
PLAN PARCIAL NICOLICH Y RUTA 101 MEMORIA DE ORDENACIÓN

INFORME DE AVANCE

CostaPlan

Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro
Región de la Costa



APT - CONSULTORA
Agosto 2015

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA	7
2.1	ENFOQUE CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE, EN RELACIÓN A LAS PARTICULARIDADES DEL ÁMBITO	7
3.	ESTRATEGIAS - LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS Y PROPUESTA DE ACTUACIONES	10
3.1	ORDENAMIENTO ESTRUCTURAL, CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD: VÍNCULOS Y RELACIONES METROPOLITANAS, MEJORA DE LA CONECTIVIDAD INTERNA NORTE-SUR Y ACCESIBILIDAD A LA FRANJA COSTERA, JERARQUIZACIÓN DE VÍAS Y COMPLEMENTACIÓN DEL VIARIO	11
3.1.1	Vínculos y relaciones metropolitanas	11
3.1.2	Mejora de la conectividad transversal norte/sur, conectividad interna y accesibilidad a la zona costera.....	12
3.1.3	Jerarquización De Las Vías	13
3.2	CONSOLIDACIÓN Y CALIFICACIÓN URBANA Y TERRITORIAL: AVANZAR DESDE EL ÁMBITO, EN LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA VERDE METROPOLITANO	14
3.2.1	Consolidación y calificación urbana.....	14
3.2.2	Avance en la construcción del Sistema Verde Metropolitano	14
3.3	DESARROLLO A NIVEL DEL ÁMBITO, DEL SISTEMA DE CENTRALIDADES: COMPONENTES METROPOLITANOS, CENTRALIDADES BARRIALES Y CENTRALIDAD LOCAL-ZONAL (NICOLICH / EMPALME)	16
3.3.1	Centralidad Local-zonal y centralidades barriales	16
3.3.2	Construcción de identidad local – imaginario de conjunto para el Municipio de Nicolich..	17
3.4	COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL – INTERVENCIONES EN EL SISTEMA HABITACIONAL: RELOCALIZACIÓN DE VIVIENDA PRECARIA EN LA TRAMA BARRIAL, CARTERA DE TIERRAS, GENERACIÓN DE OFERTA HABITACIONAL PARA GRUPOS LOCALES	17
3.4.1	Cartera de tierra para realojos y otras acciones de vivienda de interés social; acciones sobre el estoc habitacional.....	18
3.4.2	Otras acciones en el sistema habitacional.....	18
3.4.3	Criterios generales en materia de programas y proyectos habitacionales.....	18
3.5	RECUPERACIÓN Y VALORIZACIÓN AMBIENTAL: PROTECCIÓN DEL PAISAJE RURAL, ECOSISTEMAS VALIOSOS Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS AMBIENTALES	19
3.6	DESARROLLO ECONÓMICO: DEFINICIÓN DE ÁMBITOS Y CONDICIONES PARA DESARROLLO DE PLATAFORMAS EMPRESARIALES CON ACTIVIDADES INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y DE SERVICIOS	20
3.7	SOLIDARIDAD INTRATERRITORIAL: COOPERACIÓN Y EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS	21
4.	PROGRAMAS	22
4.1	PG 01 - CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	22
4.1.1	Estrategias vinculadas.....	22
4.1.3	Impactos y efectos esperados	22
4.1.4	Estado de situación actual.....	22
4.1.5	Gestión	22
4.1.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	22

4.1.7	Organismos y actores implicados	22
4.1.8	Organismos ejecutores y/o gestores	22
4.1.9	Acción.....	22
4.1.10	Plazo de ejecución.....	23
4.2	PG 02 – DESARROLLO DE ESPACIOS PÚBLICOS METROPOLITANOS Y LOCALES	24
4.2.1	Estrategias vinculadas.....	24
4.2.3	Impactos y efectos esperados	24
4.2.4	Estado de situación actual.....	24
4.2.5	Gestión	24
4.2.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	24
4.2.7	Organismos y actores implicados	24
4.2.8	Organismos ejecutores y/o gestores	24
4.2.9	Acción.....	24
4.2.10	Plazo de ejecución.....	25
4.3	PG 03 – DESARROLLO DE CENTRALIDADES LOCALES, SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS 26	
4.3.1	Estrategias vinculadas.....	26
4.3.3	Impactos y efectos esperados	26
4.3.4	Estado de situación actual.....	26
4.3.5	Gestión	26
4.3.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	26
4.3.7	Organismos y actores implicados	26
4.3.8	Organismos ejecutores y/o gestores	26
4.3.9	Acción.....	26
4.3.10	Plazo de ejecución.....	27
4.4	PG 04 – MEJORAMIENTO Y COMPLEMENTACIÓN HABITACIONAL	28
4.4.1	Estrategias vinculadas.....	28
4.4.3	Impactos y efectos esperados	28
4.4.4	Estado de situación actual.....	28
4.4.5	Gestión	28
4.4.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	28
4.4.7	Organismos y actores implicados	28
4.4.8	Organismos ejecutores y/o gestores	28
4.4.9	Acción.....	28
4.4.10	Plazo de ejecución.....	28
4.5	PG 05 – PROTECCIÓN DEL PAISAJE RURAL Y LOS ECOSISTEMAS	29
4.5.1	Estrategias vinculadas.....	29
4.5.3	Impactos y efectos esperados	29
4.5.4	Estado de situación actual.....	29
4.5.5	Gestión	29
4.5.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	29
4.5.7	Organismos y actores implicados	29

4.5.8	Organismos ejecutores y/o gestores	29
4.5.9	Acción.....	29
4.5.10	Plazo de ejecución.....	29
4.6	PG 06 – PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EL EMPLEO	30
4.6.1	Estrategias vinculadas.....	30
4.6.3	Impactos y efectos esperados	30
4.6.4	Estado de situación actual.....	30
4.6.5	Gestión	30
4.6.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	30
4.6.7	Organismos y actores implicados	30
4.6.8	Organismos ejecutores y/o gestores	30
4.6.9	Acción.....	30
4.6.10	Plazo de ejecución.....	30
4.7	PG 07 – APOYO AL DESARROLLO LOCAL	31
4.7.1	Estrategias vinculadas.....	31
4.7.3	Impactos y efectos esperados	31
4.7.4	Estado de situación actual.....	31
4.7.5	Gestión	31
4.7.6	Prioridad / Magnitud de la inversión.....	31
4.7.7	Organismos y actores implicados	31
4.7.8	Organismos ejecutores y/o gestores	31
4.7.9	Acción.....	31
4.7.10	Plazo de ejecución.....	31
5.	PROYECTOS	32
5.1	PROYECTO 01 / BULEVAR DE CONEXIÓN ENTRE VILLA AEROPARQUE Y EMPALME NICOLICH.	32
5.2	PROYECTO 02 / RED DE SENDEROS ASOCIADOS A CURSOS DE AGUA. BORDES DE CAÑADAS.	34
5.3	PROYECTO 03 / PROYECTO VIAL Y PAISAJÍSTICO DE DETALLE INTERSECCIÓN RUTAS 101 Y 102.	34
5.4	PROYECTO 04 / SISTEMA DE BY PASS EN EMPALME Y CONEXIÓN MORQUIO MORELLI. 32	
5.5	PROYECTO 05 / URBANIZACIÓN COLONIA Y EMPALME NICOLICH ¡Error! Marcador no definido.	
5.6	PROYECTO 06 / FRENTE PARQUIZADO NICOLICH	35
6.	SISTEMAS	44
6.1	S1. - SISTEMA HÍDRICO-AMBIENTAL.....	44
6.2	S2. - SISTEMA DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD.....	46
6.3	S3. - SISTEMA PRODUCTIVO: INDUSTRIAL, LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS.....	47
6.4	S4.- SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS.....	47
6.5	S5.- SISTEMA DE CENTRALIDADES	48
6.6	S6. – EFICIENCIA ENERGÉTICA / ARQUITECTURA SUSTENTABLE.....	48
7.	PIEZAS	49

7.1	PIEZA 01 / EMA	45
7.2	PIEZA 02 / PLATAFORMA PRODUCTIVA	49
7.3	PIEZA 03, 04, 05 / URBANIZACIONES NORTE.....	52
7.4	PIEZA 06, 07, 08 / SUBURBANO BARROS BLANCOS.	51
7.5	PIEZA 09 / PLATAFORMA PRODUCTIVA INTERBALNEARIA (LOGÍSTICA Y COMERCIAL RUTA IB).	54
7.6	PIEZA 10 / AEROPARQUE.....	49
7.7	PIEZA 11 / COLONIA NICOLICH – EMPALME NICOLICH.	51
7.9	PIEZA 13 / RURAL DE USOS MULTIPLES.....	52
7.10	PIEZA 14 / RURAL DE USOS MULTIPLES.....	53
7.11	PIEZA 15 / RURAL - BORDE BAÑADO – ARROYO TOLEDO.....	54
8.	REGIMEN DEL SUELO	56

1. INTRODUCCIÓN

La planificación y ordenación territorial entendidas como prácticas transversales técnicas y de gobierno constituyen, a diferentes escalas, herramientas de gobierno y de gobernanza. La gestión planificada tiende a un modelo y a la construcción flexible del mismo. Ellas están al servicio de ideas: ideas de conservación de valores y situaciones preexistentes (patrimoniales, ambientales, etc.) y de innovación y transformación territorial y de gestionar las mismas de forma armónica y sistémica.

Tales conceptos sólo pueden ser estructurados en función de una idea rectora, de un proyecto colectivo.

A la construcción de esta idea rectora, de ese proyecto colectivo, entendido como proceso y no como producto terminado, es que apunta la presente propuesta.

2. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA

ENFOQUE CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE, EN RELACIÓN A LAS PARTICULARIDADES DEL ÁMBITO.

El Plan Parcial de Nicolich y Ruta 101 en tanto Instrumento de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible:

- 1 - verifica las determinaciones especificadas en otros instrumentos de mayor jerarquía, particularmente en el Costaplan, postulando estrategias derivadas del mismo.
- 2- las desarrolla y detalla, con un énfasis en la ordenación estructural, los programas y los proyectos.
- 3- propone ajustes con respecto a las determinaciones del Costaplan e introduce nuevas propuestas.

En tanto se trata de un Plan de alcance que trasciende a lo municipal –cuyo ámbito de aplicación coincide con el término municipal de Nicolich pero que incluye área del de Barros Blancos y en menor medida de Pando- posee un cierto énfasis en temas de estructuración interna del ámbito, mejora ambiental, de infraestructuras y equipamientos, desarrollo, calificación y mejora de áreas urbanas.

Pero por sobre todo, plantea énfasis en temas de estructuración territorial en la escala metropolitana y se focaliza en cuestiones vinculadas a los sistemas y estructuras territoriales, redefiniendo y ajustando aspectos de categorización del suelo, a escala local y microrregional, protección y mejora ambiental y paisajística, desarrollo de infraestructuras y equipamientos, desarrollo, calificación y mejora de las áreas urbanas, y en particular definición de plataformas para el desarrollo productivo (con espacios para actividades de servicios, comerciales, industriales y logísticas).

Se propone en tres tiempos o cortes temporales: corto, mediano y largo plazos. Aborda prioritariamente las escalas: microrregional, local (municipal/supramunicipal) y barrial, tomando en cuenta además las escalas de cuenca, departamental, metropolitana y nacional.

Vistas las particularidades de una pieza territorial que no cuenta con bordes claramente definidos y que tiene solapes y superficies de contacto e interfaces diversas, en la cual se identifica por una parte una clara vocación de desarrollo de

actividades económicas y productivas incluyendo componentes inherentes a la escala metropolitana y por otra una vocación residencial, se plantea una visión urbanística y territorial adecuada a esa realidad.

