

**REVISIÓN PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA MICRORREGIÓN  
DE LA COSTA - COSTAPLAN**

**INTENDENCIA DE CANELONES**

**MEMORIA DE ORDENACIÓN**

# 1. PRINCIPALES CONSIDERACIONES GENERALES

## 1.1 ÁMBITO DE APLICACIÓN: LA CUESTIÓN DE LOS LÍMITES DE LA MICRORREGIÓN DE LA COSTA

Los límites de la Microrregión de la Costa al Sur, Este y oeste están claramente diferenciados por elementos naturales: la costa del río de la Plata al sur, el Arroyo Carrasco al oeste (límite con el Departamento de Montevideo) y el Arroyo Pando al este. Sin embargo el límite norte de la microrregión es un tema de análisis permanente.

Por un lado el Costaplan basa su ámbito de aplicación en lo previsto en la ordenanza marco de Ciudad de la Costa, en el artículo 3 del Decreto N° 6 del 2010 se define el ámbito del Costaplan de la siguiente forma:

*“Las disposiciones del Costaplan se aplicarán dentro del perímetro de actuación territorial que se define a continuación como Micro Región de la Costa según se grafica en Plano N° 01 - “Ámbito Territorial de Aplicación”.*

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

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

***Al este:*** Arroyo Pando.

***Al sur:*** Río de la Plata.”

En la definición original del Plan el límite norte se establece a partir de la caminería, pero a partir del desarrollo de los Planes Parciales de Nicolich y de Camino de los Horneros en los cuales se estudiaron específicamente los territorios limítrofes al norte y se ajustó el límite norte asociado a las lógicas territoriales.

El ámbito del plan, en la presente revisión queda constituido por los Municipios de Ciudad de la Costa, Paso Carrasco y parte de los Municipios de Nicolich. El ajuste hacia el norte, presenta un ámbito con lógicas asociadas a Camino de los Horneros desde la Ruta Interbalnearia hasta la Ruta 101.

## 1.2 ASPECTOS A PROFUNDIZAR

Del análisis realizado en la memoria de ordenación se define los aspectos objetos de la presente revisión. La revisión del Costaplan mantiene los lineamientos generales y el modelo territorial y profundiza aspectos de gestión y desarrollo previstas en el plan. En este sentido, la Revisión del Costaplan es una revisión parcial. En términos de normativa para las áreas urbanas consolidadas se mantienen las afectaciones y criterios de densidad y morfología urbana a excepción de la liberación de las Zonas Específicas que estaban previstas en el plan original y se profundiza. En zonas de desarrollo Concertado y Diferido se determinan normativas diferenciales y previsiones de conectividad, espacio público y Concretamente se definen los siguientes ejes temáticos:

- **ajuste de la categorización de suelo primaria y secundaria:** de acuerdo a las definiciones de las Directrices Departamentales.
- **zonificación:** evaluación y ajuste de la zonificación de acuerdo a la gestión realizada en especial: ZOC, ZOD, ZCA, ZRA,
- **Zonas específicas:** ajuste y actualización de las zonas específicas en función del avance del proyecto de infraestructuras.
- **gestión y seguimiento:** actualización de los organismos de gestión y s
- **instrumentos de gestión:** diseño de herramientas de gestión complementarias al plan.
- **planificación derivada:** incorporación de determinaciones establecidas en los instrumentos derivados por ejemplo planes parciales aprobados
- **programas y proyectos:** el árbol de programas y proyectos se ajustará en base a dos líneas de trabajo: la incorporación de nuevos proyectos en coordinación con el Municipio de Ciudad de la Costa y en base a los nuevos desarrollos surge la necesidad de incorporar programas específicos sobretodo en materia de conectividad e infraestructura

### 1.3 CATEGORIZACIÓN DE SUELO Y ZONIFICACIÓN

El trabajo de la revisión del Costaplan en referencia a la categorización de suelo se realiza en base a:

- la actualización de las categorías y sub-categorías de acuerdo a la Ley 18308 y las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial.
- La incorporación de las categorías y subcategorías definidas desde los planes parciales

- los ajustes en ZOCs y ZODs

En cuanto a la zonificación se establece la adecuación de las zonas de acuerdo a las nuevas categorías, desarrollo de propuestas en zonas concertadas y diferidas que tendrán normativa reglamentada, ya sea zonas genéricas o específicas

#### 1.4 DIRECTRICES DEPARTAMENTALES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: evaluación de la categorización general de suelo

El Documento define ocho directrices claves para el Departamento de Canelones y ordena esas directrices en cuatro grandes dimensiones: Ambiental, Económica, SocioEspacial, e Institucional.

*“Las directrices de índole Ambiental corresponden al establecimiento de reglas para promover la sustentabilidad ambiental, abierta a la validación social, la cual incorpora la evaluación estratégica en la valoración de los aspectos ambientales.*

*Las directrices de dimensión Económica, brindan las orientaciones para el fomento productivo y la localización de actividades económicas, constituyen previsiones de orden general para el ordenamiento del territorio, aportando a la definición de grandes estructuras de servicios, equipamientos e infraestructuras y los sistemas de movilidad.*

*Las estrategias para la cohesión socio territorial se constituyen como directrices Socio - Espaciales, dando orientaciones para la inclusión, accesibilidad y equidad territorial, tanto en el ámbito urbano como en el medio rural, por medio de estrategias tendientes a la optimización de servicios e infraestructuras, mejora de la conectividad y calidad del hábitat y espacios libres.*

*En lo que refiere a lo Institucional, se presenta como marco para su fortalecimiento desde una visión del ordenamiento territorial, del proceso de descentralización política y participación ciudadana, contribuyendo en el abordaje de los planes sectoriales, parciales, locales y microrregionales y su respectivo seguimiento.”*

En el capítulo V) IMPLEMENTACIÓN se establecen las definiciones de usos para las categorías y subcategorías de suelo:

*“Artículo 26°) Para la implementación del punto anterior se definen de modo preliminar con vigencia hasta la aprobación de la ordenanza departamental, las siguientes categorías y subcategorías de suelo para el Departamento de Canelones:*

**a) Suelo rural.** *El suelo rural comprende aquellas partes del territorio del departamento destinadas a explotaciones agropecuarias, forestales, extractivas o similares, en producción o no, así como áreas de valor paisajístico, natural o ecosistémico. Los suelos rurales no pueden contener urbanizaciones ni formar parte de fraccionamientos o*

amanzanamientos con propósito residencial o de ocio, sin proceder a su previa transformación.

No requerirán la correspondiente autorización para edificar en suelo categoría rural productiva, la vivienda del productor rural y del personal del establecimiento y aquellas edificaciones directamente referidas a la actividad rural, cualquier otra edificación requerirá de la autorización correspondiente.

Se distinguen en el suelo rural dos subcategorías particulares: suelo rural natural y suelo rural productivo, según lo establecido en el art. 31 de la ley 18.308.

**b) Suelo suburbano.** Comprenderá las áreas de suelo constituidas por enclaves con usos, actividades e instalaciones de tipo urbano o zonas en que éstas predominen, dispersos en el territorio o contiguos a los centros poblados, en la que los instrumentos no expliciten la intención de su posterior transformación de suelo urbano. Son instalaciones y construcciones propias de suelo categoría suburbana las: habitacionales, turísticas, residenciales, deportivas, recreativas, industriales, deservicio, logística o similares; con independencia de la dotación de infraestructuras preexistentes en el entorno.

**b1) Suburbano preferentemente habitacional.** Comprende aquellas fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas a residencias permanentes y/o ocasionales.

**b2) Suelo suburbano de uso preferentemente turístico.** Comprende aquellas fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas a actividades vinculadas directamente o asociado al desarrollo turístico, deportivo, hotelero, cultura o comercial y/o al disfrute de tiempo libre, aunque tengan uso agropecuario.

**b3) Suelo suburbano preferentemente de actividades productivas y de servicio.** Se define suelo suburbano de actividades preferentemente productivas de bienes y servicios, a las fracciones de territorio de suelo suburbano destinadas directas o indirectamente a actividades industriales, logísticas y de servicios.

**b4) Suelo suburbano en producción.** Se puede categorizar como suelo suburbano en producción a aquellas fracciones que efectivamente se encuentren en producción agropecuaria, forestal, extractiva o similar y se localicen en áreas o partes de territorio categorizadas en general como suelo suburbano por predominar usos, actividades e instalaciones de tipo urbano. El propietario deberá demostrar fehacientemente esta situación, a los efectos de su recategorización como suelo suburbano en producción.

Esta subcategoría se podrá aplicar en el caso de fraccionamientos aprobados no consolidados en ámbitos del territorio predominantemente destinados a producción agropecuaria, forestal o similar y que no cuenten con infraestructuras y en la mayoría de cuyos solares no se haya construido. Solamente se podrá autorizar la edificación mediante un plan especial que proceda al reordenamiento, reagrupación y reparcelación del ámbito.

**b5) Suelo suburbano de vulnerabilidad ambiental.** Se puede categorizar como suelo suburbano de vulnerabilidad ambiental a aquellas fracciones que, teniendo parte de su superficie comprendida en suelo rural natural, sean categorizadas como suelo

suburbano. Puede comprender áreas y zonas del territorio con especial protección. Su categorización tiene por objeto preservar el medio natural, la biodiversidad o proteger el paisaje u otros valores patrimoniales, ambientales o espaciales. Esta subcategoría se aplicará en el caso de fraccionamientos aprobados no consolidados en ámbitos del territorio que no cuenten con infraestructuras y en la mayoría de cuyos solares no se haya construido, en ámbitos del territorio que requieran protección medioambiental. Solamente se podrá autorizar la edificación

mediante un plan especial que en áreas vulnerables o de ecosistemas relevantes proceda al reordenamiento, reagrupación y reparcelación del ámbito.

**b6) Suelo suburbano de expansión.** Se puede categorizar como suelo suburbano de expansión a áreas o partes de territorio adyacentes a suelo urbano con contigüidad espacial o en sus infraestructuras, pero con nula o escasa localización residencial, baja densidad de ocupación o cierto predominio de utilización rural.

**c) Suelo urbano.** El suelo urbano comprende aquellas partes del territorio amanzanadas y fraccionadas, tanto las que poseen las infraestructuras y servicios en forma regular y total como aquéllas áreas parcialmente urbanizadas que se pretenden consolidar como tales. Se distinguen en el suelo urbano tres subcategorías particulares:

**c1) Suelo urbano consolidado.** Comprende áreas y zonas del territorio en áreas urbanizadas dotadas al menos de redes de agua potable, drenaje de aguas pluviales, red vial pavimentada, evacuación de aguas servidas, energía eléctrica, alumbrado público y red de saneamiento; todo ello en calidad y proporción adecuada a las necesidades de los usos a que deban destinarse las parcelas. Su régimen de fraccionamiento y dimensión mínima de padrón se rige por la ordenanza departamental de subdivisión de tierras, Res 1508/84 y normas concurrentes

**c2) Suelo urbano no consolidado.** Comprende el resto del territorio urbano, incluyendo las áreas y zonas del territorio en las que, existiendo como mínimo redes de infraestructuras, las mismas no sean suficientes para dar el servicio a los usos previstos por el instrumento. Pueden ser áreas que presenten zonas degradadas, o fraccionamientos desconectados de la trama urbana consolidada, con una fuerte heterogeneidad en la calidad de la urbanización.

Hasta tanto no rija la Ordenanza de Ordenamiento Territorial o los instrumentos particulares, las dimensiones mínimas aplicables para la categoría suburbana son la Ordenanza Departamental de Subdivisión de Tierras. Resolución 1508/84, para zonas suburbanas, art. 26b

**c3) Suelo urbano de fragilidad ecosistémica.** Se categoriza como suelo no consolidado de fragilidad ecosistémica a aquellas partes del territorio a las que corresponda la categorización de suelo, urbano consolidado o no consolidado, pero se localicen en áreas de elevada sensibilidad ambiental, tanto por su fragilidad ambiental como por su vulnerabilidad frente a las acciones antrópicas. Puede comprender áreas y zonas del territorio con especial protección. Su categorización tiene por objeto preservar el medio natural, la biodiversidad o proteger el paisaje u otros valores patrimoniales, ambientales o espaciales.”

Por otro lado el Costaplan maneja los siguientes conceptos en referencia a la recategorización de suelo:

### **Suelo Urbano**

El suelo categoría urbana comprende las áreas de territorio fraccionadas en forma regular y las parcialmente urbanizadas en las que los instrumentos de ordenación pretenden mantener o consolidar el proceso de urbanización.

### **Suelo urbano consolidado**

Cuando se trata de áreas territoriales dotadas de redes de agua potable, drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, red de saneamiento y vialidad.

Se caracterizan por su notoria intensidad de uso y ocupación del suelo. Su régimen de fraccionamiento se vincula con las infraestructuras y servicios.

### **Suelo urbano no consolidado**

Cuando se trata de áreas territoriales, en las que aun existiendo un mínimo de redes de infraestructuras, las mismas no son suficientes para dar servicio a los usos previstos.

Pueden ser áreas que no cuenten con red de saneamiento, o drenaje de aguas pluviales, o que presenten zonas degradadas, o fraccionamientos desconectados de la trama urbana consolidada, con una fuerte heterogeneidad en la calidad de la urbanización. Estos suelos, serán espacios potencialmente transformables, siempre que puedan ser objeto de acciones específicas para consolidar el proceso de urbanización.

### **Suelo Suburbano**

Es suelo suburbano el ámbito territorial en donde se desarrollan actividades dispersas de tipo urbano o actividades que no siendo propiamente urbanas, se relacionan necesariamente con la ciudad o sirven de apoyo a ésta.

En las áreas de suelo suburbano se pueden desarrollar actividades vinculadas al área urbana; a modo de ejemplo: actividades agrícolas, turísticas y de esparcimiento. Exclúyanse para estas áreas, los usos de vivienda con densidad mayor a una unidad cada 2500 metros cuadrados, así como cualquier tipo de instalación nociva para el medio ambiente y el paisaje.

No podrán realizarse viviendas colectivas o conjuntos de viviendas en estas áreas.

Se prohíbe la extracción de arena en suelo urbano y suburbano, salvo autorización expresa en caso de excavaciones destinadas al sistema de drenaje pluvial de la zona.

### **Suelo Rural**

*El suelo rural abarca aquellos espacios destinados a fines agropecuarios, forestales y aquellos que aunque no estén destinados a la producción, son soporte de la biodiversidad o del paisaje.*

*Estos espacios quedarán excluidos de todo proceso de urbanización y de fraccionamiento con propósito residencial o industrial, de logística o servicios, a excepción de aquellos que puedan ampararse al Art. 39 de la Ley 18308 de Ordenamiento Territorial.*

La revisión del Costaplan como parte del sistema de instrumentos canarios, apunta, también a incorporar estas categorías y subcategorías dentro de las previsiones, estableciendo una correlación entre las categorías, subcategorías y zonas y las categorías incorporadas en las directrices. El objetivo es la homogeneización de la terminología que el departamento de Canelones maneja asociado a diferentes conceptos en materia de gestión del territorio. En el siguiente cuadro se establecen las categorías, subcategorías que integran el costaplan y su relación con la categorización de suelo incluidas en las Directrices Departamentales.

En materia de categorización de suelo, el modelo territorial del Costaplan, definió áreas urbanas consolidadas a partir de la construcción de infraestructuras, entre estas fundamentalmente la red de saneamiento. Las áreas urbanizadas pero sin infraestructuras se definen como urbanas no consolidadas. Al norte, algunos bolsones de suelo suburbano asociado a grandes equipamientos (por ejemplo el Aeropuerto Internacional de Carrasco)

- áreas urbanas no consolidadas que pasan a urbanas consolidadas ya que han sido incorporadas al proyecto de infraestructuras: zona asociada a la cuenca del colector racine, zona externa (parte de la ZOC San José de carrasco Norte y Lagomar norte)
- Zonas de Ordenamiento Diferido en suelo suburbano: pasan a tener categoría urbana no consolidada condicionado a la aplicación del art. 66 de la Lot y legislación departamental vigente. El cambio de categoría se justifica en la medida que las zonas de ordenamiento diferido son zonas que en la elaboración del Costaplan se plantearon como áreas de reserva futura. Vista la consolidación urbana que en materia de infraestructuras se realiza así como la construcción de parcelas privadas se entendió pertinente la liberación de estas áreas previendo nuevas áreas de desarrollo.
- Zona rural al este de Camino Eduardo Perez y Área de Conservación Ambiental de Pando se define el plan Sectorial bañados de Pando.
- Se incorpora el concepto de Área de Desarrollo y de Renovación urbana como forma de gestionar el territorio en piezas que necesitan coordinaciones a los efectos de completar infraestructuras, espacios públicos y/o conectividad. Para cada ADU y ARU se desarrollarán fichas o documentos anexos que atiendan a cada una de las problemáticas a resolver.

REGIMEN ACTUAL		ZONIFICACION PROPUESTA	
Nombre	zona	zona	nombre
Lago la Botavara	ZOC Lagos	ADU	La Botavara
Shangrilá	ZOC	ADU	Shangrilá
San José de Carrasco	ZOC	ADU 1	San José de Carrasco Norte 1
		ADU 2	San José de Carrasco Norte 2
		zona reglamentada	
Lagomar Norte 1	ZOC	ADU 1	Lagomar Norte 1 - 1
		ADU 2	Lagomar Norte 1 – 2
		zona reglamentada	
centro cívico Espacio Lagomar	ZOC	zona reglamentada	
Lagomar Norte 2	ZOC	ADU	Padrón 1213
Montes de Solymar	ZOD	ADU	Lagomar norte 2
		zona reglamentada	Montes de Solymar
		ZCA	Montes de Solymar
Montes de Solymar 2	ZOD	ADU	Montes de Solymar 2
Pinar Sur	ZOD	zona reglamentada	
Pinar Norte	ZOD	ADU	Pinar Sur
		ADU 1	Pinar Norte 1
		ADU 2	Pinar Norte 2
Autódromo	ZOD	zona reglamentada	
Arroyo Pando Norte	ZOD	zona reglamentada	
		ADU	Arroyo Pando
		APT	Arroyo Pando

## 1.5 PLANIFICACIÓN DERIVADA

Incorporación en el modelo territorial del plan local a partir de las determinaciones de los planes locales aprobados: de Nicolich, de Camino de los Horneros ; el plan sectorial del parque Roosevelt y el Programa de Actuación Integrada Zona Franca parque de las Ciencias. Todas las definiciones en materia de categorización, usos del suelo y normativa en los ámbitos de los planes parciales quedan definidos en estos, ya que en la medida que estos instrumentos han profundizado en definiciones particulares.

