

PLAN DIRECTOR PARA LA CIUDAD DE MONTEVIDEO

En el mes de abril de 1956, el Concejo Departamental de Montevideo llevando a la práctica su propósito de planificar el territorio de su jurisdicción, encomendó al Equipo Técnico del Plan Regulador, asesorado y orientado por una Comisión Especial, (integrada por los directores generales de los Departamentos de Planeamiento y Contralor, Obras y Servicios, el director del Plan Regulador, el Profesor de Planeamiento Regional de la Fac. de Ingeniería y el Director de Int. de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo de la Fac. de Arquitectura) el estudio de un **Plan Director para la ciudad de Montevideo**.

Dicho plan fue definido como:

“El conjunto de normas técnicas puestas a disposición de la autoridad, que permite orientar la acción ejecutiva del Concejo Departamental, en los aspectos del planeamiento para el desarrollo futuro de la ciudad, en forma continua, prevista y flexible y permita también planear aquellas obras que estimadas en prioridad deban ser ejecutadas en plazos inmediatos y con arreglo a las posibilidades financieras del Gobierno Departamental.”

Los documentos elaborados por el Equipo Técnico y la Comisión Asesora, han permitido, luego de casi dos años de labor, orientar la acción de la Comuna bajo los lineamientos del Plan Director y promover la ejecución de obras municipales que constituyen, en esencia, verdaderas etapas en su aplicación.

Vale decir que todas las obras encargadas por el Concejo Departamental a partir de 1956 están encadenadas directamente al Plan Director contribuyendo a su vigencia física.

Asimismo, los reglamentos dirigidos a controlar la edificación privada, el tránsito, etc., poseen la misma base.

Estas concreciones del Plan Director se han basado en la concepción de una Estructura General Urbana cuyas partes fundamentales y primarias se encuentran contenidas en:

1. La división de la ciudad en zonas: Urbana, Suburbana, Industriales, de Huertas y Rural, ajustando sus límites y concretando el uso del suelo en forma expresa.

Continúa en la pág. 4

División de la
ciudad en zonas



Clasificación de
las circulaciones



Viene de la pág. 2

2. La división de las zonas de habitación —Urbana y suburbana— en unidades, relacionadas con el desarrollo de la vida vecinal, los abastecimientos y los servicios esenciales a cada tipo de conglomerado humano asegurando una buena distribución y uso. Dichas divisiones pueden caracterizarse fundamentalmente como:

del territorio destinado a la vivienda.

—de 1er. orden o sectores, conteniendo 120.000 hab.

—de 2do. orden o distritos, conteniendo 30.000 hab.

—de 3er. orden o unidades vecinales, conteniendo 10.000 hab.

sin que estas cifras sean estrictas, sino relacionadas con las consideraciones funcionales ya mencionadas.

3. El Plan Vial, trazado en base a los problemas del tránsito y la extensión de la ciudad que atraviesa, tendiendo a canalizarlo y clasificar las rutas. En principio este plan está constituido por un programa progresivo que permitirá dotar a la ciudad de:

—un sistema de autopistas, formando un anillo alargado de recolección.

—un sistema de vías preferenciales interiores, que distribuyen el tránsito dentro del conglomerado urbano, con perfiles jerarquizados de acuerdo con su importancia.

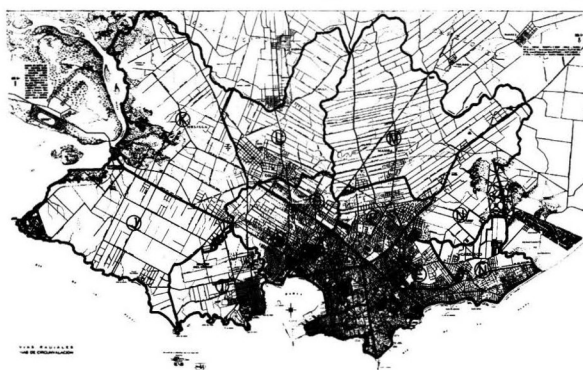
4. El Plan de Coordinación del Transporte Colectivo, para servir racionalmente a la ciudad organizando el sistema de líneas troncales y secundarias mediante centros de combinaciones establecidos de acuerdo a la estructura urbana de la ciudad.

Estos puntos básicos, han permitido orientar y dar preferencia a las obras municipales en todo el departamento, precisándose en cada caso, la necesidad y conveniencia de cada obra o el alineamiento de los 4 estudios en torno a un caso particular.

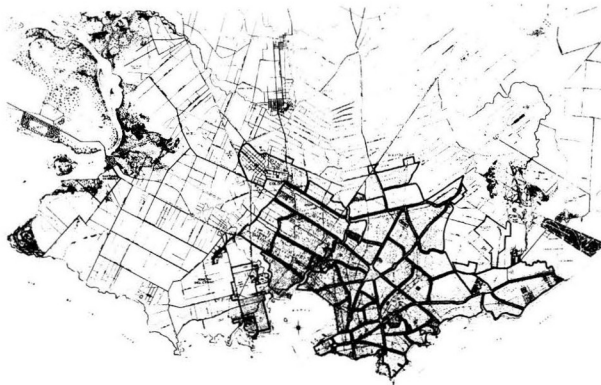
Cabe agregar, que esta parte orientadora general, fue seguida de una serie de planes urbanísticos concretos, sobre zonas específicas de la ciudad, para su remodelación inmediata. En tal sentido, pueden mencionarse: el Plan de Remodelación de la Ciudad Vieja, el Plan de Obras del Cerro y el Plan de Remodelación de Maroñas.

Estos tipos de estudios, han tendido a aplicar, en forma inmediata las orientaciones del Plan Director, permitiendo estructurar ordenanzas edilicias y comenzar la ejecución de obras de mejoramiento vecinal en esas zonas, para dar alicientes a la iniciativa privada, cuyo papel dentro de cada Plan de Remodelación, es sumamente importante.

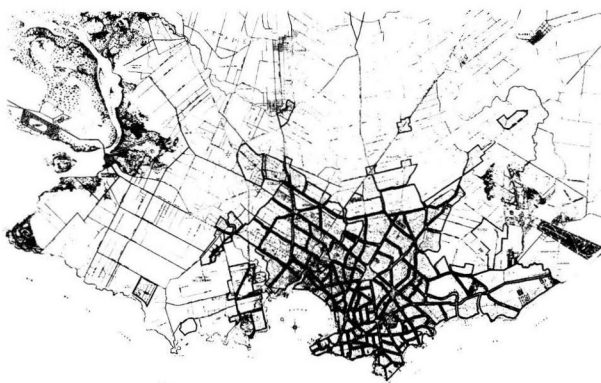
División de la ciudad
en SECTORES



División de la ciudad
en ZONAS



División de la ciudad
en UNIDADES VECINALES



EL PLAN DIRECTOR

Aspectos parciales

LA CIUDAD VIEJA

Dentro del Plan Director para la ciudad de Montevideo, bajo cuyos lineamientos se ha orientado la acción ejecutiva del Consejo Departamental en el período 1955-1959, ha merecido especial atención los problemas planteados por la "Ciudad Vieja". Este antiguo caso urbano, conserva hasta hoy día buena parte de su trazado colonial, habiendo recibido impulsos edificios aislados durante mucho tiempo, pero sin poseer un programa propio para su estructura moderna.

El Plan Director de Montevideo, ha contemplado esta importante zona urbana, mediante un Plan de Remodelación Integral, remitido a consideración de la Junta Departamental en 1957. Dicho Plan, da las directivas generales para una reestructura completa de la vieja península comprendiendo los 4 aspectos básicos de su urbanización.

La Habitación: planteando la posibilidad reglamentaria de levantar edificios torres de hasta 60 metros de altura agrupados de a pares, en cada manzana tipo, para obtener una densidad de población adecuada (300 a 400 hab./hac.) y espacios libres en torno a la edificación.

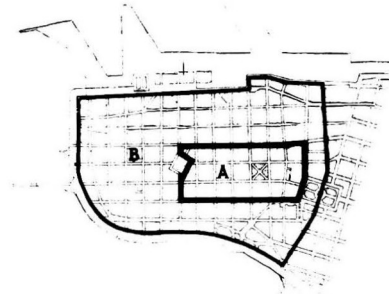
El Trabajo: creando en su zona central, un sector comercial en el que los edificios torres podrán tener un basamento en planta baja, destinado a comercios y creando centros de actividades específicas en torno a la Aduana y la Adm. Nal. de Puertos y el Banco de la República.

La Cultura: formando un Centro Histórico en torno a las bóvedas, restaurando la Puerta de la Ciudadela frente a la Plaza Independencia, y el edificio del Cabildo (1) como centros culturales básicos, aparte del aprovechamiento de espacios libres existentes en torno a las ramblas que servirán para emplazar centros deportivos y culturales.

La Circulación: creando una red circulatoria clasificada, llevando el tránsito hacia las ramblas y formando pares de calles de mano única en los canales más importantes, destinando al resto de las estrechas vías peninsulares a estacionamiento en su mayor parte. En este aspecto, se prevé la continuidad de las ramblas en el extremo oeste y la aparición de la Autopista de Av. Italia-Galicia-La Paz en el extremo Nor-este.

Desde el punto de vista de la estructura integral de la Península se la divide en A, unidades vecinales con sus propios centros constituyendo un distrito único en su totalidad.

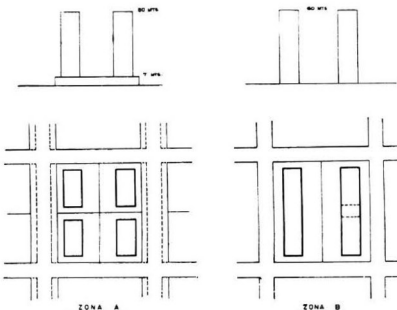
(1) Ver la sección destinada a restauraciones históricas.



Alturas en las edificaciones



Clasificación de las circulaciones



Edificación tipo

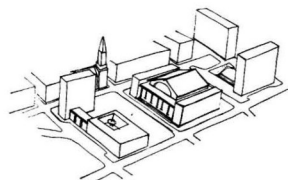
EL PLAN DIRECTOR

Aspectos parciales

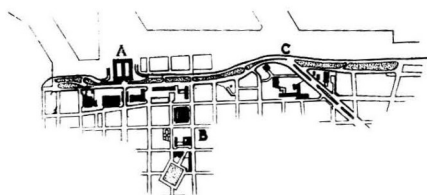
LA CIUDAD VIEJA

Sobre la Rambla Portuaria serán agrupados una serie de centros vivos: el Bancario, el Portuario, y el Histórico.

En su conjunto prestarán a esta rambla una nueva actividad particular valorizándola. Actualmente ya se ha procedido a construir la verja que separa a la rambla de la zona portuaria para delimitar el uso de los espacios en ese sector.