La misma toma en cuenta los datos estructurales del territorio –sistemas o redes y estructuras territoriales, siendo los principales el soporte hídrico–ambiental, el sistema de conectividad, social-cultural, recreativo, de servicios, a los cuales se suman piezas definidas a modo de enclaves potenciales caracterizados, tanto residenciales como de actividades económicas, que se expresan en:

- las escalas de abordaje vinculada al soporte territorial metropolitano /departamental /microrregional;
- diversidad de usos y ocupación de suelo, con gran porcentaje de suelo caracterizado como rural o suburbano, rústico y con soporte natural
- pieza territorial no definida y con interfases/bordes difusos
- vocación productiva (industrial, logística, de servicios) y residencial
- componentes inherentes a la escala metropolitana: soporte hídrico–ambiental, topografía, paisaje, conectividad, actividades económicas, servicios
- enclaves potenciales caracterizados (barrios, villas y poblados);
- desarrollo de plataforma/s logística / industrial / y de servicios, caracterizadas desde su conectividad, dotación de infraestructura e intensidad de uso de suelo;
- existencia de una ruralidad multifuncional o ampliada: coexistencia de producción en retroceso con usos residenciales, deportivos y recreativos.

Esa visión se enfoca prioritariamente en atender a los principales problemas detectados:

- indefinición de las piezas al interior del ámbito; existencia de interfases/bordes difusos internos y externos;
- necesidad de compatibilizar adecuadamente la vocación productiva (industrial, logística, de servicios) con la residencial;
- necesidad de conservar y potenciar los activos ecosistémicos;
- dificultad de compatibilizar la diversidad de uso y ocupación con la conservación del soporte natural;
- dificultad para caracterizar y equipar los enclaves urbanizados (poblados);
- conflictos derivados del sistema de conectividad macro (departamental, metropolitana, nacional) e interna del ámbito;

- diversidad y fragmentación social, precariedad urbano habitacional y déficits de infraestructura y equipamiento;
- dificultades de consolidar una identidad local, particularmente en el Municipio de Nicolich, que refleje e incluya a todos sus componentes.

3. ESTRATEGIAS - LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS Y MODELO TERRITORIAL

El modelo territorial operará en la dirección de constituirse en factor inductor de procesos de desarrollo territorial de alcance local y supralocal, las consideraciones en este sentido incluirán aspectos de desarrollo e inclusión social con énfasis en la economía urbana y del territorio, propendiendo a la equidistribución de cargas y beneficios como consecuencia del proceso de planificación y ordenación.

Se funda en una visión multiescalar de carácter espacial y temporal expresada en plazos (en tres tiempos: corto, mediano y largo plazo), contemplando una etapabilidad abierta, adaptativa y progresiva de implementación.

Las estrategias y propuestas programáticas y de ordenamiento espacial particular para cada fracción del ámbito (pieza o unidad ambiental) devienen de la ordenación estructural general para la articulación entre cada una de ellas, con disposiciones para el conjunto, las partes y el entorno. La propuesta de pautas programáticas, de gestión y caracterización, se elaborarán según objetivos específicos para cada sub pieza, y para sus estándares espaciales correlativos.

Se propone en especial un enfoque que atiende la *vulnerabilidad social y ambiental*. La vulnerabilidad está en función de la capacidad de anticipar, de responder, de resistir y de recuperarse, por tanto la evaluación de esas capacidades y por tanto implicará una consideración en los programas y proyectos, e incluirá medidas de Mitigación en respuesta a emergencias y/o urgencias, o puede ser futura implicando en tal caso medidas proactivas de preventivas pero de impulso de usos sustentables del territorio.

La consideración de la vulnerabilidad presente y futura y las medidas de adaptación o mitigación inmediatas o mediatas, tiene valor para la Planificación y el Ordenamiento de la localización de las poblaciones y en general de las actividades en el territorio, considerando la realidad territorial desde una perspectiva sistémica.

3.1 ORDENAMIENTO ESTRUCTURAL, CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD: VÍNCULOS Y RELACIONES METROPOLITANAS, MEJORA DE LA CONECTIVIDAD INTERNA NORTE-SUR Y ACCESIBILIDAD A LA FRANJA COSTERA, JERARQUIZACIÓN DE VÍAS Y COMPLEMENTACIÓN DEL VIARIO.

En este lineamiento se incluyen las consideraciones de rango metropolitano en cuanto a conectividad, accesibilidad y sistemas de transporte, así como las consideraciones propias de las escalas microrregional y local.

3.1.1 Vínculos y relaciones metropolitanas

Los mismos se plantean a partir de dos grandes sistemas: por una parte el sistema natural y de áreas verdes metropolitano, con componentes estructurales tales como la conexión entre el Bañado y a través del mismo la conexión con el litoral platense (Arroyos Toledo y Carrasco y humedal) y por otra el sistema vial de escala metropolitana y nacional, conformado por las rutas 101, 102, 8 e Interbalnearia.

En el primer tema, en el Plan Parcial se fortalece y desarrolla con detalle la visión planteada desde los instrumentos de rango nacional y regional (en particular las Directrices Departamentales de Canelones y las Estrategias Regionales Metropolitanas), y los instrumentos locales (Costaplan y futuro desarrollo del Plan Local de Pando y Ruta 8), planteando programas, proyectos y actuaciones que convergen con los mismos, apuntando a la creación e implementación por etapas de un Sistema de espacios verdes metropolitano en la Cuenca del Arroyo Carrasco postulado en el Plan Estratégico de la Cuenca del Arroyo Carrasco.

En el tema de conectividad se plantean dilemas complejos y alternativas que requieren fuertes inversiones por parte de diversos organismos públicos departamentales y nacionales.

En este segundo aspecto se incluyen cuestiones problemáticas vinculados con la funcionalidad y calificación de las vías conectoras; en particular se propone:

- revisar y adecuar la situación de la Ruta 102, que atraviesa en el ámbito una zona poblada (Colonia Nicolich).
- estudiar y resolver en particular el nodo conformado por su intersección de la Ruta 101 y la 102, realizando un proyecto de detalle que incluya una intervención a escala del paisaje caracterizadora de la identidad del área. Se propone definir dicha intervención a través de un llamado a concurso, cuya modalidad de implementación deberá ser evaluada.

- Proyecto doble vía Ruta 101 que deberá diseñarse contemplando las características híbridas del área y a las modificaciones que serán inducidas a partir de diferentes proyectos e intervenciones.

- Complementariamente, la Ruta Interbalnearia requiere un estudio vial de detalle para la resolución segura y cómoda de los accesos y atravesamientos norte-sur demandados por la población.

Esta situación se complementa con la propuesta de vinculación entre la ruta 102 y la Ruta Interbalnearia, en la actualidad muy dificultada, que se resuelve con la propuesta de la traza acondicionada para el transporte de cargas, de un *sistema de by-pass* que pasa al norte del tejido de El Empalme, en el límite con el Parque de las Ciencias.

“Propuesta de calificación de tramos de rutas. Se propone caracterizar los laterales de las rutas así como fajas anexas a las mismas con finalidades de seguridad vial (separación de tránsito de diferentes velocidades en sendas centrales y calles laterales- peatones, bicicletas, vehículos de tránsito local); caracterización zonal (identidad local); e imagen paisajística global (“fachadas” de la ruta + visuales hacia el paisaje circundante).” (Informe de la Asesora Dra. Arq. Ana Vallarino).

3.1.2 Mejora de la conectividad transversal norte/sur, conectividad interna y accesibilidad a la zona costera

Se plantea como objetivo la consolidación, complementación y mejora del sistema de conectividad interna del ámbito y mejora de la accesibilidad norte-sur; con particular énfasis en mejorar el acceso desde el ámbito a la Ciudad de la Cosa, considerando en especial las situaciones de la circulación de peatones y ciclistas.

Para lograr estos objetivos se propone fortalecer un sistema de conectividad transversal norte-sur que contemple diversidad de vías jerarquizadas y equipadas para la circulación vehicular, en bicicleta y peatonal, así como circuitos para el transporte colectivo de pasajeros.

Se identifican algunos puntos críticos para los que se propone desarrollar proyectos viales de detalle.

“Se revisará la circulación de las calles Morquío y Morelli como accesos rápidos a la Ruta Interbalnearia y hacia la costa ya que detecta tránsito vehicular demasiado intenso para estas calles internas de la malla urbana. Se propone la adecuación y promoción de la calle Fernando Otorgues como forma de acceder ó cruzar la ruta Interbalnearia, desestimulando Morelli y el Camino de los Horneros (con la finalidad de no tener dos cruces tan cercanos).”

Por otra parte se estudiará una mejor ruta para acceder a la ruta Interbalnearia (en dirección al este) ya que actualmente ó se debe llegar a la rotonda del aeropuerto ó acceder por Morquio y Morelli.” (Informe del Asesor Ing. Alzueta).

Se plantea considerar en especial las situaciones de la circulación de peatones y ciclistas; en particular vinculando el ámbito y en particular sus zonas pobladas, con la Ciudad de la Costa y sus centros de servicios de mayor jerarquía, a través de la calificación de la conexión interna Morquio-Morelli y una mejora global de la accesibilidad pública al área urbana de Ciudad de la Costa.

Este sistema norte-sur debe ser considerado en un marco mayor que incluya el futuro Plan Parcial de Camino de los Horneros, considerando en especial la funcionalidad de la traza del referido Camino.

Se propone una mejora del sistema de transporte colectivo de pasajeros mejorando la conectividad transversal norte-sur que contemple la jerarquización vial propuesta y los equipamientos existentes.

En cuanto a la mejora del transporte colectivo de escala local, si bien se han registrado recientemente algunas mejoras, se deben complementar los mismos con refugios peatonales con protección e información sobre las líneas de transporte colectivo y los puntos de intercambio y revisar y mejorar los horarios y las frecuencias.

Finalmente, se propone fortalecer las líneas de transporte colectivo de pasajeros que vinculen el área de Nicolich con el nodo de intercambio de transporte ubicado en el entorno de Av. Giannattasio y Av. a la Playa, complementando el sistema de transporte propuesto por el Costaplan para la microregión.

En el marco del diseño a largo plazo del Sistema de Transporte Metropolitano impulsado inicialmente por la Intendencia de Montevideo se busca la incorporación plena de la Intendencia de Canelones, conformando una propuesta integral, de carácter auténticamente metropolitano.

3.1.3 Jerarquización De Las Vías

Se mantienen los criterios y la pauta de jerarquización de las vías de circulación y de transporte que está definida en el Costaplan: organizadas en vías conectoras, principales, intermedias e internas. Asimismo, se incorpora una nueva jerarquía que admite la circulación de carga en suelo suburbano de uso logístico industrial.

Se complementa la misma con nuevas propuestas de jerarquización y completamiento de trazados para las piezas definidas, estructurando el área de suelo suburbano y el área de suelo rural, de manera de contribuir a su mejor estructuración, que conllevan

en algún caso cambios en el perfil y en otro un trazado nuevo, complementando la trama preexistente.

3.2 CONSOLIDACIÓN Y CALIFICACIÓN URBANA Y TERRITORIAL: AVANZAR DESDE EL ÁMBITO, EN LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA VERDE DEPARTAMENTAL

3.2.1 Consolidación y calificación urbana

Se valoraron las piezas del tejido residencial y su potencial de densificación, concluyendo que es posible completar el proceso de ocupación de las áreas fraccionadas, con una densificación similar al resto de las áreas urbanas no consolidadas de la micro región visto la inexistencia de sistema de saneamiento, sobre todo en el ámbito del Municipio de Nicolich.

No se prevé, en el marco del Plan el desarrollo de nuevo suelo residencial ni el incremento de áreas de suelo urbano.

Esta línea estratégica, junto con el desarrollo del sistema de centralidades, incluye la calificación paisajística de los tejidos en las diferentes piezas, el completamiento de dichos tejidos, la prioridad de ocupación de lotes vacantes y definición de bordes, y la creación de interfases adecuadas entre el suelo residencial con los emprendimientos no residenciales, la integración socio-territorial y la mejora general de la situación habitacional a través de diversos instrumentos, priorizando las actuaciones sobre el estoc existente.

La zona que se encuentra debajo del cono de aproximación del aeropuerto, así como la definida por el CostaPlan como Hiper regulada, se establecerá una normativa específica teniendo en cuenta la problemática que implica su proximidad al aeropuerto, evitando la densificación poblacional.

