

**Documento de Avance
Revisión Parcial
Plan Parcial Distrito Productivo R5**

**Secretaria de Planificación / IC
Diciembre 2019**

CONSIDERACIONES GENERALES

INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene la revisión Parcial del Decreto Decreto 97/2015 Plan Distrito Ruta 5, de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 24 de la Ley 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable promulgada el 18 de junio de 2008.

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

MARCO CONCEPTUAL Y FUNDAMENTACIÓN

El Plan Parcial Distrito Ruta 5 se define en el sistema de instrumentos de ordenamiento territorial canario como un plan derivado de las Directrices Departamentales en el marco de lo dispuesto en la Ley 18,308.

El Plan tiene como desafío organizar la nueva demanda de suelo para actividades logísticas, industriales y de servicio asociados a la Ruta Nacional N°5 en las Localidades de la Paz, Las Piedras, 18 de Mayo y Progreso.

Con la construcción de la nueva traza de la Ruta N°5, en la década del noventa, adquirió un rol más destacado en esa re estructuración de la actividad productiva y en la movilidad nacional. Esto trajo aparejado la instalación de nuevas actividades vinculadas a la ruta, generando un proceso creciente de presiones sobre el suelo rural o residencial, al tiempo que estas nuevas actividades económicas implican también nuevos impulsos a las ciudades de La Paz, Las Piedras, 18 de mayo, Progreso, Juanicó y Canelones.

El instrumento, establece los criterios y pautas para el emplazamiento de todas las actividades en el área de influencia de ruta 5, con base en la búsqueda del desarrollo sostenible de la región, considerando la vocación de las áreas de influencia.

De acuerdo a esto se define como un Distrito Productivo sostenible concebido como: “una entidad territorial con características específicas que vincula el desarrollo económico de una determinada zona a los intereses, potencialidades y necesidades de las comunidades que involucra; favoreciendo la implantación de emprendimientos concentrados o no; diversificando y complementando las actividades que se consideren pertinentes en el polígono; teniendo en cuenta las vocaciones de las microrregiones y la conservación, protección y calificación del paisaje rural en el que se desarrolla”.

Por otro lado, el territorio asociado al plan tiene como límite este, la vía férrea. Desde el gobierno central se proyecta la reactivación de este tramo de vía (entre el puerto de Montevideo y Paso de Los Toros) en el “Proyecto Ferrocarril Central” que tiene como objetivo el reposicionamiento de este tramo de vía férrea como uno de los principales estructuradores de la actividad logística e industrial del país, así como la mejora de la conectividad metropolitana y del transporte colectivo. La actuación resulta estratégica en el desarrollo de las localidades del Departamento de Canelones y plantea un nuevo escenario.

Particularmente, en el territorio del Distrito, la consolidación de un eje de desarrollo cercano a la Ruta 5 sugiere un avance en la reflexión de su desarrollo, atendiendo a las oportunidades de implantación de nuevas actividades asociadas a ambos ejes: la ruta y la vía férrea.

La presente revisión, se inscribe en este escenario a los efectos de acompañar y captar las externalidades positivas de las obras planteadas desde el gobierno Central. A diferencia de la elaboración del plan, la presente revisión se apoya en definiciones previas y avanza en el modelo del territorio previamente. Esta metodología, se apoya en el camino ya recorrido y en el monitoreo y evaluaciones realizadas a partir de la propia gestión del plan: en un proceso cíclico de elaboración – gestión y seguimiento – evaluación y revisión; que tiene como eje la permanente consulta y participación.

Esto significa, que la presente revisión apunta a la identificación de sectores del territorio con alto valor

estratégico en el escenario de la instalación del Proyecto Ferrocarril Central y el ajuste del plan a los efectos de incentivar la instalación de actividades económicas en dichos sectores.

Complementariamente, podrán surgir algunas previsiones en materia de conectividad y aspectos ambientales a tener en cuenta.

Ámbito

El ámbito refiere a una faja aproximada de 1000 metros al oeste de la ruta nacional N°5; hacia el este el área comprendida entre dicha ruta y los conglomerados urbanos de La Paz-Las Piedras-18 de mayo-Progreso, y entre la ruta y la vía del tren; hacia el sur desde el límite de Montevideo hasta el área urbanizada de Canelones capital al norte.

El área de actuación específico abarca el ámbito definido por el Plan parcial Distrito Productivo Ruta 5, en su art. 2.

