



INTENDENCIA DE CANELONES

PLAN ESTRATÉGICO DE CIUDAD DE LA COSTA
MEMORIA INFORMATIVA

XXXXXX DE 2007

EL EQUIPO

Equipo Estable

Arq. Alicia Artigas – Directora

Arq. Natalia Brener

Urb. Soledad Mantero – Especialista SIG

Dr. Alberto Quintela

Ing. Beatriz Tabacco - IMC

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

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

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

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

Asesores

Técnicos de las Direcciones de la IMC.

Técnicos del MVOTMA:

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

OFICINA COSTAPLAN

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

TABLA DE CONTENIDO

1.	ANTECEDENTES Y CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN.....	6
1.1.	LOS ORÍGENES DE LA CIUDAD.....	6
1.2.	EL COSTAPLAN Y EL CONTEXTO NACIONAL DE PLANIFICACIÓN.....	7
1.3.	EL CONTEXTO DEPARTAMENTAL DE PLANIFICACIÓN.....	7
1.4.	EL CONTEXTO URBANO DE PLANIFICACIÓN.....	8
2.	ENFOQUE METODOLÓGICO.....	9
2.1.	OBJETIVOS DEL COSTAPLAN.....	9
2.2.	EL COSTAPLAN Y SU ENFOQUE ESTRATÉGICO.....	9
2.3.	MARCO METODOLÓGICO.....	10
2.4.	EL COSTAPLAN Y LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	11
2.5.	LAS FASES DEL COSTAPLAN.....	12
3.	DIAGNÓSTICO.....	14
3.1.	EL ALCANCE TERRITORIAL.....	14
3.2.	CONTEXTO METROPOLITANO Y DEPARTAMENTAL.....	15
3.3.	EL MEDIO FÍSICO - NATURAL.....	16
3.4.	DINÁMICA DE POBLACIÓN.....	17
3.5.	CENTRALIDADES Y EQUIPAMIENTOS.....	19
	Usos del Suelo en Áreas Centrales.....	19
	Los equipamientos de escala metropolitana: impactos de localización.....	27
	Equipamientos Urbanos: Cobertura y Déficit.....	28
3.6.	LOS ESPACIOS PÚBLICOS.....	31
3.7.	LOS BORDES DEL TEJIDO URBANO.....	31
3.8.	LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURA.....	34
3.9.	VIALIDAD Y TRANSPORTE.....	35
	Vialidad.....	35
	Transporte.....	38
3.10.	ÁREAS HOMOGÉNEAS.....	38
	Zona Sur de Interbalnearia.....	38
	Zona Norte de Interbalnearia.....	42
3.11.	NORMATIVA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.....	43
3.12.	EL DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO: PROBLEMAS Y SOLUCIONES.....	44
	Talleres participativos con la sociedad civil y política de la Ciudad.....	44
	Entrevistas con informantes calificados.....	47
	Análisis de Problema - Solución.....	48
3.13.	CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO.....	49
	El Soporte Natural.....	49
	La Estructura del Territorio.....	50
	Los Conflictos de Usos del Suelo.....	50
	Las Oportunidades del Territorio.....	52
	Las Ventajas del Territorio.....	53
4.	PROSPECTIVA.....	54
	La evolución de la población y los requerimientos de espacio.....	56
	Ideas Fuerza.....	57



INTRODUCCION

1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN

1.1. LOS ORÍGENES DE LA CIUDAD

La Ciudad de la Costa se ubica al sur del Departamento de Canelones, sobre la costa del Río de la Plata, entre los Arroyos Carrasco y Pando. Limita al oeste con la ciudad de Montevideo y al este con la localidad de Neptunia.

El paisaje natural de este territorio, originalmente conformado en su mayor parte por grandes dunas, fue modificado a partir de las décadas de los años 20 y 30, por emprendimientos de forestación y posterior fraccionamiento en lotes destinados a segunda residencia de capas medias de la sociedad montevideana.

Estos fraccionamientos fueron trazados independientemente unos de otros, por empresas promotoras privadas que desarrollaron las urbanizaciones sin un plan global, cada uno con sus propias vías de circulación y centralidades independientes.

En las décadas del 60 y 70, a partir de la apetencia por la localización costera para turismo de sol y playa, se comienzan a evidenciar formas de apropiación del territorio y usos del suelo distintos en los sectores sur y norte de la Av. Giannattasio, (en ese momento, principal vía de comunicación de Montevideo con el este). Al sur se establece un conjunto de balnearios en estructura de peine, unidos por la franja costera y por la Av. Giannattasio, pero desarticulados en su vinculación interna. Al norte se establecen un conjunto de quintas productivas, con poca relación con respecto a los sectores vacacionales del sur, que poco a poco se van fraccionando para localización de vivienda.

Durante los años 80 y 90, ambos sectores comienzan a transformarse, sin control por parte de las autoridades locales, hacia el uso residencial de carácter permanente. Esta transformación ocurre en forma desordenada y carente de planificación.

A esto se añade una característica sobresaliente de Ciudad de la Costa si se la compara con otras ciudades del territorio uruguayo: El constante y rápido crecimiento desde los años sesenta, particularmente incrementado en los últimos veinte años, en un contexto nacional de crecimiento demográfico mínimo; haciendo más obvia la ausencia de planificación del crecimiento urbano, la carencia de infraestructuras y servicios y los conflictos ambientales derivados.

En este contexto y en un nuevo escenario político, surge la necesidad de realizar en forma coordinada con organismos públicos de diferentes niveles, un plan territorial que dirija los esfuerzos de las distintas instituciones en un plan global de desarrollo de la zona.

1.2. EL COSTAPLAN Y EL CONTEXTO NACIONAL DE PLANIFICACIÓN

El COSTAPLAN es el Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa. Fue definido por la Intendencia de Canelones como un objetivo concreto de esta administración, enmarcado dentro del Plan Estratégico Canario (PEC).

A nivel nacional el COSTAPLAN trabaja en forma conjunta con la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial del Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (DINOT), en base a un convenio firmado el 8 de julio del 2005. De esta forma se incorpora al COSTAPLAN el conocimiento adquirido en las experiencias previas de Planes de Ordenamiento elaborados por la DINOT en diversos departamentos del país, y el apoyo de sus técnicos.

Un segundo convenio a nivel nacional, se firmó con OSE, para la coordinación del proyecto de saneamiento, drenajes pluviales y vialidad para Ciudad de la Costa, buscando garantizar la inserción de estos proyectos en el marco de los lineamientos que se establezcan en el COSTAPLAN.

Paralelamente al trabajo conjunto con estos organismos con los cuales existen convenios de cooperación firmados, el COSTAPLAN interactuó y formó equipos de trabajo específicos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), Ministerio de Ganadería (MGAP), Ministerio de Salud Pública (MSP) y la Dirección Nacional de Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

En el ámbito internacional, el COSTAPLAN cuenta con el apoyo de la Junta de Andalucía, para la redacción del Plan y para la construcción de un espacio público significativo en la Ciudad de la Costa. Estas actuaciones se integran a un Protocolo de Cooperación entre la Junta de Andalucía y la Comuna Canaria.

1.3. EL CONTEXTO DEPARTAMENTAL DE PLANIFICACIÓN

A nivel departamental el COSTAPLAN se enmarca en el PEC: Plan Estratégico Canario. Sin embargo, ambos planes se inician en forma simultánea, por lo que más que seguir un marco pre-establecido, el COSTAPLAN acompaña al PEC en su desarrollo y ambos procesos se coordinan en forma dinámica, en el entendido de que dependen uno del otro.

La heterogeneidad del departamento implica conocer y potenciar las distintas características locales, integrándolo en su totalidad. En este contexto es fundamental la definición del rol de Ciudad de la Costa dentro del contexto microregional y departamental propiamente dicho.

El contexto departamental impone también una mirada metropolitana, que reconozca esta escala como un marco de acción concertada – Montevideo, Canelones y San José – donde se instrumentan temas de la Agenda Metropolitana: transporte, medio ambiente, vivienda, etc, que afectan el plan local.

Asimismo, se tomaron como referencia los Planes existentes en Montevideo: Plan Montevideo y *Plan Especial de Ordenación, Promoción y Mejora de Carrasco y Punta*

Gorda, a fin de que las nuevas propuestas del COSTAPLAN consideren en forma coherente las propuestas pre-existentes que pudieran afectar a Ciudad de la Costa.

1.4. EL CONTEXTO URBANO DE PLANIFICACIÓN

A nivel urbano existen y están vigentes instrumentos de planificación que sirven de marco al COSTAPLAN: La Ordenanza Marco de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa y su Área de Influencia Inmediata, (Decreto 40/02 de abril del 2002 y Decreto Modificativo 43/02); la Ordenanza de Clubes de Campo (Resolución 4699 del 23/12/1998) y la Ordenanza de Subdivisión de Tierras Decreto No. 1690 - Resolución No. 1508 del 4 de abril de 1984.

Si bien los lineamientos contenidos en estos instrumentos no se consideran inamovibles, se toman como el marco de inicio para estudiar y analizar aquellas situaciones que deben ser objeto de cambios y aquellas que deben permanecer en el tiempo.

La escala local implica descubrir las lógicas propias internas de Ciudad de la Costa; es así que en el COSTAPLAN se trabajó en forma coordinada con las Juntas Locales de Ciudad de la Costa, Paso Carrasco y Colonia Nicolich. En el caso particular de Paso Carrasco, se toma en consideración el documento del Plan Estratégico para Paso Carrasco, elaborado por iniciativa de la Comisión de Comerciantes y Profesionales de Paso Carrasco con la participación de diversos actores sociales.

2. ENFOQUE METODOLÓGICO

2.1. OBJETIVOS DEL COSTAPLAN

Según se establece en el Convenio IMC-DINOT los objetivos del COSTAPLAN son:

- a. Elaboración participativa de una propuesta de Directrices o Lineamientos Estratégicos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable para la Ciudad de la Costa y su microregión, con la redacción de documentos de difusión hacia los agentes públicos y privados.
- b. Elaboración de directrices sustantivas para la planificación de las infraestructuras básicas: saneamiento, redes de drenaje pluvial, estructura vial para la movilidad de peatones, bi-rodados, transporte público y demás vehículos, sistema de espacios públicos y centralidades urbanas.
- c. Promoción de acciones para la adecuada integración territorial sostenible de emprendimientos productivos para el desarrollo local en concertación con los actores de la sociedad civil.
- d. Elaboración y complementación de información para contribuir a crear un sistema de información territorial de actualización permanente.
- e. Fortalecer el gobierno local, la participación ciudadana y el vínculo con el gobierno departamental.
- f. Generar redes de articulación social, comisiones fomento, instituciones deportivas, asociaciones gremiales y de comerciantes

2.2. EL COSTAPLAN Y SU ENFOQUE ESTRATÉGICO

El COSTAPLAN es un Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial. La mirada estratégica implica un cambio de cultura, una apuesta a la planificación a largo plazo, con un compromiso de todos los actores en una propuesta de futuro para la Ciudad de la Costa.

Es un INSTRUMENTO para alcanzar objetivos deseados mediante el mejor aprovechamiento con que dispone el Departamento de Canelones, y en particular la localidad Ciudad de la Costa.

Es ESTRATÉGICO porque marca un rumbo, al cual se avanza mediante un proceso que comprende la participación de una gran diversidad de actores.

De este proceso participativo provendrán las ideas fuerza que orientarán el rumbo hacia el escenario deseado; el cual se plantea en un futuro de 20 años (2025), destinado -

mediante una visión prospectiva - al logro de una profunda transformación de Ciudad de la Costa.

El Costaplan desde su enfoque estratégico promueve un CAMBIO DE PARADIGMA en las relaciones del hombre con su territorio y del Municipio con su gente. En este sentido implica un compromiso importante de la administración y del equipo técnico con la comunidad de actores. Se desencadena un proceso continuo de construcción de respaldos políticos, sociales y técnicos.

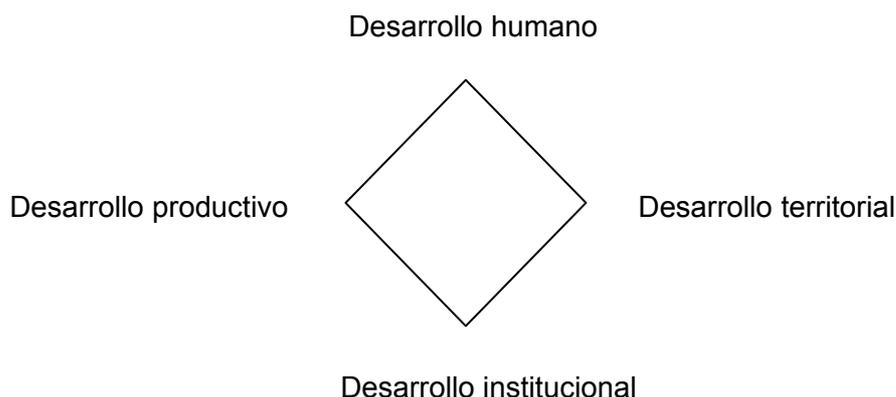
El cambio de paradigma apuesta al Desarrollo Local y al conocimiento y pretende definir un nuevo rol para Ciudad de la Costa. Este nuevo rol ayudará a posicionar a la ciudad en el marco del Área Metropolitana de Montevideo.

2.3. MARCO METODOLÓGICO

La metodología de Ordenamiento Territorial utilizada en el PEC y el COSTAPLAN se basa en la promovida por el Arq. Ramón Martínez Guarino (Director del Centro de Estudios Estratégicos Canario) denominada “metodología de alta simplicidad”.

Dicha metodología se compone por la integración de: **conocimientos previos, participación y aproximaciones sucesivas.**

Establece un ordenamiento de la realidad en un rombo con cuatro vértices: el territorial, el social, el productivo y el institucional: el rombo de la sustentabilidad sobre el cual se sustenta el proceso planificador. Estos vértices son las bases sobre las cuales fundar el proceso y trabajar en forma complementaria.



El COSTAPLAN se centra en el análisis del vértice territorial, pero en tanto el territorio es sujeto de la planificación y a su vez escenario de todos los procesos que se desarrollan en el Departamento, maneja información relevante de los restantes vértices.

A partir de este enfoque, la participación de los diferentes actores no es sólo un medio para la coordinación de la gestión departamental y local sino un fin en si mismo, como la implantación de una nueva cultura de gestión en una Comuna que pretende generar

mecanismos de información, consulta y participación en los diferentes niveles de elaboración de políticas públicas municipales.

Es en este marco conceptual que se realizó un abordaje participativo, elaborando las propuestas del COSTAPLAN con el acuerdo de los actores involucrados. Este sistema de participación territorial se denomina **SIPART** y se describe en detalle en la MEMORIA DE PARTICIPACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO del COSTAPLAN.

2.4. EL COSTAPLAN Y LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN

El COSTAPLAN, concebido bajo un enfoque estratégico, apuesta a la planificación a largo plazo, y por tanto, al uso de herramientas que sirvan como instrumentos de apoyo en cada etapa del proceso de planificación, y tiendan a permanecer en el tiempo.

El gran volumen de información que deberá ser manejado, requiere la aplicación de herramientas que aseguren el uso eficiente de la misma, tanto durante el proceso de planificación, como durante la fase de gestión del plan.

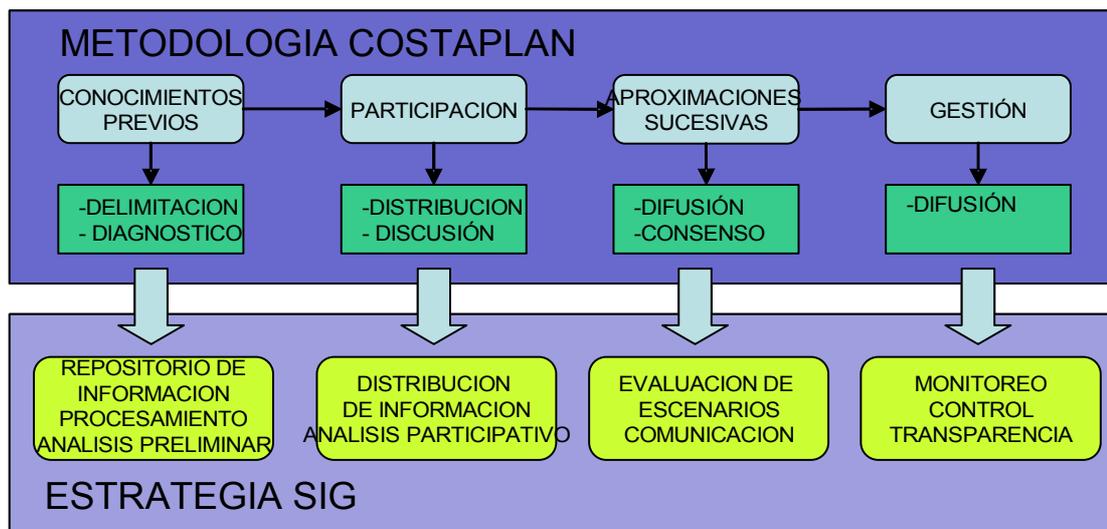
El Sistema de Información Geográfica del COSTAPLAN, denominado **COSTASIG**, tiene como objetivo constituir una herramienta de apoyo para la eficiente gestión de la información que será recopilada y generada a lo largo de todas las fases metodológicas del Plan.