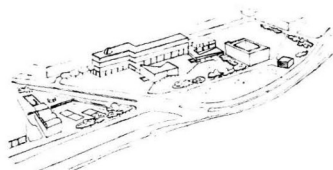
El Centro Bancario



LA RAMBLA: A Centro Portuario

B - C. Bancario

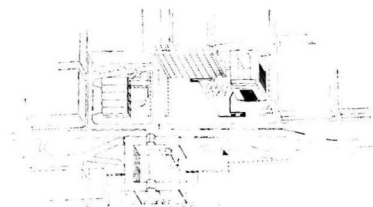
C - C. Portuario



Centro Histórico

El Centro Bancario: agrupará en torno al Banco de la República a una serie de actividades afines, permitiendo alzar edificios apropiados en las inmediaciones y creando un conjunto armónico de espacios libres y

El Centro Histórico: constituirá un núcleo cultural ordenado en base a la restauración de las "Bóvedas", la "Casa de los Ximénez" y un Liceo Público, creando un amplio espacio destinado a las actividades culturales sobre la rambla.



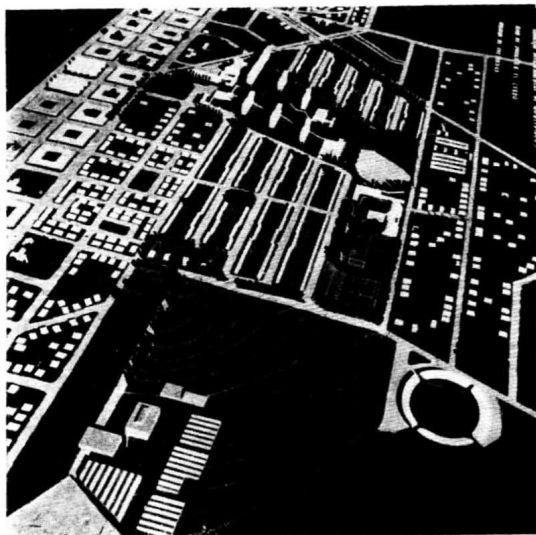
Centro Portuario

El Centro Portuario: a su vez prevé el reordenamiento del espacio circundante a la Aduana y la A.N.P. dando lugar a la construcción de un nuevo "Mercado" para el puerto con una apropiada canalización circulatoria y la armonización de los espacios mediante edificios altos destinados a compañías navieras y actividades afines.

EL PLAN DIRECTOR

Aspectos parciales

EL PLAN DE OBRAS DEL CERRO



Unidad de Habitación del
Rincón del Cerro

El Plan de Obras del Cerro; constituye una de las remodelaciones puestas en marcha en 1956. Actualmente se llevan invertidos \$ 513.000.00 en expropiaciones; \$ 900.000.00 en la construcción de un bloque de viviendas con servicios vecinales (1); \$ 660.000.00 en la construcción de una avenida parque en torno a la fortaleza del Cerro y \$ 2.700.000.00 en el parque y movimientos de tierra para emplazar un Centro Infantil en la ladera norte.

Asimismo se contribuyó con diversas sumas para la construcción de Centros de Barrio por el sistema de aporte mixto entre el Municipio y los vecinos.

Entre los años 1956 y 58, las obras municipales realizadas se concentraron sobre la zona inmediata a la Fortaleza, creando un gran parque público, con; Un centro (en construcción entre las calles Inglaterra y Polonia); un bloque de 40 apartamentos con servicios vecinales en planta baja (próximo a habilitarse, frente a la Playa del Cerro), un teatro de verano y un centro infantil (en construcción, sobre la calle Holanda) y una gran avenida-parque en torno a la Fortaleza que enlaza el Cno. Cibils, la rambla del Cerro, la calle Viacaba, y la calle Rusai y el acceso al Frigorífico Swift por la continuación de la calle Inglaterra.

Para continuar con este amplio plan de urbanización, en una de las zonas más paisajísticas y pobladas de la ciudad se ha solicitado la ampliación de la Deuda Pública Departamental en 5 millones de pesos para dar mayor volumen a la obra en marcha.

(1.) Ver la sección Habitación: Unidad Hab. de la Playa del Cerro.

EL PLAN DIRECTOR
Aspectos parciales
EL PLAN DE OBRAS DEL CERRO



El plan de urbanización para el Cerro: al norte la Unidad de Habitación del Rincón del Cerro, al centro el Parque en torno a la fortaleza. Internándose en el parque (en formación) al sud-oeste, la Unidad de Habitación de la Playa del Cerro (ya se ha construido el 1er. bloque) al Este, las previsiones edilicias y viales correspondientes a la ampliación del puerto sobre la zona del Cerro.

Durante el período de Gobierno 1955-59 el Concejo Departamental de Montevideo, ha preparado sus planes de obras en base al cumplimiento de las etapas marcadas por el Plan Director que orienta a su gestión.

Cada obra realizada, ha significado así una concreción de dicho plan.

En las páginas siguientes, se presentan estas obras, agrupadas en las cuatro funciones básicas y cuya ubicación geográfica pueden observarse en la página 11.

Para lograr el desarrollo armónico de tales obras, se determinaron rubros presupuestales específicos en 1956 que atendieran a su financiación permanente, así como también se creó el "Fondo de Mejoramiento Departamental", con el producido de ciertos impuestos que afectan a los usuarios directos de las mejoras proyectadas.

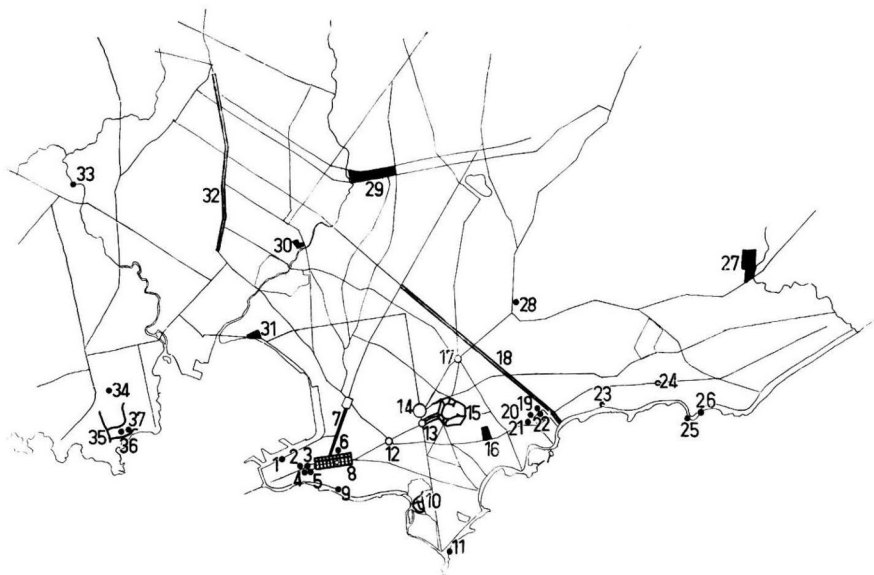
El "Fondo de Mejoramiento Departamental", cada 4 años totaliza inversiones por un valor de aproximadamente 54 millones de pesos. Las mejoras a realizarse, se determinan anualmente, mediante un mensaje que se eleva a consideración de la Junta Departamental y es estructurado por los Departamentos de Planeamiento y Contralor y el de Obras y Servicios.

Desde su creación en 1956, dicho Fondo ha permitido ya ejecutar obras por valor de casi 39 millones de pesos cuyo destino genérico fue:

- \$ 12.000.000.00, para expropiaciones
- \$ 1.500.000.00, para mejorar el alumbrado público
- \$ 6.000.000.00, para equipamiento de oficinas
- \$ 1.500.000.00, para centros de barrio y mejoras vecinales
- \$ 6.000.000.00, para construcción y mejoramiento de viviendas
- \$ 6.000.000.00, para mejoramiento de servicios públicos
- \$ 6.000.000.00, para vialidad.

Estas partidas, se sumaron a las ya destinadas por el Presupuesto General del Municipio a obras públicas en 1956. El ajuste anual de las inversiones provenientes del Fondo de Mejoramiento Departamental, ha permitido entonces completar las partidas presupuestales y sobre todo financiar las mejoras urbanas que a partir de 1956, aconsejó realizar la Comisión Asesora del Plan Director, y que por requerimientos de tiempo e investigación técnica, no pudieron concretarse cuando la aprobación del Presupuesto.

LOCALIZACION DE LAS OBRAS MUNICIPALES REALIZADAS EN EL PERIODO 1955 - 58



- | | | |
|---|---|--|
| 1. Verja y remodelación | 14. Cruce de 8 de Octubre y Bulevar Artigas | 25. Reja y cloración |
| 2. Restauración Cabildo | 15. Caminos Parque Battle | 26. Reja y cloración |
| 3. Puerta de la Ciudadela | 16. Zoológico | 27. Parque Fernando García |
| 4. Mercado Central | 17. Canalización 8 de Octubre y Larrañaga | 28. Centro de Barrio |
| 5. Playa de estacionamiento | 18. Bulevar Propios. Canalización | 29. Unidad de vivienda N° 2 |
| 6. Galería de arte | 19. Centro de Barrio | 30. Quinta de Castro |
| 7. Canalización | 20. Centro deportivo | 31. Parque Capurro |
| 8. Red de semáforos | 21. Bloque de 99 apartamentos | 32. Av. Garzón |
| 9. Rejas | 22. Bloque de 103 apartamentos | 33. Puente |
| 10. Caminos Parque Rodó | 23. Playa de estacionamiento Malvin | 34. Centro |
| 11. Rejas cloración | 24. Restauración del Molino de Pérez | 35. Avenida Parque |
| 12. Canalización Sierra | | 36. Bloque de 40 viviendas y servicios |
| 13. Cruce 18 de Julio y Bulevar Artigas | | |

H A B I T A C I O N

EL PLAN DE VIVIENDAS

La actividad en materia de construcción de viviendas populares, iniciada por el Municipio de Montevideo en el año 1923 ha sufrido una radical transformación en 1956.

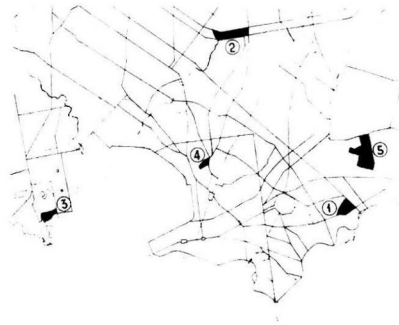
A la construcción dispersa de pequeños grupos de viviendas, ha seguido un criterio planificado que se basó en:

1. Construir Unidades de Habitación completas conteniendo grandes cantidades de habitantes y servicios vecinales.
2. Ubicar dichas unidades de Habitación en emplazamientos estratégicos contribuyendo a nuclear la vida vecinal.
3. Destinar estos conjuntos de viviendas a servir fines concretos previstos por el Plan Director y necesarios para su aplicación.

Así la **Unidad de Habitación Nº 1**, se emplazó en el Buceo, una zona urbana, bien servida por: la vialidad, el saneamiento, luz, aguas corrientes y transportes colectivos.

