área desde los años 1980.

Cabe mencionar además que su Plan Especial se encuentra actualmente en revisión, momento propicio para incorporar nuevas herramientas de análisis del territorio.

Si bien esto excede el alcance de esta tesis podría consistir en una línea de investigación futura.

5.2.5 Sobre el rol de lo colectivo en la dicotomía espacio público - espacio privado

En el contexto urbano de pos-peatonalización expuesto, en el cual se identifica la *filtración* de actividades desde el espacio público al privado y viceversa y el límite público – privado se redefine, cabe la reflexión planteada en el *Marco Teórico (puntos* 1.1.1, 1.1.5 y 1.1.7.) sobre la definición del espacio colectivo.

En este sentido, en muchos de los tramos peatonalizados se observa una marcada tendencia al aumento de los usos que en esta tesis se han definido como *colectivos,* relacionados tanto a las edificaciones (en especial las plantas bajas) como a la calle en sí misma, y que implican tanto actividades generadas desde la esfera pública como privada y espacios que jurídicamente pertenecen a cualquiera de las dos.

Habiendo corroborado con la investigación, que la intervención en el espacio público puede redundar en la mejora del espacio privado (tal como sucedió en la mayoría de los tramos estudiados), cabría preguntarse de qué forma la intervención en el espacio privado puede redundar en un mejor espacio público. O mejor dicho, ¿cómo puede el espacio privado generar espacio colectivo?.

Atendiendo a la *dimensión humana* a la que se hizo referencia en el punto anterior, sin duda cobra relevancia el papel que juega el *borde* en esta definición, entendido no como elemento lineal sino más como un fenómeno vinculante.

Resultaría interesante ahondar en el estudio de su definición, como elemento de regulación de la actividad colectiva. ¿Cuáles son sus características determinantes? ¿De qué depende su variación? ¿Con qué lógicas se entreteje lo público con lo privado? ¿De qué forma influye el diseño y la definición

programática del borde en la calidad del ambiente urbano? ¿Qué variables deberían analizarse en su definición que se relacionaran a la generación de un mejor y mayor espacio colectivo? ¿Cómo estas podrían traducirse a políticas de gestión, planificación y normativa?

Aquí se abre una nueva línea de investigación que excede el alcance de esta tesis. Se partiría de una eventual hipótesis de que efectivamente hay fachadas que favorecen o no el intercambio entre el espacio público y el privado, de la misma manera que hay destinos que lo favorecen. Asimismo, de la hipótesis de que esto puede de alguna forma regularse en la norma y preverse en la gestión.

Una mirada más cercana a los proyectos privados podría analizar su grado de *público* o *colectivo*, tanto desde el punto de vista formal como funcional, o incluso, desde el punto de vista simbólico. En el marco de lo expuesto en el punto 1.1.5 de esta tesis, estudiar cuál es su aporte a lo público, entendido como *lo urbano*, *lo ciudadano*… ¿Cómo dar valor *público* a lo *privado*?

Se entiende que la generación de espacio colectivo por parte del privado, además del agente público, resulta especialmente relevante en zonas distinguidas por sus valores patrimoniales ya que son más sensibles a la necesidad de apropiación de ellas por parte de la comunidad, no sólo de forma individual sino colectiva.

La pregunta queda planteada, ¿cómo aportar desde la intervención privada al espacio colectivo?, aquel donde lo privado y lo público se encuentran.

BIBLIOGRAFÍA

AUGE, M. (2002). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa SA.

AUGE, M. (2018). *El paso de los lugares a los no lugares*. FADU, UDELAR.

BARACCHINI, H. y ALTEZOR, C. (2010). *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo*. Trilce.

BOHIGAS, O. (1999). La función educativa de los espacios urbanos. *Revista Barcelona Metrópoli Mediterránea*, (47). https://www.bcn.cat/publicacions/bmm/47/cs_qc4.htm

BOHIGAS, O. (2003). En defensa de la urbanidad. En J. Borja y Z. Muxi (Ed.), *Espacio público, ciudad y ciudadanía* (Prólogo). Electra.

BOHIGAS, O. (2019). Discurso tras la recepción del Premio Medalla de Oro del RIBA 2019. *Revista A&P*, 12-17. http://www.ayp.fapyd.unr.edu.ar/index.php/ayp/article/download/199/155/

BORJA, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. *Ambiente y desarrollo,* 14 (3), 13-22.https://www.pieb.org/espacios/archivos/doconline_ciudadania_y_espacio_publico.pdf.

BORJA, J. (2002). La Ciudad Conquistada. *Revista digital Café de las Ciudades* (2). http://www.cafedelasciudades.com.ar/numero_dos.htm

BORJA, J. y MUXI, Z. (2003). *Espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electra.

BORJA, J. (2005 A). Espacio público, condición de la ciudad democrática. La creación de un lugar de intercambio. *Revista digital Café de las Ciudades* (42). http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_42_1.htm

BORJA, J. (2005 B). La Revolución Urbana I. *Revista digital Café de las Ciudades* (31). http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_31.htm

BORJA, J. (2014). Sobre la Revolución Urbana. *Revista digital Café de las Ciudades* (141). http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_141_1.htm

BORJA, J. (2014). ¿Quién hace la calle, quién la usa, para qué sirve? *Revista digital Café de las Ciudades* (137). http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_137.htm

CANESSA, M. (1976). *La ciudad vieja de Montevideo*. As.

CARMONA, L. (1997). *Ciudad Vieja de Montevideo. 1829 - 1991. Transformaciones y propuestas urbanas.* Instituto de Historia de la Arquitectura (Facultad de Arquitectura, UDELAR) y Fundación de cultura universitaria.

CARMONA, L. y GÓMEZ, M. (2002). *Montevideo proceso planificador y crecimientos*. Facultad de Arquitectura, UDELAR.

CARMONA, L. y VARELA, A. (2006). Ciudad heredada, intervenida, reinventada. A propósito del sistema de peatonales de la Ciudad Vieja de Montevideo. *Revista Pampa,* (2), 165-184. UNL.

CARRIÓN, F. (1997). El regreso a la ciudad construida*. Pretextos, (*10), 75-93 http://works.bepress.com/fernando_carrion/74/.

CARRIÓN, F. (2001 A). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina.* FLACSO.

CARRION, F. (2001 B). *Centros históricos de América Latina y El Caribe*. UNESCO-BID-SIRCHAL.

CARRIÓN, F. (2004 A). Espacio público, punto de partida para la alteridad. En Velásquez (Ed). *Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad*. (pp. 55-79). Fundación Foro Nacional por Colombia / FEDEVIVIENDA / Corporación REGION/ATI.

CARRIÓN, F. (2004 B) Los centros históricos en la era digital. *ICONOS, (20)*, 35-44. Flacso-Ecuador.

CARRIÓN, F. (2005). *El centro histórico como proyecto y objeto de deseo*. En: Revista *EURE*, 31 (93), 89-100. www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609306.

COMISIÓN ESPECIAL PERMANENTE DE LA CIUDAD VIEJA. (1987). *La Gaceta de San Phelipe de Montevideo*, (1). Intendencia Municipal de Montevideo.

CRAVOTTO, A. (febrero 1979). *Integración de los centros históricos con los problemas de la ciudad contemporánea*. Coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas. Quito, Ecuador.

CRESPI, A. e INDA, N. (1989). *Renovación urbana. La calle Piedras*. HABITPLAN Consultores.

CRISPO, J. 1988. Ciudad Vieja. ¿Una experiencia repetible de gestión urbana? *Revista Arquitectura*, (258) 32-39. SAU.

CORBOZ, A. (1983). El territorio como palimpsesto. En A. Martín Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 25-34). UPC.

DE SIERRA, F. (2003). Del espacio público tradicional a los escenarios contemporáneos. En *Montevideo a cielo abierto. El espacio público*. (p.17-25). Intendencia Municipal de Montevideo y Junta de Andalucía.

DE SOLÁ-MORALES, M. (27 de abril de 1992). Espacios públicos, espacios colectivos. *Revista Digital Carajillo de la Ciudad.*
http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5_art3.htm.

DEL POZO, J. (2008). El concepto de ciudad educadora hoy. En *Educación y vida urbana: 20 años de ciudades educadoras* (pp. 25-34). Santillana.

DELGADO. M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata. www.fepsu.es/docs/urbandocs/URBANDOC1.pdf

FOSSEY, P. (1958). *Montevideo*. Consejo Departamental de Montevideo.

FRAMPTON, K. (2002). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. GG.

GIORDANO, F., LEAL, G. y MAZZINI, A. (2014). *Montevideo y el Grupo de Estudios Urbanos*. Facultad de Arquitectura (UDELAR) y Ediciones MCV.

GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS (1983). *Una ciudad sin memoria*. Banda Oriental.

GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS (1984). *La ciudad vieja de Montevideo. Posibilidades de rehabilitación*. Banda Oriental.

GRUPO DE ESTUDIOS URBANOS (1987). *Aspectos socioeconómicos y ambientales. Ciudad Vieja de Montevideo*. Banda Oriental.

GEHL, J. (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios.* Reverté S.A.

GEHL J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.

GIORDANO, F. y LORENTE, R. (1983). Ciudad Vieja. Una propuesta de interacción urbana. En *Revista Arquitectura SAU,* (251) 18-25.

GORELIK, A. (2008). El romance del espacio público. En *Alteridades* 18 (36) 33-35. https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/196/195.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO, ét al. (2008). *Guía Arquitectónica y Urbanística de Montevideo*. Intendencia Municipal de Montevideo, Facultad de Arquitectura (UDELAR) y Junta de Andalucía.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO (1976). *50 años de la Comisión Financiera de la Rambla Sur*. Intendencia de Montevideo.

JACOBS, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros S.L.

KOOLHAAS, R. (1994). La ciudad genérica. En A. Martín Ramos (Ed.) (2004), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 73-82). UPC.

LOMBARDI, G. (1998). Centros Históricos de América Latina y el Caribe. Estrategias de conservación. *Boletín SAU*, 26-29.

LOW, S. (2005). Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales. *Revista electrónica Bifurcaciones*, (5) 1-14. http://www.bifurcaciones.cl/2005/12/transformaciones-del-espacio-publico-en-la-ciudad-latinoamericana/

LUQUE AZCONA, E. (2007). *Ciudad y Poder: la construcción material y simbólica del Montevideo Colonial (1723 - 1810).* Universidad de Sevilla.

MARTÍN RAMOS, A. (Ed.) (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. UPC.

MARTÍN RAMOS, A. (Ed.) (2014). *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero*. Iniciativa Digital Politécnica.

MENCK FREIRE, C. y VARESE, J. (1996). *Viaje al antiguo Montevideo: retrospectiva gráfico-testimonial*. Linardi y Risso.

MENDES VIVES, E. (2020). *500 años. Lo esencial de la Historia Uruguaya*. Banda Oriental.

MERTINS, A. (1987). *Beiträge zur Stadtgeographie von Montevideo*. Selbctverlag Marburger Geograph.

MORRIS, A. (2013). *Historia de la forma urbana*. Gustavo Gili SL

MTOP, DIRECCIÓN NACIONAL DE TOPOGRAFÍA (sf). *Historia medida de un rico patrimonio*. http://www.mtop.gub.uy/topografia/acervo-historico.

PERDOMO, A. (1994). Recorridos de Hoy. *Revista Elarqa* (10) 14-19.

PETERS, P. (1981) *La ciudad peatonal*. Gustavo Gili.

PUNT 6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus

REMEDI, G. (2000). *La ciudad Latinoamericana S.A. (o el asalto al espacio público).* En: *Escenario 2*, 1 (1) 55-58.

ROLAND, P. (2016) Programa Ciudad Vieja a escala humana. *BSAU* (95) 78-82. http://issu.com/bsau/docs/bsau_-_agosto_2016/95

ROLAND, P., ROUX, M., SCHELOTO, S. (2014). Espacios públicos. En MEC (Ed). *Nuestro tiempo*, (25). http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy

SABATÉ, J. (2004). *De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje Urbano.* En: Revista Urbano, 7 (10) 42-49. http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19871009

SABATÉ, J. (07 de setiembre de 2009). *Condicionantes geográficos en el proyecto territorial* [transcripción de conferencia]. Conferencia en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. Bueno Aires, Argentina. http://www.faud.unsj.edu.ar

SASSEN, S. (2003). Una visita guiada la Ciudad Global. *Revista digital Café de las ciudades*, (10). http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias10_1.htm

SAU (1958). Plan Director para la Ciudad de Montevideo. *Revista Arquitectura SAU.* (235) 2-50.

SAU (2012). Concurso-licitación para el proyecto y construcción de la Peatonal Sarandí (intervalo II: Ituzaingó-Alzaibar). *Revista Arquitectura SAU.* (268) 102-103.

SCHINCA, M. (1992). *Boulevard Sarandí. Memoria anecdotaria de Montevideo*. Tomo II. Banda Oriental.

SCHINCA, M. (1993). *Boulevard Sarandí. Memoria anecdotaria de Montevideo*. Tomo I. Banda Oriental.

SCHINCA, M. (1993). *Boulevard Sarandí. Memoria anecdotaria de Montevideo*. Tomo III. Banda Oriental.

SEGOVIA, O. (Ed) (2007). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía.* SUR.

SENNETT, R. (2017). *The fall of public man*. W.W.Norton and Company.

SPÓSITO, E. (2010). Montevideo. La gestión del Plan Especial de Ciudad Vieja. *Revista Segópolis*, (4) 9-10.

SPÓSITO, E. (2009). *El espacio público como asunto patrimonial* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Javeriana].
https://www.repository.javeriana.edu.co/handle/10554/173

TALLER DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES (1986). *Propuestas a la ciudad: Montevideo 1986.*Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales.

TRAVIESO, C. (1937). *Montevideo en la época colonial. Su evolución vista a través de Mapas y Planos españoles*. Sn.

WAISMAN, M. (1994). *El Patrimonio en el Tiempo. Revista Summa +,* (5) 10-14.

Cartas y recomendaciones internacionales

CONSEJO DE EUROPA (3 de octubre 1985). Convención para la salvaguardia del patrimonio arquitectónico de Europa. Convención de Granada. España.

ICOMOS (1931). *Carta de Atenas para la restauración de monumentos históricos*. Primer Congreso internacional de arquitectos y técnicos de monumentos históricos. Atenas, Grecia.

ICOMOS (25 al 31 de mayo de 1964). *Carta de Venecia sobre la conservación y restauración de monumentos y de conjuntos histórico-artísticos*. Segundo Congreso internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos. Venecia, Italia.

ICOMOS (8 Y 9 de noviembre de 1976). *Carta de turismo cultural*. Seminario Internacional de Turismo Contemporáneo y Humanismo. Bruselas, Bélgica.

ICOMOS (21 de mayo de 1981). *Carta de jardines históricos*. Comité Internacional de Jardines Históricos ICOMOS-IFLA. Florencia, Italia.

ICOMOS (octubre de 1987). *Carta internacional para la conservación de ciudades históricas y áreas urbanas históricas*. Asamblea General de ICOMOS. Washington, Estados Unidos.

ICOMOS (1999). *Carta de Burra, para sitios de significación cultural*. Burra, Australia.

ICOMOS (4 de octubre de 2008). *Declaración de Québec sobre la preservación del espíritu del lugar.* 16ava. Asamblea General de ICOMOS. Québec, Canadá.

ICOMOS (28 de noviembre de 2011). *Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas históricas*. 17ava. Asamblea General de ICOMOS. La Valeta, Malta.

ICOMOS (2012) *Protocolo de Kyoto Patrimonio de la Humanidad y el desarrollo sostenible: el papel de las comunidades locales*. Kyoto, Japón.

UNESCO (5 de diciembre de 1956). *Recomendación que define los principios internacionales que deberán aplicarse a las excavaciones arqueológicas*. 9ª Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Nueva Delhi, India.

UNESCO (14 de mayo de 1954). *Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado.* Convención sobre la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado. La Haya, Países Bajos.