Como todo SIG, éste permitirá integrar, analizar y visualizar datos cartográficos en forma conjunta con datos atributivos tradicionales, ofreciendo una nueva visión de los mismos.

La mirada estratégica adoptada por el COSTAPLAN, tiene obviamente, implicaciones directas en la conceptualización del Sistema de Información Geográfica. Por tanto, la definición del Marco Estratégico del SIG, se apoya en los componentes básicos de la metodología adoptada en el COSTAPLAN (conocimientos previos, participación y aproximaciones sucesivas) y en los enunciados que reflejan sus objetivos y estrategias generales:

- Instalar un proceso de planificación flexible y participativo donde las reglas de juego estén claras y permita la inclusión de nuevas propuestas.
- Difusión amplia como estrategia de desarrollo local.
- Gestión transparente y participativa.

Con base en estos principios se elabora la estrategia de desarrollo del SIG:



- La misión del SIG varía en cada etapa del proceso de planificación, desde constituir una herramienta para organizar y sistematizar la información recopilada en el diagnóstico hasta conformarse en una herramienta de control y monitoreo durante la gestión del Plan. Debe ser por lo tanto, flexible y versátil para permitir su adaptación a cada fase del Plan.
- Es concebido como herramienta de múltiples propósitos: sistematización, organización, análisis, visualización, comunicación y soporte de decisiones.
- Basado en un enfoque SIG acorde con las nuevas tendencias: participativo, público y orientado a la planificación consensuada. Enfocado a aumentar la capacidad de apropiación de tecnologías de la información por parte de los diversos actores del proceso de planificación.
- Con diferencias conceptuales entre el nivel estratégico de difusión y participación, y el nivel estrictamente local de análisis técnico.
- Desarrollado bajo un enfoque progresivo y gradual, pero apoyado en una base conceptual de inicio que guíe las modificaciones futuras, independientemente del tipo de información que se incorpore al mismo.

Las características detalladas del sistema de información geográfica desarrollado para el COSTAPLAN se presentan en el Anexo I.

2.5. LAS FASES DEL COSTAPLAN

El tiempo de ejecución del COSTAPLAN, se estructuró en tres Fases de actuación:

Fase 1: Diagnóstico, Imagen Futura y Definiciones Técnicas Preliminares

Fase 2: Desarrollo de la Propuesta Territorial

Fase 3: Ajuste de la Propuesta y Publicación final

Una vez concluida la tercera Fase, se inicia un proceso de gestión, evaluación y monitoreo de las propuestas, durante el plazo de 20 años previsto para el Plan.

Si bien el COSTAPLAN es un instrumento de planificación concebido a largo plazo, la situación actual de la Ciudad de la Costa indicó que existían acciones que debían tomarse de inmediato, para subsanar problemas urgentes que fueron manifestados durante la Fase de Diagnóstico e Imagen Futura.

Para esto, el COSTAPLAN elaboró el COSTA-YA, un conjunto de programas de acción en el corto plazo tendientes a solucionar problemas concretos, mientras se desarrollaba el proceso de planificación estratégica a largo plazo que busca una profunda transformación de la Ciudad de la Costa.

3. DIAGNÓSTICO

Durante la primera parte de la Fase de Diagnóstico, la metodología de trabajo consistió en la ejecución de talleres con actores involucrados con el territorio objeto de estudio del COSTAPLAN; entrevistas a informantes calificados y recopilación de información secundaria. Durante la segunda parte, las actividades de diagnóstico se complementaron con el relevamiento de información primaria y el análisis de esta información en forma integrada con las conclusiones de la primera fase.

Este documento presenta la síntesis del diagnóstico: primero se presenta una visión general de la situación de la ciudad a través de diversos ámbitos temáticos (medio natural, aspectos socio-demográficos, estructura urbana, servicios, vialidad), para posteriormente incorporar una visión sintética de los principales problemas, oportunidades y ventajas del territorio derivada fundamentalmente del diagnóstico participativo.

3.1. EL ALCANCE TERRITORIAL

El alcance territorial del estudio de diagnóstico del COSTAPLAN se definió a partir de la Ordenanza de Zonificación vigente para Ciudad de la Costa, que abarca las localidades de Paso Carrasco, Colonia Nicolich y Aeroparque. (Plano No. 3.1.1)

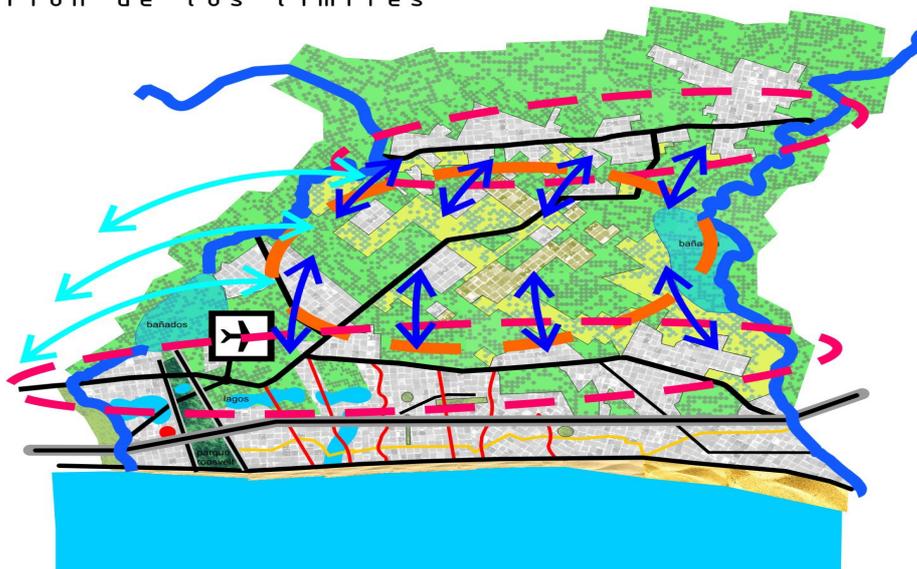
Constituye un territorio extenso (113.km²) y heterogéneo, tanto desde el punto de vista jurisdiccional como de las lógicas y dinámicas internas.

Comprende territorios que se encuentran bajo jurisdicción de cuatro Juntas Locales: la totalidad de los territorios de las Juntas Locales de Ciudad de la Costa y Paso Carrasco; una porción del territorio bajo jurisdicción de Colonia Nicolich; y una franja al norte de la ruta interbalnearia, correspondiente al territorio bajo jurisdicción de la Junta Local de Pando. (Plano No. 3.1.2)

A estos aspectos administrativos se suma la heterogeneidad del territorio en cuanto a sus particularidades de identidad, vinculación a nivel metropolitano de los distintos sectores y lógicas de conectividad:

Paso Carrasco, cuyo origen como localidad vinculada a la industria, se relaciona principalmente con Montevideo por Camino Carrasco, y con Pando por Ruta 101 y 102; Colonia Nicolich y Aeroparque que mantienen sus vínculos funcionales hacia Paso Carrasco y Rutas 101 y 102, conjuntamente con el sector rural que contiene zonas de Clubes de Campo, constituyen un corredor con lógicas diferentes a las dinámicas de la costa.

La cuestión de los límites



3.2. CONTEXTO METROPOLITANO Y DEPARTAMENTAL

Previo al reconocimiento de las especificidades locales propias de Ciudad de la Costa, es importante reconocer el rol de la ciudad en otros contextos territoriales externos a ella: La identificación de distintas escalas en el proceso de ordenamiento del territorio permite desarrollar y aplicar estrategias diferenciadas y utilizar instrumentos acordes a cada nivel dentro del Plan.

En el contexto departamental, el Plan Estratégico Canario (PEC) definió un conjunto de micro-regiones, concebidas como “unidades económicas, productivas, comerciales y demográficas con cierta entidad e identidad, capaces de hacer pesar algunas ventajas comparativas y establecer relaciones competitivas con el resto”.

Dentro de esta definición vocacional, el territorio ocupado por Ciudad de la Costa, asume el rol *turístico y residencial*. En principio no se identifica un claro rol económico-productivo, más que el turístico, que comparte con el resto de la costa del departamento. (Plano No. 3.2.1).

Incluso en el contexto metropolitano, la ciudad se percibe como un territorio ocupado fundamentalmente por el uso residencial de la población montevideana, que en un proceso de migración escogió un entorno cercano, con mejor calidad de vida y precios más accesibles; pero que se mantuvo ligada fuertemente a las actividades productivas de la ciudad capital.

Sin embargo, si bien se reconoce este rol turístico-residencial en términos de la situación presente, la presencia del Aeropuerto y las infraestructuras viales que comprenden el colector perimetral de Montevideo y la Ruta 102 (en proyecto de doble vía) constituyen una

oportunidad para considerar otros roles potenciales asociados a estas infraestructuras. (Planos No. 3.2.2 y 3.2.3).

Es necesario observar en detalle las potenciales relaciones de lo local con lo departamental y metropolitano, en tanto posibilidades de instalar usos productivos que den a Ciudad de la Costa la capacidad de generar empleo para sus residentes.

Existe una tendencia a la localización de usos industriales sobre las Rutas Interbalseña, 101 y 102. Grandes predios libres que constituyen una oportunidad para la localización de industrias asociadas al aeropuerto, así como áreas vacantes que podrían ser desarrolladas como residencia para sectores de alto nivel socioeconómico, relacionados con Zona América. Estos usos pueden ser compatibles con el rol identificado en el PEC, en el entendido que son complementarios y no competitivos.

3.3. EL MEDIO FÍSICO - NATURAL

Las características del espacio natural sobre el que se ubica la Ciudad de la Costa, dan una relevancia especial a los aspectos ambientales dentro del COSTAPLAN. El soporte natural es a la vez fuente de las principales oportunidades y limitaciones del territorio.

En el territorio de Ciudad de la Costa se conjugan áreas ambientales de significativa importancia: costa, bañados, arroyos, y lagos: (Plano No. 3.3.1)

La zona costera con una longitud de 18 km, surge como el principal elemento de identidad propia del conjunto socio-urbano. Sus extensas playas, dunas y vegetación natural costera le confieren un carácter especial a la ciudad y constituye uno de los elementos que la caracterizan como zona urbana.

Los arroyos Carrasco y Pando constituyen los límites de la ciudad por el oeste y este respectivamente. Son claros elementos que permiten identificar la pertenencia o no a la ciudad y definen las puertas de entrada a la misma. A estos arroyos se asocian importantes extensiones de bañados, que también están presentes en los vecinos de la ciudad, como elementos que forman parte de su patrimonio.

La forestación y los lagos no son elementos naturales propiamente dichos. La primera se inicia con las operaciones inmobiliarias que crearon los fraccionamientos, y los lagos son producto de las explotaciones areneras; sin embargo actualmente, ambos forman parte del paisaje natural que los ciudadanos identifican como propio.

Estas características son las que identifican los vecinos al manifestar su voluntad expresa de **vivir en una ciudad jardín**, que conserve el fuerte vínculo con la naturaleza que los llevó a elegir este lugar para afincarse.

En contraparte, las principales limitaciones del territorio se derivan de sus características topográficas y de drenaje natural.

La ciudad presenta una topografía casi plana - pendientes de 1% - con cuencas y cauces que la cortan perpendicularmente a la línea de costa. Estas cuencas están mayormente urbanizadas en su parte baja, conservando la parte inicial de las cuencas con coberturas de suelo de tipo rural. Las alturas no superan los 40 metros sobre el nivel del mar. Al sur

de la Av. Giannattasio la pendiente es prácticamente nula y la altura no supera los 15 metros .s.n.m. Las alturas máximas se localizan en Solymar norte en las inmediaciones de la Ruta Interbalnearia.

Esta situación, unida a un alto nivel de la napa freática, confiere a extensos sectores de la ciudad, una alta vulnerabilidad ambiental, y los hacen proclives a las inundaciones, siendo éste uno de los principales problemas de la ciudad.

3.4. DINÁMICA DE POBLACIÓN

La Ciudad de la Costa representa hoy en día, el centro urbano con mayor crecimiento en todo el país y el más poblado del Departamento de Canelones, con proyecciones en alza en su población absoluta y en su densidad demográfica para los próximos años.

Según el recuento de *población* realizado por el INE en el marco del Censo Fase I, correspondiente al año 2004, 485.240 personas tienen su residencia habitual en el Departamento de Canelones. La sección censal No. 37, que comprende a Ciudad de la Costa, presenta una población total de 132.846 personas, con una densidad geográfica de 925,5 habitantes por Km², esto es, la de mayor densidad en todo el Departamento.

La Ciudad de la Costa en sí misma, definida territorialmente de acuerdo a los criterios del COSTAPLAN e incluyendo las áreas rurales dentro del perímetro de estudio, concentra 113.957 habitantes; lo que significa algo más del 20% de la población del departamento y 25% de su población urbana. De ésta población 112.828 habitantes ocupan sectores urbanizados.

El *crecimiento* de la Ciudad de la Costa, es el mayor registrado en todo el país en el último período inter-censal (25,63 %), lo que significa un aumento de algo más de 22 mil habitantes en el período 1996-2004.

Dentro de la Ciudad, y de acuerdo a la definición de localidades utilizadas por INE, las localidades que más han crecido son El Pinar (crecimiento concentrado fundamentalmente en El Pinar Norte), Lomas-Médanos de Solymar y Colinas de Solymar, y la de menor tasa de crecimiento fue Shangrilá, con una tasa negativa de -3.7%. Sin embargo, a nivel de zona censal se puede constatar un importante crecimiento en el sector norte de Paso Carrasco y en el sector de cooperativas de Lagomar al norte de la Av. Giannattasio. (Plano No. 3.4.1)

POBLACION POR LOCALIDADES CIUDAD DE LA COSTA 1985 - 2004

Localidad	Población (hab)			Crecimiento de Población			Tasas de Crecimiento	
	1985	1996	2004	1985-1996	1996-2004	1985-2004	Intercensal 85 - 96	Intercensal 96-04
Aeropuerto Internacional de Carrasco	304	316	251	12	-65	-53	3,95	-20,57
Barra de Carrasco	2815	4299	4.747	1484	448	1.932	52,72	10,42
Carmel			13	0	13	13	nd	nd
Colinas de Solymar	757	1768	2.502	1011	734	1.745	133,55	41,52
Colonia Nicolich	5527	7110	8.811	1583	1.701	3.284	28,64	23,92
El Bosque	519	888	941	369	53	422	71,10	5,97
El Pinar	3479	10374	17.221	6895	6.847	13.742	198,19	66,00
Lagomar	4949	6894	7.798	1945	904	2.849	39,30	13,11
Lomas y Medanos de Solymar	3974	10726	16.018	6752	5.292	12.044	169,90	49,34
Parque Carrasco	5658	8111	8.476	2453	365	2.818	43,35	4,50
Paso de Carrasco	10278	12174	15.028	1896	2.854	4.750	18,45	23,44
San Jose de Carrasco	3967	6068	6.886	2101	818	2.919	52,96	13,48
Shangrila	1758	3014	2.902	1256	-112	1.144	71,44	-3,72
Solymar	6607	13942	15.908	7335	1.966	9.301	111,02	14,10
Villa Aeroparque	1887	3414	4.434	1527	1.020	2.547	80,92	29,88
Villa El Tato	198	406	508	208	102	310	105,05	25,12
Altos de la Tahona	-	-	52					nd
Lomas de Carrasco	-	-	332					nd
TOTAL	52.677	89.504	112.828	36.827	22.940	59.767	69,91	25,63

Fuente: INE. Fase I Censo Población y Vivienda 2004 y Marcos Censales 1996 y 1985. Cálculos propios

A pesar del fuerte incremento de la población, la vasta extensión territorial de Ciudad de la Costa hace que la *densidad* poblacional se mantenga baja en relación a las densidades esperadas para ciudades con una magnitud de población superior a los 100.000 habitantes. Si se considera únicamente el suelo urbano y suburbano dentro del perímetro de estudio, la densidad bruta promedio es de 14 hab/ha. Considerando sólo los sectores efectivamente urbanizados (ya sea total o parcialmente) la densidad asciende a 18 hab/ha.