3.2.2 Avance en la construcción del Sistema Verde departamental.

Implica el desarrollo de componentes de rango departamental, incluyendo la recuperación del Arroyo Toledo, la accesibilidad a su borde y la recuperación de los Bañados.

En coherencia con el PECAC y las Directrices Departamentales, se propone dar pasos en el desarrollo de componentes estructurales de rango departamental, a través de las acciones ya previstas tendientes a la consolidación del rol del Parque Roosevelt como parque metropolitano, del desarrollo progresivo -y por etapas- del Parque Lineal del Arroyo Carrasco, de la recuperación integral del Arroyo y de sus márgenes y de los

Bañados y de la recuperación y mejora de la accesibilidad al frente Costero del Río de la Plata.

En particular, en el Plan Parcial se propone avanzar en etapas en la creación de una zona de conservación ambiental en las márgenes del Arroyo Toledo, propuesta en dos tramos: el primero de ellos desde el humedal de Carrasco hasta el encuentro con la ruta 102, bordeando el tejido e interfase urbano-rural en Colonia Nicolich y el segundo desde la ruta 102 hasta la ruta 8, flanqueado a ambos lados por áreas de suelo rurales y suelo suburbano hasta el encuentro sobre el puente de ruta 8. Las acciones en el área de conservación ambiental del Arroyo Toledo se deberán coordinar con el departamento de Montevideo a través de Agenda Metropolitana.

En el encuentro de esta área de conservación ambiental y la Ruta 102, se propone pensar en una cabecera pública que permita el acceso al arroyo.

Complementariamente, se plantean afectaciones a los predios rurales y suburbanos privados que bordean el Arroyo Toledo, con una servidumbre que permita la accesibilidad pública al borde del Arroyo de modo de preservar el paisaje y potenciarlo.

Esta propuesta se articula con la de conformar un espacio de ruralidad multifuncional destinado para una combinación de usos productivos, recreativos y deportivos, y el sistema de afectaciones y sendas que discurren por los laterales de las principales cañadas.

“Asegurar la continuidad de una costanera (estudiando la necesidad de servidumbres de paso, concesiones y/o expropiaciones) que permita articular el rol de corredor biológico con el de vía de uso preferencial para peatones y ciclistas, mejorando la conexión zonal interna y con los bañados del arroyo Carrasco y, a través de estos, con las costas del Río de la Plata.

Estudiar el cruce de la costanera con la ruta 102.

Mejorar el acceso al bañado con el trazado de nuevas vías internas que lleguen al mismo según los trazados sugeridos en el plano “figura-fondo”.

Todas estas acciones fortalecerán la accesibilidad y por lo tanto habilitarán la utilización de estos lugares como espacios públicos con fines recreativos, deportivos y de relacionamiento tanto para la población local como para el área metropolitana, así como lugares de interés para el turismo vinculado a la naturaleza (observación de flora y fauna propia de los bañados; experiencias eventuales de trabajo en tareas rurales).” (Informe de la Asesora Dra. Arq. Ana Vallarino).

3.3 DESARROLLO A NIVEL DEL ÁMBITO, DEL SISTEMA DE CENTRALIDADES: COMPONENTES METROPOLITANOS, CENTRALIDADES BARRIALES Y CENTRALIDAD LOCAL-ZONAL (NICOLICH / EMPALME)

Se propone consolidar y conformar un sistema de centralidades locales, sobre la base de situaciones preexistentes, reforzándolas, y en la dirección de construir una identidad en común para el conjunto de las localidades del área y con alcance, al menos, del territorio del Municipio de Nicolich.

Para ello se consolidarán las centralidades locales de Aeroparque y de Colonia Nicolich, y se fortalecerá la centralidad local-zonal en Empalme Nicolich, con base en el Centro Cívico.

3.3.1 Centralidad Local-zonal y centralidades barriales

Se fortalecerán los equipamientos de rango barrial, (centralidades locales de Aeroparque, de Nicolich, y del Empalme), cuidando y mejorando su relación con los tejidos residenciales.

En este marco se propenderá a la consolidación progresiva de las centralidades locales de Nicolich como referencia identitaria del conjunto del ámbito, incluyendo aspectos de calificación de espacio público, comerciales, servicios educativos, institucionales y sociales, deporte y espacios de convivencia en general.

En este sentido, se plantea la consolidación de las siguientes centralidades

C1- centralidad Centro Cívico

C2- centralidad deportivo-educativa R102

C3- centralidad deportiva-educativa

C4-Centro de Barrio nicolich

C5- Centralidad aeroparque

Esta consolidación identitaria se viabilizará por diferentes instrumentos, entre ellos el desarrollo, complementación y mejora del actual Centro Cívico (C1) incluyendo la forma destacada el proyecto vial para calificar paisajísticamente y resolver el nodo y nudo vial de encuentro de la 101 y la 102, a través de un concurso público.

La centralidad deportivo-educativa R102 (C2) se viabilizará a través de la construcción de la escuela de tiempo completo, el centro educativo comunitario, los equipamientos deportivos y la seccional policial.

La centralidad deportiva-educativa (C3) a través de la escuela existente, la construcción del CAIF y las canchas del club de baby futbol de la zona.

El centro de Barrio de Nicolich (C4) que funciona como condensador de las actividades sociales de la zona, y finalmente la centralidad aeroparque (C5) que se viabiliza mejorando las instalaciones educativas existentes en la zona.

3.3.2 Construcción de identidad local – imaginario de conjunto para el Municipio de Nicolich

En coherencia con los lineamientos anteriores, se proponen acciones de fortalecimiento de procesos identitarios, aún incipientes. En esa dirección, sumado al desarrollo del sistema de centralidades local y en consonancia con la estrategia de cohesión social y territorial se proponen acciones de afirmación y construcción de la identidad de conjunto de “Nicolich” integrando cada una de sus partes constituyentes en un imaginario común.

Para ello, se promueve la provisión de servicios públicos, institucionales, sociales, culturales, recreativos, deportivos y educativos y su localización preferente en la centralidad local-zonal de Nicolich-Empalme, junto con otras intervenciones como la generación del Centro de Barrio de Nicolich, o la formación de una centralidad educativa en Nicolich a partir de la construcción de la escuela de tiempo completo, un Centro Educativo Comunitario que se complementa con actividades deportivas a través de la construcción de un circuito aeróbico, y un gimnasio.

3.4 COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL – INTERVENCIONES EN EL SISTEMA HABITACIONAL: RELOCALIZACIÓN DE VIVIENDA PRECARIA EN LA TRAMA BARRIAL, CARTERA DE TIERRAS, GENERACIÓN DE OFERTA HABITACIONAL PARA GRUPOS LOCALES

Se deberá tener especialmente en cuenta las zonas que se encuentran debajo del cono de aproximación del aeropuerto. Esto incluye la “Zona Híper Regulada” y un sector de Nicolich al norte y sur de la ruta 102.

Debido a las restricciones de altura y de seguridad de estas zonas se propone desestimular la densificación del tejido evitando alturas mayores a dos niveles y la construcción de vivienda colectiva. (ver plano)

3.4.1 Cartera de tierra para realojos y otras acciones de vivienda de interés social; acciones sobre el stock habitacional

Se identifica en particular en el ámbito de Colonia Nicolich la existencia de importantes predios vacantes o desaprovechados con ocupación muy baja posibles de adquirir y/o incorporar a programas públicos de vivienda por diferentes mecanismos y eventualmente destinar a operaciones de realojos o generación de una oferta habitacional para atender la demanda local, constituyendo una cartera de tierras de rango local.

Esta constitución de una cartera de tierras local permitirá tanto viabilizar los realojos de viviendas ya previstos sin alejar a las familias del área así como proponer otras acciones de vivienda colectiva y promoción pública como ser cooperativas y sistemas de autoconstrucción asistida con apoyo estatal.

En este sentido se propone estudiar la propuesta de que una cuota parte del retorno de valorizaciones generado por proyectos autorizados por la Intendencia en el ámbito del Plan Parcial sea reinvertido en el territorio a través de proyectos encuadrados en la estrategia de cohesión social y territorial (entre otros, adquiriendo suelo para programas de vivienda de interés social, financiamiento de programas habitacionales y servicios y mejora del estoc).

3.4.2 Otras acciones en el sistema habitacional

Se propone también destinar suelo al desarrollo de vivienda media tanto de promoción pública como de promoción privada, en pequeños grupos dispersos en la trama, destinando predios vacantes para tal fin con densidades controladas.

En ningún caso se permitirá ni fomentará el desarrollo de grandes conjuntos habitacionales con nula o baja permeabilidad al tejido y con densidades que no sean habilitadas por la ausencia de sistema de saneamiento.

3.4.3 Criterios generales en materia de programas y proyectos habitacionales

Se piensa en promover operaciones acotadas de completamiento de tejidos y reurbanización para usos mixtos: residencial, comercial, de equipamiento social, educativo e institucional y espacio público en el área de Nicolich, priorizando dentro del tejido residencial aquellos sectores de suelo vacante u ocupado de forma precaria.

De esta manera, integrando acciones en materia de vivienda y equipamientos del sector público dirigidas a diferentes grupos sociales con iniciativas público-privadas y con iniciativas del sector privado, se propenderá a una diversificación de la oferta

habitacional, a una mejor oferta habitacional dentro del territorio del Municipio de Nicolich y a la convivencia de diferentes sectores sociales en el mismo.

3.5 RECUPERACIÓN Y VALORIZACIÓN AMBIENTAL: PROTECCIÓN DEL PAISAJE RURAL, ECOSISTEMAS VALIOSOS Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS AMBIENTALES

Se define como una línea prioritaria del Plan la recuperación de la franja costera del Arroyo Toledo y accesibilidad mejorada a la misma, así como la consolidación de un área verde en el margen del Arroyo Toledo (con posible proyección bidepartamental). Se plantea un programa y acciones de protección del Bañado y de las cañadas internas y habilitación del sistema hídrico como una capa del territorio que admite el uso público recreativo y de educación y conservación ambiental. Incluye regulaciones y acciones de protección del Bañado y del sistema de cañadas, encuadrado en el reconocimiento del valor estructural de los mismos en el marco del sistema hídrico-ambiental, particularmente en relación con el drenaje de aguas pluviales que será especialmente protegido.

En este sentido se recomienda la realización de estudios hídricos específicos –al menos uno por cada cuenca: del Toledo y del Pando- que concluyan con una modelización de dichas cuencas y propongan recomendaciones que determinen limitaciones a la modificación de los niveles naturales del terreno y el escurrimiento y a la ocupación e impermeabilización del suelo así como a la conservación y uso del recurso agua, estableciendo las condiciones necesarias para el adecuado funcionamiento del sistema hídrico-ambiental.

Estas condicionantes deberán definirse no sólo a nivel de la parcela o lote sino a nivel global del ámbito, teniendo en cuenta los posibles impactos acumulativos de la implantación de nuevos emprendimientos en suelo anteriormente no ocupado.

La propuesta de creación de un espacio de ruralidad multifuncional reconociendo y potenciando los valores del paisaje y el carácter multifuncional actual de las áreas rurales (y suburbanas con caracterización rural) contenidas en el perímetro del Plan Parcial, es una contribución también a la protección del paisaje y el ambiente y a los valiosos servicios ambientales que estas áreas prestan.

“Articulación de heterogeneidades. En la imagen adjunta se ve un total conformado por una taracea de diferentes colores correspondientes a distintos usos y configuraciones espaciales, enlazando lo urbano y lo rural. Se propone un modelo de interacción entre

zonas urbanas y rurales, una “campagne urbaine” como una “utopía realista” al decir de Pierre Donadieu¹”. (Informe de la Asesora Dra. Arq. Ana Vallarino).