UNESCO (30 de noviembre de 1976). *Recomendación de Nairobi relativa a la salvaguarda de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea*. 19na. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Nairobi, Kenia.

UNESCO (17 de octubre de 2003). *Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial.* 32ava. Conferencia General de la UNESCO. París, Francia.

UNESCO (2011). *Recomendación sobre paisajes históricos urbanos.* Paris: UNESCO.

UNESCO (2011). *Declaración de París sobre el Patrimonio como motor de desarrollo*. XVII Asamblea General del ICOMOS. París, Francia.

UNESCO (2013). *Textos fundamentales de la Convención 2005 sobre la Protección y la Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales.* Paris.

Normas nacionales y locales

Ley 14.040 de 1971. Creación de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación.

Decreto Nº 139/86 de 1986. Exoneración del IVA en obras de rehabilitación.

Ley 17.296 de 2001. Expropiación de bienes declarados MHN.

Ley 18.308 de 2008. Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

Decreto Departamental Nº 20.843 de 1982. Declaración de la Ciudad Vieja como Área testimonial y creación de la Comisión Especial permanente de la Ciudad Vieja.

Decreto Departamental Nº 28.242 de 1998. Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo.

Decreto Departamental Nº 28.324 de 1998. Modificación de las Comisiones Especiales Permanentes.

Resolución Intendencia de Montevideo Nº 276/02 de 2002. Creación del Impuesto a la Edificación Inapropiada.

Decreto Departamental Nº 29.884 de 2002. Nuevo régimen de incentivos e instrumentos punitivos para las Áreas Patrimoniales.

Decreto Departamental Nº 30.565 de 2003. Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja.

Decreto Departamental Nº 35.477 de 2015. Modificación al Régimen Patrimonial.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO (1983). Inventario Básico de la Ciudad Vieja. Montevideo: Intendencia de Montevideo.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO (2000). *Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de Ciudad Vieja y el Centro de Montevideo*. Montevideo: Intendencia de Montevideo.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO (2003). *Plan Especial de Ordenación Protección y Mejora de la Ciudad Vieja.* Intendencia de Montevideo.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO (2010). *Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de Ciudad Vieja*.
http:// www.inventariociudadvieja.montevideo.gub.uy

Informes técnicos e institucionales

COMISIÓN ESPECIAL PERMANENTE DE LA CIUDAD VIEJA (1987). *Recuperación de la Ciudad Vieja. Informe de avance y plan de trabajo*. Informe de archivo, CEPCV.

COMISIÓN ESPECIAL PERMANENTE DE LA CIUDAD VIEJA (1988). *Recuperación de la Ciudad Vieja. Informe de avance y plan de trabajo*. Informe de archivo, CEPCV.

CONSORCIO CONSULTOR NUEVA CIUDAD VIEJA (Nippon Koei LAC, CSI Ingenieros, Equipos Mori, Ibitech SA) (2010-2012).) *Análisis estratégico de actores, socios clave, y de la actividad económica para el desarrollo local.* Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja de Montevideo. IM – BID. Informe de archivo, CEPCV.

COPETTI, J., SERÉ, F., DUCUING, R. y CRISPO, J. (1982). *Ciudad Vieja. Informe del Grupo de Trabajo creado por Resolución Nº 6/82 del Departamento de Planeamiento Urbano y Cultural*. Informe de archivo, CEPCV.

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO, ét al. (2006). *Licitación pública 251/2006. Bases del concurso - licitación para el anteproyecto, proyecto y ejecución de obra de los espacios públicos de la Rambla 25 de Agosto de 1825*. Informe de archivo, CEPCV.

SPÓSITO, E. (2011). *La protección patrimonial y el desarrollo sustentable. Estado de Avance del Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Ciudad Vieja.* Documento inédito.

APÉNDICE 1
ENTREVISTAS

Preámbulo

A continuación se incluyen entrevistas a los involucrados en algunas de las propuestas y proyectos de los tramos de calles peatonales.

Todas fueron realizadas en comunicación propia por correo electrónico entre febrero y abril de 2021.

Arq. Andrés Mazzini

Miembro del Grupo de Estudios Urbanos.

Arq. Francisco Bonilla

Co-autor del proyecto Peatonal Pérez Castellano frente al Mercado del Puerto (1986) en su rol de Secretario Ejecutivo de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

Arq. Gustavo Aller

Autor del proyecto para la Peatonal Sarandí entre Juncal e Ituzaingó, Peatonal Bacacay y Policía Vieja (1992-1995), en su rol de Secretario Ejecutivo de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja.

Arq. Alejandro Berro

Co-autor del proyecto de Peatonal Pérez Castellano, entre Piedras y 25 de Mayo, Peatonal Piedras y Peatonal Yacaré (20006-2009), como arquitecto de la Intendencia de Montevideo.

Entrevista 1

Arq. Andrés Mazzini

Sobre las propuestas de peatonalización del Grupo de Estudios Urbanos

Entrevista propia, vía correo electrónico, 13 de abril de 2021.

1- ¿Por qué se entendía que la peatonalización podía resultar una acción favorable y cuáles eran sus razones y objetivos, para cada caso?

Se entendía que estas propuestas aportaban la posibilidad de un mayor disfrute del espacio público. Se entendía que en las áreas comerciales favorecería el acceso a los comercios y a la vez generaría la posibilidad de encuentro y paseo. en la plaza Zabala estaba más orientado al disfrute del lugar. En todos los casos, como el marco era tratar de hacer la ciudad vieja un lugar más vivible, las propuestas también apostaban a eso.

2- ¿Existieron referentes teóricos que enmarcaran ya sea estas propuestas de peatonalización particularmente o todas las propuestas para Ciudad Vieja globalmente?

En mi caso no recuerdo referentes teóricos al respecto, eran más bien reflexiones que surgía del análisis de la realidad de Ciudad Vieja.

3- ¿Cuáles eran para ustedes en ese momento los referentes internacionales de otras intervenciones o planes para centros históricos?

En relación a este aspecto, analizamos mucho las experiencias de Bologna en particular y en general de las propuestas para otras ciudades italianas. En Latinoaméricana mirábamos los casos de Bahía en Brasil y Cuzco en Perú.

¿Estos implicaban la peatonalización de sectores? No lo tengo claro, pero, fundamentalmente la referencia que buscábamos era en relación a cómo se gestionaba la rehabilitación de centros históricos, los marcos normativos, los financiamientos, la participación de la comunidad, los objetivos que se manejaban, a quien estaban destinadas las áreas rehabilitadas. Nos preocupaba mucho el aspecto social, y que no se desplazara población residente.

4- ¿Qué proyectos antecedentes (ejecutados o no) de peatonalizaciones se tomaron como referentes para estas propuestas (nacionales o internacionales)?

Nacionales, no había. Internacionales se manejaba The Cannery en San Francisco y algunas intervenciones en Londres.

5- ¿Medió intercambio con los actores locales previo a elaborar estas propuestas? ¿Qué ocasiones y qué tipo de intercambio?

Cuando el GEU hace las propuestas, no hubo intercambio con actores locales.

6- ¿Entienden que las peatonalizaciones llevadas a cabo posteriormente en dichos tramos iban en el sentido de sus propuestas?

En términos generales sí. En aspectos de opciones, la elección de palmeras en lo personal me parece muy ajena a la imagen histórica urbana de la ciudad vieja, pero es un mal menor.

ENTREVISTA 2

Arq. Francisco Bonilla

Sobre la Peatonal Pérez Castellano frente al Mercado del Puerto (1986).

Entrevista propia, vía correo electrónico. 16 de marzo y 22 de abril de 2021.

1- ¿Qué motivó llevar a cabo este tramo de peatonalización?

La sensación dentro de un colectivo que comprendía algunos técnicos de la comuna y en especial del Grupo de Estudios Urbanos (GEU), en cuanto a que ese tramo tenía una clara vocación de peatonal.

2- ¿Cuáles fueron sus objetivos?

Mejorar la calidad ambiental y paisajística de una vía de tránsito más bien descarecterizada y con usos poco adecuados, a través de una intervención directa que tendiera hacia un paseo compatible con actividades comerciales y hasta culturales.

3- ¿Desde qué órbita surgió la inquietud de realizarla? (municipal, académica, profesional, etc.)

En parte contestada en 1. Cabría agregar el respecto la fuerte y continua actitud de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja (CEPCV) y de su Grupo Técnico de Trabajo, haciendo un seguimiento y apoyo en cada una de las etapas del proyecto y de la propia obra.

4- ¿Existió participación ciudadana de algún tipo en la decisión o en el proceso de diseño?

Si bien se realizaron sondeos entre los comerciantes del Mercado del Puerto, la respuesta no fue positiva. En algunos casos la actitud fue de indiferencia o de descreimiento:

En otros hubo argumentaciones en contra basadas en situaciones de menor entidad: A cierta hora estacionaban allí un par de ómnibus luego de completar su horario, lo que se visualizaba como una clientela a no perder. Los poseedores de negocios con parrilla entendían que ese tramo les resultaba imprescindible para la descarga de leña.

5- ¿Qué proyectos antecedentes (ejecutados o no) se tomaron como referentes para el diseño? (nacionales o internacionales)

A nivel internacional comenzaban ya a conocerse exitosas intervenciones de peatonalización (Ciudad Vieja de Barcelona y otras áreas de esa ciudad, el llamado Madrid de los Austrias, etc.), con buena respuesta de la ciudadanía. De todos modos, la principal referencia fue un proyecto del GEU del año 1980, que se reproduce.

6- ¿Existieron referentes teóricos que enmarcaran la propuesta?

En términos generales podría decirse que la iniciativa está vinculada al concepto de devolver la ciudad al ciudadano, en especial al peatón, privilegiando la interacción social y la posibilidad de disfrutar adecuadamente un patrimonio edilicio de interés. La disminución de la contaminación ambiental no es ajena a este marco.

7- Cuando dice, “devolver la ciudad al ciudadano”, ¿se refiere a alguno de los siguientes aspectos u otros que quepa mencionar?

- A la supremacía que había cobrado el dominio vehicular en detrimento del peatonal, sobre el espacio de la calle.

- A rehabilitar condiciones de un entorno urbano y edilicio que se había deteriorado paulatinamente.

- A las restricciones que había impuesto el régimen totalitario al uso del espacio público por parte de la ciudadanía.

El concepto de “devolver la ciudad a los ciudadanos”, relacionado con la Peatonal Ciudad Vieja en verdad se relaciona simultáneamente sobre todo con los primeros dos puntos de los que mencionas. Pero el asunto entiendo que merece ser ampliado.

Para comenzar, debí ser más preciso y mejor decir “Devolver el centro histórico a los ciudadanos”. Ese texto tal cual lo escribo ahora, estaba guardado en mi memoria desde que lo leí como encabezado de una nota del diario italiano “L’Unitá”, afín con el gobierno de izquierda que gobernaba Bologna. Fue en 1983 y se refería a la voluntad de dar continuidad a un proceso que había comenzado años antes.

Entre 1964 y 1980 se desarrolló y puso en práctica en aquella ciudad la teoría de la recuperación de los centros históricos. El proceso estuvo liderado por Pier Luiggi Cervellatti, secundado por un equipo multidisciplinario. Partiendo de una revisión del tránsito que convulsionaba el funcionamiento de la ciudad y en particular de los peatones, continuó con la incorporación de residencias de corte popular en el patrimonio edilicio existente del centro de la ciudad que además se ponía en valor. Se estaba produciendo un cambio sustancial en la forma de concebir la ciudad histórica, de alcances internacionales, que dio sustento en Montevideo a la prédica del Grupo de Estudios Urbanos y en especial a la del Arq. Mariano Arana. Se trataba de revertir el proceso que parecen sufrir en general los centros históricos del mundo occidental. Esto es, una creciente tercerización y deterioro del sector fundacional de la ciudad. A ello se sumó la teoría de los CIAM, antagónica de la valoración y conservación de la ciudad histórica. Esas ideas iban permeando de a poco las esferas técnicas, políticas y de la propia gente. Montado en una idea higienista y modernizadora, hace aparición el plan director de 1956 por el que se pretendía una suerte de deconstrucción de la trama urbana de la Ciudad Vieja, una radical sustitución de las construcciones existentes por edificios en altura y al mantenimiento de muy escasos ejemplos de construcciones antiguas de corte monumental. En el mismo se arrasaba entre otros con el Mercado del Puerto. Era un claro remedo de lo que Le Corbusier había planteado para París en el Plan Voisin de 1925. Vale la pena resaltar que el Plan del 56 recién comenzó a perder vigencia en sus aspectos sustanciales con la aparición de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja y unas primeras normas asociadas, poniendo coto a un ciclo de demoliciones acríticas que se había instalado como práctica supuestamente modernizadora en los gobiernos nacionales y departamentales.

Hecha esta puesta en contexto desde el punto de vista histórico y conceptual, podríamos decir a modo de cierre que la obra de la Peatonal Pérez Castellano pretendió sobre todo un cambio sustancial desde el punto de vista ambiental a favor de un uso a favor del peatón. Varias intervenciones en el entorno, algunas prácticamente simultáneas y otras años después, fueron contribuyendo a la consolidación de una nueva centralidad donde se tuvo como norte “Devolver el

centro histórico a los ciudadanos".

8- ¿Qué premisas de diseño se tomaron?

Ante cierta presión para concretar una peatonal, desde algunas esferas de la comuna se pretendió responder con una "vía blanca" a través de la colocación de unos bidones en cada extremo del tramo, algunos días de la semana. Allí fue decisiva la insistencia de la CEPCV en que tal idea, independiente de carecer de la necesaria dignidad, desconocía que era imprescindible la dotación de un equipamiento acorde. Las peculiaridades formales del mercado, de su destino como tradicional centro gastronómico y el potencial para una eventual expansión del rubro formaron parte de las premisas de diseño. La documentación disponible indicaba que un tramo de las antiguas fortificaciones de Montevideo atravesaba el tramo considerado, el cual merecería destacarse de alguna forma, lo que en detalle se definiría durante la obra mediante excavaciones. Finalmente cabe destacar la intención de aportar al entorno una plataforma para eventuales actuaciones de actores, músicos para disfrute de los usuarios de la peatonal.

9- ¿En qué medida la ejecución mantuvo dichas premisas?

Puede decirse que en general las premisas citadas fueron tenidas en cuenta en el proyecto.

10- ¿La ejecución se condijo con el diseño proyectado?

También la ejecución se ajustó al proyecto.

Encontrados los restos de la antigua muralla y evaluándose los mismos como de reducido interés, se optó sólo por destacar su traza con una faja de pavimento con su dirección, la cual resultó ligeramente diferente de lo que se presumía (ver punto 7).

11- ¿La peatonalización fue acompañada de una ordenanza para el Mercado del Puerto? (sobre toldos, cartelería u otros).

En ese momento ya estaba vigente una reglamentación sobre toldos y cartelería para toda la Ciudad Vieja, aplicable por lo tanto al propio mercado. Ello se complementó con la indicación con pavimento de diferente color al general, limitando las áreas de uso gastronómico que extendían la actividad interior de los locales daban frente a la peatonal.

12- ¿Se hizo algún tipo de relevamiento o estudio de diagnóstico y evaluación sobre el tramo antes y después de la peatonalización? (Por ej. Mediciones de usos del Mercado y el espacio público, cantidad de asistentes, procedencia de los mismos, horarios de uso, cantidad de locales gastronómicos, etc.)

No se efectuó un relevamiento para comparar la situación anterior y posterior a la ejecución de la peatonal, aunque resultaba por demás obvio que los asistentes aumentaban considerablemente en particular los clientes de los negocios con extensión hacia el exterior. Vale la pena destacar la actitud de un propietario de un local del mercado que había sido uno de los mayores detractores de la peatonal. Pocos meses después de ponerse en funcionamiento la obra, se apersonó a la entonces sede de la CEPCV (Casa del Arquitecto Tomás Toribio) para agradecernos haber concretado la iniciativa con decisión no obstante los obstáculos encontrados. "Sacamos la lotería sin haber comprado el número", dijo algo emocionado. Fui testigo.