El Plano No. 3.4.2 permite visualizar la densidad por zonas censales. Las mayores densidades se concentran en Paso Carrasco, donde en forma puntual puede superar los 120 hab/ha; y en sectores bien definidos al norte de la Av. Giannattasio: Pinar Norte, Lagomar, Autódromo, generalmente asociados a desarrollos en cooperativas, asentamientos o nuevos fraccionamientos. Al sur de Giannattasio las densidades no superan los 60 hab/ha y tienden a disminuir hacia el este.

En términos de *distribución por edades*, Ciudad de la Costa tiene un comportamiento similar a la media del país, con predominio del sector de 19-59 años. En su distribución interna, la población más joven se localiza al norte, en los sectores con mayor densidad de población. (Plano No. 3.4.3).

El análisis territorial del *nivel socio-económico* de la población se fundamenta en un índice elaborado por la Intendencia de Montevideo, en base a datos socio-demográficos (a nivel de segmento censal) del INE. Este índice clasifica los valores en 5 categorías: alto, medio-alto, medio-medio-bajo, bajo. El Plano No. 3.4.4 permite visualizar la distribución territorial de la población de acuerdo a éste índice: una clara concentración de los niveles altos en Parque Miramar, Barra de Carrasco y sectores específicos de Lomas de Solymar y El Pinar Sur; una franja homogénea en sectores medios y medios altos al sur de la Av. Giannattasio y algunos sectores consolidados del norte; y la concentración de la población nivel medio y medio-bajo, al norte.

A efectos de estimar el crecimiento futuro de la población de la ciudad, se emplearon las proyecciones realizadas por el demógrafo Juan José Calvo (2002) y las estimaciones elaboradas por el propio Instituto Nacional de Estadística.

Las estimaciones de J.J. Calvo están elaboradas por sección censal: Para toda la sección censal 37, dicha proyección parte de 132.846 habitantes para llegar a 244.021 habitantes hacia el año 2025. Bajo el supuesto de una igual proyección poblacional con respecto a toda la sección censal, es esperable para el conjunto de la Ciudad de la Costa, un pasaje de 112.828 habitantes a 207.250 habitantes para el 2025.

El INE, mientras tanto realizó proyecciones de la Ciudad de la Costa, aunque no se sabe con precisión qué tipo de delimitación utilizó para definir la población inicial. Es así que parten de una población de 100.244 habitantes para el 2004, previendo 154.318 habitantes para el 2025. Aplicando la misma tasa de crecimiento empleada por INE, con una base de 112.828 habitantes, entonces tenemos una proyección de 173.700 habitantes para el 2025.

Considerando que las estimaciones de INE se realizan a partir de los resultados de la Fase I del Censo 2004 y toman en cuenta la tendencia observada entre los dos últimos períodos censales a disminuir el ritmo de crecimiento de la población, el Costaplan adopta estos supuestos para la estimación futura de población de la Ciudad de la Costa.

3.5. CENTRALIDADES Y EQUIPAMIENTOS

Usos del Suelo en Áreas Centrales

Las centralidades, entendidas como espacios territoriales identificados y reconocidos por el colectivo como ámbitos donde confluyen y se desarrollan múltiples actividades urbanas, constituyen elementos fundamentales de la estructura y dinámica de una ciudad. Pueden tener distinto alcance y/o carácter, dependiendo de la concentración y el tipo de actividades que en ellas se desarrollen; la magnitud del espacio ocupado y la capacidad de atracción de población, entre otros factores.

El análisis de las centralidades realizado en Ciudad de la Costa se enfocó hacia la identificación y clasificación de centralidades por su *alcance*: metropolitano, urbano,

intermedio (con influencia sobre un sector de la ciudad conformado por varios barrios) o local (con influencia sobre un barrio en particular) y por su *carácter*: centralidades comerciales, mixtas, o relacionadas con un equipamiento en particular (ej. educacional, cultural, etc)

A efectos de delimitar los sectores urbanos en los cuales se ejecutaría el relevamiento de usos del suelo, se hizo una pre-selección de aquellas zonas con potencial carácter de centralidad, basada en el conocimiento previo de la ciudad y las conclusiones preliminares del pre-diagnóstico.

A partir de esta pre-selección, se realizó un relevamiento de usos del suelo a nivel predial, que permitió confirmar en términos cuantitativos, el número de padrones (y superficie) destinados a cada tipo de uso (residencial, comercial, equipamiento urbano o industrial) por zona pre-seleccionada; y en términos cualitativos, definir el carácter y alcance de cada centralidad.

Las zonas preseleccionadas son:

Av. Giannattasio
Av. Calcagno entre Av. Giannattasio y Rambla
Av. del Parque
Av. Gestido
Av. Transversal
Av. Pérez Butler
Camino Carrasco

Av. Giannattasio

La Av. Giannattasio constituye sin duda el eje estructurante fundamental de Ciudad de la Costa sobre el cual se ubican las principales centralidades de la ciudad. Sin embargo, presenta variaciones en cuanto a uso y ocupación del suelo, a lo largo de su recorrido. El relevamiento detallado de usos del suelo permite identificar sectores que constituyen centralidades de alcance urbano frente a otras centralidades de carácter intermedio o local.

Giannattasio entre Av. de las Américas y Racine

El sector adyacente al puente de las Américas, se caracteriza por grandes predios, donde se localizan comercios y centros educacionales-deportivos de alcance metropolitano. El resto de los padrones entre el puente de las Américas y el Parque Roosevelt se caracteriza por un uso residencial de baja densidad hasta la gran explanada del Centro Comercial Parque Roosevelt (Geant). Esta es una intersección estratégica tanto a nivel urbano como metropolitano, conformada por la Avda. del Parque que une la Rambla de Montevideo con la Avda Giannattasio y la Av. A la Playa, como conexión con el aeropuerto. A su vez la presencia del Parque Roosevelt enfatiza el carácter metropolitano de esta zona. (Plano No. 3.5.1)

Giannattasio entre Racine y Calcagno

El tramo se caracteriza por el predominio del uso residencial (61% de los padrones) alternado con comercios de alcance intermedio, que representan el 25% de los padrones. De esta actividad comercial, casi el 50% corresponde a comercios de tipo industrial

(barracas, servicio automotriz, metalúrgicas, etc), lo que confiere un alcance más allá del ámbito meramente local. (Plano No 3.5.2)

USO PRINCIPAL	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	18	13,24	11920	14,02
COMERCIAL-INDUSTRIAL	16	11,76	10645	12,52
INDUSTRIAL	2	1,47	1084	1,27
INSTITUCIONAL	3	2,21	1864	2,19
MIXTO	1	0,74	710	0,84
RELIGIOSO	1	0,74	498	0,59
RESIDENCIAL	83	61,03	50753	59,69
RESIDENCIAL-COMERCIAL	1	0,74	493	0,58
SALUD	2	1,47	1351	1,59
VACANTE	9	6,62	5715	6,72
TOTAL	136	100	85034	100

Giannattasio entre Calcagno y Buenos Aires

La mayor parte de los padrones tienen uso comercial (44%), predominando el comercio de tipo industrial: automotriz, barracas, herrerías, etc. Destaca como un espacio característico de esta zona, el espacio público vacante sobre la Avda. Alvear donde se proyecta el futuro Centro Cívico-Cultural.

Dentro del tramo destacan por la concentración de actividades comerciales y la presencia de amplios espacios vacantes forestados al norte, las intersecciones con Av. Alvear y Buenos Aires. (Plano No.3.5.3)

USO PRINCIPAL	NO. PADRONES_	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	15	18,52	11730	16,50
COMERCIAL-INDUSTRIAL	21	25,93	17331	24,38
INSTITUCIONAL	7	8,64	5047	7,10
MIXTO	3	3,70	2638	3,71
RELIGIOSO	1	1,23	719	1,01
RESIDENCIAL	20	24,69	16798	23,63
RESIDENCIAL-COMERCIAL	3	3,70	3369	4,74
SALUD	2	2,47	1437	2,02
SOCIO-CULTURAL	1	1,23	800	1,12
VACANTE	8	9,88	11206	15,77
TOTAL	81	100	71075	100

Giannattasio entre Buenos Aires y Secco García

Este tramo es el de mayor concentración comercial y de servicios de la Av. Giannattasio, destacándose como la centralidad principal de Ciudad de la Costa. El uso residencial sólo alcanza un 15% de los predios; mientras que los usos no residenciales ocupan el 70% con un predominio netamente comercial (51%).

Se observa un cambio con respecto a los tramos de la Av. Giannattasio analizados anteriormente, en términos del tipo de comercio y su alcance, que le confiere a esta centralidad un carácter urbano. La forma de ocupación del suelo se caracteriza por

edificaciones de una o dos plantas, subdivididos en 3 o 4 locales comerciales. En las áreas más densamente ocupadas aparecen afluencia de “carritos” de comida, y vendedores ambulantes que ocupan las áreas de canchales entre las calles de servicio, Giannattasio y las veredas. (Plano No. 3.5.4)

USO DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	67	51,15	47789	53,14
COMERCIAL-INDUSTRIAL	6	4,58	3787	4,21
EDUCACIONAL	1	0,76	379	0,42
INDUSTRIAL	1	0,76	675	0,75
INSTITUCIONAL	2	1,53	1643	1,83
MIXTO	9	6,87	6737	7,49
RELIGIOSO	2	1,53	1251	1,39
RESIDENCIAL	20	15,27	12592	14,00
RESIDENCIAL-COMERCIAL	7	5,34	4362	4,85
SALUD	4	3,05	2513	2,79
VACANTE	12	9,16	8194	9,11
TOTAL	131	100	89923	100

Giannattasio entre Secco García y Márquez Castro

En este tramo aún se mantiene el predominio de los usos no residenciales (50%), destacando el peso relativo de los padrones destinados a equipamiento de salud y de carácter institucional (7%), que confiere al sector un carácter de centralidad de usos mixtos. Es relevante el número de espacios vacantes en este sector (casi el 20% de los predios relevados). (Plano No.3.5.5)

USO DEL SUELO	NO. PADRONES	%	AREA (m2)	%
RESIDENCIAL	47	24,61	56479	31,43
COMERCIAL	55	28,80	43651	24,29
COMERCIAL-INDUSTRIAL	18	9,42	13213	7,35
EDUCACIONAL	1	0,52	1069	0,59
SALUD	7	3,66	4334	2,41
RELIGIOSO	1	0,52	879	0,49
INSTITUCIONAL	6	3,14	6453	3,59
VACANTE	38	19,90	36961	20,57
RESIDENCIAL-COMERCIAL	11	5,76	7755	4,32
MIXTO	7	3,66	8927	4,97
TOTAL	191	100	179721	100

La intersección Av. Giannattasio y Av. Uruguay resalta dentro del tramo por la concentración de comercios y servicios en su entorno inmediato (Estación de Servicio, La Pasiva, el Supermercado Multiahorro y juzgados), que conjuntamente con la escuela localizada sobre Uruguay a una cuadra de Giannattasio, atraen una considerable cantidad de público, en términos relativos al resto del tramo, observándose en horas pico interferencias entre el tránsito y los peatones por la carencia de veredas. Representa una

centralidad de alcance intermedio, que requeriría acciones para su consolidación y jerarquización.

En la intersección de las Av. Giannattasio y Márquez Castro se localiza un conjunto de comercios, al cual se incorporará en el corto plazo la Junta Local. Este hecho sumado a la actual densidad residencial de las cooperativas al norte de Giannattasio, lo configuran como un núcleo de alcance intermedio, con potencialidad de convertirse en una centralidad de mayor nivel.

Giannattasio entre Márquez Castro- Amelia Ramírez y Central

A partir de Márquez Castro comienza a disminuir paulatinamente el carácter de centralidad de la avenida. La actividad residencial ocupa más del 41% de los predios relevados. Los usos no residenciales son dispersos y mezclados con el uso de vivienda, especialmente en el tramo Amelia Ramírez-Central. Resalta la importancia de los espacios vacantes que representan el 23% de los predios y más del 35% del área relevada. El sector no presenta características de centralidad. (Planos No. 3.5.6 y 3.5.7)

USO DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	36	15,32	26829	12,76
COMERCIAL-INDUSTRIAL	22	9,36	13500	6,42
EDUCACIONAL	2	0,85	1596	0,76
INDUSTRIAL	2	0,85	1462	0,70
MIXTO	5	2,13	5638	2,68
RELIGIOSO	4	1,70	5257	2,50
INFR. DE SERVICIOS	1	0,43	694	0,33
RESIDENCIAL	98	41,70	75021	35,67
RESIDENCIAL-COMERCIAL	7	2,98	5359	2,55
SEGURIDAD PUBLICA	1	0,43	907	0,43
SOCIO-CULTURAL	2	0,85	1898	0,90
VACANTE	55	23,40	72132	34,30
TOTAL	235	100	210293	100

Giannattasio entre Central y Pérez Bútlar

El carácter de centralidad del sector se pone de manifiesto fundamentalmente en las inmediaciones de la intersección de la Av. Giannattasio con Av. Pérez Butler. Esta intersección aparece como una centralidad estratégica en la conectividad Norte-Sur de la ciudad. Constituye una centralidad importante a reforzar para aumentar su valor estructurante y su alcance a nivel urbano. Predominan los usos comerciales, sin embargo, comienza ser importante la presencia de espacios vacantes, con una ocupación superior incluso a la de la actividad residencial. (Plano No. 3.5.8)

USO DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
RESIDENCIAL	21	21,43	14436	20,36
COMERCIAL	33	33,67	26014	36,70
COMERCIAL-INDUSTRIAL	11	11,22	6337	8,94
EDUCACIONAL	5	5,10	2893	4,08
VACANTE	24	24,49	19099	26,94
RESIDENCIAL-COMERCIAL	3	3,06	1588	2,24
MIXTO	1	1,02	519	0,73
TOTAL	98	100	70886	100

Giannattasio hasta el final

El tramo final de la Av. Giannattasio tiene un fuerte predominio de espacios vacantes. El tejido urbano de su entorno y área de influencia está poco estructurado, con una morfología de vivienda aislada en edificaciones de una y dos plantas.

Av. Calcagno entre Av. Giannattasio y Rambla

La Avda. Calcagno se ha transformado progresivamente en avenida comercial a partir de la implantación de locales individuales a lo largo de todo su recorrido. La característica es la de una linealidad comercial dispersa alternando con residencias. Hay unos 23 padrones (38%) destinados al uso comercial. El núcleo de la centralidad, que destaca por sus proporciones y afluencia de público es el supermercado Devoto en conjunto con un pequeño centro comercial que conforma el Shopping Shangrilá, ubicado entre las calles Varela y Avda. del Parque. La influencia de la centralidad es de alcance local limitándose al entorno del balneario Shangrilá.

La convergencia de comercios surgió de forma espontánea a raíz de la demanda de la población de Shangrilá. Es de tener en cuenta que este balneario adquiere mayor densidad de población y de residentes permanentes antes que otros sectores de Ciudad de la Costa. Para atender estas demandas las residencias comienzan a generar locales comerciales asociados dentro y fuera de las viviendas, ocupando locales de las mismas o utilizando los retiros frontales. El carácter comercial surge en edificaciones que combinan la vivienda en planta alta y el local comercial en planta baja. (Plano No. 3.5.9)

USOS DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	23	38,33	18276	38,53
EDUCACIONAL	2	3,33	1381	2,91
RECREACIONAL-DEPORTIVO	1	1,67	780	1,64
RELIGIOSO	1	1,67	2159	4,55
RESIDENCIAL	31	51,67	22447	47,32
VACANTE	2	3,33	2395	5,05
	60	100	47438	100

Av. del Parque, Av. Gestido y Av. Transversal

Las Avenidas del Parque, Gestido y Transversal, se pre-seleccionaron por la aparición y aglomeración de comercios en algunos de sus tramos. Las concentraciones de usos no residenciales sobre estas avenidas se localizan generalmente sobre intersecciones, donde el uso comercial ocupa cuatro o cinco padrones en esquinas estratégicas, generalmente asociado a las rutas de transporte público. Son centralidades que no tienen capacidad de estructurar la trama y se dispersan a lo largo del eje de las avenidas en las que se ubican.