La **Unidad de Habitación Nº 2**, de Casavalle y San Martín se ubicó en una zona alta y sana rodeada de rancheríos para establecer un centro de readaptaciones para los habitantes de ese sector a quienes se dotará de viviendas confortables y asistencia social.

La **Unidad de Habitación de la Playa del Cerro**, en una zona obrera de magníficas posibilidades paisajísticas y climáticas.



1 Unidad Nº 2 Buceo 2 Unidad Nº 2 Casavalle
3 Unidad del Cerro 4 Unidad Vilardebó
5 Unidad Alto Malvin

HABITACION

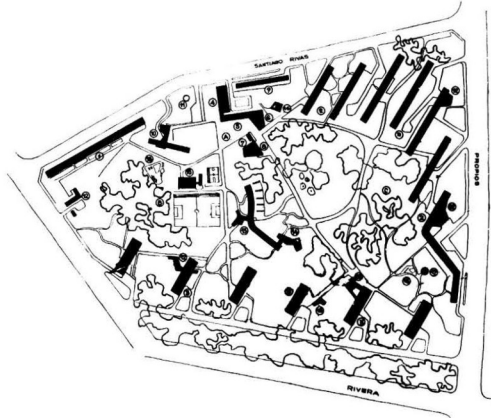
UNIDAD N° 1: BUCEO

Capacidad: 7256 Hab.

Unidades Locativas: 1844 aptos.

Area total: 23 Há.

Financiación: Venta por la ley de Propiedad Horizontal y préstamos hipotecarios a los funcionarios municipales con consideración de la Junta Departamental.



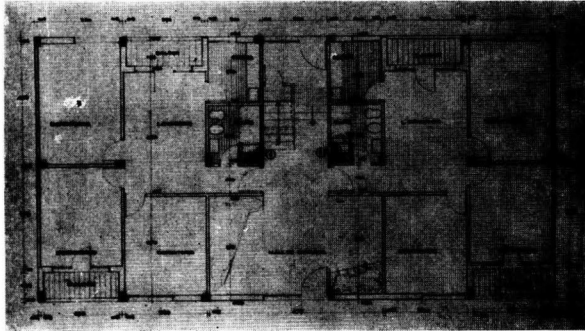
- A. Centro Cívico, Comercial y Cultural.
- B. Centro Deportivo.
- C. Parque.
- 1. Bloque de vivienda (4 pisos).
- 2. Bloque de vivienda (4 pisos).
- 3. Bloque de vivienda (15 pisos).
- 4. Mercado.
- 5. Comercios.
- 6. Confitería, restaurante.
- 7. Oficinas Municipales.
- 8. Cine, Teatro.
- 9. Talleres de artesanos.
- 10. Biblioteca, Policlínica, Comedor infantil.
- 11. Kiosko policial.
- 12. Sub-Centros comerciales.
- 13. Escuela.
- 14. Jardín de Infantes.
- 15. Gimnasio.
- 16. Parques Infantiles, Casas cunas.
- 17. Tanque de agua.



Fachada oeste del primer bloque de viviendas

HABITACION

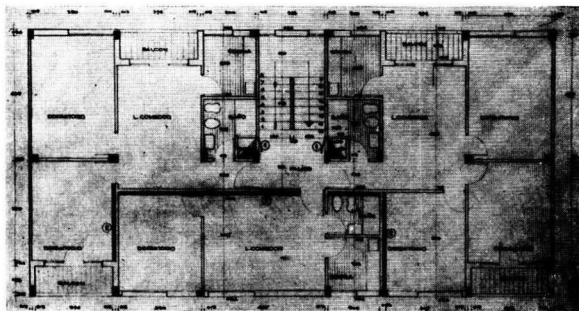
UNIDAD N° 1: BUCEO



Planta baja

Características del 1er. Bloque de viviendas

Las tiras de viviendas de 4 pisos están constituidas por un agrupamiento de bloques tipo, con 11 apartamentos cada uno armados en torno a una circulación central. Estos bloques tipo se unen entre sí, tomando una tira cuya planta de conjunto puede así adoptar cualquier forma, incluso escalonándose para seguir los desniveles del terreno.

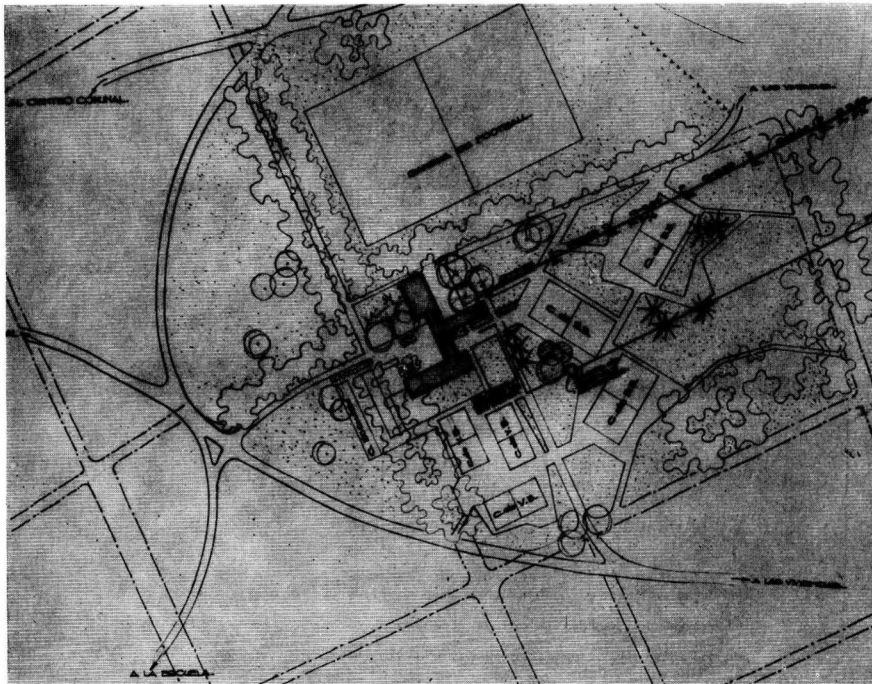


Pisos 1 - 2 - 3

HABITACION

UNIDAD Nº 1: BUCEO

CENTRO DEPORTIVO



Centro Deportivo - Planta General

Dentro del amplio predio de la Unidad de Habitación del Buceo, existió hasta 1957, una zona destinada a cementerio, que fuere eliminada para dar lugar a esta nueva obra. De esa necrópolis, se dejaron los añosos árboles que sombreaban sus caminos interiores, permitiéndose así tener hoy, un núcleo forestado de gran interés y extensión que servirá de marco a un gran centro deportivo, actualmente en construcción.

En esta forma, la nueva Unidad de Habitación podrá poseer desde sus comienzos un parque vecinal propio ya desarrollado.

HABITACION

UNIDAD N° 1: BUCEO



Vista desde el patio de juegos

Uno de los problemas que más han gravitado para impedir la formación de Unidades de Habitación en la actualidad, ha sido que al iniciarse su construcción, siempre se ha dado prioridad a las viviendas frente a los edificios destinados a los servicios vecinales.

Este proceso, ha dado por resultado, la existencia de numerosos grupos de viviendas dotados muy tardíamente de servicios comunes o en ciertos casos, incluso, la supresión de éstos para dar lugar a nuevos bloques de viviendas.

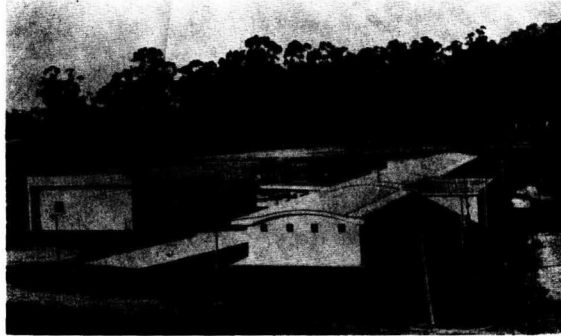
Para evitar este proceso, tan dañoso para la correcta organización de los núcleos y las comunidades vecinales, el Concejo Departamental adoptó, desde 1956, la política de construir simultáneamente tanto viviendas como servicios vecinales. El primer ejemplo de esta orientación, está dado por el Centro Asistencial del Buceo, que será habilitado a fines de 1958.

HABITACION

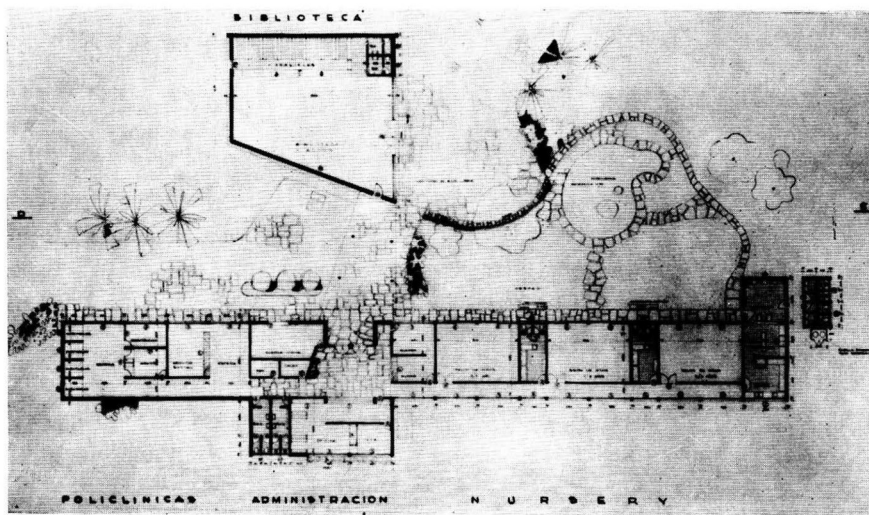
UNIDAD N° 1: BUCEO

EL CENTRO ASISTENCIAL

El Centro Asistencial de la Unidad de Habitación del Buceo, está formado por biblioteca, salón de conferencias, policlínica, nursery y cantón de asistencia social para la atención del vecindario inmediato a él.



Vista general aérea



Planta general

HABITACION

UNIDAD N° 2: CASAVALLE

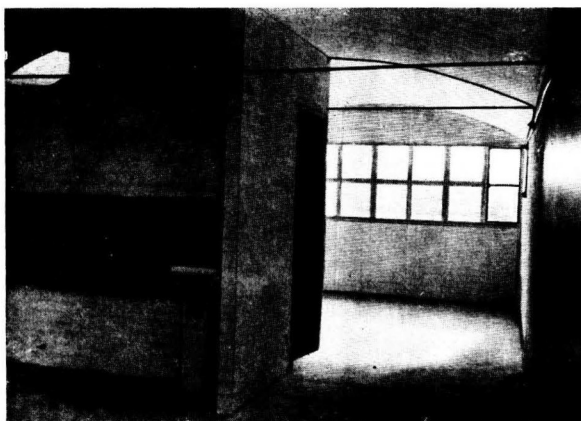


Foto de viviendas

La Unidad de Habitación N° 2, ubicada en el Cno. Casavalle y la Av. San Martín, es en realidad un verdadero centro de readaptación para los habitantes de los rancharíos.