13- ¿Qué efectos observó en el corto plazo sobre el uso del espacio público peatonalizado y las edificaciones vinculadas a dicho espacio?

En parte contestada en punto 11. En lo referente al uso del espacio público se observó una ocupación algo abusiva de todo tipo de artesanos, a los que por un tiempo se les contuvo sobre el pavimento elevado que se pretendía de uso cultural, pavimento que luego se eliminó por no detectarse interés por el uso que en principio se imaginó. Lamentablemente la invasión de artesanos y vendedores de supuestas antigüedades fue un proceso siempre creciente y extremadamente dificultoso de contener. Con el tiempo la peatonal se transformó en punto de encuentro para los tradicionales festejos de fin de año, produciéndose algunos desbordes por la atracción masiva de esos eventos.

Pudo observarse a su vez una recuperación de edificios del entorno (el edificio Jaureguiberry es un caso emblemático al respecto) e inclusive de nueva edificación.

14- Considerando tanto los efectos inmediatos como su evolución hasta la actualidad, ¿entiende que la peatonalización alcanzó sus objetivos?

En términos generales los objetivos planteados se alcanzaron, advirtiéndose sí situaciones no previstas que generalmente refieren a cuestiones de contralor.

ENTREVISTA 3

Arq. Gustavo Aller

Sobre el circuito peatonal conformado por Sarandí (entre Juncal e Ituzaingó), Bacacay y Policía Vieja (1992-1995).

Entrevista propia, vía correo electrónico. 8, 9 y 16 de marzo de 2021.

15- ¿Qué motivó llevar a cabo estos tramos de peatonalización?

El propio decreto Nº 20.843 del año 1983, que creó la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja (histórica primera normativa referente a la protección patrimonial en Montevideo) estableció:

> *"Art.D.368 – Calificación de vías - Las vías existentes en la Ciudad Vieja podrán ser calificadas por la Intendencia Municipal en:*
>
> *A. Vías predominantemente vehiculares*
>
> *B. Vías de mejoramiento peatonal*
>
> *C. Vías peatonales*
>
> *En las vías de tipo A podrá construirse todo tipo de edificio de estacionamiento; en las de tipo B sólo se permitirán estacionamientos como complemento del destino principal del edificio, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación y en las tipo C no se autorizarán ninguna forma de estacionamiento."*

Es decir que en el origen de la protección patrimonial de Montevideo y en este caso específicamente de la Ciudad Vieja, se consideraba importante la realización de calles peatonales y de mejoramiento peatonal.

Posteriormente se estableció un listado de algunas vías con vocación peatonal y allí figuraban las calles Sarandí y Bacacay.

A medida que la Comisión de Ciudad Vieja se fue fortaleciendo en su accionar y que fueron avanzando las acciones de protección y puesta en valor del patrimonio de la zona, comenzó a considerarse necesario comenzar el proceso de peatonalización de algunas calles. La primera en realizarse fue la calle Pérez Castellanos desde la calle Piedras hasta la Rambla 25 de Agosto. A partir de allí fue tomando cada vez más fuerza la idea de intervenir en la calle Sarandí, considerando que junto con la calle Bacacay y con los pasajes Policía Vieja y Pasaje Centenario, eran aptos para conformar un circuito peatonal en la propia entrada principal de la Ciudad Vieja, favorecido también por la presencia a corta distancia de elementos emblemáticos del patrimonio como la Puerta de la Ciudadela, el Cabildo, la Catedral, el Teatro Solís y edificios particulares de alto valor como el de Pablo Ferrando, el Club Uruguay, el ex - hotel La Alhambra, el ex – hotel Pyramides y un espacio emblemático como la Plaza Matriz.

Hubo un primer intento, casi a nivel de testeo, de convertir a la calle Bacacay en peatonal, pero sin realizar obras físicas, ni incorporar equipamiento de ningún tipo. Solamente se cortó el tránsito y podríamos decir que el fracaso fue absoluto.

Se consideró que para que la peatonalización fuera exitosa, debía conformarse un circuito peatonal atractivo, lo que implicaba diseño, equipamiento, participación de los vecinos y comerciantes de la zona, y por consecuencia, inversión de fondos municipales en las obras.

16- ¿Desde qué órbita surgió la inquietud de realizarla? (municipal, académica, profesional, ciudadana, etc.)

La iniciativa, el diseño, la gestión para su concreción y la ejecución de la primera etapa (Sarandí entre Puerta de la Ciudadela y Juan Carlos Gómez, Bacacay y Policía Vieja, fue de la Comisión Especial Permanente de la Ciudad Vieja, siendo la financiación 100% municipal.

17- ¿Existió participación ciudadana de algún tipo en la decisión o en el proceso de diseño?

La ciudadanía no participó ni en la decisión ni en el proceso de diseño. Sí hubo varias reuniones con los vecinos y comerciantes de las calles involucradas, para informarles de la iniciativa. Existió una resistencia inicial basada fundamentalmente en la percepción de que disminuirían sus ventas, al suprimirse el pasaje de vehículos y ómnibus. Hubo que hacer un paciente trabajo de convencimiento, en el que jugó un papel importante el interiorizarlos del diseño de la peatonal, ya que comenzaron a ver que se trataría de una obra atractiva. Mediante explicación adecuada fueron perdiendo los miedos, al ver que el pavimento elegido permitiría el acceso vehicular para abastecimiento, ambulancias, bomberos (cabe recordar que muchos miedos se debían a la casi nula experiencia en peatonales en el Uruguay por aquellos años). Se utilizó el ejemplo del éxito comercial de la calle Florida de Buenos Aires. Se fueron realizando encuestas en esas etapas hasta que se llegó a una mayoría ajustada, a favor de la peatonalización. No existían en aquellos tiempos las consultas públicas ni las puestas de manifiesto, como tampoco experiencias de participación ciudadana en las intervenciones urbanas. Dentro del Uruguay, casi podríamos decir que aún con sus falencias, fue una de las primeras experiencias en ese sentido.

18- ¿Qué proyectos antecedentes (ejecutados o no) se tomaron como referentes para el diseño? (nacionales o internacionales)

A nivel nacional, la peatonal Pérez Castellano, fundamentalmente en cuanto a su valor como experiencia concreta y a la utilización de adoquines de hormigón en su pavimento, por su versatilidad, resistencia al tránsito intenso y textura adoquinada.

A nivel internacional, la peatonal Florida de Buenos Aires, espacios peatonales de Florianópolis, espacios peatonales en ciudades europeas (España, Italia, Alemania), por el manejo austero de sus pavimentos y equipamientos.

19- ¿Existieron referentes teóricos que enmarcaran la propuesta?

Sí, entre otros la metodología de análisis de la configuración urbana del arquitecto – urbanista Michael Trieb (Stuttgart). La austeridad en el manejo de los espacios públicos para maximizar resultados minimizando gastos, así como el pragmatismo urbano, del arquitecto – urbanista Giorgio Lombardi (Venecia). La valoración del patrimonio incorporándolo a la nueva arquitectura, del arquitecto Paulo Ormindo de Azevedo (Salvador de Bahia). Todos ellos fueron profesores míos en el VI Curso de Especialización, Conservación y Restauración de Edificios y Conjuntos Urbanos en Salvador de Bahia, Brasil.

20- ¿Existieron estudios previos de diagnóstico del territorio sobre el que se iba a actuar? ¿Cuáles?

Se estudió la zona de intervención, se analizaron sus potencialidades, sus atractivos urbanos, los edificios patrimoniales que integraban el circuito, la afectación evidente al transporte público y al tránsito vehicular privado, la existencia o no de garajes o edificios de estacionamiento vehicular en el circuito (solamente existe el del edificio Ciudadela en la calle Bacacay) y como podría solucionarse ese asunto, se relevó el tipo de comercios existentes y cuáles serían las horas de mayor flujo peatonal, a efectos de realizar propuestas referentes a horarios de abastecimiento de mercaderías a los comercios.

21- ¿Existieron mediciones llevadas a cabo previo a las acciones? (por ej. de uso de los espacios)

Se realizaron algunas mediciones referentes a cantidad de vehículos que utilizaban el garaje de la calle Bacacay, cantidad de comercios de cada tipo, pero no de un modo muy profesional sino más bien para obtener una información aproximada a la realidad. No se contaba con recursos económicos para otra cosa y el escaso dinero disponible debía utilizarse en la propia ejecución de las obras y no tanto en estudios previos, por lo que dichos estudios fueron realizados por el propio personal de la CEP, o sea, dibujantes, becarios y el suscrito como encargado de los trabajos.

22- ¿Qué premisas de diseño se tomaron?

- *Elección de los materiales de pavimento*

En primer lugar se consideró lo que parece obvio, pero no siempre lo es: una peatonal es un espacio para caminar, es un espacio para peatones y resulta fundamental que la acción de caminarla resulte cómoda. Esta premisa viene al caso debido a que –al menos en aquel momento y por influencia de las calles de Colonia del Sacramento- en el imaginario colectivo estaba bastante instalada la idea de que una peatonal en el Centro Histórico debía ser de adoquines de piedra, como si ese hecho por sí mismo garantizase la adecuada inserción en un área patrimonial. Debido a ello, la elección de los materiales del pavimento debían cumplir con una doble exigencia: dar satisfacción a la necesidad de

percibir adoquines y simultáneamente ser un pavimento cómodo, caminable.

En segundo lugar, el pavimento a elegir debía permitir el tránsito vehicular ya que en el caso de Bacacay existe un garaje y en todo el circuito peatonal era necesario permitir acceder a los vehículos de abastecimiento de los comercios, camiones de limpieza, vehículos de emergencia, etc. El pavimento debía ser resistente a estas exigencias.

En tercer lugar, el costo del pavimento debía ser lo suficientemente accesible para viabilizar la realización de la obra con los recursos disponibles.

A efectos de solucionar todos estos aspectos se consideró que el material ideal, entre los disponibles en ese momento, eran los adoquines de hormigón, muy utilizados en peatonales europeas con buen suceso. Se conversó con las empresas de plaza que podrían suministrarlo y todas afirmaron que podrían fabricar a pedido los adoquines rectangulares, que se asemejaban más a los tradicionales adoquines de piedra, por lo cual esta exigencia formó parte del Pliego de Condiciones de la licitación.

- Armonía entre intervención contemporánea y el Centro Histórico

La intervención urbana a realizar debía considerar que se estaba actuando en un centro histórico y por lo tanto debía optarse por un lenguaje compositivo contemporáneo que armonizase adecuadamente con el contexto patrimonial, sin copia ni subordinación estilística, lo que hubiera configurado una falsificación histórica. Este condicionamiento implicaba que todos los elementos a utilizar, tales como pavimentos, luminarias, papeleras, asientos, en fin, todo el equipamiento urbano, debía regirse por la modernidad pero sin buscar un protagonismo excesivo que opacase de algún modo las características históricas del entorno urbano.

- Mantenimiento de la traza urbana

Con la idea expresada de intervenir con modernidad pero no perder la esencia patrimonial del sector de actuación, se consideró fundamental mantener la traza urbana preexistente. Esto implicó que quedasen plasmados en el nuevo diseño los cordones de vereda, las aceras originales marcadas de forma reconocible así como también la antigua calzada. En algunos tramos de las aceras originales aún se conservaban los losetones de granito rosado, en otros ya habían sido sustituidos por baldosas comunes. Los cordones de granito se conservaban. Se decidió entonces mantener los cordones de granito, la curvatura original de la calzada y adosadas a los cordones mencionados, colocar las regueras de recolección de aguas, de modo de no alterar los aspectos hidráulicos de evacuación de pluviales. En cuanto a las aceras, en todos los tramos en que había losetas de granito originales en buen estado, se mantuvieron como pavimento. En los tramos en que estas ya no existían, debido a que originalmente sí estaban, se resolvió rescatar su memoria, colocando fajas de 3 losetas de granito intercaladas con adoquines de hormigón, de manera que un observador perspicaz pudiera identificar la presencia original de dicho pavimento.

Para la calzada se optó por adoquines de hormigón colocados al mismo nivel que las aceras, disponiéndolos en paños modulados, demarcados por líneas de adoquines de piedra.

A efectos de marcar el eje de la calzada, por razones meramente compositivas, se dispuso una línea continua de losetones de granito. Se utilizaron los que fueron retirados de la Av. 18 de Julio unos años antes y que estaban

pésimamente guardados en un depósito municipal, la mayoría partidos.

Se procuró que el diseño tuviese detalles que permitiesen una visión general unitaria del espacio, pero que al visualizarlo de cerca, se percibiesen particularidades, de manera que se notase un diseño pensado en todas las escalas. Esto implicó trabajar en la disposición de los adoquines de forma diferente según se estuviese en medio de uno de los paños, adyacente a alguna de las líneas de adoquines de piedra, etc., de manera que hubiera cierta riqueza de diseño en la larga distancia y también en la corta distancia.

- *Diseño del equipamiento*

Cumpliendo con la premisa de incorporar un equipamiento contemporáneo que no compitiese por el protagonismo, que correspondía al espacio patrimonial, se diseñaron las luminarias, las papeleras, los asientos y las jardineras.

Para el caso de las columnas de alumbrado se optó por realizar columnas de hierro rematadas por una luminaria tipo globo de policarbonato anti vandalismo. Hubo presiones para que se utilizasen viejas columnas de alumbrado de fundición, que se habían retirado de otras calles. Se consideró que no era adecuado - más allá de su belleza natural- por razones conceptuales. Como dije, hubiera sido una falsificación histórica que podía llamar a confusión, haciendo creer que eran las columnas originales de la calle Sarandí. Se procuró coherencia entre el pensamiento conceptual y la resolución física.

En el caso de las papeleras, se diseñaron unas metálicas que tenían 2 soportes laterales verticales y un cesto de malla metálica giratorio. Tanto las columnas de alumbrado como las papeleras, resultaron novedosas en aquel momento y fueron replicadas en varias ciudades del interior del país. En ambos casos (columnas y papeleras) han sido sustituidas con los años. El resultado lo considero positivo.

En el caso de los asientos, se consideró que no existían asientos del equipamiento público más cómodos y más prácticos, por su bajo mantenimiento, que aquellos viejos bancos de plaza de tablillas de madera y estructura de fundición. Anatómicamente son perfectos. No se quería utilizar dichos asientos por razones conceptuales. Se estudiaron minuciosamente en cuanto a sus medidas y proporciones y se optó por reelaborarlos, manteniendo las características anatómicas (altura del asiento, altura del respaldo, inclinación de asiento y respaldo, remate del respaldo permitiendo colocar el brazo encima, abrazar, etc.). Fue así que se diseñaron unos nuevos, con soportes apoyabrazos de hierro, tablillas de lapacho y respetando todas las proporciones anatómicas de los originales, pero con un diseño en base a líneas rectas y tablillas de mayor grosor. El resultado fue óptimo, resultando con la misma comodidad que los antiguos pero un lenguaje moderno.

En cuanto a las jardineras, se procuró que cumplieran su función con la menor incidencia visual posible, por lo que se redujeron a un simple dibujo circular en el piso, realizado con adoquines de piedra. Se incorporó diseño y la mayor austeridad posible.

- Focos visuales. Disposición de los elementos de equipamiento

El circuito peatonal se dibujó en una mesa de dibujo, pero se proyectó caminando por el espacio, sintiendo el espacio, según los lineamientos de los estudios de configuración urbana aprendidos del Arq. Urbanista Michael Trieb. Se determinaron así cuales eran los distintos puntos visuales de interés, los focos visuales, aquellos elementos que despiertan una primera emoción inconsciente

al verlos sorpresivamente. En el tramo de Sarandí mirando al Este, surgían como tales la Puerta de la Ciudadela y el Palacio Salvo. En el tramo mirando al Oeste, el Cabildo y la Catedral con una de sus torres fundamentalmente. En la calle Bacacay, mirando al norte, la notable fachada de telón de fondo del comercio Pablo Ferrando y mirando hacia el sur, el Teatro Solís. La percepción de dichos focos visuales, que enriquecen el disfrute del espacio y actúan como referencias urbanas, no debía ser obstaculizada por el equipamiento urbano, que no podía pasar a ser el protagonista. Por ello se dispuso que en el tramo de Sarandí mirando al este (Ciudadela hasta Bmé. Mitre) las columnas de alumbrado (elemento vertical) debían localizarse a la izquierda del espectador y las jardineras a la derecha. Jardineras que llevarían plantas bajas de modo de no competir de ningún modo con los focos visuales.