3.6 DESARROLLO ECONÓMICO: DEFINICIÓN DE ÁMBITOS Y CONDICIONES PARA DESARROLLO DE PLATAFORMAS EMPRESARIALES CON ACTIVIDADES INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y DE SERVICIOS

Se promoverá dentro del Plan el desarrollo económico sobre la base de la implantación de nuevas actividades productivas y de servicios en el ámbito. Se asume que el suelo del área afectada al Plan que pueda ser afectado al desarrollo de actividades productivas es un recurso valioso y limitado de localización que presenta ventajas competitivas en el contexto metropolitano y que debe ser gestionado de forma responsable en armonía con el ambiente y el paisaje.

En consecuencia, se promoverá su optimización y el mayor desarrollo de las actividades referidas con estímulo para las empresas que se radiquen, con prevención de que se cumplan las normas ambientales y urbanísticas, se contemple la equidistribución de cargas y beneficios, se derrame el crecimiento para el desarrollo integral de las áreas de localización de población residente, se minimicen y atiendan las externalidades generadas por las actividades a localizar y se conserven y potencien los recursos ambientales y paisajísticos del área.

Se promoverá y estimulará la radicación en forma ordenada de nuevas empresas en el área y un ordenado funcionamiento de las ya localizadas en el perímetro.

Esta localización deberá contemplar pautas de ordenación y requerimientos de tipo ambiental, paisajístico y de ordenamiento territorial en coherencia con definiciones ya adoptadas en las Estrategias Regionales Metropolitanas y las Directrices Departamentales de Canelones, en el sentido de proteger el paisaje y las áreas rurales, así como concentrar y optimizar el uso de las infraestructuras, privilegiando la relación de las industrias e instalaciones logísticas con las rutas principales.

Por otra parte, se contemplará aspectos de sustentabilidad vinculados con el uso de los recursos, particularmente el agua y la energía, así como el tratamiento de efluentes y de residuos que se generen a consecuencia de la actividad empresarial.

Esta estrategia implica la definición de criterios de localización, estándares y requerimientos para las “*plataformas*” que se definen para el desarrollo económico y

¹ Cf. DONADIEU, Pierre. Campagnes urbaines. Arlès, Actes Sud, 1998

localización ordenada de actividades empresariales, industriales, logísticas y de servicios en el territorio del Plan Parcial.

3.7 SOLIDARIDAD INTRATERRITORIAL: COOPERACIÓN Y EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS

Se recomienda estimular la reinversión de los producidos de mayores aprovechamientos en el ámbito territorial del Plan Parcial con fines de redistribución social e integración, fortaleciendo la solidaridad interna y los equilibrios intraterritoriales.

Esto se debería traducir en la gestión dentro del territorio afectado al Plan Parcial, de principios de cooperación y solidaridad intraterritorial, a través de los retornos de valorizaciones y mayores aprovechamientos, contrapartidas, aportes y obras de mitigación de impactos para favorecer objetivos de integración y cohesión social.

Para ello, se requerirá que los emprendimientos nuevos presenten, previo a su autorización, un Estudio de Impacto Territorial que valore y considere las externalidades y efectos de las nuevas instalaciones en su entorno, así como los beneficios generados como consecuencia de las decisiones de la Administración.

4. PROGRAMAS

4.1 PG 01 - CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD

4.1.1 Estrategias vinculadas

- 3.1 Ordenamiento estructural, conectividad y accesibilidad: vínculos y relaciones metropolitanas, mejora de la conectividad interna norte-sur y accesibilidad a la franja costera, jerarquización de vías y complementación del viario.
- 3.3 Desarrollo a nivel del ámbito, del sistema de centralidades: componentes metropolitanos, centralidades barriales y centralidad local-zonal (Nicolich / Empalme)
- 3.5 Recuperación y valorización ambiental: protección del paisaje rural, ecosistemas valiosos y prestación de servicios ambientales

4.1.2 Impactos y efectos esperados

- Mejorar la funcionalidad de las vías.
- Complementar el sistema de conectividad.
- Facilitar el desarrollo productivo.
- Solucionar interferencias con áreas pobladas.
- Brindar accesibilidad al interior del territorio.
- Mejora de accesibilidad y conectividad local y extra local.
- Mejora la seguridad vial.

4.1.3 Estado de situación actual

- Actualmente la problemática se encuentra concentrada en las vías conectoras de rango nacional y metropolitano.
- Interferencias y conflictos entre circulación de carga y tránsito local.
- Déficit de conectividad transversal interna a la pieza

4.1.4 Gestión

Pública, privada.
Nacional y departamental.

4.1.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.1.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, MTOP, Municipios, Empresas.

4.1.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, MTOP, Municipios

4.1.8 Acción

- Nuevo perfil y duplicación Ruta 101.
- By pass en Empalme y conexión Morquio Morelli. (*ver Plano 7)
- Complementación de vías principales e intermedias.

- Bv. de conexión entre Aeroparque y Empalme.
- Proyecto vial de detalle intersección Ruta 101 y 102.

4.1.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

4.2 PG 02 – DESARROLLO DE ESPACIOS PÚBLICOS DEPARTAMENTALES Y LOCALES

4.2.1 Estrategias vinculadas

- 3.1 Ordenamiento estructural, conectividad y accesibilidad: vínculos y relaciones metropolitanas, mejora de la conectividad interna norte-sur y accesibilidad a la franja costera, jerarquización de vías y complementación del viario.
- 3.2 Consolidación y calificación urbana y territorial: avanzar desde el ámbito, en la construcción del Sistema Verde Departamental
- 3.3 Desarrollo a nivel del ámbito, del sistema de centralidades: componentes metropolitanos, centralidades barriales y centralidad local-zonal (Nicolich / Empalme)
- 3.5 Recuperación y valorización ambiental: protección del paisaje rural, ecosistemas valiosos y prestación de servicios ambientales

4.2.2 Impactos y efectos esperados

- Mejora ambiental y conservación del paisaje.
- Mejora de la calidad de vida y de convivencia.
- Mayor accesibilidad al interior del territorio.
- Habilitación de nuevos frentes y territorios al disfrute colectivo.
- Calificación de áreas urbanas.
- Mayor conciencia ambiental a partir del conocimiento de nuevos lugares

4.2.3 Estado de situación actual

- Déficit de espacio público y deficiente calificación de áreas urbanas.
- Deterioro de paisaje rural y natural.
- Presión especulativa sobre las áreas libres

4.2.4 Gestión

Pública, privada.
Nacional y departamental.

4.2.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.2.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, Propietarios del suelo, Intendencia de Montevideo, organizaciones e instituciones locales

4.2.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, Municipios

4.2.8 Acción

- Arroyo Toledo y recuperación de bañado.
- Frente parqueado Colonia Nicolich.
- Bv. de conexión entre Aeroparque y Empalme.
- Borde público Pieza 10.

- Centralidad barrial Nicolich.
- Arbolado y calificación de vías locales.

4.2.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

PG 03 – DESARROLLO DE CENTRALIDADES LOCALES, SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

4.2.10 Estrategias vinculadas

- 3.2 Consolidación y calificación urbana y territorial: avanzar desde el ámbito, en la construcción del Sistema Verde Departamental
- 3.3 Desarrollo a nivel del ámbito, del sistema de centralidades: componentes metropolitanos, centralidades barriales y centralidad local-zonal (Nicolich / Empalme)
- 3.4 Cohesión social y territorial – intervenciones en el sistema habitacional: relocalización de vivienda precaria en la trama barrial, cartera de tierras, generación de oferta habitacional para grupos locales

4.2.11 Impactos y efectos esperados

- Mejora de la calidad de vida y de convivencia.
- Calificación de áreas urbanas.
- Mejora de la cohesión social.
- Fortalecimiento de la identidad local y lugares de referencia a nivel barrial y zonal.
- Mejora de la dotación de equipamientos y servicios.

4.2.12 Estado de situación actual

- Déficit de espacios de referencia colectiva.
- Carencia de equipamientos y servicios.
- Dificultad de consolidación de una identidad local

4.2.13 Gestión

Pública, privada.
Departamental y local.

4.2.14 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.2.15 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, organizaciones e instituciones locales y nacionales

4.2.16 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, Municipios,

4.2.17 Acción

- Fortalecimiento del centro cívico de Nicolich.
- Creación del centro de barrio de Colonia Nicolich.
- Fortalecimiento de centralidades barriales.
- Construcción de equipamientos educativos
- Construcción de equipamiento deportivo (Circuito aeróbico y gimnasio)

4.2.18 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

4.3 PG 04 – PROGRAMA DE VIVIENDA

4.3.1 Estrategias vinculadas

3.4 Cohesión social y territorial – intervenciones en el sistema habitacional: relocalización de vivienda precaria en la trama barrial, cartera de tierras, generación de oferta habitacional para grupos locales

4.3.2 Impactos y efectos esperados

- Calificación de áreas urbanas.
- Mejora de la cohesión social.
- Mejora y complementación del parque habitacional.
- Mejora y calificación del habitat precario concentrado y disperso.
- Oferta de soluciones habitacionales para atender la demanda local

4.3.3 Estado de situación actual

- Demanda habitacional a nivel local y restricciones a la oferta.
- Habitat precario concentrado y disperso.
- Parcelas vacantes en áreas urbanizadas.

4.3.4 Gestión

Pública, privada.
Nacional, departamental y local.

4.3.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.3.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, MVOTMA, Municipios, vecinos y empresas

4.3.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, MVOTMA, vecinos, Municipios

4.3.8 Acción

- Cartera de tierra para realojo y otras acciones de vivienda.
- Mejora e integración de hábitat precario.
- Líneas de apoyo a la rehabilitación y complementación del stock.
- Apoyo a cooperativas y autoconstrucción.

4.3.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

4.4 PG 05 – PROTECCIÓN DEL PAISAJE RURAL Y LOS ECOSISTEMAS

4.4.1 Estrategias vinculadas

- 3.1 Ordenamiento estructural, conectividad y accesibilidad: vínculos y relaciones metropolitanas, mejora de la conectividad interna norte-sur y accesibilidad a la franja costera, jerarquización de vías y complementación del viario.
- 3.2 Consolidación y calificación urbana y territorial: avanzar desde el ámbito, en la construcción del Sistema Verde Departamental.
- 3.5 Recuperación y valorización ambiental: protección del paisaje rural, ecosistemas valiosos y prestación de servicios ambientales

4.4.2 Impactos y efectos esperados

- Mejora ambiental y conservación del paisaje.
- Mejora de la calidad de vida y de convivencia.
- Mayor accesibilidad al interior del territorio.
- Habilitación de nuevos frentes y territorios al disfrute colectivo.
- Desarrollo de una ruralidad multifuncional.
- Mayor conciencia ambiental a partir del conocimiento de nuevos lugares.

4.4.3 Estado de situación actual

- Producción rural en retroceso.
- Diversificación de usos en áreas rurales y sub urbanas.
- Presiones inmobiliarias.
- Deterioro del paisaje y el ambiente

4.4.4 Gestión

Pública, privada.
Departamental.

4.4.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.4.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, propietarios del suelo

4.4.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, Municipios

4.4.8 Acción

- Arroyo Toledo y recuperación de bañado.
- Frente parquisado Colonia Nicolich.

4.4.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

4.5 PG 06 – PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.5.1 Estrategias vinculadas

- 3.6 Desarrollo económico: definición de ámbitos y condiciones para desarrollo de plataformas empresariales con actividades industriales, logísticas y de servicios
- 3.7 Solidaridad intraterritorial: cooperación y equidistribución de cargas y beneficios

4.5.2 Impactos y efectos esperados

- Definición de ámbitos y parámetros para plataformas empresariales.
- Radicación ordenada de empresas en el área.
- Aplicación de requerimientos ambientales y paisajísticos.
- Optimización de infraestructuras.
- Manejo eficiente de recursos naturales.
- Creación de empleo.

4.5.3 Estado de situación actual

- Gran dinamismo económico y demanda de suelo.
- Inexistencia de pautas y requerimientos específicos para localización de empresas

4.5.4 Gestión

Pública, privada.
Departamental.

4.5.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.5.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, Empresas

4.5.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, Municipios

4.5.8 Acción

- Complementación de red vial.
- Promover la incorporación de energías renovables y paisajísticos para nuevos emprendimientos.
- Habilitación de suelo para localización de empresas.
- Estudio específico hidráulico de incidencia acumulada de intervenciones en cuenca de influencia.