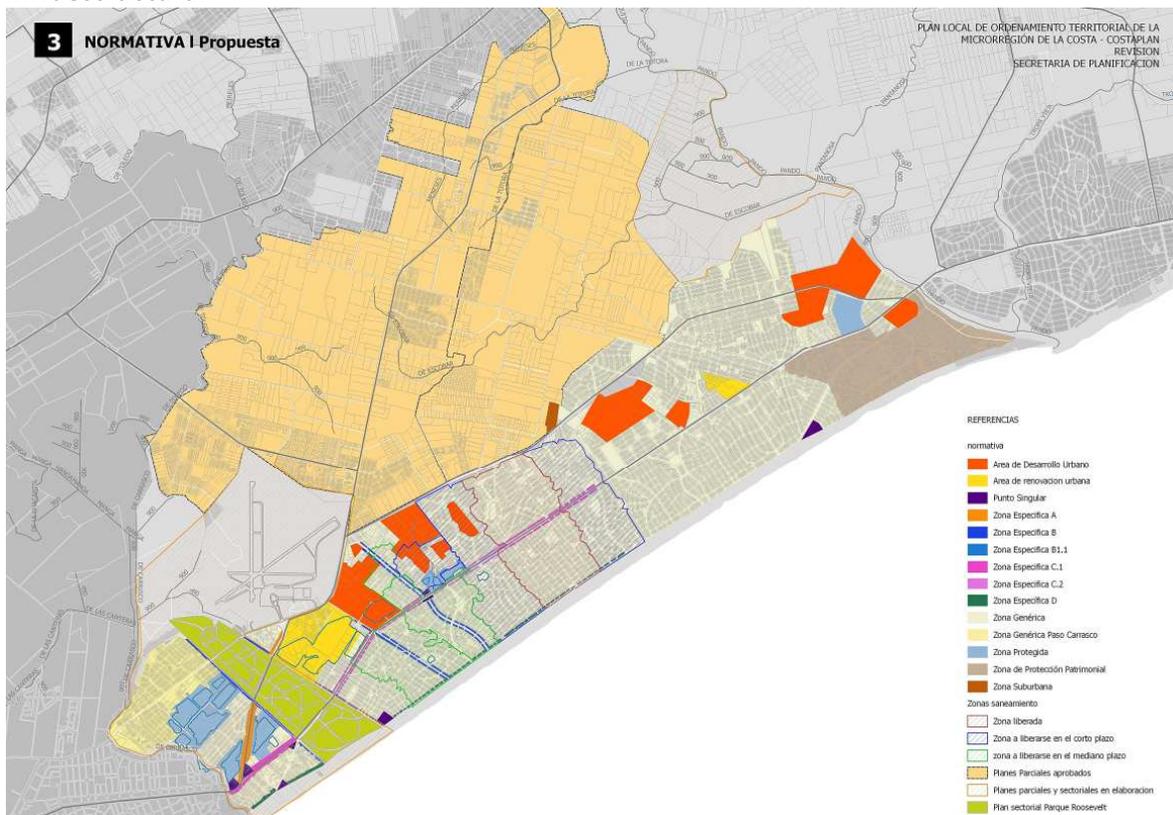
Estos planes se encuentran en diferente grado de avance a saber:

- Plan Parcial Nicolich y Ruta 101: aprobado por Decreto 08/2016
- Plan Parcial Camino de los Horneros: aprobado por Decreto 07/2017
- Parcial Paso Carrasco: en elaboración en etapa de aprobación
- Plan Sectorial Parque Roosevelt: aprobado por Decreto 71/2013
- Programa de Actuación Integrada Zona Franca parque de las Ciencias

## 1.6 ZONAS ESPECÍFICAS

En el Costaplan, se definieron zonas específicas asociadas a normativas diferenciadas sobre algunas avenidas de jerarquía primaria: Avenida de las Américas (Zonas Específica A), Rambla Costanera (Zona específica D), Avenida Giannattasio (Zona Específica C), Avenida a la Playa, Avenida Calcagno, Avenida Alvear-Aerosur y Avenida Marquez Castro (Zona Específica B). La liberación efectiva de estas zonas quedó condicionada a la construcción de la red de saneamiento. Hasta el momento las zonas liberadas son las que corresponden al Municipio de paso Carrasco y a las zonas dentro de la etapa A de saneamiento.

A partir de la consolidación del proyecto de infraestructuras en Zona A, Zona B1 y C1 las Zonas específicas se liberan en esta etapa. Concretamente las Áreas que se liberan en esta etapa son: Rambla Costanera, Av. Giannattasio, Av. Calcagno; todas estas en zonas A, B1 y C1. Las demás Zonas Específicas se liberarán en función del desarrollo de dicho proyecto. Otras Zonas Específicas se liberarán en el corto y mediano plazo. Estas son las que se corresponden a la zonas B2, B3 y Zona externa 3 (ver plano informe OSE en memoria de información). Otras zonas se liberarán a medida que se consoliden las obras de infraestructura.



El diseño de las Zonas Específicas aprobadas por el costaplan apuntaron a generar tipologías diferentes sobre áreas destacadas, pero sin dejar de lado la imagen de ciudad jardín a la que apuesta el Plan. Es por esto que se mantuvo la relación de suelo impermeabilizado y suelo verde a través de un FOS Verde del 50% y un FOS de 40%. En los casos en que se modifica la altura admitida se aumentaron los retiros laterales y se incorporaron conceptos como la distancia mínima entre bloques y la distancia máxima de fachada continua a los efectos de evitar grandes superficies continuas construidas.

Por otro lado, la definición propia de la zona específica está principalmente determinada por la modificación de parámetros como la altura, el FOT y las densidades de los usos residenciales, lo que permite mayores edificabilidades y aprovechamientos del suelo.

En la presente revisión se incorporan 3 nuevas Zonas Específicas con mayores edificabilidades que las originales, pero con los mismos criterios de diseño normativo, las que se aplicarán exclusivamente en parte Áreas de Desarrollo y Áreas de Renovación Urbana de acuerdo al potencial de desarrollo de cada una de estas y en función de la consolidación de las infraestructuras:

- **Zona Específica E:** altura: 29 m – 10 niveles; FOT: 400%; densidad: área predio/300 por nivel
- **Zona específica F:** altura: 38 m – 15 niveles; FOT 600%; densidad: área predio/300 por nivel
- **Zona Específica G:** altura: Hasta 60 m condicionado DINACIA; FOT: 600%; densidad: área predio/300 por nivel

		<b>COSTA PLAN / alturas - afectaciones - condiciones urbanísticas</b>			
		Secretaría de Planificación			
<b>ALTURAS, AFECTACIONES Y CONDICIONANTES URBANÍSTICAS</b>					
<b>Zonas Específicas (ZE)</b>		<small>con zonas específicas y pequeñas áreas geográficas particulares, para las cuales se definen parámetros especiales de edificación para uso residencial de vivienda colectiva de 3 o más unidades o comercial según</small>			<b>vivienda colectiva</b>
<b>Zona Específica A</b>					
Avda. de las Américas		12,30m	40%	160%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel
<b>Zona Específica B</b>					
Avda. a la Playa	50m	13,50m	40%	160%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel
Avda. Racine	40m				
Avda. Calcagno	40m				
Avda. Alvear/Avda. Aerosur	40m				
Avda. Márquez Castro	40m				
Avda. Pérez Butler	40m				
<b>Zona Específica C</b>					
Avda. Giannattasio: Zona Puente Carrasco-Alvear y Calle Nº 70-Arroyo Pando	40m	8,5m	40%	120%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel
Avda. Giannattasio: Zona Avenida Giannattasio entre Avenida Alvear y Calle Nº 70 _ Espacio Lagomar	40m	13,50m	40%	160%	unidades en PB=área predio/250, unidades en PA <=área predio/250 por nivel
<b>Zona Específica D</b>					
Rambla Costanera Presidente Tomás Berreta y Avenida Costanera	50m	12,30m	40%	160%	unidades en PB=área predio/400, unidades en PA <=área predio/400 por nivel
<b>Zona Específica E</b>					
ADU Y ARU		29 m – 10 niveles	40%	400%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel
<b>Zona Específica F</b>					
ADU Y ARU		38 m – 15 niveles	40%	600%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel
<b>Zona Específica G</b>					
ADU Y ARU		Hasta 60 m condicionado DINACIA	40%	600%	unidades en PB=área predio/300, unidades en PA <=área predio/300 por nivel

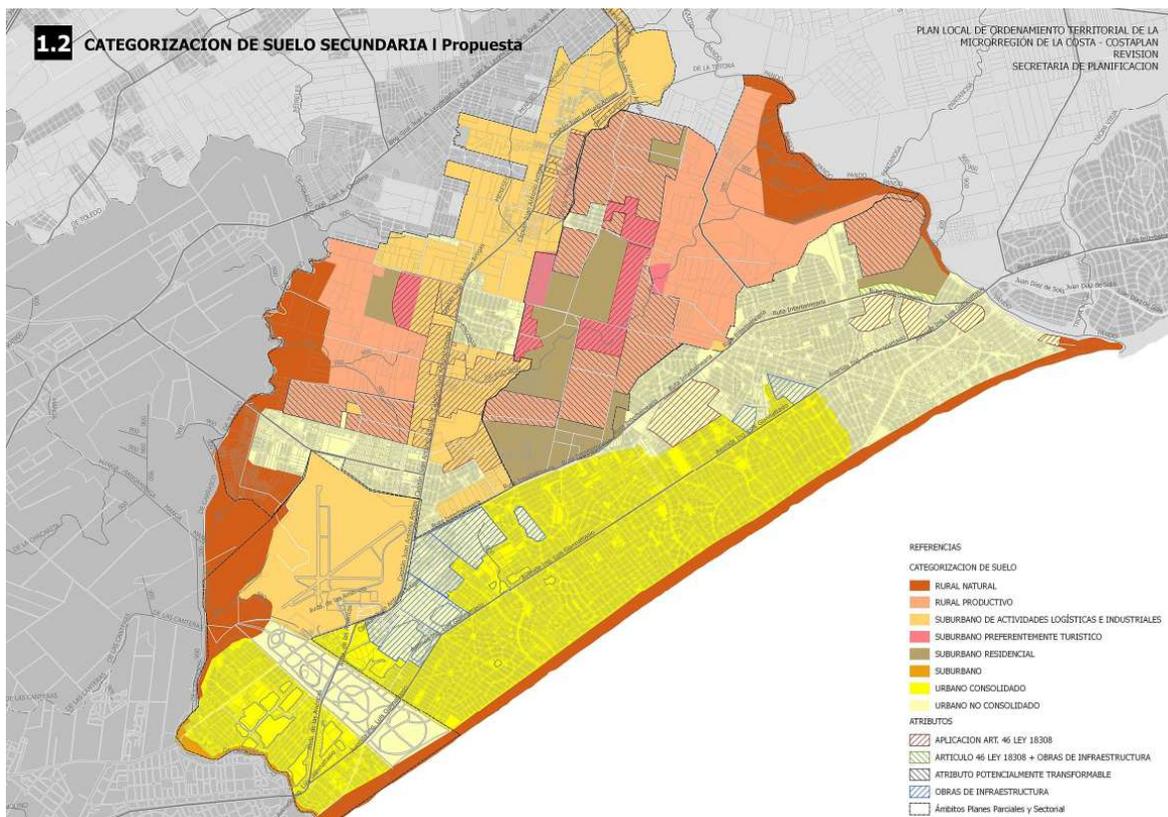
## 1.7 ATRIBUTOS DEL SUELO

Los atributos del suelo definen procesos diferenciales sujetos a transformación de categorías o sub-categorías de suelo. Estos procesos son condición imprescindible para la transformación. Se definen tres atributos, aunque los suelos podrán contener más de un atributo a la vez:

- **Atributo potencialmente transformable:** de acuerdo al art.34 de la Ley 18,308 solo podrá transformar un suelo incluido dentro de una categoría en otra, en áreas con el atributo potencialmente transformable. A tales efectos el plan identifica zonas asociadas al desarrollo de la ciudad que para su transformación requerirán de la elaboración de un programa de actuación integrada. Este atributo únicamente se

se delimita en parte de la ZOD Arroyo pando Norte, en suelos categoría rural. El resto de las zonas con atributo potencialmente transformable son los definidos por planes parciales aprobados.

- **Atributo aplicación del art.46 de la ley 18,308:** para los predios que cambian de categoría de suelo rural/suburbano a categoría suburbano o urbano dentro del ámbito del plan, la nueva categorización se realizará sin perjuicio de la aplicación del artículo 46 (Retorno de las Valorizaciones) de la Ley 18.308. Estos suelos se ubican en Zonas de Desarrollo Diferido, principalmente en suelo suburbano que pasará a régimen urbano.
- **Atributo obras de infraestructura:** este atributo se aplica a predios urbanos no consolidados que, para el cambio de subcategoría a urbano consolidado requerirán la consolidación de infraestructuras previstas en el presente plan: provisiones de vialidad, saneamiento, entre otras, ubicados en zonas contiguas a las áreas del proyecto y con características de consolidación física similares. Principalmente refieren a las Áreas de Desarrollo y de Renovación Urbana.



## 1.8 ZONIFICACION:

El Costaplan define la Zonificación como la actividad ordenadora del territorio que clasifica en zonas a los diferentes tipos de suelos así como también a los espacios territoriales específicos que deben articularse dentro de las directrices estratégicas del plan. En su implementación la zonificación actúa como la herramienta que determina los diferentes modos de gestión del territorio:

**Zonas Reglamentadas:** son aquellos espacios territoriales que poseen una normativa detallada en cuanto a afectaciones urbanísticas y usos del suelo.

Zonas Especiales: piezas territoriales que cumplen un rol estratégico dentro de la Microrregión a los efectos del desarrollo territorial: Areas de Desarrollo y Renovación Urbana, Areas de desarrollo proyectado por el Gobierno Departamental

**Zonas de protección:** Zonas que por contener elementos de valor paisajístico o naturales necesitan de una gestión diferenciada atendiendo a la protección de dichos elementos: Zona de Conservación y Recuperación Ambiental, Área de Protección Patrimonial del Pinar Sur, Perímetros de Actuación de lagos.

## 1.9 USOS DEL SUELO: NORMAS COMPLEMENTARIAS DE USOS DEL SUELO PARA LA MICRORREGIÓN DE LA COSTA

Uno de los aspectos de la revisión del Costaplan, plantea la necesidad de avanzar en herramientas de gestión del territorio. La elaboración de un documento complementario asociado a los usos no residenciales, se observa como una necesidad para regular las actividades en el suelo suburbano y urbano. Para esto se realizó una clasificación de los usos no residenciales y regulación de su implantación en función de la zonificación primaria y de la jerarquización vial. La zonificación primaria permite dar lineamientos previniendo conflictos con los usos residenciales. Mientras que la jerarquización vial ha sido un elemento de diseño de los perfiles de calle del proyecto de Infraestructuras. Los tipos y capacidades de pavimentos y la incorporación de equipamientos, señalización y elementos de seguridad vial permiten prever la capacidad de carga de la red vial.

Asociada a los usos del suelo se planteará la propuesta de movilidad de cargas. Esta normativa complementaria tiene como objetivos:

- **Proteger y evitar el deterioro de las infraestructuras recientemente realizadas por el uso incorrecto de las mismas.**

El avance de las obras de infraestructura de ciudad de la costa, (saneamiento, drenaje pluvial y vialidad) ha llevado a la necesidad de ordenar las actividades del suelo a los efectos de proteger y evitar el deterioro de las obras recientemente realizadas.

Estas obras fueron diseñadas para el soporte de determinadas cargas y frecuencias; y para un uso básicamente residencial y compatibles de acuerdo a la jerarquización vial definida por el Costaplan en el artículo 7.2.1.

La instalación de actividades en zonas para las cuales no fueron previstas las cargas y/o frecuencias, o en las cuales el diseño vial no las admite, puede derivar en conflictos ya sea por deterioro de la infraestructura o por incompatibilidad con el diseño de las mismas.

- **Ordenar las actividades con el fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos del suelo.**

Tal como establece la ley de ordenamiento territorial, la ordenación del territorio tiene como finalidad mantener y mejorar la calidad de vida de la población, la integración social en el territorio y el uso y aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales y culturales. En tal sentido, la calificación de las actividades y su adecuada distribución en el territorio es la base para una convivencia sana entre los habitantes de la ciudad.

- **Definir pautas claras a la hora de instalar actividades para los habitantes, inversores y usuarios en general.**

Tener pautas de uso del suelo claras es fundamental y otorga seguridad ya sea para los residentes que eligen un lugar para vivir con la seguridad de saber cuales son las actividades admisibles y cuales no en la zona, para los inversores a la hora de la toma de decisiones sobre dónde invertir, y para los usuarios en general, ya que permite tener una visión clara de la estructura de la ciudad para el uso de la misma.

- **Facilitar la gestión de las oficinas técnicas a la hora de otorgar viabilidades de uso.**

Tener una normativa clara y específica que regule la implantación de actividades en el territorio permite agilizar los tiempos de gestión, así como también brinda transparencia al usuario ya que la decisión no queda únicamente supeditada al criterio técnico del funcionario.

La implementación de normas complementarias esta prevista en el artículo 19.3 del Costaplan, así como las determinaciones básicas.

#### *“19.3 Normas complementarias*

*Las normas complementarias del presente plan de ordenamiento territorial, contendrán las siguientes determinaciones:*

*a) Fines y objetivos de su aprobación, expresando su carácter complementario del Plan de ordenamiento territorial, así como su conveniencia y oportunidad.*

*b) Determinación del ámbito de aplicación*

*c) Disposiciones que complementen las condiciones y requisitos de la edificación, protección patrimonial, usos del suelo, obras de urbanización, normativas de alturas y retiros, servicios públicos, o que suplan eventuales deficiencias de la ordenación.”*

En este sentido, se redactan normas complementarias de uso del suelo, con las finalidades y objetivos definidos anteriormente, en todo el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial de la Microrregión de la costa.

Las mismas regulan las actividades a instalar en suelo suburbano y urbano de acuerdo a la categorización definida en el documento de avance de la revisión del plan, y en base a las definiciones ya establecidas en el Costaplan, las cuales se ratificarán y otras se modificarán.

Las normas complementarias se estructurarán de la siguiente manera:

a) Clasificación de las actividades según su naturaleza, las cuales consistirán en una descripción de cada una de las actividades, y en base a la escala urbanística y cotidianeidad en el uso, clasificándose en:

- Actividades y giros comerciales e industriales significativos, de funcionamiento crítico y/o con riesgo para la población y medio ambiente.
- Actividades de servicios y comerciales de escala urbana
- Actividades de servicios y apoyo al uso cotidiano de escala local
- Actividades con sensibilidad para la población

b) Se definirán las actividades preferentes y los distintos grados de compatibilidad en las siguientes categorías:

– **Actividades compatibles:**

Son las que no descalifican ni el espacio público ni el entorno urbano en general y cuyos parámetros ambientales se consideran aceptables para una determinada zona de uso preferente. Su implantación puede coexistir con un determinado uso preferente sin hacerle perder a éste ninguna de las características que le son propias.

– **Actividades condicionadas:**

Son aquellas que presentan valores y características que las hacen incompatibles con el uso preferente, pero que pueden controlar su impacto urbano con la determinación de parámetros morfológicos o ambientales y la aplicación de tecnologías adecuadas.

La Intendencia podrá otorgar plazos a fin de que una actividad catalogada como tal, elimine o reduzca las causas que la definen como incompatible con un determinado uso preferente.

– **Actividades incompatibles:**

Por contaminantes: son aquellas que por el grado de contaminación ambiental que producen sus efluentes, ya sean hídricos, sonoros, olores, partículas, humos o gases y que a pesar de las tecnologías aplicadas para disminuir sus efectos negativos requieren grandes zonas de expansión y/o aislamiento para que su control resulte efectivo.

Por molestas o agresivas y por su baja dinámica de intercambio: son las que por su funcionamiento, escala edilicia y características propias requieren grandes zonas de expansión, presentando vacíos urbanos significativos, desvalorizando y descalificando el tejido urbano.

Por interferencias que producen en su entorno: son las actividades que por su alto grado de intercambio afectan el sistema vehicular y al tránsito en general.

Los distintos grados de compatibilidad se definirán de acuerdo a:

– **Parámetros ambientales**

Se definen en base a las molestias y agresiones que causan en el entorno y se establecen en forma de limitaciones a las emanaciones producidas en el propio establecimiento- emisión- y a lo recibido en el medio circundante -inmisión-.