Allí, en un medio sano y saludable, dotado de los servicios elementales de confort: saneamiento, electricidad, aguas corrientes, etc., se agruparán ocupando viviendas que fomentan la vida vecinal ligada al centro común, en torno a la escuela, la nursery, la policlínica y el cantón de asistencia social.

En una próxima etapa, sobre la zona norte y este del predio se alzará otra parte de la Unidad constituida por bloques de viviendas que levantarán los propios habitantes ya readaptados mediante una ampliación del Plan de Vivienda por ayuda Mixta del Concejo Departamental.



Interior de una vivienda tipo

HABITACION

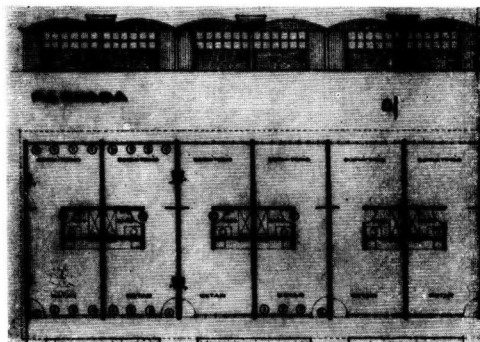
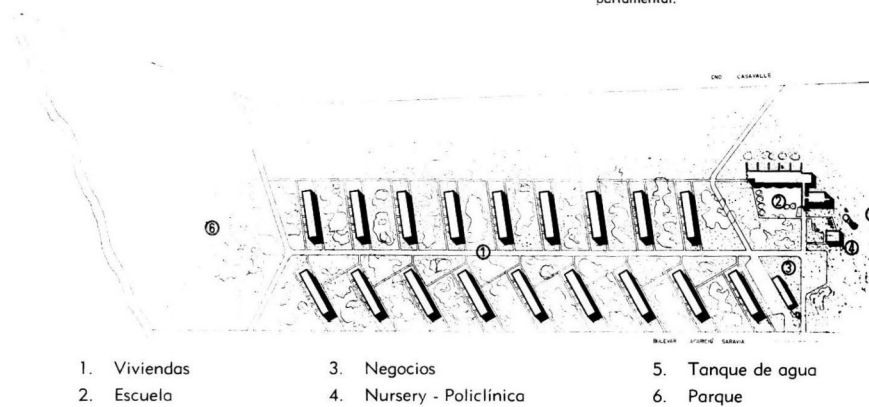
UNIDAD N° 2: CASAVALLE

Capacidad: 216 familias (1ª etapa).

Unidades locativas: 216 (1ª etapa).

Area total: 32 Há.

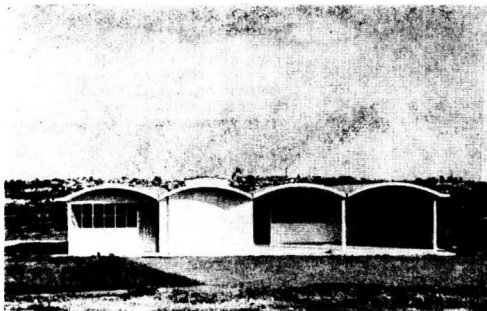
Financiación: 1ª etapa totalmente a cargo del Concejo Departamental; 2ª etapa mixta: mano de obra de los futuros ocupantes, dirección y materiales: Concejo Departamental.



Tira de viviendas. Planta y Fachada

HABITACION

UNIDAD Nº 2: CASAVALLE



Vista

CASA CUNA

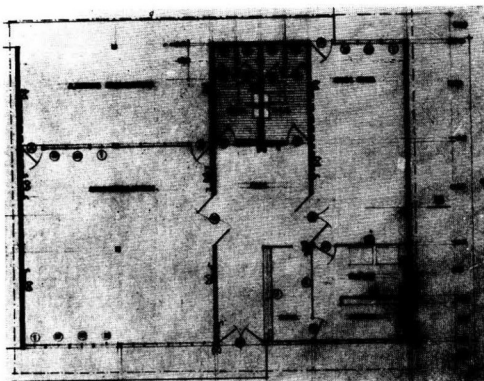
Los dos servicios vecinales básicos de la Unidad de Habitación de Casavalle están constituidos por la Casa Cuna y la Escuela.

Ambas, se dirigen fundamentalmente al cuidado y educación de los niños, principales perjudicados por el modo de vida imperante en los rancharíos urbanos de donde provienen.

La casa-cuna, contará con servicios de: nursery, jardín de infantes y policlínicos, funcionando en directa conexión con la escuela y el cantón de asistentes sociales.

La escuela, aparte de sus amplias aulas, cuenta con un gimnasio cerrado, donde se desarrollarán también actos y conferencias para adultos, reuniendo así, en su acción educadora a padres e hijos.

Actualmente la escuela ha pasado ya a jurisdicción del Consejo Nal. de Enseñanza Primaria y Normal, para su próxima habilitación.

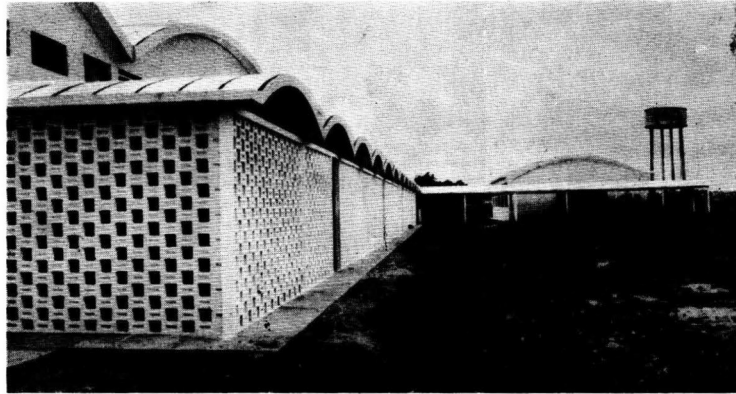


Planta

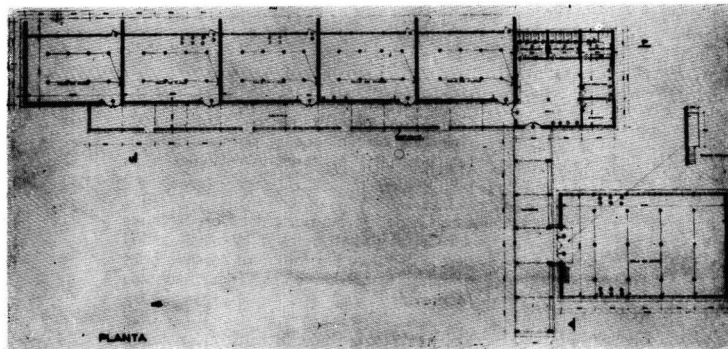
H A B I T A C I O N

UNIDAD Nº 2: CASAVALLE

ESCUELA

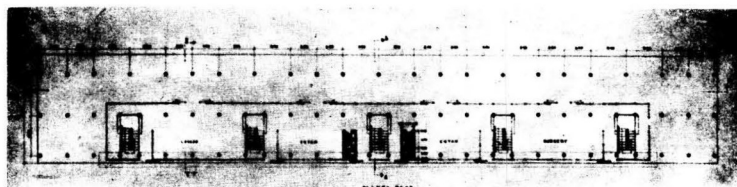


Vista

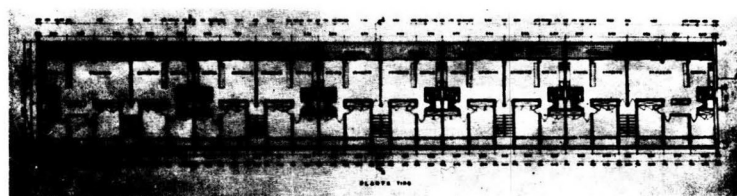


Planta

H A B I T A C I O N
U N I D A D D E L C E R R O



Planta baja



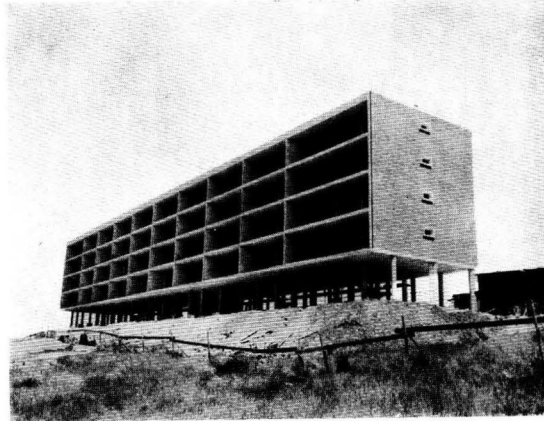
Planta - 1º, 2º, 3er y 4º piso

La unidad de habitación de la Playa del Cerro, está constituida por 3 bloques de viviendas conteniendo el primero de ellos (ya construido) los servicios vecinales en su planta baja.

Esta Unidad forma parte del Plan de Obras del Cerro y contribuirá a la densificación de ese populoso barrio obrero próximo a los grandes establecimientos frigoríficos de Montevideo.

Los tres bloques que la constituyen bajan escalonadamente por la falda del Cerro hacia el balneario local rodeados por el parque de la Fortaleza (en formación).

HABITACION UNIDAD DEL CERRO



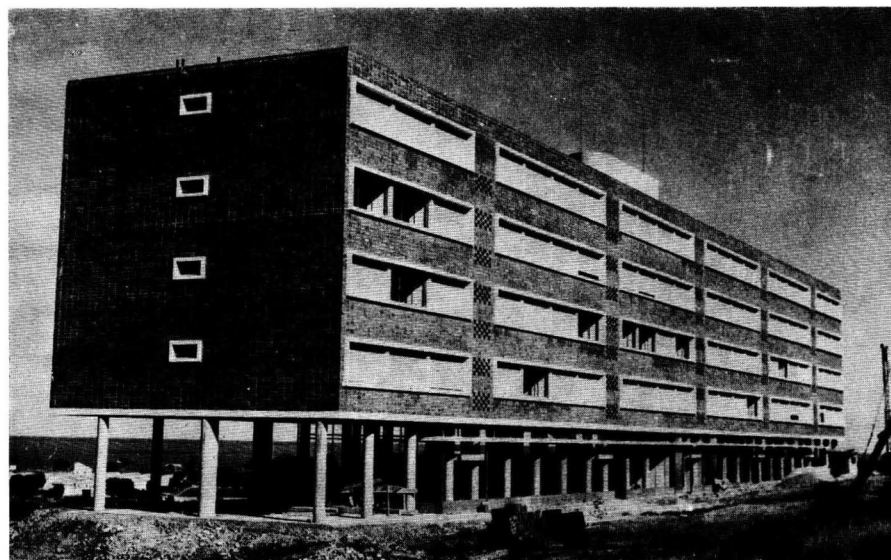
Primer Bloque: Costado Sur

Capacidad: 600 hab.