4.5.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

4.6 PG 07 – APOYO AL DESARROLLO LOCAL

4.6.1 Estrategias vinculadas

- 3.6 Desarrollo económico: definición de ámbitos y condiciones para desarrollo de plataformas empresariales con actividades industriales, logísticas y de servicios
- 3.7 Solidaridad intraterritorial: cooperación y equidistribución de cargas y beneficios

4.6.2 Impactos y efectos esperados

- Mejora de la cohesión social.
- Mejora de la calidad y cantidad de empleo.
- Reinversión local de parte de la revalorización.
- Mitigación de externalidades generadas por el funcionamiento de empresas

4.6.3 Estado de situación actual

- Gran dinamismo económico y demanda de suelo.
- Inexistencia de pautas para reinversión local de valorizaciones.
- Inexistencia de requerimientos para compensación de externalidades.
- Débil proceso de desarrollo endógeno.

4.6.4 Gestión

Pública, privada.
 Departamental, Municipal, Social

4.6.5 Prioridad / Magnitud de la inversión

Prioridad			Magnitud		
Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja

4.6.6 Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, Empresas

4.6.7 Organismos ejecutores y/o gestores

Intendencia de Canelones, Municipios

4.6.8 Acción

- Implementación de mecanismos de monitoreo y seguimiento.
- Implementación de un sistema de información pública local.

4.6.9 Plazo de ejecución

Inmediatas / Mediano y largo plazo.

5. PROYECTOS

5.1 PR 01 / PROYECTO NUEVO PERFIL Y DOBLE VIA R101

Objetivos:

Mejorar la circulación en un área con gran incremento de tránsito debido al aumento de la actividad logística e industrial.

Descripción:

Se adecuará la ruta 101 a las nuevas necesidades construyendo un nuevo perfil con doble vía.

El modelo adoptado por el MTOP en coordinación con la Intendencia de Canelones incluye la realización de rotondas en puntos estratégicos coordinados con la jerarquización vial propuesta.

Asimismo se completará la calzada de servicio a ambos lados de la Ruta.

5.2 PR 02 / SISTEMA DE BY PASS EN EMPALME Y CONEXIÓN MORQUIO MORELLI.

Objetivos:

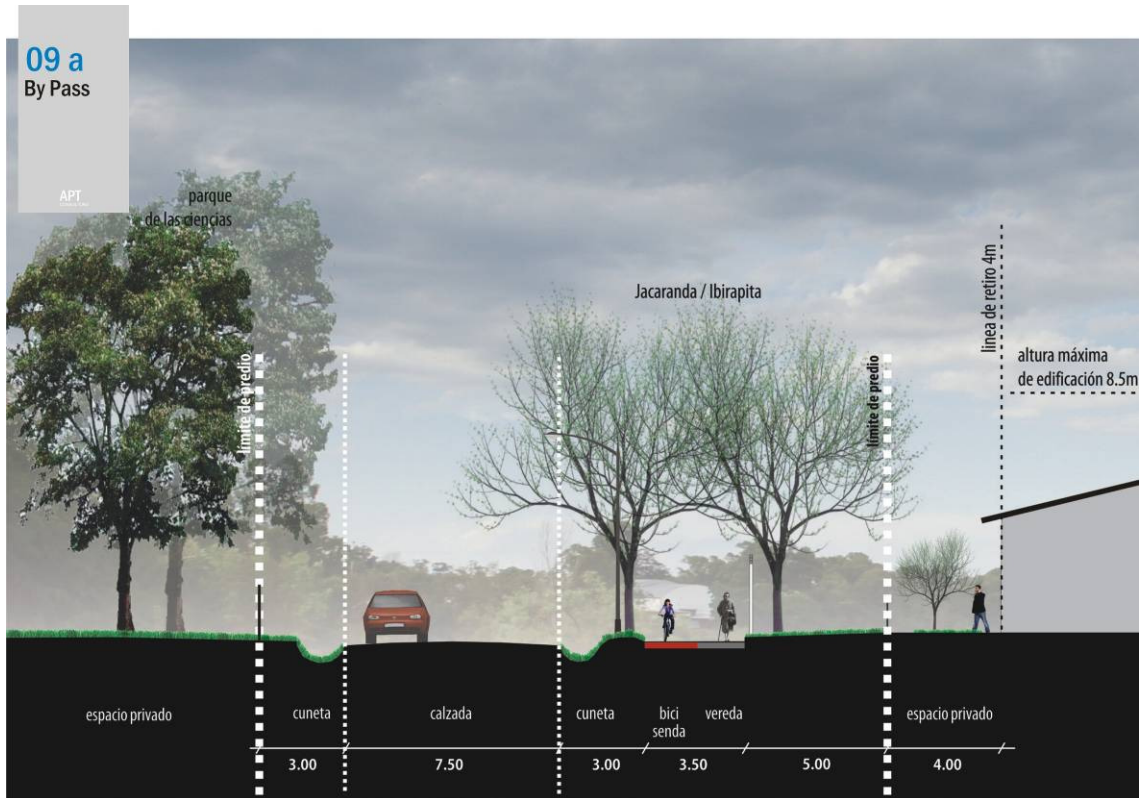
Establecer un sistema de conexión ordenada que incluya transporte de cargas desde la Ruta Interbalnearia y la Ruta 101 en la zona del empalme Nicolich.

Descripción:

El sistema incluye dos proyectos complementarios:

Por un lado, la realización de la obra en Morquio-Morelli garantizando un acondicionamiento de la vía para un atravesamiento seguro con senda para ciclovía, con diseño específico de cruce seguro en la intersección con la Ruta Interbalnearia y con equipamiento urbano y arbolado asociado.

Por otro lado, en el mediano plazo, se propone la creación de un *sistema de by-pass* para el transporte de cargas que permita canalizar el flujo de la 101-102 hacia la Interbalnearia sin interesar tejidos residenciales.



5.3 PR 03 / BULEVAR DE CONEXIÓN ENTRE VILLA AEROPARQUE Y EMPALME NICOLICH.

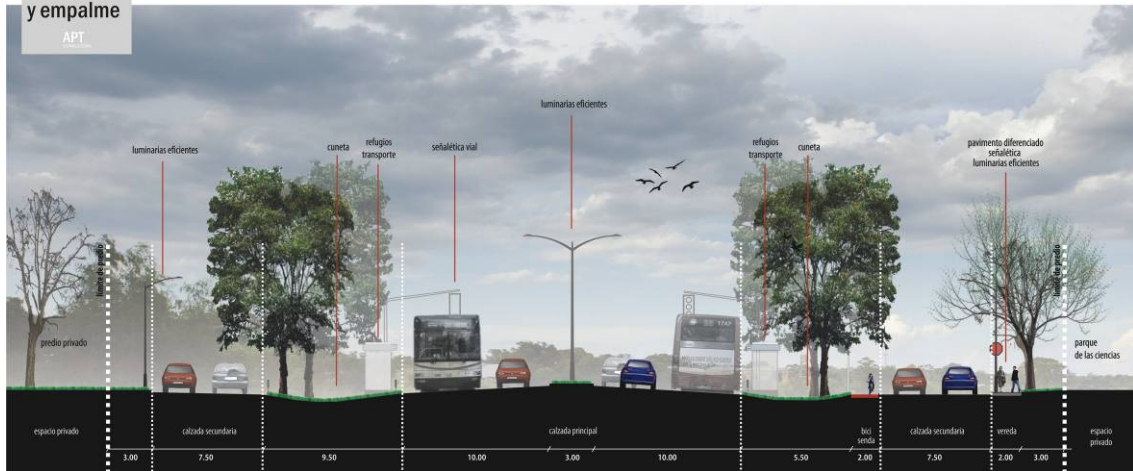
Objetivos:

Articular y habilitar un espacio público y paseo vinculante entre dos piezas de uso básicamente residencial, reforzando su vinculación. Mejorar la accesibilidad y la conectividad entre Villa Aeroparque y Empalme Nicolich y brindar seguridad vial. Diseñar un nuevo espacio de paseo y conexión local a borde de Ruta 101. Resolver interferencias y accesos a parques y localizaciones de emprendimientos económicos.

Descripción:

Diseño de Bulevar equipado y arbolado, con senda de 12,5 mts de ancho ubicado paralelo a la Ruta 101 sobre su borde este desde Aeroparque hasta Empalme. El mismo parte de la articulación de tres modalidades: senda peatonal, ciclovía y senda vehicular. A este soporte se le incorpora equipamiento urbano y vegetación asociada (arbolado alineado conformando bordes caracterizados).

09 b
Bulevar de
conexión de
aeroparque
y empalme



5.4 PR 04 / COMPLEMENTACION DE VIAS PRINCIPALES E INTERMEDIAS

Objetivo:

Tiene como objetivo la adecuación física y completamiento de los tramos inexistentes o en mal estado de acuerdo a su función en el sistema vial propuesto:

Descripción:

Se rediseñarán y mejorarán las vías definidas como principales y de transporte de cargas a los efectos de que se adecuen a la función prevista.

5.5 PR 05 / PROYECTO VIAL Y PAISAJÍSTICO DE DETALLE INTERSECCIÓN RUTAS 101 Y 102.

Objetivos:

Responder a la intersección de las Rutas 101 y 102 desde un Proyecto Vial de Detalle, resolviendo además una caracterización física y visual de la centralidad local-zonal.

Diseñar la infraestructura necesaria y sus espacios asociados para brindar seguridad y asegurar la conectividad sin interferencias tanto para el atravesamiento peatonal como vehicular en las escalas nacional, metropolitana y local. Asegurar la accesibilidad y conectividad este-oeste brindando una conexión franca a la Pieza 09 y mejorar la seguridad vial.

Caracterizar paisajísticamente el cruce mediante una intervención paisajística-escultórica y la inserción de vegetación proyectada.

Descripción:

Diseño del nudo vial de modo que permita la conectividad fluida de transporte vehicular asociado a dos conectores viales de la mayor jerarquía y el cruce seguro para peatones y birrodados (conectividad local) en el entendido que articula partes

de tejidos de carácter residencial con una centralidad de referencia a borde del mismo nodo.

Implica realizar un Proyecto Vial de Detalle que incluya la caracterización física y visual del punto como aspecto identitario referencial.

A través del instrumento de llamado a Concurso, caracterizar paisajísticamente el cruce, de manera de identificarlo como ícono y referente local y también metropolitano.



5.6 PR 06 / FRENTE PARQUIZADO NICOLICH

Objetivos:

Diseñar un nuevo frente público urbano ubicado en el área sur de Nicolich, borde de bañado y márgenes del Arroyo Toledo

Descripción:

Espesor de actividades recreativas y de carácter público específicamente diseñado como nueva fachada urbana sur de la nueva urbanización Nicolich (según PR 05). El mismo parte de la articulación de tres modalidades: senda peatonal, ciclovia y senda vehicular.

Como elementos se incorporan:

- Equipamiento urbano – luminarias, senderos
- Vegetación asociada – árboles, arbustos, gramíneas

- Atmósferas de actividades – pausas tematizadas (plataforma de observación de despegue, remansos de sombra, islas de luz)



5.7 PR 07 / PARQUE LINEAL BORDE AEROPUERTO

Objetivos

Creación de espacios públicos de convivencia que contribuyan a la cohesión social y la autoestima de los ciudadanos que allí residen.

Descripción:

El Parque lineal de borde sobre el Aeropuerto es parte de un soporte integral de espacios públicos caracterizados de rango local, que enmarcan y articulan la urbanización resaltando la importancia de los usos recreativos tradicionales (“mirar el despegue de aviones”), los identitarios y otros usos nuevos propuestos para el área

Se diseñará y adecuará el borde de la zona urbana de Nicolich (pieza 11) generando un parque lineal equipado que permita el esparcimiento y la contemplación de la plataforma de despegue.