– **parámetros urbanos**

Estarán condicionados:

Respecto a la accesibilidad y conectividad. Este parámetros regulará las actividades no residenciales que pueden ocasionar interferencia con el tránsito en general por su funcionamiento o por la distribución de mercaderías; las actividades que requieran altas frecuencias de vehículos para su funcionamiento ya sea de forma permanente o aquellas que las incorporan en forma puntual.

Respecto al entorno inmediato. Este parámetro regulará las condicionantes urbanísticas para la implantación de actividades no residenciales que producen interferencias con el entorno urbano.

Implantación de actividades en el territorio. De acuerdo al Costaplan, en general el uso preferente para la ciudad es el uso residencial, salvo en las zonas definidas como centralidades comerciales o centralidades específicas definidas en el Costaplan (art. 7.4)

Para definir la ubicación de las distintas actividades en el territorio, se tomará en cuenta las definiciones establecidas en el Costaplan en cuanto a:

χ) jerarquización vial (art7.2.1), definida en:

- Conectores
- Calles Principales
- Calles Intermedias
- Calles Internas

δ) Las centralidades (art 7.4) definidas en :

- Centralidades metropolitanas
- Centralidades urbanas
- Centralidades urbanas especializadas
- Centralidades intermedias
- Centralidades locales

Se definirá para cada jerarquía vial y para cada centralidad las actividades que son preferentes, compatibles, condicionadas e incompatibles.

A los efectos de facilitar la comprensión del mismo, se realizará un cuadro de doble entrada ubicando las distintas actividades.

- ordenanza Lagos: se definirán criterios generales para la gestión de los lagos así como se diseñarán instrumentos específicos que viabilicen dicha gestión. Por último se redactará el marco normativo general para la elaboración y gestión de planes de monitoreo de lagos
- FOS Verde: normativa específica a los efectos de regular en las parcelas privadas los impactos derivados del drenaje pluvial
- Faja Costera: Incorporación de puntos notables en la faja costera y la incorporación de programas asociados a la costa.

#### **1.10 ORDENANZA PARA EL MANEJO DE LAGOS.**

Como producto de la revisión del Costaplan, en el contexto antes descrito se define la necesidad de contar con una herramienta específica que otorgue los elementos urbanos, económicos, jurídicos y ambientales para la gestión sostenible de los lagos de la Microrregión de la Costa: la ordenanza para los manejos de lagos. A partir de este nuevo marco de gestión se desprenderán planes de manejo específicos para cada lago de acuerdo a las prioridades que se definan en la etapa de gestión. El objetivo de la ordenanza de lagos es establecer definiciones y lineamientos para la gestión sostenible de los lagos arenosos a través de la instrumentación de planes de manejo, incorporando aspectos asociados a la calidad de agua, al sistema hidráulico y a la consolidación urbana.

El sistema de lagos es un sistema complejo sometido a una serie de presiones antrópicas que afectan su calidad. Entre otras se puede mencionar: el vertimiento de efluentes cloacales, los derrames de hidrocarburos, vertimiento de residuos sólidos, escorrentía superficial y aportes subterráneos de nutrientes, aporte de coliformes fecales, entre otras perturbaciones. Estos lagos se encuentran en estado eutrófico o hipereutrófico y deben ser entendidos como sistemas ambientalmente degradados en los que se debe trabajar. Resulta imprescindible avanzar en la gestión ambiental de forma de lograr modificar la condición ambiental de los sistemas y mejorar la salud ecosistémica, disminuir los riesgos y eliminar la ocurrencia.

A partir del diagnóstico realizado por la Universidad de la República (CURE) conjuntamente con la Intendencia de Canelones y frente a al rol que le otorga el Costaplan al sistema de Lagos como parte de los valores ambientales a preservar se elaboró una herramienta de gestión específica que apunta a la sostenibilidad de todo el sistema. Resulta un instrumento innovador incorporando lineamientos de diseño, gestión y viabilidad económica para los modelos de desarrollo territoriales entorno a los lagos urbanos, otorgando deberes y derechos tanto a los propietarios de padrones involucrados como a la responsabilidad pública en la gestión conjunta del sistema.

Se establecen objetivos particulares entorno a dos aspectos fundamentales: el rol ambiental y la función hidráulica que tienen dentro del sistema de drenaje pluvial urbano.

Los objetivos ambientales incluyen:

- **la eliminación o manejo de la carga interna:** medidas de aislamiento físico o químico de nutrientes o remoción de estos
- **el manejo del tiempo de residencia y promoción de pérdida de biomasa por lavado:** a través de la conexión de los lagos a la red de macro drenaje para maximizar los eventos de lavado asociados al arrastre pluvial. Para lagos más pequeños podría incorporarse el bombeo para el mezclado artificial de la columna de agua.
- **desarrollo de humedales y manejo de la comunidad vegetal:** el diseño de humedades asociados a los lagos contribuirán a la mejora de la calidad de agua. Asimismo la incorporación de cobertura vegetal en los bordes y modificaciones en las líneas de borde aumentando la extensión de la línea de borde y la incorporación de desniveles que ayuden al crecimiento de plantas acuáticas. También sería favorable la incorporación de islas flotantes. No se recomienda la cosecha total de plantas.
- **Gestión de floraciones cianobacterianas:**
- **manejo del consumo de fitoplancton: biomanipulación:** algunas medidas pueden incluir la incorporación de peces piscívoros, pesca, peces planctívoros. Manejo de la cantidad de aves acuáticas
- **gestión de otras problemáticas:** gestión de residuos sólidos, control de usos no permitidos
- **el control de los aportes externos de nutrientes:** a través de la cobertura de la red de saneamiento, la prohibición de fertilizantes en las cuencas de aportes, especialmente en los enjardinados adyacentes al lago, la incorporación de

dispositivos a los efectos de filtrar los escurrimientos (siendo que estos pueden resultar de tipo físico, químico o biológico)

Los objetivos hidráulicos incluyen:

- la incorporación de los lagos como parte del sistema de drenaje pluvial
- la incorporación de los dispositivos necesarios a los efectos de mantener estables los niveles del pelo de agua, como por ejemplo aliviaderos o conexiones inter-lagos

Como herramienta específica la figura de PLAN DE MANEJO se entendió como la adecuada para el desarrollo de medidas en cada uno de los lagos. Los planes de manejo deberán establecer las condiciones de uso y las acciones necesarias para cumplir con los objetivos de conservación que dispone el propio plan. Deberán incluir:

- α. delimitación del área del plan de manejo, padrones que incluye
- β. objetivos específicos de manejo
- χ. diagnóstico de la situación de partida
- δ. estudio hidráulico
- ε. estudio ambiental
- φ. actores involucrados
- γ. batería de acciones a implementar
- η. usos
- ι. limitaciones y recomendaciones en cuanto a posibles modificaciones de los espejos de agua.
- φ. Manejo de bordes
- κ. Monitoreo y seguimiento



Los planes de manejo podrán realizarse a iniciativa pública o privada.

### **Sistema de deberes y Derechos de los propietarios de suelo**

Todos los propietarios de suelo que contengan lagos quedarán bajo el régimen de derechos y deberes previstos en el plan. Estas disposiciones se asocian a derechos y deberes. Los derechos refieren al uso de estos y de las actividades que pueden realizarse

en los espejos de agua, mientras que los deberes defieren a la mejora y mantenimiento de su calidad.

### **Viabilidad económica del sistema**

Para obtención de fondos que viabilicen la elaboración y la implementación de los planes de manejo se crea un Fondo de Gestión independiente. Este fondo surge de aportes provenientes de la contribución inmobiliaria así como de un porcentaje de la recuperación de plusvalías urbanas de grandes proyectos ubicados entorno a los lagos.

La gestión de dicho fondo estará a cargo de la Intendencia.

### **Sistema de Gobernanza**

El sistema de gobernanza permite una gestión público-privada involucrando a diferentes actores. Para esto se propone la creación de una Comisión de Seguimiento, que servirá como referente para la toma de decisiones y realizará la coordinación y el seguimiento de estas. Estará formada por la secretaría de Planificación, los Municipios, la Universidad de la República y por vecinos y propietarios de la zona.

Complementariamente, se promoverá la figura de Guardaparques asociada al monitoreo y a la vigilancia de los lagos.

## **1.11 PROYECTO PARA REGULAR LOS CAUDALES EN ÁREAS URBANAS Y SUBURBANAS: “PROYECTO FOS VERDE”**

### **Justificación**

En concordancia con las Ideas Fuerza y los Objetivos definidos en la formulación del CostaPlan y su estructura, se propone la instrumentación de normativa complementaria en relación al drenaje de las aguas pluviales a escala predial.

Cabe consignar que el drenaje urbano está fuertemente determinado por las características de los procesos de desarrollo de las ciudades. A medida que éstas aumentan su porte, se agravan las consecuencias de la falta de planificación y reglamentación. Cuando el desarrollo urbano ocurre con la ocupación de áreas inundables, el crecimiento no controlado de las superficies impermeables y la falta de espacio para el manejo de las aguas pluviales, se originan escenarios complejos.

Existen dos tipos de medidas para el manejo y control del drenaje pluvial urbano: estructurales y no estructurales. Las medidas estructurales se vinculan con la ejecución de obras hidráulicas, mientras que las no estructurales son de tipo tutelar y admiten una convivencia razonable de la población con el agua. La combinación de ambos tipos de medidas procura compatibilizar los costos de las obras con los recursos disponibles, de manera de aproximarse a la mejor solución posible.

## La propuesta

Para la definición de la normativa, se parte del análisis de la situación actual, los objetivos definidos en el CostaPlan, así como de las obras de infraestructura previstas, formuladas bajo el paradigma del Drenaje Sustentable.

Bajo el paradigma de la Sustentabilidad el objetivo del drenaje no es solo evitar las inundaciones en viviendas y calles alejando el agua lo más rápidamente posible, sino la mejora de la calidad de vida de los habitantes mediante un manejo sustentable del agua en la ciudad a través de :

- la preservación dentro de lo posible del estado natural del escurrimiento.
- la mitigación / prevención de inundaciones.
- la reducción de costos de inversión para las infraestructuras de drenaje.
- la protección de la infraestructura vial.
- la Mejora de calidad del diseño urbano.

El objetivo es lograr un instrumento de cumplimiento estricto, que posea la flexibilidad suficiente de manera que resulte adaptable a las dinámicas de desarrollo que puedan presentarse.

La norma se desarrolla a partir de la definición de un parámetro denominado FOS VERDE (porcentaje de suelo que permanece con cobertura vegetal y donde se dan procesos de infiltración), fijado en un valor mínimo (50%) que constituye la hipótesis bajo la cual se formulan los proyectos de infraestructura. La infraestructura pública de drenaje pluvial deberá absorber el impacto de la urbanización hasta ese valor, por tanto todo proyecto que cumpla con este parámetro será aceptado sin más.

A partir de la Percepción del ámbito como un área de oportunidades donde “ todo está por hacerse”, que atrae actividades dinamizadoras desde el punto de vista económico, que a su vez demandan flexibilización del FOS VERDE, la normativa establece las cargas aplicables para la mitigación asociada a la reducción del parámetro.

Se observan los siguientes aspectos relevantes en función de los cuales se definen los requerimientos: tamaño y uso, ubicación relativa en la cuenca hidrográfica a la que pertenece.

Superficie(m2)	uso	Medidas de mitigación
<2.500	indistinto	Pavimentos permeables/ Otras
<10.000	indistinto	Adaptación/ refuerzo infraestructura (*)
>10.000	residencial	Infraestructura & Medidas de Control

		(*)
>10.000	No residencial	Control en Fuente
todas	indistinto	Penalización por mayor altura (**)

(\*) la ubicación relativa dentro de la cuenca hidrográfica, determinará el sitio de conexión al sistema público , que será definida por la Administración.

(\*\*) cuando la altura de la edificación exceda el retiro ( frontal/ lateral o posterior), se incrementará la superficie del predio a los efectos de determinar el tipo de medida de mitigación y su magnitud.

Así, las cargas para dos predios en principio similares pueden resultar diferentes, debido a que obedecen a una lógica de eficiencia del sistema y no de igualdad. La norma procura el mejor funcionamiento posible del sistema, de manera que no se cargará a un predio si su efecto sobre el sistema resulta irrelevante.

## 1.12 PROGRAMAS Y PROYECTOS

Del análisis realizado en el avance de los programas y proyectos previstos en el costaplan y a partir de nuevas definiciones, el ajuste de los programas reconoce la necesidad de reforzar el programa de movilidad asociado a los crecimientos poblacionales, la consolidación urbana y las nuevas áreas de desarrollo.

En este escenario resulta estratégico reforzar el programa de infraestructuras, las que acompañan el desarrollo urbano propuesto.

Concretamente al programa original se le suman los siguientes proyectos:

### 1.12.1 Proyecto para vías de nueva creación:

En las áreas de desarrollo y renovación urbana, la conectividad es un tema de suma importancia. Para esto el plan desarrolla (en el capítulo siguiente) las conectividades mínimas necesarias para que queden insertas en la trama urbana en cada una de las ADU y ARU. En todos los casos el ancho mínimo pasará a tener 20 metros en vez de 17 metros de ancho. Esto permite incluir en el perfil de calle veredas y el sistema de drenaje pluvial a cielo abierto.

### 1.12.2 Mejora de la conectividad urbana

Además de la vialidad propuesta para sectores específicos se identificaron vías conectoras principales o intermedias objeto de proyectos específicos por su carácter estratégico en la conectividad de escala urbana por su carácter estructurante:

- Calle Buenos Aires desde la Rambla Costanera hasta la Ruta Interbalnearia

- Avenida Artigas (ex Alvear – Aerosur) desde la Rambla Costanera hasta la Ruta Interbalnearia
- Avenida Cruz de l Sur desde la Rambla Costanera hasta la Ruta Interbalnearia
- Avenida Racine desde la Rambla Costanera hasta la Ruta Interbalnearia

La mejora de la Capacidad y/o el completamiento de estas vías estructurantes en sentido norte-sur coinciden con las zonas previstas con mayores densidades en ADUs.



### 1.12.3 Proyecto de movilidad urbana

La movilidad urbana es una temática que preocupa a los vecinos de ciudad de la Costa. El incremento del parque automotriz conlleva problemas de circulación en áreas internas de la ciudad. A los efectos de ordenar el tránsito se propone como parte del programa de movilidad el flechamiento de algunas calles de la ciudad en zonas consolidadas y con mayores niveles de tráfico. Para realizar el proyecto se trabajará conjuntamente con la Dirección de Transito, con el Municipio de Ciudad de la Costa y con organizaciones sociales.

Proyectos especiales

Finalmente se determinaron nodos o intersecciones con alta conflictividad en donde es necesario trabajar en proyectos de movilidad urbana específicos. Estos son:

Av. Giannattasio y Av. Racine

Av. De las Américas y Av Racine

Av. Giannattasio y Av. Calcagno

Av. Giannattasio y Av. Gral. Artigas

Av. Giannattasio y Av Becú

Rambla Costanera y Av Racine

Av. Giannattasio y República Argentina

Av. Perez Butler y Av. Costanera

#### 1.12.4 Otros proyectos estratégicos

En relación al resto del árbol de programas y proyectos se realizó una actualización de estos en base a su concreción y/o a la incorporación de nuevos proyectos , dentro de los lineamientos planteados originalmente:

##### - Complejo Deportivo

Si bien la centralidad deportiva estaba prevista en el plan la consolidación del proyecto hizo necesario incorporar elementos esocíficos como ser los programas asociados a etapas de construcción. En este sentido el proyecto prevé 4 etapas:

- Etapa 1: piscina semiolímpica
- Etapa 2: Gimnasio polideportivo
- Etapa 3:pista de atletismo
- Etapa 4: circuito aeróbico, canchas polifuncionales abiertas

##### - Ciudad de los Niños

La Ciudad de los niños es uno de los proyectos previstos en el Plan Sectorial aprobado para el parque Roosevelt. Se ubica dentro del Parque Roosevelt y tiene como objetivo promover una “Nueva Ciudadanía” a través de espacios de participación con la voz y la acción de la niñez y la adolescencia, de manera tal que sean protagonistas de los procesos de transformación de su entorno, incorporando la mirada de la infancia en las diferentes escalas del territorio: local, departamental, nacional e internacional (Mercosur).

Como objetivos específicos plantea:

- Posicionar el Parque Roosevelt como espacio de esparcimiento e integración intergeneracional poniendo especial atención a la mirada de las niñas y los niños.
- Generar espacios de participación e integración de niñas, niños y adolescentes de todo el país que permitan tomar parte a la infancia de temáticas y decisiones que le afecten.
- Desarrollar propuestas educativas, lúdicas y creativas que promuevan el reconocimiento

de los derechos de las niñas, niños y adolescentes.

Programáticamente incluye biblioteca, ludoteca, concejo de niños, comedor y albergue

#### **- Pelouse Racine**

El proyecto Pelouse Racine también se define a través del Plan Sectorial Parque Roosevelt como un proyecto estratégico que permite dotar al Parque de un eje central de actividades recreativas y de servicios al parque.

Este eje resulta de vital importancia para la jeraquización del parque en conjunto con el Proyecto de la Ciudad de los niños.

Se prevé la refuncionalización del espacio público, con tecnologías adecuadas, limitando el uso del automóvil y promoviendo espacios accesibles al peatón y el ciclista, promoviendo la integración social. Para esto se crea un eje de actividades que incluye pavimentación e iluminación general, áreas para jóvenes, niños y adultos mayores así como servicios higiénicos y quioscos.

#### **- Proyecto Plazas y parques públicos**

La Intendencia de Canelones especialmente valora la consolidación de las plazas públicas, como ámbitos privilegiados de vida democrática. Las plazas de las ciudades, pueblos y villas son espacios físicos de convivencia, que contribuyen a la cohesión social y a la autoestima de los ciudadanos que allí residen.

La Intendencia de Canelones coordinará conjuntamente con los Municipios la ubicación y la prioridad de aquellos predios que integrarán parte del Proyecto Departamental de dentro de la Micro Región de la Costa.

#### **- Mejoramiento Barrial**

Se trabajará en el mejoramiento de las zonas de precariedad urbana ubicadas en la Micro Región de la Costa, a través de la consolidación de infraestructuras, la incorporación de servicios y el trabajo en el mejoramiento edilicio de los asentamientos irregulares.

#### **- Parque Lineal Arroyo Carrasco**

Se realizará un Parque ubicado en las márgenes del Arroyo Carrasco, en su recorrido dentro de suelo urbano. Como primera acción, se prevé la recuperación ambiental de las márgenes y su entorno.

Se procurará la gestión conjunta de ambas márgenes, ya que se encuentran administraciones departamentales diferentes.

Las líneas de acción sobre este Parque Lineal son:

- la mejora de la accesibilidad,
- la recuperación de la vegetación y la calidad de las aguas y
- la dotación de equipamiento para el disfrute de la población.

Las definiciones específicas se realizarán en el marco del Plan Parcial de Paso Carrasco.

## **2 AREAS DE DESARROLLO URBANO**

### **2.1 ASPECTOS GENERALES**

La revisión del Costaplan establece las determinaciones estructurantes de las Zonas de Ordenamiento Concertado y Diferido definidas en el plan en los art. 10.2.1 “Zonas de Ordenamiento Diferido” 10.2.2 “Zonas de Ordenamiento Concertado (ZOC)” que pasarán a tener una denominación de Áreas de Desarrollo Urbano o de Renovación Urbana.