La Av. con mayor presencia de comercios es Gestido, sobre la cual existen pequeños centros mezclados con el tejido residencial adquiriendo diferentes dimensiones y ocupando hasta cinco padrones por cuadra, especialmente en el tramo entre Viña del Mar y Gral. Rivera. Esta característica se mantiene hasta la intersección con Márquez Castro. (Plano No. 3.5.10). A partir de esta Av. hacia el este, la menor densidad de población influye en una aparición más esporádica de los usos comerciales, sobre la Av. Transversal.

Av. Guillermo Pérez Butler al Sur de Av. Giannattasio

Frente a la dispersión comercial encontrada sobre Gestido o sobre calle Transversal, sobre la Av. Pérez Butler aparece una fuerte concentración en la intersección con Av. Costanera, dispersándose hacia el norte casi hasta la altura de Giannattasio. En la intersección esta centralidad reúne comercios y servicios que la dotan de características de centralidad de usos mixtos de alcance intermedio, incluyendo supermercado, restaurante, salón de fiestas, parque de entretenimientos para niños, plaza y servicios de salud privado. En total hay unos 20 padrones ocupados por usos no residenciales (12% de los padrones relevados). (Plano No. 3.5.11)

USO DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	20	32,79	25020	32,70
COMERCIAL-INDUSTRIAL	1	1,64	1114	1,46
EDUCACIONAL	1	1,64	1099	1,44
MIXTO	3	4,92	4106	5,37
RELIGIOSO	1	1,64	6893	9,01
RESIDENCIAL	25	40,98	30135	39,38
RESIDENCIAL-COMERCIAL	3	4,92	1612	2,11
SALUD	2	3,28	1674	2,19
SEGURIDAD PUBLICA	1	1,64	908	1,19
VACANTE	4	6,56	3960	5,17
	61	100	76522	100

Camino Carrasco

El sector de Paso Carrasco, caracterizado por una dinámica propia y diferenciada del resto de Ciudad de la Costa, posee una clara centralidad de usos mixtos sobre Camino

Carrasco. Si bien a lo largo de toda la avenida predominan los padrones con uso residencial (63%), hay una importante concentración de usos no-residenciales con fuerte atracción de población: comercios, servicios de salud y equipamiento institucional entre los más resaltantes. Destaca la concentración de industrias y comercios industriales, que ocupan más del 50% del área relevada, dada la magnitud de los padrones ocupados. (Plano No. 3.5.12)

USO DEL SUELO	No. PADRONES	%	AREA (m2)	%
COMERCIAL	26	13,07	19302	5,55
COMERCIAL-INDUSTRIAL	7	3,52	4235	1,22
EDUCACIONAL	1	0,50	1808	0,52
INDUSTRIAL	9	4,52	170714	49,11
INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS	1	0,50	741	0,21
INSTITUCIONAL	2	1,01	1321	0,38
MIXTO	3	1,51	6552	1,88
RELIGIOSO	2	1,01	5061	1,46
RESIDENCIAL	63	31,66	39093	11,25
RESIDENCIAL-COMERCIAL	44	22,11	31735	9,13
SALUD	6	3,02	4391	1,26
SEGURIDAD PUBLICA	2	1,01	1260	0,36
SOCIO-CULTURAL	3	1,51	1842	0,53
TERMINAL TRANSPORTE	1	0,50	3349	0,96
VACANTE	27	13,57	17528	5,04
	199	100	347633	100

Centralidades Educativas

Se observó un patrón de localización del equipamiento educacional que tiende a combinar la ubicación de centros de educación secundaria con centros de educación primaria, lo cual conlleva a la aparición de pequeños focos de alcance intermedio (Pinar Norte, Pinar Sur, Médanos de Solymar). Sin embargo, no adquieren el carácter de centralidad, por la falta de otros espacios o usos complementarios asociados.

En Solymar Norte, la concentración de un centro de UTU, con centros de educación primaria y secundaria, en un gran espacio público de aproximadamente 5 ha, permiten la identificación de una centralidad educativa que podría consolidarse a futuro con actividades complementarias de carácter educacional-cultural y recreativo en los espacios libres existentes.

Conclusión: Las centralidades urbanas en Ciudad de la Costa

Se hace evidente la existencia de una centralidad principal de tipo lineal sobre el eje vial estructurante de la ciudad: Av. Giannattasio en el tramo comprendido entre Buenos Aires y Secco García, asociada al sector residencial más antiguo de la ciudad: Lagomar. Esta

centralidad principal de alcance urbano, constituye el *principal centro comercial de la ciudad*.

El carácter de centralidad se extiende en los tramos contiguos de la avenida, entre Calcagno y Márquez Castro, aún cuando disminuye su alcance y carácter y comienzan a predominar los usos mixtos con tendencia a la especialización. Se pudo identificar una centralidad de carácter comercial-industrial entre Calcagno y Buenos Aires; y una centralidad de carácter comercial, institucional y de servicios de salud entre Becu y Uruguay. Si bien no son especializaciones de uso claramente conformadas, muestran una incipiente tendencia a la concentración de usos similares o afines.

Es de resaltar el predominio del lado sur de la Av. en cuanto a la concentración de comercios y a la actividad y movilidad de población asociada. Esta característica responde en parte al carácter de ruta de salida al este que cumple la Av. Giannattasio y a la concentración inicial de población al sur de la misma.

Esta centralidad de carácter urbano sobre la Av. Giannattasio, está complementada por tres centralidades de alcance local sobre las Av. Calcagno, Pérez Butler y Camino Carrasco, que surgen como consecuencia de dinámicas poblacionales internas de sectores residenciales tradicionales: Shangrilá, Pinar Sur y Paso Carrasco respectivamente. (Plano No. 5.3.13).

El resto de las áreas pre-seleccionadas para el estudio, no poseen realmente un carácter de centralidad; sino más bien una diversificación de usos relacionada con la presencia de paradas de transporte público.

A excepción de las centralidades educacionales, todas son centralidades surgidas en forma espontánea para satisfacer necesidades de la creciente población, pero que no se implantan en espacios especialmente adaptados para actividades comerciales. La fuerte carencia de equipamientos y de infraestructuras, contribuye no sólo a un bajo nivel de atención de necesidades de los servicios de la población, sino también a una baja consolidación de las centralidades existentes y a un bajo potencial de las mismas como elementos estructurantes de la ciudad.

Los equipamientos de escala metropolitana: impactos de localización

La condición de Ciudad de la Costa, inmediata a Montevideo, trae como consecuencia la localización de grandes equipamientos de escala metropolitana que sirven tanto a la población local como a la población de Montevideo y otras localidades cercanas. Estos equipamientos generan impactos de diversa índole y magnitud a escala urbana o local. (Plano No. 5.3.14)

La presencia del Parque Nacional F.D. Roosevelt, en tanto equipamiento de escala metropolitana, implica un corte en la trama residencial que divide la faja de Ciudad de la Costa en un sector al oeste, con mayor vinculación con Montevideo que comprende Barra de Carrasco, Parque Miramar y Paso Carrasco y el resto de la ciudad al este. La falta de actividades permanentes en el parque y la falta de iluminación convergen para darle ese carácter de separador. Esta condición de espacio público sub-utilizado, con actividades temporales y sectoriales limita su condición actual de Parque Nacional.

El Aeropuerto Internacional de Carrasco, ubicado al norte del Parque prefigura una gran infraestructura para la región con un fuerte impacto local. El Aeropuerto Internacional de Carrasco está en proceso de ampliación de sus pistas y construcción de un nuevo edificio-terminal para llegada y salida de pasajeros. El nuevo aeropuerto tendrá mayor afluencia de público, y contará con un nuevo acceso desde la Ruta Interbalnearia, cambiando la configuración de la misma entre la Av. Calcagno y la Av. Aerosur. Se prepara para recibir aviones de mayor porte por lo que manejará un tráfico diferente. Se prevé que atraiga a su vez otros servicios asociados a su actividad como alquiler de autos, depósitos, hotelería cercana, etc.

Bajo esta perspectiva de cambio de escala del Aeropuerto Internacional, las áreas urbanas próximas se verán afectadas. No solo por el impacto de la propia infraestructura y de las obras viales, sino por el mayor impacto de los ruidos, ya que se verá aumentado el cono de ruidos y su intensidad, y por la demanda de suelo para nuevas actividades a localizarse en las áreas cercanas. El Plano No. 5.3.14 muestra la implantación de este equipamiento dentro de la estructura urbana.

El Autódromo, ubicado al Norte de la Interbalnearia, si bien tiene alcance metropolitano, se ubica en un sector periférico de la Ciudad de la Costa con escaso impacto a nivel urbano. Sin embargo, el gran predio que ocupa afecta significativamente la continuidad del tejido residencial inmediato.

El Hipermercado Géant, que en su momento cambió la fisonomía de la intersección de la Av. Giannattasio y la Avenida a la Playa, y dio lugar a una serie de infraestructuras viales que modificaron la conectividad en forma sustancial, es un equipamiento a escala metropolitana con gran afluencia de público. Las obras viales de su entorno produjeron un corte al norte y al sur de la Avenida a la Playa, cortando la natural vinculación desde Paso Carrasco con la Costa.

Equipamientos Urbanos: Cobertura y Déficit

Para el relevamiento de Equipamientos Urbanos se utilizó como base inicial la capa de información suministrada por INE como parte de la cartografía utilizada para la ejecución del Censo 2004; en la cual se presenta la ubicación espacial (aproximada) de los principales equipamientos existentes en Ciudad de la Costa. A partir de estos datos, se organizó y planificó el relevamiento que se complementó con el relevamiento de centralidades. En este proceso se logró identificar otros equipamientos que no estaban incluidos en la información suministrada por INE.

El resultado de este relevamiento se presenta en el Plano No. 5.3.15 que ofrece una visión de conjunto de la localización y distribución de equipamientos en la ciudad. En términos generales se observa una carencia importante al norte de la Av. Giannattasio, a excepción de la concentración en Paso Carrasco.

A continuación se presentan análisis y planos sectoriales por equipamiento. El análisis es básicamente cualitativo, fundamentado en el número de equipamientos por tipo, su distribución espacial dentro de la ciudad, y el diagnóstico surgido de los talleres de participación con la comunidad local. Sin embargo, a fin de obtener una aproximación

tentativa en términos cuantitativos, del espacio requerido para cubrir déficit existentes, se realizaron cálculos en base a índices establecidos en planes de ordenación urbanística consultados como referencia.

Equipamiento Educativo:

La disponibilidad del equipamiento educativo se evaluó en términos de su localización y área de influencia, con respecto a la distribución de la población en edad escolar.

A nivel de primaria, si bien quedan varios sectores sin cobertura, algunos de estos sectores poseen poca población en edad escolar o con baja dinámica de crecimiento, lo cual permite priorizar las carencias en función de la real demanda estudiantil. Es fundamental cubrir a corto plazo el sector de Solymar Norte y Pinar Norte al norte de Interbalnearia (principal prioridad por la densidad de población infantil) y sectores no cubiertos de San José de Carrasco Norte y Barra de Carrasco. Así mismo se debe considerar a largo plazo la cobertura en sectores donde se proponga densificación o nuevos fraccionamientos. (Plano No. 5.3.16).

A nivel de secundaria, queda sin cobertura Médanos de Solymar Norte y San José de Carrasco Norte, con importante población en edad escolar de ciclo básico y diversificado. La cobertura futura, estaría estrechamente vinculado al desarrollo de los grandes espacios vacantes de este sector (Plano No. 5.3.17)

El nivel terciario queda cubierto con dos equipamientos de UTU, que cubren toda el área urbana.

Equipamiento Salud:

El equipamiento de salud presenta déficits importantes a todos los niveles. Es una necesidad sentida de la población y corroborada durante las actividades de relevamiento. Existe un único centro de atención ambulatoria de alcance urbano: Centro de Salud Ciudad de la Costa, insuficiente para toda la demanda de la ciudad. Este centro se complementa con policlínicas de carácter vecinal generalmente asociadas a organizaciones sociales (clubes de leones, etc) y un centro especializado en adolescentes. (Plano No. 5.3.18)

Así mismo existen varios centros de atención ambulatoria del sistema mutualista. Pero no existe un centro de hospitalización que atienda los requerimientos de los más de 100.000 habitantes de la ciudad, ni a nivel público ni privado. (Plano No. 5.3.19).

Es necesario prever la ampliación del Centro de Salud existente o destinar un nuevo espacio para un centro hospitalario de carácter urbano de mayor nivel; previendo un espacio adicional de aproximadamente 2,5 ha. Así mismo, debe preverse la reserva de espacios para cubrir el déficit en San José de Carrasco-Shangrilá-Parque Carrasco y Colonia Nicolich, con policlínicas de alcance intermedio. Para estos equipamientos se estima un requerimiento total de 34.000 m² aproximadamente.

Equipamiento Deportivo-Recreacional:

El equipamiento deportivo-recreacional es deficitario a nivel de toda la ciudad y para todos los tipos de equipamiento; sin embargo, es el sector al norte de la Av. Giannattasio, requiere una atención inmediata, tanto para satisfacer necesidades actuales como en previsión del crecimiento futuro de la población. (Plano No. 5.3.20)

Los equipamientos existentes predominantes son clubes y canchas, la mayoría de uso privado o con acceso público restringido y localizados casi exclusivamente al sur de Av. Giannattasio. Destaca la inexistencia casi absoluta de plazas, un tipo de equipamiento cultural-recreacional que puede llegar a constituir el hito representativo de la imagen de una ciudad y principal centro de encuentro social.

Es fundamental prever los espacios requeridos para cubrir las necesidades a todos los niveles; desde plazas y parques infantiles de carácter vecinal, hasta un centro deportivo integral de alcance urbano. Para este centro se estima un requerimiento de espacio de aproximadamente 8 ha. Los requerimientos de espacio de carácter vecinal se establecen en forma coordinada con los vecinos en la Unidad de Gestión de Espacios Públicos.

Equipamiento Socio-Cultural:

El equipamiento social y cultural está representado básicamente por las sedes de organizaciones vecinales que muchas veces ofrecen servicios diversos (talleres, recreación, deportes) con una buena cobertura a nivel de toda la ciudad. (Plano No. 5.3.21).

Sin embargo, es prácticamente inexistente en cuanto a equipamientos de carácter cultural propiamente dicho. Existen solamente dos centros culturales de alcance local ubicados en Solymar y Médanos de Solymar.

Para satisfacer las necesidades de equipamiento cultural se estima un espacio de aproximadamente 3 ha para un equipamiento integral de alcance urbano y 6.000 m² para equipamientos de alcance intermedio distribuidos en distintos sectores de la ciudad, conformando pequeños centros destinados a bibliotecas, teatros, salas de exposiciones y espacios de uso múltiple.

Equipamiento Institucional y de Seguridad Ciudadana:

El equipamiento institucional de carácter municipal más importante está representado por la Junta Local de Ciudad de la Costa y la Junta Local de Paso Carrasco.

El equipamiento de carácter gubernamental-nacional, dada la cercanía y fuerte influencia de Montevideo, se restringe a oficinas de BSE, BPS, Ministerio Público y Dirección General de Registros del Ministerio de Educación. (Plano No. 5.3.22)

En materia de seguridad, existe una escasa dotación en relación al volumen de población de la ciudad: Tres Comisaría de las Seccionales No. 18, 26 y 27 (Ciudad de la Costa, Paso Carrasco y El Pinar respectivamente); con dos sub-unidades dependientes de éstas localizadas en Lomas de Solymar y Colonia Nicolich (empalme de Rutas 101 y 102). Así

mismo hay dos Grupos de Apoyo Policial, una Unidad de Bomberos y dos sedes de la Prefectura Naval. (Plano No. 5.3.23)

3.6. LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Se realizó un exhaustivo relevamiento de los Espacios Públicos Municipales a fin de conocer el estado actual de los mismos, su condición de ocupación y las oportunidades que ofrecen para la planificación y localización futura de vivienda, equipamientos e infraestructuras de carácter público.

