



INTENDENCIA DE CANELONES

PLAN ESTRATÉGICO DE CIUDAD DE LA COSTA
MEMORIA DE ORDENACIÓN

XXXXX DE 2007

EL EQUIPO

Equipo Estable

Arq. Alicia Artigas – Directora

Arq. Natalia Brener

Urb. Soledad Mantero – Especialista SIG

Dr. Alberto Quintela

Ing. Nicolás Faillache – Convenio IMC-IMFIA Fac. Ingeniería

Ing. Beatriz Tabacco – IMC

Bach. Virginia García- Convenio IMC-UDELAR. Fac. Arquitectura

Bach. Adriana Ortega del Río- Convenio IMC-UDELAR. Fac. Arquitectura

Bach. María Pía Salvat - Convenio IMC-UDELAR. Fac. Arquitectura

Asesores

Técnicos de las Direcciones de la IMC.

Técnicos del MVOTMA:

Dr. Arq. Pablo Ligrone, Arq. Alicia Rodríguez y Arq. Elba Fernández

OFICINA COSTAPLAN

Av. Marquez Castro y Av. Giannattasio - tel. 6984608- Ciudad de la Costa
e mail. costaplan@adinet.com.uy

1.	SUPUESTOS Y DIRECTRICES ESTRATÉGICAS.....	5
1.1.	SUPUESTOS ADOPTADOS EN EL MARCO DE LA POLÍTICA TERRITORIAL NACIONAL.....	5
1.2.	IDEAS FUERZA.....	6
1.3.	DIRECTRICES ESTRATÉGICAS.....	6
2.	MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.....	10
2.1.	PROPUESTA TERRITORIAL DE ALCANCE METROPOLITANO.....	10
a.	La Conectividad metropolitana y departamental.....	10
b.	Las Áreas de Oportunidad.....	11
2.2.	LOS LÍMITES DE LA CIUDAD.....	11
2.3.	POLÍTICA DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACIÓN.....	12
2.4.	SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURA.....	14
a.	El Sistema Vial.....	14
b.	Sistema de Drenaje Pluvial.....	16
c.	Sistema de Saneamiento.....	17
d.	Otros Servicios de Infraestructura.....	17
2.5.	SISTEMA DE ESPACIOS VERDES.....	17
2.6.	CENTRALIDADES Y EQUIPAMIENTOS.....	19
a.	Centralidades.....	19
b.	Equipamientos.....	20
3.	PROGRAMAS Y PROYECTOS.....	22
3.1.	PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO URBANO.....	22
3.2.	PROGRAMA DE TIERRAS Y VIVIENDA.....	26
3.3.	PROGRAMA DE TURISMO, RECREACIÓN Y AMBIENTE.....	27
3.4.	PROGRAMA DE VALORIZACIÓN PATRIMONIAL Y DESARROLLO DE LA IDENTIDAD.....	32
3.5.	PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.....	34
3.6.	PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA.....	35
3.7.	PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO Y PROMOCIÓN ECONÓMICA.....	36
3.8.	PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL.....	36
4.	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN.....	37
4.1.	PERÍMETRO DE ACTUACIÓN TERRITORIAL.....	37
4.2.	RÉGIMEN DEL SUELO.....	37
4.3.	ZONIFICACIÓN.....	39
4.4.	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN.....	50



INTRODUCCION

1. SUPUESTOS Y DIRECTRICES ESTRATÉGICAS

El carácter estratégico del Plan de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa implica un modelo de planificación altamente flexible que considere una amplia variedad de actores construyendo múltiples futuros posibles o deseables. Más que establecer pautas rígidas directoras constituye un conjunto de lineamientos y directrices de los cuales derivan programas y proyectos específicos que permiten lograr los objetivos deseados.

Las directrices estratégicas del COSTAPLAN parten de un conjunto de premisas en el marco de la política territorial nacional y de las Ideas Fuerza derivadas del diagnóstico participativo. Se organizan en líneas estratégicas acordes con los objetivos planteados y se expresan posteriormente en programas y proyectos.

Estos programas a su vez se traducen, con mayor nivel de detalle en intervenciones directas sobre el territorio, instrumentos normativos e instrumentos de gestión para su concreción.

1.1. SUPUESTOS ADOPTADOS EN EL MARCO DE LA POLÍTICA TERRITORIAL NACIONAL

Las directrices estratégicas y en general, el desarrollo de la propuesta territorial del COSTAPLAN se enmarcan en supuestos y premisas que reflejan el contexto conceptual adoptado en términos de ordenamiento territorial.

Estas premisas son:

- Se considera fundamental uniformizar los instrumentos y figuras de ordenamiento territorial a nivel nacional, en el entendido de que el ordenamiento territorial es una función pública que se ejerce a través de un sistema integrado y coordinado de directrices, políticas, planes y acciones de los distintos niveles del Estado. Al respecto se tomaron las siguientes definiciones previas:
 - Se toma en cuenta la exposición de motivos y el articulado del Proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial (aún no aprobado), como referencia de la política territorial nacional.
 - Se emplea como modelo para la definición de zonas y otros instrumentos de planificación, gestión y ejecución, los Planes Estratégicos de Ordenamiento Territorial de la Región Centro y la Ordenanza Departamental de Lavalleja elaborados por la DINOT.
 - Se emplea como modelo de documento normativo a nivel urbano, la Ordenanza del Plan Director de Florida.
 - Se considera el POT de Montevideo como instrumento de referencia en cuanto a la normativa de ordenamiento territorial, para una necesaria coordinación a nivel del Área Metropolitana.
 - Se considera el PEC, Plan Estratégico Canario, como el principal instrumento normativo de referencia a nivel departamental.

- Se entiende la política de ordenamiento territorial nacional como una herramienta de desarrollo económico y social que tiene como objetivo el bien público y cuya finalidad es la distribución equitativa de los costos y beneficios del proceso urbanizador.
- Se considera el valor estratégico de la política de ordenamiento territorial como un mecanismo de profundización de la descentralización y del fortalecimiento de la autonomía del poder local en materia de planificación.
- Se enfatiza el carácter estratégico del Plan frente al carácter de plan director de actividades urbanas. Este carácter estratégico lo posiciona como un instrumento de planificación a largo plazo, dinámico y flexible, que avanza mediante un proceso que comprende la participación de diversos actores y la construcción permanente de respaldos políticos, sociales y técnicos.
- Se combina la visión estratégica a largo plazo con el accionar a corto y mediano plazo, permitiendo evaluar en forma progresiva la viabilidad de las propuestas concretas respecto a las Ideas Fuerza del Plan.
- Se promueve y fortalece el sistema de participación territorial SIPART en todas las fases del Plan. Desde la elaboración del diagnóstico, la elaboración de propuestas hasta la gestión, seguimiento y evaluación del mismo. Se plantea como mecanismo para conformar una base de acuerdos que avalen la propuesta por parte de los actores involucrados. Se tiende a minimizar el uso de instrumentos compulsivos y a priorizar las propuestas de ordenamiento concertado.

1.2. IDEAS FUERZA

Las Ideas Fuerza surgen directamente de las conclusiones del Diagnóstico, proceso integral que compone los resultados de análisis de carácter técnico con las propuestas surgidas de entrevistas y la participación de la comunidad en los distintos talleres realizados.

En base a las conclusiones de la fase de diagnóstico se condensaron las tres Ideas Fuerza rectoras del Plan:

Unir el norte con el sur y los barrios entre sí.

Equilibrar la tensión lineal este-oeste sobre la Av. Giannattasio

Fortalecer la Identidad de Ciudad de la Costa

1.3. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS

Las directrices estratégicas adoptadas tienden a la definición de un nuevo modelo territorial que apunte a la optimización de recursos, infraestructuras y suelo, así como a la definición de la articulación de la Ciudad de la Costa en el contexto Metropolitano, Microrregional, Departamental y Nacional.

Se organizan en 5 líneas estratégicas:

Rol Metropolitano

- *Potenciar las ventajas comparativas de Ciudad de la Costa derivadas de su localización en el contexto del Área Metropolitana valorizando los roles actuales y adoptando nuevos roles dentro del sistema territorial microregional.*
 - Potenciar la presencia del Aeropuerto Internacional y la existencia de áreas vacantes en su entorno, ofreciendo alternativas de localización para actividades de servicios logísticos, hotelería, centros de negocios y convenciones, y otras industrias vinculadas a la exportación de productos de alto valor.
 - Mejorar la conectividad a nivel metropolitano, tomando como oportunidad el colector vial perimetral de Montevideo, y mejorando el sistema de transporte interurbano y las infraestructuras asociadas.
 - Integrar el Parque Roosevelt al sistema de parques metropolitanos y potenciarlo como parte de un sistema de espacios verdes, que integre también la zona costera, playas y espacios naturales asociados a los Arroyos Carrasco y Pando ofreciendo oportunidades de entretenimiento, recreación y ocio a escala metropolitana.

Protección Ambiental

- *Proteger y potenciar las características del entorno natural de Ciudad de la Costa, que son parte de su identidad, prestando especial atención a las zonas de alta vulnerabilidad ambiental,*
 - Proteger el paisaje natural, definiendo los espacios naturales y rurales que deben mantenerse fuera del proceso urbanizador.
 - Promover la recuperación y el aumento de áreas forestadas, a través del mantenimiento de las áreas existentes y del recambio de especies.
 - Regular el uso y mantenimiento de los lagos, que aunque de carácter artificial, forman actualmente parte del paisaje natural que los ciudadanos identifican como propio.
 - Conformar un sistema de espacios verdes integrados por la costa marítima y sus playas, los lagos, las áreas forestadas, bañados, áreas rurales y parques, que contribuya a estructurar el territorio y generar una continuidad urbano-rural y un mayor apropiación de los espacios abiertos por parte de la población.
 - Considerar medidas especiales en las propuestas de saneamiento y drenaje pluvial tendientes a reducir el nivel freático de las zonas más afectadas por las inundaciones o estancamiento de aguas pluviales.

Identidad e Imagen Urbana

- *Propiciar la consolidación de una imagen urbana e identidad comunes, en conjunción con un sentimiento de pertenencia a un proyecto colectivo para la ciudad.*
 - Enfatizar y potenciar las características naturales de la ciudad para lograr una imagen urbana propia, basada en la voluntad expresa y consensuada de los

- vecinos de vivir en una ciudad jardín, potenciando el fuerte vínculo existente entre los habitantes y su entorno natural.
- Integrar física y socialmente los diferentes sectores de la ciudad, estimulando los procesos de participación social y ciudadana en Unidades de Gestión.
- Orientar la re-definición de los límites de la ciudad hacia la consolidación de una identidad urbana, o identidades locales, en base a las dinámicas sociales y económicas observadas y a las distintas comunidades que actualmente la conforman.

Equilibrio Territorial

- *Propiciar el desarrollo de un modelo territorial que tienda a unir el norte y el sur y posibilitando una cohesión social acorde*
- Equilibrar las características de ciudad lineal y la fractura del tejido urbano derivada de esta estructura. Aumentar la interacción física y social a través de la creación de nuevas centralidades urbanas y la recalificación de las centralidades existentes.
- Promover la integración norte-sur en base a un esquema vial jerarquizado y a un sistema eficiente de transporte colectivo asociado a dicho esquema vial.
- Favorecer la implantación de nuevos equipamientos de carácter local en los sectores más deteriorados y con menor calidad urbana, redefiniendo centralidades locales y barriales.
- Promover una política de vivienda dirigida a minimizar la segregación socio-territorial y garantizar el acceso a un entorno de alta calidad urbana para todos los sectores de la población.
- Disminuir el avance de la informalidad mejorando la fiscalización en aquellas prácticas que notoriamente violentan la calidad de vida del conjunto de la población.

Optimización del espacio y las infraestructuras

- *Prever las necesidades de espacio actuales y futuras en forma equilibrada y coherente con las oportunidades y restricciones del territorio.*
- Priorizar la densificación residencial en zonas urbanizadas y con sistemas de saneamiento construido o proyectado, y la ocupación de espacios no urbanizados que impliquen menores costos de extensión de las infraestructuras.
- Diferir en el tiempo la ocupación de espacios vacantes actualmente desarticulados del tejido urbano de la ciudad.
- Disminuir el déficit de equipamientos y servicios en relación con la localización de la población actual, optimizando el uso de los espacios públicos.
- Promover la reserva de espacios para vivienda social, aplicando instrumentos adecuados y compatibles con la política general de vivienda.

2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

El modelo territorial constituye una representación conceptual de la realidad, que tienen una manifestación espacial dentro del ámbito de actuación del Plan. La selección de elementos a incorporar en el Modelo y el tipo de ocupación del territorio, expresa una visión consensuada de todos los actores involucrados en el proceso planificador.

Permite visualizar las directrices estratégicas adoptadas en forma integral y concretarlas en intervenciones directas sobre espacios físicos definidos.

Los elementos seleccionados para delinear el modelo territorial son:

- Los límites de la ciudad y los criterios para su definición.
- El sistema vial, tanto a nivel del marco metropolitano-departamental como a nivel urbano.
- Las previsiones de crecimiento y densificación del tejido urbano
- La localización de los equipamientos y la conformación de centralidades urbanas.
- La definición del sistema de espacios verdes como expresión del espacio público y del paisaje.

2.1. PROPUESTA TERRITORIAL DE ALCANCE METROPOLITANO

El rol propuesto para la Ciudad en su entorno metropolitano se apoya en la presencia de los dos grandes equipamientos existentes de carácter metropolitano: el Aeropuerto Internacional y el Parque Roosevelt, y su vinculación con Zona América.

La propuesta territorial se orienta a potenciar el desarrollo de actividades de servicio vinculadas con:

- Actividades logísticas e industriales vinculadas a la exportación.
- Actividades vinculadas a la hotelería, centros de negocios y convenciones.
- Actividades de ocio y recreación

La Conectividad metropolitana y departamental

La inserción de Ciudad de la Costa en el entorno metropolitano y departamental se apoya en la red de **conexión vial** conformada por: la Ruta Interbalnearia; Ruta 101, Ruta 102, Camino Carrasco y Av. Giannattasio. Se incorpora la propuesta del conector vial Perimetral Montevideo -aun no construido- como parte de esta red a escala metropolitana y se mejora la conectividad a la Ciudad de Pando a través de Camino de los Horneros y Camino Eduardo Pérez.

Los nodos o **accesos principales** de la ciudad adquieren un rol especial, tanto en términos de conectividad como en términos de identidad e imagen urbana. A los accesos principales existentes: Puente Rambla – Giannattasio, Puente Av. Italia – Giannattasio y

Puente Camino Carrasco (todos por el oeste) y Puente sobre el Arroyo Pando (por el este), se incorpora un nuevo acceso estratégico por el norte, que coincide con el nodo de acceso al aeropuerto. Esta “puerta” norte permite la conectividad directa con el Centro Cívico y comercial de la ciudad.

Las Áreas de Oportunidad

Existe un área de especial interés, actualmente vacante ubicada entre las Av. Calcagno, Giannattasio, Aerosur y Ruta 101 (frente a la futura entrada al aeropuerto) con un excelente potencial paisajístico, que constituye una pieza clave de articulación del tejido urbano de Ciudad de la Costa y de interconexión entre la ruta 101 y el futuro centro Cívico de la Ciudad.

Por su condición de área especial de oportunidad, se define en el Plan como **Zona de Ordenamiento Concertado**; en la cual se buscará una actuación concertada con los particulares para impulsar la creación de una zona residencial de alta calidad, hoteles, centro de negocios y otros programas relacionados con la presencia del Aeropuerto.

El entorno del Parque Roosevelt conforma una oportunidad de desarrollo inmobiliario con potencial impacto a nivel metropolitano. Especialmente los lotes frentistas al Parque sobre la Av. La Playa y Av. Racine poseen un atractivo inmobiliario de primera línea, que ya ha sido identificada por algunos inversores.

Se definen en estas zonas **Unidades de Actuación** con su normativa específica, a los efectos de dirigir las inversiones del mercado inmobiliario y promover un retorno de los mayores aprovechamientos dirigido a crear un fondo de obras, tierras y viviendas de interés social.

Dentro de estas franjas frentistas, se destacan algunas áreas aun más privilegiadas que poseen dos frentes singulares, uno al Parque y el otro a Lago, dando un valor más que especial a esas tierras.