El régimen de Áreas de Desarrollo Urbano y de Consolidación Urbana quedará determinado a partir de:

- la inserción general de las piezas en el contexto de desarrollo de la Microrregión
- incorporación de vivienda de interés social
- las infraestructuras necesarias (vialidad, drenaje, saneamiento, etc)
- las previsiones en espacio público
- los aspectos normativos (edificabilidad, usos, etc)
- densidades de acuerdo a la consolidación paulatina de las infraestructuras (vialidad, saneamiento, servicios)
- la gestión asociada a cada una de las piezas
- los principales aspectos ambientales

En todos los casos cuando las previsiones de desarrollo impliquen cambios de categoría se aplicarán los mecanismos de recuperación de plusvalías.

Todo lo que no esté especificado dentro del presente documento así como en los se regirá por lo establecido en el Decreto Nº 6 del 27/10/2010 – Costaplan -

### **2.2 DEFINICIÓN ÁREAS DE DESARROLLO Y DE RENOVACIÓN URBANA**

En el marco de estas piezas se identifican las siguientes Áreas de Desarrollo Urbano (ADU):

- Área de desarrollo urbano Lago La Botavara
- Área de desarrollo urbano San José de Carrasco Norte

- Área de desarrollo urbano Lagomar Norte
- Área de desarrollo urbano Shangrila
- Área de desarrollo urbano Padrón 1213
- Área de desarrollo urbano Arroyo Pando
- Área de desarrollo urbano Lagomar Norte II
- Área de Desarrollo Urbano Pinar Norte
- Área de desarrollo urbano Montes de Solymar
- Área de desarrollo urbano Pinar Sur

## **2.3 OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE ORDENACION**

### **2.3.1 La inserción general de las piezas en el contexto de desarrollo de la Microrregión**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

### **2.3.2 Incorporación de vivienda de interés social**

Cabe destacar la importancia de la incorporación de vivienda de interés social en la Microregión de la Costa, para poder conformar un stock habitacional que pueda dar respuesta a las necesidades de la población, reforzando su vocación residencial y las infraestructuras instaladas. Cabe destacar que existe una fuerte demanda por parte de la sociedad para la adquisición de suelo para la instalación de cooperativas, así como de otras modalidades de VIS en tanto sea oportuno, se podrían instalar instrumentos de gestión que faciliten estos procesos.

### **2.3.3 Las infraestructuras necesarias (vialidad, drenaje, saneamiento, entre otras)**

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

El sistema vial define la jerarquización vial en: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo.

Se establecerán en cada caso los criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial, incorporando los lagos existentes y previendo la amortiguación necesaria.

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades que se prevean

Según la zona se deberán incorporar ajustes al proyecto original a los efectos de considerar nuevas densidades o áreas de desarrollo.

#### **2.3.4 Sistema de Espacios Públicos**

La creación de espacios libres quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente. En todos los casos la normativa prevé que solamente los desarrollos mayores a 3 hectáreas están obligados a la cesión. Sin embargo para las ARU Y LAS ADU esta obligación se establece a partir de desarrollos de una hectarea.

#### **2.3.5 Aspectos normativos (edificabilidad, usos, etc)**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseñará la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos, siguiendo los criterios asociados a la categorización de suelo.

#### **2.3.6 La gestión asociada a cada una de las piezas**

El desarrollo de las Áreas de Desarrollo Urbano y de Renovación Urbana se inscriben dentro de la Revisión del Costaplan. La revisión del Costaplan, por tratarse de un instrumento de primer orden: un plan local, deberá cumplir con todas las instancias de participación que la ley 18,308 prevé, en consecuencia, las macro definiciones deberán pasar por las instancias de puesta de manifiesto y audiencia pública.

Las propuesta deben reconocer las características propias del lugar en cuanto a sus condiciones intrínsecas y a las características del entorno cercano.

En este marco de trabajo general, los propietarios del suelo podrán participar activamente en mesas de concertación con el Gobierno Departamental. La idea es contar con el punto de vista de propietarios y desarrolladores para tener propuestas más cercanas a las lógicas del sector privado y saldar discusiones en cuanto al futuro desarrollo de la ciudad, que es, en última instancia, lo que está en juego.

Entonces, la revisión de las zonas plantea el trabajo a dos velocidades:

- El trabajo de coordinación de proyectos con los propietarios del suelo en los ámbitos de actuación definidos
- La aprobación final de la revisión del costaplan liberará los ámbitos de actuación para el desarrollo de los proyectos de detalle correspondientes, con las condicionantes, afectaciones y normativa específica.

### **2.3.7 Coordinación institucional**

En todo proceso de diseño del ADU se realizarán instancias de coordinación y/o aprobación con las Direcciones Generales de Gestión Ambiental, Obras, Tránsito y Transporte, Jurídico Notarial, Unidad Central de Planificación y Gobierno Local de Ciudad de la Costa.

### **2.3.8 Coordinaciones interinstitucionales**

Asimismo se establecerán coordinaciones con diferentes instituciones públicas con incidencia en el territorio:

- Dirección General de Catastro
  - Dirección General de Registros
  - MTOP Aprobación del proyecto vial sobre Ruta Interbalnearia así como el tipo de vehículos propuestos.
  - MVOTMA
- Entes públicos coordinación de proyectos de infraestructura (saneamiento, redes de abastecimiento, energía, telefonía y otras).

## **2.4 PROYECTO DE DETALLE**

2.1 En el artículo 17.5 se establece que *“Son los instrumentos de ordenación que hacen posible completar y definir alineaciones, nivelaciones, afectaciones, edificabilidad, alturas, usos, ordenación de volúmenes...”*

Los ámbitos de actuación que se definirán en el plan se desarrollarán a través de Proyectos de Detalle los cuales determinarán las etapas de desarrollo según las previsiones de cada uno de los ámbitos. Los proyectos de detalle podrán realizarse a iniciativa de la Intendencia de Canelones, o a iniciativa de los propietarios de los padrones de dicho ámbito.

Los proyectos de detalle no podrán modificar las determinaciones establecidas en la revisión.

Como mínimo los proyectos de detalle deberán definir los siguientes aspectos:

proyectos de fraccionamientos (calles, manzanas, parcelas, espacios públicos, etc), viales, saneamiento, drenaje pluvial, alumbrado.

Definir la etapabilidad para su desarrollo.

Realizar los estudios correspondientes en lo referido a los siguientes aspectos: territorial, ambiental y de tránsito.

Definir la distribución de cargas y beneficios y valorización por reparcelaciones y por mayor edificabilidad en los casos que corresponda.

Los proyectos de detalle se podrán realizar a iniciativa pública o privada. En los casos de iniciativa privada, los mismos serán de aprobación de la Intendencia de Canelones a través de una viabilidad de uso. En los casos que corresponda, se realizarán las tramitaciones y aprobaciones por parte de los organismos públicos competentes.

Una vez aprobado el proyecto de detalle la zona quedará liberada para su desarrollo. Los padrones que comprendan el área de actuación quedarán afectados a las determinaciones establecidas en el proyecto de detalle. Más allá de la etapabilidad propuesta quedarán predefinidas algunas infraestructuras que por su carácter estructurante es necesario desarrollar en su totalidad.

## **2.5 OTROS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN**

Los instrumentos de gestión aplicables a la zona son los establecidos en el Costaplan, en especial:

Sistema de cautelas urbanísticas

Contratoplan

Concesión Pública Departamental

Convenio Cogestión

Expropiación

### **2.5.1 Instrumentos Complementarios**

Inventarios de Bienes de Interés Departamental

Cartera de Tierras

Fondo de Gestión Urbana

Valorización.

### **2.5.2 Mayor aprovechamiento**

En cuanto al mayor aprovechamiento por edificabilidad en el Costaplan define: El art. 19.5 “Es un instrumento mediante el cual se desarrolla el principio establecido en el Artículo 5 literal f del presente Decreto Departamental.

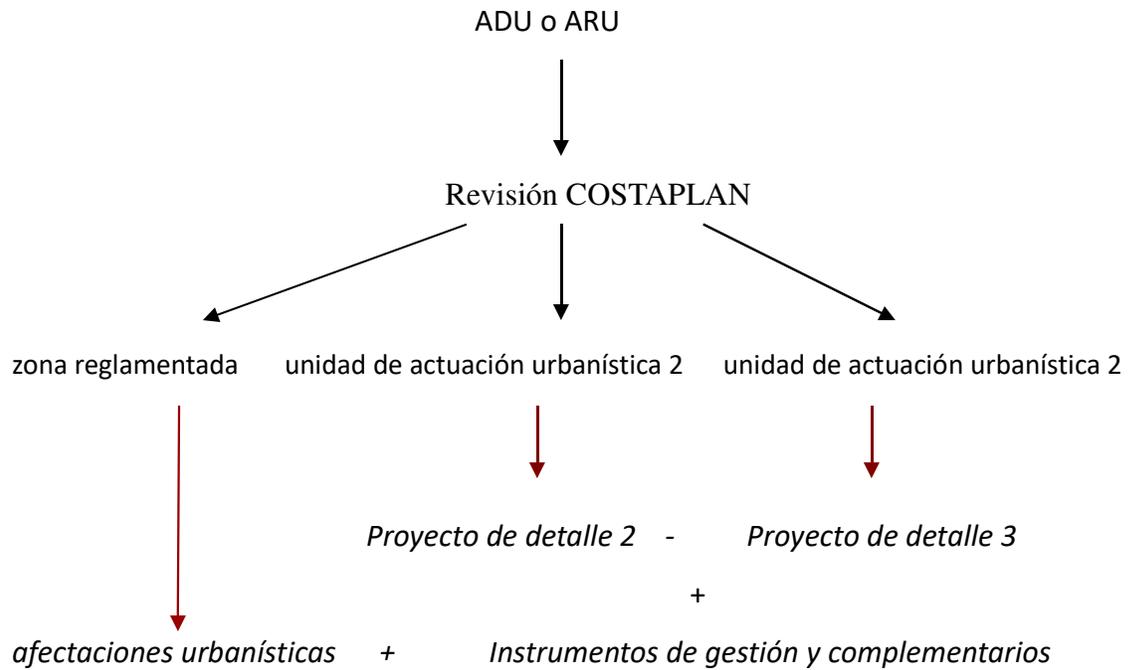
Está relacionado al incremento del valor económico del suelo por la sola variación de los parámetros de edificabilidad.

En acuerdo al costaplan se determina el coeficiente de aprovechamiento básico en 8,50 metros de altura con un FOT básico de 120%.

## ESQUEMA DE GESTIÓN

---

### Esquema de gestión para el desarrollo de las ADU y ARU



### **3 AREA DE DESARROLLO URBANO LA BOTAVARA**

#### **3.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Desarrollo Urbano La Botavara se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Este ámbito se define por la pieza comprendida entre Av. Racine, Ruta 101, Av. Calcagno, Calle Dalia y Calle Kennedy.

Presenta heterogeneidad en su consolidación con gran porcentaje de padrones baldíos. No todas las calles de los fraccionamientos originales se encuentran abiertas determinando problemas de accesibilidad y falta de infraestructuras. Destaca la presencia del lago que determina condiciones favorables para desarrollos inmobiliarios. Además, este lago cumple un importante rol como amortiguador de pluviales de las obras “Accesos Este” y del Aeropuerto Internacional. Por sus dimensiones se practican actividades deportivas y recreativas y presenta mejor calidad de agua que otros lagos de la zona. En la Zona cercana a la Interbalnearia se han instalado actividades de servicios asociados a dicha Ruta y a la presencia del Aeropuerto. Sobre la margen norte del lago se identifican grandes lotes baldíos y fraccionamientos con escaso grado de consolidación. Sobre Avenida Racine se identifican una serie de viviendas , que están sufriendo un proceso de sustitución ante la presión de nuevos emprendimientos. Avenida Racine es una avenida principal que conecta desde Camino Carrasco hasta la Rambla Costanera, frente al parque Roosevelt.

#### **3.2 OBJETIVOS**

##### **3.2.1 Objetivo general**

Consolidar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano La Botavara (ADU LA BOTAVARA) de forma de articular la iniciativa privada con las necesidades en infraestructura y el uso del suelo tanto en intensidad como en actividades.

### **3.2.2 Objetivos particulares**

Avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos.

Diseñar en forma integral la conectividad hacia Avenida de las Américas y hacia Avenida Giannattascio.

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas al Aeropuerto.

Definir un mix programático que reconozca su ubicación con usos residenciales, terciarios de servicios y asociados a los equipamientos metropolitanos.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

### **3.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU LA BOTAVARA plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

#### **3.3.1 Completar el desarrollo urbano de la ADU LA BOTAVARA manteniendo los criterios generales del Costaplan y reconociendo su ubicación estratégica:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales de ordenación. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que del modelo de consolidación urbana. La sostenibilidad del territorio reconoce los sistemas naturales que lo componen y la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo.

Las infraestructuras son la condición necesaria para cualquier operación urbanística. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, y conjuntamente con el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

En cuanto a su ubicación estratégica se propone la incorporación de propuestas que incluyan servicios singulares de escala metropolitana y otras de escala local. Asimismo se propone la incorporación de áreas residenciales, en modalidades de viviendas de diferentes categorías, apostando a la presencia de vivienda de interés social.

### **3.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU LA BOTAVARA apuntando a la integración de la pieza**

La ADU LAGO LA BOTAVARA tiene un gran potencial de desarrollo dado que se encuentra frente a Aeropuerto Internacional de Carrasco, equipamiento de escala metropolitana y sobre Ruta 101. Se propone un cambio sustancial en la intensidad de uso del suelo que deberá ser acompañada con macro definiciones a nivel de infraestructuras y de normativa. La conectividad urbana, resulta fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos. La conectividad y accesibilidad se desarrolla a través de la incorporación de espacio público de calidad y la infraestructura vial necesaria que permita el atravesamiento este oeste

### **3.3.3 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Incorporar las definiciones del Proyecto “Masterplan Lago la Botavara”

realizar las obras necesarias para la conexión de los desarrollos al sistema de saneamiento, en coordinación con OSE

### **3.3.4 Estructura vial principal:**

Se propone:

resolver la conexión con la Ruta 101, previendo el completamiento de la calle de servicio, previendo una servidumbre de al menos 10 metros

completar las calles previstas en el fraccionamiento existente

proyecto de detalle del perfil de Avenida Racine de acuerdo al Plan “Maestro del Lago La Botavara”

completar Avenida Cruz del Sur hasta la Ruta 101

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308, leyes modificativas y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

### **3.3.5 Sistema de Espacios Públicos**

Los espacios públicos quedan definidos en la ADU la Botavara son los graficados en el Plano 6.1 ADU LA BOTAVARA, otros proyectos mayores a una hectárea deberán prever la dotación de espacios públicos.

### **3.3.6 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Podrán admitirse otros usos (logísticos y de servicios de escala metropolitana) vinculados a la Ruta 101

En términos generales la densidad e intensidad de uso del suelo deberá ser acorde con los lineamientos generales del plan y con la capacidad de carga de las infraestructuras a instalar.

### **3.3.7 Afectaciones de las parcelas**

El Área de Desarrollo Urbano presenta uno de los mayores potenciales de desarrollo del Área metropolitana conjuntamente con el ADU Shangrilá. Es por esto que para el diseño normativo se utilizan las Zonas Específicas con mayor potencial.

A los efectos de la identificación de las afectaciones correspondiente a las Zonas Específicas G y E comprendidas en el marco del desarrollo de la ADU Lago La Botavara, la misma será conforme a PLANO ADU LA BOTAVARA. Las zonas no identificadas como específicas se regirán con las afectaciones establecidas para las Zonas genéricas.

Afectaciones puntuales: Retiro Frontal de 15m sobre la Ruta 101, para los padrones ubicados entre la calle Maneiro y Yacaré además se fija un área “non edificandi” en los primeros 10 metros a continuación del retiro frontal.

A los efectos de considerar un FOSS bajo áreas “Edificandi”, la propuesta deberá ser acompañada de estudios de drenaje pluvial que aseguren el adecuado escurrimiento de la napa freática.

## **3.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **3.4.1 Drenaje pluvial.**

Se deberán realizar las obras necesarias que aseguren el correcto funcionamiento del sistema. En particular se prevé la construcción del Canal Racine . Asimismo, dentro de la ordenanza de lagos se deberán realizar los estudios de los futuros desarrollos a los efectos de minimizar los impactos sobre el sistema.

### **3.4.2 Saneamiento.**

Se prevé la construcción de un colector paralelo a la avenida racine. Este colector tendrá capacidad limitada, una vez absorbida la capacidad deberán realizarse amortiguaciones puntuales. La zona este de la ADU, y la Zona Específica Racine se conectarán a este

subsistema. El denominado colector Racine se conectará a una estación de bombeo en la Rambla y Racine, en el Parque Roosevelt, y en el interseptor costero.

### **3.4.3 Arbolado.**

La propuesta integral deberá contener previsiones en cuanto a incorporación de arbolado de acuerdo a los criterios de la Ordenanza forestal.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **3.5 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN**

La ADU SHANGRILA se compone de los padrones urbanos de Ciudad de la Costa:

47279, 16980, 16981, 16982, 16983, 16984, 25002, 25003, 41727, 25004, 25005, 16969, 16153, 16155, 41554, 41553, 41552, 41551, 16157, 41550, 41549, 41548, 41547, 16159, 41546, 41545, 41544, 41543, 41542, 44154, 46753, 16249, 40351, 16250, 16248, 16247, 16246, 16245, 45169, 16244, 16243, 16242, 16251, 45168, 16241, 16240, 16239, 16252, 16253, 16375, 16265, 45165, 41454, 16238, 16261, 16260, 16264, 16254, 16263, 16262, 16259, 16255, 16274, 16237, 16273, 16236, 16272, 16235, 16271, 16256, 16234, 16275, 16305, 16276, 45078, 16277, 16228, 16459, 16278, 16227, 16279, 16211, 16306, 16319, 44868, 16267, 16307, 16292, 16318, 16291, 16308, 16293, 16287, 16285, 16309, 47280, 16290, 16294, 16209, 16310, 16295, 16317, 16218, 16304, 45756, 16302, 16301, 16300, 16299, 16298, 16222, 16316, 43719, 44919, 16190, 16314, 16315, 16224, 20064, 16206, 20065, 47059, 47058, 16185, 16202, 47057, 47056, 45076, 16195, 16179, 45864, 16184, 45369, 45368, 16377, 45167, 45166, 40803, 45077, 16165, 44878, 44877, 44879, 46676, 45580, 47061, 16233, 16226, 46723, 46722, 46979, 46978, 46977, 46756, 46754, 43916, 46934, 46938, 46930, 46931, 46932, 46933, 46935, 46929, 46937, 46936, 0, 0, 45537, 46939, 45440, 16219, 45438, 45439, 16222, 46674, 47060, 16207, 16208, 16189, 16219, 43915, 46675, 47206, 47408, 16151

Se definirán ámbitos de actuación que permitan el desarrollo integrado y la viabilidad de estos desarrollos de acuerdo a cada una de las situaciones que se determinen en etapas posteriores del proyecto.

Todo lo que no esté especificado dentro del presente documento así como en los se registrará por lo establecido en el Decreto N° 6 del 27/10/2010 – Costaplan -

## **4 AREA DE DESARROLLO URBANO SHANGRILÁ**

### **4.1 Descripción general**

La Zona de Desarrollo Urbano Shangrilá se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Este ámbito queda definido por el Decreto N° 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa con los siguientes límites denominada como Zona de Ordenamiento Concertado:

Artículo 10.2.2

#### **“a. Zona de Ordenamiento Concertado ZOC Shangrilá.**

La Zona de Ordenamiento Concertado ZOC Shangrilá queda delimitada al sur por la Avenida Ingeniero Luis Giannattasio desde el eje de la calle Cruz del Sur hasta el eje de la Avenida Calcagno, al oeste por la Avenida Calcagno desde el eje de la Avenida Ingeniero Luis Giannattasio hasta el eje de la Ruta 101, al norte por la Ruta 101 desde el eje de la Avenida Calcagno hasta el eje de la calle Cruz del Sur y al Este por la Calle parcialmente abierta Cruz del Sur, incluyendo su área proyectada; desde el eje de la Ruta 101 hasta el eje de la Avenida Ingeniero Luis Giannattasio.