Unidades locativas: 140 aptos.

Superficie total: 2,5 há.

Financiación: con cargo a la ampliación de la Deuda Pública Departamental autorizada por el Poder Legislativo en 1955.



Primer Bloque: costado norte

HABITACION

UNIDAD ALTO MALVIN

Capacidad: 39.460 hab.

Unidades Locativas: 8.750.

Area total: 170 há.

Financiación: por medio de inversión privada (venta de terrenos municipales) obras de INVE y del Concejo Departamental y sociedades mixtas entre particulares y organismos gubernamentales.



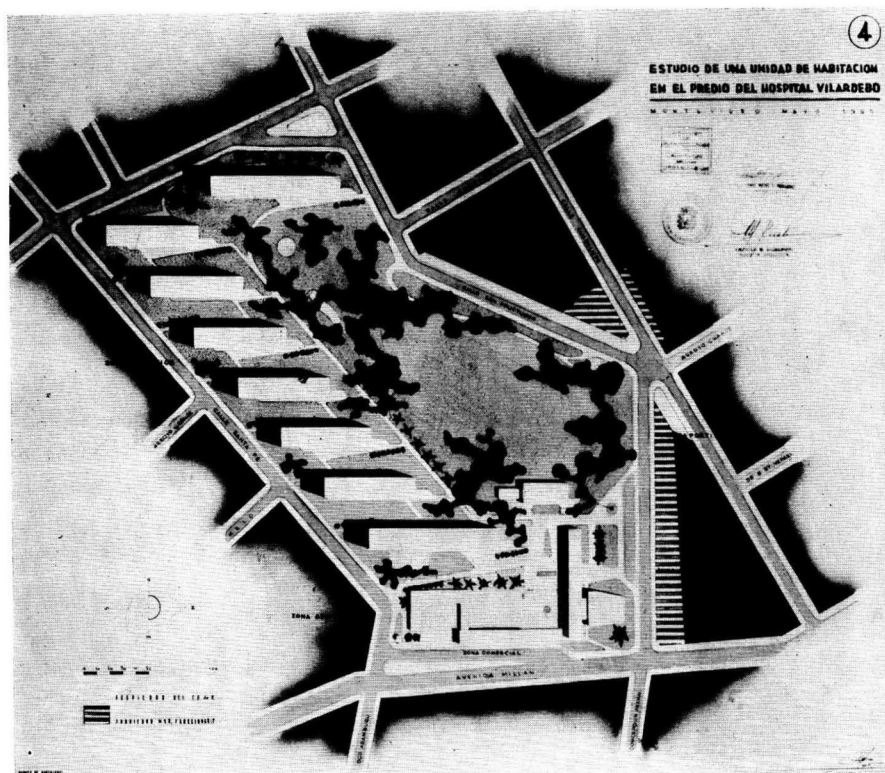
HABITACION UNIDAD DEL REDUCTO

Capacidad: 3.402 hab.

Unidades Locativas: 756 aptos.

Area total: 9,5 há.

Financiación: separada o mixta,
entre el capital privado, INVE y
Concejo Departamental de Mon-
tevideo.



C I R C U L A C I O N
A U T O P I S T A D E
Av. Italia — Galicia — La Paz



La Autopista de la Av. Italia-Galicia-La Paz, constituye la base del futuro sistema de auto-rutas de la ciudad de Montevideo.

Su misión específica constituye unir rápidamente, permitiendo el paso de un gran caudal de vehículos, la entrada sud-este de Montevideo con el Centro Urbano.

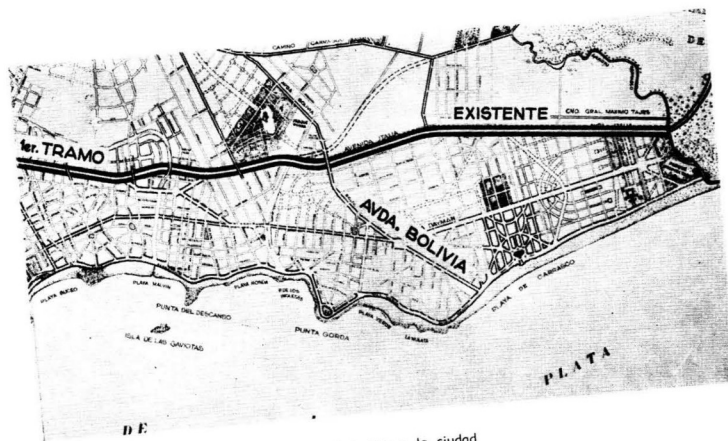
Todos sus cruces a partir de la Av. Bolivia serán a desnivel sin interrupciones.

Esta autopista, entroncará al llegar a la Bahía con otra proyectada hacia el oeste (ver: Plan Vial).

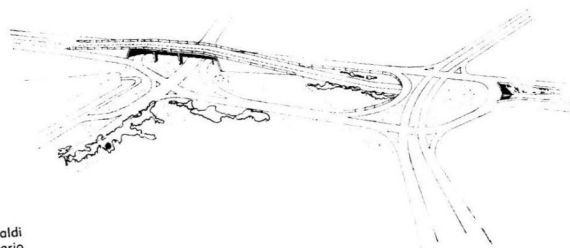
En su tramo céntrico y en un recorrido de casi un kilómetro estará totalmente elevada sobre pilotes con accesos y salidas en rampas para no interferir con la circulación local.

Actualmente, ya se ha licitado su primera etapa que irá desde la Av. Bolivia hasta la Av. Dr. Alejandro Gallinal.

CIRCULACION
AUTOPISTA DE AV. ITALIA
Galicia—La Paz



La Autopista y la ciudad



Cruce de Garibaldi
y Av. Centenario
frente al P. Botlle

C I R C U L A C I O N
CRUCE 8 DE OCTUBRE
Y B R . A R T I G A S

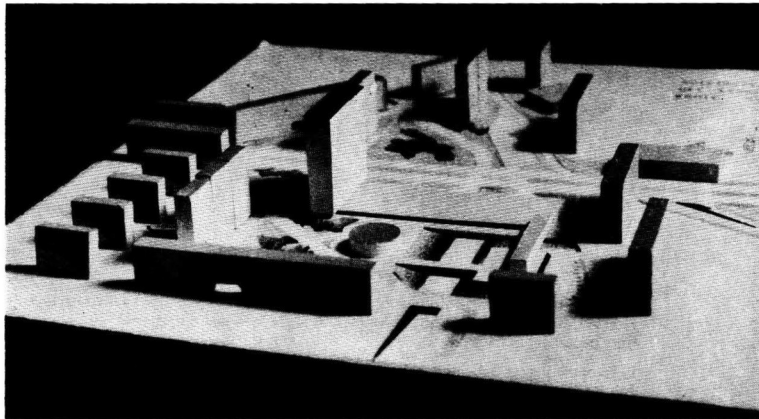


Remodelación: trazado viario

La resolución del importante cruce circulatorio formado por la Av. 8 de Octubre, el Br. Artigas y la Av. Italia ha sido resuelto mediante un sistema compuesto por:

- Un túnel para la Av. 8 de Octubre asegurando su continuidad por debajo del Br. Artigas.
- Un túnel para la futura Autopista de la Av. Italia-Galicia-La Paz, asegurando también la continuidad de su tránsito rápido, por debajo del Br. Artigas y la Av. 8 de Octubre.
- Un anillo circulatorio en forma de 8 que permite realizar los enlaces entre estas importantes vías.
- La clasificación de las circulaciones, dejando los túneles para el tránsito rápido y la superficie para enlaces, el estacionamiento y el transporte colectivo, por ser éste un régimen directamente ligado a las dos condiciones tipificados para el monumento superficial.

C I R C U L A C I O N
C R U C E 8 D E O C T U B R E
Y B R . A R T I G A S



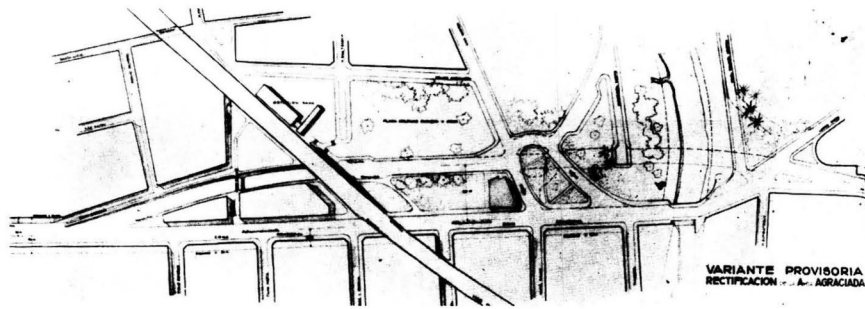
Proyecto de remodelación

En torno a la canalización del tránsito en este importante cruce, se ha previsto la formación de un gran centro urbano, con edificios de altura sobreelevada y amplios espacios libres.

La clara confluencia de las más importantes rutas urbanas de la zona Este de la ciudad, permitirá así concentrar en este punto importantes actividades. Con él, se crea un Centro Urbano de fundamental importancia para dotar a Montevideo de una estructura orgánica capaz de orientar su desarrollo urbano de futuro.

CIRCULACION

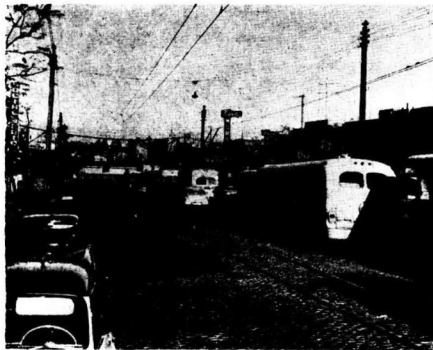
CRUCE AVDA. AGRACIADA Y VIA FERROCARRIL



Cruce Av. Agraciada y vía del F. C.

El cruce a nivel existente entre la concurrida Av. Agraciada y la vía férrea en el Paso del Molino, es una causal de congestionamiento de la salida oeste de la ciudad.

El proyecto que resuelve este problema comprende: la desviación de la Av. Agraciada que pasará por debajo de la vía férrea manteniéndose el tramo actual de dicha Avenida para de estacionamiento y tránsito local. El espacio comprendido entre los dos autos será enjardinado creando un amplio espacio libre frentista al centro comercial del Paso del Molino.



CIRCULACION

CRUCE 18 DE JULIO Y SIERRA

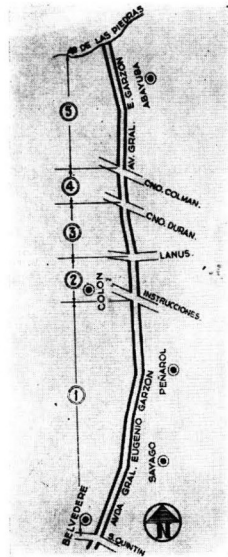


La canalización del cruce formado por la Avenida 18 de Julio, la Avenida Rivera y la calle Sierra, ha sido resuelto mediante un cruce de superficie controlado por semáforos.