El Parque Roosevelt como principal elemento estructurante del **sistema de espacios verdes** propuesto, es objeto de un proyecto específico, tendiente a integrar las actividades de recreación, desde la playa hasta el bañado del arroyo Carrasco. Este Proyecto, una de las medidas del COSTA-YA, ya ha sido elaborado a nivel de primer planteo, por una Unidad de Gestión creada a tales efectos. Una vez definida la modalidad de administración del Parque por parte de las Intendencias de Montevideo y Canelones, se continuarán los trabajos en este sentido, en forma coordinada con las propuestas integrales del sistema de espacios verdes incluidas dentro del programa de Turismo, Recreación, Patrimonio y Ambiente.

2.2. LOS LÍMITES DE LA CIUDAD

La definición del territorio de actuación, representa en Ciudad de la Costa un aspecto importante de dilucidar por la diversidad de lógicas territoriales existentes dentro del espacio sobre el cual aplica la Ordenanza de Zonificación vigente y sobre el cual, independientemente de la identidad territorial de las localidades que lo conforman, el Plan tendrá efectos urbanísticos, ambientales y sociales.

Con base en las definiciones de micro-regiones establecidas en el Plan Estratégico Canario (PEC), se toma como *Área Estratégica de Actuación del Costaplan*, la definida

inicialmente a partir de la Ordenanza de Zonificación vigente, que abarca las localidades de Paso Carrasco, Colonia Nicolich y Aeroparque.

La existencia de distintas localidades dentro del área estratégica de actuación, tanto en términos territoriales como de gestión administrativa, ha sufrido transformaciones recientes en función de las decisiones emanadas de la Unidad de Descentralización de la Intendencia de Canelones:

En el año 2005 se creó la Junta Local de Colonia Nicolich, según Resolución N° 2705/05. Así mismo se remitió un Proyecto de Decreto y Proyecto de Ley modificativo de la Ley n° 9.693, modificando la jurisdicción de la localidad de Pando. Una vez culminado este proceso, se incluirá una Junta Local adicional (Colonia Nicolich); mientras tanto funcionará como Oficina Delegada y estará apoyada por Comisiones Especiales Honorarias, con similar integración y potestades a las Juntas Locales.

Con estas modificaciones, el *Área Estratégica de Actuación del Costaplan* abarca la totalidad de los territorios bajo jurisdicción de las Juntas Locales de Ciudad de la Costa y Paso Carrasco; una porción del territorio bajo jurisdicción de Colonia Nicolich; y una franja al norte de la ruta interbalnearia, correspondiente al territorio bajo jurisdicción de la Junta Local de Pando.

A partir de esta realidad el Plan contemplan dentro de su Área Estratégica de Actuación, distintas *Unidades de Identidad Urbana*: Ciudad de la Costa, Paso Carrasco, y Colonia Nicolich-Aeroparque y la zona de Clubes de Campo. En base a estas Unidades de Identidad se propone la elaboración de tres Planes Especiales en las localidades de Colonia Nicolich, Paso Carrasco y el sector de Clubes de Campo, no sólo por los aspectos jurisdiccionales, sino en virtud de sus particularidades en identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad: Paso Carrasco, cuyo origen como localidad vinculada a la industria, se relaciona principalmente con Montevideo por Camino Carrasco y con Pando por Ruta 101 y 102; Colonia Nicolich y Aeroparque que mantienen sus vínculos funcionales hacia Paso Carrasco, conjuntamente con el sector de clubes de campo y su entorno rural, constituyen un corredor con lógicas diferentes a las dinámicas de la costa. Sobre este territorio se actuará en forma coordinada con las Juntas Locales correspondientes.

2.3. PREVISIONES DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACIÓN

La localización o distribución territorial de la población, conjuntamente con la localización de grandes equipamientos e infraestructuras, se considera estratégica para la conformación de una estructura territorial equilibrada.

De acuerdo a la tasa de crecimiento empleada por INE para estimar la población futura de Ciudad de la Costa y partiendo de una población actual de 112.814 habitantes dentro del área de actuación del COSTAPLAN, se estima para el año 2025 una población de aproximadamente 175.000 habitantes. Esto implica un crecimiento absoluto de 62.000 habitantes y una tasa de crecimiento interanual de 2,6%.

Si bien esta proyección se basa fundamentalmente en el análisis del comportamiento intercensal de los últimos 20 años, sin considerar otros factores que pudieran modificar esta tasa de crecimiento a futuro, la población así proyectada se usó como referencia para estimar el espacio requerido para albergar un crecimiento de este tipo, bajo distintos supuestos de densificación.

La densidad bruta actual en sectores al sur de la Av. Interbalnearia es de 17 hab/ha; con una densidad bruta promedio de 25 hab/ha si se consideran únicamente sectores urbanizados o parcialmente urbanizados. Esta situación permite prever la posibilidad de densificación para alojar futuros crecimientos de población, sin ocupar nuevos espacios territoriales.

A efectos de proponer las densidades futuras de población, se usó como base el análisis de zonas homogéneas, complementado con un análisis individual de las características actuales de dinámica y densidad poblacional por barrio.

Los criterios generales adoptados para la propuesta de distribución de población en el territorio son:

- Los sectores con mayor densidad residencial se localizarán sobre ejes viales principales de acuerdo a la jerarquización vial propuesta, a fin de contribuir a conformar una imagen urbana coherente y mejor estructurada.
- A excepción de la densificación sobre ejes viales principales, en ningún otro sector de la ciudad se propone una densificación que supere los valores máximos actuales que aparecen en forma puntual dentro de los mismos.
- En sectores consolidados al sur de la Av. Giannattasio se mantienen densidades actuales o se incrementan hasta alcanzar los valores máximos observados en áreas homogéneas. Se prevé la densificación de población por ocupación de viviendas vacantes o de terrenos parcialmente urbanizados y/o ocupados. La densificación sobre ejes viales se concreta a partir del aumento del tamaño de padrón y el aumento en altura de la edificación.
- En sectores de baja consolidación al norte de la Av. Giannattasio se contempla el aumento de densidad hasta alcanzar valores similares a los sectores ya consolidados con características morfológicas similares. En estos sectores se contempla el fraccionamiento de grandes padrones parcialmente urbanizados o no urbanizados.
- Se prioriza la densificación en aquellos sectores que estarán cubiertos por la primera etapa del sistema de saneamiento.

El Plano 2.3.1 muestra la densidad residencial propuesta por grandes zonas:

- Los ejes viales con densificación de población son: Av. a la Playa, Av. Racine, Av. Calcagno, Av. Aerosur-Alvear, Av. Márquez Castro, Av. Pérez Butler sur y norte, Av. Rambla Costanera y Av. Giannattasio.
- El sector Pinar Sur se mantiene con la menor densidad de población del área urbana: 25 hab/ha, manteniendo su perfil y características morfológicas actuales.

- El resto de los sectores desarrollados al sur de la Av. Giannattasio se homogenizan en 50 hab/ha, así como algunos sectores al norte de la Av. Giannattasio: Parque Carrasco, Solymar y Pinar Norte.
- Los sectores de Paso Carrasco, San José de Carrasco Norte y Lagomar Norte se aumentan a 80 hab/ha, consolidando su tendencia como los sectores con mayor densidad puntual dentro del área urbana.

Bajo este escenario, en caso de saturarse las densidades propuestas, la población alcanzaría 240.000 habitantes para el año 2025; lo cual indica que no existe la necesidad de áreas de expansión de la ciudad para satisfacer las necesidades para albergar el crecimiento proyectado de acuerdo a parámetros de INE (175.000 hab.)

2.4. SISTEMA VIAL Y REDES DE INFRAESTRUCTURA

Desde el Costaplan se trabajó en forma coordinada con OSE, con el fin de planificar y coordinar en forma conjunta la ejecución de las obras del sistema vial y las redes de infraestructura, a fin de hacer más eficiente la ejecución de las mismas. El Proyecto integral abarca las siguientes propuestas:

- Jerarquización de vías y obras de pavimentación asociadas.
- Sistema de drenaje de aguas pluviales
- Sistema de saneamiento (recolección y tratamiento de aguas servidas).

El Sistema Vial

La red vial propuesta para Ciudad de la Costa, se manifiesta como una estructura claramente jerarquizada definida con el objeto de unir el norte con el sur; minimizar las fracturas del tejido urbano y apoyar la creación y consolidación de nuevas centralidades y equipamientos.

La **red vial nacional** se vincula con la Ciudad de la Costa, principalmente por:

- Ruta Interbalnearia
- Ruta 102
- Ruta 101.

La **red metropolitana y departamental**, incluye las siguientes vías de comunicación:

- Camino Carrasco y Av. Italia, y su continuación en Ciudad de la Costa como Av. Giannattasio.
- Anillo Colector Perimetral de Montevideo. Se visualiza como una oportunidad para la conectividad desde Ruta 5 a Ciudad de la Costa. Los equipamientos metropolitanos como el Aeropuerto en términos de industria y logística, y el Parque Roosevelt en términos de ocio y recreación, se vincularían con el Oeste a través del Anillo Colector. De esta forma, tanto para el turismo como para el transporte, la conectividad vial se completaría en sentido transversal a las vías radiales que hoy predominan, dando la

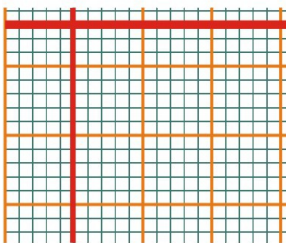
- opción de llegar desde el Oeste de Montevideo a Ciudad de la Costa sin atravesar zonas de tránsito intenso en la capital.
- Ruta 8. La presencia de Zona América en la intersección de Rutas 8 y 102 y el Anillo Perimetral, constituyen una oportunidad de accesibilidad para el sector de Ciudad de la Costa vinculado al Aeropuerto, donde podrían instalarse programas vinculados a los equipamientos mencionados y vivienda de alta calidad.
 - Camino Eduardo Pérez y Av. Pérez Butler dentro del área urbana como conectividad principal hacia Pando desde el Pinar.
 - Sobre esta red, se proyecta un ingreso privilegiado - Puerta Norte de Ciudad de la Costa - por Av. Aerosur desde el empalme Ruta 101 e Interbalnearia, accediendo directamente al Centro Cívico, proyecto estratégico del Costaplan, ubicado en Av. Giannattasio y Aerosur.

La **red urbana** se apoya sobre los principales **conectores** de la red metropolitana-departamental. y se organiza internamente en base a un modelo teórico de trazado vial jerarquizado que se complementa con un sistema de calles principales o centrales en cada barrio. En base a este modelo, se definió la jerarquización vial, clasificando las vías en **principales, intermedias e internas**.

Este modelo teórico se adaptó al trazado actual, privilegiando el transporte público en las dos primeras y el tránsito local interno en la tercera. Esta malla vial se complementa con una ciclovía que considera trayectos cortos e intermedios y trayectos largos sobre los principales conectores, vinculados al circuito de áreas verdes.

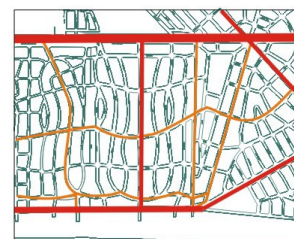
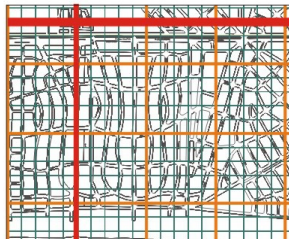
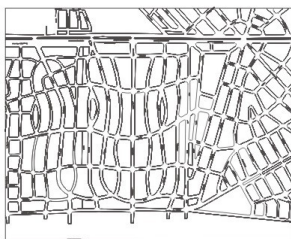
JERARQUIZACIÓN VIAL

Modelo teórico



A partir de la decisión de establecer un sistema de transporte interno y de la posibilidad de realizar la recolección de residuos en un sistema combinado (camión recolector y vehículos de menor porte) se plantea una trama vial que jerarquice una calle cada 5 manzanas (calles intermedias) dejando el resto de la trama para circulación interna, a la que no acceden vehículos pesados. Este modelo se superpone a la trama existente de calles principales de cada barrio y se adapta a las mismas.

Adaptación del modelo



Conectores

- Av. Giannattasio como el principal eje estructurante de la ciudad

- Camino Carrasco; principal eje del sector Paso Carrasco y su continuación en Ruta 101.
- Ruta Interbalnearia
- Av de las Américas

Principales

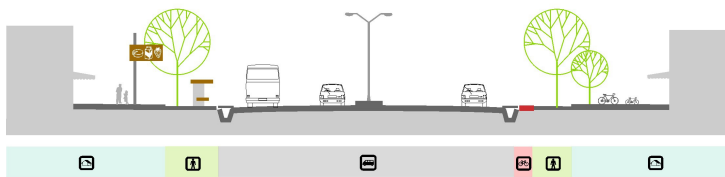
- Av. Costanera
- Av. Racine
- Av. La Playa
- Av. Aerosur-Alvear
- Av. Márquez Castro
- Av. Pérez Butler
- Av. Becu-Bullrich
- Av. Calcagno
- Av. Uruguay
- Av. Central
- Av. Doroteo García Lagos

La tipología de vías, fue acordada con los vecinos que participaron en diversas instancias de consulta y debate. Se propuso mantener en las calles de tránsito intermedio el perfil de calles que predomina actualmente, sin veredas pavimentadas y con predominio de espacio verde (perfil rural), frente a un perfil más “urbano” de cordón-cuneta. En base a este acuerdo se definieron los siguientes perfiles:

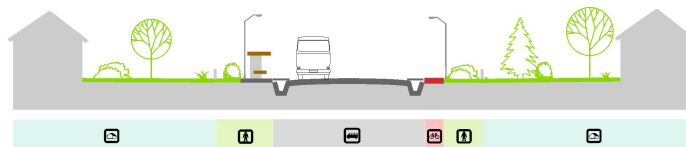
PROPUESTA

PRINCIPALES

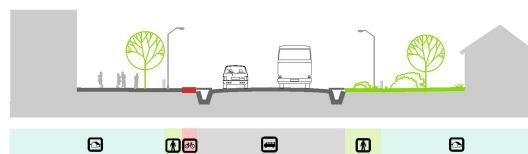
Se propone un perfil vial, con canales tapados en ambos lados, incorporar un ciclovia y veredas pavimentadas solamente en zona comercial.



Calcagno



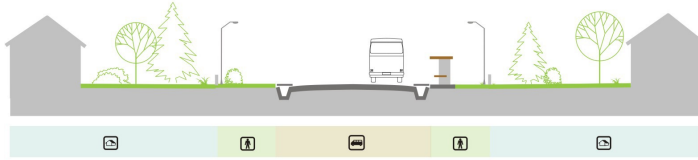
Márquez Castro



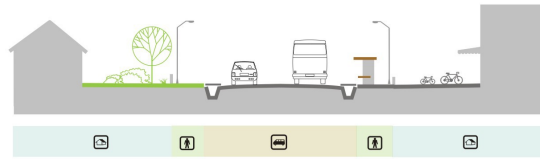
Uruguay al sur

PROPUESTA INTERMEDIAS

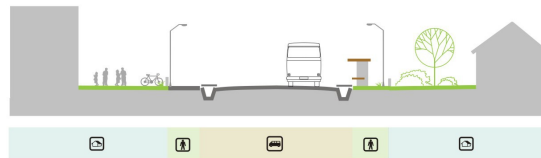
Se propone un perfil vial, con canales tapados en ambos lados y veredas pavimentadas en zona comercial.



Amelia Ramirez



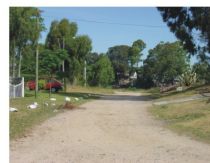
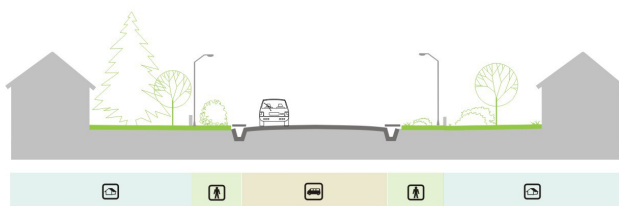
Gestido



Calle 53

PROPUESTA INTERNAS

Se propone un perfil vial con canales tapados en ambos lados y veredas con césped. En las cabeceras de cuenca, los canales serán sin tapa.



Sistema de Drenaje Pluvial

Por las características del medio físico natural, el proyecto de las redes de drenaje pluvial para Ciudad de la Costa con metodologías tradicionales podría convertirse en un proyecto económicamente inviable. Por tanto, se establecieron criterios y estrategias de diseño que potenciaran las características urbanas actuales para lograr la amortiguación del escurrimiento en forma distribuida en contraposición a una solución concentrada.