Es un área mayormente vacante a excepción de un pequeño conjunto de viviendas sobre Ruta 101 pertenecientes al Ministerio de Defensa.

A escala local se destaca la cercanía al Centro Cívico y Comercial de Ciudad de la Costa, centralidad principal de la ciudad. Hacia el este limita con el AREA DE DESARROLLO URBANO LAGO LA BOTAVARA, zona también de alto valor por su ubicación estratégico.

Hacia el oeste limita con un área urbanizada en vías de consolidación cerca de Av. Giannattasio y un área a consolidar hacia la Ruta 101.

El área está parqueada y tiene como elemento destacable la presencia de un lago de importantes dimensiones. Estos elementos le otorgan un alto valor paisajístico.

El lago funciona actualmente, como amortiguador pluvial de la pieza y de algunos barrios del entorno inmediato, por lo que resulta de suma importancia en el sistema general y en el interior de la pieza.

## **4.2 OBJETIVOS**

### **4.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Shangrilá (ADU SHANDRILÁ) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo, apostando a su ubicación estratégica en el área metropolitana.

### **4.2.2 Objetivos particulares**

Avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos

Establecer las principales conectividades este – oeste y norte – sur a los efectos de dar continuidad pública con los barrios

Establecer el modelo de conexión desde y hacia la Ruta 101

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas a la Ruta 101, y con el Aeropuerto.

Definir un mix programático que reconozca su ubicación con usos residenciales, terciarios de servicios y asociados a los equipamientos metropolitanos.

Establecer una reserva de tierra para incorporar vivienda de interés social.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

### **4.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU SHANGRILÁ plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

#### **4.3.1 Completar el desarrollo urbano de la ADU SHANGRILÁ manteniendo los criterios generales del Costaplan y reconociendo su ubicación estratégica:**

En cuanto a su ubicación estratégica se propone la incorporación de propuestas que incluyan servicios singulares de escala metropolitana y otras de escala local. Complementariamente propone la incorporación de áreas residenciales, en modalidades de viviendas de diferentes categorías, apostando a la presencia de vivienda de interés social.

#### **4.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU SHANGRILÁ apuntando a la integración de la pieza en el contexto urbano**

La ADU SHANGRILÁ tiene un gran potencial de desarrollo dado que se encuentra frente a Aeropuerto Internacional de Carrasco, equipamiento de escala metropolitana, tiene una excelente accesibilidad: sobre Ruta 101 al norte y Av. Giannattasio al sur. A 500 metros del Centro Cívico y Comercial de Ciudad de la Costa, centralidad principal de la Ciudad. La Integración urbana apunta a la mejora de la conectividad y el atravesamiento este oeste, la incorporación de espacio público de calidad en diferentes áreas y sobre el lago existente, la incorporación de equipamientos que sirvan a diferentes escalas y de infraestructuras que sirvan de soporte.

### **4.3.3 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial, previendo la conexión al sistema urbano del espejo de agua.

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

### **4.3.4 Estructura vial principal**

Se propone:

- resolver la conexión entre la Ruta 101 y la Avenida Calcagno.
- construcción de las calles auxiliares de Ruta 101 al sur y Av. Giannattasio al norte
- completar Avenida Cruz del Sur hasta la Ruta 101
- apertura de calle paralela al lago que vincule la calle Kennedy con la calle Quiroga.
- Calle intermedia continuación calle de las Areneras
- Calle de nueva creación norte sur que vincula la Ruta 101 con el lago.

Esta estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308, leyes modificativas y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

### **4.3.5 Sistema de Espacios Públicos**

Sin perjuicio de algunas definiciones en cuanto a la ubicación de espacios públicos, la cesión de estos quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente.

Sin perjuicio de las obligaciones que surgen de la cesión de espacios públicos se propone la creación de un parque lineal sobre el lado norte del lago y una zona verde en la esquila de Ruta 101 y Av. Calcagno.

#### **4.3.6 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Podrán admitirse otros usos (logísticos y de servicios de escala metropolitana) vinculados a la Ruta 101

En términos generales la densidad e intensidad de uso del suelo deberá ser acorde con los lineamientos generales del plan y con la capacidad de carga de las infraestructuras a instalar.

Para todo el ámbito en donde será de aplicación el art. 53 de la Ley 18,308.

#### **4.3.7 Afectaciones de las parcelas**

El Área de Desarrollo Urbano presenta uno de los mayores potenciales de desarrollo del Área metropolitana conjuntamente con el ADU La Botavara. Es por esto que para el diseño normativo se utilizan las Zonas Específicas con mayor potencial. La normativa queda graficada el Plano ADU Shangrila

### **4.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

#### **4.4.1 Drenaje pluvial**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad y saneamiento propuesto para el área. El objetivo del diseño del drenaje pluvial será el de almacenar y conducir las aguas de lluvia de manera de mantener los pavimentos, previniendo posibles efectos negativos sobre el medio ambiente.

Los proyectos de drenaje pluvial deberán contemplar los parámetros de diseño y las previsiones realizadas para el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa. Esto incluye el diseño del Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área.

El lago existente será parte integral del sistema de drenaje pluvial de la zona, previendo una conexión de entrada desde la calle Cruz del Sur y una conexión de salida hacia Av. Calcagno hasta la Rambla Costanera (según lo previsto en el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa).

De acuerdo a lo previsto en la presente revisión la Gestión del Lago pasará al régimen de gestión general previsto para todos los lagos de la Microregión de la Costa a los efectos de mejorar la calidad del cuerpo de agua.

#### **4.4.2 Saneamiento**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de saneamiento en coordinación con el proyecto de vialidad y drenaje pluvial propuesto para el área. El proyecto de saneamiento deberá contemplar los parámetros de diseño para el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa.

Tanto el Proyecto de Drenaje Pluvial como el Proyecto de Saneamiento, deberán diseñarse y construirse de manera de evitar impactos negativos en el Proyecto de drenaje pluvial y saneamiento proyectado para Ciudad de la Costa. En caso de que las densidades propuestas sean mayores a las previstas en el proyecto de infraestructuras deberán analizarse alternativas de conexión a la planta de tratamiento ubicada al norte de la Ruta Interbalnearia. No serán de recibo desarrollos que no tengan viabilidad de conexión a la red de OSE.

#### **4.4.3 Arbolado.**

La propuesta integral deberá contener previsiones en cuanto a incorporación de arbolado de acuerdo a los criterios de la Ordenanza forestal.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

#### **4.5 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN**

La ADU SHANGRILA se compone de los padrones urbanos de Ciudad de la Costa:

- 45630 parque
- 36312 conjunto de viviendas
- 45205
- 45425
- 46961
- 45209
- 46960
- 45428
- 45427 lago
- 45429
- 45430
- 45209

### **5 AREA DE DESARROLLO URBANO SAN JOSÉ DE CARRASCO NORTE**

#### **5.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Ordenamiento Concertado San José de Carrasco se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microrregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Posee grandes áreas verdes y algunas zonas desarrolladas sin ningún marco de planificación integral de la pieza.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de la Ruta Interbalnearia y la cercanía al Aeropuerto Internacional de Carrasco. A escala local se destaca la cercanía al Centro Cívico y Comercial de Ciudad de la Costa, centralidad principal de la ciudad, de reciente creación.

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

Hacia el oeste limita con la ZOC de Shangrila , zona definida desde el plan como un área de oportunidad, también con diferentes grados de consolidación.

Se pueden identificar diferentes realidades consecuencia de los diferentes usos y diferentes tiempos de desarrollo:

Por un lado, cercano a la calle Solís, se encuentran dos grandes padrones, correspondientes a chacras actualmente en desuso, presionados por los altos valores del suelo. Estos predios se encuentran a la venta, existiendo interés en desarrollar proyectos de escala metropolitana asociados a la Av. Aereosur.

En la Zona al este de Av. Aereosur y al norte de Paso escobar existen algunos fraccionamientos con una importante problemática de integración a la trama urbana circundante. Esto se debe al gran tamaño de las manzanas y parcelas, el bajo grado de consolidación, la falta de equipamientos y espacios públicos y la falta de infraestructura. Esta situación se deriva en situaciones diversas en donde coexisten situaciones de precariedad urbana y asentamientos irregulares, usos residenciales tradicionales y grandes galpones en donde se instalan industrias y depósitos de pequeña escala. Las tipologías

predominantes identificadas en cuanto a los usos residenciales son viviendas unifamiliares de nivel medio y bajo.

En el entorno de la calle Vivaldi se presenta con un conjunto de antiguas chacras de 5000mc abandonadas, algunas subdivididas y/o reconvertidas a usos residenciales o comerciales. En esta zona no se cedieron espacios libres y no se tuvo en cuenta la topografía para su diseño. La calle Franz Liszt, donde se presentan 28 solares de hasta 500 mc donde tampoco cedieron Espacios libres.

Este ámbito queda definido por el Decreto Nº 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa con los siguientes límites:

#### Artículo 10.2.2

#### **“c. Zona de Ordenamiento Concertado ZOC San José de Carrasco**

*Zona de Ordenamiento Concertado ZOC San José de Carrasco:*

Al Sur por la calle Vinicius de Moraes desde el eje de la calle George Gershwin hasta el eje de la Avenida Aerosur, la calle Solís; desde el eje de la Avenida Aerosur hasta el eje de la calle Cruz del Sur.

Al Oeste por la calle Cruz del Sur, desde el eje de la calle Solís hasta el eje de la Ruta 101.

Al Norte por la Ruta 101 desde el eje de la calle Cruz del Sur hasta el eje de la Ruta Interbalnearia; la Ruta Interbalnearia desde el eje de la Ruta 101 hasta el eje de la calle George Gershwin.

Al Este por la calle George Gershwin desde el eje de la Ruta Interbalnearia hasta el eje de la calle Vinicius de Moraes.

## **5.2 OBJETIVOS**

### **5.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano San José de Carrasco (ADU SJC) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo, apostando a un mix programático bajo los principios rectores establecidos en el Costaplan.

### **5.2.2 Objetivos particulares**

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas a la Ruta 101.

Establecer una reserva de tierra para incorporar vivienda de interés social.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

## **5.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU SJC plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

### **5.3.1 Revisión los límites de la ADU SJC definidos en el plan local:**

La complejidad de la ADU SJC presenta ámbitos con particularidades propias con diferentes grados de consolidación. Por tanto, se hace necesario identificar estos ámbitos en donde las infraestructuras y la estructura urbana ya han sido desarrolladas y las parcelas se encuentran, en su mayor parte construidas. De esta forma de la pieza original se identificarán las “sub piezas” con estas características que pasarán a Zona reglamentada con la normativa que aplica según sean urbanas consolidadas o no consolidadas. Las “sub piezas” que se identifiquen como de desarrollo urbano serán objeto de las definiciones del presente documento.

### **5.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU SJC manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

### **5.3.3 Completar el desarrollo urbano de la ADU SJC apuntando a un “mix programático”**

En la pieza se reconocen, al menos dos sectores principales: uno asociado a la Ruta 101, en donde, por las lógicas propias el principal corredor Este del país es propicio para la instalación de equipamientos de mayor porte. El otro sector se asocia directamente a la ciudad y a los usos residenciales y compatibles a estos. A partir de estas dos zonas y asociado a la jerarquización vial se determinarán áreas específicas o puntos singulares que habiliten densidades y tipologías diferenciadas.

Cabe destacar la importancia de la incorporación de vivienda de interés social, siendo una zona ubicada en un área central.

#### **5.3.4 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo. En particular en la conexión con la Ruta Interbalnearia al norte, la apertura de la calle Cruz del Sur (en coordinación con el ADU Shangrilla) hacia el oeste como principal conexión interna urbana existente y la necesidad de resolver problemas de conexión hacia la continuación de la Calle Magallanes y el ensanche de la calle Solís.

#### **5.3.5 Sistema de Espacios Públicos**

La creación de espacios libres quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente. Sin perjuicio Definir el sistema de espacios públicos internos a la pieza asociados a la incorporación de equipamiento e infraestructura y a la cañada existente que atraviesa la pieza.

#### **5.3.6 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

### **5.4 AVANCE DE LOS CRITERIOS GENERALES**

#### **5.4.1 Revisión de los límites de la ADU SJC definidos en el plan local:**

Se identifica una zona con grado de consolidación diferenciado, las que se excluirá del ámbito ZOC SJC pasarán a un régimen general. Está compuesta por manzanas contiguas a Ruta Interbalnearia y la calle Aereosur, ubicadas hacia la zona norte y este de la ADU SJC, con diferentes grados de consolidación pero que conforman manzanas completas. En esta zona no se cuenta con proyecto de saneamiento, por tanto, la desafectación de la ADU SJC quedará determinado por urbano no consolidado para usos mixtos. Con las afectaciones que la normativa prevea.

Queda determinada por los siguientes padrones:

6828, 6829, 6827, 6830,6831, 6832,6833, 6826, 6834, 6825, 6824, 6823, 6822, 6821, 1475, 1474,1491, 1470, 43968, 43967, 36212, 36213, 43966, 36214, 36215, 36216, 43965, 1880, 1881, 1471, 43186, 43182, 43183, 1533, 43184, 37071, 43185, 37072, 37073, 37074, 36311, 36308, 36307, 25890, 25889, 36304, 36303, 1531, 1534, 36300, 25891, 1786, 42104, 25892, 36299, 36296, 1535, 36310, 1532, 36278, 36309, 1783, 36273, 36277, 42103, 36306, 1784, 36274, 36305, 41804, 36302, 1536, 36272, 1530, 36301, 41805, 36298, 36297, 1537, 1874, 36280, 36279, 41441, 36276, 36271, 36275, 1873, 1529, 1588, 37442, 1522, 1872, 40837, 45105, 41435, 1523, 37444, 1528, 45104, 37396, 41327, 1524, 1525, 44681, 1526, 44682, 1567, 1527, 40152, 1566, 37600, 41240, 44683, 41241, 1568, 37405, 1565, 37398, 1564, 1563, 1569, 1556, 37404, 40160, 40355, 39979, 37415, 1557, 40162, 1558, 40161, 1562, 1555, 37399, 37403, 1559, 1560, 1561, 45144, 45145, 1586, 1621, 1620, 1619, 37400, 37401, 1618, 1623, 1617, 1616, 1624, 1615, 42076, 42075, 1625, 1614, 42074, 1601, 1594, 43750, 43751, 1599, 43752, 1602, 40996, 1598, 1595, 1596, 1597, 1613, 43594, 1612, 1611, 1604, 1605, 1606, 1607, 1608, 1626, 6818, 6817, 1488, 6820, 6819, 36281, 1489

Quedan determinadas áreas de renovación urbana:

ADU San José de Carrasco Norte 1 los padrones:

1591, 1590, 1589, 37420, 37421, 37422, 37425, 37440, 44156

ADU San José de Carrasco Norte 2 el padrón:

1586

## **5.5 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL ORDENAMIENTO PRIMARIO**

El desarrollo de la zona debe permitir su correcta inserción en la ciudad, acorde a las infraestructuras proyectadas; siguiendo los principios de planificación ambientalmente sustentable, de cohesión territorial, justa distribución de cargas y beneficios y de equidad social establecidos en la Ley 18.308.

A continuación se definen los principales aspectos estructurantes del área y se reconocen los diferentes ámbitos de actuación:

### **5.5.1 Estructura vial principal**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308 y la Ley 18.367 y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

La estructura vial principal dentro del ámbito de la ADU SJC está compuesta por:

Calle de servicio de la Ruta Interbalnearia

Calle Cruz del Sur

Continuación Calle Magallanes desde Calle Solís hasta Calle Vivaldi.

Ensanche de la Calle Solís

**- Calle de servicio Ruta Interbalnearia**

A los efectos de mejorar la conectividad con la Ruta de los flujos internos se propone la continuidad de la calle de servicio en el tramo Cont. Cruz del Sur - Mozart.

**– Calle Cruz del Sur**

En el caso de la calle Cruz del Sur, se establece que la misma será resuelta en coordinación o considerando lo propuesto en el ADU Shangrila Norte, por ser calle secundaria se entiende necesario que tenga un ancho de faja de 20m.

**- Continuación Calle Magallanes desde Calle Solís hasta Calle Vivaldi**

Se afecta la continuación del de la calle Magallanes hacia el norte, hasta calle de 17m, en los padrones 1590 y 37440 para dar continuidad a la trama urbana.

**- Ensanche de la Calle Solís**

Se afectar el ensanche de la calle Solís hacia el norte (padrones 1590 y 1591) hasta 30m de ancho, según perfil tipo. De esta forma de genera un canal pluvial de escurrimiento hacia el lago Cruz del Sur.

**5.5.2 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Podrán admitirse otros usos (logísticos y de servicios de escala metropolitana) vinculados a la Ruta Interbalnearia.

En todos los ámbitos se establece que dentro de las previsiones para vivienda entre un 10 a un 30 por ciento como mínimo serán de interés social, según lo establecido en el art. 53 de la Ley 18.308

Para todo el ámbito en donde será de aplicación el art. 53 de la Ley 18,308.

### **5.5.3 Afectaciones urbanísticas**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseñará la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos. Las afectaciones urbanísticas quedan definidas en el Plano ADU San José de Carrasco Norte

## **5.6 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **5.6.1 Drenaje pluvial**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad y saneamiento propuesto para el área. El diseño del drenaje pluvial será coherente con la ocupación del espacio urbano (en particular en referencia al Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área), procurando el mantenimiento de las características naturales de escurrimiento (promoviendo procesos de infiltración), minimizando la transferencia de impactos , previniendo posibles efectos negativos sobre el medio ambiente, a la vez de contribuir a la protección de la infraestructura vial.

Se propone la construcción de un estructurador del drenaje pluvial sobre la calle Solís ensanchada y además se declara de utilidad pública la servidumbre de pluviales de 5m de ancho sobre el padrón 44156.

### **5.6.2 Saneamiento.**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de saneamiento en coordinación con el proyecto de vialidad y drenaje pluvial propuesto para el área. El proyecto de

saneamiento deberá contemplar los parámetros de diseño y las previsiones realizadas para el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa.

### **5.6.3 Arbolado.**

Se considerara lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **6 ZONA DE DESARROLLO URBANO PADRÓN 1213**

### **6.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

El padrón 1213 se Ciudad de la Costa se encuentra dentro de la Zona de Ordenamiento Concertado Centro Cívico Espacio Lagomar definido en el art. 10.2.2.e, siendo de propiedad Municipal.

En esta ZOC se pueden identificar claramente tres sectores de actuación en los cuales se interviene a través de diferentes estrategias:

1. Por un lado la realización del Centro Cívico y Comercial de Ciudad de la Costa, consolida una centralidad de alcance urbano. El área incluye espacios comerciales y de servicios, así como espacios públicos. Se destaca la presencia de la Plaza Crottogini de reciente creación y el lago contiguo a esta. Con un fuerte componente de tierrapública su viabilidad se concreta a través de instancias de llamados a interesados y concesiones en donde se articulan intereses públicos y privados.

2. Espacio Lagomar: zona comercial, también de escala urbana pero con características netamente diferentes, con una marcada linealidad en donde se ubican comercios de diferente escala y

servicios. Aquí la propuesta se orienta a consolidar dicha centralidad como un valor de identidad local, en donde el componente del espacio público y su acondicionamiento tendrán un rol central.