5.8 PR 08/ CENTRALIDAD BARRIAL NICOLICH

Objetivos:

La localización de nuevos equipamientos buscan lograr el equilibrio territorial aportando a la integración social y construcción de una identidad urbana. Contribuyen a crear las bases para la construcción de una ciudad mejor estructurada; integrada en lo físico y social.

Descripción:

Se conformará una centralidad barrial en Nicolich que incluya los siguientes equipamientos:

- Cancha polifuncional techada
- Centro de estudios técnicos
- Circuito aeróbico
- Escuela de tiempo completo
- Seccional policial N° 28

5.9 PR 09/ ARBOLADO Y CALIFICACION DE VIAS LOCALES

Descripción:

Se implantarán, recuperarán y mantendrán especies del ornato público en calles paseos lineales y plazas.

Se planificará integralmente el arbolado de calles y plazas, seleccionando las especies adecuadas, en coordinación con la Dirección General de Gestión ambiental.

5.10 PR 10/ FORTALECIMIENTO CENTRO CIVICO NICOLICH

Objetivos:

Tiene como objetivo conformar un “centro de servicios”, se concibe como un proyecto estratégico, que busca otorgar identidad y constituirse como una referencia para la zona.

Descripción:

Se prevé el fortalecimiento del Centro cívico de Nicolich a través de la incorporación de nuevos predios que permitan la ampliación de las capacidades locativas y la agregación de nuevos servicios a la población.

5.11 PR 11 / CENTROS DE BARRIOS

Descripción:

Se impulsará la creación de una red de centros de servicios y equipamientos de alcance barrial localizados en distintas zonas. Los centros de barrio se conciben como una construcción poli-funcional que alberga distintas actividades de la Comuna y de las organizaciones sociales: cultura, desarrollo social, deportes, salud, entre otros. Se ubican en espacios públicos con el objetivo de profundizar la integración urbana y social, reafirmando las identidades barriales y el vínculo entre la población y la Intendencia de Canelones.

5.12 PR 12 / FORTALECIMIENTO DE CENTRALIDADES BARRIALES

Objetivos:

Con el objetivo de fortalecer las centralidades barriales se realizarán propuestas que requerirán de un proyecto urbano que incluya la mejora de la infraestructura vial y la incorporación de actividades y servicios a la población.

5.13 PR 13 / CONSTRUCCION DE EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

Descripción:

Se construirán equipamientos educativos que satisfaga las necesidades de la población local en las distintas franjas etáreas. En tal sentido se construirá en distintas zonas de Nicolich, una escuela de tiempo completo, un centro de educación técnica y un CAIF.

5.14 PR 14 / CONSTRUCCION DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

Descripción:

Se construirá equipamiento deportivo con el fin de satisfacer el déficit de equipamiento público de carácter deportivo-educativo para la zona.

Se construirá un circuito aeróbico y una cancha polifuncional techada con vestuarios.

5.15 PR 15 / PROYECTOS DE DESARROLLO 1, 2 Y 3 NICOLICH

Objetivos:

Apuntar a la cohesión social y territorial de la Pieza Nicolich, mediante el desarrollo ordenado de sectores de la planta urbana de Nicolich.

Descripción:

Se propone el completamiento y continuación de la trama vial así como la densificación de grandes sectores vacantes mediante la realización de proyectos de desarrollo urbano, cuyo instrumento será el Proyecto de Detalle.

5.16 PR 16 / INCREMENTO DE CARTERA DE TIERRAS PARA VIVENDA DE INTERES SOCIAL

Objetivos:

Satisfacer el déficit de tierras para fines habitacionales en los sectores socioeconómicos más bajos, así como los programas de equipamientos e infraestructuras, de espacios recreativos, de esparcimiento y de todos aquellos usos vinculados con una solución integrada del ámbito residencial.

Descripción:

Se procurará aumentar la Cartera de Tierras para el Desarrollo de Programas de vivienda social y dotación de equipamientos, en coordinación con la Oficina de Cartera de Tierras.

Asimismo, se procurará la utilización de los institutos para la expropiación incluidos en la Legislación, y la promoción de la regularización de la propiedad por medio de la Legislación vigente: Prescripción, Prescripción anticipada y norma Departamental.

5.17 PR 17 / MEJORA E INTEGRACION DE HABITAT PRECARIO

Objetivos:

En coordinación con la Dirección de Vivienda y la dirección de Desarrollo social, se procurará la integración y mejora de las viviendas en situación de precariedad.

Descripción:

Se propone la realización de:

- Proyectos de Realojo y Programa nacional de relocalizaciones.
- Programa de mejoramiento de barrios PMB Y Programa de integración de

asentamientos irregulares PIAI.
- Programa de mejora del stock para situaciones de emergencia

5.18 PR 18 / LINEAS DE APOYO A LA REHABILITACION Y COMPLEMENTACION DE STOCK

Objetivos:

Completar los vacíos de la trama o la sustitución de construcciones por otras que optimicen la infraestructura instalada y la densidad de vivienda prevista en la norma.

Descripción:

Se promocionará el desarrollo de un abanico de instrumentos que apunten a la reforma y ampliación de las viviendas existentes.

Préstamos y asistencia técnica para la refacción y ampliación de viviendas

Para esto se coordinaran acciones complementarias en el marco de las políticas Departamentales y Nacionales, especialmente con el MVOTMA y la ANV.

5.19 PR 19 / APOYO A COOPERATIVAS DE AUTOCONSTRUCCION Y VIVENDA DE INTERES SOCIAL

Descripción:

Se brindará apoyo para la construcción de cooperativas de autoconstrucción así como el Desarrollo de instrumentos financieros y la coordinación con prestadores:

- Régimen de promoción de inversiones Departamental.
- Programa e incentivos a la construcción de Viviendas de Interés Social. Por parte de la Intendencia y del MVOTMA. Para lo cual se buscará gestionar nuevos incentivos en las áreas a consolidar para los proyectos promocionados en el marco de la Ley de VIS y otros programas Nacionales de promoción habitacional.

5.20 PR 20 / ARROYO TOLEDO Y RECUPERACION DEL BAÑADO

Objetivos:

Preservación ambiental y paisajística del Arroyo Toledo y la recuperación del bañado

Se reconoce su valor ecosistémico, ambiental y paisajístico, al formar parte del sistema hídrico macro de la microrregión y la Cuenca del Arroyo Carrasco.

Descripción:

A los efectos de la preservación ambiental y paisajística del entorno, se establece para los cursos de agua una franja de afectación cautelar non edificandi de los siguientes anchos:

- a) sobre bordes de cañadas: 20 mts a cada lado del curso de agua.
- b) Sobre el Arroyo Toledo: 100 mts tomados desde el borde del arroyo

En la zona non edificandi quedan prohibidos las construcciones, pavimentos y rellenos.

5.21 PR 21 / RED DE CURSOS DE AGUA. BORDES DE CAÑADAS.

Objetivos:

Contribuir a establecer un sistema y una red que permita articular la escala macro (regional-sistema verde metropolitano) con la micro (vivencial) a partir del reconocimiento y puesta en valor de una estructura hídrica soporte y sus bordes asociados.

Descripción:

Se propone dejar un área verde a borde de las cañadas a fin de mantener un sistema verde a la vez que permita la amortiguación de aguas pluviales.

Se desarrolla fundamentalmente en el espacio rural pero intersecta piezas residenciales y piezas de plataformas productivas.

Para su concreción se establecen dos instrumentos habilitantes de la estructura pública protegida a borde de los cursos de agua asociados específicamente a la situación geográfica:

Instrumento habilitante	borde de cañadas	Arroyo Toledo	Regulación
Franja de afectación cautelar non edificandi	20 mts a cada lado del curso de agua	100 mts tomados desde el borde	Se inhabilitan construcciones y rellenos
			Preservación ambiental y paisajística

5.22 PR 22 / PLATAFORMA PRODUCTIVA RUTA INTERBALNEARIA

Objetivos:

Tiene como objetivo la estructuración y urbanización de la pieza a través de la incorporación de vialidad y un sector que actúa como amortiguador entre la zona urbana y este sector que pretende albergar actividades de cierto porte (logísticas y comerciales)

Descripción:

La propuesta incluye la apertura de calles de nueva creación que soporte el transporte de carga generado por las actividades, así como la incorporación de espacio público amortiguador al borde de la pieza.

Se genera una continuidad de la trama urbana y un amanzanado que otorga unidad al sector, diferenciando usos del suelo y diferenciación de vías de carga.

5.23 PR 23 / SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO

Objetivos:

El proyecto busca mejorar la integración de la microrregión integrándose al sistema de Ciudad de la Costa facilitando el acceso a los principales equipamientos existentes y propuestos, así como a las terminales de intercambio.

Descripción:

El sistema de transporte público se diseñará complementando el sistema de transporte diseñado para Ciudad de la Costa. Para lo cual se requerirá la coordinación con la Dirección de tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones y las empresas potencialmente proveedoras del servicio.

5.24 PR 24 / IMPLEMENTACION DE MECANISMO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO

Objetivos:

Obtener indicadores y parámetros claros en cuanto a los avances y concreción de los objetivos del plan.

Descripción:

La gestión y seguimiento del Plan se rigen por la aplicación de las competencias establecidas en el Decreto. La gestión y seguimiento del Plan estarán a cargo de las oficinas técnicas de del Costaplan y a la Oficina técnica de Área de Ruta 8. Asimismo, se crea la comisión consultiva como organismo de dirección, participación y consulta del Plan.

Se establecerá un sistema de indicadores cuyos detalles serán establecidos en la reglamentación.

5.25 PR 25 / IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE INFORMACION PUBLICA LOCAL

Objetivos:

Se construirá un sistema de información pública local, que funcione como una herramienta para la planificación participativa y como instrumento abierto que permita una mejor difusión de la información relacionada con el plan entre los actores involucrados.

6. SISTEMAS

Sistemas o estructuras territoriales

Se presenta la identificación de **sistemas**, entendidos como **redes o estructuras territoriales** como los sistemas territoriales transversales, estructurantes en el territorio y de su ordenamiento, que establecen relaciones y vinculaciones generales entre piezas, así como sus inserciones en ellas.

6.1 S1. - SISTEMA HÍDRICO-AMBIENTAL

El soporte de infraestructura y saneamiento, inexistente o no planificado, evidencia la necesidad, más que de respuestas puntuales, de desarrollo y planificación de **nuevas infraestructuras** proyectadas, **regulaciones específicas** y **procesos de seguimiento**, que formen parte de una visión integral global del territorio.

Situación de base

Este sistema hídrico-ambiental que estructura el conjunto del territorio que comprende el Plan está compuesto básicamente por la red hídrica, los cursos de agua y humedales que pertenecen a las cuencas de los arroyos Carrasco y Pando y sus afluentes, conformando una red de cañadas y bañados que conforma una malla de corredores ecosistémicos que vinculan a todo el territorio.

El sistema está compuesto en la Cuenca del Arroyo Carrasco por el Arroyo Toledo, sus bordes y el humedal asociado, así como las cañadas que lo alimentan y en la Cuenca del Arroyo Pando por las cañadas que desaguan en el mismo.

Visión integral - cuenca

La visión de **cuenca** como unidad geográfica de referencia, permite abordar el territorio de manera integral, pudiendo resultar un soporte unitario para afectaciones crecientes en la pieza macro atendiendo a procesos que registran alteraciones, tales como el sistema de drenaje de pluviales.

Altimetría

Vinculado con el enfoque planteado en el sistema hídrico-ambiental, la altimetría juega un papel unificador y definidor del soporte territorial, dado que si bien no presenta diferencias de niveles altimétricos importantes, permite reconocer en su perfil algunos puntos significativos desde la perspectiva de la valorización y apreciación del paisaje y otros desde su relevancia natural y ambiental como son las planicies de inundación y los bañados.

Escurrimiento de pluviales

La transformación de los usos y ocupación del suelo en proceso en la zona arriesga y compromete el régimen de escurrimiento de pluviales, afectando a predios, construcciones e infraestructuras así como el recurso agua en cantidad y calidad y comprometiendo las condiciones de vida de la población.

Se realizó consultas a un Ing. Hidráulico Ambiental, a partir de la que se especifican los siguientes objetivos y recomendaciones.