La propuesta adoptada se apoya en los siguientes criterios:

- Evitar que la urbanización genere grandes superficies impermeables, y en el caso de que exista un aumento de escurrimiento, generar normas para el control de los caudales producidos directamente en los predios.
- Procurar mantener el caudal máximo actual que llega a la costa y evitar la creación de nuevas descargas directas al mar.
- Almacenar los excedentes en el sistema de drenaje, propiciando la laminación en cunetas y el uso de volúmenes de amortiguación de crecidas dentro de la red de drenaje. Los lagos existentes ya están funcionando como embalses reguladores de caudal y se propone incrementar el uso de los mismos y su función reguladora dentro del diseño de la nueva obra de drenaje.

Sistema de Saneamiento

El proyecto de saneamiento se desarrolla bajo coordinación y supervisión directa de OSE. En su primera etapa, que iniciará obras a mediados del 2008 cubrirá un área de 2200 ha y una población proyectada de 88.000 habitantes aproximadamente.

El sistema de recolección propuesto, transporta las aguas residuales desde las viviendas a una planta de tratamiento, para luego disponer los efluentes al mar con un emisario corto. Este sistema se mantiene separado del sistema de drenaje pluvial con el fin de mantener la calidad urbano-ambiental.

Otros Servicios de Infraestructura

Para otros servicios de infraestructura (luz, teléfono, gas, etc), el Costaplan como instrumento de planificación apoya a los entes involucrados, en la planificación de la dotación de redes de acuerdo al crecimiento y etapas de expansión previstos para la ciudad.

2.5. SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes se plantea como el elemento estructurante del territorio que potencia el desarrollo de las actividades de recreación y esparcimiento y fomenta la

integración social. En el caso de Ciudad de la Costa en particular, este sistema se convierte en estratégico como soporte de las ideas fuerza del Plan. Tanto el equilibrio de la tensión lineal, como la unión del norte y el sur, como la Identidad de Ciudad de la Costa, se ven apoyadas por esta propuesta, que también refuerza en forma transversal las cinco líneas estratégicas del Plan.

El sistema propuesto recalifica los espacios existentes y crea nuevos espacios, ofreciendo un recorrido de espacios verdes jerarquizados, accesibles y organizados en función de una malla vial que ofrece distintas opciones de recreación, esparcimiento y disfrute.

En su concepción global dentro del perímetro de actuación, el sistema abarca aproximadamente 5100 ha. Dentro del suelo urbano se estima una superficie de 1000 ha; lo cual representa un índice de 85 m²/hab considerando la población actual y un índice de 67 m²/hab considerando la población estimada al año 2025.

La clasificación primaria de los componentes del sistema incluye:

– *Espacios Naturales*

En esta categoría se incluyen las áreas naturales con poca intervención o aquellas que aunque intervenidas, se busca revertir a su estado natural: Bañados de los Arroyos Carrasco y Pando; y Franja Costera sobre el Río de la Plata, Playas y Dunas

– *Lagos Areneros*

Corresponden a los predios ocupados por los lagos areneros dentro de suelo urbano. Por su carácter privado se busca una actuación conjunta público-privada para definir su manejo y gestión como parte del sistema de drenaje pluvial de la ciudad.

– *Áreas Forestadas*

Corresponden a grandes extensiones forestadas del ámbito privado, que aportan un carácter boscoso en sectores urbanos y/o suburbanos.

– *Áreas Rurales*

Las áreas rurales al norte de la Ruta Interbalnearia se presentan como un valor paisajístico a preservar. Tanto las tierras rurales productivas como aquellas ocupadas por Clubes de Campo, forman parte de un paisaje particular que tiene una especial consideración en el Costaplan.

Las áreas rurales productivas dentro del perímetro de actuación del Costaplan, alcanzan aproximadamente 425 ha.

– *Parques Metropolitanos y Urbanos*

Son aquellos parques que por su magnitud y propuesta de uso, tienen impacto a nivel de toda la ciudad y/o su entorno metropolitano. El Parque Roosevelt destaca por sus dimensiones y alcance, como el principal elemento del sistema de espacios verdes de la ciudad. Por su configuración y magnitud permite unir la ciudad en sentido norte-sur y conectar los espacios verdes desde la zona costera hasta los bañados. Se definió, conjuntamente con el espacio natural costero como elemento estructurante fundamental del sistema de espacios verdes.

Los Parques lineales también enfatizan la integración norte-sur y contribuyen a definir los límites territoriales de la ciudad, al ubicarse en los extremos este y oeste de la misma.

– *Arbolado y Vías Parquizadas*

En términos generales la propuesta de espacios verdes hace énfasis en la recuperación y mantenimiento del arbolado superficial de calles, plazas e incluso en jardines del ámbito privado. Este arbolado contribuye en gran medida a sustentar la imagen de ciudad jardín deseada.

El sistema se completa con la red de parques y plazas de carácter vecinal enmarcada dentro del *Proyecto 100 Plazas* llevado adelante a nivel departamental.

La propuesta del sistema de espacios verdes se acompaña con la propuesta de un circuito turístico concebido como conjunto de rutas que interrelacionan sitios de la ciudad de valor patrimonial-ambiental y recreativo, permitiendo uno o varios recorridos a través de una ciclovía verde que relaciona los grandes espacios libres (Parque Roosevelt, Bañados, Zona Rural paisajística), con otros espacios jerarquizados a escala urbana (parques lineales, Canal Artigas, Centro Cultural y Deportivo Lomas, Rambla Costanera), reconocidos por la población como de valor patrimonial ambiental.

2.6. CENTRALIDADES Y EQUIPAMIENTOS

La conformación de centralidades y la localización de nuevos equipamientos tienden a buscar el equilibrio territorial minimizando la característica de ciudad lineal y aportando a la integración social y construcción de una identidad urbana.

Centralidades

La consolidación de las centralidades existentes y la conformación de nuevas centralidades contribuyen a crear las bases para la construcción de una ciudad estructurada; integrada en lo físico y lo social.

La propuesta abarca centralidades con diferentes escalas y variable impacto en sus respectivas áreas de influencia que se diferencian tanto por el uso predominante, como por las características de las edificaciones y de los espacios abiertos que la conforman, y fundamentalmente, por las lógicas sociales que las definen.

Centralidad Principal:

Está integrada por el conjunto del Centro Cívico y el Espacio Lagomar. El Centro Cívico, proyecto estratégico dentro de las propuestas del Costaplan, se ubica en la intersección de la Av. Giannattasio con la Av. Aerosur, abarcando varias manzanas con una superficie total de 150.000 m². Su ubicación fue definida, sobre una antigua propuesta de ubicar la Junta Local en los predios del sur de la Av. Giannattasio. El Centro será a la vez, Puerta de entrada desde el Norte (Colector Perimetral de Montevideo, Ruta 102 y Av. Aerosur); y punto de referencia del corredor Este sobre la Av. Giannattasio. Este Centro, se proyecta como la principal referencia urbana y símbolo de la ciudad, concentrando usos institucionales, recreativos, socio-culturales, y comerciales.

Se complementa con el Espacio Lagomar, centralidad existente de carácter comercial sobre la Av. Giannattasio entre las Av. Buenos Aires y Calle 70, para el cual se desarrolla un proyecto específico de acondicionamiento urbano, con la participación de todos los actores involucrados en la Unidad de Gestión Espacio Lagomar. La coordinación público-privada permitirá potenciar las actividades existentes: comercio, educación, servicios con el espacio público generando zonas de descanso, estacionamiento, ubicación de quioscos de venta ambulante, señalización y construcción de ciclovías, veredas, y arbolado.

A otra escala, la centralidad principal de Paso Carrasco sobre Camino Carrasco posee una mezcla de usos comerciales de carácter local y usos industriales de escala metropolitana, además de ser el “centro de Paso Carrasco”

Centralidades Urbanas:

Constituyen centralidades de alcance urbano por el tipo de uso propuesto y su influencia sobre la población:

Centralidad de Servicios: Conformada por equipamientos existentes educacionales y de salud, localizada en Solymar Norte, se reafirma con la inclusión de nuevos espacios de uso público y con la interconexión a través de la red vial, áreas verdes y ciclovías entre los centros educacionales y el centro de salud de Ciudad de la Costa.

Centralidad Cultural-Deportiva: Se apoya en el Proyecto del Centro Deportivo a localizarse en Montes y Lomas de Solymar, complementado al sur de Giannattasio con espacios verdes, áreas deportivas y culturales a consolidar.

Centralidad Gastronómica-Recreativa: Propuesta sobre las márgenes del Arroyo Pando y como parte del Parque Lineal, a través de la recalificación de espacios verdes que actualmente son usados con fines recreativos por la población.

Centralidades Intermedias:

Constituyen centralidades a consolidar de alcance vecinal. Se caracterizan por su localización a lo largo de vías jerarquizadas: Av. Calcagno al sur de Giannattasio; Av. Aerosur-Alvear y Av. Pérez Butler y tienen básicamente un carácter comercial y de servicios.

Centralidades Locales

Constituyen una red de Centros de Barrios localizados en distintos sectores de la ciudad, definidos con la colaboración de las organizaciones sociales con base territorial. Están concebidos como una construcción polifuncional que alberga distintas actividades de la Comuna y de las organizaciones sociales barriales: cultura, desarrollo social, deportes, salud, entre otros. Su forma de desarrollo se detalla en el Programa de Equipamiento Urbano.

Equipamientos

En términos generales la propuesta de localización de grandes equipamientos, refleja la tendencia a consolidar el sector al norte de la Av. Giannattasio, no sólo para satisfacer el

fuerte déficit actual, sino para contribuir a estructurar la ciudad como un conjunto integrado norte-sur.

Así mismo las localizaciones propuestas buscan consolidar sectores de la ciudad que permanecen vacantes o con bajo nivel de consolidación, pero que constituyen piezas fundamentales para lograr la integración física de la ciudad.

En base a las directrices estratégicas, el análisis de equipamientos realizado como diagnóstico y a las prioridades surgidas de los talleres de participación, se definieron como estratégicos los siguientes equipamientos, ya sean existentes a consolidar o propuestos, de carácter metropolitano y urbano.

Nivel Metropolitano:

- Aeropuerto Nacional
- Parque Metropolitano
- Zona Recreativa Costa y Playas
- Centro de Convenciones y Servicios relacionados al Aeropuerto

Nivel Urbano:

- Espacio Centro Lagomar
- Centro Cívico-Cultural
- Complejo Deportivo
- Centro de Salud - Maternidad
- Centralidad Educacional-Cultural
- Zona Recreativa-Gastronómica asociada a las márgenes del Arroyo Pando
- Cementerio

A *Nivel Vecinal y Local* las actuaciones tienen menos impacto en la estructura del territorio; pero poseen valor estratégico en términos de satisfacción de requerimientos expresados por la comunidad y en la disminución de inequidades sociales en el territorio. A este nivel se considera estratégico:

- La creación de la red de Centros de Barrios como núcleos de equipamientos de nivel local.
- La consolidación de las centralidades existentes en Av. Calcagno al sur de Av. Giannattasio, Aerosur-Alvear, Paso Carrasco y Av. Pérez Butler.
- La reserva de espacios para equipamiento educacional y recreativo en distintos sectores de la ciudad.
- La reserva de espacios inundables para amortiguación de aguas pluviales

La ubicación específica de equipamientos de carácter local, se estudió en la Unidad de Gestión de Espacios Públicos, bajo un enfoque que combina las necesidades locales expresadas por la comunidad y el análisis integral de la ciudad con respecto a cada servicio o equipamiento. Su expresión espacial se detalla en el Programa de Equipamiento Urbano.

3. PROGRAMAS Y PROYECTOS

El Modelo Territorial Propuesto, que contiene fundamentalmente la expresión espacial de las directrices estratégicas, se complementa con un conjunto de Programas y Proyectos que poseen un carácter más ejecutivo y operativo al enfoque estratégico del Plan.

El COSTAPLAN como Plan Estratégico no pretende avanzar en forma detallada en el diseño de proyectos ejecutivos de detalle, sin embargo, marca los principales Programas y Proyectos a desarrollarse y propone en algunos casos específicos, Proyectos considerados estratégicos como prioritarios.

Tanto los programas como los proyectos que se incluyen aquí, tienen un carácter flexible; es decir que pueden sustituirse por otros o priorizarse de distinta forma, en la medida en que se avance en la ejecución del Plan.

Los programas y propuestas se traducen luego en la implantación de ordenanzas o instrumentos de planificación; en intervenciones directas sobre el espacio público; y/o en la aplicación de instrumentos de gestión que permitan la coordinación público-privada.

Si bien las propuestas y proyectos se presentan organizadas en Programas Sectoriales, éstos son siempre y necesariamente, integradores y multidimensionales: un proyecto se asocia directamente a un Programa Principal, pero está vinculado a otros proyectos o acciones en forma transversal, de modo de conformar Núcleos de Gestión que permiten focalizar, hilvanar, optimizar los recursos y aumentar el efecto sinérgico de los mismos. Siempre son concebidos bajo el supuesto de que su ejecución se apoya en la coordinación de múltiples actores involucrados, sean de carácter público (nacional o municipal) o privado.

Los Programas en los cuales se basa la propuesta del Costaplan son:

- Programa de Equipamiento Urbano
- Programa de Tierras y Vivienda
- Programa de Turismo, Recreación y Ambiente
- Programa de Valorización Patrimonial y Desarrollo de la Identidad Local
- Programa de Vialidad y Transporte
- Programa de Infraestructura
- Programa de Desarrollo Productivo
- Programa de Fortalecimiento Institucional

A continuación se describen las acciones y proyectos, organizados de acuerdo a los Programas Sectoriales y se acompañan con una matriz que permite organizarlos y reconocerlos de acuerdo a su clasificación estratégica y a la conformación de Núcleos de Gestión (conjuntos de acciones o proyectos que se emprenden en forma conjunta).

3.1. PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO URBANO

El programa de Equipamiento Urbano está íntimamente ligado a las propuestas del Modelo Territorial relacionadas con la conformación de centralidades y satisfacción de déficit de infraestructuras a todos los niveles.

Los componentes del programa son:

Grandes Infraestructuras
Centralidades Urbanas
Centralidades Intermedias y Locales

Grandes Infraestructuras

Cementerio Municipal (PEU.1)

Se prevé la reserva de espacio para la construcción de un Cementerio Municipal en suelo suburbano dentro de los límites de la ciudad, al norte de la Ruta Interbalnearia. Su localización responde a tendencias de usos del suelo similares de carácter privado y a la disponibilidad de espacios públicos adecuados.

La construcción y gestión es responsabilidad de la comuna canaria y está a cargo de la División Necrópolis de la Dirección de Administración.

Terminal de Transporte (PEU.2)

En coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia, se ha definido la ubicación de la Terminal de Transporte que incluye Parada de Transferencia en el predio del Hipermercado Geant. Desde esta Terminal, unidades de transporte más pequeñas, complementarán el sistema de transporte público local.

El proyecto de esta Terminal, será realizado por el Hipermercado en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones.

Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PEU.3)

Como parte del sistema de saneamiento que lleva adelante OSE, se reserva el espacio necesario para la ubicación de la planta de tratamiento de aguas residuales. Su localización es resultado de un proceso de evaluación de varias alternativas posibles. El entorno inmediato se caracteriza por la presencia de equipamientos de infraestructura (cementerios, planta de energía eléctrica) cercana a la Ruta Interbalnearia.

La construcción y puesta en operación de esta infraestructura queda bajo responsabilidad de OSE como parte del sistema integral de saneamiento.

Centralidades Urbanas

Complejo Deportivo (PEU.4)

La propuesta de un Complejo Deportivo de alcance urbano surge como síntesis de varias necesidades de la ciudad. Constituye un proyecto estratégico, que por su magnitud e impacto en lo urbano y lo social apoya en forma transversal, varias directrices del Plan.

En su objetivo más específico y concreto busca satisfacer el déficit existente de equipamiento deportivo-recreativo para la población de Ciudad de la Costa. Sin embargo, sus objetivos estratégicos se orientan también a:

- la consolidación de nuevas centralidades urbanas de carácter especializado.
- la conformación de una imagen de ciudad del esparcimiento y recreación alternativa para el entorno metropolitano.
- la dotación de equipamientos de alcance urbano al norte de la ciudad.

La localización propuesta es en Montes de Solymar, integrando cinco predios municipales que conforman una superficie de aproximadamente 5 ha. Se desarrollará un programa preliminar de usos y actividades con el propósito de determinar un presupuesto, formas de financiamiento y modo de gestión.