La recalificación de la centralidad consistirá en equipar y mantener el área globalmente considerada, articulando el área del centro cívico, con un paseo caracterizado e integrado de uso público. El modelo de gestión se concretará en etapas con intervenciones de la comuna en el espacio público y la incorporación de grupos de trabajo con los actores locales.

3. El ámbito definido por el padrón 1213, área vacante, contigua al Centro Cívico con un gran potencial de desarrollo para programas de vivienda que articule con las áreas residenciales circundantes.

## **6.2 OBJETIVOS**

### **6.2.1 Objetivo general**

Desarrollar un proyecto de consolidación urbana orientado a vivienda de interés social incorporando espacio público e infraestructuras adecuadas

### **6.2.2 Objetivos particulares**

Promover el desarrollo urbano habitacional de este sector de Ciudad de la Costa en el marco de la política Nacional y Departamental de promoción de la Vivienda de Interés Social (Ley Nº 18.795) en coordinación con la ANV acuerdan.

Incorporar la iniciativa pública como privada a través de los ámbitos de actuación definidos previamente.

Desarrollar un proyecto de detalle que complete la ordenación detallada y prevea las infraestructuras necesarias

## **6.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU PADRÓN 1213 plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

**6.3.1 Completar el desarrollo urbano de la ADU PADRON 1213 manteniendo los criterios generales del Costaplan y reconociendo su ubicación estratégica:**

Proyecto deberá mantener la imagen de ciudad jardín establecidas en el Costaplan y enmarcarse dentro de los objetivos generales y particulares definidos en este:

– principio de no segregación territorial e integración social, optimizando sus recursos naturales y construidos. La adecuada inserción del proyecto en la trama urbana atenderá al reconocimiento del entorno existente y a las preexistencias, entre la que se destaca la vialidad, la morfología y la imagen de ciudad jardín.

**6.3.2 procurar el disfrute equitativo de los espacios públicos y el paisaje (accesibilidad y acondicionamiento de los espacios públicos propuestos)**

El desarrollo de la propuesta para el padrón nº 1213 procura promover el uso residencial complementado con servicios y equipamiento urbano de escala barrial, así como la incorporación de espacio público de calidad.

Se deberán considerar y reconocer los elementos físicos estructurales del contexto tales como: la jerarquización vial, las calles de nueva creación, ciclovías, sendas peatonales, los espacios públicos, los aspectos de accesibilidad, movilidad, seguridad, impacto de tránsito, transporte público, equipamientos públicos, centralidades existentes, los tipo morfológicos del área inmediata, los aspectos demográficos y así como otras variables urbanas.

**6.3.3 Completar el desarrollo urbano de la ADU apuntando a la integración de la pieza en el contexto urbano**

Las infraestructuras son la condición necesaria para cualquier operación urbanística. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, y conjuntamente con el Proyecto

de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

En cuanto a su ubicación estratégica se propone la incorporación de propuestas que incluyan servicios singulares de escala metropolitana y otras de escala local. Asimismo se propone la incorporación de áreas residenciales, en modalidades de viviendas de diferentes categorías, apostando a la presencia de vivienda de interés social.

#### **6.3.4 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial, previendo la conexión al sistema urbano del espejo de agua.

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

#### **6.3.5 Estructura vial principal**

Se propone:

mejora de la calle Buenos Aires

construcción calle continuación Reyes

construcción calle continuación J. P. Varela

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308, leyes modificativas y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59

### **6.3.6 Sistema de Espacios Públicos**

Sin perjuicio de algunas definiciones en cuanto a la ubicación de espacios públicos, la cesión de estos quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente.

Se prevé la creación de espacio público sobre la calle J. P. Varela

### **6.3.7 Usos del suelo**

Los usos previstos serán los siguientes:

- residencial.
- usos complementarios recreativos y/o comerciales de escala barrial (opcional)
- usos recreativos y deportivos de escala barrial y de carácter público en espacios libres resultantes

## **6.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **6.4.1 Drenaje pluvial**

El drenaje general deberá responder al proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa.

### **6.4.2 Saneamiento**

El padrón se encuentra dentro de la Zona externa 4, obra que ya ha sido ejecutada por OSE.

### **6.4.3 Arbolado.**

La propuesta integral deberá contener provisiones en cuanto a incorporación de arbolado de acuerdo a los criterios de la Ordenanza forestal.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **7 AREA DE DESARROLLO URBANO LAGOMAR NORTE**

### **7.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Ordenamiento Concertado Lagomar Norte 1 se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Este ámbito queda definido por el Decreto Nº 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa con los siguientes límites:

Artículo 10.2.2

#### **“c. Zona de Ordenamiento Concertado ZOC Lagomar 1.**

*La Zona de Ordenamiento Concertado ZOC Lagomar queda delimitada:*

Al Sur: línea quebrada determinada por el límite Sur del Padrón 44110, el límite este y Sur del Padrón 41996, el límite sur del Padrón 40762, el límite Sur y Oeste del Padrón 40761, el límite Oeste de Padrón 40763, las calles Manuel Lavalleja (Manuel Lavaleja) y Bs. As. (Bs. As.) hacia el Norte con su encuentro con la calle Horacio Quiroga (Horacio Quiroga); la calle Horacio Quiroga desde su inicio en la calle Bs. As. hasta su encuentro con la calle Los Ceibos (Los Ceibos) que delimita el lado Oeste del Padrón 1213, la calle Los Ceibos desde su inicio en la calle Horacio Quiroga hasta su encuentro con la calle José Pedro Varela (José P. Varela) y la calle José Pedro Varela en toda su extensión.

Al Oeste: calle Elías Regules (Elías Regules) desde su encuentro al sur con la calle José P. Varela hasta su encuentro al Norte con la calle Horacio Quiroga; línea quebrada al Este por la calle Horacio Quiroga desde su esquina con la calle Elías Regules hasta la esquina con la calle George Gershwin (Tabaré Etcheverry); la calle George Gershwin (Tabaré Etcheverry)

desde la esquina con la calle Horacio Quiroga hasta su encuentro con la Ruta Interbalnearia (Ruta Líber Seregni).

Al Norte: Ruta Interbalnearia (Ruta Líber Seregni) desde la calle George Gershwin hasta la calle Julia de Almenara (Julia de Almenara).

Al Este: calle Julia de Almenara hacia el Sur desde el eje de la Ruta Interbalnearia (Ruta Líber Seregni) hasta el límite Sur del Padrón 44110.”

Es una zona heterogénea que presenta diferentes grados de desarrollo. Posee grandes áreas verdes y algunas zonas desarrolladas sin ningún marco de planificación integral de la pieza.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de la Ruta Interbalnearia y la cercanía al Aeropuerto Internacional de Carrasco. A escala local se destaca la cercanía al Centro Cívico y Comercial de Ciudad de la Costa, centralidad principal de la ciudad, de reciente creación.

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

Hacia el oeste limita con la ZOC de San José de Carrasco Norte, zona definida desde el plan como un área de oportunidad, también con diferentes grados de consolidación.

Se pueden identificar diferentes realidades consecuencia de los diferentes usos y diferentes tiempos de desarrollo:

Por un lado, cercano a la Avenida Almenara y a la Ruta Interbalnearia, se encuentran una serie de grandes padrones, correspondientes a chacras actualmente la mayoría en desuso, presionados por los altos valores del suelo. Estos predios se encuentran en su mayoría a la venta, existiendo interés en desarrollar proyectos de escala metropolitana asociados a la Ruta Interbalnearia.

En la Zona más al oeste existen algunos fraccionamientos con una importante problemática de integración a la trama urbana circundante. Esto se debe al gran tamaño

de las manzanas y parcelas, el bajo grado de consolidación, la falta de equipamientos y espacios públicos y la falta de infraestructura. Esta situación se deriva en situaciones diversas en donde coexisten situaciones de precariedad urbana y asentamientos irregulares, usos residenciales tradicionales y grandes galpones en donde se instalan industrias y depósitos de pequeña escala. Las tipologías predominantes identificadas en cuanto a los usos residenciales son viviendas unifamiliares de nivel medio y bajo.

En la zona más al sur existen desarrollos residenciales en modalidades de cooperativas. Esta zona presenta altas densidades, con graves problemas de accesibilidad y sin servicios o equipamientos públicos. Conviven en esta situación predios baldíos de grandes dimensiones sin uso. Esta situación se entiende como una oportunidad a los efectos de mejorar la situación de conectividad de la trama urbana así como la instalación de nuevos servicios. Las tipologías son viviendas colectivas en planta baja o dúplex.

Como elementos singulares se destaca la presencia de:

la Empresa Urufarma, al norte de la zona, asociada a la Ruta Interbalnearia, dedicada a la industria farmacéutica.

Una cañada que atraviesa la zona en sentido norte sur, en donde se deberá definir un proyecto detallado de dicho componente y su importancia dentro del sistema natural y el sistema de drenaje pluvial de toda la pieza.

Zona sur ocupada por fraccionamientos inconexos

zona al sur consolidada en modalidades de cooperativas

zona oeste compuesta por manzanas consolidadas

## **7.2 OBJETIVOS**

### **7.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Lagomar Norte (ADU LN) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes

componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo, apostando a un mix programático bajo los principios rectores establecidos en el Costaplan.

### **7.2.2 Objetivos particulares**

- En el proceso de diseño, avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.
- Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos
- Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas a la Ruta Interbalnearia.
- Establecer una reserva de tierra para incorporar vivienda de interés social.
- Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

## **7.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU LN plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

### **7.3.1 Revisión los límites de la ADU LN definidos en el plan local:**

La complejidad de la ADU LN presenta ámbitos con particularidades propias con diferentes grados de consolidación. Por tanto, se hace necesario identificar estos ámbitos en donde las infraestructuras y la estructura urbana ya ha sido desarrollada y las parcelas se encuentran, en su mayor parte construidas. De esta forma de la pieza original se identificarán las “sub piezas” con estas características que pasarán a Zona reglamentada con la normativa que aplica según sean urbanas consolidadas o no consolidadas. Las “sub piezas” que se identifiquen como de desarrollo urbano serán objeto de las definiciones del presente documento.

### **7.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU LN manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

### **7.3.3 Completar el desarrollo urbano de la ADU LN apuntando a un “mix programático”**

En la pieza se reconocen, al menos dos sectores principales: uno asociado a la Ruta Interbalnearia, en donde, por las lógicas propias el principal corredor Este del país es propicio para la instalación de equipamientos de mayor porte. El otro sector se asocia directamente a la ciudad y a los usos residenciales y compatibles a estos. A partir de estas dos zonas y asociado a la jerarquización vial se determinarán áreas específicas o puntos singulares que habiliten densidades y tipologías diferenciadas.

Cabe destacar la importancia de la incorporación de vivienda de interés social, siendo una zona ubicada en un área central, en donde existe una serie de conjuntos residenciales en

formato de cooperativas ya instaladas, aparece como una de las potencialidades. En la Microregión de la Costa existe una fuerte demanda por parte de la sociedad para la adquisición de suelo para la instalación de cooperativas, en tanto sea oportuno, se podrían instalar instrumentos de gestión que faciliten estos procesos.

#### **7.3.4 Revisión de los límites de la ADU LN definidos en el plan local**

Se identifican cuatro zonas con grados de consolidación diferenciados, las que se excluirán del ámbito ZOC LN pasarán a un régimen genereal :

##### **ZONA1**

Zona en donde se encuentran ubicadas una serie de cooperativas de vivienda. Área con alta densidad pero que no se encontraba dentro del área de saneamiento. Actualmente OSE la ha incorporado como “Zona Externa 4” y se encuentra en etapa de ejecución. Esta obra resolvería una de las áreas con mayor densidad de ciudad de la costa VER PLANO ZONA EXTERNA 4. Dado que esta obra completaría las necesidades de servicios públicos en la pieza tendrá categoría urbano consolidado preferentemente residencial, con las mismas afectaciones definidas en el Costaplan.

Está compuesto por los padrones urbanos de la localidad de Ciudad de la Costa: 44899, 40762, 40761, 40764, 40763, 40766, 40765, 44009, 44008, 44007, 40770, 40769, 40771, 40773, 40772, 44898

##### **ZONA 2**

En este caso al igual que la ZONA 1 está dentro del proyecto de saneamiento: “Zona Externa 4” VER PLANO ZONA EXTERNA 4. Este fraccionamiento cuenta con calles abiertas que una vez desarrollado los proyectos de detalle del entorno podrán resolver problemas de conectividad. Los padrones en su mayoría tienen un área de 750 metros cuadrados,

siendo que por relevamiento de foto aérea están ocupados en un 50%. Cuenta espacio público denominado “Plaza Da Cuña”. En este caso la categorización de suelo será urbano consolidado para usos preferentemente residenciales

Está conformado por los padrones urbanos de la localidad de Ciudad de la Costa: 42866, 1517, 1518, 1519, 1520, 1521, 1492, 1493, 1494, 1495, 1777, 1778, 1496, 1779, 1497, 1776, 1775, 1780, 1551, 1781, 1782, 45891, 45888, 1553, 1785, 1549, 1548, 1554, 1538, 43341, 1539, 43340, 1540, 45890, 43339, 1543, 1544, 1545, 43338, 1546, 43336, 43337, 1584, 1583, 1580, 1582, 1579, 1581, 1575, 1574, 1573, 1627, 1578, 1577, 1576, 43342, 40682, , 42874, 42873, 42872, 42871, 42870, 42869, 42868, 42867, 42865, 42864, 42667, 42876, 42883, 42881, 42879, 42877

42886, 42878, 44899, 42884, 42879, 42282, 42885, 42880, 42905, 43629, 43627, 42904, 42903, 42902, 42901, 42900, 42899, 42898, 42897, 42896, 42895, 42894, 43628, 43626, 41445, 42892, 42891, 42890, 42889, 42888, 42875.

### **ZONA 3**

Esta zona está compuesta por tres manzanas contiguas a Ruta Interbalnearia, ubicadas hacia la zona oeste de la ADU LN, con diferentes grados de consolidación pero que conforman manzanas completas. En esta zona no se cuenta con proyecto de saneamiento, por tanto, la desafectación de la ADU LN quedará determinado por urbano no consolidado para usos mixtos. Con las afectaciones que la normativa prevea.

La Zona 3 queda determinada por los siguientes padrones: 1627, 1570, 1571, 1572, 1573, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1538, 1554, 1785, 1553, 1551, 1775

### **ZONA 4**

Manzana consolidada integrada por los padrones 42689, 42690, 42691, 42692, 42693 y 42694

## **ZONA 5**

1882, 1883, 1505, 1506, 1507, 1508, 1509, 1510 y 40486

### **7.3.5 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo. En particular en la conexión con la Ruta Interbalnearia al norte, la Calle Almenara hacia el este como principal conexión interna urbana existente y la necesidad de resolver problemas de conexión hacia la continuación de la Calle Buenos Aires hacia el Oeste y finalmente hacia Avenida Giannastasio al sur.

### **7.3.6 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

### **7.3.7 Parámetros urbanísticos**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseñará la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos.

## **7.4 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL ORDENAMIENTO PRIMARIO**

El desarrollo de la zona debe permitir su correcta inserción en la ciudad, acorde a las infraestructuras proyectadas; siguiendo los principios de planificación ambientalmente sustentable, de cohesión territorial, justa distribución de cargas y beneficios y de equidad social establecidos en la Ley 18.308.

A continuación se definen los principales aspectos estructurantes del área y se reconocen los diferentes ámbitos de actuación:

#### **7.4.1 Estructura vial principal**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308 y la Ley 18.367 y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

La estructura vial principal dentro del ámbito de la ADU LN está compuesta por:

- Calle de servicio de la Ruta Interbalnearia
- Calle Almenara
- Calle Buenos Aires
- Continuación Calle Florencio Sanchez desde Calle Buenos Aires hasta Calle Almenara.

### **Calle de servicio Ruta Interbalnearia**

A los efectos de mejorar la conectividad con la Ruta de los flujos internos se propone la continuidad de la calle de servicio en el tramo Buenos Aires – Almenara.

### **Calle Almenara**

En el caso de la calle Almenara si bien la misma se encuentra abierta en toda su extensión se deberán resolver algunas situaciones particulares a fin de obtener faja pública según el siguiente detalle:

- El semi ancho este de la calle Almenara se cedió por el plano de Fraccionamiento de la ampliación del Balneario Lagomar (Reg. 570 del 7/2/1955).
- El semiancho oeste Fue cedido parcialmente por sucesivos fraccionamientos a lo largo de la faja existiendo planos de mensura que dejan constancia expresa por nota de esta cesión (Reg. 339 el 13/12/1952; Reg. 18913 el 5/3/1981; Reg. 17860 de 21/4/1978) y en otros en los que se puede asumir la misma (Reg. 17050 el 15/4/1975 y Reg.559 el 15/12/1954)
- Los padrones 44826 y 43.078 figura en catastro con 4Há0000 y 5Há0000, al igual que en su plano de mensura antecedente (Reg. 5815 del 2/8/1950) *es de presumir que no existió cesión de calle.*

Segun los datos relevados los padrones 44826 y 43078 quedarán afectados a una cesión de 8,50 metros de ancho en la faja donde se encuentra la Calle Almenara.

### **Calle Buenos Aires**

El caso de la Calle Buenos Aires presenta diferentes situaciones a atender. Si bien el primer tramo se encuentra abierto a medida que se avanza al sentido norte la calle pasa a convertirse en un “trillo” . Por tanto el caso de la Calle Buenos Aires al norte requiere cesión de faja pública y/o consolidación del perfil en otros.

La calle Buenos Aires se encuentra abierta parcialmente desde la Ruta Interbalnearia hasta Av. Giannattasio y se presentan diferentes situaciones en cuanto a su cesión.

– Desde el Padrón 43342 hacia el norte, hasta la Ruta interbalnearia en su alineación Oeste y los padrones 45128 y 44832 (parte) en su alineación este, la calle tiene un ancho de 17m.

– A partir del padrón 1548 hacia el sur, cursando los padrones 1548, 1497, 1498, 1499, 1501, 1500, 1502, 1503, hasta calle Horacio Quiroga, en su alineación oeste, y los padrones 44832 (parte) 44833, 44834, 44835, 44836, 44837 y 40913 (parte) hasta la continuación de la calle Horacio Quiroga en su alineación este, la calle Buenos Aires tiene un ancho de 8.50 y *actualmente se encuentra afectada de ensanche la alineación Oeste*.

Se deberá mantener las afectaciones descritas y asegurar un ancho mínimo de 17 metros para los nuevos desarrollos.

El Trazado Sur de la Calle Buenos Aires, a partir de la Calle Horacio Quiroga hasta la Avenida Giannattasio tiene un ancho de 17m según los antecedentes más actuales. Este ancho se puede desglosar en que los 8.50 al este fueron cedidos por los sucesivos fraccionamientos y no se halló documentación sobre la cesión de los 8.50 del oeste, pero se infiere que fueron tomados del espacio libre generado con el fraccionamiento de San José de Carrasco.

### **Continuación Calle Florencio Sanchez**

Esta Calle es de nueva creación y es la principal conexión este – oeste. Tendrá jerarquía intermedia.

Quedan afectados a los efectos de apertura de calle los padrones 44833, 42604, 44828 y 44827

Además de las calles Almenara y Buenos Aires se definen una serie de vinculaciones que estructuran la pieza de acuerdo al siguiente detalle

Asimismo se definirán una serie de calles que completen la vialidad interna de la propuesta. (ver plano vialidad)

A partir de las vías estructurantes establecidas anteriormente se definen macro manzanas, las que serán objeto de diseño a través de los proyectos de detalle correspondientes a cada uno de los ámbitos de actuación.