“ Art.2). Ámbito de Aplicación

.... En el tramo de la ruta Nacional N° 5:

-área que va desde el límite sur del Departamento de Canelones (Arroyo Las Piedras) y el límite sur del área urbanizada de la Ciudad de Canelones, y que cumplan con las condiciones siguientes:

Al Oeste de la Ruta Nacional N° 5:

-Con frente a la Ruta,

-Con frente a caminos vecinales existentes a una distancia menor a 1000m (un mil metros), medidos desde el eje de la Ruta Nacional hasta el eje del frente del predio,

-padrones que total o parcialmente (en un porcentaje mayor o igual al 80% (ochenta por ciento) de su superficie) pertenezcan a la faja de 1000m (un mil metros) paralela a la ruta, medidos desde el eje de la ruta Nacional;

-padrones 45531, 4576, 4958,63650,63649, 4961 y 14670 (actualmente rurales).

Al este de la Ruta Nacional N°5:

-las áreas al este de la ruta 5 que limitan con las áreas urbanizadas de La Paz, Las Piedras 18 de mayo y Progreso.

-al norte de Progreso, los predios comprendidos entre la ruta y la vía Ferrea. “

Metodología de revisión

La metodología para el abordaje de la presente revisión se basó en un análisis progresivo de aspectos territoriales y normativos que culminan en la identificación de los espacios con potencial estratégico para actividades asociadas al proyecto del tren. En un segundo momento, una vez identificados estos espacios, se diseñan las estrategias normativas que habilitan dicho escenario y se realizan recomendaciones para consolidar un modelo de desarrollo sostenible en el tiempo.

Aspectos normativos Distrito Productivo Ruta 5

Una de las herramientas fundamentales para la consolidación del modelo territorial del plan es la categorización primaria y secundaria de suelo y la identificación de suelo y la zonificación a través de áreas de especial atención.

En este sentido el plan establece para las áreas logísticas e industriales:

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 según lo establezcan los instrumentos de ordenamiento territorial. Son instalaciones y construcciones propias de suelo categoría suburbana las: habitacionales, turísticas, residenciales, deportivas, recreativas, industriales de servicio, logística o similares; con independencia de la dotación de infraestructuras preexistentes en el entorno.

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.

A los efectos de identificar el suelo suburbano de usos logísticos se analizó la categorización de suelo vigente.

Analizados los 12 kilómetros aproximadamente de tramo de vía férrea que atraviesa el distrito, los padrones frentistas a la vía se categorizan de la siguiente forma:

- predios urbanos residenciales que corresponden a urbanizaciones preexistentes: 1,85 kms
 - Eliseo Argentino: 1 km
 - Villa Felicidad: 0,4 km
 - Juanico: 0,45 km

Estos predios no son aptos para la instalación de actividades logísticas o industriales

- predios urbanos residenciales: barrio la Recta: 1,85 kms

Estos predios no son aptos para la instalación de actividades logísticas o industriales

- predios suburbanos logísticos industriales: 1,5 km
 - 1,4 km
 - 013 km

Estos predios se encuentran hoy aptos para la instalación de actividades logísticas o industriales y no requiere cambios en el Plan Parcial

- predios rurales: 7,4 km
 - Pieza 1: 1,1 km
 - Pieza 2: 0,2 km
 - Pieza 3: 3,3 km
 - Pieza 4: 2,3 km
 - Pieza 5: 0,5 km

Estos predios, si bien serían aptos para la instalación de actividades industriales y logísticas desde el punto de vista de su localización contiguos a la vía férrea el régimen de suelo no lo habilita.

Por tanto la presente revisión se centrará en el análisis pormenorizado de estas zonas (ver planos)

Identificación de usos del suelo

Como se expresa en el ítem anterior, se identificaron 5 piezas territoriales a los efectos de su análisis. En donde se identificarán los usos del suelo, así como su potencial de desarrollo.

Pieza 1:

la Pieza 1 tiene un área aproximada de 104 hectáreas. Es contigua a el área urbanizada, es la pieza más cercana a Montevideo, frentista a la Avenida Artigas en su último tramo para, inmediatamente después, conectar con Ruta 5. Esta intersección cuenta con sistema de semáforos y rotonda. Por lo que tiene buena accesibilidad hacia la ruta.

Los usos identificados se asocian a producción agrícola (vides y frutícola), apicultura y algunos predios vacantes, algunos de estos en desuso.

Se encuentra atravesada por una cañada en sentido norte sur, que es utilizada para el desarrollo de las actividades agrícolas.

Cabe destacar que el Plan Parcial del Distrito ya estuvo identificado con potencial de transformación (atributo potencialmente transformable), Por otro lado, del análisis en cuanto a los usos del suelo, y el potencial de ubicación a los efectos de una posible transformación, se concluye que este suelo mantiene dicho potencial.

A continuación se detallan los siguientes actuales padrones rurales incluidos en la pieza: 4813, 15875, 15876, 15878, 15879, 15880, 15881, 15882, 19220, 19987, 20599, 26354, 45992, 62474, 62475, 62476, 62477.