Centro de Salud - Maternidad (PEU.5)

Esta propuesta busca consolidar y ampliar los servicios de asistencia del Centro de Salud de la Costa, elevando el nivel del mismo como un centro de atención que contemple su ampliación como centro policlínico, servicios de internación y atención materno-infantil.

Para tal fin se reservan los espacios públicos adyacentes al centro existente en García Arocena y Secco García y se coordina con el Ministerio de Salud Pública.

Centralidades Intermedias y Locales

Centros de Barrios (PEU.6)

Constituyen una red de centros de servicios y equipamientos de alcance barrial localizados en distintos sectores de la ciudad; concebidos como una construcción poli-funcional que alberga distintas actividades de la Comuna y de las organizaciones sociales barriales: cultura, desarrollo social, deportes, salud, entre otros.

La propuesta tiene como objetivo satisfacer las necesidades de equipamiento manifestadas por los vecinos en los talleres de participación y las Unidades de Gestión, buscando optimizar el uso de los espacios públicos. Su concepción se apoya en el enfoque integrador orientado a mejorar el hábitat, la calidad urbano-ambiental y la integración urbanística y social de los distintos barrios de la ciudad, buscando reafirmar las identidades barriales y el vínculo entre la población y la Comuna

Representa un esfuerzo conjunto de cooperación entre la Intendencia de Canelones, la sociedad civil y otros organismos del Estado. La generación de una imagen que represente

a la comuna canaria en este nuevo concepto permitirá identificar los locales de los centros de barrio y contribuir a la difusión de las actividades que allí se realicen.

El local propuesto tiene un módulo básico con servicios, que podrá ir ampliándose de acuerdo a las necesidades específicas de cada barrio. Este módulo es repetible y adaptable. La selección de la localización de los Centros en los diferentes barrios se realiza en forma coordinada con las organizaciones sociales de base territorial.

La gestión de los centros se realizará en coordinación con organizaciones sociales a través de acuerdos escritos. El importante capital social de Ciudad de la Costa se traduce en múltiples organizaciones sociales con base territorial, que ya tienen sedes en espacios públicos, las cuales podrían reconvertirse al concepto de Centro de Barrio con la participación y apoyo directo de la Comuna Canaria.

Este proyecto se maneja en forma integrada con el “Proyecto 100 Plazas” que se lleva adelante como una iniciativa de carácter departamental, incorporando así el equipamiento recreativo de nivel vecinal al Centro de Barrio.

Plan de Sector para Colinas y Autódromo (PEU.7)

Los sectores Colinas de Solymar y Autódromo, por su localización al norte de la Ruta Interbalnearia, se encuentran especialmente excluidas del acceso a equipamientos existentes en la ciudad. Así mismo, el relevamiento realizado por la Unidad de Gestión del Hábitat de la Intendencia de Canelones identificó situaciones de precariedad aún en fraccionamientos regulares.

A efectos de dar especial atención a esta situación se propone una intervención directa de la Comuna a través de la elaboración de un plan parcial, que permita ejecutar actuaciones específicas de revitalización, consolidación y mejoramiento tendientes a mejorar la zona en su conjunto, así como a promover su integración física y social al resto de la ciudad.

Este proyecto se complementa con el Programa de Animación Social que realiza en estos sectores la Unidad de Animación Sociocultural y la Dirección de Desarrollo Social, que comprende actividades lúdico-recreativas, animación comunitaria, apoyo a la organización, etc. Se prevé por tanto, la adecuación de locales específicos para el desarrollo de estas actividades.

El sector se define en la Ordenanza como Zona de Desarrollo Proyectado por el Gobierno Departamental (ZDP).

Fortalecimiento de Centralidades

La centralidad principal de Paso Carrasco y las centralidades intermedias localizadas en Av. Calcagno al sur de Av. Giannattasio, Av. Aerosur-Alvear y Av. Pérez Butler.

Las propuestas relacionadas con el fortalecimiento de estas centralidades abarcan una actuación directa: la mejora de la infraestructura vial que da accesibilidad a las mismas (PVT.1) y una actuación indirecta a través de instrumentos de ordenación y gestión: la modificación de la zonificación propuesta para los corredores viales que las conforman,

donde se proponen mayores densidades residenciales e incremento en la altura de edificaciones. (Zonas Reguladas).

Proyecto 100 Plazas (PEU.8)

El propósito de esta propuesta es contribuir a la visión que la Comuna Canaria tiene de las plazas públicas: espacios físicos de convivencia, en ciudades, pueblos y villas, que contribuyen a la cohesión social y a la auto-estima de los ciudadanos que allí residen. Se propone una meta a mediano-largo plazo, de 100 plazas distribuidas en diferentes localidades del departamento de Canelones.

El Costaplan incluye este proyecto como parte de la propuesta de Centros de Barrios (PEU.5) y prevé su gestión en forma coordinada con al Dirección de Obras y la Dirección de Gestión del Medio Ambiente

Este proyecto se complementa con el Programa de Actividades Comunitarias que lleva adelante la Unidad de Animación Sociocultural y que se expresa en intervenciones lúdico-recreativas, actividades escénicas y talleres abiertos en espacios públicos, previamente articulados con referentes locales individuales y/o colectivos.)

3.2. PROGRAMA DE TIERRAS Y VIVIENDA

Regularización de Asentamientos (PTV.1)

A partir del diagnóstico del sistema habitacional elaborado por la Unidad de Gestión del Hábitat de la Intendencia de Canelones, se elaboró una clasificación primaria de los asentamientos existentes en Ciudad de la Costa.

Se priorizaron 4 asentamientos con potencial para iniciar un proceso de regularización: dos asentamientos en Paso Carrasco: 18 de Mayo y Juana de América; y dos asentamientos sobre Ruta 101: Santa Teresita y Aeroparque

Este proceso de regularización se trabaja tanto a nivel técnico, como a nivel social, a través de la coordinación con las organizaciones sociales de la zona. Ya se ha firmado un contrato con una empresa privada para iniciar el proceso, el cual incorpora proyectos puntuales de equipamientos sociales e infraestructura urbana que servirán al barrio en su conjunto. La coordinación de su ejecución está a cargo de la Unidad de Gestión del Hábitat de la Intendencia de Canelones.

Realojo de Asentamientos (PTV.2)

El estudio de diagnóstico realizado permitió también identificar asentamientos o sectores de asentamientos que deberían ser realojados por su ubicación actual en zonas inundables del Arroyo Carrasco. La estrategia adoptada para este proceso de realojo busca lograr una inserción progresiva en el tejido urbano consolidado de Paso Carrasco,

más que en la reubicación integral del asentamiento en un nuevo sector de la periferia. Para su implementación se trabaja en conjunto con el Programa de Vivienda Económica, en base a la Cartera de Tierras y el Inventario de Espacios Públicos. La coordinación de su ejecución está a cargo de la Unidad de Gestión del Hábitat.

Programa de Vivienda Económica

Este programa busca promover una política de vivienda dirigida a minimizar la segregación socio-territorial y garantizar el acceso a viviendas en un entorno de calidad urbana. Se propone utilizar el instrumento denominado “Plano de Vivienda Económica” especialmente diseñado para las necesidades de la dinámica de Ciudad de la Costa en particular.

Como primera opción se evaluará la adaptabilidad de otros modelos y experiencias llevados adelante por la Intendencia de Montevideo, a los requerimientos de la ciudad. De esta forma, se optimizan los esfuerzos y minimizan los tiempos de concreción de esta propuesta.

En caso de que las experiencias pre-existentes no sean acordes a los requerimientos de Ciudad de la Costa, se establecerán las bases para un Llamado a Propuestas para el Plano Económico de Ciudad de la Costa, buscando diversificar ofertas u opciones y promoviendo los desarrollos grupales para disminuir costos y promover una mejor integración en el tejido urbano y social. La aplicación de este mecanismo deberá observar el objetivo de densificación y ocupación prioritaria de tierras con servicios de infraestructuras y evitar las actuaciones aisladas en zonas periféricas o de borde.

Política de Reserva de Tierras

Se promueve la conformación de una Cartera de Tierras para el desarrollo de Programas de Vivienda Social y dotación de equipamientos, que deberá estar enmarcada en la Política de Reserva de Tierras a nivel departamental. La creación de esta Cartera de Tierras se realiza en coordinación con la creación del Inventario de Tierras Públicas Municipales.

Las tierras incluidas tendrán como destino los programas de urbanismo, de soluciones habitacionales de interés social, de equipamientos e infraestructuras, de espacios recreativos, de esparcimiento, y de todos aquellos usos vinculados con una solución integrada del ámbito residencial.

La reserva de tierras se materializará en base al principio de “retorno de las valorizaciones” derivadas de la ejecución de los instrumentos y actuaciones territoriales. Se preverá en el instrumento de ordenación, los sectores de suelo con categoría urbana o con el atributo de potencialmente transformable, en los cuales en caso de desarrollarse actuaciones de urbanización residencial, se prevea el suelo o la construcción de viviendas de interés social. El número variable según las características de desarrollo del ámbito de actuación.

3.3. PROGRAMA DE TURISMO, RECREACIÓN Y AMBIENTE

Las características del espacio natural en el que se ubica la Ciudad de la Costa, confieren un alto potencial al territorio para conformar una oferta variada de ámbitos para el esparcimiento y la recreación en contacto con la naturaleza. El territorio fuertemente relacionado a la costa, con extensas playas, dunas, abundante vegetación y espacios rurales, aunado a los arroyos Carrasco y Pando con sus respectivos bañados, confiere a la zona características que la dotan de un potencial atractivo turístico-recreativo; no sólo disfrutable por sus habitantes, sino como polo de atracción y ámbito de esparcimiento complementario para la Ciudad de Montevideo.

Esta condición es de alto valor para construir una ciudad con una imagen urbana propia basada en la voluntad expresa de sus vecinos de vivir en una ciudad jardín, que conserve el fuerte vínculo con la naturaleza. Imagen que se complementa en este programa con una propuesta de valorización del patrimonio existente y la construcción de nuevos elementos que aporten a consolidar el acervo patrimonial y la identidad de Ciudad de la Costa.

Espacios Naturales

En esta categoría se incluye:

- Bañados de los Arroyos Carrasco y Pando
- Franja Costera sobre el Río de la Plata, Playas y Dunas

La principal propuesta del Plan relacionada con estos espacios naturales es su definición como zonas especiales de carácter estratégico por su Valor Patrimonial Ambiental dentro de la zonificación primaria del Plan, (Zonas de Protección y Valorización Ambiental (ZPA)., con el fin de preservarlas del proceso urbanizador.

Así mismo, buscando revertir los daños que puedan existir actualmente y garantizar su conservación a futuro, se propone y coordina en forma conjunta con la Dirección de Gestión Ambiental, la declaración de interés municipal de mantener y valorizar el patrimonio ambiental constituido por estas zonas (áreas protegidas), a través de un decreto de la Junta Departamental.

Proyecto Recuperación de Franja Costera (PTR.A.1)

En línea con la metodología participativa adoptada por el Plan, se apoya el proyecto llevado adelante por la sociedad civil de Ciudad de la Costa y la Universidad de la República, conjuntamente con la Comuna Canaria, que busca preservar el cordón dunar y los humedales costeros. El proyecto se concentra en dos sectores a lo largo de la costa, que podrán ser replicables en el futuro: 1,5 ha del ecosistema dunar en El Pinar donde se prevé la colocación de vallas y especies vegetales para la recuperación de las dunas; y 1ha del humedal de Solymar, donde se plantean acciones de recuperación, vallado y colocación de nuevas especies vegetales.

Proyecto Rambla (PTR.A.2)

A lo largo de todo el sector costero se contempla la ejecución del Proyecto Rambla, que prevé la creación de miradores, senderos interpretativos y contemplativos, espacios de circulación peatonal, ciclovías y acceso para discapacitados, acordes con el carácter de espacio natural a preservar del sector costero.

Este Proyecto será gestionado en forma conjunta por las Direcciones de Obras y Gestión del Medio Ambiente.

Parque Roosevelt: (PTR.A.3)

El Bañado del Arroyo Carrasco se considera no solamente un espacio natural a recuperar y conservar, sino un espacio con potencial recreativo-contemplativo y se incluye como parte fundamental del Proyecto Parque Roosevelt, dotándolo de mayor accesibilidad a fin de mejorar la relación de los habitantes con los espacios naturales de su ciudad. El programa propuesto incluye actividades de educación ambiental, turismo de naturaleza, cabalgatas y actividades de investigación y educación ambiental (ver mayor detalle de todo el proyecto en Parques Metropolitanos y Urbanos)

Áreas de Lagos

Corresponden a los predios ocupados por los lagos areneros dentro de suelo urbano. Como parte de las medidas del COSTAYA se establecieron medidas cautelares que afectaban concretamente estos sectores. En la propuesta de zonificación se definen estas áreas como Zonas de Ordenamiento Concertado (ZOC) con el objetivo de definir en forma conjunta con los privados planes de manejo y gestión para su uso como parte del sistema de drenaje pluvial de la ciudad y el mantenimiento de la calidad de sus aguas y del paisaje.

Áreas Forestadas

Corresponden a grandes extensiones forestadas del ámbito privado, que aportan un carácter boscoso en sectores urbanos y/o suburbanos. Se definen en la propuesta de zonificación, como Zonas de Ordenamiento Diferido (ZOD) con el objetivo de optimizar el uso del suelo urbano, limitando la densificando en el corto plazo de sectores sin servicios de infraestructura y buscando mantener estos sectores forestados como espacios verdes que refuercen la imagen deseada para la ciudad.

Áreas Rurales

Las áreas rurales al norte de la Ruta Interbalearia se presentan como un valor paisajístico a preservar. Tanto las tierras rurales productivas como aquellas ocupadas por Clubes de Campo, forman parte de un paisaje particular que tiene una especial consideración en el Costaplan.

Es de interés la promoción de los usos rurales en coordinación con la Dirección de Promoción Agraria de la Comuna Canaria. Los usos urbanos en suelo rural no productivo se definirán en la ordenanza de zonificación en forma específica, clasificando usos prohibidos, permitidos y condicionados, a fin de proteger el avance de los usos urbanos sobre suelos productivos.

Clubes de Campo: (PTRA.9)

En virtud de sus particularidades de identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad, el sector destinado a Clubes de Campo de acuerdo a la Resolución 4699 de fecha 23/12/1998 (con posterior reglamentación por resolución 3062 del 16/8/1999), requiere un estudio especial que permita re-definir el territorio destinable a este uso y las condiciones de desarrollo con miras a mantener el carácter rural de la zona, sin dejar de promover su integración con el resto de la ciudad.

Se propone un Plan Especial que estudie en detalle las propuestas a incluir para preservar los valores paisajísticos y su adecuada interrelación con el espacio urbano. En el caso del área de Clubes de Campo al Este del Camino Eduardo Pérez (definida por la Ordenanza de Ciudad de la Costa como área para implantación de estos programas) se propone revertir a zona protegida por sus valores ambientales, ya que forma parte de la zona de transición de los humedales del arroyo Pando.

Parques Metropolitanos y Urbanos

Proyecto Parque Roosevelt (PTRA.3)

A efectos de elaborar un Proyecto Integral de desarrollo, se conformó una Unidad de Gestión en la cual se realizaron actividades de investigación, propuesta y estudios de viabilidad del proyecto. El producto de esta actividad participativa (ver Anexo XX) es una propuesta que busca reposicionar el Parque a nivel metropolitano y urbano, dotándolo de un tema de desarrollo fundamental: El Parque de los Derechos de los Niños. Dentro de la propuesta, cada unidad o fracción del Parque tiene un carácter diferente que determina la localización de actividades diferentes.

La Fracción 1, vincula el parque con el bañado, con la finalidad de potenciar el espacio menos antropizado. Se propone su acondicionamiento para tres tipos de actividades: preservación y recuperación del bañado a través de la investigación y la educación ambiental; turismo de naturaleza; y capacitación de guarda-parques.

La Fracción 2 es una zona de relacionamiento con la naturaleza concebida como lugar de paseo, reposo y contemplación vinculada al lago existente y la vegetación no domesticada. Se prevén instalaciones asociadas a actividades familiares, decks sobre el lago y parrilleros.

La Fracción 3 es una zona de actividades recreativas y culturales: pabellones temáticos: museo de los niños, pabellón de la música, museo de la tradición gaucha, desarrollados a través de un modelo de gestión público- privada.