En el tramo de Sarandí al Oeste (Bmé. Mitre hasta Ituzaingó) sucedería lo mismo. A la izquierda las columnas y a la derecha las jardineras con plantas bajas. Si se observa el plano de la peatonal, se verá que en un tramo y en el otro, las columnas de iluminación y jardineras están localizadas en sitios opuestos. Esto es porque como dije, el diseño no se hizo para observarlo en una mesa de dibujo sino para observarlo caminando por el espacio peatonal.

Lamentablemente, un tiempo después y sin la menor sensibilidad, la propia Intendencia, en forma inconsulta, decidió sustituir las plantas bajas originales y plantó palmeras. Se alteró así completamente ese sutil equilibrio que llegó a existir unos pocos años. Evidentemente, hay platos delicados que no se le pueden dar a cualquiera porque no sabrá apreciarlos.

- *Coexistencia entre peatonal y uso vehicular*

La coexistencia necesaria entre el uso peatonal y el uso vehicular en determinados horarios y situaciones, hicieron que la disposición del equipamiento urbano fuera tal que quedase espacio para el pasaje de vehículos, en todos los casos. En Bacacay particularmente, al haber un garaje, debió dejarse una faja de circulación para vehículos a baja velocidad pero en forma permanente. Incidió también este aspecto en la elección de los materiales, como ya mencioné.

- *Resolución de puntos de encuentro entre peatonal y calles vehiculares*

Los puntos de encuentro o de cruce del circuito peatonal con calles vehiculares presentaban un desafío particular en las calles Juan C. Gómez y en Bmé. Mitre. En ambos casos se optó por mantener el nivel más alto del pavimento de la peatonal en detrimento del nivel original de la calzada. Ese desnivel, con las rampas correspondientes, actuaba como lomada natural mente (cabe precisar que en ese momento no habían lomadas en las calles del país). Esas lomadas (por así llamarlas), a diferencia de las que ahora hay en muchas partes del país y que en aquel momento solo se veían en Brasil, permiten que el vehículo entero, con sus cuatro ruedas, se ubique sobre ellas, lo que según técnicos de tránsito italianos que nos visitaron posteriormente, son las lomadas más adecuadas. El hecho de que el vehículo subiese un poco respecto al nivel de pavimento por el que venía circulando, ya de por sí invita a pasar más despacio, pero no era suficiente y no se quería pintar una gran cebra en los cruces de la peatonal, así que se optó por colocar unos grandes círculos de adoquines de piedra, que con su rugosidad natural, obligan a disminuir notablemente la velocidad. El peatón es naturalmente quien tiene la preferencia y eso se logra haciendo que el vehículo se siente un invasor del espacio. A lo largo de los años esto ha funcionado perfectamente.

Dichos círculos cumplen también una función de diseño, articulando a modo de rótula, el cambio de dirección de la calle Sarandí en su cruce con Bartolomé Mitre, aportando también una novedad visual.

23- ¿En qué medida la ejecución mantuvo dichas premisas?

Las obras se ajustaron completamente a las premisas de diseño en la Etapa 1. En la Etapa 2 la única modificación fue que se preveía una senda vehicular para circunvalación de la Plaza Matriz, que finalmente se optó por no realizar para lograr una mejor integración de la plaza a la calle peatonal. Fue la única modificación.

24- ¿La ejecución se condijo con lo proyectado?

En un 100%.

25- ¿Existieron estudios de evaluación de la intervención a posteriori? ¿Cuáles?

Por lo menos hasta 1995 en que me desempeñé en la Comisión de Ciudad Vieja, no hubo estudios de evaluación. Las obras eran muy recientes y todavía se estaba en el proceso de consolidación a nivel de los comercios existentes y en consecuencia, de su uso.

Si se realizó una evaluación práctica de algunos problemas técnicos que surgieron con las regueras metálicas de la Etapa 1, fundamentalmente por su mantenimiento y por ello en la Etapa 2 se optó por reguera tipo canaleta abierta, que no requerían mantenimiento.

26- ¿Existieron mediciones llevadas a cabo posteriormente a las acciones? (por ej. de uso de los espacios)

No que yo sepa.

27- ¿Hubo resistencia por parte de los habitantes o comerciantes del área para llevar a cabo la peatonalización? ¿Con qué argumentos?

Hubo una resistencia inicial bastante fuerte. Fundamentalmente por miedo al cambio, a la incertidumbre que les generaba en cuanto a su recaudación. El argumento principal era la pérdida de visibilidad de sus comercios por la eliminación del tránsito vehicular. Se llegó al hecho anecdótico del dueño de una joyería que decía que al eliminarse los ómnibus disminuirían sus ventas. Se le contestó que difícilmente un cliente suyo que viniese a comprar una joya fina, viniese en ómnibus o viera desde el ómnibus algo en la vitrina. Lo reconoció, era más bien miedo al cambio. Esa resistencia cambió bastante al ver el proyecto concreto y con el avance de las reuniones donde se explicaba todo lo que preguntaran.

28- Según lo observado en dicho momento, ¿la peatonalización tuvo un efecto inmediato positivo o negativo? ¿Por qué razones cree Ud. que esto fue así?

La peatonalización fue sin duda altamente exitosa. El circuito peatonal se ha convertido en un atractivo de la ciudad, visitado por ciudadanos y turistas. Ese éxito motivó que la Etapa 2 surgiera por iniciativa de los propios comerciantes y que la financiasen inclusive. Llevó naturalmente un proceso de consolidación en el imaginario colectivo y de adaptación de los propios comercios. Hacia 1997 – 1999, al existir una mejoría en la seguridad de la zona, se puso de moda y surgieron muchísimos locales, fundamentalmente gastronómicos, pubs, etc., que la convirtieron en un paseo obligado y muy atractivo. Seguramente la razón principal de su éxito haya sido que Montevideo necesitaba de esos espacios

públicos. Su diseño, sus características espaciales y la categoría escenográfica de algunos de sus edificios, dieron marco adecuado a esa necesidad urbana, pero el principal factor ha sido –creo yo- la apropiación del espacio por parte de la gente, porque a una peatonal "la hace su gente".

29- ¿Posteriormente se observó un cambio en dichos efectos?

En lo personal y por aspectos de diseño, discrepo totalmente con la vegetación que se le incorporó posteriormente, al plantar palmeras justamente en donde la vegetación debía ser baja para no competir con los principales elementos de referencia visual (Catedral y Palacio Salvo), no obstante reconozco que a la gente parece haberle gustado. Sería esta una discusión entre la pureza conceptual y académica y el sentir popular.

Por otra parte, creo que ha sido una mejora la incorporación de papeleras más modernas y atractivas, así como diría lo mismo de las luminarias.

Habiendo pasado aquella primera novelería, la peatonal se ha consolidado, con un uso no tan masivo como en aquellos años 98-99, pero ya estable.

30- ¿La propuesta para el tramo frentista a la Plaza Matriz se concibió en conjunto con la anterior aunque fue ejecutada posteriormente?

No en su totalidad. Se había previsto que esa sería una segunda etapa y en ese sentido, el diseño de la primera etapa ya preveía una futura conexión con ella, pero como no se tenía idea de si se realizaría o cuando se haría, se dejó terminada como si fuese definitiva, sabiendo que sería fácil integrar una eventual 2ª etapa. Lo mismo se hizo al terminar la 2ª etapa, se dejó prevista una eventual conexión con la etapa 3, pero al realizarse esta, por falta total de comunicación, la integración entre etapas 2 y 3 es inexistente, sin relación de diseño alguna.

31- ¿Resultó una experiencia similar a la etapa anterior o planteó diferencias? (de diseño, proceso de construcción, aceptación y participación ciudadana, etc.). ¿Qué diferencias se observaron? (si corresponde).

La etapa 2 fue mucho más fácil en cuanto a su gestión. Ya no había incertidumbres, ya la etapa 1 había tenido éxito. La iniciativa surgió de los propios comerciantes, por lo que en lugar de convencerlos se trabajó en conjunto con ellos. Hubo algunos cambios mínimos en el diseño. Cuando se encaró la etapa 2, frente a la Plaza Matriz, se mantuvieron constantes de diseño pero el proyecto fue nuevo. Hay leves y sutiles modificaciones: regueras del tipo canaleta abierta en vez de regueras metálicas, uso de adoquines de hormigón tradicionales y no los hechos a pedido especialmente para la primera etapa, que son rectangulares.

No hubo que realizar una licitación para adjudicación de las obras, ya que la ejecución corrió por cuenta de los comercios involucrados, limitándonos a elaborar el proyecto y la dirección de obras.

Las únicas complicaciones fueron con el diseño específico del quiosco de la heladería La Cigalle, ya que su diseño (a cargo de un arquitecto contratado por dicho comercio) resultaba inaceptable para la CEP por no integrarse en absoluto a dicho espacio. Finalmente el tema se solucionó porque la heladería terminó cambiando de arquitecto y contratando a quienes había hecho el edificio de Mac Donald`s en dicha peatonal. Fue una decisión empresarial de ellos. (…)

32- Dentro de los referentes de actuaciones de peatonalización en centros históricos europeos que mencionas ¿recuerdas alguna ciudad en

particular?

Sí, varias vías de mejoramiento peatonal en Madrid, peatonales en Florencia, en Estocolmo, en Ámsterdam, en algunos otros países europeos también.

33- ¿Había visitado personalmente calles peatonales en centros históricos de otros países, antes de la realización de este proyecto?

Sí. Antes de saber que me tocaría proyectar la peatonal, ya me había llamado la atención lo bien que funcionaban los adoquines de hormigón en las ciudades europeas que mencioné. En el Uruguay no era un material utilizado para calles. Solamente algunas estaciones de servicio lo habían empezado a utilizar. No se asociaba a un material digno de una peatonal, con nuestra mentalidad. Pero al verlo en ciudades europeas de categoría, desestimé ese prejuicio y me encantó. No sabía que haría la peatonal, pero quedó en mi disco duro digamos.

Ya con el encargo de la peatonal, visité Florianópolis y Buenos Aires. Recorrí la calle Florida pero no con los ojos de turista comprador de las veces anteriores sino mirando detalles arquitectónicos de la peatonal. Fui armándome una composición de lugar en el cerebro por así decirlo.

34- ¿Cómo se encuadra el pasaje Policía Vieja en el proyecto peatonal del 1er tramo de Sarandí?

Policía Vieja era en parte peatonal, era un pasaje peatonal preexistente, sin tratamiento ninguno a nivel de diseño. Solo tenía un pavimento de baldosa de hormigón tipo 9 panes y nada más. Es como una "L". El tramo que da hacia la calle Bmé. Mitre permitía el acceso de vehículos que lo utilizaban de estacionamiento. Aquello en general era un callejón bastante desagradable y sucio. No se aplicó allí un gran diseño pero se le integró al resto del circuito peatonal con un pavimento similar, se eliminó el acceso vehicular, etc. (…)

35- Anécdotas de las obras escritas por el entrevistado.

- Losetas de granito y adoquines de piedra utilizados

El proyecto incluía unas cuantas losetas de granito rosado y adoquines de piedra en las líneas demarcatorias de paños. Había que conseguirlos. Los adoquines eran bastante escasos en depósitos municipales, pero por aquellos tiempos se habían quitado muchos adoquines dentro del Puerto. Se consiguió que el Puerto nos donara esos adoquines a condición de que la Intendencia los levantara. Allí fue un camión y personal y nos hicimos de los adoquines.

En cuanto a las losetas, estaban las que habían sido retiradas de la Av. 18 de Julio. Estaban en un depósito en el Cerrito de la Victoria, sobre la Av. Gral. Flores. Cuando fui a verlas, aquello era una montaña de losetas todas tiradas unas sobre otras. Las habían descargado de los camiones simplemente levantando la caja volcadora y donde caían quedaban. La mayoría partidas en varios pedazos. Aquello había sido un crimen realmente, por tratarse de soberbias losetas de granito difícilmente conseguibles. Hubo que recorrer esa pila de losetas amontonadas, procurando no resbalarse e ir marcando con una tiza aquellas seleccionadas por estar en buen estado. Luego los funcionarios del depósito se ocuparon de irlas sacando de la pila y se llevaron a la obra.

- Librero Policía Vieja

En Policía Vieja casi Sarandí había un librero que montaba sus mesas de venta de libros usados. Ya era un personaje de la zona. Él no planteó problemas para la realización de las obras pero sí solicitó que lo dejáramos seguir vendiendo mientras se ejecutaban, porque era su fuente de recursos. Eso motivó alterar el cronograma de las obras. Se realizó primero el tramo de Sarandí mientras él seguí instalado en Policía Vieja y luego se le permitió mudarse a Sarandí mientras se hacía el tramo de Policía Vieja. La obra no fue insensible a la necesidad real de esta persona y se buscó amoldarla para que cada uno pudiera hacer los suyo.

- Mesas de restorán en Puerta de la Ciudadela: se volaban

Una vez inaugurada la peatonal, había una cafetería que estaba instalada en el Edificio Ciudadela y rápidamente colocó mesas y sillas sobre la peatonal, muy cercanas a la Puerta de la Ciudadela. A todos nos encantaba la idea de ver como aquella recién inaugurada peatonal ya empezaba a congregar sitios de disfrute del espacio público tomando un café o comiendo un sándwich al aire libre. Estupendo hasta que llegaron los primeros vientos de la Plaza Independencia. Fue terrible, las sillas se volcaban, las mesas se desplazaban y por supuesto era imposible tomar un café en paz en ese torbellino de emociones. Un pobre señor vio como volaba su peluquín y uno no sabía si reír o llorar. Nos dimos cuenta que ese no era el mejor sitio para colocar mesas al aire libre. Los comerciantes de la calle Bacacay también, por lo que rápidamente aparecieron unas protecciones anti viento en los restoranes y cafeterías de la calle Bacacay, que era más estrecha. En Sarandí desaparecieron las mesas. Recién en la Etapa 2 se pudieron colocar, porque ese tramo de la Plaza Matriz es mucho más resguardado.

- La joyería

Había varias joyerías en la calle Sarandí, pero una de ellas, bastante pequeña, tenía un propietario que no quería la peatonal de ninguna manera y no había como convencerlo. Era una reunión en el Centro Comunal Zonal Nº 1. Como ya no sabía que argumentar en contra, porque todo se le refutaba, dijo que al eliminar los ómnibus de la calle Sarandí, bajarían muchísimo sus ventas. No se me ocurrió mejor cosa que contestarle con cierta ironía y le dije algo así como: "dígame una cosa, ¿Ud. vende joyas finas, verdad? ¿O son truchadas del Paraguay?" Obviamente contestó que eran joyas de calidad. Entonces le dije:" pero dígame una cosa entonces, Ud. se cree que alguno de sus clientes, que vienen a comprar joyas finas y de calidad, viene en un ómnibus de CUTCSA? No me tome el pelo, si quiere estar en contra, esté, pero no me use cualquier argumento porque esa no se la llevo". No fue muy diplomática la respuesta, pero sí muy eficiente, porque además de despertar la carcajada de los demás presentes, el señor nunca más se opuso a la peatonal.

- Primera pareja sentada y abrazando en asientos

Una vez inaugurada la peatonal, a los pocos días, fui a recorrerla y ver como andaba todo. Vi a una pareja sentada en uno de aquellos bancos que tanto se habían estudiado y cuando los vi sentados, con él pasando su brazo sobre el respaldo del banco, abrazándola a ella, me dio una íntima satisfacción. Se habían proyectado para que fueran muy cómodos sin utilizar almohadones, con

materiales duros pero que al utilizarlos, no se notaran como tales. Se había pensado expresamente esa posibilidad de apoyar el brazo sobre las tablas horizontales superiores del respaldo y allí estaba esa pareja, usándolo exactamente así. Sentí claramente la sensación de tarea cumplida.