El proceso de relevamiento se inicia a partir de la Planilla General de Cartera de Tierras, la cual se complementó posteriormente con información suministrada por Planificación Física - IMC, relativa a número de padrón, ubicación, solicitudes de uso y expedientes asociados. Si bien la información de estas planillas es incompleta, sirvió para realizar la primera ubicación espacial de los predios públicos sobre el plano de catastro.

Con este plano se inició el relevamiento en sitio para verificación de la situación de cada padrón. La información relevada se organizó en planillas (una para cada padrón) y se integró a la base de datos del COSTASIG, conjuntamente con el material fotográfico de cada predio. Dada la magnitud de la información relevada, no se incluye en el presente Informe. El Anexo II presenta la información relevada organizada por planillas y el plano con las zonas de acuerdo a la organización de las planillas para su consulta.

Durante el relevamiento surgieron dudas sobre la propiedad pública de algunos padrones o sobre los datos asociados a ellos. Estas dudas están en proceso de consulta con Planificación Física. Paralelamente se inició el relevamiento de expedientes asociados a los padrones (aún en proceso de obtención). Estos expedientes también se incorporarán al COSTASIG en formato digital, para su acceso inmediato desde la consulta cartográfica.

Hasta el momento se han identificado 180 padrones de propiedad pública municipal con una superficie total de 138 ha y 76 padrones por definir. De éstos, 80 están actualmente ocupados en forma parcial o total. (Ver Plano No. 3.6.1).

Para aquellos espacios aún disponibles se analiza actualmente la mejor potencialidad de uso futuro, de acuerdo al déficit de equipamiento actual y a las necesidades y prioridades expresadas por la población en los distintos talleres y Unidades de Gestión.

3.7. LOS BORDES DEL TEJIDO URBANO

La pre-selección de las zonas para un relevamiento detallado de los usos del suelo y las condiciones de ocupación en bordes urbanos, se basó en los siguientes criterios:

- Ubicación en el borde de la mancha construida
- Susceptibilidad al crecimiento futuro
- Fuerte dinámica de crecimiento actual

- Uso rural en suelo suburbano o urbano

En base a estos criterios y a un primer análisis de la foto aérea disponible para el año 2003, se definieron 5 áreas potenciales.

En estas áreas se realizó un relevamiento de usos generalizados (no detallados) del suelo, identificando asentamientos irregulares, disponibilidad de equipamientos y servicios, existencia de nuevos fraccionamientos y aperturas de calles, áreas agrícolas productivas o no, dinámica de la zona y relación con otros sectores urbanos. El relevamiento de cada Área se presenta en forma detallada en el Anexo III.

Área 1

Borde del Arroyo Carrasco en Paso Carrasco y Parque Miramar, borde de Lagos Areneros al Norte de Parque Miramar. Borde del Arroyo Carrasco al Norte de Camino Carrasco.

En esta área se consideró necesario relevar la situación de ocupación de los bordes del Arroyo Carrasco, especialmente en áreas urbanas y la condición de ocupación de los márgenes de lagos areneros.

Se constató la existencia de dos asentamientos irregulares sobre el borde del Arroyo: 18 de Mayo y Juana de América, con población dedicada en gran parte a la recolección de basura; así como una importante fragmentación territorial asociada a los diferentes niveles socio económicos del área y las características de ocupación del suelo de estos grupos sociales.

Sobre los bordes de algunos de los lagos se verificó el progresivo acondicionamiento de los márgenes para su fraccionamiento y comercialización con destino residencial. Este acondicionamiento consiste en el relleno de parte de los lagos y su forestación. Estos predios se destinarán a la construcción de vivienda nueva para clases media alta y alta. (Plano No. 3.7.1)

Área 2

Acceso al Aeropuerto e instalaciones inmediatas, área al sur de la Interbalnearia entre Racine y Calcagno

Área en la que ejercen un papel protagónico los lagos areneros. En sus bordes, los lagos poseen diferentes usos vinculados a lo residencial, a clubes náuticos y sociales. La demanda inmobiliaria en estas áreas ha determinado que los bordes del lago sean objeto de relleno. Por otro lado el impacto del nuevo aeropuerto y las nuevas funciones que puede albergar el área hace de la misma un área de oportunidad.

El área sobre Av.Calcagno y sobre Ruta 101 tiene características socioeconómicas de menor nivel con un área importante de viviendas en cooperativas y existencia de asentamientos irregulares sobre la calle Las Gaviotas. Las áreas de acceso a la Ruta 101 están altamente degradadas por la presencia de edificaciones abandonadas y usos residuales como áreas de volquetas y basurales. El área posee grandes oportunidades de ser ocupada por usos del suelo calificados asociados a la ampliación del Aeropuerto. (Plano No. 3.7.2)

Área 3

Interfase entre Calcagno y Buenos Aires, Ruta Interbalnearia y Norte de Lagos Areneros

En esta área se realizó el relevamiento con el objeto de verificar los usos de las grandes extensiones de tierra que existen con producción agrícola. Es un área mixta donde convive el uso agrícola con la residencia suburbana, cooperativas de vivienda, algunas viviendas precarias y predios sin fraccionar.

Al Sur de la Ruta Interbalnearia entre camino Cruz del Sur y la calle Almenara existe una franja con gran predominio de predios rurales en producción, en suelo suburbano. Las mismas constituyen parte del patrimonio de paisaje de Ciudad de la Costa que se encuentran actualmente amenazadas por la baja rentabilidad de la producción y el avance de los usos urbanos del suelo con la oportunidad del suelo catalogado como suburbano.

Estas áreas tienen capacidad de ser reservadas para posible expansión de la ciudad. (Plano No. 3.7.2).

Área 4

Colonia Nicolich y bordes de Colonia Lamas

Antigua Colonia que surge como centro de servicios vinculada a la producción hortícola del área. Cambia su rol ante el cambio de usos del suelo de rural a urbano; y a su vez ante el crecimiento y proximidad de Ciudad de la Costa.

Posee potencial para adquirir nuevos roles ante la proximidad de ZonAmérica y de la ampliación del Aeropuerto.

Al Este de la Ruta 102 los problemas se dan especialmente relacionados con la falta de servicios y con la inseguridad barrial. Al Oeste de la Ruta 102 los problemas más importantes están relacionadas con la proximidad al aeropuerto y los bajos niveles socio económicos de la población. Existen asentamientos irregulares en espacios públicos municipales en el sector de Colonia Lamas. (Plano No. 3.7.3).

Área 5

Ruta Interbalnearia en todo su recorrido

La Ruta Interbalnearia es ruta nacional y principal conector rápido del Área Costera en su salida de Montevideo. Tiene un trayecto de 16 Km dentro de Ciudad de la Costa, desde su intersección con la Ruta 101 y su llegada al Arroyo Pando. Por sus características de conector rápido con Montevideo y por la cercanía al Aeropuerto Nacional de Carrasco sus bordes y sus áreas de influencia han sido motivo de proyecto y de demanda de territorio por parte de actores privados. Al Sur de la Ruta Interbalnearia la presión de urbanización presenta diferentes características en su carácter urbano y en el nivel socio económico de la población. Al Norte de la Ruta Interbalnearia los usos del suelo alternan entre las villas suburbanas, los usos rurales y los nuevos usos del suelo asociados a servicios dirigidos principalmente a la población de Montevideo.

En el primer tramo, influenciado directamente por la cercanía de la Capital, se localizan los principales nuevos usos urbanos: residencias, campus, áreas recreativas, cementerios privados e infraestructuras de eventos, incluyendo en su recorrido el Camino de los Horneros que lleva a los Clubes de Campo. En esta área también se encuentran importantes áreas rurales productivas. (Plano No. 3.7.3)

El segundo tramo, al norte, se caracteriza por una ocupación residencial más densa con un tejido urbano más consolidado. Al Sur, la ocupación del borde sobre la ruta es de residencias unifamiliares en su mayoría con buen estado de conservación. Encontramos además algunos complejos en Propiedad Horizontal o cooperativas de vivienda.

El tramo de Colinas de Solymar se caracteriza por ser un fraccionamiento de nivel socio-económico bajo al Norte de la Ruta Interbalnearia con presencia de asentamientos irregulares en espacios públicos. La estructura urbana del sector es de características compactas en densidad media. Al Sur de la Ruta predomina una importante área vacante que alterna entre la espesa vegetación y los arenales. (Plano No. 3.7.4)

El tercer tramo coincide con el sector de Pinar Norte; paisaje de periferia con baja estructuración. El área se caracteriza por la importante extensión urbana en baja densidad y se observa el predominio de la autoconstrucción con muchas viviendas en construcción abandonadas, que reflejan el bajo nivel socioeconómico de su población. Existen algunos asentamientos irregulares en el borde Norte de la villa. (Plano No. 3.7.5)

Asentamientos Irregulares

Del relevamiento realizado, se desprende que la Ciudad de la Costa no es ajena al proceso de localización de asentamientos irregulares, los cuales se han desarrollado básicamente en las zonas de borde del tejido urbano: en predios cercanos a la Ruta Interbalnearia tanto al norte como al sur, y en las márgenes del Arroyo Carrasco, en correspondencia con áreas inundables o espacios libres no ocupados por desarrollos residenciales. (Plano No. 3.7.6)

La Unidad de Gestión del Hábitat de la Intendencia de Canelones ha realizado un diagnóstico detallado del sistema habitacional y un relevamiento de las zonas con precariedad física y social, identificando: dos asentamientos (18 de mayo, y Juana de América) en Paso Carrasco, para los cuales se ha iniciado un proceso de regularización. Dos asentamientos sobre la Ruta 101, Santa Teresita y Aeroparque; y situaciones urbanas con alta precariedad, todas ubicadas al norte de Giannattasio, particularmente en Pinar Norte, y Colinas.

3.8. LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURA

La ciudad cuenta con redes de agua potable y electricidad que cubren totalmente el territorio en sus áreas urbanizadas y redes de gas, teléfonos y televisión por cable, con cobertura parcial, pero significativa (Planos No. 3.8.1 a 3.8.5)

Sin embargo, carece de saneamiento en más del 80% de su área urbanizada (Plano No. 3.8.6). Actualmente se usa el sistema de pozos impermeables que se descargan con camiones barométricos para luego trasladar los efluentes a una planta de tratamiento, actualmente desbordada en su capacidad. Estos pozos no siempre poseen la característica de impermeables; con la consecuente contaminación de aguas subterráneas y riesgo sanitario para la población.

El drenaje actual de las aguas en la ciudad es por cunetas de pasto situadas entre la calle y la vereda. En general el drenaje es deficiente, lo que provoca graves incomodidades a los habitantes de la zona y gran deterioro en la red vial. A esta situación se aúna el hecho de que los pozos utilizados como sistema de saneamiento, tienen pérdidas intencionales hacia el nivel freático o las cunetas.

3.9. VIALIDAD Y TRANSPORTE

Vialidad

La red vial actual responde a las particulares características del origen y proceso de crecimiento de la ciudad:

El eje vial principal está representado por la Av. Giannattasio, que en sus 16 km de extensión recorre la ciudad de oeste a este como una ruta de tránsito rápido y actúa como una barrera entre el norte y el sur, más que como un elemento integrador. A este eje se suman las otras dos vías de mayor jerarquía, también en sentido oeste-este: la Ruta Interbalnearia y la Rambla Costanera.

La Av. Giannattasio, tiene doble vía asfaltada con cantero e iluminación central, y calles auxiliares laterales tanto al norte como al sur, sin asfaltar. La Rambla Costanera es asfaltada y su diseño varía en sus diferentes tramos: en algunos sectores posee cantero central y en otros, doble vía sin división central. No posee cordón ni vereda y tiene importantes problemas de señalización e iluminación. La Ruta Interbalnearia, está diseñada como una ruta nacional, asfaltada, sin cantero central, cordón ni vereda.

Este predominio de jerarquía de las vías este-oeste, confieren a la ciudad su carácter de ciudad lineal. Sin embargo, fuera de estas tres vías no existe ninguna otra que permita la conectividad vial continua en sentido este-oeste entre los barrios de la ciudad.

En sentido norte-sur, no existe una vía con las características e importancia de la Av. Giannattasio. De hecho, existen también pocas vías que permitan esa conectividad: Av. La Playa, Av. Racine, Av. Calcagno, Av. Uruguay, Av. Márquez Castro y Av. Pérez Butler. Cabe resaltar que entre Márquez Castro y Pérez Butler, en un trayecto de más de 4 km no existe una calle que permita la conectividad entre el norte y el sur.

DIAGNÓSTICO

PRINCIPALES

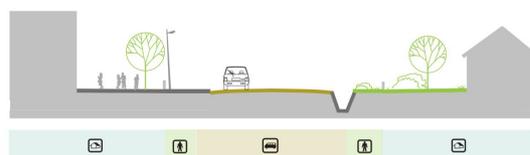
Perfil vial con calles de balastro y carpeta asfáltica con cordón y vereda en algunos tramos.



Calcagno



Márquez Castro



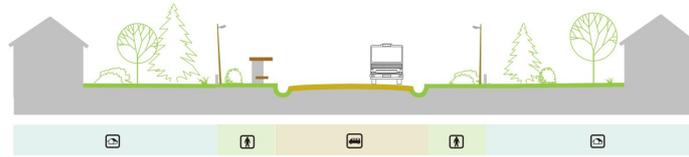
Uruguay al sur

El resto de la trama vial se estructura en forma de “peine”, a partir del eje principal y desde el cual se organizan distintos fraccionamientos, tanto al sur como al norte, adyacentes mas no integrados, generando una importante discontinuidad en la trama vial que marca también la dificultad de integración transversal de los barrios.

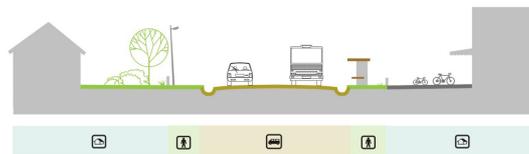
La mayor parte de la vialidad intermedia e interna tiene superficie de balastro, con cunetas de césped o canales de hormigón; sin cordón ni vereda. Esta característica contribuye a la imagen de ciudad jardín. Sin embargo, debido a la escasa pendiente del terreno y el alto nivel de la capa freática, resulta bastante difícil de mantener; razón por la cual, el mal estado de la vialidad representa uno de los problemas más importantes señalados en el diagnóstico participativo.

DIAGNÓSTICO INTERMEDIAS

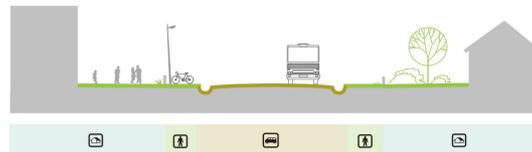
Perfil vial de calles de balasto y cunetas de césped



Amelia Ramirez



Gestido



Calle 53

DIAGNÓSTICO INTERNAS

Perfil vial de calles de balasto y cunetas de césped. Calles transversales sin cuneta y canales de hormigón en algunos puntos.



Con cuneta



Sin cuneta



Con canal

Transporte

Tratar de obtener algo de las rutas actuales de transporte;iiii

3.10. ÁREAS HOMOGÉNEAS

A fin de definir grandes áreas homogéneas dentro de la estructura urbana, se realizó un análisis combinado basado en la información cartográfica disponible en el Sistema de Información Geográfica (COSTASIG) y los resultados de los relevamientos de información primaria.

Se distinguen, en principio, dos grandes zonas: norte de la Ruta Interbalnearia con características suburbanas y rurales; y sur de la Ruta Interbalnearia, con características básicamente urbanas.

Zona Sur de Interbalnearia

Esta zona comprende un tejido urbano más estructurado en relación a la zona norte; sin embargo, presenta importantes diferencias en su conformación interna. A efectos de determinar zonas homogéneas desde el punto de vista demográfico y territorial se analizaron las siguientes variables:

- Superficie de predios
- Textura urbana
- Densidad y Dinámica de población

Análisis por superficie de predios

Utilizando el SIG como herramienta de trabajo, se realizó un estudio por superficie de predio individual, usando como fuente de datos las áreas calculadas por el sistema sobre la capa de información de padrones de la Intendencia Municipal de Canelones.