En la Fracción 4 se propone un espacio polifuncional, que permita tanto grandes espectáculos musicales como espectáculos deportivos. Se propone la creación de nuevas instalaciones: pista de skate, circuito aeróbico, ciclo vía., pista de patinaje, estacionamiento, etc

En el Anexo **XX** se presenta en detalle al Propuesta Integral para el Parque Roosevelt. Este proyecto, de carácter estratégico dentro del Plan, será promovido por la comuna canaria, tanto en el ámbito nacional como internacional, a fin de identificar y captar

posibles inversionistas para actividades concretas. El modo de gestión se prevé público-privado con participación activa de la sociedad civil organizada.

Parque Lineal Arroyo Carrasco (PTRA.4)

Este Parque se ubica en las márgenes del arroyo Carrasco, fundamentalmente en su recorrido dentro de suelo urbano. Como primera acción, se prevé la recuperación ambiental de la zona, que como consecuencia del proceso urbanizador degradó las márgenes y su entorno natural. Esta propuesta se acompaña de la propuesta de zonificación, como Zonas de Recuperación Ambiental (ZRA) y el Plan de Regularización y Realojo de Asentamientos en el sector de Paso Carrasco. (PTV.1 y PTV.2).

Este Parque es la puerta de entrada a Ciudad de la Costa desde el oeste y contiene los tres accesos principales: Puente Rambla, Puente Av. Italia – Giannattasio y Puente Camino Carrasco. Es por tanto estratégicamente deseable que constituya el primer elemento de encuentro con la imagen de ciudad-jardín adoptada.

Las líneas de acción sobre este entorno se apoyan en la mejora de la accesibilidad, la recuperación de la vegetación y la calidad de las aguas y la dotación de equipamiento para el disfrute de la población. Su diseño detallado será objeto del Plan Especial de Paso Carrasco en coordinación con el Plan Especial de Carrasco-Punta Gorda desarrollado por la Intendencia de Montevideo.

Parque Lineal Arroyo Pando (PTRA.5)

Este Parque se ubica en las márgenes del arroyo Pando, fundamentalmente en su recorrido dentro de suelo urbano puerta de entrada a la Ciudad por el este.

A diferencia del entorno del Arroyo Carrasco, este sector no presenta serios problemas de degradación ambiental. Por el contrario, se busca aprovechar la cantidad de espacios naturales vacíos en sus márgenes para proponer y realizar intervenciones directas que recalifiquen el lugar.

Se prevé como un lugar de reposo, contemplación y de actividades de interacción con el arroyo, complementado con espacios de oferta gastronómica, que promuevan el acercamiento de la población a un entorno natural con actividades complementarias de ocio.

Arbolado y Vías Parquizadas

En términos generales la propuesta de espacios verdes hace énfasis en la recuperación y mantenimiento del arbolado de calles, plazas e incluso en jardines del ámbito privado. Este arbolado contribuye en gran medida a sustentar la imagen de ciudad jardín deseada.

Proyecto de Parquización General (PTRA.6)

La propuesta preliminar de este proyecto surge de la Unidad de Gestión de Forestación y Protección Ambiental. El proyecto incluye un inventario de la situación actual (tipos de

especies y adecuación de las mismas), selección de nuevas especies y priorización de áreas a forestar. Así mismo se propone una revisión de las ordenanzas relacionadas.

El proyecto se relaciona con los proyectos de vialidad e infraestructura en la medida que su inicio estará supeditado a la finalización previa de estas obras.

Proyecto Parquización de Avenidas Principales (PTRA.7)

Dentro de las actividades realizadas en la Unidad de Gestión de Forestación y Protección Ambiental se desarrollaron los lineamientos del proyecto de parquización de vías priorizando la caracterización de las avenidas principales y los accesos a los distintos barrios. Estas propuestas definen las especies características para cada una, metraje estimado y cantidad de ejemplares necesarios en cada caso.

Integración de Componentes del Sistema

Estratégicamente el Sistema de Espacios Verdes se complementa con el Programa de Valorización Patrimonial no sólo en la consolidación del patrimonio ambiental con miras a apoyar el rol de la ciudad como polo de atracción turístico-recreativo, sino fundamentalmente con miras a consolidar su propia identidad urbana.

Es así que surge una propuesta que busca integrar los componentes del sistema de espacios verdes en un Proyecto que abarque todos los componentes del sistema:

Proyecto Circuito Turístico – Ambiental (PTRA.8)

El circuito turístico-patrimonial se concibe como conjunto de rutas que interrelacionan sitios de la ciudad de valor ambiental, recreativo y patrimonial. Este circuito se recorre a través de ciclovías y se complementa con cartelería informativa de los sitios que pueden ser visitados y las opciones de recorridos posibles. Es una propuesta orientada a fomentar el conocimiento de la ciudad por parte de sus habitantes, a integrar los barrios en un recorrido común y a fomentar las actividades de esparcimiento en estrecha relación con el patrimonio ambiental y cultural de la ciudad.

A lo largo del recorrido propuesto, se integran los principales elementos del sistema de espacios verdes, conjuntamente con otros parques y plazas de alcance vecinal: Canal Artigas, Parque Lineal Solymar, Centro Cultural-Deportivo Lomas, Centro Cívico (propuesto), Espacio Lagomar y otros sitios que son reconocidos por la población como de valor patrimonial cultural.

3.4. PROGRAMA DE VALORIZACIÓN PATRIMONIAL Y DESARROLLO DE LA IDENTIDAD

El Programa de Valorización Patrimonial se orienta a construir y consolidar la identidad de Ciudad de la Costa complementando la imagen de ciudad jardín, con la valorización y

construcción de nuevos elementos que integren el patrimonio cultural de esta ciudad joven, sin acto de fundación; que primero fue ciudad y luego reclamó el derecho a tener sus propios elementos de identidad urbana.

Estratégicamente este Programa complementa al Sistema de Espacios Verdes en la consolidación del patrimonio ambiental y cultural con miras no sólo a apoyar el rol de la ciudad como polo de atracción turístico-recreativo, sino fundamentalmente con miras a consolidar su propia identidad urbana.

Sus componentes son:

- Equipamiento de Valor Patrimonial
- Desarrollo de Identidades Locales.

Proyecto Centro Cívico Ciudad de la Costa (PVP.1)

El Centro Cívico es una aspiración de todos los vecinos, reclamada tanto por los pioneros como por los recién llegados. Será un símbolo para la Ciudad de la Costa, un espacio público de identidad; el resultado de una instancia de planificación que busca construir el patrimonio cultural de una ciudad joven.

Para la ejecución de este proyecto se prevé una Unidad de Actuación que abarca los predios destinados a su construcción, y los que conforman su entorno inmediato, conjuntamente con el Espacio Lagomar, que permita definir modelos de gestión público-privado.

El centro cívico se concibe como un “centro de servicios”, con todos los organismos y entes públicos concentrados; una plaza pública, o plazas y espacios públicos diversos que durante los fines de semana también serán escenario de otras actividades de entretenimientos, cines, teatros, gastronomía y recreación. Esta pieza conformada por edificios y espacios libres, será complementaria del Espacio Lagomar, buscando una continuidad a lo público, paseos, lagos, parque y senderos. Sin embargo, la propuesta y diseño definitivo se derivarán de propuestas realizadas a través de un Llamado-Licitación Pública.

Proyecto Espacio Lagomar (PVP.2)

Este proyecto busca recalificar el área comercial de Lagomar, que si bien no está dotada actualmente de un alto valor patrimonial en términos urbanístico-arquitectónicos, sí posee un alto valor simbólico al constituir el área reconocida como “centro” de la ciudad por su dinámica urbana y su valor como espacio de integración social. Representa una propuesta orientada a consolidar este valor de identidad, recalificando el espacio público que lo conforma, a través de una intervención urbana directa.

Puesto que el modelo de gestión propuesto implica la coordinación público-privada, el Plan considera la creación de una Unidad de Actuación sobre su territorio, en forma coordinada y complementaria a la Unidad de Actuación del Centro Cívico.

Como primera instancia para la concreción del proyecto se conformó una Unidad de Gestión, que se encargó de definir el espacio que sería denominado Espacio Lagomar;

construir una prefiguración del área o imagen deseada para ese espacio; y definir las prioridades de actuación. El primer producto de esta Unidad lo constituye la Resolución del Intendente Municipal por la cual se definen los límites de su territorio, la formalización de la Unidad de Gestión y la definición de las tareas que esta Unidad deberá cumplir. (Resolución 3416 del 21/07/2006).

Las acciones directas y concretas sobre el territorio incluyen: iluminación, re-ordenamiento del tránsito, señalización y dotación de mobiliario y equipamiento urbano, definición de medidas para la coordinación de actores involucrados tanto públicos como privados. Dentro de estas acciones, la Unidad priorizó la construcción de las plazas ubicadas en la intersección de Giannattasio y Av. Becú. El proyecto de detalle de las mismas busca integrar el norte con el sur de la Avenida y generar un espacio de encuentro en el centro de la ciudad, que permita evaluar la forma de gestión sobre distintos aspectos sectoriales: iluminación, equipamiento, arborización, tránsito, etc.

Promoción de Identidades Locales (PVP.3)

El Costaplan ha identificado dos unidades territoriales que en virtud de sus particularidades de identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad, requieren un estudio especial que atienda en forma específica estas diferencias sin dejar de promover su integración con la Ciudad de la Costa:

- Sector Paso Carrasco-Parque Miramar-Barra de Carrasco
- Sector Colonia Nicolich – Aeroparque

En estas zonas se promueve la ejecución de Planes Especiales, como instrumentos para lograr el ordenamiento detallado de las mismas. Estos planes se elaborarán en especial coordinación y bajo supervisión de las Juntas Locales correspondientes y las organizaciones sociales con base territorial existentes en ellas.

Es de especial interés la revisión y aplicación de estudios y propuestas pre-existentes elaborados por estas instituciones, tales como el Plan Estratégico de Paso carrasco.

Nomenclátor (PVP.4)

El Nomenclátor de Ciudad de la Costa fue aprobado por la Junta Departamental Sin embargo, no se ha puesto en vigencia aún. Aprovechando esta situación el Costaplan propuso una revisión del mismo para evaluar su adecuación a la luz de su utilidad social, del legado histórico, de la opinión de los vecinos y de otros involucrados institucionales u organizacionales.

El objetivo de este proyecto es contribuir a la efectiva apropiación por parte de los vecinos del nomenclátor de la ciudad e impulsar el involucramiento de las Juntas Locales en el proceso de denominación de calles y espacios públicos.

3.5. PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

Proyecto de Jerarquización Vial (PVT.1)

La propuesta de jerarquización vial del Modelo Territorial adoptado se concreta a través del proyecto de re-diseño y mejora vial. Este proyecto tiene como objetivo adecuar las vías de acuerdo a su función en el sistema vial propuesto: Se re-diseñan y pavimentan las vías definidas como conectores y principales y se concretan las adecuaciones necesarias en las vías definidas como intermedias y locales, de acuerdo a los perfiles seleccionados.

Este Proyecto se concibe en forma integral con los Proyectos de Saneamiento (Pi.2) y Drenajes Pluviales (Pl.1). se lleva adelante en forma coordinada con OSE y la Dirección de Obras de la Intendencia de Canelones.

Señalización de la Rambla Costanera (PVT.2)

Este Proyecto fue ejecutado como parte de las medidas del COSTAYA durante el proceso de Costaplan. Las definiciones del mismo surgieron de la Unidad de Gestión para la Señalización de la Rambla Costanera, que se integró con representantes de Prefectura, Comisiones de Fomento, Secretario Junta local, Dirección de Tránsito y Transporte, Gestión Ambiental, Obras y Costaplan.

Se definieron los puntos críticos respecto a la señalización vial y respecto a gestión ambiental sobre la Rambla.

La Unidad llegó a la definición de un rubrado de las tareas a realizar a corto plazo, así como un presupuesto estimado del mismo. Se licitaron las obras y se ejecutaron: Se realizó la señalización vertical (cartelería) y horizontal de toda la Rambla. Se iluminaron las rotondas. Se realizaron cortes de canteros.

Se considera complementar esta señalización y complementar con nuevas acciones de alumbrado como parte del Proyecto Rambla (PTRA.2)

Sistema de Transporte Público (PVT.3)

El circuito de transporte público urbano se diseña, en coordinación con la Dirección de Vialidad y Transporte de la Intendencia de Canelones y las empresas potencialmente proveedoras del servicio.

El objetivo apunta a interconectar los barrios entre sí, facilitando el acceso a los principales equipamientos propuestos y existentes en la ciudad y a los terminales de intercambio con las rutas interurbanas.

El proyecto apunta a mejorar la integración norte-sur, consolidar la imagen urbana de la ciudad y hacer más eficiente la distribución espacial de equipamientos urbanos y espacios públicos. La propuesta incluye la definición de rutas, frecuencias, paradas y estaciones de intercambio.

Mantenimiento de vialidad y alumbrado público. (PVT.4)

Previo a la ejecución del proyecto de jerarquización vial, el cual al realizarse en forma coordinada con el proyecto de drenajes requiere de un tiempo de diseño y ejecución superior al esperado para satisfacer las necesidades actuales de mejora a la vialidad, se acomete un proyecto concreto de mejoras y mantenimiento.

Este proyecto se inició como parte de las actividades del COSTAYA. La definición de las áreas prioritarias a mejorar, tanto en términos de vialidad como de alumbrado, se acordó en los diversos talleres realizados con los vecinos que conformaron la Unidad Consultiva de Mantenimiento Vial y Alumbrado Público.

3.6. PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA

Este Programa llevará adelante la construcción de las infraestructuras de la Etapa I en forma integrada.

Proyecto de Vialidad (PI.1)

Este proyecto tiene como objetivo adecuar las vías de acuerdo a su función en la jerarquización vial propuesta: Se re-diseñan y pavimentan las vías definidas como conectores y principales y se concretan las adecuaciones necesarias en las vías definidas como intermedias y locales, de acuerdo a los perfiles seleccionados.

Proyecto de Drenajes Pluviales. (PI.2)

El objetivo de las obras de drenaje es el de retirar las aguas de lluvia de manera de no provocar daños en la infraestructura urbana ni causar dificultades a los habitantes, previniendo posibles efectos negativos sobre el medio ambiente. Una vez concluida la ejecución del mismo, 2168 hectáreas de la ciudad (20.000 predios) quedaran cubiertas con por el sistema.

Proyecto de Saneamiento (PI.3)

El proyecto de saneamiento es llevado adelante por OSE, en coordinación con el Costaplan. El mismo se estima que cubra 20.000 predios en una superficie de 2168 hectáreas y se espera concluido en su primera etapa, en el año 2010.

3.7. PROGRAMA DE DESARROLLO PRODUCTIVO

Promoción de la Producción Hortícola (PDP.1)

Es importante a los efectos de promover una diversidad en el uso del suelo del territorio del Costaplan, mantener la vocación hortícola de las zonas rurales dentro del perímetro de actuación; máxime teniendo en cuenta el desarrollo urbano y turístico de la Ciudad de la Costa y la Costa de Oro. La zona conserva muy buenas condiciones para esta producción por su ubicación, recursos humanos y recursos naturales. Se propone la promoción de la pro-

ducción hortícola diversificada y de calidad, revalorizando y promocionando los aspectos de salud por la producción sin agrotóxicos a través de programas de producción y consumo responsable, acercando los consumidos a productores, en compromisos de calidad alimentaria y comercio justo.

Este programa incluye:

- Apoyo a los agricultores a través la difusión de beneficios fiscales como la exoneración de contribución inmobiliaria para promover proyectos de producción y cosecha directa en predios y
- Capacitación en producción orgánica y en producción de nuevos productos, y en relaciones comerciales directas con consumidores.
- Apoyo al desarrollo de empresas asociativas para el empaque, fraccionamiento y distribución de hortalizas, así como la preparación de las mismas para ensaladas.

Promoción de la localización industrial (PDP.1)

El entorno de la Ruta 101, Ruta 102 y Ruta Interbalnearia posee una vocación hacia la localización de emprendimientos industriales, vinculados a la construcción, la cadena productiva de la madera, y el sector hortícola.

Se zonifica en forma específica una franja de 300 metros sobre la Ruta 101 como Zona de Ordenamiento Concertado y atributo de potencialmente transformable, para la localización industrial.

3.8. PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Oficina COSTAPLAN. (PFI.1)

A efectos de garantizar la continuidad del proceso de planificación se propone la creación de la Oficina del Plan de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa con personal preparado y capacitado para realizar las tareas de seguimiento y control del Plan y mantener la red de relaciones de la Intendencia con los actores de la sociedad civil, en términos de su participación durante la ejecución del Plan.