#### **7.4.2 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Podrán admitirse otros usos (logísticos y de servicios de escala metropolitana) vinculados a la Ruta Interbalnearia.

En todos los ámbitos se establece que dentro de las previsiones para vivienda entre un 10 a un 30 por ciento como mínimo serán de interés social, según lo establecido en el art. 53 de la Ley 18.308

En términos generales se propone una densidad neta una vivienda cada 200 metros cuadrados de suelo.

Para todo el ámbito en donde será de aplicación el art. 53 de la Ley 18,308.

#### **7.4.3 Espacios libres**

La creación de espacios libres quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente. Se define el sistema de espacios públicos internos a la pieza asociados a la incorporación de equipamiento e infraestructura y a la cañada existente que atraviesa la pieza. Sin perjuicio de las previsiones en materia de espacio público en la legislación nacional y departamental, se exigirá dentro de cada Unidad de Actuación un mínimo de 10 % del espacio público.

## **7.5 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **7.5.1 Drenaje pluvial**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad y saneamiento propuesto para el área. El objetivo del diseño del drenaje pluvial será el de almacenar y conducir las aguas de lluvia de manera de mantener los pavimentos, previniendo posibles efectos negativos sobre el medio ambiente.

Los proyectos de drenaje pluvial deberán contemplar los parámetros de diseño y las previsiones realizadas para el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa. Esto incluye el diseño del Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área.

La cañada existente se encuentra incorporada en el proyecto de drenaje pluvial de Ciudad de la Costa siendo parte integral del sistema de drenaje pluvial de la zona. Dicha cañada tiene como función de la conducción del drenaje de toda área y la conducción de las aguas provenientes del lago proyectado sobre la calle Almenara hacia el lago proyectado sobre la calle Buenos Aires y posteriormente al lago Centro Cívico. Resulta de suma importancia el mantenimiento de dicho curso de agua. Se propone diseñar un sistema de espacios libres a ambos márgenes de la cañada.

### **7.5.2 Saneamiento**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de saneamiento en coordinación con el proyecto de vialidad y drenaje pluvial propuesto para el área. El proyecto de saneamiento deberá contemplar los parámetros de diseño y las previsiones realizadas para el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa.

Tanto el Proyecto de Drenaje Pluvial como el Proyecto de Saneamiento, deberán diseñarse y construirse de manera de evitar impactos negativos en el Proyecto de drenaje pluvial y saneamiento proyectado para Ciudad de la Costa.

Se propone la conexión a la estación de bombeo de la zona externa 4 ubicada al sur de la ZOC LN con un ramal que atraviese la zona paralela a la cañada y asociada a la propuesta de espacio público.

### **7.5.3 Arbolado**

El borde de la cañada deberá mantenerse las áreas verdes existentes en los bordes de la cañada a los efectos de mantener dicho borde . así como lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **8 AREA DE DESARROLLO URBANO LAGOMAR NORTE 2**

### **8.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Desarrollo Urbano Lagomar 2 se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa., definido en el art. 10.2.2 d. delimitada por los Padrones 44890, 44891 y 44892 (antes Padrón 26349).

La ADU Lagomar Norte 2 se encuentra ubicada enclavada en la Zona B del Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa. Tiene un área aproximada de 13 hectáreas en su mayoría arboladas, en un entorno urbanizado.

### **8.2 OBJETIVOS**

#### **8.2.1 Objetivo general**

Consolidar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano LAGOMAR NORTE 2 como un área residencial y de servicios compatible aprovechando la capacidad de infraestructuras instalada en el entorno.

### **8.2.2 Objetivos particulares**

Avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

Mejorar la conectividad con el entorno inmediato, en especial la conectividad este - oeste

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos.

## **8.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU LAGOMAR NORTE 2 plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

### **8.3.1 Completar el desarrollo urbano de la ADU manteniendo los criterios generales del Costaplan**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales de ordenación. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que del modelo de consolidación urbana. La sostenibilidad del territorio reconoce los sistemas naturales que lo componen y la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo.

El proyecto que resuelva el desarrollo de la pieza deberá hacer especial incapié en la conectividad este – oeste y las infraestructuras adecuadas para completar un entorno urbano de carácter residencial.

### **8.3.2 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial establecida en el Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Realizar las obras necesarias para la conexión de los desarrollos al sistema de saneamiento, en coordinación con OSE

### **8.3.3 Estructura vial principal**

Se propone:

Incorporar como continuidad secundaria la continuación de la calle José Pedro Varela, como principal conexión

#### **8.3.4 Sistema de Espacios Públicos**

Sin perjuicio de algunas definiciones en cuanto a la ubicación de espacios públicos, la cesión de estos quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente.

#### **8.3.5 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área.

### **8.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

#### **8.4.1 Drenaje pluvial**

Se deberán realizar las obras necesarias que aseguren el correcto funcionamiento del sistema. En particular se prevé la construcción un lago previsto en el Proyecto de Infraestructuras.

#### **8.4.2 Saneamiento**

El padrón se encuentra rodeado por el proyecto de infraestructuras, zona A y Zona B1 obra finalizada. Las propuestas para la ADU LAGOMAR NORTE 2 deberá prever la conexión a ese sistema.

#### **8.4.3 Arbolado**

La propuesta integral deberá contener previsiones en cuanto a incorporación de arbolado de acuerdo a los criterios de la Ordenanza forestal.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **9 AREA DE DESARROLLO URBANO MONTES DE SOLYMAR 1**

### **9.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Ordenamiento Diferido Montes de Solymar se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microrregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Este ámbito queda definido por el Decreto Nº 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa con los siguientes límites:

#### Artículo 10.2.1

##### **“a. Zona de Ordenamiento Diferido Montes de Solymar**

*Zona de Ordenamiento Diferido Montes de Solymar:*

Al Sur por el límite sur del padrón 43970, el límite este del padrón 40827 desde el límite sur del padrón 43970 hasta la calle Monteadores, la calle Monteadores desde el límite oeste del Padrón 42490 hasta el límite oeste del padrón 40823 al Oeste por el límite oeste de los Padrones 40823 y 41600.

Al Norte por la Ruta Interbalnearia desde el límite oeste del padrón 41600 hasta el eje de la Avenida Santa Elena.

Al Este por la Avenida Santa Elena desde el eje de la Ruta Interbalnearia hasta el límite sur del padrón 43970.

### **9.1.1 Descripción general**

La ADU MS se encuentra ubicada entre la calle Monteadores y la Ruta Interbalnearia. Es una zona homogénea que posee grandes áreas verdes en medio de una zona desarrollada sin servicio de saneamiento.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de la Ruta Interbalnearia. A escala local se encuentra a mitad de camino entre los conectores Márquez Castro y Pérez Butler y las centralidades barriales que ellos producen.

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

Hacia el oeste limita con una zona de cooperativas, densamente poblada y con diferentes grados de consolidación.

## **9.2 OBJETIVOS**

### **9.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Montes de Solymar (ADU MS) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo, apostando a un mix programático bajo los principios rectores establecidos en el Costaplan.

### **9.2.2 Objetivos particulares**

En el proceso de diseño, avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas a la Ruta Interbalnearia.

Establecer una reserva de tierra para incorporar vivienda de interés social.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

### **9.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

#### **9.3.1 Revisión los límites de la ADU MS definidos en el plan local**

Dada la fragilidad ambiental de la zona y su rol protagónico en el drenaje pluvial de Ciudad de la Costa se decide incluir el triángulo formado por la calle Santa Elena, La Ruta Interbalnearia y Av. De la Macarena. Se incorporan dentro de la zona de Conservación Ambiental los padrones: 45148, 45149, 41302, 41303, 41304, 41308 y 42666.

Asimismo los padrones 41598, 44722 y 40489 pasarán a régimen general: ZONA 1, ya que se encuentran consolidados entre la Ruta Interbalnearia y Camino Paso Escobar.

#### **9.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU MS manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado

en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

### **9.3.3 Completar el desarrollo urbano de la ADU MS apuntando a un “mix programático”**

En la pieza se reconocen, al menos dos sectores principales: uno asociado a la Ruta Interbalnearia, en donde, se ubica un área a proteger por la presencia de un sistema de bañado. El otro sector se asocia directamente a la ciudad y a los usos residenciales y compatibles a estos. Los usos previstos deberán estar acordes con las infraestructuras instaladas.

### **9.3.4 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo. En particular en la conexión con la Ruta Interbalnearia al norte, la apertura de un conector Norte – Sur, que valla de Camino al Paso Escobar próximo a su intersección con interbalnearia, hasta la calle de los Ruiseñores. Un conector Este-Oeste de 30m de ancho que asegure el drenaje de los pluviales hacia el bañado y el ensanche de la calle monteadores.

### **9.3.5 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

### **9.3.6 Vialidad**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308 y la Ley 18.367 y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

La estructura vial principal dentro del ámbito de la ADU MS está compuesta por:

Conector E-O de 30m de ancho.

Conector N-S.

Ensanche de la Calle monteadores

#### **Conector E-O de 30m de ancho**

A los efectos de mejorar la conectividad y proporcionar el espacio suficiente para las canalizaciones pluviales se entiende necesaria la construcción de una Avenida de 30m. La misma conectara la calle Publica xx con la Av. de la Macarena.

#### **Conector N-S.**

Buscando garantizar la conectividad Norte-Sur (que en la zona solo cumplen Márquez Castro y Pérez Butler) se sugiere afectar un conector que una Camino al Paso Escobar

próximo a su intersección con interbalnearia, con la calle de los Ruiseñores. De esta forma se conecta los accesos a Colinas de Solymar con Giannattasio.

### **Ensanche de la Calle Monteadores**

En simultáneo se considera conveniente afectar la cesión de Monteadores hacia el norte hasta lograr ancho de faja de 20m.

### **Sistema de Espacios Públicos**

La creación de espacios libres quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente.

#### **9.3.7 Usos del suelo**

Se prevé usos residenciales y compatibles

Para todo el ámbito en donde será de aplicación el art. 53 de la Ley 18,308.

#### **9.3.8 6. Parámetros urbanísticos**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseña la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos de acuerdo a los gráficos correspondientes.

### **9.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

#### **9.4.1 Drenaje pluvial**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad y saneamiento propuesto para el área. El diseño del drenaje pluvial será coherente con la ocupación del espacio urbano (en particular en referencia al Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área), procurando el mantenimiento de las características naturales de escurrimiento (promoviendo procesos de infiltración),

minimizando la transferencia de impactos hacia áreas vulnerables, a la vez de contribuir a la protección de la infraestructura vial.

Se define como necesaria la reserva de 8Há del bañado existente al oeste de la calle Santa Elena como retención pluvial del sistema de drenajes de la Ciudad, declarándose asimismo de utilidad pública de los padrones 45148, 45149, 41302, 41303, 41304 y 41108, incorporándose junto con el espacio libre antes empadronado con el N° 42666 al mismo sistema de drenaje.

#### 9.4.2 Humedal el Palmar

El humedal de interés se encuentra ubicado sobre el margen sur de la Ruta Interbalnearia, al Noroeste de Médanos de Solymar y el barrio El Palmar. Tiene una extensión de aproximadamente 20 hectáreas y se encuentra dividido por la Calle Santa Elena que lo cruza transversalmente (Fig. 1).



Figura 1: Ubicación del Humedal El Palmar (Área en amarillo)

#### - Caracterización ecológica

Se trata de un humedal natural de agua dulce inundado permanentemente. Se lo puede

clasificar como “Totoral” debido a la predominancia de la especie *Typha angustifolia* (Totorá), especie acuática emergente, que tapiza el 90% del área (Fig. 2a). Otras plantas acuáticas flotantes de pequeño porte se observan en los parches de agua que no están cubiertos por totora (Fig.2b), y en sectores aislados, se aprecian ejemplares de Sarandí blanco, arbusto que crece asociado a zonas acuáticas (Fig.3a).



Figura 2: a) Totoras del humedal “El Palmar”, b) Totoras y plantas flotantes en superficie del agua

En el perímetro del humedal se observan especies nativas como la Cola de zorro, Chirca blanca, y Caraguatá entre algunas exóticas como la acacia (Fig. 3b).



Figura 3: a) Sarandíes al fondo, b) Chirca blanca y Caraguatá en estrato medio.

En cuanto a la fauna, el humedal presenta una gran biodiversidad donde las aves son las especies más características y variadas, pero también existen anfibios, reptiles y mamíferos. Cabe destacar que muchas de las especies observadas en este humedal, en especial las aves, son especies que solo se observan en este tipo de ambientes por lo que su presencia, está directamente asociada a la presencia del humedal en esta zona. Además, según los vecinos de la zona, existen algunas especies migratorias que año a año visitan el humedal con fines alimenticios y/o reproductivos.

Entre las aves típicas de ambientes acuáticos vegetados, en este humedal se destacan: Pato barcino (*Anas flavirostris*, Fig.4a), Cuervillo Cara Pelada (*Phimosus infuscatus*, Fig.4b), Cuervillo de Cañada (*Plegadis Chihi*), Carao (*Aramus guarauna*, Fig. 4c), Polla Pintada (*Gallinula melanops*, Fig. 4d), Polla de agua (*Gallinula galeata*, Fig 4e), Pecho amarillo (*Pseudoleistes virescens*, Fig. 4f), Gavilán alilargo (*Circus buffoni*). Entre los reptiles se destaca la presencia de Tortuga Morrocoyo (*Trachemys dorbigni*, Fig. 5) y culebra acintada (*Taeniophallus poecilpogon*), y entre los mamíferos se han observado nutrias, hurones y apereás.

Además de estas especies típicas de humedal, otras especies comunes de la zona costera suelen frecuentarlo en busca de recursos o refugio como por ejemplo calandrias, caranchos, teros y horneros.

#### **- Servicios ecosistémicos**

Entre los servicios ecosistémicos del humedal “El Palmar”, se debe destacar en primer lugar sus servicios de soporte ya que, a pesar de su pequeño tamaño, presenta una biodiversidad típica de estos ambientes que lo diferencian de otros ambientes naturales de la zona. Se trata de un “parque” de características particulares, inmerso en un territorio urbanizado, en el que existen fundamentalmente aves, que no es frecuente observar en otras zonas de la costa.

Además de su valor en cuanto a biodiversidad, este humedal, al estar ubicado en zona residencial, presta servicios de regulación de gran importancia ya que retiene grandes

volúmenes de agua tras las lluvias que de otra forma, inundarían terrenos y viviendas .

Como valor agregado, las plantas acuáticas del género Typha, son ampliamente utilizadas en humedales artificiales para tratamiento de aguas residuales ya que han demostrado gran eficiencia en la remoción de nutrientes y otras sustancias. Su vasta presencia en este humedal, no solo contribuye a retener agua evitando la erosión, sino también, contribuye a depurarla mejorando la calidad del agua. Según los vecinos de la zona, estos servicios de regulación son los de mayor importancia de este humedal.

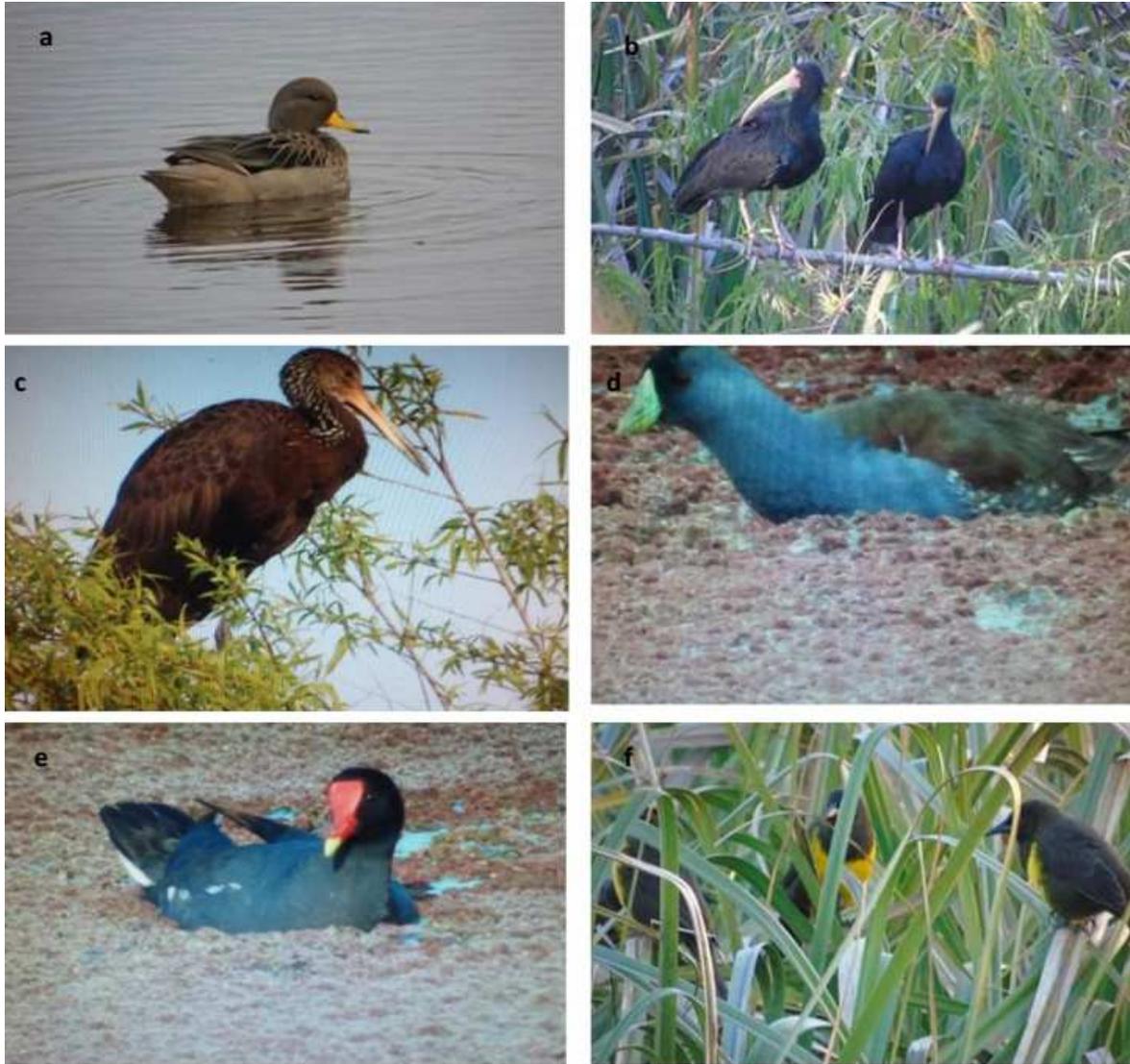


Figura 4: a) Pato barcino, b) Cuervillo Cara Pelada, c) Carao, d) Polla pintada, e) Polla de agua, f) Pecho amarillo.  
 Las fotos son originales del humedal “El Palmar”, tomadas por Andrés Freda.

### 9.4.3 Saneamiento.

La zona no cuenta con proyecto de saneamiento, siendo que el área no cuenta con sistema de saneamiento, se prevé soluciones estancas para la pieza.

### 9.4.4 Arbolado.

Se considerara lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental. Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.



Figura 5: a) y b) Morrocoyo en humedal “El Palmar”. Originales del humedal, tomadas por Andrés Freda.

En cuanto a los servicios de provisión, no son los mas característicos de este humedal. Sin embargo, cabe destacar que algunas especies vegetales como la Chirca blanca y en especial el Sarandí blanco, son especies de gran importancia melífera. En el contexto de disminución de las poblaciones de abejas que está ocurriendo a nivel local y global, este

aspecto suma un gran valor ya que la presencia de estas especies, permite sustentar poblaciones locales de abeja. Además, estas dos especies vegetales, son bien conocidas por sus propiedades medicinales.