Este primer análisis cuantitativo permitió la identificación y visualización de la ubicación de grandes predios (mayores de 1500 m²) (Plano No.3.10.1) y consecuentemente, la definición de zonas con características homogéneas en cuanto al tamaño de predios.

Estos resultados se contrastaron y verificaron con los resultados del relevamiento de bordes y se identificaron las siguientes áreas homogéneas: (Plano No. 3.10.2).

Grandes predios en entorno de lagos

Predios con un área mayor a 1500 metros, ocupados total o parcialmente por lagos o con frente al lago. Fueron identificados dentro del relevamiento como “*bordes de lagos areneros*”. Aparecen como antiguas canteras de extracción de arena que sufren actualmente un proceso de fraccionamiento de sus márgenes con destino residencial. Se seleccionó como un área homogénea por sus características naturales y de dinámica urbana; que deberá ser objeto de una consideración especial en la zonificación propuesta.

Grandes predios en bordes urbanos

Corresponden a predios en fracciones mayores a 10.000 m² que se ubican sobre las márgenes de los arroyos Carrasco y Pando. Sobre el Arroyo Carrasco, los predios están ocupados por asentamientos: mientras que sobre el arroyo Pando corresponden parcialmente al cordón dunar sobre el río de la Plata y predios públicos vacantes sobre las márgenes del arroyo Pando. También se incluyen predios al norte de la Ruta Interbalnearia, en el borde urbano de transición con la Zona norte de carácter rural y suburbano.

Grandes predios vacantes

Corresponden a predios ubicados al Sur de la Ruta Interbalnearia en suelo urbano, ya sea vacantes u ocupados por actividades agrícolas o áreas forestadas. Poseen superficies superiores a los 10.000 m².

Grandes predios fraccionados

Corresponden a grandes superficies que fueron objeto de fraccionamiento, pero que aún no están ocupados o están aún en la etapa de proyecto, sin evidencia física del fraccionamiento. Se encuentran básicamente al sur del Aeropuerto y en Pinar Norte; dos áreas de gran empuje en el mercado inmobiliario por las ventajas comparativas que ofrecen.

Predios Intermedios Pinar Sur

Pinar Sur posee una característica resaltante respecto al resto de la trama urbana consolidada, en relación al tamaño de predios: predominan los predios con superficies entre 1500 y 2500 m² en una trama consolidada e integrada al resto de la ciudad.

Áreas mixtas con grandes predios

Son zonas donde predominan los predios con superficies superiores a 1.500 m², pero que se caracterizan por su des-estructuración y mezcla con predios pequeños. Coexiste el tejido residencial consolidado en predios de tamaño medio con grandes áreas vacantes, algunas forestadas, con fraccionamientos proyectados o ejecutados pero detenidos con aperturas parciales de sus calles. Así mismo, aparecen sectores con desarrollos de cooperativas de vivienda, sobre predios de menor superficie. El área tiene dificultades importantes de conectividad física que determinan el relativo aislamiento en el que se encuentran algunos sectores y le confieren una baja calidad urbana general.

Áreas de pequeños predios

Son zonas donde el tamaño promedio de los predios es inferior a 500 m². Corresponden a sectores bien definidos en Pinar Norte, Paso Carrasco, Parque Carrasco (City Park), bien insertados en la trama urbana.

Área Consolidada

Corresponde a la mayor parte de la trama al sur de la Av. Giannattasio y a los sectores consolidados al norte de la misma. El tamaño promedio de predios es de 500 – 1000 m², con sectores bien definidos de predios entre 100 y 1500 m² en San José de Carrasco, Pinar Sur, y a lo largo de la Av. Pérez Butler al norte.

Análisis por textura urbana

La clasificación por textura conjuga tres parámetros: el tamaño de la edificación, la concentración o dispersión de las edificaciones y el factor de ocupación del suelo. El primer se refiere al tamaño de las estructuras en términos absolutos y se clasifica en gruesa, media o fina (también referida como “grano” de la edificación); la densidad de edificación se refiere a la cantidad y magnitud de espacios libres existentes en relación a la superficie edificada (disperso o concentrado). Si bien la construcción analítica se hace en base a datos cuantificados, el análisis de este parámetro es básicamente de naturaleza cualitativa, por observación directa de la expresión cartográfica de la variable analizada. El tercer parámetro se construye en términos cuantitativos sobre datos catastrales: superficie construida sobre superficie de padrón que ocupa la construcción. Se debe tener en cuenta que en algunos casos, no existen datos completos para el análisis, por lo que se debe complementar con un análisis cualitativo de la situación.

Al sur de la Av. Giannattasio, en sectores con trama urbana mejor consolidada, la identificación de áreas homogéneas resulta más evidente y se pueden diferenciar cuatro áreas: (Plano No. 3.10.3 y Plano No. 3.10.4).

- Sector Barra de Carrasco, con tamaño y densidad de edificación media. Predominio de vivienda de residencia permanente, mezclado con áreas vacantes de considerable tamaño.
- Sector entre Av. Racine y Márquez Castro con textura de grano medio y concentrado. Coincide con la identificación de la Ordenanza de Ciudad de la Costa como zona urbana. En el relevamiento se identifica con el área más consolidada de Ciudad de la Costa, con predominio de viviendas más antiguas identificadas como viviendas permanentes. Corresponden a los balnearios de Barra de Carrasco, Shangrilá, San José de Carrasco, Lagomar, El Bosque de Solymar y Solymar.
- Área entre Márquez Castro y Pérez Butler hasta Avda. Costanera; con textura de grano fino y concentrado corresponde a un área que de acuerdo al relevamiento mantiene características e imagen de balneario, menor grado de consolidación y mayor proporción de viviendas nuevas. Corresponde a los balnearios de Parque de Solymar, Lomas de Solymar, Médanos de Solymar y parte de El Pinar.
- Área entre Pérez Butler y Avda. Costanera hasta el Aº Pando, textura media y dispersa. Corresponde al balneario El Pinar. Área que se caracteriza por padrones grandes pero con edificaciones también importantes, que junto con la gran proporción de verde dan al área una fisonomía particular dentro de Ciudad de la Costa.

Sobre la Av. Giannattasio y parte de los ejes Calcagno y Pérez Butler al sur, se identifican las zonas con mayor grano y densidad. Coinciden con los sectores de mayor concentración de actividades comerciales: Giannattasio entre Calcagno y Doroteo García Lagos. Pérez Butler entre Giannattasio y Costanera, Calcagno entre Giannattasio y Gestido.

Al norte de la Av. Giannattasio la definición de áreas homogéneas en relación a la textura resulta más difícil, por la falta de consolidación y estructuración del tejido urbano.

- Al oeste del Parque Roosevelt, se diferencian el sector de Paso Carrasco con un grano medio y concentrado y el sector de Parque Miramar con textura de grano y densidad media.
- Al este del Parque Roosevelt e inmediatamente al norte de la Av. Giannattasio, se puede identificar una zona de cierta homogeneidad en la trama, de grano medio y concentrado.
- En el sector de Pinar Norte se distingue un sector de textura fina y dispersa entre Av. Santa Elena y Queguay. En su mayoría viviendas unifamiliares en propiedad común de características modestas, donde aún existen muchos padrones fraccionados vacantes.
- El resto del área, especialmente entre Av. Buenos Aires y Santa Elena, es un sector con características muy heterogéneas en su conformación residencial, con áreas de borde deprimidas y sectores de mejor calidad urbana. Conformada por diferentes tipos de programas habitacionales desde la vivienda individual a distintas promociones de vivienda colectiva tanto de promoción pública como privada. Gran cantidad de espacios públicos y de grandes espacios vacantes.

Análisis por dinámica de población

El análisis de áreas homogéneas por dinámica de población, incluye el estudio de las variables densidad de población y crecimiento poblacional. Se basa en datos censales (1996 y 2004) a nivel de zona censal. (Planos No. 3.4.1 y 3.4.2).

Al oeste del Parque Roosevelt, los tres sectores residenciales existentes presentan características diferentes: Paso Carrasco, es el sector con mayor densidad de población de la ciudad, pero presenta una dinámica de crecimiento baja tendiente al decrecimiento de población en sus sectores consolidados y alto crecimiento sólo en los bordes del tejido; Parque Miramar tiene una densidad baja (menor a 25 hab/ha), con una importante dinámica de crecimiento, tendiendo a ocupar rápidamente los espacios libres disponibles; y Barra de Carrasco, presenta una densidad media-baja; sin embargo la dinámica de crecimiento no es fuerte y aún se mantienen amplios espacios sin ocupar.

Al este del Parque, la dinámica de población permite identificar tres áreas homogéneas bastante diferenciadas al sur de la Av.: una con densidad de población media-alta (hasta 40 hab/ha), entre el Parque y la Av. Márquez Castro, que por su alto grado de consolidación ofrece un dinámica de crecimiento bastante baja; otra de densidad media entre Av. Márquez Castro y Av. Miami y otra de densidad baja hasta el Arroyo Pando. Estas dos últimas con dinámicas medias de crecimiento. (hasta 50 habitantes en el período intercensal).

Al norte se hace evidente nuevamente la dificultad de identificar áreas homogéneas por la escasa estructura social y territorial. Los sectores inmediatos a la Av. Giannattasio de Parque Carrasco, San José de Carrasco, Lagomar y Solymar tienen un comportamiento similar al sector inmediatamente al sur de dicha Avenida. En Solymar y Médanos de Solymar al norte, sin embargo, la dinámica de crecimiento es bastante alta con respecto a otros sectores de la ciudad, confiriéndole una característica especial. El resto de la zona, en las inmediaciones de la ruta interbalnearia, la densidad y dinámica son bastante diferentes y heterogéneas entre sí. (Plano No. 3.10.5)

Síntesis Áreas Homogéneas al Sur de Interbalnearia

A modo de síntesis, combinando los resultados del análisis de áreas homogéneas, relevamientos de usos del suelo en bordes urbanos y áreas centrales, y la dotación de equipamientos, se definen las siguientes áreas homogéneas a considerar en la propuesta de ordenamiento territorial:

Paso Carrasco y Barra de Carrasco: Áreas que requieren el desarrollo de propuestas de planificación en una dimensión más concreta para la ordenación detallada y completa, en consideración de la dinámica y lógica internas observadas en el sector.

Colinas de Solymar Norte y Pinar Norte (al norte de la Interbalnearia). Áreas que requieren la intervención directa a través de un proyecto urbanístico integral para subsanar los déficits actuales de su población y controlar el importante crecimiento que se ha venido observando en los últimos años.

Áreas al sur de Av. Giannattasio, con alto grado de consolidación actual que se pueden someter a una reglamentación detallada de sus atributos urbanísticos y a la satisfacción de equipamientos y servicios para su población.

Áreas al norte de Av. Giannattasio, que por sus características de escasa homogeneidad y su importancia estratégica deberán ser objeto de proyectos específicos en Zonas Especiales.

Zona Norte de Interbalnearia

Esta zona comprende una mezcla de usos con presencia de actividades urbanas y rurales. A efectos de identificar áreas homogéneas en este sector se analizaron variables diferentes a las empleadas en la zona sur de la ciudad; entre ellas:

- Uso del suelo
- Áreas de fragilidad ambiental (áreas forestadas, bañados, áreas inundables, etc)
- Zonas urbanizadas en suelo no urbano
- Áreas aprobadas para desarrollo de clubes de campo.

El estudio se basó en un contraste a fondo sobre las fotografías e imágenes de satélite disponibles para la zona, sobre la cual se identificaron áreas a preservar por sus características naturales, áreas urbanizadas, áreas con uso agrícola, áreas con usos no agrícolas. (Ver Plano No. 3.10.6).

Entre las áreas a preservar por sus características naturales destacan los bañados de los Arroyos Carrasco y Pando que ocupan aproximadamente 933 ha dentro del perímetro de estudio de Ciudad de la Costa; y las áreas inundables de los cursos de agua existentes en la zona y las áreas forestadas (205 ha). Así mismo, se identificaron como áreas a preservar aquellas áreas agrícolas en producción (430 ha).

El área potencialmente disponible para desarrollo de clubes de campo (1.430 ha), se encuentra vacante en un 75%. Internamente la zona no presenta una propuesta integrada.

Los clubes construidos hasta el momento presentan un patrón totalmente desarticulado entre si y con su entorno.

En la zona norte también existe ocupación del suelo por tejido urbano tradicional. Aeroparque y Colonia Nicolich, son antiguas colonias que surgen como centro de servicios vinculada a la producción hortícola del área y que posteriormente cambia parcialmente su rol ante el cambio de usos del suelo de rural a urbano. En ambos casos existe un importante deterioro de la calidad urbana. Aparte de estos centros tradicionales existen sectores ocupados por la expansión reciente del tejido urbano de Ciudad de la Costa, en forma adyacente a la ruta interbalnearia: Colonia Lamas, Colinas de Solymar Norte y Pinar Norte. Se caracterizan por la baja estructuración de la trama urbana, el predominio de viviendas de autoconstrucción, presencia de algunos asentamientos irregulares en espacios públicos y un importante número de viviendas en construcción abandonadas.

Los resultados del contraste a fondo, permitirán posteriormente definir áreas homogéneas para propuestas de desarrollo y ordenamiento territorial en este sector del área de estudio.

3.11. NORMATIVA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Sobre Ciudad de la Costa aplican diversos instrumentos legales con incidencia en el aspecto territorial, tanto de carácter nacional como departamental. El Anexo IV presenta un listado de las leyes y decretos de carácter nacional.

Sin embargo, son de especial interés por su marcada influencia en el proceso del COSTAPLAN, la Ordenanza Marco de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa y su Área de Influencia Inmediata, (Decreto 40/02 de abril del 2002 y Decreto Modificativo 43/02); la Ordenanza de Clubes de Campo y su Reglamentación (Resolución 4699 del 23/12/1998 y Resolución No.3062 del 10/08/1999) y la Ordenanza de Subdivisión de Tierras Decreto No. 1690 - Resolución No. 1508 del 4 de abril de 1984.

De la Ordenanza Marco, se toma en especial consideración el *Régimen del Suelo*. Éste considera la existencia de dos sectores de Suelo Urbano (Paso Carrasco y Ciudad de la Costa) con una extensión de 20,57 km², apenas el 18% del ámbito territorial de actuación. La mayor extensión del territorio corresponde a Suelo Suburbano (43 km²) y Suelo Rural (34,86 km²). El suelo suburbano se extiende al norte de la Ruta Interbalnearia, incluyendo los padrones en una franja de 250 metros al norte de la misma. Estos padrones anteriormente de carácter rural y con superficies superiores a las 100 ha, fueron posteriormente fraccionados; de modo que actualmente, existen padrones con régimen de suelo suburbano ubicados a más de 1 km al norte de la Ruta Interbalnearia. (Plano No. 3.11.1)

En cuanto a la aplicación de *disposiciones sobre alturas y afectaciones arquitectónicas y urbanísticas*, la Ordenanza define territorialmente 3 zonas en suelo urbano y suburbano: Zona Genérica, Zonas Específicas y Zonas Protegidas. Las zonas específicas introducían variaciones en las alturas y retiros; sin embargo, una modificación posterior al decreto inicial, revirtió estas especificidades, manteniendo las alturas máximas para todo el territorio de actuación, en 8,50 metros, el factor de ocupación del suelo en 40% y el factor de ocupación total en 120%. Las zonas protegidas se refieren a los padrones con lagos y a aquellos ubicados en la faja de protección costera.

El artículo 61 de la misma Ordenanza define las áreas preferenciales para el emplazamiento de los Clubes de Campo en Zona Rural: Predios con acceso directo o inmediato desde el Camino de Los Horneros, en todo su trayecto y predios al este del Camino Eduardo Pérez, en El Pinar. (Plano No. 3.11.2)

Si bien los lineamientos contenidos en estos instrumentos, no se consideran inamovibles, se toman como el marco de inicio para posteriormente estudiar y analizar aquellas situaciones que deben ser objeto de cambios y aquellas que deben permanecer en el tiempo. En especial el régimen de uso del suelo, la zonificación propuesta y el emplazamiento y características de los Clubes de Campo.