Dicha oficina se integrará al organigrama de la Comuna, entendiendo que se vinculará directamente con la Dirección de Planificación Territorial y Acondicionamiento Urbano; teniendo ubicación en la Junta Local de Ciudad de la Costa, e interactuando en horizontal con la Oficina Técnica local de la misma Dirección General.

La Oficina del Plan contará con:

- Gerente Técnico, Arquitecto, preferentemente con formación específica en Planificación Territorial u otro profesional con similar formación. Podrá tener dedicación parcial
- Profesional destacado para relacionamiento con la comunidad y con otras Direcciones con cargo de dedicación a esta función
- Operador de SIG, que responderá a las directivas del Jefe o Director del Sistema de Información Departamental para aquellas cuestiones relativas a la compatibilidad de información.

- Funcionario técnico de apoyo, con conocimientos de programas de diseño gráfico
- Funcionario administrativo con dedicación parcial

Asesores a tiempo parcial

- Abogado con conocimientos de Derecho Urbano
- Economista con conocimientos de economía urbana y tributación así como proyectos de inversión

Otros eventuales

- Arquitecto o Ingeniero para seguimiento de obras derivadas de planes y proyectos del Costaplan, elaborados por la Unidad de Proyectos
- Asistentes sociales para apoyo de actividades colectivas

Unidad de Proyectos. (PFI. 2)

Se propone la creación de una Unidad en la Dirección de Planificación Territorial y Acondicionamiento Urbano de la IMC, dedicada a elaborar proyectos específicos orientados a la mejora y acondicionamiento de los espacios públicos. De forma de cumplir y adelantar de manera eficiente, los pasos necesarios para cumplir con varias de las acciones propuestas en éste y otros planes estratégicos.

4. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

4.1. PERÍMETRO DE ACTUACIÓN TERRITORIAL

El Perímetro de Actuación Territorial define la porción del territorio objeto de planificación por parte del Costaplan, sobre el cual se concentran las políticas de desarrollo, de gestión del territorio y las normativas territoriales.

Los límites del Perímetro de Actuación Territorial quedan establecidos de la siguiente manera:

Al oeste: El Arroyo Carrasco, desde el Río de la Plata hasta su encuentro con el Parque Roosevelt, límite físico del Aeropuerto Internacional de Carrasco, límite suburbano de Colonia Nicolich, Ruta 101, zona suburbana de Ciudad Juan A. Artigas, Ruta 101, hasta Camino de Los Horneros.-

Al norte: Camino Eduardo Pérez, Camino a la Represa, hasta el Arroyo Pando.

Al este: Arroyo Pando

Al sur: Río de la Plata hasta el Arroyo Carrasco

4.2. RÉGIMEN DEL SUELO

De acuerdo al marco normativo-conceptual adoptado, se propone la aplicación de los siguientes regímenes de suelo dentro del perímetro de actuación del Costaplan:

Suelo Urbano

El suelo categoría urbana comprende las áreas fraccionadas en forma regular y las parcialmente urbanizadas en las que se pretende consolidar el proceso de urbanización. Dentro de esta categoría se establecen las sub-categorías de:

- *consolidado*, cuando se trata de áreas dotadas o en proceso de dotación de redes de agua potable, drenaje de aguas pluviales, redes de saneamiento y energía eléctrica. o que careciendo únicamente de red de saneamiento, se encuentren ocupadas por la edificación al menos en las 2/3 partes del parcelario.

- *no consolidado*, cuando se traten de áreas donde falten las redes de saneamiento, la evacuación de aguas pluviales, energía eléctrica, o cuando la presencia significativa de fraccionamientos desconectados de la trama urbana consolidada o de asentamientos irregulares, determine una fuerte heterogeneidad en la calidad de la urbanización. A estas áreas se les adjudica el atributo de potencialmente transformable, en la medida que podrán ser objeto de acciones específicas para consolidar el proceso de urbanización.

Suelo Suburbano

El suelo suburbano abarca aquellos espacios de oportunidad para nuevos programas de desarrollo y aquellas áreas en las que se desarrollan actividades de tipo urbano (ya sea en enclaves o en forma dispersa en el territorio) o actividades que no siendo propiamente urbanas, dependen de un vínculo estrecho con la ciudad o sirven de apoyo a ésta. Se caracterizan por ocupar espacios de mediano y gran porte con fraccionamiento igual o mayor a 1 (una) hectárea. El suelo suburbano podrá tener atributo de potencialmente transformable en aquellos sectores que no estén desarrollados y que se hayan identificados como espacios de oportunidad. A los efectos de su pasaje al régimen de suelo urbano la iniciativa pública o privada tendrá que proponer sus proyectos bajo la forma propuesta para las Zonas Especiales que correspondan..

Suelo Rural

El suelo rural abarca aquellos espacios destinados a explotaciones agropecuarias o forestales en producción o no, y/o áreas de valor paisajístico-natural. Queda excluido de todo proceso de urbanización. Dentro de esta categoría se establecen las sub-categorías de:

- *rural productivo*, cuando se trate de áreas destinadas a fines agropecuarios, forestales o similares que se encuentren en producción y en los cuales se pretenda mantener y consolidar estos usos.

- *rural de valor patrimonial natural*, que comprende las áreas de territorio protegido con el fin de mantener el medio natural, la biodiversidad o proteger el paisaje u otros valores patrimoniales, ambientales o espaciales. Podrá comprender, asimismo, la protección de cursos de agua, del mar territorial y las fajas de defensa de costas.

Atributo Potencialmente Transformable

Dentro de cada uno de los regímenes del suelo establecidos se delimitan a su vez ámbitos de territorio con el *atributo de potencialmente transformable*. Sólo se podrá transformar un suelo incluido dentro de una categoría en otra, en aquellas áreas en las cuales se haya asignado este atributo. La incorporación de terrenos a los suelos categoría urbana y categoría sub-urbana será posible únicamente mediante la elaboración y aprobación de un Programa de Actuación Integrada para un área específicamente delimitada dentro de suelo con el atributo de potencialmente transformable.

4.3. ZONIFICACIÓN

El Régimen del Suelo se complementa con la Zonificación propiamente dicha. La definición de estas zonas se apoya en el análisis de áreas homogéneas realizado en la fase de diagnóstico, en la identificación de áreas potencialmente transformables y en las directrices estratégicas del Plan. Se proponen las siguientes categorías de zonas:

- a. Zonas Reglamentadas: son aquellas zonas que por su consolidación actual se pueden someter a una reglamentación detallada de los atributos urbanísticos establecidos.
- b. Zonas Especiales: son aquellas zonas que por su importancia estratégica para el Plan, serán objeto de un proyecto específico y quedan definidas por sus contenidos de planificación, gestión, promoción y objetivos estratégicos. Se proponen las siguientes zonas especiales para el Costaplan:

- Zonas de Ordenamiento Territorial Diferido (ZOD)

Zonas que estando dentro del área estratégica de actuación del Plan, no tengan asignado por el Gobierno Departamental ningún proyecto urbanístico concreto, ni cuya vocación de uso futuro esté prevista. En particular dentro del Costaplan serán Zonas de Ordenamiento Diferido las porciones de suelo suburbano no urbanizado o no consolidado que no cuentan con servicios de saneamiento y drenaje de aguas pluviales. En todos los casos éstas zonas ZOD pasarán a ser Zonas de Ordenamiento Concertado (ZOC) previa evaluación de las condiciones de desarrollo urbano. Esta evaluación se establecerá en forma sistemática de acuerdo a los plazos establecidos como parte del proceso de seguimiento del Costaplan y/o a solicitud de la parte interesada, sea de carácter privado o público.

- Zonas de Ordenamiento Territorial Concertado (ZOC)

Zonas consideradas como espacios de oportunidad en áreas consolidadas o no. Tanto la iniciativa pública como privada tendrán que proponer sus proyectos, los cuales deberán ser presentados con el máximo grado de detalle para su consideración. Dichos proyectos serán analizados por la Intendencia, quien a través de una fase de negociación con los proponentes, podrá concertar un proyecto definitivo. Estas zonas requieren para su transformación y gestión la aplicación de alguno de los siguientes instrumentos: Unidad de Actuación, Programa de Actuación Integrada o Contrato-Plan; dependiendo del régimen del suelo y del grado de consolidación.

- Zonas de Desarrollo Projectado por el Gobierno Departamental (ZDP)

Zonas definidas en suelo urbano no consolidado que requieren la intervención del Gobierno Departamental, realizando el proyecto urbanístico integral del sector, para mejorar la calidad de la urbanización y homogenizar en caso de ser necesario el tejido urbano existente. En el caso del Costaplan corresponden a Pinar Norte al norte de la ruta Interbalnearia; Colinas de Solymar y zonas de asentamientos irregulares destinados a la consolidación e integración al tejido urbano. Estas zonas requieren para su transformación y gestión la aplicación de un Plan Parcial.

- Zonas de Protección y Valorización Ambiental (ZPA)

Zonas definidas para proteger el patrimonio natural. Dentro de dichas zonas se establecerán grados de protección, identificándose las Zonas Núcleo, las Zonas de Transición y las Zonas de Aproximación. En todos los casos estos tres tipos de Zonas serán de Ordenamiento Territorial Concertado orientado a los objetivos de Protección Patrimonial y Ambiental.

– Zonas de Recuperación Ambiental (ZRA)

Zonas en que los ecosistemas originales han sido fuertemente deteriorados y presentan un estado de degradación incompatible con actividades humanas y/o son causa de deterioro creciente para los ecosistemas a ellas vinculadas. En estas zonas deberán ser detenidos, por los propietarios en coordinación con las autoridades competentes, los procesos de deterioro mediante obras y/o planes de manejo sustentable. Para que se puedan instalar actividades humanas en estas zonas deberán presentarse y ser avalados por la Intendencia planes de recuperación o manejo en que se demuestre la sustentabilidad de la convivencia futura de dichas actividades, en la forma de Programas de Actuación Integrada.

– Zonas de Plan Especial (ZPE)

Zonas que en virtud de sus particularidades de identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad, requieren un estudio especial que atienda en forma específica estas diferencias sin dejar de promover su integración con el resto de la ciudad. Las directrices de desarrollo, la zonificación y las actuaciones y proyectos específicos para estas zonas deberán definirse en Planes Especiales.

Zonas Reglamentadas

Se inicia un proceso de revisión de la reglamentación vigente (Ordenanza Marco de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa y su Área de Influencia Inmediata, Decreto 40/02 de abril del 2002 y Decreto Modificativo 43/02) para adecuarla a imagen urbana futura propuesta en el Modelo Territorial.

Se incorpora como Zona Reglamentada una franja de 300 metros frentista a la Ruta 101, tanto dentro como fuera del Perímetro de Actuación del Plan, entre Colonia Nicolich y Aeropuerto y entre Aeropuerto y la intersección de Ruta 101 y Camino de los Horneros.

Es una zona clasificada actualmente como suelo rural, pero con vocación de desarrollo industrial. Se propone restringir en esta zona el desarrollo urbanístico destinado a uso residencial. La transformación podrá orientarse únicamente desde el uso rural al uso industrial y comercial-industrial. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable y se elabora una reglamentación detallada en cuanto a usos permitidos y características volumétricas aceptables para mantener.

Zonas Especiales

Zonas de Ordenamiento Territorial Diferido

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Ordenamiento Diferido ZOD – Lomas de Solymar
Zona de Ordenamiento Diferido ZOD – Pinar Norte - Autódromo
Zona de Ordenamiento Diferido ZOD – Ruta Interbalnearia

Zona de Ordenamiento Diferido, Lomas de Solymar

Esta zona codificada como **ZOD – Lomas** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

Actualmente está conformada por predios con superficies superiores a los 50.000 m², vacantes o con esporádicos usos agrícolas.

Se considera la principal zona de reserva para el crecimiento físico de la ciudad. Sin embargo, su desarrollo se propone diferido en el tiempo, buscando consolidar y completar otros sectores urbanos actualmente vacantes, ubicados dentro de tramas urbanas consolidadas, y más cercanas a la disponibilidad de servicios de infraestructura.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como Zona de Ordenamiento Concertado es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada.

Zona de Ordenamiento Diferido – Pinar Norte - Autódromo

Esta zona codificada como **ZOD – Pinar Norte** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

Actualmente conformada por predios con superficies superiores a los 50.000 m², varios con categoría actual de predio rural. Es una interfase urbano-rural cercana a los bañados del Arroyo Pando. Posee un alto potencial paisajístico por ser una zona muy forestada sobre las márgenes del Arroyo. En algunos sectores existe actividad de extracción de arena.

Se considera como zona de reserva para el crecimiento físico de la ciudad a largo plazo, posterior al desarrollo de la ZOD - Lomas. Se promueve su mantenimiento como zona forestada.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como Zona de Ordenamiento Concertado es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada.

Zona de Ordenamiento Diferido – Ruta Interbalnearia

Esta zona codificada como **ZOD – Interbalnearia** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

Está conformada por los predios frentistas a la Ruta Interbalnearia, ubicados al norte de la misma entre Colonia Lamas y Colinas de Solymar, que fueron clasificados como suelo suburbano en la Ordenanza de Zonificación de Ciudad de la Costa XXXAÑO. Algunos de estos predios, fueron posteriormente fraccionados, quedando actualmente con superficies variables entre 5000 y más de 50.000 m². y sin frente directo a la Ruta.

La propuesta de ordenación busca limitar y posponer todo desarrollo urbanístico al norte de la Ruta Interbalnearia, con el fin proteger la inversión pública en la Ruta, y evitar los conflictos y costos que genera la integración de esos sectores al resto de la ciudad. Su desarrollo está diferido en el tiempo al largo plazo, y en todo caso se restringe la localización de usos residenciales.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como Zona de Ordenamiento Concertado es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada.

Zonas de Ordenamiento Territorial Concertado

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Shangrilá
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Lagomar Norte
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Centro Cívico – Espacio Lagomar
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Av. La Playa
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Av. Racine
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Complejo Deportivo
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Pinar Norte
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Lagos
Zona de Ordenamiento Concertado ZOC – Ruta 101

Algunas de las zonas de ordenamiento concertado propuestas constituyen sectores vacantes insertos dentro de zonas desarrolladas o con permisos de fraccionamiento aprobados. Son zonas particularmente heterogéneas, donde cualquier proyecto de desarrollo que se proponga deberá considerar con especial atención las características de las zonas reglamentadas inmediatas. Estas zonas se denominan Zonas de Ordenamiento Territorial Concertado en Área Reglamentada. Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación:

Zona de Ordenamiento Concertado en Área Reglamentada – Lomas de Solymar

A continuación se detallan las características y propuestas de ordenación para cada una de las zonas de ordenamiento concertado incluidas en el Perímetro de Actuación.

Zona de Ordenamiento Concertado, Shangrilá – Aeropuerto

Esta zona codificada como **ZOC – Shangrilá** tiene los siguientes límites:

Por el norte: Ruta 101, Camino al Paso Escobar. Por el este: Av. Aerosur, Calle Solis, Av. Cruz del Sur. Por el sur: Av. Giannattasio. Por el oeste: Av. Calcagno

Actualmente está conformada principalmente por predios de grandes superficies, vacantes en algunos casos y ocupados por actividad agrícola en otros. Posee un alto potencial paisajístico por sus lagos y por la cercanía a lagos vecinos.

Se considera dentro del Costaplan como una zona de especial oportunidad, tanto por su potencial para consolidar y completar el tejido urbano en zonas inmediatas y consolidadas de la ciudad, como por su valor estratégico derivado de su localización inmediata al futuro acceso al Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Se propone un trazado del tejido urbano que complemente el actual garantizando la continuidad este-oeste y generando una conexión fluida norte-sur desde el aeropuerto y la ruta 101 hasta el Centro Cívico propuesto. Se concibe como una zona para el desarrollo de actividades de hotelería, centro de convenciones, actividades logísticas de apoyo al aeropuerto, y residencias, que deberá desarrollarse como una unidad espacial integrada, por lo cual se busca la concertación con los particulares propietarios de los terrenos involucrados.