ENTREVISTA 4

Arq. Alejandro Berro

Sobre la Peatonal Pérez Castellano, entre Piedras y 25 de Mayo, y peatonales Piedras y Yacaré (2006-2009).

Entrevista propia, vía correo electrónico. 11 de marzo de 2021.

1- ¿Qué motivó llevar a cabo estos tramos de peatonalización? ¿Desde dónde surgió la inquietud?

Surgió desde el Departamento de Acondicionamiento urbano de la IM. En esa época se estaba reacondicionando el Edificio Jaureguiberry y la idea fue hacer una primer experiencia de peatonalizar la "estrella" alrededor del Mercado del Puerto, la cual incluía la proa con dicho edificio.

2- ¿Existieron estudios previos de diagnóstico del territorio sobre el que se iba a actuar? ¿Cuáles?

No de nuestra parte, que solo fuimos encargados de la realización del proyecto.

3- ¿Existieron mediciones llevadas a cabo previo a las acciones? (por ej. de uso de los espacios)

No recuerdo ese dato.

4- ¿Existió participación ciudadana de algún tipo en la decisión o en el proceso de diseño?

Desde la Oficina de Ciudad Vieja Renueva se difundió y se realizaron reuniones con vecinos, en particular con los vecinos del tramo de Pérez Castellanos. Allí se vio que existían vecinos que quedaban por fuera de la zona a intervenir y que estaban muy interesados en que el proyecto continuara.

5- Durante el proceso de diseño, ¿hubo interacción con CEPCV u otras dependencias de la IM?

El Arq. E. Spósito como Secretario Ejecutivo de la CEPCV coordinaba las acciones con la Arq. P. Roland, Directora del Departamento de Acondicionamiento de la IM.

6- ¿Qué antecedentes se tomaron como referentes para el diseño? (nacionales o internacionales)

Se tomó como referente la peatonal Sarandí, etapa 3, que había sido un proyecto por concurso, en el sentido de las fajas de pavimento transversales. Luego vimos varias peatonales en Buenos Aires, París y otros lugares, pero más bien pensando en el equipamiento, bolardos, la funcionalidad (algunas son medias peatonales), los accesos a garajes, el potencial de acceso a ambulancias, etc.

7- ¿Existieron referentes teóricos que enmarcaran la propuesta?

No en el sentido estricto.

8- ¿Qué premisas de diseño se tomaron?

Cómo te decía antes, queríamos que tuviera cierta relación con la Peatonal Sarandí.

Por otro lado, nos pareció en el momento que la intervención debía apoyarse en la presencia importante de las orillas (comerciales en esos tramos) y, en ese sentido, se optó por no condicionar el espacio poniendo equipamiento (bancos por ejemplo).

Así, la idea era un gran pavimento que sirviera de homogeneizador del sector pero que tuviera un tono general neutro para que las fachadas fueran la presencia destacada.

Tampoco tenía árboles la propuesta original.

9- ¿En qué medida la ejecución mantuvo dichas premisas?

El proyecto ejecutivo lo hizo el Sector de Proyectos del Departamento de Acondicionamiento Urbano de la IM, así como la dirección de obra, y nosotros asesorábamos cada tanto.

Por decisión del Departamento de Acondicionamiento Urbano se incluyeron palmeras.

10- ¿La ejecución se condijo con lo proyectado?

En términos generales si. Posteriormente se amplió la peatonal por Pérez Castellano hasta Sarandí, con los mismos criterios de diseño, pero se agregaron bancos y más especies vegetales. Esa etapa posterior la hizo el Sector Proyectos del Departamento de Acondicionamiento Urbano (con la dirección de obra del Arq. Rodolfo Talento).

11- ¿Existieron estudios de evaluación sobre cada acción realizada? ¿Cuáles?

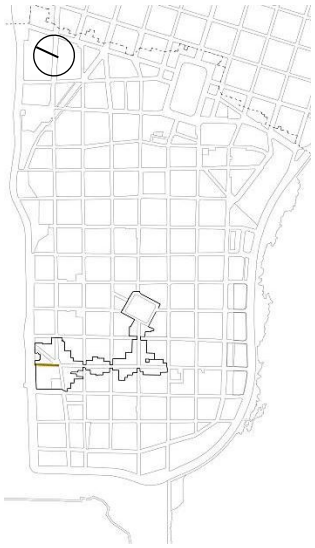
No lo se.

12- ¿Existieron mediciones llevadas a cabo posteriormente a las acciones? (por ejemplo de uso de los espacios)

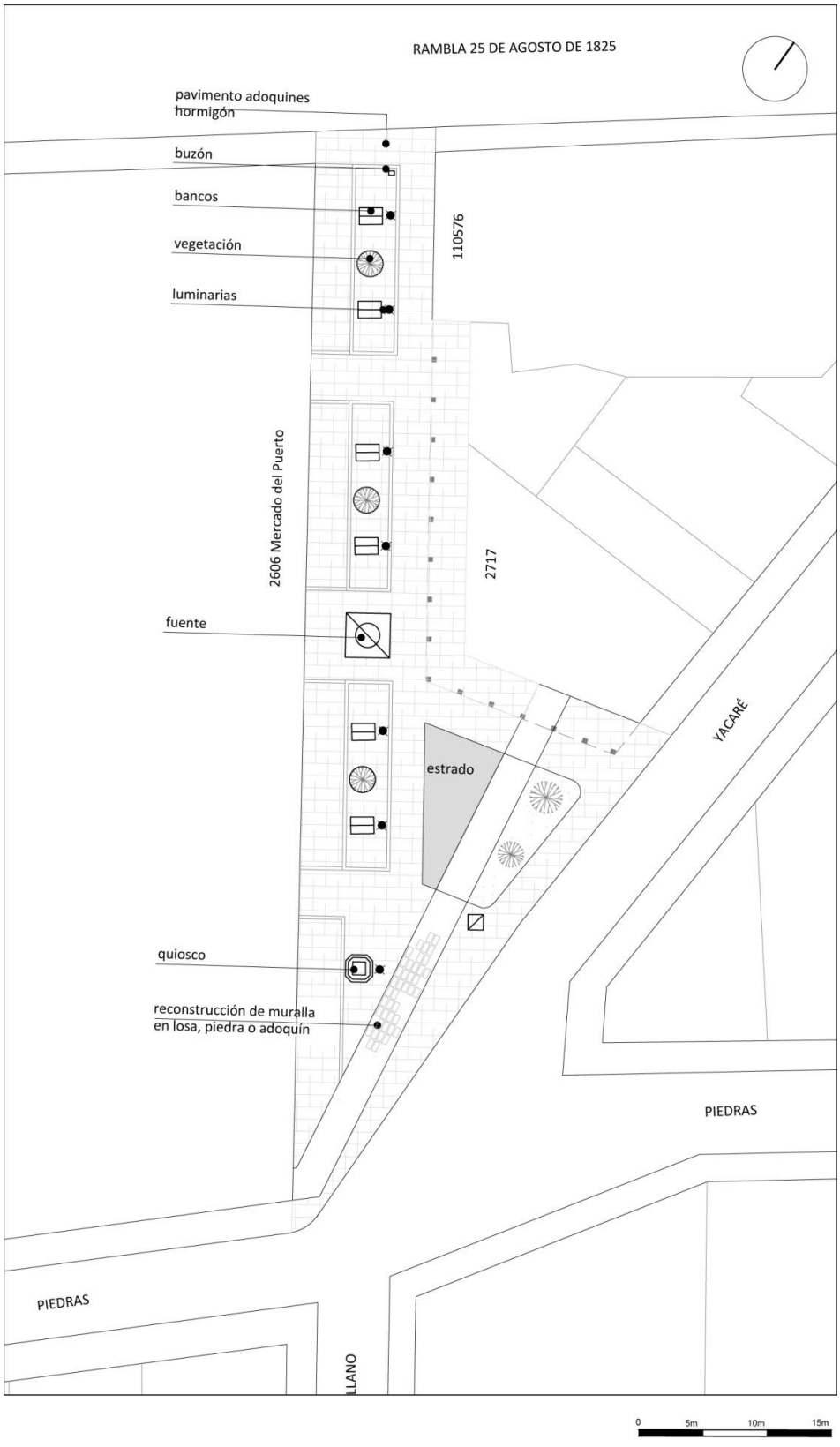
Recuerdo que en una reunión con la Arq. Roland se mencionó que entre el Programa Rehabilitación Ciudad Vieja y las peatonales se había verificado que la gente arreglaba sus casas y se habían empezado a instalar locales comerciales en las plantas bajas y vivienda en las altas, lo que era un poco lo que se quería promover.

APÉNDICE 2

PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 3, Etapa 1.



Plano de proyecto de peatonalización frente al Mercado del Puerto de 1984. Fuente: Archivo CEPCV. Digitalización propia

Peatonal Pérez Castellano. Etapa 1[1]

Tramo PC1: entre Rambla y Piedras.

1984 (proyecto) - 1986 (construcción)

Croquis de la Peatonal Pérez Castellano (Etapa 1). Autor: Arq. R. Otero. Fuente Elarqa Nº10, 1990.

Iniciativa / Modalidad: CEPCV (IM) / Proyecto IM – Ejecución por licitación

Autores: Arqs. F. Bonilla y J. Machín Mora (CEPCV - IM).

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

Se trató de un proyecto ligado directamente al Mercado del Puerto, que tuvo por objetivo brindarle un área de expansión exterior adecuada a su uso gastronómico-turístico.

El tramo de calle frontal al Mercado se dividió en bandas longitudinales con pavimento de adoquines de hormigón: una primera zona destinada a expansión de los comercios gastronómicos del Mercado, ocupada por mesas, sillas y equipamiento relacionado; la zona siguiente de descanso con bancos, luminarias, una fuente a la entrada del Mercado y equipamiento vegetal; y finalmente una banda de pasaje sobre la línea de fachadas frentistas al Mercado incorporando una plataforma para espectáculos culturales sobre la proa con la calle Yacaré.

El proyecto preveía también la señalización en el pavimento de la traza de la muralla sobre la conjunción de las calles Piedras, Yacaré y Pérez Castellano.

Equipamiento: bancos, buzón, fuente, quiosco, cabina telefónica, estrado.

Vegetación: En macetones en banda central.

Iluminación: Luminarias de pie en banda central.

Referentes[2]**:** Peatonalizaciones en la Ciudad Vieja de Barcelona y en Madrid.

Proyectos y propuestas asociadas:

- Concurso licitación en modalidad Precio, Proyecto y Terreno (PPT) para obra nueva, concesión y explotación de obra pública en el padrón Nº2717 (edificio La Proa) con destino comercial y cultural (1987 concurso – 1990 inauguración).
- Concurso de precio y proyecto para el financiamiento y construcción del edificio de viviendas Conjunto Habitacional Yacaré (padrón Nº99765) dentro de un convenio IM-BHU (1987 concurso – 1994 inauguración).

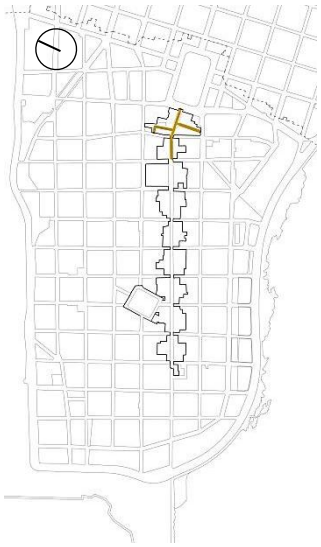
Normativa relacionada:

- Reglamentación de cartelería y toldos (1987).

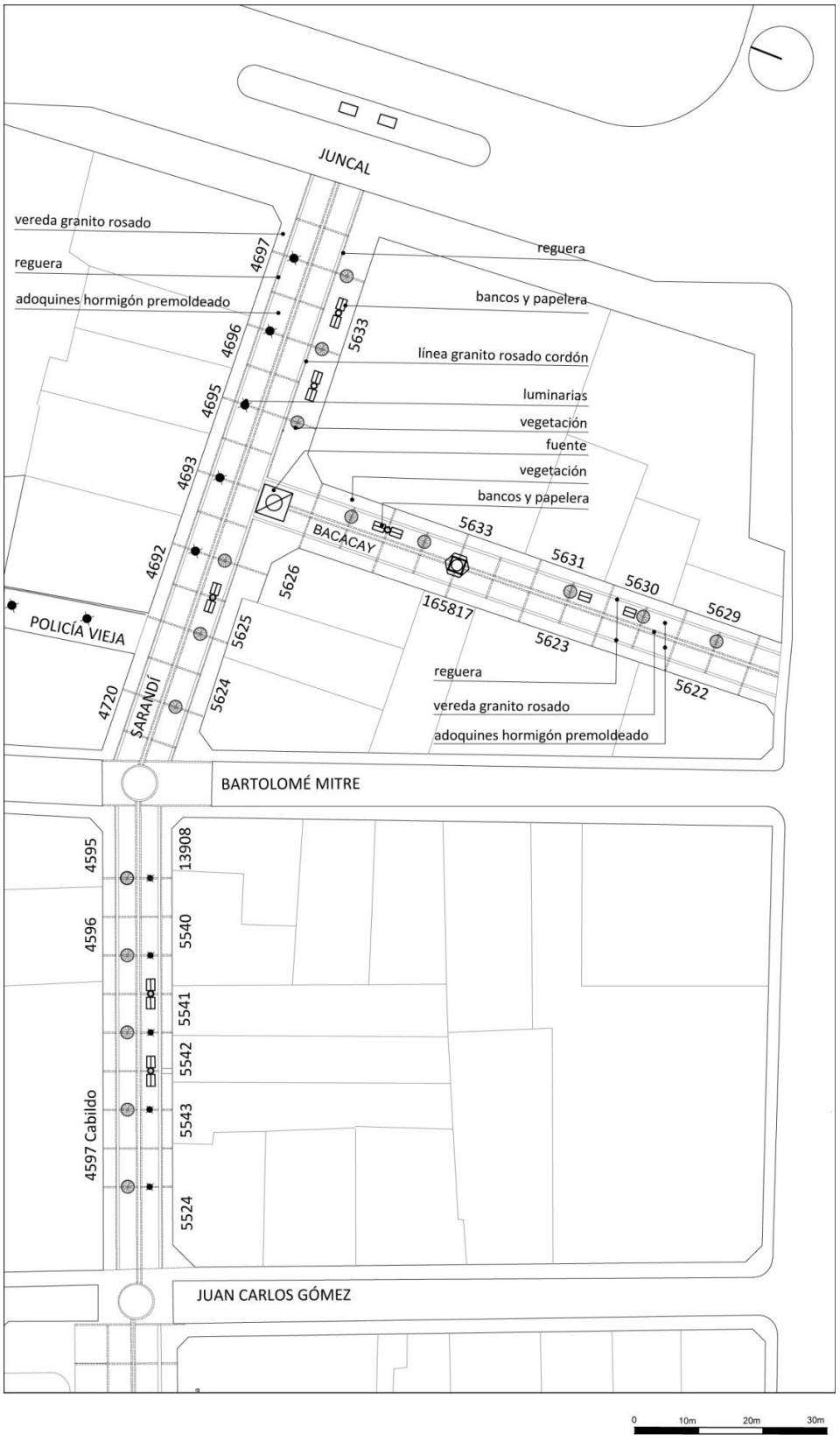
Programas e incentivos relacionados:

- Convenio BHU-IMM 1985-1990 (Ciudad Vieja "zona de interés prioritario") para financiación de obra nueva y préstamos para reciclaje.

[1] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 2 Arq. F. Bonilla.
[2] Según entrevista al Arq. F. Bonilla (ver Apéndice 1)



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 2, Etapa 1.