Pieza 2:

Es una pieza de menores dimensiones con respecto a las otras 4, tiene un área de 16 hectáreas. Está compuesto por chacras que ya no están en producción. Esta pieza no es frentista a la Ruta 5, teniendo acceso a través del Camino Doderá. A continuación de detallan los siguientes actuales padrones rurales incluidos en la pieza: 20895, 45207 y 62832.



Pieza 3:

Es la pieza más extensa, con 277 hectáreas. Los usos identificados en esta zona se asocian a plantaciones de vides en su mayoría y otras actividades de tipo agrícola. No tiene conexión directa a ruta 5, A muchos de los predios se accede a través de servidumbre de paso. Desde el punto de vista del sistema hídrico se identifican dos cañadas en sentido norte sur.

A continuación se detallan los siguientes actuales padrones rurales incluidos en la pieza: 4547, 4581, 4584, 4592, 4601, 4602, 4605 parte, 7139, 8562, 8563, 12669, 12670, 12672, 12730, 12881, 12882, 14255 parte, 14584, 14719, 16270, 18412, 26575, 29635, 29636, 29637, 29638, 41739, 41779, 41780, 42505, 42707, 42942, 46025, 49663, 49670 parte, 49746, 49776, 60937, 61054, 61346, 61496 parte, 63326, 63327, 64267, 64268.

**Pieza 4:**

Tiene un área de 25 has, ubicado al norte de Juanicó. La misma se encuentra comprendida en un área mayor con similares características. Se identifica en cuanto a los usos, en las áreas más cercanas a Juanicó, viñas (asociadas al establecimiento Juanicó) y emprendimientos asociados al uso rural, mientras que el sector del norte el suelo se presenta mayoritariamente vacante. Los padrones cuentan en su mayoría con frente a la Ruta 5 y a la vía del tren, lo que le da buenas condiciones de acceso a la Ruta.

De acuerdo a esto se identifican como integrantes de la pieza 4, los siguientes actuales padrones rurales: 17602, 17692, 18327, 20770, 47059, 47060 y 49546.



Pieza 5:

Tiene 23 hectáreas de superficie. El suelo mayoritariamente se encuentra vacante desde el punto de vista productivo, aunque se identifican algunas viviendas. Los padrones cuentan en su mayoría con frente a la Ruta 5 y a la vía del tren, con buena accesibilidad a la ruta.

A continuación se detallan los siguientes actuales padrones rurales incluidos en la pieza: 17603, 17604, 18310, 19712, 19713, 19714.



Suelo urbano no consolidado.

Pieza 6:

La localidad de Juanicó, es una localidad residencial, que tiene su origen en la producción vitivinícola de la zona, alberga unidades de MEVIR con una población aprox. de 1500 habitantes. Cuenta con Servicios educativos (Primaria y secundaria), junta Local, Polideportivo y servicios Comerciales varios.

Se encuentra contenida entre la Ruta 5 y la vía férrea, de relevamiento realizado se constata que la planta urbana se encuentra ocupada en un 90%.

La misma se posiciona como un enclave estratégico entre las piezas de estudio.

A continuación se detallan los siguientes actuales padrones rurales incluidos en la pieza: 4570, 8222, 16681, 26348, 26379, 26508, 26509, 29762, 41473, 41474, 41476, 41477, 41478, 41479, 41480, 41481, 44263, 44264, 44265, 45338, 45340, 45358, 47879, 60637, 60638, 60639, 60640, 60641, 60642, 60643, 60644, 60645, 60646, 60647, 60648, 60649, 60650, 60651, 61496 parte, 61497, 62826, 64688, 64689.

También los siguientes padrones urbanos de la localidad de Jaenicó: 1, 3, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 332, 336, 337, 338, 339, 340, 343, 344, 351, 352 y 357.

Análisis de categorización de suelo prevista en dichas áreas

Las 5 piezas se encuentran categorizadas como rurales productivas por el Plan Parcial Distrito Ruta 5 Decreto 0097/15 art.2.7.4.1. En el caso de las piezas 1, 2 y 3 están identificadas con el atributo potencialmente transformables (ATP) a suburbano de uso logístico e industrial.

Previsiones en materia de infraestructuras

De las 5 piezas analizadas, las piezas 1, 2, 4 y 5 son las que tienen una mejor accesibilidad a la Ruta 5. La pieza 3 no cuenta con una accesibilidad franca hacia la ruta. Su futura transformación debería de prever nuevas conectividades públicas así como una estructura suburbana que le de soporte.

