

1.	JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA Y OBJETIVOS DEL PLAN.....	2
1.1	OBJETIVOS, ESTRATEGIAS, LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN.....	2
1.2	ENFOQUE CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL, EN RELACIÓN A LAS PARTICULARIDADES DEL ÁMBITO.....	3
2.	ESTRATEGIAS - LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE ACTUACION.....	10
2.1	ORDENAMIENTO ESTRUCTURAL / REDES DE INFRAESTRUCTURA BASICA (SANEAMIENTO / ESCURRIMIENTO / AGUA POTABLE / DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA) 11	
2.2	CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD: MEJORA DE LA CONECTIVIDAD TRANSVERSAL A CAMINO DE LOS HORNEROS JERARQUIZACIÓN DE VÍAS Y MOVILIDAD.....	20
2.3	RECUPERACIÓN Y VALORIZACIÓN AMBIENTAL: PROTECCIÓN DEL PAISAJE RURAL, ECOSISTEMAS VALIOSOS Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS AMBIENTALES.....	25
2.4	DESARROLLO A NIVEL DEL ÁMBITO DE UNA CENTRALIDAD LOCAL-ZONAL / COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL.....	27
2.5	CALIFICACION URBANA Y TERRITORIAL / SISTEMA VERDE RURALIDAD OTRA / URBANIDAD OTRA.....	28
2.6	SOLIDARIDAD INTRATERRITORIAL: COOPERACIÓN Y EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS.....	29
3.	PROGRAMAS.....	29
3.1	PG 01 – CONECTIVIDAD / ACCESIBILIDAD / MOVILIDAD.....	31
3.2	PG 02 – DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS: VIALIDAD / SANEAMIENTO / ILUMINACIÓN.....	32
3.3	PG 03 – MEJORA DEL HÁBITAT / ESPACIOS PÚBLICOS/ EQUIPAMIENTO / INCLUSIÓN SOCIAL.....	33
3.4	PG 04 – CONSERVACIÓN Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL / SISTEMA VERDE / SISTEMA HÍDRICO / PAISAJE.....	34
3.5	PG 05 – MODO DE DESARROLLO URBANO SUBURBANO / USOS RURALES.....	35
3.5.1	ACCIÓN.....	35
3.6	PG 06 – CARGAS Y BENEFICIOS.....	36
4.	PROYECTOS.....	36
4.1	PR1 - EJE CAMINO DE LOS HORNEROS.....	39
4.2	PR 2 - INTERSECCIÓN RUTA INTERBALNEARIA Y CAMINO DE LOS HORNEROS.....	42
4.3	PR 3 - ACTIVADOR PÚBLICO.....	44
4.4	PR 4 - CAMINO EDUARDO PEREZ.....	47
4.5	PR 5 - PROYECTO VILLA EL TATO.....	49
4.6	PR 6 - CALLES INTERMEDIAS E INTERNAS.....	51
4.7	PR 7 - FORTALECIMIENTO DE LA ZONA DEPORTIVA.....	54
4.8	PR 8 - RED DE SENDEROS DE ATRAVESAMIENTO PÚBLICO.....	56
5.	LECTURA PROPOSITIVA DEL TERRITORIO Y PAUTAS DE ORDENACIÓN.....	59
5.1	CATEGORIZACIÓN, USOS, AFECTACIONES Y NORMAS.....	59
6.	MAPA DEL PLAN.....	60

JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA Y OBJETIVOS DEL PLAN

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

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

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

Una propuesta que tiene en la mesa la Nueva Agenda Urbana, que pretende ser una guía de cómo se impulsará el desarrollo urbano en las ciudades de los países miembros de las Naciones Unidas promulgada [Habitat III](#); y que a modo de síntesis se detalla un punteo de algunos temas que se traducen directamente en este Plan Parcial:

- *Proporcionar servicios básicos para todos los ciudadanos*
- *Garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a la igualdad de oportunidades y libre de discriminación*
- *Promover medidas en apoyo de ciudades más limpias*
- *Fortalecer la resiliencia en las ciudades para reducir el riesgo y el impacto de los desastres*
- *Tomar medidas para hacer frente al cambio climático mediante la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero*
- *Mejorar la conectividad y apoyar iniciativas innovadoras y ecológicas*
- *Promover espacios públicos seguros, accesibles y ecológicos*

• OBJETIVOS, ESTRATEGIAS, LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Objetivos generales

- Promover las acciones tendientes al bien común para toda la población residente o no, mediante el goce equitativo del ambiente urbano y el rural, del medio natural y el social, propendiendo una mejor e incremental calidad de vida.
- Promover la valorización de la relación entre áreas sub-urbanas y áreas naturales, reconociendo al espacio sub urbano y rural natural como modos

particulares de uso del suelo, que requieren formas especiales de acondicionamiento, determinando paisajes diferentes que deben ser respetados y valorizados en su uso, imagen y carácter propios.