Por último, este humedal tiene un importante valor cultural ya que es un ambiente emblemático para los vecinos de la zona, que por su valor paisajístico y ecológico, hace años pretenden revalorizarlo a través de pequeñas intervenciones que contribuyan a su mantenimiento y que brinden posibilidades de recreación y educación. Este sitio se presenta como lugar estratégico para las oportunidades educativas por tratarse de un ambiente único en la zona que permitiría educar a la población local acerca de los valores y servicios ecosistémicos de los humedales. Además, representa un espacio que invita al relax y a la conexión con el entorno natural, donde el avistamiento de aves se presenta como una de las principales actividades recreativas que ofrece este ambiente.

## **10 AREA DE DESARROLLO URBANO PINAR SUR**

### **10.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Ordenamiento Diferido Pinar Sur se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microrregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa.

Este ámbito queda definido por el Decreto Nº 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa con los siguientes límites:

#### Artículo 10.2.1

##### **“b. Zona de Ordenamiento Diferido Pinar Sur**

*Zona de Ordenamiento Diferido Pinar Sur:*

La zona queda definida por los Padrones 18052 y 41168.

Es un área vacante con una superficie total de aproximadamente 20 hectáreas, arboladas con pinos marítimos. Resulta con un gran valor estratégico por sus calidades paisajísticas y

por ser el único vacío urbano de estas dimensiones al sur de Avenida Giannattasio, en el Pinar Sur.

Es una zona homogénea que posee grandes áreas verdes en medio de una zona desarrollada, residencial de baja densidad sin servicio de saneamiento.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de Av. Giannattasio..

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

## **10.2 OBJETIVOS**

### **10.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Pinar Sur (ADU PS) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo, apostando a un mix programático bajo los principios rectores establecidos en el Costaplan.

### **10.2.2 Objetivos particulares**

En el proceso de diseño, avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y un área de actividades de servicios asociadas a la Av. Giannattasio.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

### **10.2.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU PS plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

#### **10.2.4 Completar el desarrollo urbano de la ADU PS manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad Jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego. En el caso particular del ÁDU Pinar Sur se incorpora el concepto de patrimonio, ya que es un lugar característico de la Zona del Pinar. Las propuestas deberán tener en cuenta este aspecto.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

#### **10.2.5 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo. En particular en la conexión con la Av. Giannattasio al norte, la apertura de un conector este-oeste, que conecte la calzada norte de Av. Costanera con la Av. De 40m.

#### **10.2.6 Estructura vial principal:**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308 y la Ley 18.367 y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

La estructura vial principal dentro del ámbito de la ADU PS está compuesta por:

##### **Conector E-O de 30m de ancho mínimo**

A los efectos de mejorar la conectividad y proporcionar el espacio suficiente para las canalizaciones pluviales se entiende necesaria la construcción de la calzada norte de avenida costanera, garantizando su continuidad hasta la avenida de 40m.

#### **10.2.7 Sistema de Espacios Públicos**

Definir el sistema de espacios públicos internos a la pieza asociados a la incorporación de equipamiento e infraestructura. Sin perjuicio de las previsiones en materia de espacio público en la legislación nacional y departamental, se exigirá dentro de cada Unidad de Actuación un mínimo de 10 % del espacio público.

#### **10.2.8 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

#### **10.2.9 Parámetros urbanísticos**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseñará la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos.

#### **10.2.10 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Podrán admitirse otros usos (servicios de escala metropolitana) vinculados a la Av. Giannattasio.

### **10.3 ASPECTOS AMBIENTALES**

#### **10.3.1 Drenaje pluvial**

Deberán diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad propuesto para el área. El diseño del drenaje pluvial será coherente con la ocupación del espacio urbano (en particular en referencia al Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área), procurando el mantenimiento de las características naturales de escurrimiento (promoviendo procesos de infiltración), minimizando la transferencia de impactos hacia las áreas más vulnerables (ej Faja de defensa de costas), a la vez de contribuir a la protección de la infraestructura vial.

### **10.3.2 Saneamiento**

Deberán diseñarse y realizarse las obras del proyecto de saneamiento de acuerdo a los desarrollos propuestos

### **10.3.3 Arbolado**

Se considerara lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental. Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **11 AREA DE DESARROLLO URBANO PINAR NORTE**

### **11.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La zona queda delimitada al **Sur** por la Avenida Ingeniero Luis Giannattasio desde el eje de la Avenida Panamá hasta el límite oeste del Padrón M/A37437.

La Zona de Ordenamiento Diferido ZOD Pinar Norte queda delimitada al **Oeste** por la línea quebrada definida por el límite oeste del Padrón M/A37437; el límite sur de los Padrones M/A 39839; el eje de la Avenida Brigadier General Fructuoso Rivera desde el límite sur del Padrón M/A 39839 hasta el eje de la calle 18 de Julio; la calle 18 de Julio desde el eje de la Avenida Brigadier General Fructuoso Rivera hasta el eje de la ex Avenida Ibicuy; la ex Avenida Ibicuy desde el eje de la calle 18 de Julio hasta el eje de la Ruta Interbalnearia.

La Zona de Ordenamiento Diferido ZOD Pinar Norte queda delimitada al **Norte** por la Ruta Interbalnearia desde el eje de la ex Avenida Ibicuy hasta el eje de la Avenida Panamá.

La Zona de Ordenamiento Diferido ZOD Pinar Norte queda delimitada al **Este** por la Avenida Panamá desde el eje de la Ruta Interbalnearia hasta el eje de la Avenida Ingeniero Luis Giannattasio.

Es una importante área en algunas zonas con importantes áreas forestadas. En el centro de la zona existe un fraccionamiento preexistente en etapa media de consolidación. Lo particular de la zona es la presencia de actividad extractiva de arena, lo que ha generado un lago de importantes dimensiones.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de la Ruta Interbalnearia.

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

Limita con el barrio del Pinar Norte, en el que prácticamente se encuentra inserto.

## **11.2 OBJETIVOS**

### **11.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Pinar Norte (ADU SJC) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes y, a la vez, logre insertarse dentro de la ciudad de forma adecuada bajo los principios rectores establecidos en el Costaplan.

### **11.2.2 Objetivos particulares**

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos y a las densidades previstas

Establecer una reserva de tierra para incorporar vivienda de interés social.

Desarrollar la pieza preservando los valores paisajistas que posee.

Incorporar en las agendas de organismos públicos políticas, programas y proyectos que atiendan al desarrollo de la zona en temas relativos a infraestructura, temas ambientales, transporte público, vivienda, etc.

### **11.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU PINAR NORTE plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

#### **11.3.1 Revisión los límites de la ADU PINAR NORTE definidos en el plan local**

La complejidad de la ADU PINAR NORTE presenta ámbitos con particularidades propias con diferentes grados de consolidación. En este sentido, se excluyen los padrones resultantes del fraccionamiento aprobado por resolución N°3480 con fecha 25/07/2001: ZONA 1, que se encuentra en proceso de consolidación.

Asimismo se identifican como resultante dos áreas de desarrollo:

ADU PINAR NORTE 1 determinada por el padrón 39839

ADU PINAR NORTE 2 determinada por el padrón 43389

#### **11.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU PINAR NORTE manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para el desarrollo urbano. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad jardín con una fuerte impronta del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

Otro aspecto importante del plan es la conectividad urbana, entendiendo la misma fundamental para un adecuado desarrollo urbano en términos democráticos en el sentido de acceso a equipamientos y servicios urbanos.

### **11.3.3 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo. En particular las conexiones este – oeste que sirvan de articulador entre ambas zonas urbanizadas.

El desarrollo de la zona debe permitir su correcta inserción en la ciudad, acorde a las infraestructuras proyectadas; siguiendo los principios de planificación ambientalmente sustentable, de cohesión territorial, justa distribución de cargas y beneficios y de equidad social establecidos en la Ley 18.308.

A continuación se definen los principales aspectos estructurantes del área y se reconocen los diferentes ámbitos de actuación:

### **11.3.4 Estructura vial principal**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se

completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

El diseño pormenorizado de la totalidad de la estructura vial deberá regirse según lo dispuesto en la Ley 18.308 y la Ley 18.367 y lo dispuesto en el Costaplan, en especial con lo establecido en el CAPÍTULO VIII – AMANZANAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS arts. 32 al 59.

La estructura vial principal dentro del ámbito de la ADU PINAR NORTE está compuesta por:  
ADU PINAR NORTE 1

**Calle de servicio Ruta Interbalnearia**

A los efectos de mejorar la conectividad con la Ruta de los flujos internos se propone la continuidad de la calle de servicio entre la calle Daytona y la calle Humberto Boccini

**Continuación calle 18 de Julio**

**Continuación calle Donatello**

**Continuación calle Sendero del Parque**

ADU PINAR NORTE 2

**Calle de servicio Ruta Interbalnearia**

A los efectos de mejorar la conectividad con la Ruta de los flujos internos se propone la continuidad de la calle de servicio entre la calle el Grecco y la calle Panamá

**Continuación calle Campobasso**

**Continuación calle Francesco Borromini**

**Continuación Avenida Lavalleja**

**Continuación calle de servicio de Av. Giannattasio:**

entre calle el Greco y Calle Panamá

**11.3.5 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

Establecer las necesidades de incorporación a la red de saneamiento de Ciudad de la Costa en función de la capacidad del sistema instalado y las densidades previstas.

### **11.3.6 Sistema de Espacios Públicos**

Definir el sistema de espacios públicos internos a la pieza asociados a la incorporación de equipamiento e infraestructura y a la cañada existente que atraviesa la pieza. Sin perjuicio de las previsiones en materia de espacio público en la legislación nacional y departamental, se exigirá dentro de cada Unidad de Actuación un mínimo de 10 % del espacio público.

La creación de espacios libres quedará sujeta a lo dispuesto por la normativa nacional vigente, el Costaplan art. 39 y a la aprobación de las oficinas competente.

Sin perjuicio se prevé que sobre la zona del lago (en la ADU PINAR NORTE 2) se prevea la incorporación de espacio público sobre el lago.

### **11.3.7 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Sobre Av. Giannattasio (en la ADU PINAR NORTE 2) se incorporan usos mixtos comerciales de mediano y gran porte atendiendo al potencial que tiene para este tipo de actividades.

Para todo el ámbito en donde será de aplicación el art. 53 de la Ley 18,308.

### **11.3.8 Parámetros urbanísticos**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, en función

de que se encuentra en un área no consolidada no se prevén zonas específicas para el área.

## **11.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **11.4.1 Drenaje pluvial**

Deberá diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad y saneamiento propuesto para el área. El diseño del drenaje pluvial será coherente con la ocupación del espacio urbano (en particular en referencia al Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área), procurando el mantenimiento de las características naturales de escurrimiento (promoviendo procesos de infiltración), minimizando la transferencia de impactos , previniendo posibles efectos negativos sobre el medio ambiente, a la vez de contribuir a la protección de la infraestructura vial.

El lago existente en la ADU PINAR NORTE 2 se incluye dentro del sistema de drenaje pluvial de Ciudad de la Costa así como en la Zona de ordenamiento concertado Lagos a los efectos de la gestión del plan de manejo del mismo.

### **11.4.2 Saneamiento**

La zona se encuentra fuera del área del proyecto de saneamiento de Ciudad de la Costa.

### **11.4.3 Arbolado**

Se considerara lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental. Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.

## **12 AREA DE DESARROLLO URBANO ARROYO PANDO**

### **12.1 DESCRIPCIÓN GENERAL**

La Zona de Ordenamiento Diferido Arroyo Pando Norte se ubica dentro del Departamento de Canelones, en la Microrregión 5 de la Costa, del Municipio de Ciudad de la Costa, se denominará Área de Desarrollo Urbano Arroyo Pando.

Este ámbito queda definido por el Decreto Nº 6 del 28/10/2010 Costaplan, Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial de la Micro Región de la Costa art. 10.2.1.g:

“La zona queda delimitada al Sur por la línea quebrada definida por la calle Sepe desde la Avenida Atahualpa hasta el eje de la Ruta Interbalnearia; la Ruta Interbalnearia desde el eje de la calle Sepe hasta el eje de la calle Daytona.

La zona de Ordenamiento Diferido ZOD Arroyo Pando Norte queda delimitada al oeste por la línea quebrada definida por la calle Daytona desde el eje de la Ruta Interbalnearia hasta el eje de la calle Colonia, la calle Colonia desde el eje de la calle Daytona hasta el límite oeste del Padrón rural 27493, el límite oeste del padrón rural 27493 y el límite sur y oeste del padrón 27514.

la zona de ordenamiento diferido ZOD Arroyo Pando Norte queda delimitada al norte por el límite norte de los padrones rurales 27514,34412 y 27500.”

Es una zona homogénea que posee grandes áreas verdes.

Posee buena conectividad a escala metropolitana principalmente por la presencia de Ruta Interbalnearia

La zona está provista de los servicios básicos de energía y agua potable, aunque no cuenta con las infraestructuras básicas como ser saneamiento, calles con perfiles adecuados o sistema de drenaje pluvial.

## **12.2 OBJETIVOS**

### **12.2.1 Objetivo general**

Desarrollar la pieza urbana que pasará a denominarse área de desarrollo urbano Arroyo Pando (ADU AP) de forma de articular un proyecto integral que contemple sus diferentes componentes en un modelo sostenible

### **12.2.2 Objetivos particulares**

Definir los criterios generales de diseño de infraestructuras y servicios de acuerdo a los usos previstos

Incorporar programas residenciales y de servicios urbanos y sururbanos.

Preservar el carácter patrimonial del Pinar incorporando los criterios de desarrollo a la pieza.

Proteger el borde del Arroyo Pando como área verde y de acceso público

Incorporar actividades de tipo turístico asociadas a la presencia del arroyo.

En el proceso de diseño, avanzar en acuerdos con los propietarios del suelo con el fin de concertar las propuestas privadas con los criterios de desarrollo de la administración pública.

## **12.3 CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO**

El desarrollo de la ADU AP plantea los siguientes criterios generales de ordenación:

### **12.3.1 Revisión los límites de la ADU ARROYO PANDO definidos en el plan local**

La ADU PINAR NORTE presenta ámbitos particulares que requieren diferentes grados de desarrollo:

Se reconoce la zona al norte comprendida por los padrones: 70152, 57338, 57339, 57340, 70153, 54715, 54716, 27515, 27507, 27492 y 27485. Esta zona (ZONA 1) se mantiene dentro del régimen rural a los efectos de un futuro desarrollo.

La ADU AP queda definida por el padrón 18055 el que será objeto de las definiciones en este documento.

### **12.3.2 Completar el desarrollo urbano de la ADU AP manteniendo los criterios generales establecidos en el Costaplan:**

El plan local en su propuesta, establece criterios generales para toda la ciudad. La consideración de Ciudad de la Costa como Ciudad Jardín con una fuerte impronta del verde y del paisaje verde es una de las principales características que se plasman en la consolidación del modelo territorial. Conjuntamente, la sostenibilidad del territorio, reconociendo los sistemas naturales que lo componen y la importancia de la infraestructura urbana como fundamento del desarrollo completan las consideraciones ambientales que se ponen en juego. En el caso particular del ÁDU Arroyo Pando presenta características singulares a tener en cuenta para el desarrollo: ubicado en la cuenca baja del Arroyo Pando y al borde de este, las acciones que en esta zona se desarrollen deberán incorporar la temática ambiental, asociada a estos sistemas en especial.

En referencia a las infraestructuras, la condición necesaria para cualquier operación urbanística es el diseño y construcción de infraestructuras. Este aspecto fue desarrollado en profundidad en el Costaplan, ya que conjuntamente con el plan se elaborará en Proyecto de Infraestructuras de Ciudad de la Costa, el que actualmente se encuentra en etapa de ejecución.

### **12.3.3 Definir las principales conexiones viales en función de las lógicas territoriales del entorno.**

El Plan local definió en base al sistema de jerarquización vial: vías conectoras, calles principales, secundarias y calles internas asociadas a los usos y a las lógicas de circulación desde y hacia la microrregión y los traslados internos dentro de la ciudad. De acuerdo a cada jerarquía se diseñaron perfiles de calle y los usos del suelo.

### **12.3.4 Estructura vial principal**

La estructura vial primaria permite la correcta inserción de la pieza en su totalidad con la trama existente, reconociendo la jerarquía vial definida en el Costaplan. Las vías estructurantes definidas en el presente documento podrán ser objeto de ajustes de proyecto en los correspondientes proyectos de detalle. La estructura vial primaria se

completará con el resto de las vías internas a través de los proyectos de detalle. Esta estructura asegura la continuidad de la trama urbana atendiendo a la jerarquía de las calles circundantes definidas en el Costaplan.

Se prevé la incorporación vial primaria que atienda a la relación con la Ruta Interbalnearia, la conexión los barrios del Autódromo y de Rincón del Pinar, y la accesibilidad al arroyo (VER PLANO ADU ARROYO PANDO)

### **12.3.5 Sistema de Espacios Públicos**

Definir el sistema de espacios públicos internos a la pieza asociados a la incorporación de equipamiento e infraestructura. Se prevé que el borde del Arroyo Pando sea público a modo de continuar el parque lineal que se desarrolla desde la Ruta Interbalnearia hacia el norte. Este “parque” deberá tener en cuenta la preservación del borde del Arroyo.

Sin perjuicio de las previsiones en materia de espacio público en la legislación nacional y departamental, se exigirá dentro de cada Unidad de Actuación un mínimo de 10 % del espacio público.

### **12.3.6 Infraestructuras**

Diseño de los perfiles de calle de acuerdo a la jerarquía vial incorporando alumbrado público, drenajes servicios, energía, agua potable, etc.

Establecer criterios de diseño del sistema de drenaje pluvial

En las propuestas de concertación con actores privados se entiende podrían estar dadas las condiciones para la extensión de la red de saneamiento, que habilite algunas áreas específicas de desarrollos en densidades medias.

### **12.3.7 Parámetros urbanísticos**

De acuerdo a las previsiones de crecimiento a la capacidad de carga de las infraestructuras, conjuntamente con el paisaje urbano que se quiera alcanzar, se diseñará la normativa específica para los lotes resultantes de los desarrollos.

Para la ADU AP se categorizará

### **12.3.8 Usos del suelo**

En términos generales los usos de suelo planteados serán residenciales, de servicios y otros compatibles en toda el área, no admitiéndose usos industriales u otros usos que presenten incompatibilidades con el uso residencial.

Asimismo serán usos admitidos los turísticos, recreativos y deportivos

### **12.3.9 Parámetros urbanísticos**

## **12.4 ASPECTOS AMBIENTALES**

### **12.4.1 Drenaje pluvial**

Deberán diseñarse y realizarse las obras del proyecto de drenaje pluvial en coordinación con el proyecto de vialidad propuesto para el área. El diseño del drenaje pluvial será coherente con la ocupación del espacio urbano (en particular en referencia al Factor de Ocupación del Suelo Verde para toda el área), procurando el mantenimiento de las características naturales de escurrimiento (promoviendo procesos de infiltración), minimizando la transferencia de impactos hacia las áreas más vulnerables (ej Faja de defensa de costas), a la vez de contribuir a la protección de la infraestructura vial.

### **12.4.2 Saneamiento**

Deberán diseñarse y realizarse las obras del proyecto de saneamiento de acuerdo a los desarrollos propuestos

### **12.4.3 Arbolado**

Se considerara lo establecido en el plan local y en la ordenanza forestal departamental.

Deberá planificarse integralmente el arbolado de calles, paseos lineales y plazas, seleccionando las especies adecuadas, las cuales integrarán el sistema de espacios verdes de la Ciudad de la Costa.