La remodelación de los espacios libres, en base al ordenamiento edilicio dado por los edificios del Banco Hipotecario del Uruguay, la Caja de Jubilaciones Civiles cuyos volúmenes y servicios se han armonizado, en base a los espacios libres y los estacionamientos subterráneos unificados y los pasajes peatonales a desnivel previstos.



CIRCULACION
ENSANCHE Av. GARZON

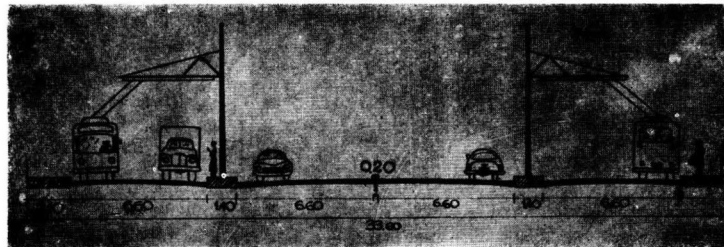


Tramo y desarrollo



Vista actual

La Avenida General Eugenio Garzón, que constituye la entrada Nor-Oeste de Montevideo, está siendo remodelada para constituir una express-way desde el límite del departamento hasta su encuentro con la calle San Quintín.



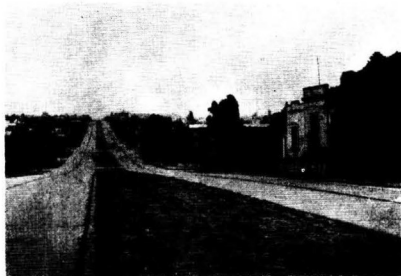
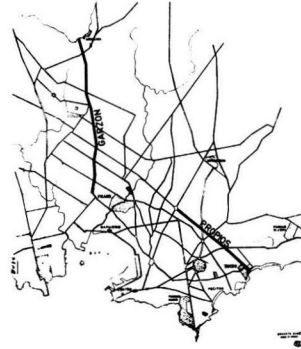
Perfil tipo

CIRCULACION

ENSANCHE DEL BR. PROPIOS

El Bulevar Propios y la Avenida Garzón son los primeros pasos dados para concretar el Plan Vial de Montevideo aprobado en 1956.

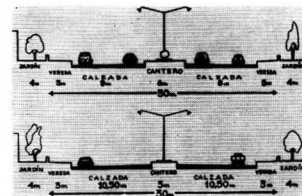
Propios, ruta de enlace interior de la ciudad, se acondicionó a modo de bulevar de cintura, para permitir la fácil y cómoda unión entre las Avenidas Rivera, Italia, 8 de Octubre, General Flores, y la Rambla Naciones Unidas.



Ensanche
Av. Italia
la Rambla



El Cno. Propios



Perfil

CULTURA

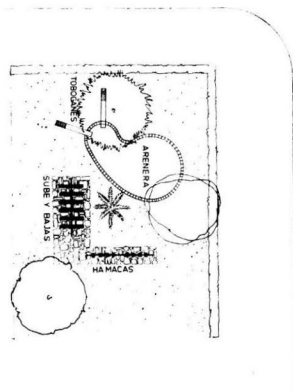
PASEOS PUBLICOS

RINCONES INFANTILES

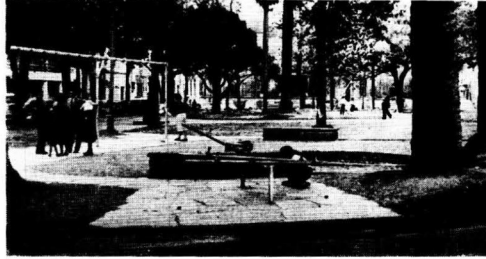
Los "Rincones Infantiles", constituyen pequeñas plazas para juegos de niños, emplazadas estratégicamente en las zonas más concurridas de los barrios.

Su misión consiste en atraer a los niños hacia juegos propios de su condición, apartándolos de los perniciosos "juegos callejeros".

En 1957 se construyeron a modo de experiencia 35 Rincones Infantiles. Su éxito ha llevado a que en 1958 se licitara la construcción de 50 similares para servir a los vecindarios más importantes de la ciudad.



Planta tipo



Rincón Infantil de la P. Zabala

Los Rincones Infantiles, de acuerdo con el Plan Director, constituyen un servicio vecinal mínimo y su número deberá estar en relación directa con la densidad de población prevista para cada zona.

Sus características son siempre similares, existiendo una "planta tipo" que rige su instalación.

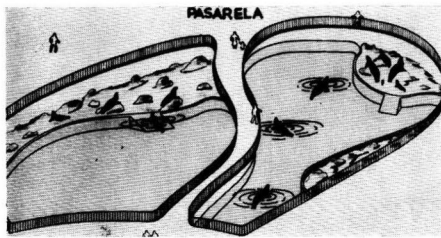
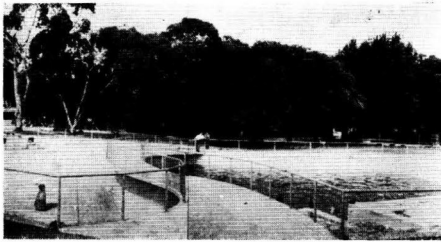
En principio pues, en vecindarios muy poblados se multiplica su número, en vez de ampliar sus instalaciones.

Sin embargo la presencia próxima de Parques o Centros de Barrio, se considera un factor importante para su estructura, la cual se amplía de acuerdo a los requerimientos emanados de la asistencia del público, pudiendo transformarse en centros de diversiones infantiles en tales casos.

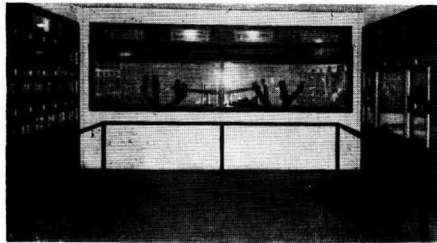
ZOOLOGICO DEL P. PEREIRA ROSSELL

El Parque "Pereyra Rossell" fue transformado en poco menos de 3 años en un amplio Zoológico de muestra urbano, acondicionándose totalmente de nuevo sus instalaciones mediante la construcción de modernas jaulas, dos reptilarios, un amplio lago para lobos marinos totalmente recubierto de azulejos y con agua renovable, cámaras frigoríficas, juegos infantiles, etc.

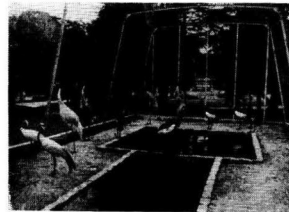
El éxito de esta obra ha quedado demostrado con la asistencia del público que de 60.000 espectadores en 1955 pasó a 350.000 en 1957.



Lago - lobos marinos

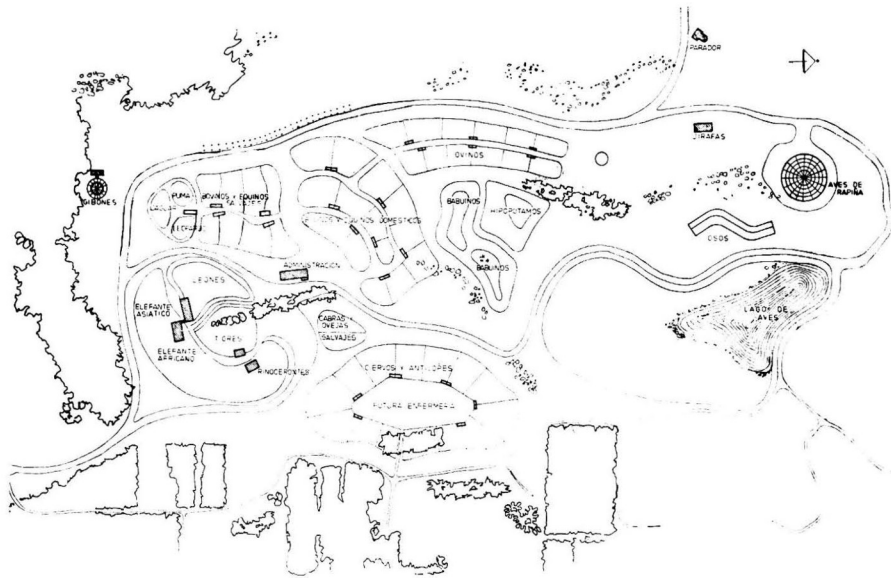
Reptilario
cubierto

Planta general



CULTURA

PASEOS PUBLICOS



Planta General - Parque Lecoq

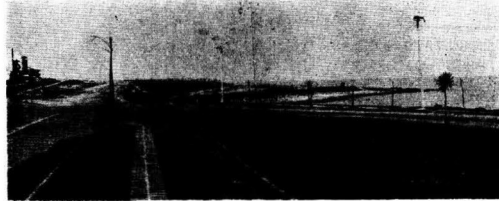
El Parque "Lecoq" fue transformado en un Zoológico sub urbano, destinado a la exhibición de conjuntos de animales —frente al "Pereira Rossell" que es de muestra para especies particulares— y a crianza.

En él se completaron las islas de exhibición, cercados, caminerías, plantación, etc.

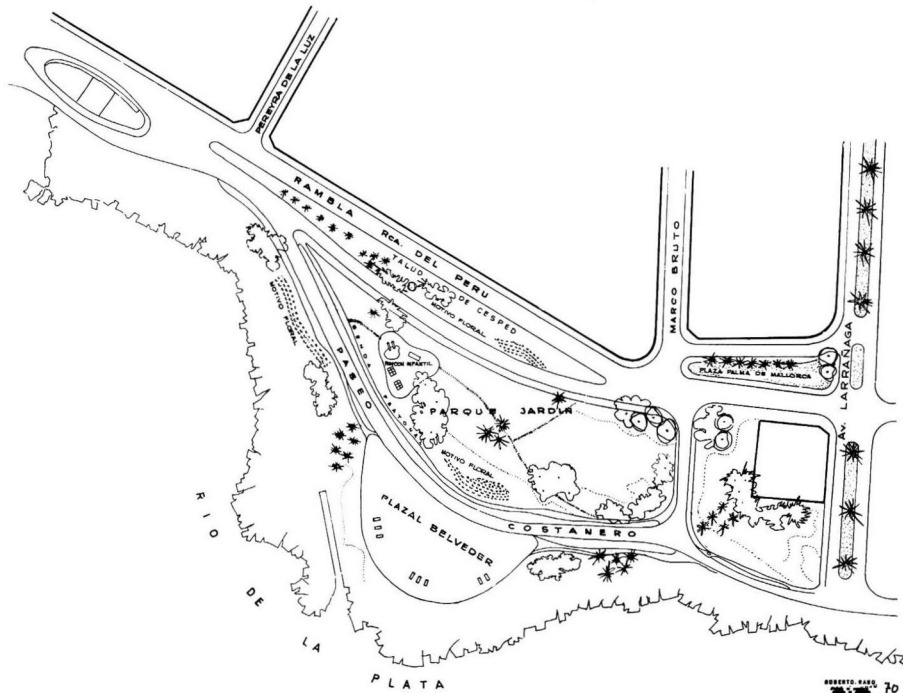
CULTURA

PASEOS PUBLICOS

PARQUE COSTANERO



Vista parcial de las obras



Planta General

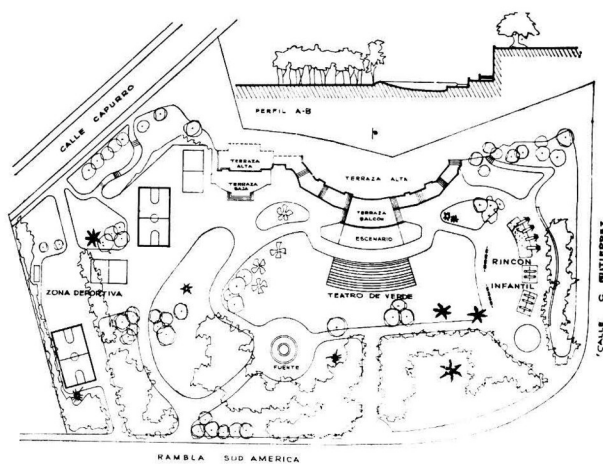
En la punta que separa la playa de los Pocitos con el Puerto del Buceo, se está conformando un amplio parque costanero, con playa de estacionamiento a modo de miradores hacia el río, plazas con juegos de niños y zonas enjardinadas creando así un nuevo centro de atracciones sobre la Rambla Naciones Unidas.