REFERENCIAS

- bancos 1.30 x 1.80
- columnas alumbrado
- cabinas telefónicas
- papeleras
- vegetación

Plano de proyecto de peatonalización de 1992, Sarandí entre Juncal y Juan Carlos Gómez, Bacacay y Policía Vieja. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia.

Peatonal Sarandí. Etapa 1[3]

Tramos Sa12 y Sa13: entre Juncal y Juan Carlos Gómez

Peatonal Bacacay y Callejón Policía Vieja

Tramos Bc1, PV 1 y Pv2

1992 (construcción)

Iniciativa / Modalidad: CEPCV (IM) / Proyecto IM – Ejecución por licitación

Autores: Arq. Gustavo Aller (CEPCV – IM)

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

Se plantearon franjas longitudinales de adoquines rectangulares de hormigón, alternando con losetones de granito sobre los laterales y en el eje de la calzada.

Fue premisa, integrar al diseño los elementos de la traza urbana existente. Por eso se mantuvieron los cordones de granito con la curvatura existente, adosando a ellos las regueras de pluviales, y las losetas de granito de las aceras.

"Se procuró que el diseño tuviese detalles que permitiesen una visión general unitaria del espacio, pero que al visualizarlo de cerca, se percibiesen particularidades, de manera que se notase un diseño pensado en todas las escalas." (Aller, G. en Apéndice I, Entrevistas.)

Los bancos, papeleras y luminarias fueron especialmente diseñados. Se eligió vegetación baja, dentro del horizonte peatonal, que no obstruyera la percepción de las visuales relevantes (posteriormente sustituida por palmeras desvirtuando la concepción original). Sobre el encuentro de Sarandí y Bacacay se implantó una fuente. El equipamiento se dispuso acompañando las franjas longitudinales del pavimento y con especial atención a no obstaculizar los focos visuales identificados en el espacio. Por esto las columnas de alumbrado y las jardineras se colocaron en líneas opuestas y alternadas según el tramo.El pasaje Policía Vieja se integró colocando un pavimento similar con un círculo de adoquines en su encuentro con Sarandí.

Equipamiento: bancos de madera y papeleras metálicas .

Vegetación: ejemplares bajos con distribución lineal en canteros individuales a nivel de pavimento (posteriormente sustituidos por palmeras).

Iluminación: columnas de hierro con globos en distribución lineal.

Referentes[4]**:**

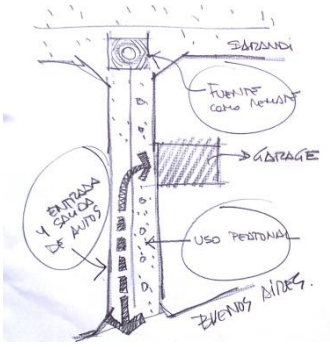
- Peatonal Pérez Castellano etapa 1.
- Peatonal Florida (Buenos Aires, Argentina).
- Peatonales en el centro de Florianópolis y en ciudades europeas (Madrid, Florencia, Estocolmo y Amsterdam).

Proyectos y propuestas asociadas:

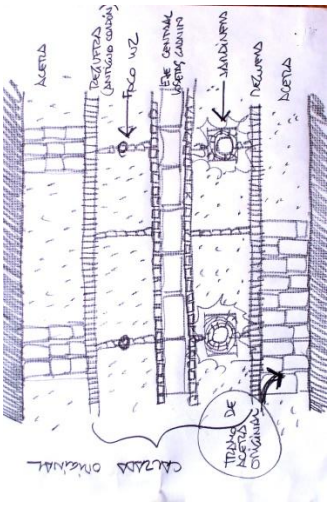
- Plaza de la Contraescarpa (1984)

Normativa relacionada:

- Decreto 20.843, Calificación de vías (1982)
- Reglamentación de Cartelería y Toldos (1987).
- Resolución del Poder Ejecutivo que declara el área como zona prioritaria para el desarrollo turístico (1988).



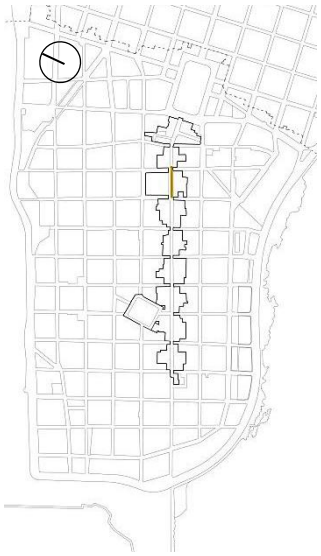
Esquema compositivo Bacacay. 1991 aprox. Autor / Fuente: Arq. G. Aller.



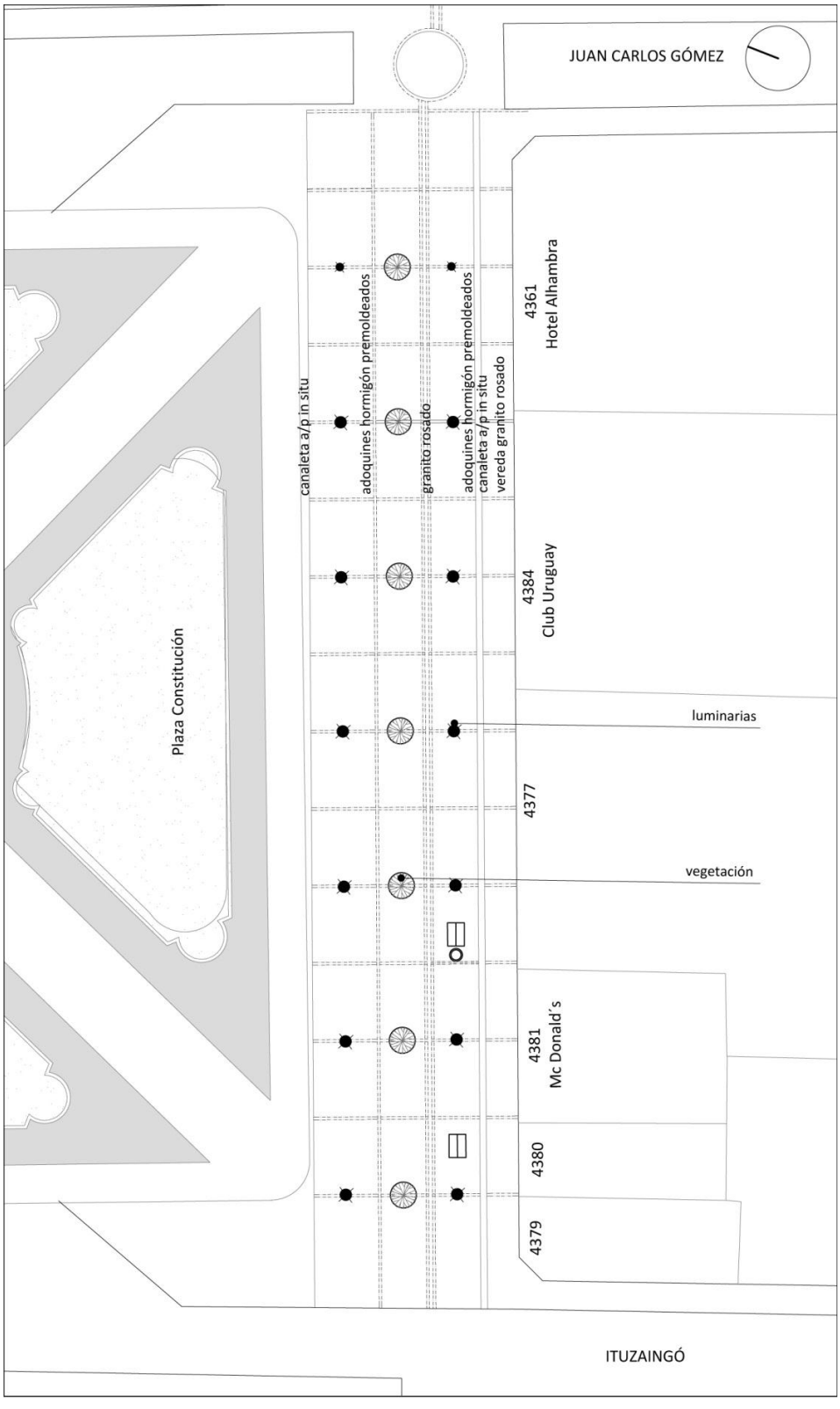
Esquema compositivo Sarandí. 1991 aprox. Autor / Fuente: Arq. G. Aller.

[3] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 3 Arq. G. Aller.

[4] Según entrevista al Arq. G. Aller (ver Apéndice 1)



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 2, Etapa 2.



REFERENCIAS

- bancos 1.30 x 1.80
- columnas alumbrado
- cabinas telefónicas
- papeleras
- vegetación

Plano de proyecto de peatonalización de 1995, Sarandí entre Juan Carlos Góez e Ituzaingó. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Peatonal Sarandí. Etapa 2[5]

Tramo Sa11: entre Juan Carlos Gómez e Ituzaingó

1995 (construcción)

Iniciativa / Modalidad: Comercios frentistas (La Cigalle, La Pasiva, Mc. Donald´s) / Proyecto IM – Ejecución por frentistas

Autores: Arq. Gustavo Aller (CEPCV – IM)

Financiamiento: Comercios frentistas (La Cigalle, La Pasiva, Mc. Donald´s)

Diseño del proyecto:

La propuesta ampliaba el trazado peatonal previsto en la etapa 1 hasta englobar la Plaza Matriz, lo cual cambiaba su conformación original delimitada por 4 calzadas.

En el planteo original conservaba un carril de circulación vehicular sobre el lado Sur de la plaza, cuestión que fue suprimida previo a la ejecución.

Los criterios de diseño se continuaron los de la etapa anterior, con pequeñas variaciones derivadas de la evaluación del funcionamiento del tramo previo (diferentes regueras y distinto tipo de adoquines de hormigón).

El pavimento se alternó franjas longitudinales de granito con superficies de adoquines de hormigón, integrando bancos, luminarias, papeleras, y elementos vegetales, en la lógica lineal.

El proyecto incorporó la instalación de un quiosco de una heladería sobre la peatonal, frente al local ya instalado; su diseño lo hizo la empresa en coordinación con la CEPCV.

Equipamiento: Bancos y papeleras.

Vegetación: Ejemplares bajos con distribución lineal en canteros individuales a nivel de pavimento (posteriormente sustituidos por palmeras).

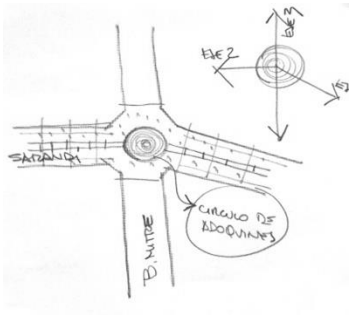
Iluminación: Columnas de hierro con globos en distribución lineal.

Referentes: Peatonal Sarandí, etapa 1.

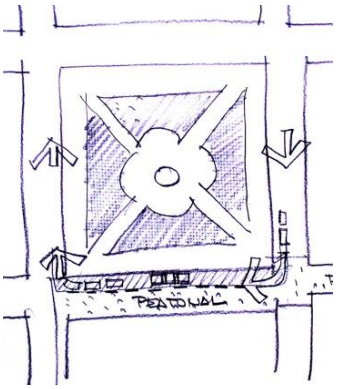
Proyectos y propuestas asociadas: ---

Normativa relacionada:

- Resolución del Poder Ejecutivo que declara el área como zona prioritaria para el desarrollo turístico (1988).

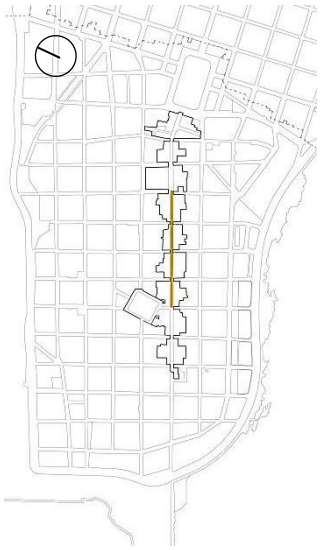


Esquema compositivo cruce. 1991 aprox. Autor / Fuente: Arq. G. Aller.



Esquema de estudio con carril vehicular. 1994 aprox. Autor / Fuente: Arq. G. Aller.

[5] Ver Apéndice 1, *Entrevistas*, Entrevista 3 Arq. G. Aller.



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 2, Etapa 3.

REFERENCIAS

pavimentos:
piedra laja gris
hormigón de color
baldosa roja
baldos amarilla
baldosa gris
monolítico lavado
asfalto en frío

- columna de alumbrado
- luminaria de piso
- palmeras

Plano de proyecto de peatonalización de 2004, Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar. Fuente: archivo CEPCV. Digitalización propia

Peatonal Sarandí. Etapa 3

Tramos Sa 7 al Sa10: entre Ituzaingó y Alzaibar

2004 (concurso) – 2005 (construcción)

Iniciativa / Modalidad: concurso público (Programa Ciudad Vieja Renueva)

Autores: Arqs. L. Elizalde, M. Espasandín, N. Gomensoro, C. Grisi, J. Prieto, A. Rodríguez y M. Rodríguez.

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

La propuesta planteó una sucesión de bandas transversales de 10 pavimentos diferentes remitiendo a las distintas veredas de la ciudad de Montevideo. Dichas bandas se delimitaban a partir de la proyección hacia la vía pública de los límites de las fachadas de las edificaciones frentistas, reconociendo al catastro histórico de la Ciudad Vieja como valor compositivo de partida.

El diseño del sistema de desagüe se acoplaba a esta subdivisión en bandas, no así la distribución de luminarias y elementos vegetales (palmeras) que se superponía con ritmo propio al pavimento.

Al decir de los autores en la propia memoria del concurso:

"Reconociendo una suerte de imprevisibilidad e indeterminación en la evolución de las ciudades, inclusive en sus espacios públicos, la idea principal es promover la consolidación de un espacio público donde los posibles movimientos de la ciudad y sus actividades puedan desarrollarse, no ya definidos por los objetos materiales que posan sobre el suelo, sino por las posibles situaciones que el espacio pueda sugerir y en su capacidad de elaborar unas formas de relación social, basadas en la dinámica asociativa del evento, y sus posibles combinaciones: cultura-producción-consumo-ocio". (Memoria del proyecto, 2004)

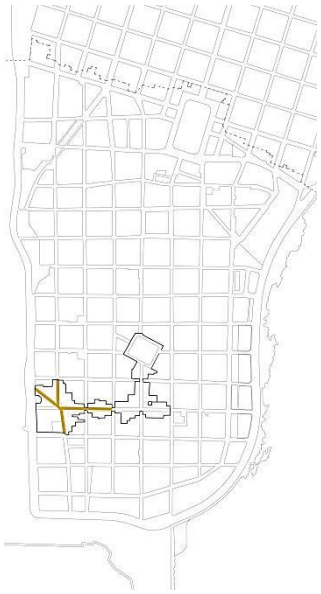
Equipamiento: luminarias y equipamiento vegetal.

Vegetación: palmeras en canteros individuales a nivel de pavimento.