- Establecer responsabilidades a nivel de gestión, a los efectos de viabilizar la aplicación del Plan Parcial, considerándolo tanto un marco de referencia, coordinación y ordenamiento de las actuaciones públicas o privadas, como instrumento para la acción, impulsor del desarrollo económico y social, urbano y territorial.
- Promover la coordinación operativa entre las diversas Administraciones y Entes Públicos con actividad en el territorio.

Objetivos particulares

- Utilizar racionalmente los recursos naturales.
- Propender el acceso democrático y equilibrado de toda la población, a los servicios colectivos y equipamientos urbanos (educativos, recreativos, sanitarios, etc.), así como a los niveles de cobertura básicos de infraestructuras (agua potable, saneamiento, energía eléctrica, alumbrado, vialidad, etc.).
- Favorecer la organización del tejido social consolidando lazos de vecindad a partir de la definición de áreas de carácter local que permitan establecer una normativa adecuada a las diversas escalas; que promueva la calificación de esas áreas a través de actividades y equipamientos, de modo que se intensifique por parte de los vecinos el uso del espacio.
- Garantizar la accesibilidad al sistema de espacios abiertos de uso público, a todos los habitantes.
- Proteger y valorizar las áreas de suelo rural natural y su paisaje natural asociado, contribuyendo a generar ámbitos que incentiven el uso productivo y comunitario y el sentido de identidad y pertenencia a los mismos.
- Estructurar y caracterizar el sistema de espacios abiertos urbanos de uso público.

• ENFOQUE CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL, EN RELACIÓN A LAS PARTICULARIDADES DEL ÁMBITO.

La elaboración del instrumento de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible PLAN PARCIAL (en adelante PP) persigue el propósito de **conservar y potenciar su carácter estratégico**, lo que reforzará su interés y utilidad a los efectos de ordenar el territorio en la perspectiva de un desarrollo sostenible.

1 - Verifica las determinaciones especificadas en otros instrumentos de mayor

jerarquía, particularmente en el Costaplan, postulando estrategias derivadas del mismo.

2- Las desarrolla y detalla, con un énfasis en la ordenación estructural, los programas y los proyectos.

3- Propone ajustes y modificaciones con respecto a las determinaciones del Costaplan e introduce nuevas propuestas.

En tanto se trata de un Plan de alcance que trasciende a lo municipal – Nicolich / Pando - posee un cierto énfasis en temas de estructuración interna del ámbito, mejora ambiental, de infraestructuras y equipamientos, desarrollo, calificación y mejora de áreas urbanas.

Pero por sobre todo, plantea énfasis en temas de estructuración territorial en la escala metropolitana y se focaliza en cuestiones vinculadas a los sistemas y estructuras territoriales, redefiniendo y ajustando aspectos de uso y categorización del suelo, a escala local, protección y mejora ambiental y paisajística, desarrollo de infraestructuras y equipamientos, desarrollo, calificación y mejora de las áreas urbanizadas, y en particular definición de convivencia social, espacios de intercambio y reservas públicas.

Se proponen tres tiempos o cortes temporales: corto, mediano y largo plazo y en ese sentido proyecta los procesos de planificación.

Aborda prioritariamente las escalas: microrregional, local (municipal/supramunicipal) y barrial, tomando en cuenta además las escalas de cuenca, departamental, metropolitana.

Vistas las particularidades de una pieza territorial que no cuenta con bordes claramente definidos y que tiene solapes y superficies de contacto e interfaces diversas, en la cual se identifica por una parte una clara vocación residencial y por otra una vocación paisajística de enclave, se plantea una visión urbanística y territorial adecuada a esa realidad.