3.12. EL DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO: PROBLEMAS Y SOLUCIONES

Talleres participativos con la sociedad civil y política de la Ciudad

En el marco del sistema de participación territorial SIPART, parte integral de la metodología del COSTAPLAN, y en el entendido que todo gran proyecto de inversión local, como los que dan cuenta de este proceso de planificación, debe realizarse promoviendo la participación de una ciudadanía activa, durante el proceso de diagnóstico se realizaron diversos talleres convocando al más amplio abanico de organizaciones pertenecientes a la sociedad civil y sociedad política de la Ciudad:

- Taller con referentes políticos
- Taller con ediles y diputados de todos los partidos
- Taller con referentes de las distintas áreas de la IMC
- Taller con comerciantes y empresarios
- Taller con servicios públicos
- Taller con transporte (ómnibus, taxis, remises, camionetas de escolares)
- Taller con organizaciones sociales
- Taller con Jóvenes

En todos los casos, y más allá de las diferencias entre cada taller, la dinámica de trabajo de los talleres se compuso de tres grandes momentos:

- Presentación del COSTAPLAN, haciendo especial hincapié en que se trata de un proceso de planificación estratégica, con una mirada de largo plazo así como con implicaciones de corto plazo, en todas las dimensiones del desarrollo, sintetizándose en cuatro vértices: el territorial, el institucional, el productivo y el social.
- Diagnóstico de la situación actual. Señalar cuáles son los tres principales problemas de la Ciudad.
- Visión de prospectiva. Ensayar posibles escenarios deseables para el futuro de la Ciudad.

Al momento de trabajar sobre la definición de los problemas de la ciudad a modo de diagnóstico, se fueron señalando diversas problemáticas relacionadas a la Ciudad, la mayoría de las cuáles tuvieron una muy alta frecuencia por parte de los distintos grupos

constituidos. En tal sentido, los aspectos relevantes que surgieron en los talleres realizados estuvieron vinculados a:

- Infraestructuras y servicios urbanos
- Medioambiente
- Estructura política del territorio
- Sociedad y economía
- Identidad cultural.

Problemas de orden territorial

1.- Problemas relacionados con la *carencia de infraestructuras básicas*. Tienen un aspecto fundamental relacionado con la falta de saneamiento y el mal estado de las calles, con el deficiente escurrimiento de las aguas pluviales asociado a su vez a la falta de cunetas. En relación al saneamiento se destacó por parte de los vecinos la ausencia de planes para las áreas no comprendidas en la Etapa 1 del Proyecto de Saneamiento.

2.- Problemas asociados a la *deficiencia en los servicios públicos*. Falta de alumbrado, falta de mantenimiento del arbolado y la falta de limpieza de los lugares públicos. En cuanto a la dotación de equipamientos de servicios, se hace notar la falta de un cementerio público y de un Hospital con maternidad.

3.- Problemas relacionados con el *diseño urbano y la aplicación de las ordenanzas*. En general es notoria la ausencia de ordenamiento territorial. Como problemas específicos destacan el mal trazado de las calles internas, la ausencia de ciclovías, las deficiencias en la aplicación del nomenclátor y la privatización de las veredas públicas. Particularmente se observa la rambla con carencias de diseño, mal señalizada y con funciones imprecisas en cuanto a si se trata de una rambla para paseo o de una vía rápida.

4.- Problemas de *carencias de ámbitos relacionados con la cultura*. Se detecta la necesidad de contar con centros culturales, educativos y recreativos como teatros, salas de cine, bibliotecas, plaza de deportes, espacios libres para jóvenes y para niños.

5.- Problemas relacionados con la *inseguridad pública*, los hurtos y la escasa capacidad de la policía para identificar a los criminales. Por otro lado se detecta la inseguridad vial en las avenidas Interbalnearia y Giannattasio y la accidentología asociada.

6.- Problemas relacionados con *tránsito y transporte*, ausencia de transporte público interno y ausencia de conexión entre el Norte y el Sur de Ciudad de la Costa. El transporte público es caro, lento, no cumple horarios y se encuentra mal mantenido. Se detecta a su vez un avance de la informalidad en el transporte y un abuso de los transportistas transitando calles no habilitadas a altas velocidades.

Problemas relacionados con el medio ambiente

1.- Problemas relacionados con la *falta de saneamiento y prácticas insalubres* como la utilización de robadores de pozos negros, el alto nivel de las napas freáticas, y la

existencia de las piletas de oxidación en Pinar Norte. Se plantean inquietudes relacionadas con el tipo de saneamiento a realizarse y con la ubicación de las futuras plantas de tratamiento.

2.- Problemas relacionados con la *falta de higiene ambiental*, la existencia de basurales, playas sucias fuera de temporada alta, calidad de aguas del Arroyo Pando y Arroyo Carrasco.

3.- Problemas relacionados con el *incumplimiento de normas y el contralor de los organismos públicos*, como la reducción de las áreas forestadas, la reducción en el número de montes, la falta de una gestión adecuada de los lagos y falta de control de permiso para areneras.

4.- Problemas relacionados con el *verde urbano*. Existencia de espacios verdes y montes descuidados, falta de cuidado del parque lineal de la Franja Costera y el Parque Roosevelt, inadecuadas especies de árboles para esta Ciudad, falta de espacios verdes en el área Oeste.

5.- Problemas relacionados con los *cambios en el ecosistema*. Desaparición del cordón dunar, inundaciones en invierno y exceso de polvo en verano. Los talleristas identificaron una falta de sensibilidad de las políticas públicas hacia los problemas ecológicos de la costa.

Problemas relacionados con la gestión política municipal

1.- *Falta de autonomía que tiene la Junta Local* al no haber sido integrada la Junta Electiva. Esto se une a una deficiente comunicación entre la Junta Local y los vecinos y una falta de confianza de los vecinos con las autoridades municipales. Existen dificultades para la delimitación y determinación de áreas de influencia de la Ciudad.

2.- Desde el punto de vista administrativo se detecta una *excesiva centralización de funciones y una mala atención para la realización de trámites*.

3.- Con respecto a la *Contribución Inmobiliaria* se considera que en muchos casos es abusiva existiendo un alto índice de morosidad. Por otro lado el Fondo de la Zona Balnearia nunca ha sido volcado en la Costa.

Problemas relacionados con la economía y la sociedad

1.- La Ciudad de la Costa es vista por los participantes en los talleres como una *ciudad escindida* donde el Norte y el Sur tienen realidades diferentes. La proliferación de asentamientos irregulares y de áreas de pobreza y desempleo no ha sido ajena a la Ciudad de la Costa.

2. La *ausencia de medios de comunicación* en la Ciudad colabora con la fragmentación social.

3.- Por otro lado se observa un proceso de *desaparición de quintas productivas* que existían en el área rural próxima.

Problemas de identidad cultural

- 1.- Se identifica la *necesidad de construir una ciudadanía activa* y que sea capaz de nuclearse en torno a una identidad común.
- 2.- Desde el punto de vista de la imagen urbana se busca mantener la *identidad de ciudad jardín*.
- 3.- Se detecta a su vez un gran crecimiento de la *cultura de la informalidad*.

Entrevistas con informantes calificados

El diagnóstico de la ciudad fue complementado con entrevistas a informantes calificados en Materia de Ordenamiento Territorial, bajo un esquema similar al de los talleres: identificación de principales problemas y visión prospectiva de la ciudad.

De estas entrevistas surgen los siguientes aspectos relevantes relativos al diagnóstico de la ciudad:

- Las zonas costeras por lo general suelen atraer a las poblaciones, sobre todo si se encuentran en las cercanías de los centros más poblados, como es el caso de la Ciudad de la Costa, con respecto a Montevideo.
- Hasta hace unos años, la Ciudad asumió básicamente un rol como receptor de turismo montevidiano hacia los fines de semana y especialmente las vacaciones de verano. Las primeras edificaciones fueron justamente casas de veraneo, aprovechando el entorno natural y las playas.
- Es en los años ochenta que comienza a transitarse por un nuevo rol: el mercado inmobiliario en la capital comienza a elevar los precios de los alquileres, por lo que una primera oleada de residentes pasa a vivir a la Ciudad de la Costa ocupando las casas de veraneo, obligando a su readecuación para el uso todo el año. Se trata de una oleada de residentes que no tiene más remedio que vivir en la Ciudad dadas las dificultades por conseguir residencia en Montevideo. La segunda oleada, mientras tanto muestra características muy distintas: opta por un estilo de vida de mayor contacto con la naturaleza, con mayor espacio, y con cierta tranquilidad que ya la capital difícilmente podía ofrecer. Esta generación de residentes, de comienzos de los noventa, dinamiza el mercado de construcción en la Ciudad, y a diferencia de años anteriores, canaliza el crédito del BHU, lo que permite una mayor formalización con respecto a las viviendas edificadas antes, aunque siempre con ausencia de planificación territorial por parte de los poderes públicos. Estas sucesivas oleadas, junto al crecimiento de los asentamientos en la zona, termina por hacer de ésta, la Ciudad del país con mayor crecimiento demográfico en los últimos años.
- Con la crisis de comienzos del 2000, numerosas familias residentes en la Ciudad de la Costa debieron asumir diversas estrategias de sobrevivencia tendiente a reducir costos, entre las cuales destaca acercar las distancias entre lugar de trabajo y residencia: el vivir lejos del trabajo se vuelve un lujo, por lo que muchos se desplazaron a Montevideo. El estado de las calles, y las políticas de tributación

municipal también apoyan las decisiones de salida. Otros mientras tanto, ante la ausencia de fuentes laborales o por los bajos ingresos, deciden migrar hacia el exterior. El resultado en ambos casos es un cierto vaciamiento en la Ciudad, que llevó a que muchos pensaran que el boom de crecimiento que la caracterizó en los noventa, era ya cosa del pasado. Sin embargo, este proceso comienza a revertirse fundamentalmente desde el 2004, y en los hechos el último período intercensal revela un crecimiento de la Ciudad que si bien menor al guarismo de los noventa, continúa siendo el mayor del país.

- Los problemas relevados por los entrevistados han sido:

- / contaminación auditiva,
- /contaminación visual,
- /contaminación de las aguas,
- /avance dunar,
- /avance de la costa,
- /alto riesgo de accidentes en Giannattasio y Rambla,
- /carencia de infraestructuras,
- /estado de las capas freáticas (35% de las muestras con nivel de agua entre 20 y 50 cm.),
- /falta de saneamiento,
- /calles rotas,
- /escasez de locomoción interna,
- /lentitud del transporte hacia y desde Montevideo,
- /falta de planeación en el uso de los suelos,
- /escasez de espacios públicos con infraestructura adecuada,
- /cultura de la informalidad donde “todo vale”,
- /fragmentación social,
- /ciudad escindida.

Análisis de Problema - Solución

Como se puede observar, la mayoría de los problemas responden al vértice territorial, Buena parte de las problemáticas expuestas, además, encuentran solución sólo en la perspectiva de un proceso planificado de tal manera que los futuros acontecimientos puedan enmarcarse en un conjunto de proposiciones previamente establecidas por parte de los propios vecinos, lo que constituye –como ya se dijo- el objetivo medular del COSTAPLAN.

Es de observar también, que los grandes problemas sociales detectados por los Talleres (pobreza, desempleo), responden a causas estructurales, y su solución radica en otras órbitas de gobierno, lo que obliga a la **coordinación interinstitucional** a los efectos de poder encontrar soluciones verdaderamente eficientes.

En los talleres se plantearon algunas posibles soluciones a los problemas planteados que fueron evaluados por el equipo técnico.

- La mayoría de las necesidades tienen su solución a través de la planificación de carácter estratégico y del ordenamiento del territorio. Las siguientes fases del COSTAPLAN recogen las soluciones planteadas para las instancias propositivas.

- Se decidió comenzar a atender los problemas más urgentes a través del COSTAYA: acciones concretas a corto plazo apoyadas en la organización de Unidades de Gestión en un **proceso de participación** en el que se reforzaran los capitales sociales tendientes a generar ciudadanía y despertar sentido de identidad.
- Se decidió la implementación de medidas cautelares durante la preparación del COSTAPLAN, en temas relacionados con la conservación del cordón dunar, la expansión del tejido urbano, especialmente al norte de la ruta interbalnearia y la gestión de los lagos.

3.13. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Las siguientes conclusiones se basan en la información recopilada, las entrevistas con actores calificados y los distintos talleres realizados y constituye una síntesis que interrelacionando los diversos aspectos sectoriales estudiados permita obtener una visión integral y consensuada de la situación actual de Ciudad de la Costa y de los principales aspectos a considerar en la fase de desarrollo de la propuesta territorial.

Cabe destacar que el trabajo realizado se acota fundamentalmente al vértice territorial; si bien se trabajó coordinadamente con los referentes de cada área de la Intendencia de Canelones para los tres vértices restantes. Los vértices desarrollo humano, productivo e institucional, de alguna manera tienen sus correlatos en lo territorial, y se toma en consideración la traducción espacial de los requerimientos de cada uno.

El Soporte Natural

Las características del espacio natural sobre el que se ubica la Ciudad de la Costa, dan una relevancia especial a los aspectos ambientales dentro del COSTAPLAN.

El territorio fuertemente relacionado a la costa, con extensas playas, dunas y abundante vegetación, aunado a su relieve plano con un alto nivel de la napa freática, confiere a la zona características de alta vulnerabilidad ambiental. Por tanto, toda propuesta de ordenación del territorio debe contemplar medidas especiales en relación a los aspectos ambientales. En tal sentido aparecen como prioritarias a considerar en las estrategias de desarrollo futuro:

- La recuperación del cordón dunar, afectado negativamente por la urbanización de espacios costeros, y por el corte de dunas para drenaje de pluviales
- La recuperación forestal, mantenimiento y recambio de especies.
- El control de cumplimiento de las normas sobre explotaciones de arenas en la zona.
- El control sobre los lagos, regulación de uso y mantenimiento
- La consideración de medidas especiales para reducir el nivel freático a partir de propuestas específicas de saneamiento y drenaje pluvial.

Se identifica entre los vecinos la voluntad expresa de **vivir en una ciudad jardín**, que conserve el fuerte vínculo con la naturaleza que los llevó a elegir este lugar para asentarse.

La Estructura del Territorio

La particular forma de crecimiento de la ciudad, derivada de la actuación independiente de promotores y urbanizadores privados en la construcción de balnearios que no formaban parte de un plan global e integrador, es la principal causa de las debilidades actuales de la ciudad desde el punto de vista urbanístico.

Se enfatizó la estructura de ciudad lineal inducida por el principal eje vial Av. Giannattasio, que se concibe como una ruta doble vía de tránsito rápido, que fractura el tejido residencial y agudiza la pre-existente fragmentación entre el norte y el sur, tanto en lo territorial como en lo social: Las organizaciones sociales, como se observa en la delimitación y ubicación de las comisiones de base territorial, siguen esta misma definición.

La suma de fraccionamientos, adyacentes mas no integrados, muestra en la trama vial una discontinuidad en la estructura urbana que marca también la dificultad de integración transversal de los barrios. Estos conservan la lógica de su trazado original, con vinculación en peine desde las vías paralelas a la costa, sin continuidad interna, dificultando la conformación de un sistema de transporte público eficiente.

Se agudizó la carencia de servicios y equipamientos, mostrando la ausencia de espacios colectivos equipados, que permitan el intercambio y la interacción deseable y necesaria en un centro urbano de la magnitud poblacional de Ciudad de la Costa. La ausencia de centralidades contribuye a la baja identidad urbana de la ciudad.

La Ciudad de la Costa no es ajena al proceso de localización de asentamientos en la periferia de la capital. Se localizan sobre todo en predios cercanos a la Interbalnearia y en las márgenes del Arroyo Carrasco. Se deberá contemplar el diseño de un programa de actuación que permita detener el avance de la informalidad, mejorándose la fiscalización en aquellas prácticas que notoriamente violentan la calidad de vida del conjunto de la población.

El reto de conformar una **identidad e imagen urbana propias de la Ciudad de la Costa** deberá enfocarse hacia la **integración física y social de sus diferentes sectores**, sin perder la identidad barrial, y a la **creación de nuevas centralidades** que otorguen la posibilidad de interacción urbana.

Los Conflictos de Usos del Suelo

Los conflictos de usos del suelo a los que nos referimos son inherentes a los suburbanos metropolitanos de las grandes ciudades. Los intereses disímiles de los actores del territorio, la especulación inmobiliaria en áreas de demanda de suelo urbano, la persistencia de lógicas que provienen de la génesis de estos territorios y de sus

características naturales se traducen en una yuxtaposición de usos, a veces no compatibles.