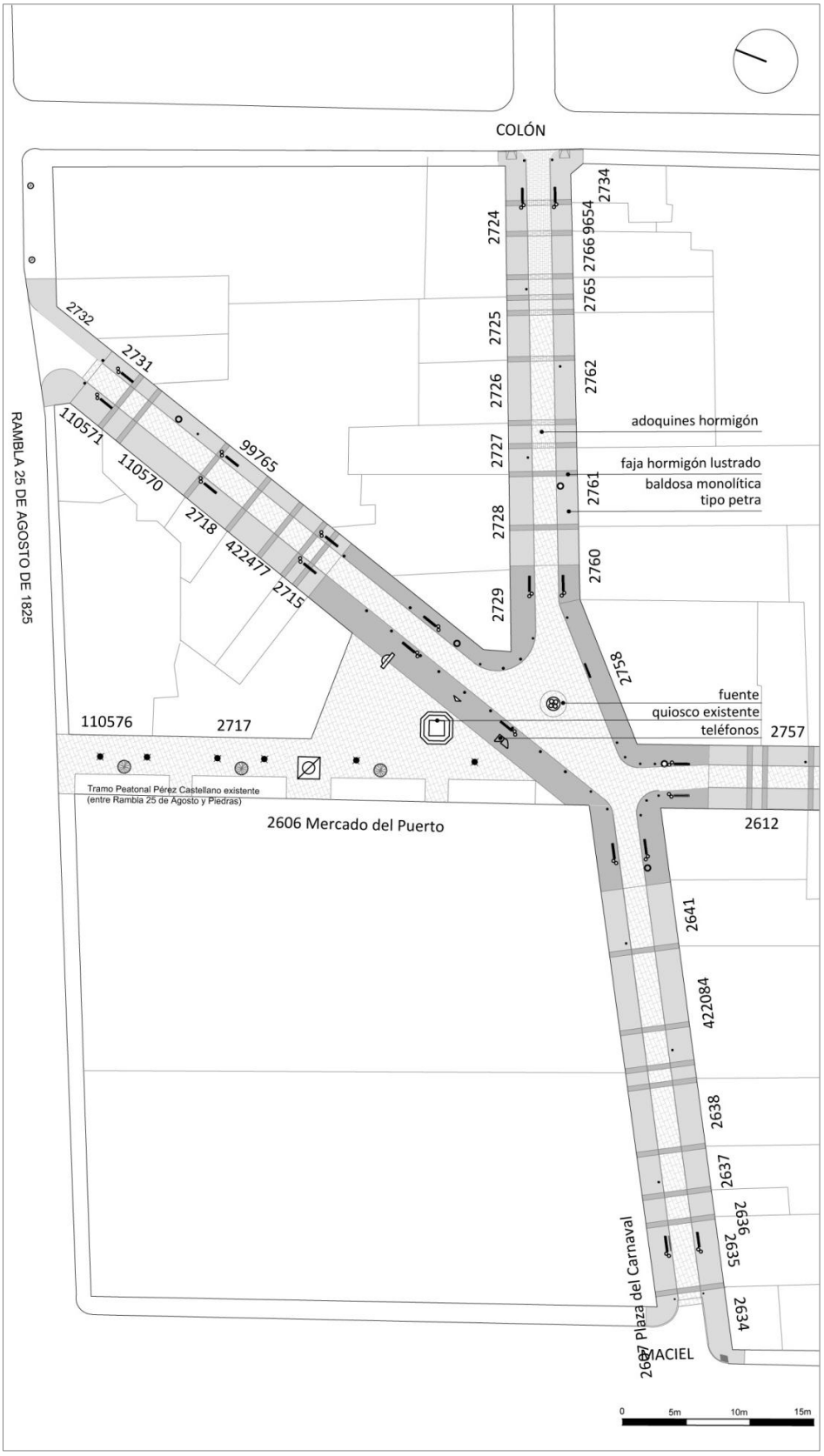
Iluminación: luminarias empotradas en el pavimento, de distribución no lineal.

Normativa relacionada:

- Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (2003)



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 3, Etapa 2.



REFERENCIAS

- bancos 1.30 x 1.80
- luminarias
- cabinas telefónicas
- papeleras
- palmeras
- bolardo
- multiplano

Plano de proyecto de peatonalización de 2006, Piedras entre Maciel y Colón y Yacaré. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Peatonal Pérez Castellano. Etapa 2 [6]

Tramos PC 2 y PC3: entre Piedras y 25 de Mayo

Peatonal Piedras

Tramos P4 y P5: entre Maciel y Colón

Peatonal Yacaré

Tramo Y1: entre Rambla y Piedras

2006 (proyecto) - 2008 (ejecución)

Iniciativa / Modalidad: IM / Proyecto IM – Ejecución por licitación

Autores: Arqs. Alejandro Berro y Alejandro Álvarez (IM)

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

Para su diseño se tomó como referencia el anterior concurso para Sarandí, considerando a las fachadas de las edificaciones como protagonistas y evitando el agregado de elementos sobre la calle, manteniendo esta vez un pavimento homogéneo.

Posteriormente al proyecto, otros elementos e incluso vegetación (que no había sido prevista) fueron agregados, desvirtuando la idea original.

El pavimento se organizaba por tres bandas longitudinales que siguen la alineación de las fachadas frentistas. Aquellas sobre las fachadas serían de baldosa monolítica en dos colores (gris y de rosa) y la banda central de adoquines de hormigón.

Las franjas longitudinales de pavimento se cortan con franjas transversales de hormigón lustrado, de escaso ancho, que recogen las líneas divisorias de los padrones frentistas, a la manera de lo ejecutado en 2005 sobre Sarandí entre Ituzaingó y Alzaibar.

Los desagües lineales acompañan las franjas longitudinales de pavimento.

Tanto Pérez Castellano, como Yacaré y Piedras son resueltas de la misma forma. En su encuentro se continúa el pavimento de adoquines de hormigón y se instala una fuente.

El proyecto no previó equipamiento de bancos, luminarias ni vegetación, a fin de priorizar la percepción de las fachadas, evitando sobrecargar con otros elementos que compitieran por su atención.

Equipamiento: Papeleras y vegetación (existen actualmente pero no estaban previstas en el proyecto original).

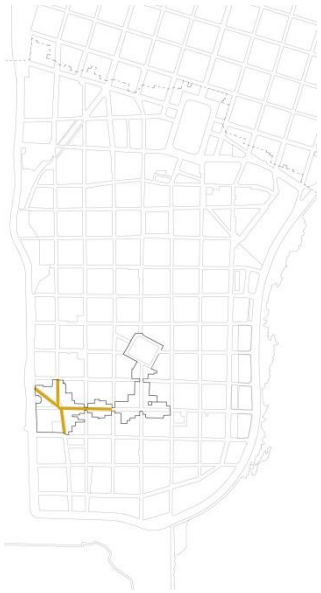
Vegetación: En maceteros de hormigón dispuestos en líneas longitudinales sobre el límite de la franja adoquinada (no previstos en el proyecto original).

Iluminación: No prevista.

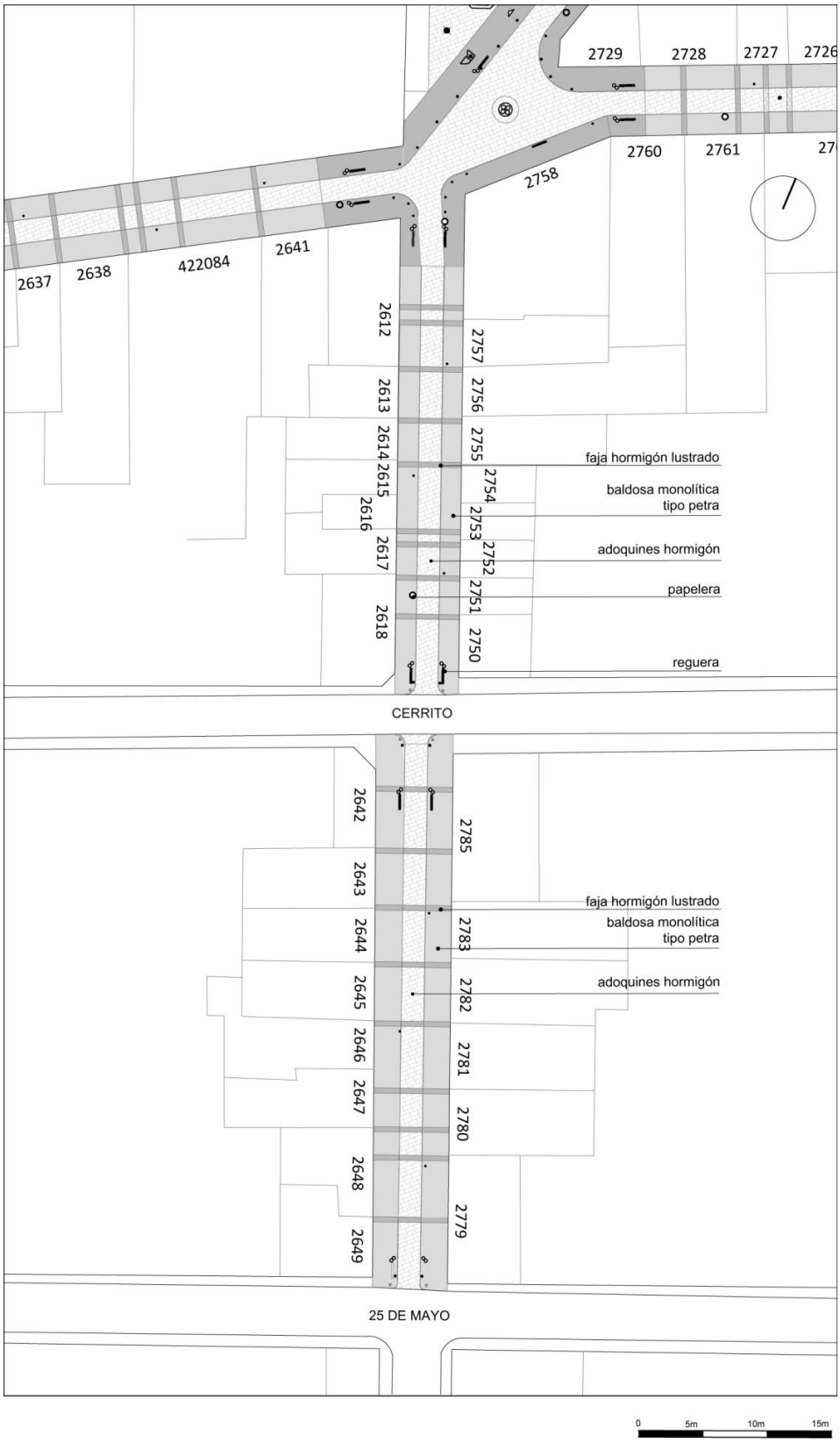
Referentes: Peatonal Sarandí, etapa 3.

Croquis del proyecto, vista de Pérez Castellano y Piedras. 2005 aprox. Autor: Venturini Fuente: Arq. A. Berro.

[6] Ver Apéndice 1, Entrevistas, Entrevista 4 Arq. A. Berro.



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 3, Etapa 2.



REFERENCIAS

- bancos 1.30 x 1.80
- luminarias
- cabinas telefónicas
- papeleras
- palmeras
- bolardo
- multiplano

Plano de proyecto de peatonalización de 2006, Pérez Castellano ente Piedras y 25 de Mayo, Piedras entre Maciel y Colón y Yacaré. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Proyectos y propuestas asociadas:

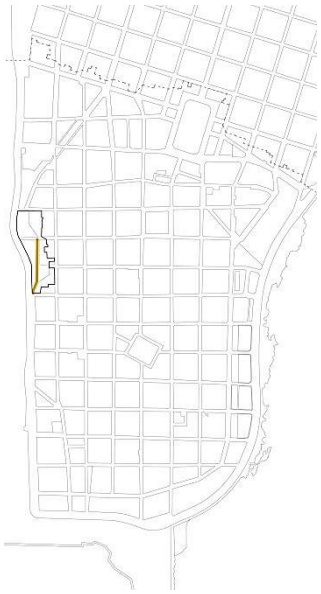
- Rehabilitación del Edificio Jaureguiberry.
- Construcción del Museo y Plaza del Carnaval en Piedras y Maciel.

Normativa relacionada:

- Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (2003)

Programas e incentivos relacionados:

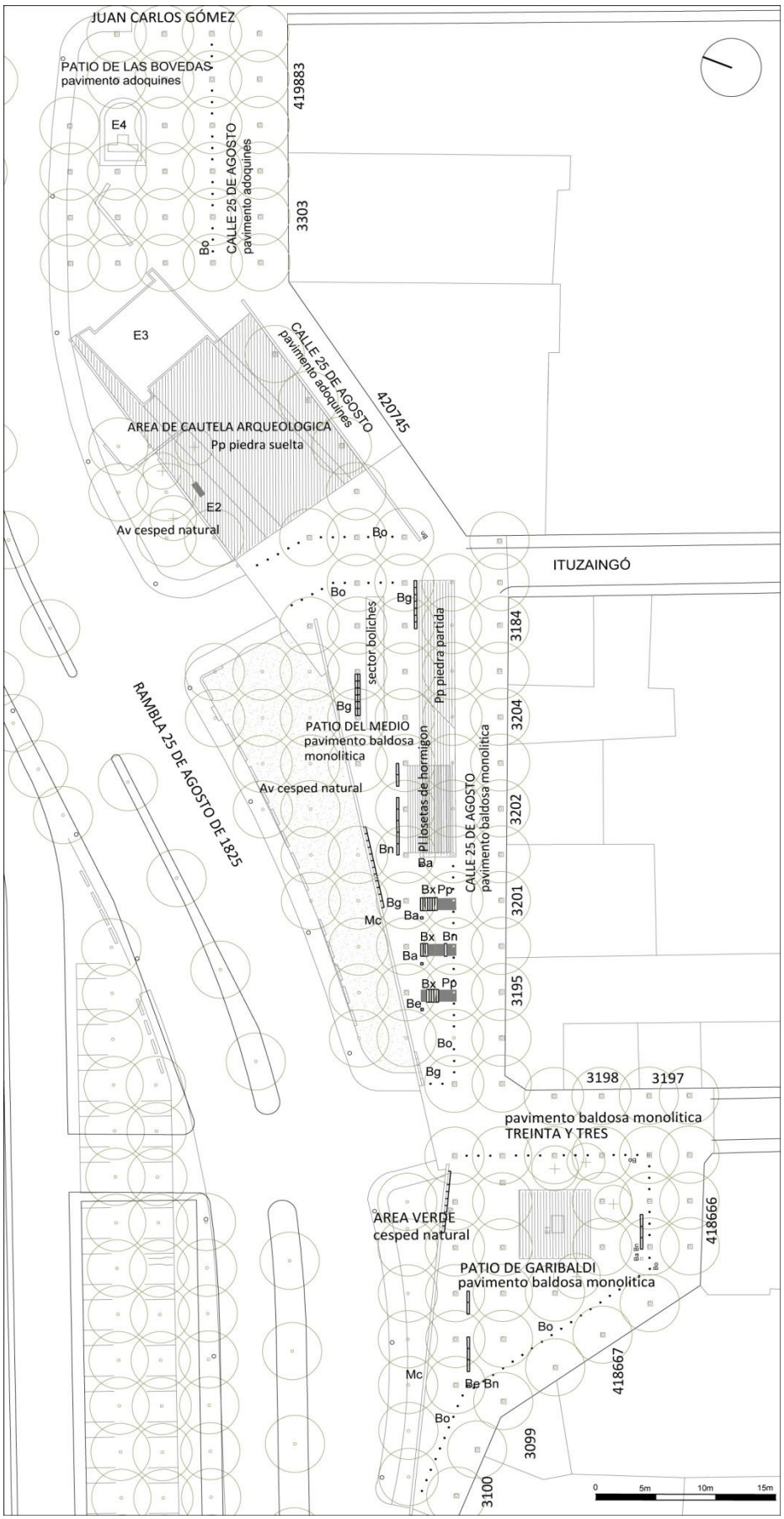
- Programa Ciudad Vieja Renueva, co-financiación IM - Unión Europea, Red Nº 5 de Urb-AL (2003 - 2005).



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 1, etapa única.

REFERENCIAS

Av – área verde / césped
Ba – basurero hormigón prefabricado
Be – bebedero hormigón prefabricado
Bg – bancos / cordones de granito recuperados
Bo – boleardo hormigón prefabricado
Bx – banco / losetas de hormigón prefabricado
Mc –muro o cordones de franito recuperados
Pl – plataforma/tablado
Pp – piedras granítica partida



Plano de proyecto de peatonalización de 2008, calle 25 de Agosto y los espacios públicos sobre la Rambla. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Peatonal 25 de Agosto

Tramo R9 y R110: entre Misiones y Juan Carlos Gómez.

2006 (proyecto) - 2008 (ejecución)

Iniciativa / Modalidad: IM / concurso público proyecto y ejecución

Autores: Arqs. Federico Mirabal, Marcelo Bednarik, Ulises Torrado, Alejandra Bruzzone.