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

En síntesis se detalla un punteo de los principales temas tratados en la memoria de Información:

- *Sobre la Ruta 101 se enclavan principalmente las actividades industriales. considerando el uso actual del territorio, la presencia de actividad agrícola, industrial y urbana en la cuenca, implica un potencial riesgo de aporte de escurrimientos contaminados por presencia de agroquímicos, hidrocarburos y efluentes domésticos. Es por esto que resulta fundamental la visión sistémica de cuenca.*
- *En materia de escurrimientos y desbordes, la existencia de alcantarillas en el cruce de la cañada con el Camino Al Paso Escobar y Camino de los Horneros conforma dos puntos críticos del flujo de mayor susceptibilidad de sobre pasamiento e inundación en lluvias frecuentes.*

- *El camino de los Horneros, conforma la vía de comunicación más importante de la pieza de estudio y allí la importancia que éste tiene en la vida cotidiana de los locatarios, en su seguridad, conectividad y accesibilidad a servicios y otros centros poblados.*
- *La traza de cañadas y arroyos se ha visto modificada, generando quiebres de 90 grados y zonas donde se puede suponer que exista estancamiento de flujo generando inundaciones.*
- *La no viabilidad de sanear la totalidad de la pieza de forma eficiente*
- *La movilidad en la Pieza se da fundamentalmente en vehículos motorizados y privados, es decir autos y motos. El transporte público en la Pieza es mínimo.*
- *La infraestructura existente en la Pieza no facilita el traslado a pie o en bicicleta. Si bien puede ser utilizada para trasladarse hasta las vías principales (las Rutas o Camino de los Horneros), luego no se cuenta con infraestructura adecuada.*
- *La pieza contiene amplia ruralidad al interior de la misma, sectores privados segregados, gran área del territorio resulta inaccesible y no se evidencia interconexión transversal o fuera de las vías Camino de los Horneros o Eduardo Pérez.*
- *La segregación morfológica territorial y la carencia de espacios públicos de calidad hacen de la pieza un territorio discontinuo y fragmentado.*
- *Existe el reconocimiento de la calidad paisajística como fortaleza pero el paisaje resulta débil, en muchos casos sustituido y escénicamente proyectado.*

El ámbito, la escala y la estrategia de intervención

Si se considera posible caracterizar las escalas de intervención en tres grandes categorías, macro, meso y micro, el instrumento PP se inscribe en lo que constituye la escala meso territorial, comprendiendo asimismo previsiones de intervención en la escala micro-local, y tomando a su vez determinaciones de la escala macro (a nivel local –CostaPlan-, departamental, metropolitano y nacional).

Esa inscripción principal en la escala meso, plantea necesidades de articulación con las escalas superiores y determinaciones para las más locales. Por ejemplo, en términos de escala departamental y metropolitana, se busca el desarrollo identitario de la zona, con la valoración del paisaje y del entorno existente, como una área suburbana, con vocación residencial de características propias, en un lugar del territorio único. En la Escala micro-local, se propone la recuperación del recorrido peatonal, el descubrimiento de las visuales a escala del peatón y del ciclista, que permita un recorrido a otra velocidad y un acercamiento al paisaje con una vivencia del mismo hasta ahora poco valorada.

Se busca el énfasis en la identidad local, en su proyecto y su promoción. La alta especificidad de la pieza habilita nuevos usos y reclama la oportunidad de una

mixtura de actividades capaz de suturar e infiltrar la condición desterritorializada de la misma.

Se atienden a los espacios vacantes concretos y a los entres, los bordes, las áreas de relacionamiento, al paisaje predominante y a la ocupación posible. Se estudia la memoria cultural del territorio y su potencial a futuro. Esto se expresa en un manto preexistente que permite conservar y desarrollar cualidades paisajísticas y ambientales de gran valor.

La situación geográfica particular, con proximidad a áreas urbanizadas de mayor escala, habilita a posicionarla como unidad de atracción a intereses de tipo público y privado.

Se presenta como una pieza con importantes vínculos a nivel metropolitano y departamental, estos se consolidan a partir de dos grandes sistemas: por una parte el sistema natural y de áreas verdes metropolitano, y por otra el sistema vial de escala metropolitana y nacional, conformado por las rutas 101, 102, 8 e Interbalnearia.

En el PP se fortalece y desarrolla la visión planteada desde los instrumentos de rango nacional y regional (en particular las Directrices Departamentales de Canelones y las Estrategias Regionales Metropolitanas), y los instrumentos locales (Costaplan, Plan Local de Pando y Ruta 8, Plan Parcial Colonia Nicolich Ruta 101), planteando programas, proyectos y actuaciones que convergen con los mismos, apuntando a la creación e implementación por etapas de un Sistema de espacios verdes metropolitano en la Cuenca del Arroyo Carrasco postulado en el Plan Estratégico de la Cuenca del Arroyo Carrasco.

Roles territoriales y vocaciones, criterios orientadores

Uno de los principales desafíos de la propuesta se centra en definir y ajustar el "modelo territorial", y derivado del mismo, las estructuras y sistemas territoriales, para luego proponer el ordenamiento detallado de la pieza, incluyendo la categorización y subcategorización de suelo. El PP responde a las manifestaciones territoriales y las acompaña, profundizando en tres Líneas de Acción marco (LA) con el objetivo permanente de *garantizar el derecho a la ciudad como construcción colectiva y social*.