CULTURA

PASEOS PUBLICOS

REMODELACION DEL PARQUE CAPURRO

El antiguo Parque Capurro, en torno al cual naciera a principios de siglo la populosa barriada que lleva su nombre, está siendo sometido a una remodelación total, construyéndose un teatro verde con capacidad para hasta 3000 espectadores, una amplia zona deportiva, un rincón infantil y una piscina de 24x14 mts., creando un centro de atracción para los barrios de Bella Vista, La Teja y Capurro.



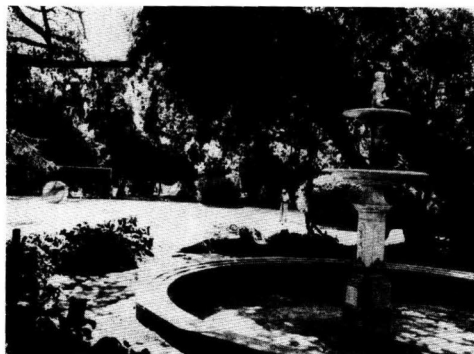
Planta General



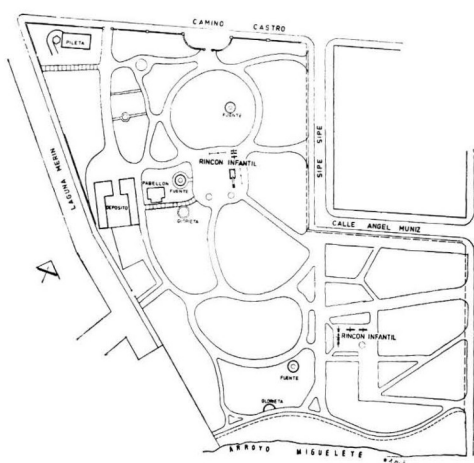
Detalle de la fuente

LA QUINTA de CASTRO

La antigua Quinta de Castro, uno de los pocos recuerdos que quedan en Montevideo sobre las típicas residencias suburbanas de fines del siglo XIX, ha estado sometida a una intensa restauración, anexándola al "Prado" y devolviéndole su ambiente y trazados primitivos.



Vista general



Planta general

CULTURA

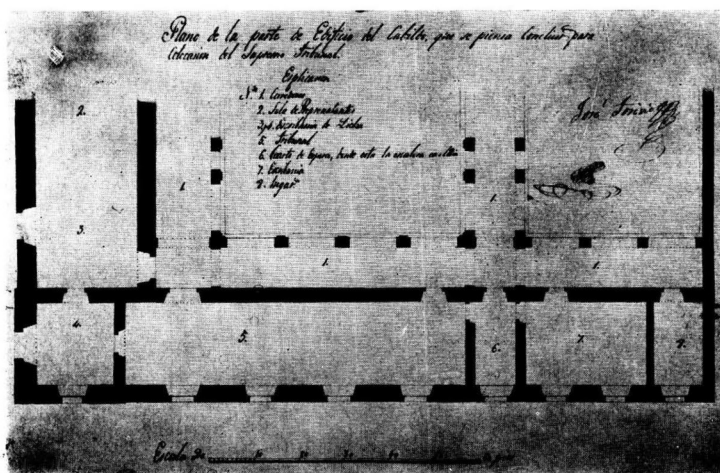
RESTAURACIONES HISTÓRICAS

EL CABILDO

Caja de escaleras



Plano histórico, levantado por J. Toribio en 1830

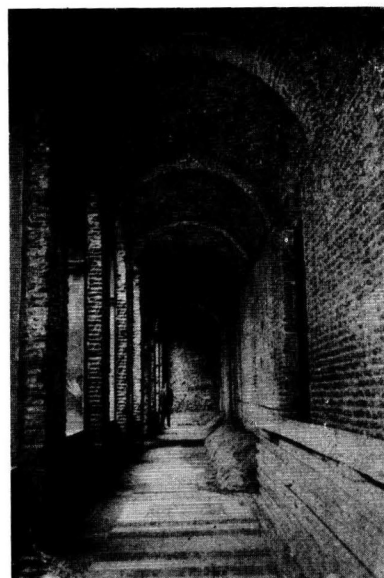


La restauración del Cabildo comprendió una amplia investigación arqueológica, que abarcó documentos, planos, descripciones históricas y al propio estudio de su estructura, mediante la remoción total de los revoques, pisos y cielos rasos. Este trabajo permitió orientar en forma fehaciente la restauración, al par que ha sufrido el material de estudio correspondiente a la arquitectura de la época en el País.

EL CABILDO

El Cabildo de Montevideo, histórico edificio del siglo XIX fue sede de las autoridades coloniales y nacionales siendo objeto de numerosas adaptaciones, sobre todo durante los últimos 60 años, perdiendo sus características originales.

Esta magnífica joya arquitectónica de la época colonial y patricia, sufrió esa adaptación al estilo académico francés cuando se la refaccionó, para dar lugar a las dependencias de la Legislatura Nacional, entre los años 1835-1910 aproximadamente. Su restauración devolverá a este monumento su tradicional aspecto que durante más de 90 años sirvió de marco al proceso institucional de la Nación.



Galería del 1er. Piso



Sala Capitular

C U L T U R A

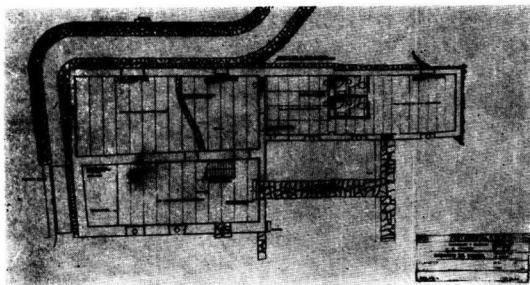
RESTAURACIONES HISTÓRICAS

EL MOLINO DE PÉREZ

El "Molino de Pérez", ubicado a pocos metros de la costa sur y frente a la playa de Malvín, es uno de los primeros molinos hidráulicos que tuvo Montevideo a mediados del siglo XIX; constituye así un precioso exponente de los albores industriales de la Nación.



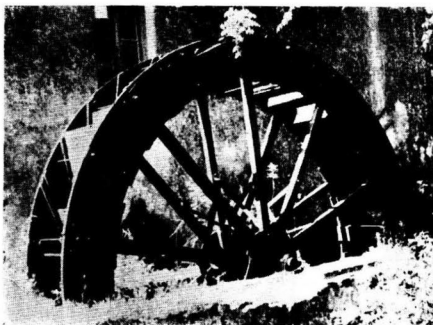
Vista del Molino de Pérez



Planta baja mostrando refuerzos estructurales

La restauración del Molino de Pérez comprende:

1. Reconstrucción total del edificio, mediante refuerzos en su estructura y nuevos cubiertos, etc.
2. Recomposición de su mecanismo de molienda, para mostrar como se producía la harina por este antiguo sistema industrial.
3. Formación de un parque indígena en torno al Molino, creando un centro de atracción debidamente a este edificio, aún constituye un Monumento Nacional.



La rueda del Molino que será restaurada conjuntamente con el mecanismo de molienda

CULTURA

RESTAURACIONES HISTÓRICAS

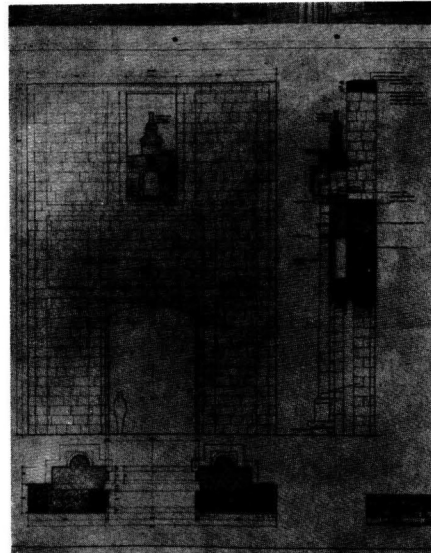
LA PUERTA DE LA CIUDADELA

Esta histórica reliquia de la época colonial procede de la antigua Ciudadela de Montevideo principal baluarte defensivo de la ciudad en la época de la dominación española.

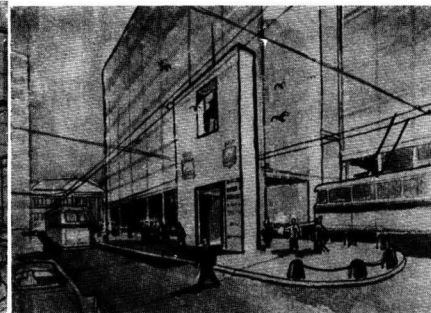
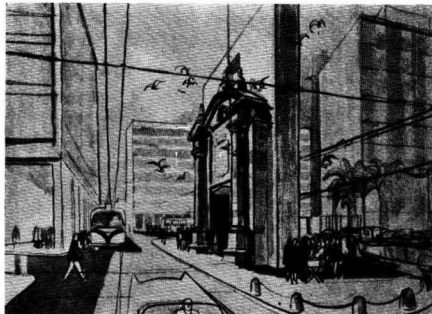


La Puerta de la Ciudadela antes de ser demolida

Demolida en 1874, adosada a los muros de la Universidad del Trabajo a principios del siglo XX será restaurada colocándose en su primitiva posición sobre la desembocadura de la calle Sarandí. Un muro de hormigón armado calado sostendrá su fachada oeste —única que se conserva— construyéndose un cantero en medio de la calzada de la calle Juncal para emplazarlo.