Objetivos

- Evitar generar más alteraciones del sistema soporte actual, considerando la situación actual como situación de base.
- Preservación del funcionamiento integral y la dinámica de cuenca.
- Brindar soluciones de saneamiento acordes con las características de los diferentes núcleos poblados.

Recomendaciones generales

- Con el fin de brindar una respuesta global de cuenca, no resulta suficiente la resolución hidráulica caso a caso, por parcela o por emprendimiento.
- Es imprescindible la realización de un estudio hidráulico global mediante un modelo de comportamiento de las cuencas en situaciones críticas, que contemple el impacto acumulativo de las intervenciones, efectúe recomendaciones de manejo y defina afectaciones.

Este modelo lleva un desarrollo temporal, de investigación, estudio y diagnóstico disciplinar específico, incluyendo recomendaciones y criterios de manejo, por lo que se recomienda a la Intendencia contratar un equipo de experto en la temática para desarrollar este trabajo considerado de alta prioridad.

- Mientras no se disponga de la modelización referida, se plantea un conjunto de *afectaciones cautelares* con el objetivo de proteger los márgenes de los cursos de agua y mantener el régimen de escurrimiento y drenaje pluvial, a la vez, se recomienda en la medida de lo posible no autorizar modificar los niveles naturales del terreno ni efectuar rellenos.
- Como medida provisoria, en tanto no se realice el estudio integral, se seguirá requiriendo, previo a nuevas autorizaciones, caso a caso, el estudio micro hidráulico (resolución por parcela o emprendimiento). Se remarca que esto no resulta una solución integral sino que toma el carácter de medida de mitigación provisoria.
- Las afectaciones prediales y los parámetros de ocupación y edificabilidad que se plantean recogen la necesidad de preservar la permeabilidad del suelo, recomendándose un alto porcentaje de factor de ocupación verde de suelo.

Otras recomendaciones materiales

- Colocación progresiva de pavimentos permeables en las calles de los sectores urbanizados
- Diseño de cañadas de absorción en canteros verdes centrales de avenidas y rutas
- Diseño de cunetas a borde de calles
- Preservación del índice impermeable de suelo público - privado

Posibilidad de desarrollo de redes de saneamiento

Toda la pieza correspondiente al Plan Parcial presenta una estructura de áreas urbanas residenciales discontinuas, aisladas y disociadas, con bajas densidades de población.

La macro pieza territorial no cuenta con un sistema de saneamiento proyectado, si bien existen algunos datos importantes como lo son el proyecto de saneamiento de Ciudad de la Costa, su planta de tratamiento de efluentes y la posibilidad de conexión al mismo del sistema de la ciudad de Pando, así como de algunas redes locales en el área de Barros Blancos.

La situación se resuelve en la actualidad de forma disgregada y sólo muy parcial, con propuestas individuales por fragmentos urbanos emprendimiento o intervención, lo cual limita el potencial de crecimiento y densificación residencial y con otros usos.

Se considera que la posibilidad de conectar el sistema de saneamiento de la ciudad de Pando con la planta de tratamiento y el sistema la disposición final de la Ciudad de la Costa permitirá eventualmente dotar de red de saneamiento a algunas áreas residenciales próximas, lo cual demandará un estudio específico en coordinación con OSE.

Mientras esto no ocurra, se mantendrá una densidad controlada en las áreas residenciales, limitando el número de unidades de vivienda por predio y correlacionando las mismas con la superficie mínima de los predios.

6.2 S2. - SISTEMA DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

Este sistema vial está fuertemente determinado por la estructura vial de escala nacional y metropolitana (conectores: rutas Interbalnearia, 101 y 102), que determinan a la pieza como espacio atravesado principalmente en dirección este-oeste y complementando el sistema del Anillo Colector Vial de la ruta 102, que vincula el puerto de Montevideo con una corona de áreas industriales y logísticas y el Aeropuerto.

Los sectores internos de piezas con calificación de suelo suburbano y rurales presentan déficits de estructuración y conectividad interna que se superarán mediante la complementación de trazados y jerarquización complementaria propuesta. Las áreas urbanas también, al operar como enclaves, así como problemas de contigüidad e interferencias con las rutas de alta velocidad. Se propone mejorar su conectividad interna y externa, favoreciendo el tránsito y la circulación local protegiendo la misma de la influencia de las rutas y el circuito del transporte de cargas.

Asimismo se favorece en la propuesta la conectividad con la franja costera y la mejora del sistema de transporte público de pasajeros.

El sistema está compuesto por la malla de vías ya calificadas y jerarquizadas en el Costaplan que se complementa y desarrolla: conectores, calles principales, intermedias y internas, que se complementan en la propuesta y se agrega una categoría que permita el transporte de cargas. En la propuesta se realizan recomendaciones para enriquecer y complementar esta jerarquización, incluyendo además un Bulevar, el sistema de by-pass de transporte de cargas entre el Empalme Nicolich y el Parque de las Ciencias, así como ciclovías.

Por otra parte, se propone complementar y completar el sistema de “calles de servicio” a borde de todas las rutas y generar cruces jerarquizados para priorizar el atravesamiento.

6.3 S3. - SISTEMA PRODUCTIVO: INDUSTRIAL, LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS

Este sistema representa e implementa la vocación crecientemente consolidada y el proceso tendencial global de la pieza de estudio.

La aparición sucesiva y dinámica de emprendimientos industriales, logísticos y de servicios, conforma una red de puntos y enclaves de actividad económica que no pueden estudiarse ni valorarse de manera individual ni por sumatoria, si no de manera integrada al generar un impacto acumulado.

Superando la tendencia a una localización aleatoria y dispersa, se propone promover y estimular la localización ordenada de nuevos emprendimientos, con características eficientes desde el punto de vista ambiental, calificando paisajísticamente al entorno y optimizando el uso de las infraestructuras.

Al mismo tiempo, cuidarán las interfaces con áreas pobladas y entornos residenciales, minimizando las afectaciones a los mismos y los riesgos tecnológicos.

6.4 S4.- SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS

Se propone desarrollar un sistema de espacios libres de escala metropolitana, estructurante del territorio, coordinado en el ámbito de Agenda Metropolitana y en coincidencia con la propuesta de Sistema Verde Metropolitano postulado en el PECAC, articulando en este concepto la idea de “vacío”, la de espacios verdes y la del carácter público de los espacios.

Se plantea conjugar diferentes instrumentos y figuras jurídicas como afectaciones no edificandi, servidumbres de camino rural, servidumbres de paso, y concesiones, fortaleciendo la accesibilidad al interior del territorio y su disfrute.

Esta propuesta se alinea con la de creación de una zona de ruralidad multifuncional que albergue las actividades y usos propios de esta zona.

Se prevé conjugar las acciones en el medio físico, con la educación, sensibilización, apropiación y gestión.

Estas acciones deberán conjugarse con las de valorización patrimonial, recreación y desarrollo de la identidad local vinculadas con el uso de los espacios libres.

De manera disgregada y otras veces concentrados en ciertas áreas del territorio aparecen programas recreativos y deportivos que en cierto modo valorizan y preservan el paisaje rural natural brindando un uso diferenciado del entorno rural productivo.

Por otra parte se diseñan y equipan espacios públicos de borde como nueva “fachada” o frente público de los tejidos residenciales y los espacios públicos de carácter local y barrial.

6.5 S5.- SISTEMA DE CENTRALIDADES

Este sistema vincula la centralidad de rango zonal-local (entorno del Centro Cívico de Nicolich) que reúne equipamientos y servicios culturales y educativos, servicios comerciales y de abastecimiento cotidiano y espacios públicos con las centralidades de rango local y barrial (Colonia Nicolich, Aeroparque, Empalme).

Esto se coordina con los puntos de intercambio de transporte colectivo de pasajero y paradas jerarquizadas.

El desarrollo y consolidación de este sistema se considera fundamental para calificar y vincular las piezas urbanizadas de carácter residencial desde el objetivo de democratizar y brindar accesibilidad y uso sin diferencias a toda la población que en las mismas reside, fortaleciendo los procesos de construcción de identidad.

6.6 S6. – SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El sistema de transporte público se diseñará complementando el sistema de transporte diseñado para Ciudad de la Costa. Para lo cual se requerirá la coordinación con la Dirección de tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones y las empresas potencialmente proveedoras del servicio.

El proyecto busca mejorar la integración de la microrregión integrándose al sistema de Ciudad de la Costa facilitando el acceso a los principales equipamientos existentes y propuestos, así como a las terminales de intercambio.

7. PIEZAS

Piezas de ordenamiento, son aquellas zonas de homogeneidad relativa y que pueden ser soporte de un régimen general normativo en tanto usos del suelo posible y morfología (afectaciones de uso y ocupación genéricas) en tanto zonas reglamentadas, así como de recomendaciones específicas de ordenación y gestión.

7.1 PIEZA 1 / NICOLICH – EMPALME NICOLICH.

Su identidad:

Empalme Nicolich:

Sector de tejido residencial, delimitado por situaciones de borde como: Rutas y áreas industriales y logísticas, área rural productiva y sectores de suelo vacante. Tejido residencial muy definido con carencia de servicios e infraestructuras básicas y afectado por la zona reglamentada “Hiper Regulada” del Aeropuerto Nacional de Carrasco de acuerdo al Costaplan, contemplando el cono de aproximación de la pista.

“Se organiza con un frente menor sobre la Ruta Interbalnearia y un frente mayor sobre la Ruta 101. Es un barrio de población trabajadora, con trazado reticular y predios de pequeña dimensión. El porcentaje de ocupación de los lotes es alto, y el tipo de construcción predominante es la casa popular suburbana, de una planta, autoconstruida y evolutiva. Existen asentamientos irregulares en la zona más alejada de la ruta, que presentan condiciones muy precarias en cuanto a infraestructura y viviendas.” (PAI Parque de las Ciencias).

Nicolich:

Suma de tejidos de carácter predominante residencial en convivencia con predios en los que se desarrollan actividades industriales y logísticas, y predios vacantes, con dinámica propia de centro poblado atravesado por una Ruta Nacional.

“El trazado y el parcelario son más irregulares debido a su origen en sucesivos fraccionamientos. Junto con el amanzanado tradicional y los lotes suburbanos para vivienda, se mezclan áreas con lotes de mayor tamaño (hasta 28x90m), y macromanzanas vacantes u ocupadas con usos unitarios, incluyendo un cementerio metropolitano. La ocupación de los lotes es despareja, y el tipo de vivienda sigue el modelo de casa popular, autoconstruida y evolutiva. También existen en este barrio algunos núcleos de asentamiento irregular, que concentran problemas de precariedad y pobreza.” (cita del PAI Parque de las Ciencias).

Propuesta:

En Nicolich se apunta a densificar en forma moderada y optimizar el uso de la trama existente apuntando a fortalecer la actividad habitacional, así como promover actividades empresariales, de negocios y servicios compatibles con la residencia y vinculadas al conector Ruta 102.

Acompañar este proceso con infraestructura soporte y un fuerte y seguro vínculo entre ambos tejidos para el cual se recomienda un Proyecto Vial de Detalle.

Completamiento y continuación de la trama vial así como la densificación se grandes sectores vacantes a través de la realización de proyectos de desarrollo urbano, cuyo instrumento será el Proyecto de Detalle.

Esta Pieza concentra varios Proyectos que apuntan a brindar soporte e intensidad estructurante de uso a la misma:

- PR05: Proyecto vial intersección R101 y R102
- PR02: Proyecto by pass empalme
- PR06: frente parquizado Nicolich.
- PR 07: Parque Lineal borde Aeropuerto
- PR 08: Centralidad barrial Nicolich
- PR 09: Arbolado y calificación de vías locales
- PR 15: Proyectos de Desarrollo 1,2 y 3 Nicolich

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Proyecto Vial de Detalle Conexión 101 y 102.	Estudio hidráulico específico	Urbano no consolidado.
Diseño Paisajístico al interior de la trama y bordes.		Construcciones residenciales de baja densidad.
		Opción de localización de edificaciones para actividades económicas (de servicios)

7.2 PIEZA 2 / AEROPARQUE.

Su identidad:

Localidad aislada e introvertida como enclave de tejido predominantemente residencial de baja densidad con características de construcciones exentas en lotes individuales. Definido con límites precisos. Situación caracterizada como “isla” de territorio urbanizado rodeado de piezas de suelo de grandes dimensiones. Es un fraccionamiento rodeado originalmente de espacio rural, con un frente sobre la Ruta 101. Funcionalmente se vincula con el centro de servicios del empalme Nicolich, lo que genera que el sector de ruta entre ambos sectores deba ser mejorado en cuanto a la seguridad en el tránsito.