Se prevé la consideración de beneficios e incentivos para el desarrollo de los usos del suelo y actividades consideradas prioritarios para la consolidación del rol estratégico de Ciudad de la Costa en su inserción metropolitana.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada y/o un Contrato-Plan

Zona de Ordenamiento Concertado, Lagomar Norte

Esta zona codificada como **ZOC – Lagomar** tiene los siguientes límites:

Por el norte, Ruta Interbalnearia. Por el este, Calle Julia de Almenara,

Actualmente está conformada principalmente por predios con superficies superiores a los 10.000 m² con predominio del uso agrícola. En algunos sectores bien definidos se desarrollaron cooperativas de vivienda con modificación de la estructural predial: en algunos casos con predios de menos de 500 m² y otros entre 500 y 1000 m².

El desarrollo del sector estará orientado a consolidar la imagen urbana propia y de su entorno inmediato completando el tejido urbano y manteniendo su morfología. Se busca crear un tejido urbano armónico, que minimice en forma progresiva los grandes espacios vacantes. El trazado deberá garantizar la continuidad vial norte-sur y este-oeste. Se considera una zona de interés particular para el desarrollo de vivienda social, la cual se deberá gestionar de acuerdo al Programa de Tierras y Vivienda (Política de Reserva de Tierras) a través de la cesión de tierras y el Inventario de Tierras Públicas Municipales.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada.

Zona de Ordenamiento Concertado, Centro Cívico – Espacio Lagomar

Esta zona codificada como **ZOC – Centro Cívico** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

Constituye la centralidad principal de Ciudad de la Costa. Está conformada por el conjunto de predios destinados al Centro Cívico y el Espacio Lagomar y los predios que por su localización inmediata a estos sectores, se ven afectados en forma directa por este proyecto.

El Centro Cívico, proyecto estratégico dentro de las propuestas del Costaplan, se ubica en la intersección de la Av. Giannattasio con la Av. Aerosur, abarcando varias manzanas con una superficie total de 150.000 m². Este Centro, se proyecta como la principal referencia urbana y símbolo de la ciudad, concentrando usos institucionales, recreativos, socio-culturales, y comerciales. Su construcción tendrá un impacto directo en su entorno inmediato en términos de valoración de la propiedad inmobiliaria, cambios de uso y de la intensidad de la ocupación del suelo. Se complementa con el Espacio Lagomar, centralidad existente de carácter comercial y actividades de ocio y recreación sobre la Av. Giannattasio.

La coordinación público-privada permitirá potenciar las actividades existentes con las propuestas en el Centro Cívico. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Su desarrollo e inclusión como zona reglamentada se prevé a través de una Unidad de Actuación.

Zona de Ordenamiento Concertado, Av. Racine

Zona de Ordenamiento Concertado, Av. La Playa

La zona codificada como **ZOC – Av Racine** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

La zona codificada como **ZOC – Av. La Playa** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

Constituyen zonas en suelo urbano consolidado sobre el cual existe una presión inmediata de desarrollo o de transformación, por su alto valor paisajístico asociado al Parque Roosevelt y los lagos. En estas zonas las autoridades municipales han recibido consultas y propuestas que requieren excepciones a la ordenanza vigente.

El tamaño de los predios es variable dependiendo del tramo de la Av., pero en términos generales superan los 500 m² alcanzando en algunos casos, más de 10.000 m². Se prevé la posibilidad de fusión de predios y el aumento en altura de las edificaciones.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Su desarrollo e inclusión como zona reglamentada se prevé a través de una Unidad de Actuación.

Zona de Ordenamiento Concertado, Complejo Deportivo

Esta zona codificada como **ZOC – Complejo deportivo** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

Se localiza en Lomas de Solymar. Está conformada por cinco predios municipales y se considera una zona de oportunidad para la conformación de una centralidad deportiva, desarrollada como un Centro Deportivo de alcance urbano e incluso metropolitano. Constituye un proyecto estratégico, con alto impacto en lo urbano y lo social.

Esta nueva centralidad abarca por tanto, no sólo los predios directamente involucrados en el proyecto, sino los predios inmediatos a éste que verán afectados sus condiciones de desarrollo y su valorización en el mercado.

La coordinación público-privada permitirá potenciar las nuevas actividades propuestas en este sector y consolidar una nueva imagen urbana para el mismo. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Su desarrollo e inclusión como zona reglamentada se prevé a través de una Unidad de Actuación.

Las propuestas para el sector deberán incluir un programa preliminar de usos y actividades; áreas requeridas en espacios abiertos y espacios cerrados, presupuesto, formas de financiamiento y modo de gestión, para toda la Unidad de Actuación.

Zona de Ordenamiento Concertado – Pinar Norte

Esta zona codificada como **ZOC –Pinar Norte** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

Esta Zona ubicada en El Pinar al norte de la Av. Giannattasio se caracteriza por estar actualmente vacante, con proyectos de fraccionamiento no aprobado, detenidos o cancelados. Constituyen vacíos en la trama urbana que contribuyen a desarticular la imagen de ciudad.

Se busca crear un tejido urbano armónico, que minimice en forma progresiva los grandes espacios vacantes. Si bien en algunos casos existen trazados y fraccionamientos ya propuestos, se busca una concertación con promotores privados que aún no tienen aprobado el fraccionamiento, para garantizar la continuidad y tipología del tejido urbano, la integración vial y su concreción en el corto-mediano plazo.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada. ¿??????

Zona de Ordenamiento Concertado, Lagos

Esta zona codificada como **ZOC – Lagos** comprende varios sectores de la ciudad y está conformada por los siguientes predios: 2324, 2325, 2671, 2674, 2675, 2698, 3370, 6207, 9937, 16151, 16153, 16157, 16159, 16160, 16171, 20029, 20030, 20031, 25692, 36493, 37107, 38463, 38464, 38465, 38466, 38467, 38468, 39563, 39564, 40352, 41454, 41555, 42418, 42603, 44043.

Corresponden a predios ocupados total o parcialmente por los lagos dentro de suelo urbano y padrones que comparten un frente con un predio ocupado por lago. Se localizan en Paso Carrasco, Barra de Carrasco, Parque Carrasco, Shangrilá y Lagomar. La zonificación como zona de ordenamiento concertado busca lograr acuerdos en forma conjunta con los privados para definir planes de manejo y gestión para su uso como parte del sistema de drenaje pluvial de la ciudad y el mantenimiento de la calidad de sus aguas.

Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada. En aquellos casos de predios con frente a las Av. Racine y La Playa su desarrollo se prevé a través de una Unidad de Actuación.

Zona de Ordenamiento Concertado en Área Reglamentada - Lomas de Solymar

Esta zona codificada como **ZOC – Reglamentada – Lomas** está conformada por distintas subzonas insertas en el tejido urbano ubicadas en Lomas de Solymar al norte de la Av. Giannattasio. Se caracterizan por estar actualmente vacantes pero en algunos casos, con proyecto de fraccionamiento no aprobado o en proceso de aprobación. De esta forma, aún cuando puedan poseer una estructura parcelaria definida a nivel de proyecto, mantienen su condición de “vacíos” en la trama urbana y contribuyen a desarticular la imagen de ciudad.

Se busca crear un tejido urbano armónico, que minimice en forma progresiva los grandes espacios vacantes. Se busca una concertación con promotores privados que aún no han iniciado obras, para garantizar la continuidad y tipología del tejido urbano, la integración vial y su concreción en el corto-mediano plazo.

Sub-Zona 1. Tiene los siguientes límites: Por el norte: Calle de los Monteadores; por el este, calle OSE 60, por el sur, Av. Giannattasio y por el oeste, calle OSE 59. Tiene una superficie de 14 ha. Tiene un proyecto de fraccionamiento no aprobado. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable en la intención de concertar mejoras para su integración efectiva al entorno urbano. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada.

Sub-Zona 2: Esta conformada por los padrones 42490 y 41331 ubicados entre Calle No. 1 (continuación Calle de los Monteadores) entre Av. De las Calandrias y Av. Santa Elena. Tiene una superficie de 28 ha. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada

Sub-Zona 3: Esta conformada por los padrones 43739 y 43740 ubicados en la intersección de la Calle Martín Fierro y Av. Giannattasio. Tiene una superficie de 14 ha. Se zonifica con el atributo de potencialmente transformable. Para su desarrollo e inclusión como zona reglamentada es necesaria la aplicación de un Programa de Actuación Integrada

Zonas de Desarrollo Proyectado por el Gobierno Departamental

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Desarrollo Proyectado – Colinas del Pinar
Zona de Desarrollo Proyectado – Autódromo

La zona codificada como **ZDP – Colinas** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

La zona codificada como **ZDP – Autódromo** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

Ambas zonas están íntegramente fraccionada con predominio de parcelas entre 500 y 1000 m². Es uno de los sectores con mayor crecimiento de los últimos años, sin embargo aún existe una amplia proporción de parcelas vacantes y muchas en proceso de edificación (algunas abandonadas). Existe un déficit casi absoluto de equipamiento urbano y servicios a la población, el cual se hace más evidente al estar desarticulada del resto de la ciudad, por la importante barrera que representa la Ruta Interbalnearia.

Si bien, la propuesta de ordenación no busca incentivar la localización de nueva población en estos sectores al norte de la Ruta Interbalnearia, si se considera necesaria una intervención directa del Gobierno Departamental para mejorar la calidad del entorno urbano, lograr su consolidación y satisfacer los requerimientos de equipamiento de nivel local de la población.

La zona no posee el atributo potencialmente transformable. Se prevé la intervención directa realizando un Plan Zonal integral del sector.

Zonas de Protección y Valorización Ambiental

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Protección y Valorización Ambiental – Bañados Arroyo Carrasco
Zona de Protección y Valorización Ambiental – Bañados Arroyo Pando
Zona de Protección y Valorización Ambiental – Costa del Río de la Plata

Zona de Protección y Valorización Ambiental – Bañados Arroyo Carrasco
Zona de Protección y Valorización Ambiental – Bañados Arroyo Pando

La zona codificada como **ZPA – Arroyo Carrasco** tiene los siguientes límites:

Por el norte, ,

La zona codificada como **ZPA – Arroyo Pando** tiene los siguientes límites:

Por el norte...

Constituyen zonas con alto valor patrimonial ambiental asociada a los bañados de los Arroyos Carrasco y Pando respectivamente.

La propuesta de ordenamiento contempla la coordinación intra-institucional para incorporarlas al Sistema Departamental de Zonas Protegidas. Se consideran de carácter estratégico para consolidar la imagen urbana de ciudad jardín.

Su protección se basa en primera instancia en la restricción de usos para preservarlas del proceso urbanizador. Así mismo, buscando revertir los daños que puedan existir actualmente y garantizar su conservación a futuro, se propone y coordina en forma conjunta con la Dirección de Gestión Ambiental, la declaración de interés municipal de mantener y valorizar el patrimonio ambiental constituido por estas zonas (áreas protegidas), a través de un decreto de la Junta Departamental.

Se establecen distintos grados de protección, identificándose las Zonas Núcleo, las Zonas de Transición y las Zonas de Aproximación. En las zonas núcleo y de transición se restringe todo proceso urbanizador. En las zonas de aproximación se podrán generar propuestas orientadas a los objetivos de Protección Patrimonial y Ambiental con edificaciones de apoyo. En caso de recibir propuestas de este tipo estas zonas serán consideradas como Zonas de Ordenamiento Concertado y requerirán de un Programa de Actuación Integrada.

Zona de Protección y Valorización Ambiental – Costa del Río de la Plata

La zona codificada como **ZPA – Costa** tiene los siguientes límites:

.....

Está conformada por la franja costera desde el Arroyo Carrasco hasta el Arroyo Pando, en una longitud de aproximadamente 18 km. El uso principal actual es recreativo asociado al recurso playa; con presencia esporádica de actividades de pesca artesanal (con residencia asociada) y algunos paradores.

La propuesta de ordenación busca la promoción de proyectos tendientes a preservar el cordón dunar y los humedales costeros destinados a revertir los daños que puedan existir actualmente en el ecosistema y contempla la coordinación intra-institucional para incorporarla al Sistema Departamental de Zonas Protegidas. La zona se considera de carácter estratégico para consolidar la imagen urbana de ciudad jardín

Sin embargo, es factible incorporar propuestas de usos recreativos acordes con el objetivo de protección y valorización patrimonial. A fin de evaluar estas propuestas la zona será considerada como Zonas de Ordenamiento Concertado y requerirán de un Programa de Actuación Integrada.

Zonas de Recuperación Ambiental

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Recuperación Ambiental ZRA – Arroyo carrasco
Zona de recuperación Ambiental ZRA – Arroyo Pando

La zona codificada como **ZRA – Arroyo Carrasco** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

La zona codificada como **ZRA – Arroyo Pando** tiene los siguientes límites:
Por el norte...

Son zonas en que los ecosistemas originales han sido impactados por el proceso urbanizador, degradando las márgenes de los arroyos y su entorno natural.

Se prevé la recuperación ambiental de ambas zonas y su acondicionamiento como puertas de entrada a Ciudad de la Costa por oeste y este respectivamente. Es por tanto estratégicamente deseable que constituya el primer elemento de encuentro con la imagen de ciudad-jardín adoptada.

En el caso de la Zona ZRA – Arroyo Carrasco, el diseño detallado será objeto del Plan Especial de Paso Carrasco en coordinación con el Plan Especial de Carrasco-Punta Gorda desarrollado por la Intendencia de Montevideo. Las líneas de acción sobre este entorno se apoyan en la mejora de la accesibilidad, la recuperación de la vegetación y la calidad de las aguas y la dotación de equipamiento para el disfrute de la población.

La Zona ZRA – Arroyo Pando no presenta problemas tan serios de degradación ambiental, pero se busca preservar daños futuros y aprovechar los espacios naturales vacíos en sus márgenes para proponer y realizar intervenciones directas que recalifiquen el lugar. Se prevé como un lugar de contemplación y de actividades de interacción con el arroyo, complementado con espacios de oferta gastronómica.

Es factible incorporar propuestas de usos recreativos acordes con el objetivo de recuperación y valorización patrimonial ambiental. A fin de evaluar estas propuestas las zonas será considerada como Zonas de Ordenamiento Concertado y requerirán de un Programa de Actuación Integrada.

Zonas de Plan Especial

Se definen las siguientes zonas dentro del Perímetro de Actuación del Plan:

Zona de Plan Especial – Paso Carrasco-Parque Miramar-Barra de Carrasco
Zona de Plan Especial – Colonia Nicolich - Aeroparque
Zona de Plan Especial – Clubes de Campo

La zona codificada como **ZPE – Paso Carrasco** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

La zona codificada como **ZPE – Colonia Nicolich** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

La zona codificada como **ZPE – Clubes de Campo** tiene los siguientes límites:
Por el norte, ,

Son zonas que poseen características particulares en cuanto a su identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad: Paso Carrasco, localidad originalmente vinculada a la industria, se relaciona principalmente con Montevideo por Camino Carrasco y con Pando por Ruta 101 y 102. Colonia Nicolich y Aeroparque mantienen sus vínculos funcionales hacia Paso Carrasco, mas que hacia Ciudad de la Costa propiamente dicha.

En términos administrativos, estas zonas corresponden a diferentes jurisdicciones. En el año 2005 se creó la Junta Local de Colonia Nicolich, según Resolución N° 2705/05. Así mismo se remitió un Proyecto de Decreto y Proyecto de Ley modificativo de la Ley n° 9.693, modificando la jurisdicción de la localidad de Pando. Con estas modificaciones, las zonas codificadas como ZPE abarcan territorios bajo jurisdicción de las Juntas Locales de Paso Carrasco, Colonia Nicolich y Pando.

El sector destinado a Clubes de Campo en la Resolución 4699 de fecha 23/12/1998 (con posterior reglamentación por resolución 3062 del 16/8/1999), requiere un estudio especial que permita re-definir la extensión del territorio a ser destinado a este uso y sus condiciones de desarrollo con miras a mantener el carácter rural de la zona. En particular es importante estudiar y evaluar la ocupación actual, los desarrollos vacantes, los desarrollo proyectados y la demanda real de tierras para este uso.

4.4. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

La ordenación urbanística del territorio que comprende la Ciudad de la Costa se llevará a cabo, según los casos, mediante los siguientes Instrumentos de Ordenación y Gestión:

Instrumentos de Ordenación:

Son herramientas jurídicas que permiten establecer categorías conceptuales para abordar en forma particularizada el fenómeno territorial y urbanístico. Usualmente la ordenación se desenvuelve a través de planes que organizan la intensidad y/o la modalidad de intervención de los diversos actores sobre un espacio determinado.

- 1) Programa de Actuación Integrada
- 2) Planes Especiales de Ordenación
- 3) Planes Parciales;
- 4) Planes Sectoriales;
- 5) Unidades de Actuación
- 6) Proyectos de Detalle.
- 7) Normas Complementarias.