Aspectos ambientales relevantes

Entre los aspectos ambientales más relevantes de las 5 piezas se identificaron:

- la existencia de cañadas
- la pérdida de suelo en producción
- intensificación del uso de la Ruta 5 con la instalación de actividades industriales o logísticas y las posibles interferencias en caminos hoy rurales.

Conclusiones:

Del análisis realizado se desprenden las siguientes conclusiones y definiciones:

- todas las piezas contienen usos productivos de manera total o parcialmente.
- Las piezas 1,2 y 3 fueron identificadas por el Plan Parcial del Distrito productivo Ruta 5 con el atributo de potencialmente transformable.
- La pieza 3 presenta mayores conflictos asociados a accesibilidad y de estructura urbana, así como las que presentan mejor accesibilidad son las piezas 4 y 5 dada su condición de ser frentistas a la ruta 5 y a la vía del tren.
- La pieza 4, contiene dentro de su polígono instalado parte del establecimiento Juanicó, el cual fue declarado Monumento Histórico por res. 319/009 del MEC, y es un establecimiento representante del Enoturismo, como parte integrante de la Ruta del Vino por parte del Ministerio de Turismo y la Intendencia de Canelones.
- La pieza 6, se posiciona como enclave residencial de la pieza, con potencial para dar soporte al distrito y las áreas asociadas a la vía ferrea.

Propuesta de Ordenación

Generalidades

La presente propuesta de ordenación se estructura en concordancia con la metodología de aproximación expuesta anteriormente, la misma se estructura en base a:

- *Propuesta de categorización de suelo primaria y secundaria
- *Propuesta normativa
- *Previsiones en la dotación de infraestructura

Propuesta de categorización suelo

A los efectos de la propuesta de categorización de suelo se entiende que de acuerdo a lo expuesto anteriormente, así como las provisiones necesarias para alcanzar la puesta en valor del corredor ferroviario, se propone la recategorización de suelo de rural a suburbano, asociado tanto a la plataforma productiva, como al soporte residencial que articule de manera conjunta la puesta en valor del Distrito Productivo R5. En este sentido se categoriza como:

*Suburbano de actividades logísticas industriales. las piezas identificadas como 1, 4 y 5 en su totalidad y la

pieza 2 parcialmente. De acuerdo a lo expuesto anteriormente no se identifica la pieza 3, considerando lo extensa del área y la ausencia de estructura territorial adecuada, considerando que a los efectos del desarrollo de la misma se deberá considerar en el marco de un PAI; y el sector sur de áreas rurales de producción de la Bodega Juanico.

En cuanto a la pieza 3 se mantiene el atributo potencialmente transformable, entendiendo que el desarrollo del correspondiente programa de actuación integrada estudiará en profundidad las previsiones en materia de conectividad e infraestructura que le den soporte.

*Suburbano residencial de habitación permanente, parte de la pieza identificada como 2. Caracterizada como un área de desarrollo del Barrio Adventista, asociada a brindar soporte residencial y de servicios compatibles, en particular al tramo ferroviario de promoción en la presente revisión.

* Urbano no consolidado, la pieza 6, identificada como área de desarrollo de Juanico, asociada a brindar soporte residencial y de servicios compatibles como centralidad del distrito, en particular al tramo ferroviario de promoción en la presente revisión.

Ver plano de categorización de Suelo Propuesta.

Propuesta Normativa

La propuesta de la categorización de suelo se acompaña con una propuesta normativa asociada a las previsiones dadas en el decreto 0097/15 de la JDC, conforme a características específicas de cada pieza y la categorización primaria y secundaria dada en la presente revisión.

Previsiones en la dotación de infraestructura y servicios

Si bien las piezas objeto de la presente revisión fueron identificadas producto de que las mismas requieran un mínimo en la dotación de infraestructura, se entiende pertinente considerar:

- Dotación de infraestructura asociada a la Vía ferrea y la capacidad colectora de la misma, para los cuales se deberá analizar de manera conjunta con el MTOP, AFE y la IC los mecanismos de acceso de la carga a la vía Ferrea, de manera de mitigar los impactos acumulados en la misma.
- La previsión de la calle auxiliar a la Ruta 5, así como otras vía de carga que permite una adecuada circulación de las mismas, las cuales se coordinarán con el MTOP.
- Transporte Público, conforme a lo previsto en el Dec. 00097/15, se articulará con las empresas prestadoras de servicio de transporte público y AFE, el adecuado soporte conforme a las necesidades de los usuarios del Distrito Productivo R5.
- Para la Totalidad del Distrito, se deberá realizar las obras necesarias en materia de energía, telecomunicaciones, y otras, que aseguren el adecuado funcionamiento de los emprendimientos asociados al mismo, a los efectos de alcanzar un desarrollo optimo de las previsiones para el Distrito Productivo Ruta 5.