LA1. Completamiento y compactación de la trama

El ámbito de actuación del PPCH, es un territorio rico y diverso, que incluye estructuras y sistemas territoriales de alta complejidad, así como ámbitos residenciales (clubes de campo, Villa El Tato, chacras con residencias aisladas), instalaciones deportivas y recreativas, instalaciones con actividades económicas no rurales, áreas de interfase urbano-rural y áreas rurales de diversa caracterización.

El ámbito de aplicación está ubicado en una zona metropolitana y corresponde a

la jurisdicción de dos municipios (Pando y Nicolich). Se caracteriza por ser una zona rural con variedad de usos (productivos, residenciales y recreativos) y una pequeña dimensión. Simultáneamente integra la microrregión 5 definida en Plan Estratégico Canario vocación turística- residencial junto con Ciudad de la Costa y Paso Carrasco. El territorio de intervención está compuesto por las localidades (según definición INE) de Villa El Tato, Cumbres de Carrasco, Haras del Lago, Quinta Los Horneros, Las Higueritas, Lomas de Carrasco, Carmel, La Asunción, Quintas del Bosque y Altos de la Tahona. El resto del territorio es definido como zona rural dispersa. En la zona residen de 3263 personas.

El ámbito del PPCH, se encuadra dentro del “modelo territorial” de “heterogeneidad discontinua”, que demanda la implementación de una visión proyectual integradora.

Tabla 1 Comparación de áreas por categorías de suelo. Elaboración propia

DATO: área total de pieza					
1969 há					
RELEVAMIENTO					
	urbano	suburbano actual	suburbano actual aprobado sin ocupación	rural	tot
A de cat de suelo (m2)	289201,5968	4560265,85	2.620.437	12.229.297	19.699
A de cat de suelo (há)	28,92015968	456,026585	262,0437	1222,929715	1969,9
PROPUESTA					
	urbano	suburbano	rural	total	
A de cat de suelo (m2)	289201,5968	8.150.000	11.269.000	19.699.202	
A de cat de suelo (há)	28,92015968	815	1126	1969,92016	
				1969 há	
100% total	1969	%			
% rural	57,18638903	57,2			
%suburbano	41,39156932	41,3			
%urbano	1,468773981	1,5			
		100			

Actualmente la pieza en la que se trabaja contiene 23% de territorio categorizado como suburbano, del cual solo el 11% se encuentra ocupado y el 12% restante continua sin ocupación o con actividades de tipo rural.

Este dato evidencia un territorio vacante, latente, con uso potencial real, con caracterización de suelo suburbana, para desarrollo residencial de calidad y otros emprendimientos posibles a esta actividad.

La viabilidad de sanear la pieza territorial, comprende las soluciones para gestionar las aguas servidas (aguas primarias y secundarias) de los predios.

Como se identificó en la etapa de diagnóstico, la pieza cuenta con la presencia de infraestructura para saneamiento en el área, infraestructura que brinda servicio a un gran sector de la región, pero que a su vez inviabiliza o dificulta un sistema de saneamiento integrado y propio de la pieza de estudio.

La propuesta se construye constatando la relación entre las áreas edificadas, el territorio vacante y el modelo de ocupación actual. Se debe, previo a facilitar nuevas áreas suburbanas, proceder a densificar las superficies actualmente fraccionadas sin ocupación, las que resultan en un elevadísimo porcentaje en comparación al área total de la pieza. No se deberá extender la mancha

suburbana hasta no promover la densificación de las ya definidas y no ocupadas.(Ver Etapabilidad en Lámina 7).

A su vez, como se desarrolla en el Punto 2.1 y particularmente en la Lámina 2, las condiciones de saneabilidad futura de la pieza están seriamente comprometidas, por lo que las definiciones tomadas respecto a la ampliación de las áreas suburbanas se enfrenta a un marco altamente restrictivo que atiende a la propensión del cuidado ambiental.

La compactación apunta a brindar sistemas integrales de infraestructura, disminuir el consumo de energía, vincular flujos de personas y vehículos, brindar alternativas de transporte considerando acortar las distancias.

Busca el completamiento y la calificación de los tejidos actuales, rurales y suburbanos, formales e informales (mediante operaciones de sutura urbano-territorial y de densificación controlada). El modelo de ciudad compacta es el que mejor se posiciona en este proceso hacia la sostenibilidad, permite concebir un aumento de la complejidad de sus partes internas, que es la base para obtener una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva. Al mismo tiempo, ahorra suelo, energía y recursos materiales, y contribuye a la preservación de los sistemas.