Instrumentos de Gestión:

Son herramientas jurídicas que permiten actuar directamente sobre el territorio en cumplimiento de las previsiones definidas en los diversos instrumentos de ordenación.

Tienen un alto componente de definiciones procedimentales y un fuerte vínculo con las previsiones administrativas de funcionamiento del estado. Deben observar el Orden Jurídico que particularizan y deben desenvolver de manera eficiente el conjunto de actividades materiales sobre el territorio cuya actividad es encomendada.

- 1) Sistema de Cautelas Urbanísticas
- 2) Expropiación
- 3) Concesión de Obra Pública Municipal
- 4) Contrato Plan
- 5) Convenio de Cogestión
- 6) Inventario de Bienes Protegidos.
- 7) Cartera de Tierras
- 8) Normas Complementarias

Programa de Actuación Integrada

Los Programas de Actuación Integrada constituyen el instrumento para la transformación de sectores de suelo categoría urbana o suburbana con el atributo de potencialmente transformable, que actualmente no se encuentren urbanizados o lo estén parcialmente. Contempla la ejecución de los elementos de que carece para transformarse en suelo de otra categoría y/o zonificación. La definición de este instrumento incluirá al menos:

- La delimitación del ámbito de actuación en una parte de suelo con capacidad de constituir una unidad territorial a efectos de su ordenamiento y actuación.
- La programación de la transformación del espacio a través de la ejecución material de los proyectos.
- Las determinaciones estructurantes, la planificación pormenorizada y las normas de regulación y protección específicas aplicables al ámbito espacial .

Los Programas de Actuación Integrada podrán ser efectuados por la Intendencia de Canelones, de oficio y en ejercicio de sus funciones o por particulares. En ambos casos el Programa de Actuación Integrada constará de una propuesta relacionada con su justificación y viabilidad.

La gestión y ejecución de los Programas de Actuación Integrada podrán ser públicas, privadas o mixtas. Los interesados podrán efectuar expresiones de interés y participar de las correspondientes licitaciones públicas.

En los casos en que se acuerde la formulación y ejecución del Programa de Actuación Integrada mediante licitación, las bases correspondientes detallarán las obligaciones que deben asumir los adjudicatarios, que comprenderán, por lo menos, las siguientes:

- Cesión gratuita a la Intendencia de los terrenos destinados a espacios y equipamientos públicos.
- Construcción de la red vial completa y la infraestructura de las zonas de actuación, así como de las conexiones con el exterior.
- Cesión de terrenos urbanizados edificables y cualquier otra obligación que se dispusiere en función del destino de la actuación, aunque tales obligaciones se cumplan fuera del ámbito territorial del Programa.
- Las garantías exigibles para responder a la ejecución del Programa de Actuación Integrada.

La elaboración de Programas de Actuación Integrada sólo será autorizada, cuando cuente con la conformidad de la mayoría de los propietarios de suelo en el ámbito propuesto y se ofrezcan garantías suficientes de su correcta ejecución.

Planes Especiales de Ordenación

Los Planes Especiales constituyen instrumentos para el ordenamiento detallado y completo de un determinado ámbito territorial identificado por el Plan Estratégico dentro de su perímetro de actuación. Estos planes especiales definirán las directrices de desarrollo del ámbito de estudio, la definición detallada de la zonificación y la definición de las actuaciones y proyectos específicos.

El Costaplan identifica y define tres áreas para la ejecución de Planes Especiales, fundamentándose no sólo en los aspectos jurisdiccionales, sino en virtud de sus particularidades en identidad, vinculación metropolitana y lógicas de conectividad:

- Sector Paso Carrasco-Parque Miramar-Barra de Carrasco
- Sector Colonia Nicolich – Aeroparque
- Sector Clubes de Campo.

Estos planes deberán ser aprobados por las respectivas Juntas Departamentales y se formalizarán en los documentos adecuados conforme a la Ordenanza Departamental.

Planes Parciales

Los Planes Parciales son instrumentos de gestión territorial, destinados a ejecutar actuaciones territoriales específicas de protección; fomento del turismo; renovación, rehabilitación; revitalización, consolidación, mejoramiento o expansión urbana; conservación ambiental y de los recursos naturales o el paisaje.

El Costaplan identifica dos áreas para la ejecución de Planes Parciales y las define como Zonas de Desarrollo Proyectado por el Gobierno Departamental:

- Sector Colinas del Pinar
- Sector Autódromo

Planes Sectoriales

Los Planes Sectoriales son instrumentos de ordenación cuyo objeto es regular los aspectos territoriales de las políticas y proyectos sectoriales con impacto estructurante en la ciudad. Desarrollan un tema específico con vinculación al territorio. Por ejemplo el Plan para el Sistema de Transporte Público.

Unidad de Actuación

Es un instrumento de gestión del Plan aplicable preferentemente en Zonas de Ordenamiento Concertado (ZOC) definidas en suelo urbano o en suelo sub-urbano

consolidado o en proceso de consolidación con atributo de potencialmente transformable, sobre el cual existe una presión inmediata de desarrollo o de transformación,

Tiene por finalidad cumplir con los objetivos urbanísticos que el Plan establezca garantizando su ejecución unitaria y sincronizada, así como cumplir con los deberes territoriales de equidistribución de las cargas y beneficios y retorno de las mayores valorizaciones, en la superficie que se delimite.

Las determinaciones y particularizaciones de la Unidad de Actuación se concretarán mediante la formulación de un correspondiente Proyecto de Detalle, en el cual se definirán los parámetros que caracterizan a la unidad de actuación, su desarrollo normativo, y formas de ejecución.

La delimitación de una Unidad de Actuación traerá aparejada la suspensión del otorgamiento de permisos de construcción, hasta tanto no se apruebe el Proyecto de Detalle que la desarrolla, y se haya producido la justa distribución de los beneficios y las cargas.

La creación y delimitación de las Unidades de Actuación podrá ser propuesta por la Intendencia de Canelones, otras Entidades Públicas o los particulares.

Podrán desarrollarse las Unidades de Actuación por el Sistema de Cooperación, en el cual los propietarios de la Unidad de Actuación, aportan el suelo de cesión obligatoria, y la Intendencia ejecuta las obras de urbanización.

Los costos de urbanización estarán a cargo de los propietarios afectados en proporción a las edificabilidades de sus respectivas fincas y podrán ser satisfechos mediante la cesión de terrenos edificables a la Intendencia.

La aplicación de este sistema exigirá la cesión a la Intendencia de la propiedad plena y libre de cargas de todos los terrenos de cesión obligatoria.

Proyectos de Detalle

Son las figuras de planeamiento mediante las que es posible completar y definir alineaciones, nivelaciones, afectaciones, edificabilidad, alturas, usos, ordenación de volúmenes, en desarrollo del presente Plan, así como de Planes Especiales de Ordenación y de Planes Sectoriales. En particular serán requeridos en la ejecución de los eventuales Programa de Actuación Integrada y las Unidades de Actuación.

Las determinaciones de los Proyectos de Detalle contendrán la siguiente documentación:

- Memoria justificativa de su conveniencia y de la procedencia de las soluciones adoptadas.
- Planos a escala adecuada, que expresen todas y cada una de las determinaciones de la ordenación propuesta.
- Determinaciones que el proyecto prevea en cuanto a obras de urbanización, tales como vialidad, abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, alumbrado público, espacios verdes y otras análogas.

- Estudio sobre cargas y beneficios a considerar en la ejecución del proyecto

Sistema de Cautelas Urbanísticas

La Intendencia podrá a fin de promover el desarrollo territorial, ejecutar operaciones urbanísticas de acuerdo al presente Plan, empleando el Sistema de Cautelas Urbanísticas.

A tal fin, la Intendencia Municipal podrá, conjuntamente con la aprobación de la operación urbanística, declarar la aplicación del referido sistema a los efectos de su ejecución, y convocar a los titulares de bienes inmuebles comprendidos en el área delimitada en la operación a participar en la misma. En el mismo acto se incluirá la declaración de utilidad pública y la designación de todos los inmuebles comprendidos en dicha área, para su expropiación a los fines de la operación.

Los titulares de bienes inmuebles dispondrán de un plazo de treinta días para aceptar la propuesta de participar en la operación urbanística, de acuerdo a las condiciones establecidas en las presentes disposiciones y las determinaciones definidas en cada caso. Aquellos que aceptaran participar en la operación recibirán una obligación de crédito denominada Cautela Urbanística de la Ciudad de la Costa, Departamento de Canelones, con lo que adquirirán los derechos y obligaciones a que refieren los artículos siguientes.

Los propietarios que no contesten en el plazo establecido o que lo hagan en forma negativa recibirán la correspondiente indemnización que resulte de la expropiación.

En aplicación del Sistema de Cautelas Urbanísticas podrán ejecutarse operaciones de urbanización, reparcelamiento y renovación urbana. Dichas operaciones comprenderán:

- La adquisición del conjunto de terrenos o edificios comprendidos en el área a urbanizar, reparcelar o renovar.
- La ejecución de las determinaciones establecidas por los instrumentos de ordenación y planeamiento aplicable, según los casos.
- Proyectos de obras de urbanización, reparcelamiento, demoliciones, edificaciones, etcétera.
- Las enajenaciones o cesiones de terreno a los organismos públicos o privados encargados de construir o a los propietarios expropiados.

Así mismo este instrumento podrá aplicarse conjuntamente con otros instrumentos de gestión y ejecución previstos por el presente Plan.

Expropiación

La expropiación para la urbanización de las áreas ubicadas dentro de suelo urbano y suburbano se aplicará, de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, para el cumplimiento de las siguientes finalidades:

- Para la ejecución de los sistemas de saneamiento, vialidad, espacios verdes, centralidades y equipamientos públicos.
- Para la ejecución de suelos incluidos en el Régimen Específico.

- Para la ejecución de Programas de Actuación Integrada en Suelo Suburbano o Potencialmente Urbanizable, a fin de transformarlos en Suelo Urbano.
- Para la ejecución de Unidades de Actuación conforme a un Proyecto de Detalle.
- Para la incorporación de terrenos en la Cartera Municipal de Tierras.
- Complementariamente al Sistema de Cautelas Urbanísticas.

Concesión de Obra Pública Municipal

Para ejecutar Planes Especiales y/o Proyectos de Detalle, cuando el sistema de actuación sea el de Expropiación o el Sistema de Cautelas Urbanísticas, se podrán otorgar Concesiones de Obra Pública Municipal, mediante un llamado a licitación pública, con unas bases que como mínimo comprenderán las siguientes determinaciones:

- Plan o proyecto cuya ejecución se conceda y Unidad de Actuación a que afecta. Obras e instalaciones que el concesionario debe ejecutar.
- Plazo de ejecución de las obras, y en su caso, de explotación de los servicios públicos en la zona a desarrollar, de acuerdo con la legislación reguladora de dichos servicios, así como deberes de conservación de las obras hasta su entrega.
- Relaciones de la Intendencia Municipal y el concesionario durante el plazo de concesión, incluido al régimen de contralor y fiscalización de la autoridad concedente.
- Clase, cuantía, plazos y forma de entrega de las obras ejecutadas por el concesionario, así como la participación en metálico o en terrenos edificables que correspondan a la Intendencia Municipal, en concepto de contraprestación.
- Determinación de los factores a tener en cuenta para la fijación de los precios de venta de los inmuebles resultantes.
- Garantías de la concesión a cargo del concesionario, de acuerdo con el estudio económico-financiero del plan a ejecutar.
- Sanciones por incumplimientos y demoras. Causas de resolución y caducidad y sus consecuencias.

Contrato Plan

El Contrato-Plan es el mecanismo de instrumentación de las Zonas de Ordenamiento Territorial Concertado (ZOC) que busca aunar la libre iniciativa privada y la política del Gobierno Departamental sobre la base de objetivos negociados y de la estipulación contractual de las obligaciones de las partes involucradas. Este Contrato-Plan deberá ser firmado por el Intendente y sus contrapartes, y aprobado por la Junta Departamental.

El proceso para la instrumentación se divide en cinco fases:

Fase 1: Llamado a candidaturas en caso de iniciativa pública o presentación en caso de iniciativas privadas.

En el caso de iniciativa pública, la Intendencia procederá a la redacción de un pliego de condiciones. Allí se establecerán los datos relacionados con la situación local, las exigencias legales y constitucionales, y los requisitos técnicos, jurídicos y económicos que regirán dicho llamado debiéndose igualmente tomar en cuenta lo dispuesto en los incisos subsiguientes de este artículo.

Fase 2: Estudios de factibilidad realizados por el inversor u oferente y entregados a los servicios de la Intendencia en un informe de "Estudios previos". Dicho informe debe incluir:

la inserción del proyecto en su entorno y el Estudio de Impacto;
el programa previo (actividades, indicadores cuantitativos, superficie, FOS, FOT);
uno o más esbozos de proyecto;
un estudio de factibilidad económica y financiera.

Fase 3: Consulta por parte de la Intendencia a los Organismos Públicos que correspondiera para obtener los dictámenes, autorizaciones o acuerdos que fueren pertinentes. Redacción del proyecto de Contrato-Plan relativo a las condiciones que debe cumplir el promotor, la enunciación del programa y las condiciones de realización, la normativa prevista, la participación financiera, los plazos de ejecución, las obligaciones recíprocas en materia de gestión y funcionamiento ulterior del producto llevado a cabo.

Fase 4: Remisión del proyecto de Contrato-Plan acordado entre la Intendencia y el promotor a la Junta Departamental para su consideración y resolución.

Fase 5: Firma del Contrato-Plan y comienzo de ejecución del mismo y presentación del proyecto ejecutivo y de la solicitud de los permisos que correspondiere.

Convenio de Cogestión

La Intendencia podrá realizar convenios de cogestión con otras Administraciones Públicas a partir de objetivos de orden territorial, comunes y concretos. La aplicación de este instrumento de gestión se podrá materializar con cualquiera de los sistemas y mecanismos establecidos por la legislación vigente y el presente Plan, y que fueran convenientes a dichos fines.

Inventario de Bienes Protegidos

Los inventarios de bienes protegidos incluyen:

Los Inventarios, catálogos y los instrumentos que integran el sistema de Protección del Patrimonio Histórico Artístico y Cultural; cuya finalidad es determinar el régimen de protección para las construcciones, conjuntos de edificaciones y otros bienes materiales de interés cultural.

Los inventarios, catálogos y los instrumentos que integran el sistema de protección del Medio Ambiente; cuya finalidad es determinar el régimen de protección de los bienes que integran la naturaleza; monumentos vegetales, espacios verdes (públicos y privados) y zonas de paisaje natural.

El Inventario de Bienes de Interés Municipal. Es un documento adicional al Plan de Ordenamiento Territorial y a los planes derivados. Dicho inventario contiene la relación de bienes inmuebles, naturales o construidos por el hombre sujetos a algún régimen de especial protección en función de sus valores testimoniales de naturaleza histórica, artística, cultural, turístico paisajística, ambiental o natural.

El grado de protección estará determinado por lo que al respecto establezcan las normas legislativas nacionales o departamentales.

Cartera de Tierras

Es de interés particular la conformación e implementación de una Cartera de Tierras para el desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social y dotación de los equipamientos urbanos correspondientes.

Las acciones orientadas a lograr esta Cartera estarán enmarcadas en la Política Departamental de Reserva de Tierras y se realizarán en coordinación con la creación del Inventario de Tierras Públicas Municipales.

Las tierras incluidas en el Inventario tendrán como destino los programas de urbanismo, de soluciones habitacionales de interés social, de equipamientos e infraestructuras, de espacios recreativos, de esparcimiento y de todos aquellos usos vinculados con una solución integrada del ámbito residencial.

Normas Complementarias

Se prevé la posibilidad de incluir normas complementarias del presente Plan de Ordenamiento Territorial, con objeto de regular aspectos no previstos o insuficientemente desarrollados por éste. En todo caso deberán mantener coherencia con las determinaciones de este Plan, y en ningún caso podrán modificarlas.

Las normas complementarias contendrán las siguientes determinaciones:

- Fines y objetivos de su aprobación, expresando su carácter complementario del Plan de Ordenamiento Territorial, así como su conveniencia y oportunidad.
- Determinación del ámbito en el que sean de aplicación.
- Disposiciones que complementen las determinaciones referentes a la edificación, protección patrimonial, usos, obras de urbanización, servicios públicos, o que suplan eventuales deficiencias de la ordenación.