Fachada y corte

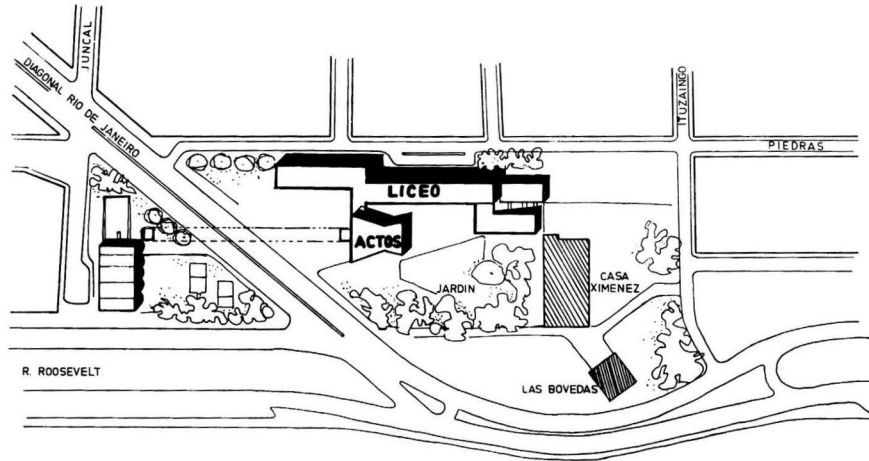


Perspectivas

CULTURA

RESTAURACIONES HISTORICAS

CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD VIEJA



Planta general del Centro Histórico



Interior de "Las Bóvedas"

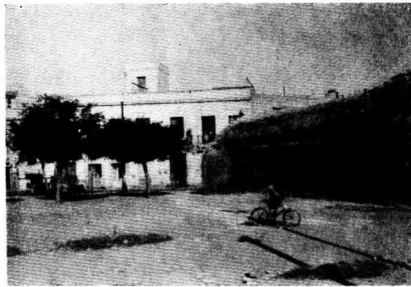
El Centro Histórico de la Ciudad Vieja estará constituido por las restauraciones de "Las Bóvedas" y la "Casa de los Ximenes con un amplio parque público, siendo completada la composición por un Liceo Público y la apertura de la Diagonal Río de Janeiro que une a la Av. Uruguay con la Rambla Franklin D. Roosevelt (Portuaria).

CULTURA

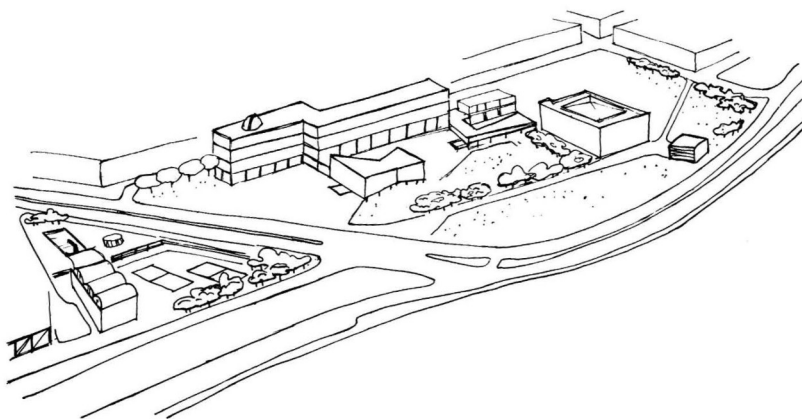
RESTAURACIONES HISTORICAS

CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD VIEJA

Sobre la Rambla Portuaria, aun se conservan los restos de "Las Bóvedas", antigua fortificación colonial que protegía al puerto en su zona este y la casa de la familia Ximénez, construida en la época de la dominación Luso-Brasileña, dichos monumentos servirán de base para estructurar un Centro Histórico en ese sector urbano.



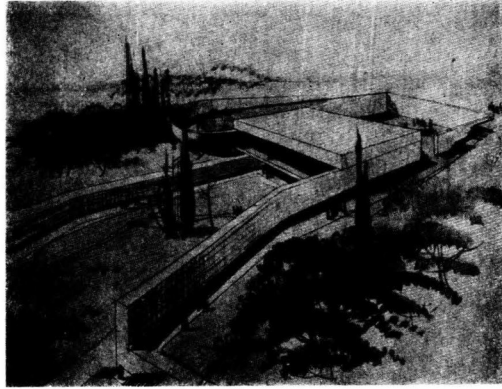
Vista de Las Bóvedas y la Casa de los Ximénez en la actualidad



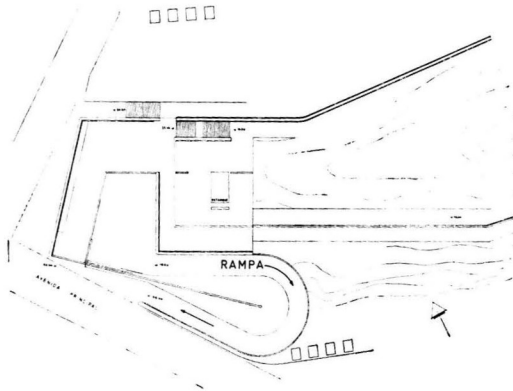
Perspectiva del Centro Histórico

CULTURA

NECROPOLIS



Remodelación del
zanjón del Buceo



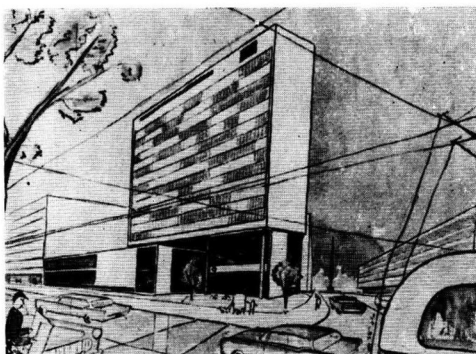
En el antiguo "Zanjón", que se conserva en la Necrópolis del Buceo, han sido iniciadas ya las obras correspondientes a un nuevo urnario, proyectado en base al aprovechamiento de la plástica excavada de la conformación del terreno.

CULTURA

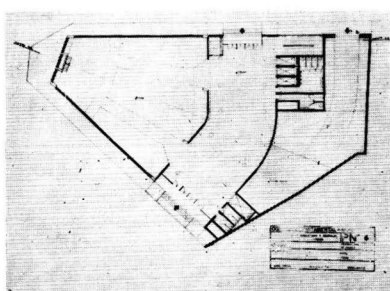
CASA DE LA CULTURA

La Casa de la Cultura, constituye un edificio a emplazarse en la esquina de las Avdas. 18 de Julio y 8 de Octubre agrupando todas las actividades culturales básicas de la Comuna.

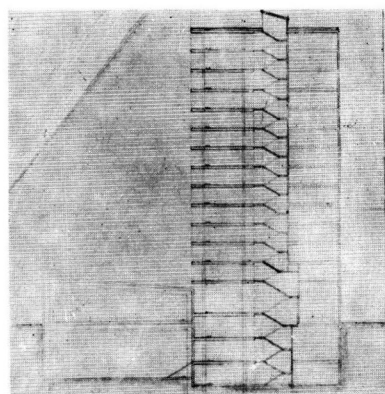
Su planta baja y entrepiso se destinarán a exposición y la torre a sede de evocaciones culturales, y dependencias del Municipio como ser: banda municipal, gabinete de la estampa, archivo general de documentos, etc.



Perspectiva sobre la Av. 8 de Octubre

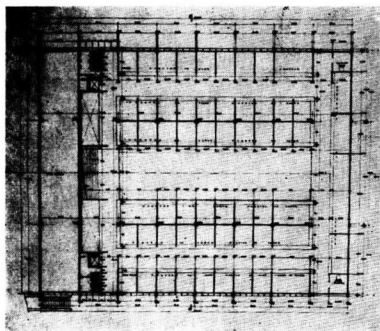


Planta baja



Corte esquemático

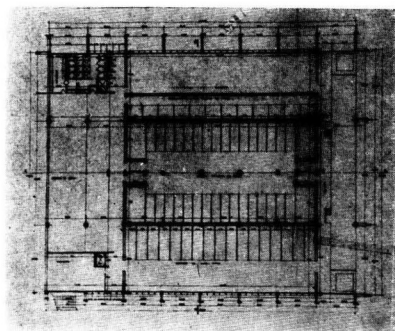
TRABAJO MERCADOS



Planta baja

El nuevo mercado central, es un edificio que consta de 3 plantas, dos de ellas destinadas a salones de venta y un subsuelo para almacenaje (depósitos y cámaras frigoríficas) y carga de mercaderías.

A los salones de venta se penetrará por amplias escaleras, a media altura de cada nivel. El piso superior tendrá un gran calado en su centro permitiendo así la unión espacial en ambas plantas dando unidad a la zona de público.

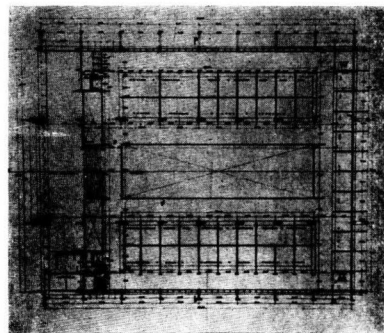


Subsuelo

Aprovechándose los desniveles del terreno, la entrada de mercaderías se realizará por la parte contraria al acceso del público y su descarga podrá realizarse directamente en la zona de almacenaje, en una plataforma al mismo nivel del piso y de caja de los camiones.

El movimiento de mercaderías entre el subsuelo y los dos pisos de ventas, se realizará por medio de montacargas y escaleras de servicio, separando así, la circulación de trabajo de la pública.

La aislación entre almacenaje y ventas queda en esta forma totalmente lograda.



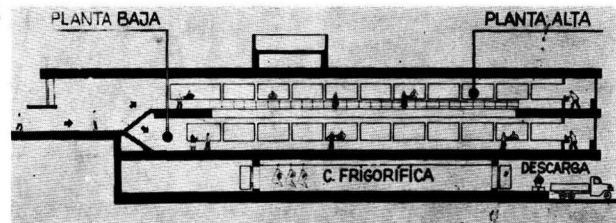
Primer piso

El costo de esta obra se estima en 2.700.000.00, incluyendo la construcción de las cámaras frigoríficas cuya capacidad es de aproximadamente 30 toneladas de mercaderías (aves, huevos, carne, etc.).

TRABAJO

MERCADOS

NUEVO MERCADO CENTRAL



Corte esquemático



El Mercado actual

Para sustituir al vetusto "Mercado Central" de Montevideo, fue iniciada en 1958 la construcción de un nuevo edificio, entre las calles Reconquista, Ciudadela, Bartolomé Mitre y Camacú.

En esta forma se dota a la zona céntrica de la ciudad de un moderno mercado, permitiéndose además la urbanización de uno de los centros de actividades más característicos conformado por la Plaza Independencia, el Teatro Solís y su conexión espacial con la Rambla Naciones Unidas.

Perspectiva