“Su trazado es una retícula irregular que reservó parques lineales sobre las dos cañadas preexistentes y agregó un sector de trazado radio concéntrico en la zona más alejada de la ruta. Parte de los espacios verdes originales fueron ocupados por asentamientos irregulares, que en los últimos años han sido intervenidos y regularizados en el marco del programa PIAI. La ocupación de los lotes es incompleta, quizás en promedio de un 70%, lo que significa que existen manzanas de mayor y menor densidad efectiva. El tipo de vivienda predominante es la casa unifamiliar autoconstruida y evolutiva. El barrio tiene un desarrollo muy limitado de los servicios, cuenta con algunos equipamientos públicos, pero la presencia de comercios es reducida. Se trata entonces de un barrio dormitorio cuya población trabaja, en su mayor parte, en áreas urbanas más consolidadas.” (PAI Parque de las Ciencias).

Propuesta:

Preservar la morfología existente. Vincular fuertemente como sector urbanizado del territorio mediante PR03 (Proyecto Bulevar Paralelo a Ruta 101) con la centralidad local-zonal de Empalme – Colonia Nicolich habilitando nuevas dinámicas de uso y apropiación.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Proyecto Bulevar	Estudio hidráulico específico	Urbano no consolidado.
Caracterización de calles con arbolado alineado	No se habilita relleno	Vivienda de baja densidad, morfología de construcciones exentas en lotes individuales.
Soporte verde.		

7.3 PIEZA 03 / URBANIZACIONES NORTE.

Su identidad:

Se reconoce su vocación residencial con vivienda de densidad baja y gran presencia del verde.

Propuesta:

Consolidar y brindar soporte adecuado a la actividad residencial y servicios complementarios a la vivienda.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Proyecto urbano de detalle de las tramas interiores a la pieza que cuente con equipamiento urbano y predios destinados a espacio público	Estudio hidráulico específico integrado de toda la pieza	Suelo urbano no consolidado preferentemente habitacional.
Proyecto urbano y vial de detalle que brinde respuesta a los padrones frentistas a la ruta	No se habilita relleno	Morfología de viviendas unifamiliares, aisladas, en lotes individuales tipo chalet, de una o dos plantas.
Gran presencia verde		

7.4 PIEZA 04 / PLATAFORMA PRODUCTIVA.

Su identidad:

En este recorte discontinuo de territorio se reconoce el proceso de consolidación de emprendimientos con fines logísticos e industriales vinculados al conector vial Ruta 101.

Propuesta:

Acompañar el proceso de consolidación de las actividades industriales y logísticas de manera ordenada y controlada.

Diseñar un soporte a modo de plataforma productiva ambientalmente eficiente donde se inserten los nuevos emprendimientos y se incorporen de manera regulada los existentes.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología

Estudio paisajístico a borde de ruta con introducción de árboles, arbustos y gramíneas	Estudio hidráulico específico	Suburbano preferentemente de actividades productivas y de servicio.
Diseño de bordes de parcelas	No se habilita relleno	Volúmenes exentos
Gran presencia verde		

7.5 PIEZA 05 / PLATAFORMA PRODUCTIVA INTERBALNEARIA

Su identidad:

Situada en el paraje “Colonia Lamas” de la Ciudad de la Costa, delimitada por la Ruta Interbalnearia al Sur, y la calle General Fructuoso Rivera al Norte, lindando al este con predios de suelo rural y al oeste con tejido residencial de la localidad de El Empalme. Está conformada por un conjunto de predios de importantes dimensiones con frentes a la Ruta Interbalnearia.

Esta delimitación es consecuencia de las determinaciones del Costaplan, así de sus características propias, por cuanto:

Constituye un área homogénea en su localización, conformación estructural (viario y parcelario), apreciación paisajística y vocación funcional programática de albergar actividades logísticas, conforma una interfase entre la traza de la Ruta Interbalnearia y la zona urbanizada de carácter residencial ubicada al norte de la Calle General Fructuoso Rivera y es un sector definido originalmente en el Costaplan como Zona de Ordenamiento Diferido (ZOD).

Propuesta:

Las condiciones mencionadas evidencian que esta Pieza, atendiendo a sus especificidades, actúa como espacio vinculador y vinculante perteneciente al nodo estratégico Ruta Interbalnearia – Ruta 101, que puede albergar actividades económicas de cierto porte (logísticas y comerciales) y puede a su vez generar interfases adecuadas con los ámbitos residenciales a través de un viario adecuado y una posible área buffer entre el ámbito propio de la Ruta Interbalnearia.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Diseño urbano paisajístico, a modo de espacio público calificado sobre la calle Gral. Fructuoso Rivera	Estudio hidráulico específico	Suburbano preferentemente de actividades productivas y de servicio.

7.6 PIEZA 06 / SUBURBANO PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Su identidad:

Se reconoce como enclave de uso de tipo suburbano con predominio de actividades de logísticas, de servicios o similares.

Propuesta:

Se propone propiciar la inserción de actividades económicas con volúmenes edificados de mediano porte.

7.7 PIEZA 07 / SUBURBANO RESIDENCIAL

Su identidad:

Se reconoce como un enclave residencial con cierto grado de consolidación con vivienda de densidad baja y gran presencia verde.

Propuesta:

Se propone mantener la baja densidad con actividad residencial y servicios complementarios a la vivienda.

7.8 PIEZAS 08, 09, 10 / SUBURBANO BARROS BLANCOS

Su identidad:

Pieza de interfase. Dos de sus bordes con vocación residencial y otros pertenecientes a la plataforma productiva.

Propuesta:

Se propone propiciar la inserción de actividades económicas con volúmenes edificados de mediano porte, compatibles con el uso residencial próximo a estas zonas.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Estudio paisajístico a borde de ruta con introducción de árboles, arbustos y gramíneas	Estudio hidráulico específico	Suburbano
	No se habilita relleno	
Gran presencia verde		

7.9 PIEZA 11 / EMA ESCUELA MILITAR AERONAUTICA

Su identidad:

Sector que cuenta con una actividad definida (aeronáutica/enseñanza/militar) que le brinda la dinámica de uso y especificidad a la pieza.

Propuesta:

Se incentivarán las acciones que tiendan a:

- conservar el territorio como soporte de suelo predominantemente verde.
- Dar continuidad a actividades específicas recreativas, deportivas, aeronáuticas, educativas.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Estudio paisajístico a borde de ruta con introducción de árboles, arbustos y gramíneas	Estudio hidráulico específico	Servicios aeronáuticos, militares, enseñanza, deportivos, divulgación
	No se habilita relleno	Específica: base aérea
Gran presencia verde		

7.10 PIEZA 12 / RURAL DE USOS MULTIPLES*Su identidad:*

Gran isla predominantemente verde productiva y de servicios. Oficia de articulador entre sector logístico e industrial a borde de la Ruta 101 y el borde del sector del Arroyo.

Propuesta:

Potenciar las actividades asociadas al sector productivo rural, actividades recreativas, deportivas, turísticas y el acceso público, conservando valores paisajísticos y ambientales.

Habilitar el atravesamiento de sectores pertenecientes al sistema hídrico de gran valor ambiental, mediante propuesta PR20.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Preservar el soporte verde natural a modo de parches de vegetación y los corredores-cañadas.	Estudio hidráulico específico	Rural Productivo. Complementariamente de servicios.

7.11 PIEZA 13 / RURAL DE USOS MULTIPLES*Su identidad:*

Espacio con gran impronta rural recreativa con un borde oeste regulado por el presente plan y un borde este delimitado por el perímetro del Plan pero con continuidad con el territorio inmediato (con características a definir en el Plan Parcial de Camino de los Horneros). Caracterizada por su predominio de suelo rústico y el verde, por su uso aún productivo y su perfil de paisaje rural en proceso de transformación.

Propuesta:

Acompañar y orientar la evolución espontánea de un espacio verde de caracterización predominantemente rural, con diversas texturas de actividad recreativa, productiva y de servicios.

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Estudio y acondicionamiento paisajístico de borde con P03 y P08.	Estudio hidráulico específico	Rural Productivo. Complementariamente usos deportivos, turísticos y recreativos que no comprometan el paisaje rural.
	No se habilita relleno	Edificaciones aisladas, pabellones, etc.
Soporte verde.		

7.12 PIEZA 14 / RURAL – BORDE BAÑADO - ARROYO TOLEDO.

Su identidad:

Se reconoce su valor ecosistémico, ambiental y paisajístico, al formar parte del sistema de hídrico macro de la microrregión y la Cuenca del Arroyo Carrasco.

Propuesta:

Recuperar, conservar y valorizar el aspecto ecosistémico ambiental.

Diseñar paisajísticamente a modo de nueva fachada urbana de acceso público y frente calificado de Nicolich (PR06).

Afectaciones:

Paisaje	Hídrico ambiental	Uso de suelo / Morfología
Proyecto de detalle PR06	Estudio hidráulico específico	Rural Natural.

7.13 PIEZA 15 / CLUB DE CAMPO

Pieza conformada por un Club de Campo, la cual se la reconoce como una preexistencia en zona rural.

7.14 PIEZA 16 / URBANO BARROS BLANCOS

Su identidad:

Se reconoce su especificidad y se propone una categorización del suelo que se delimita gráficamente la cual se estudiará en profundidad en el ámbito del desarrollo del Plan de Ruta 8.

Propuesta:

Se propone que sea abordada específicamente en el marco del Plan Local de Ruta 8 y Pando que se prevé desarrollar.

8. REGIMEN DEL SUELO

De acuerdo al modelo territorial adoptado y a las definiciones del Costaplan se propone la aplicación de los siguientes regimenes de suelo en concordancia con la Ley 18.308.

Suelo Urbano:

Comprende las áreas fraccionadas en las que se pretende consolidar el proceso de urbanización. En el caso de este Plan Parcial se trata de áreas territoriales en las que existe un mínimo de redes de infraestructuras, las cuales resultan insuficientes. Por tanto el suelo tiene la subcategoría de **Urbano No consolidado**.

Suelo Suburbano

El suelo suburbano abarca áreas territoriales constituidas por enclaves con usos, actividades e instalaciones de tipo urbano dispersos en el territorio o contiguos a los centros poblados. Para el presente Plan Parcial, los usos previstos para el suelo suburbano, son los **relacionados a las actividades productivas y de servicios**.

A su vez, el presente Plan Parcial propone mantener las determinaciones dispuestas para aquellas áreas del territorio en las que las Directrices departamentales de Ordenamiento Territorial establecieron transformaciones sujetas al según Art. 46 de la Ley 18308, así como la incorporación a este mismo régimen de un sector que el categorizado previamente por la Costaplan como Rural.

[Ver como queda esto según articulado de Castro](#)

Suelo Rural

A los efectos del presente Plan Parcial, se establecen sectores del suelo rural con las siguientes subcategorías:

Suelo rural de usos múltiples: son aquellos espacios territoriales con aptitud para la producción rural aun cuando no se encuentren con ese uso, los cuales se protegen con el fin de mantener el paisaje. En estos sectores podrán autorizarse actividades de usos recreativos, turísticos, deportivos y todas aquellas actividades que no comprometan el carácter rural del paisaje.

Suelo Rural natural: comprende áreas del territorio protegido con el fin de mantener el medio natural.

Estos suelos categoría rural quedan excluidos de todo proceso de urbanización, y de fraccionamiento con propósito residencial o industrial, de logística o servicios.