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

El proyecto definía sectores de pavimento de baldosa monolítica en color blanco y sectores de césped natural, separados mediante cordones de granito recuperados a modo de bancos con losetas de hormigón. Se sumaba además equipamiento de bancos y plataformas de hormigón y abundante vegetación. La propuesta incorporaba la plaza Garibaldi y el espacio de Las Bóvedas en el tramo entre Ituzaingó y J. C. Gómez.

"Se busca *implantar* un proyecto-proceso, incorporando el tiempo como parámetro programático, como respuesta a las condiciones del llamado de operar en *mayor área* en etapas / sectores. No se trata de proponer espacios de la *incertidumbre* sino de introducirse en estos *intersticios urbanos* en estado de *emergencia urbana*, para, en un proceso de estenosis continua, transformarlos violenta y radicalmente: desierto en vergel, ruido en silencio, descampado en lugares, vacío en abrigos, sol en sombra, suelo inerte en patios, trazas en memoria". (OAP Arquitectos, recuperado de www.oap.com.uy)

Imágenes del proyecto. 2006. Fuente: Arq. M. Bednarik

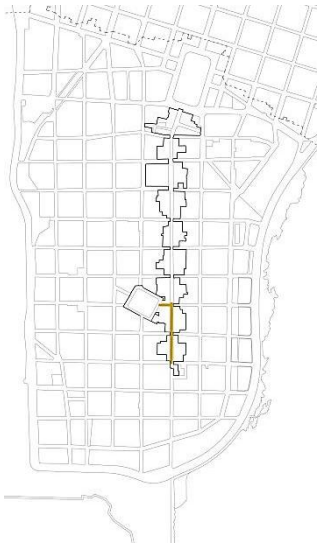
Equipamiento: papeleros, bebederos, bolardos de hormigón, bancos y equipamiento vegetal.

Vegetación: sucesivas líneas de árboles en canteros individuales a nivel del pavimento.

Iluminación: no prevista.

Normativa relacionada:

- Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (2003)



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 2, Etapa 4.

REFERENCIAS

- reguera
- banco de hormigón
- columna de alumbrado
- palmera pindó
- ciruelos de jardín
- espumilla
- jacarandá

Plano de proyecto de peatonalización de 2010, Sarandí entre Alzaibar y Pérez Castellano, de la calle Alzaibar y del sector Mercado Chico. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Peatonal Sarandí. Etapa 4

Tramos S5 y S6: entre Alzaibar y Pérez Castellano

Peatonal Pérez Castellano. Etapa 3

Tramo PC4 y PC5: entre 25 de Mayo y Sarandí

Peatonal Alzaibar

Tramo Al1

2009 (proyecto) – 2010 (ejecución)

Iniciativa / Modalidad: IM / Proyecto y ejecución IM

Autores: Servicio de Planificación, Gestión y Diseño (IM)

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Diseño del proyecto:

El pavimento se organiza por bandas transversales perpendiculares a las fachadas frentistas.

Sobre la calle Pérez Castellano se combinan franjas de baldosas petra cuadriculada en color gris y terracota (del mismo tipo que en el tramo anterior). Sobre Sarandí se utilizan varios tipos de pavimentos en la misma lógica de bandas: baldosas a bastón color amarillo y gris oscuro, microcemento en distintos tonos de gris y baldosas graníticas color blanco. Sobre la calle Alzaibar se utiliza un pavimento continuo de baldosas graníticas en blanco.

Se incorpora equipamiento vegetal con ejemplares de mediano porte (palmeras pindó, ciruelos de jardín, espumillas y jacarandá). Se preveían también luminarias y bancos de hormigón, excepto en Alzaibar donde solamente se colocarían luminarias. Sobre Sarandí se suman bancos zigzagueantes de tablillas de madera.

En todos los casos la distribución del equipamiento divide a la calle en tres bandas, una central más amplia y dos de menor ancho sobre las fachadas de los predios frentistas.

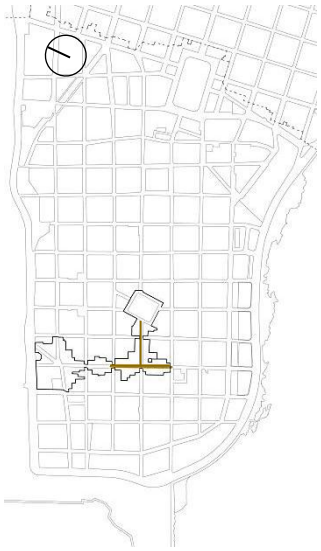
Los desagües lineales acompañan las franjas longitudinales de equipamiento.

Más adelante se colocarían bolardos semiesféricos para permitir el pasaje vehicular controlado en sectores determinados.

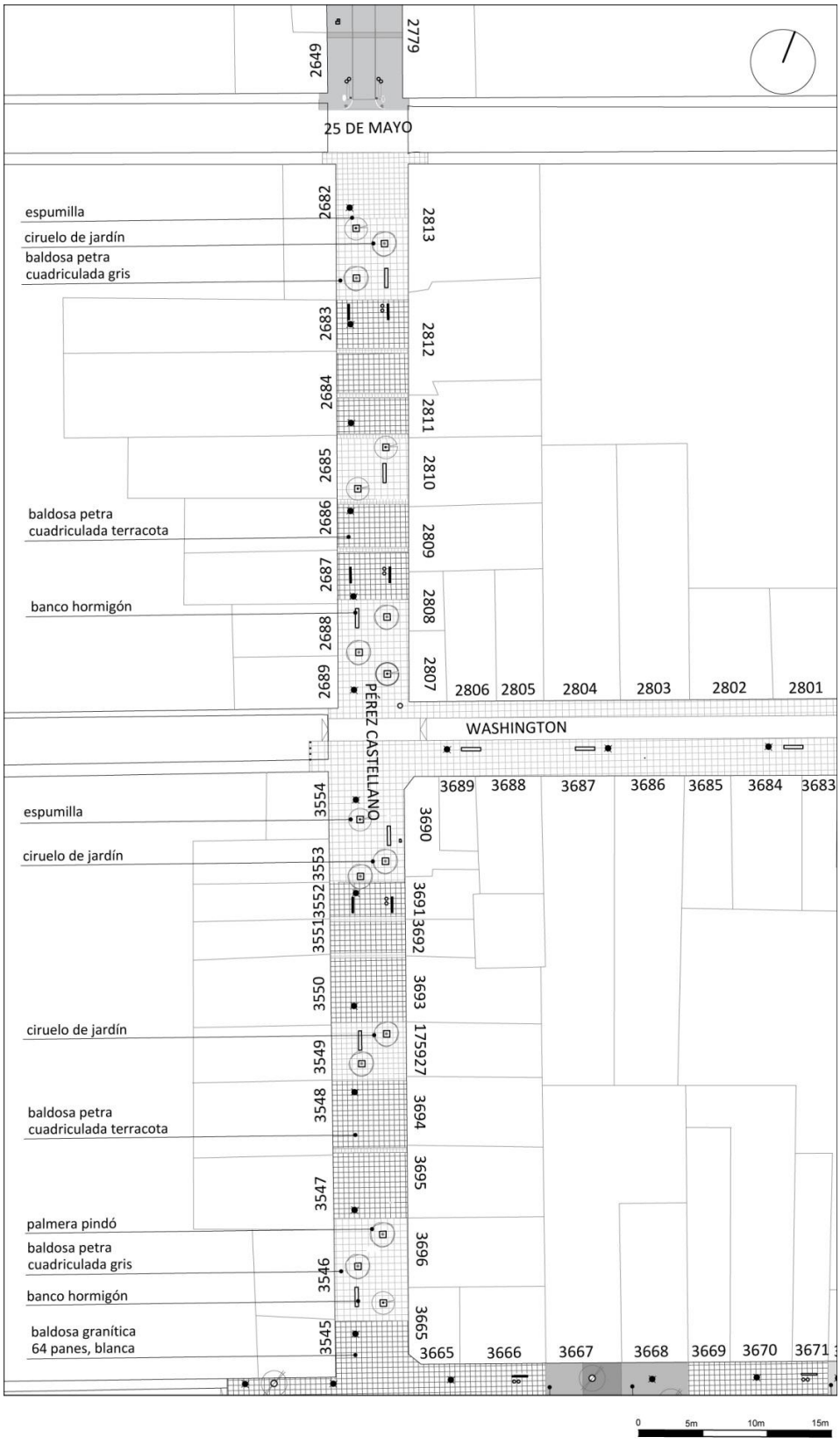
El proyecto preveía la generación de un sector peatonal diferenciado en el encuentro de las calles Sarandí y Pérez Castellano, hacia la calle Mercado Chico, que finalmente no se concretó.

Se trataba de continuar el pavimento con que ambas calles llegan a la esquina hasta abarcar un sector del padrón en la esquina opuesta a las peatonales, donde se encuentra un edificio en altura que se retira de la línea frontal de edificación. De esta forma se generaba una especie de plaza con un pavimento diferenciado de microcemento y la incorporación de vegetación, bancos y luminarias.

Equipamiento: bancos de hormigón, de madera, papeleras, vegetación y luminarias.



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 3, Etapa 3.



REFERENCIAS

- reguera
- banco de hormigón
- columna de alumbrado
- palmera pindó
- ciruelos de jardín
- espumilla
- jacarandá

Plano de proyecto de peatonalización de 2010, Pérez Castellano entre 25 de Mayo y Sarandí. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Vegetación: palmeras pindó distribuidas en dos líneas longitudinales, en canteros individuales a nivel del pavimento, sobre Sarandí y Pérez Castellano.

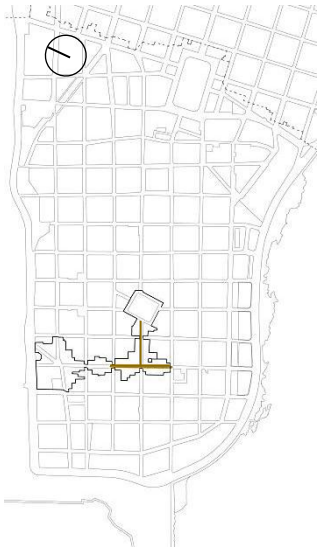
Iluminación: de pie en línea longitudinal paralela a las fachadas

Proyectos y propuestas asociadas:

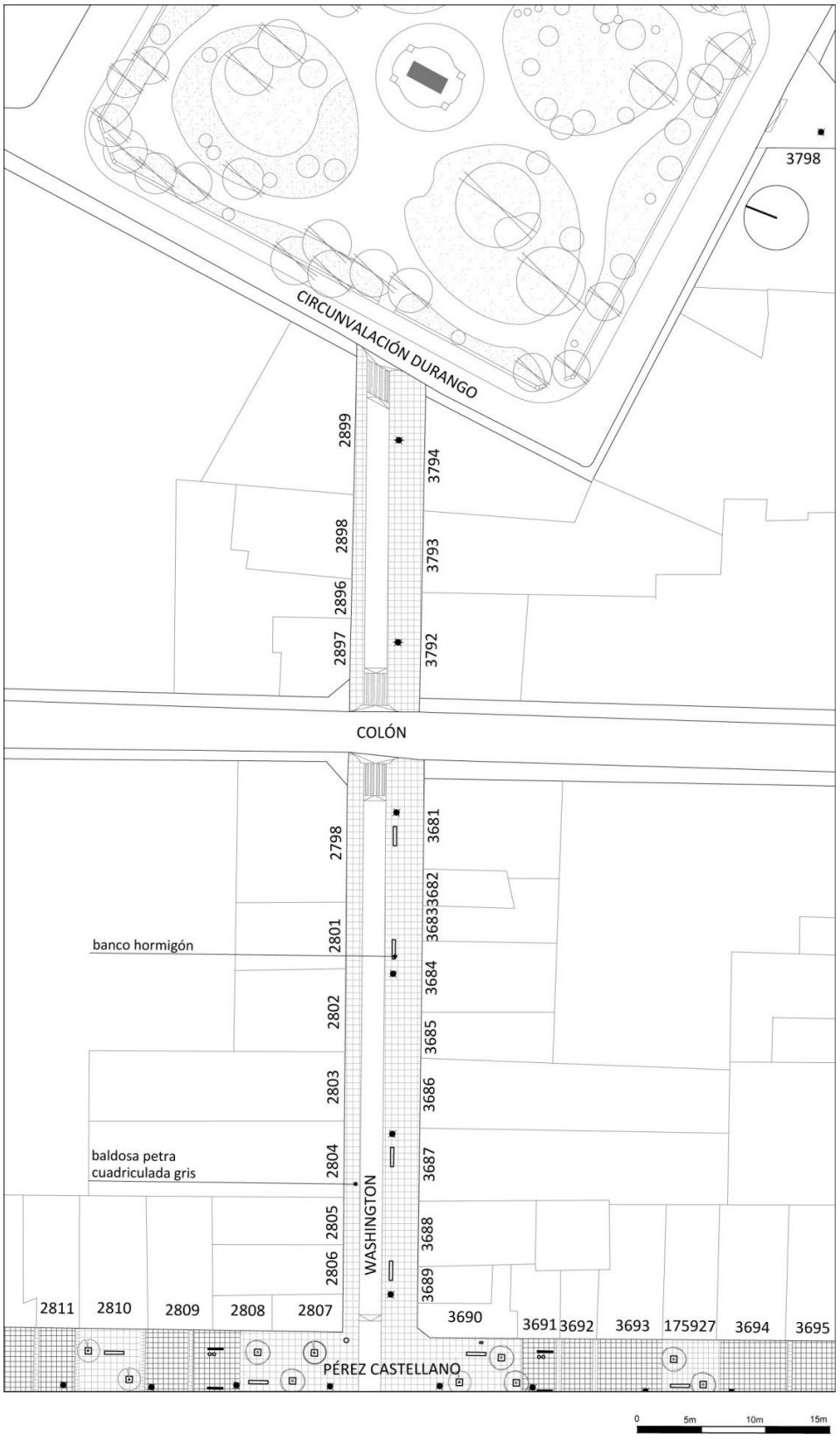
- Restauración y revitalización de la Plaza Zabala (2011-2012).

Normativa relacionada:

- Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (20003)



Planta esquemática de ubicación Unidad Territorial 3, Etapa 3.



REFERENCIAS

- reguera
- banco de hormigón
- columna de alumbrado
- palmera pindó
- ciruelos de jardín
- espumilla
- jacarandá

Plano de proyecto de peatonalización de 2010, Washington entre Pérez Castellano y Circunvalación Durango. Fuente: SPGD, IM. Digitalización propia

Peatonal Washington

Tramo W4 y W5: entre Pérez Castellano y Circunvalación Durango

2009 (proyecto) – 2010 (construcción)

Iniciativa / Modalidad: Intendencia de Montevideo

Autores: Servicio de Planificación, Gestión y Diseño (IM)

Financiamiento: Intendencia de Montevideo

Memoria del proyecto:

Si bien se ejecutó junto a la peatonalización antes mencionada de Sarandí y Pérez Castellano, se trató de un proyecto aparte.

La propuesta plantea la semi-peatonalización de la calle, conectando a Pérez Castellano con la Plaza Zabala.

Esta se divide en tres bandas longitudinales de distintos anchos. Las dos laterales con pavimento de baldosa petra cuadriculada en color terracota (la misma utilizada en Pérez Castellano) y la central en adoquines, delimitada por bolardos semiesféricos en sus laterales.

Sobre la banda Norte (más ancha) se ubican linealmente bancos de hormigón, papeleras y luminarias.

Equipamiento: bancos de hormigón, papeleras y luminarias.

Vegetación: no se incluye.

Iluminación: de pie en una línea longitudinal.

Proyectos y propuestas asociadas:

- Restauración y revitalización de la Plaza Zabala (2011-2012).

Normativa relacionada:

- Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja (20003)

Programas e incentivos relacionados:

- Programa de Revitalización de la Ciudad Vieja, en convenio IM - BID (2010-2012)