Suelo productivo en área suburbana: Existen predios al sur de la Ruta Interbalnearia con área superior a los 1500 m²; muchos de ellos aún en producción. Su uso responde fundamentalmente a la vocación original de estos suelos y forman parte de una región productiva que antes tenía continuidad al Norte de la Ruta Interbalnearia. Es así que hoy se encuentran bolsones productivos en áreas clasificadas como suburbanas, cuya rentabilidad productiva difícilmente compite con el uso urbano.

Suelo suburbano al norte de la Ruta Interbalnearia: La Ordenanza de Ciudad de la Costa establece como límite norte de la zona suburbana "... límite norte de padrones incluidos en una faja de 250 metros al norte de la Ruta Interbalnearia, fraccionamientos de Colinas de Solymar y Pinar Norte, hasta el Arroyo Pando". La inminencia de la construcción de la doble vía de la Ruta Interbalnearia y el aumento de población proyectado, implicaría una profundización del conflicto de usos entre la Ruta Interbalnearia y éstas áreas pobladas.

Usos urbanos en suelo rural: Otros fenómenos, relativamente recientes que determinan el cambio de uso de suelo al Norte de la Ruta Interbalnearia, están asociados a las ventajas de localización para vivienda de clases medias y altas, en forma de clubes de campo o fraccionamiento en grandes lotes. La localización sobre ejes conectores metropolitanos se basa no solo en accesibilidad al centro de la ciudad, sino en la calidad del paisaje que aún conserva sus características rurales. La oportunidad inmobiliaria de grandes predios con bajo valor económico hace viable este proceso.

La nueva residencialidad en forma de Clubes de Campo, promueve fraccionamientos en Propiedad Horizontal, cerrados, donde las calles y los espacios de esparcimiento son de propiedad y uso exclusivo de los copropietarios. Este modelo de residencia en áreas rurales no se limita a los Clubes de Campo, sino que se extiende a fraccionamientos en chacras de 5000 m² para uso residencial, de tipo cerrado aunque con acceso público.

El avance de los usos urbanos hace que el valor del suelo en estas áreas rurales aumente. La producción rural se ve poco rentable relativamente, por lo que algunos propietarios venden sus predios.

Fraccionamientos en la faja costera: En las últimas décadas, a partir del crecimiento vertiginoso de Ciudad de la Costa, en ausencia de marco regulador acorde a la atención de temas ambientales, se admitieron fraccionamientos en la faja costera sobre el cordón dunar. Los predios afectados se encuentran en El Pinar Sur sobre el Río de la Plata llegando a la desembocadura del Arroyo Pando. Debido al corrimiento de las márgenes de este arroyo y a causa de los movimientos naturales de las dunas algunas construcciones sufren el avance de la arena quedando en muchos casos inaccesibles. Los predios aun no construidos, sufren una no edificabilidad de hecho, no prevista en las ordenanzas.

Lagos areneros: Los lagos de Ciudad de la Costa, originados por la extracción de arena, forman hoy parte del paisaje característico de Ciudad de la Costa. Estos lagos, en su mayoría de propiedad privada tienen un gran potencial paisajístico. Debido al valor inmobiliario que adquieren las propiedades que cuentan con este recurso, y con el objeto de ganar tierras a los lagos, algunos propietarios han planteado su intención de rellenar parte de los mismos.

Los lagos protegidos por la Ordenanza de Ciudad de la Costa del 2001 tienen grandes potenciales desde el punto de vista del diseño urbano y de las actividades, tanto a nivel turístico como productivo.

En otro orden, podrían cumplir una función relevante desde el punto de vista hidrológico como embalses de amortiguación de crecidas dentro de la red de drenaje. En el caso concreto de la Ciudad de la Costa los lagos existentes ya están funcionando como embalses reguladores de caudal (el caso más claro son los lagos aguas arriba del Canal Artigas). Un eventual avance de las tierras sobre estos lagos tendría un efecto sobre los caudales que circulan por el canal pudiendo provocar inundaciones en la zona cercana. Se estima imprescindible para el futuro el mayor uso de los lagos areneros en su función reguladora dentro del diseño de la nueva obra de drenaje.

El Aeropuerto y sus afectaciones en el área residencial: Las obras de ampliación del aeropuerto prefiguran una gran infraestructura para la región con un fuerte impacto local. El Aeropuerto Internacional de Carrasco prevé ampliar sus pistas y un nuevo edificio para llegada y salida de pasajeros. El nuevo aeropuerto tendrá mayor afluencia de público, y contará con un nuevo acceso desde la Ruta Interbalnearia, cambiando la configuración de la misma entre la Av. Calcagno y la Av. Aerosur. Se prepara para recibir aviones de mayor porte por lo que manejará un tráfico diferente. Se prevé que atraiga a su vez otros servicios asociados a su actividad.

Bajo esta perspectiva de cambio de escala del Aeropuerto Internacional, las áreas urbanas próximas se verán afectadas. No solo por el impacto de la propia infraestructura y de las obras viales, sino por el mayor impacto de los ruidos, ya que se verá aumentado el cono de ruidos y su intensidad, y por la demanda de suelo para nuevas actividades a localizarse en las áreas cercanas.

Las Oportunidades del Territorio

Si bien se han mencionado y analizado los principales problemas de la ciudad y los aspectos a incluir en el proceso de planificación estratégica de la ciudad, es importante visualizar los aspectos positivos y las oportunidades que ofrece el territorio de Ciudad de la Costa.

Las características naturales que confieren a la ciudad una fisonomía particular, pueden ser enfatizadas para lograr esa imagen de ciudad jardín que prefieren sus habitantes, así como para dar un marco para el desarrollo de servicios de entretenimiento, recreación y ocio, a escala metropolitana .

La ausencia de centralidades definidas y la carencia de equipamientos y servicios, podría tomarse como una oportunidad para reorganizar la ciudad, incorporando tensiones transversales al eje lineal con equipamientos colectivos, en función de su potencial y de la imagen deseada. La localización de nuevas centralidades sobre nuevos ejes transversales, como elementos organizadores y estructurantes.

La disponibilidad de espacios vacantes, ofrecen la posibilidad de un crecimiento de la ciudad en estas áreas, ya sea para vivienda o actividades no residenciales.

La presencia del Aeropuerto Internacional, potencia la posibilidad de atraer actividades de servicios de carácter metropolitano, vinculadas a hotelería y centros de negocios y convenciones, ofreciendo además una alternativa de localización para industrias vinculadas a la exportación.

El Parque Roosevelt, ofrece la oportunidad de integración al sistema de parques metropolitanos, en coordinación con la IMM, para actividades de ocio, recreación, comercio, turismo, educación, etc.

Las Ventajas del Territorio

La existencia de numerosas organizaciones sociales activas, que participan en cada barrio, con propuestas concretas para sus necesidades representan un **fuerte capital social** con capacidad de generar proyectos colectivos. (Plano No. 3.13.1). Estos proyectos tienden a desarrollar estrategias para una planificación territorial, basada en la participación activa de sus ciudadanos.

La percepción de **Ciudad de la Costa como un área de oportunidades**, a partir de la idea de que “está todo por hacerse”, es un capital intangible, que puede atraer nuevas actividades dinamizadoras desde el punto de vista económico.

4. PROSPECTIVA

El Diagnóstico se complementa con un análisis prospectivo tendiente a delinear la imagen futura de la ciudad. Esta actividad se basó en dos instrumentos diferentes:

- *Método de diseño de escenarios futuros.* Se basa en una combinación de técnicas que incluyen elementos de los métodos Delphi y de impactos cruzados. En tal sentido se seleccionó una lista de expertos en temáticas diversas a quienes se les entrevistó personalmente en una primera instancia. En una segunda instancia se preparó un documento donde se exponen en forma resumida los principales aspectos de la descripción de escenarios surgidos de la primera entrevista, devolviéndose a los expertos vía e-mail a los efectos de tener una segunda mirada que incluya un análisis específico de aquellas materias donde no hubo unanimidades. En una tercera etapa se estableció el escenario más probable en caso de utilizarse los instrumentos de planificación, esto es, actuando sobre las tendencias negativas, y potenciando los aspectos positivos de la realidad.
- *Talleres de trabajo con los diferentes actores involucrados* de la Ciudad de la Costa, con el objetivo de imaginarse la Ciudad del futuro, y pensar qué roles podía asumir a largo plazo. El mecanismo de participación ha sido un mecanismo fundamental para la elaboración del diagnóstico y generación de insumos a partir de las ideas de los diferentes actores

Como conclusiones más importantes de las **entrevistas a expertos** destacan la coexistencia de dos escenarios futuros opuestos:

- Un escenario negativo incluye la tendencia a exacerbar los problemas actuales: densificación indiscriminada, uso inadecuado de espacios verdes, avance de los fraccionamientos, empeoramiento del ecosistema, saturación del suelo para drenar aguas, debilidad del Estado para gestionar el proceso, ausencia de recursos para instrumentar políticas.
- Un escenario positivo, por su parte, se basa en la proyección de las potencialidades de la zona, así como en la instrumentación de una planificación que ponga frenos a las tendencias negativas.
-

Hay diferencias en los entrevistados en cuanto a los siguientes asuntos:

RAMBLA: En esta materia hay al menos tres tendencias. Una primera señala que el mercado inmobiliario presionará fuertemente para la inversión en esta zona, y por lo tanto la imagen probable es la continuidad de la rambla de Montevideo, con cierta infraestructura e incluso edificios de altura, al estilo de la entrada hacia Punta del Este. Una segunda construye su imagen pensando en la continuidad de la rambla montevideana con una lógica de paseo urbano, aunque manteniendo la

densidad actual de población, sin edificios. Finalmente una tercer imagen es la de no incorporar más inversión a los efectos de no agredir más al cordón dunar.

EDIFICIOS DE ALTURA. Dos posiciones definidas. Por un lado quienes piensan que razonablemente se podrían autorizar la edificación de edificios de hasta cinco pisos en el eje de la Av. Giannattasio y prohibirlo en el resto de la Ciudad. Por otra parte está la posición que ve factible y positivo que se instalen megaproyectos de inversión inmobiliaria, con presencia de torres en distintos sectores de la ciudad, sobre todo Rambla y cercanías con el límite departamental.

INSTALACIÓN DE FÁBRICAS. Dos posiciones. Una es la que no se imagina instalaciones fabriles en la ciudad, ya que para ello es más apto Pando y la Ruta 5. Otra posición sustenta que al Norte de Giannattasio pueden instalarse fábricas, manteniéndose el sur para los emprendimientos comerciales y de servicios.

DENSIDAD POBLACIONAL. Si bien todos los entrevistados manejan en sus prospectivas un aumento poblacional, hay diferencias en cuanto al manejo de la densidad. Una posición señala que en toda la ciudad operarán fraccionamientos que permitirán nuevas construcciones. Otra posición es de la idea que se deben priorizar zonas para densificar, manteniendo la prohibición de fraccionamientos en otras.

INVERSIÓN INMOBILIARIA. En sintonía con los anteriores puntos, una posición entiende que deben priorizarse las inversiones individuales de pequeño y mediano porte, y que las inversiones para desarrollos tipo country deben negociarse pidiendo a cambio inversiones para dotar todos los servicios asociados. Otra posición es de la idea que se debe aprovechar la oportunidad de grandes proyectos de inversión a los efectos de atraer luego residentes de alto nivel económico, como por ejemplo extranjeros.

GRANDES OBRAS PÚBLICAS. También aquí se vislumbran dos posiciones. Una es de la idea que se deben hacer obras de saneamiento y pavimentación en toda la ciudad, imaginándose para el 2030 una especie de Malvín actual. Otra posición es de la idea que el saneamiento debe hacerse en determinadas áreas, dejándose el resto con el tipo de saneamiento actual, y evitar la pavimentación generalizada, de manera de continuar con un perfil tipo campestre.

En los **Talleres de Trabajo**, la dinámica consistió en explicar las diferencias entre proyectar tendencias actuales y pensar escenarios futuros deseables (prospectiva), introduciéndose de esa manera los conceptos de planificación e intervención desde las políticas públicas. El objetivo en los talleres era que los participantes pudieran compartir visiones acerca de cómo se imaginan una Ciudad de la Costa deseable en el horizonte del 2025.

Fruto del trabajo en el conjunto de los talleres surge como un elemento en común la importancia de la planificación estratégica a los efectos de influir en las tendencias negativas de la Ciudad, propiciando cambios urgentes. Es así que para la mayoría de los grupos que trabajaron en prospectiva, los horizontes deseables se diferenciaban notoriamente de los horizontes tendenciales.

En términos generales, la Ciudad deseable del futuro, es vista por los participantes de los talleres como una ciudad que **crece en forma armónica**, manteniendo una buena calidad de vida, protegiendo lugares que ya forman parte de la identidad de la Ciudad: playa, montes, parques, lagos, arroyos y bañado. La impronta que a la ciudad le da el **vínculo con la naturaleza** parece uno de los elementos importantes para preservar la identidad.

Por sus cercanías con Montevideo y por su ubicación de camino hacia el Este, muchos imaginan a la **Ciudad como receptora de turismo** del día, con enorme potencialidad para incluir **roles específicos en materia de deporte, cultura y recreación**.

Una ciudad, además, con un sistema de **transporte público** accesible, moderno y comunicador no solo con Montevideo, sino con la propia Ciudad, vinculando el norte con el sur y los distintas áreas entre sí.

En materia productiva, suele primar una mirada hacia un modelo de **desarrollo a pequeña escala**, cuidando el entorno en el marco de los principios de ecología presentes a lo largo de este análisis. Se resalta también la importancia de la presencia del **Aeropuerto Internacional**, que podría promover actividades en su entorno, por ejemplo hotelería y centros de conferencias.

En suma, en esta etapa de diagnóstico prospectivo se desprende en forma consensuada que la Ciudad de la Costa deberá consolidarse como una ciudad con creciente calidad de vida, socialmente integrada, con infraestructuras adecuadas y con capacidad para aumentar la oferta de empleo para los residentes.

La evolución de la población y los requerimientos de espacio

Se espera para el año 2025 una población entre 132.000 y 137.000 habitantes, lo cual representa un aumento de aproximadamente 48.000 habitantes: es decir, *casi la mitad de la población actual*.

De mantenerse los patrones de ocupación actual del territorio, con una densidad bruta promedio de 15 hab/ha, esta nueva población requerirá un espacio urbanizable de 1600 ha. Si consideramos la densidad promedio en suelo urbanizado, el espacio requerido será de 800-900 ha.

Es por tanto, previsible un proceso de densificación de la ciudad. En algunos sectores, especialmente en los actuales balnearios del sur (como ha ocurrido con el fuerte crecimiento de El Pinar), es factible la densificación de población por ocupación de viviendas de uso vacacional; sin necesidad de ocupar espacios actualmente no urbanizados. En otros sectores, especialmente al norte, será necesaria la urbanización de suelo actualmente no urbanizado y/o el crecimiento en la altura de las edificaciones.

Dentro del marco del COSTAPLAN, es necesario un esfuerzo en estrecho vínculo con los vecinos, para definir hacia dónde y cómo crecer en el futuro, para lograr un espacio mejor estructurado.

Ideas Fuerza

- **Unir el norte con el sur y los barrios entre sí.**
Jerarquización vial y plan de transporte.
- **Equilibrar la tensión lineal sobre Giannattasio** a través de la localización de nuevas centralidades sobre ejes transversales, como elementos organizadores y estructurantes.
- **Identidad de Ciudad de la Costa**
Enfatizar las características naturales que confieren a la ciudad una fisonomía particular para lograr esa imagen de ciudad jardín que prefieren sus habitantes

Estas ideas fuerza (Plano No 4.1.1), constituyen la base para estructurar el modelo territorial dentro del ámbito de actuación del Plan, el cual busca expresar una visión consensuada de todos los actores involucrados en el proceso planificador para concretarlas en intervenciones directas sobre espacios físicos definidos.

El COSTAPLAN como plan estratégico, enfoca sus propuestas al largo plazo; sin embargo, es necesario ordenar el accionar en el corto plazo en la dirección de las Ideas Fuerza. Es así como a partir de los talleres de diagnóstico prospectivo participativo, se seleccionaron algunas propuestas para incluir como parte del COSTA-YA.