La ciudad o los territorios habitados se definen por las lógicas de la convivencia, el contacto, el intercambio, la comunicación. Sin estas acciones el territorio no es sostenible.

El modelo de ciudad compacta, encaja perfectamente, con este primer objetivo que busca aumentar las probabilidades de contacto, de intercambio y de comunicación entre los diversos habitantes (personas, actividades, asociaciones e instituciones). Sin comprometer la calidad de vida urbana y la capacidad de carga de los ecosistemas cercanos. Apuesta a su vez a la generación de una mayor diversidad de usos en un territorio concreto, es decir, una mixtura y densidad mayores entre la residencia, los servicios, las actividades económicas, los equipamientos, etc. proporcionan el contexto adecuado para que aumenten las condiciones de convivencia e intercambio social.

LA2. Calificación paisajística

El enfoque desde el *paisaje* implica valorar esta dimensión del territorio, entendida como factor de calidad de vida y disfrute del entorno, no sólo como valorización estética del ambiente, sino también como campo emergente y soporte de las actividades humanas y el contexto donde se realizan. Esto implica poner en valor las particularidades urbanas y las del medio rural en su condición particular, como calificación local.

El paisaje parece ser una variable necesaria pero segregada, donde deja rastros la matriz de suelo rural, a la que se le superponen otros usos (residencial, recreativo, otros) lo que conforma fragmentos paisajísticos disociados.

La matriz paisajística de la pieza se compone de una superficie predominantemente verde con especies vegetales de mediano porte y con altimetrías que varían desde la cota 46m a la cota 10m y que responden a las

cuencas hidrográficas asociadas a los dos cursos de agua que la atraviesan. Se detectan algunos puntos sobre Camino de los Horneros donde las aperturas visuales resultan destacadas y pasibles de cuidado. La vegetación se basa mayormente en ejemplares de mediano porte hacia Camino de los Horneros, con ejemplares incorporados en el último tiempo como parte del diseño paisajístico de los Clubes de Campo, volviéndose más originaria hacia el norte de la Pieza, con ejemplares de mayor porte o con vegetación agreste en la zona de Villa El Tato. El borde de los cursos de agua presenta, en los sectores más alejados de las zonas ocupadas, características de monte ribereño.

La importancia de la comprensión de la dinámica del paisaje en la planificación territorial, radica en su comprensión integral, en objetivos como: el mantenimiento de la biodiversidad, la gestión sostenible de los recursos naturales y la planificación territorial con base ecológica (Gurrutxaga S V y Lozano V, 2008).

Este Paisaje, prestador de servicios ecosistémicos, entendido como área de oportunidad, como recurso turístico, cultural, recreativo en sí mismo, expuesto a alteraciones y modificaciones permanentes por sus condiciones y usos, es definido en esta Pieza desde fragmentos paisajísticos identitarios. Fragmentos que resultan en relación a toda la pieza, patrones indispensables para la definición de una nueva ruralidad, esa que mixtura el cuidadoso diseño de jardines, la naturalidad descontrolada extramuros, el campo liso de las áreas deportivas y la geometría verde de las superficies productivas. Esta condición de nueva ruralidad, que como ya se ha explicado, alimenta a su vez la atracción residencial particular del sector.

La propuesta crea reservas de suelo, restringiendo el uso y edificación a fin de resultar áreas calibrables según el desarrollo futuro de la Pieza. A su vez determina límites precisos para las áreas de vulnerabilidad ambiental y define puntos de observación desde donde se trazan cuencas visuales que son preservadas evitando conos de sombra.

Se definen, circuitos a modo de bicisendas, capaces de desplazar las condiciones actuales de páramo inaccesible, hacia una estructura pública en malla que atraviese y humanice el territorio. Reestructuración de la conectividad vinculante, del transporte y la movilidad.

Se definen trazas a modo de servidumbres de paso y/o ocupación, determinación-creación de reservas de suelo a modo de zonas de uso restringido y de desarrollo futuro, que oficia de límites estrictos de expansión urbana sobre áreas naturales valiosas y/o frágiles cómo lo son las cañadas.

La ruralidad con sentido apunta a usos otros del ámbito rural entre los cuales subyace el valor paisajístico que brinda estos ámbitos a toda la pieza, este sistema verde esponja y se observa disperso y valioso. Posibilita que la compactación se nutra de particularidad.

LA3. Co- Gestión planificada y adaptativa

La *co-gestión adaptativa* viene de la fusión de estrategias dirigidas a la adecuada y moderna gestión de sistemas socio-ambientales, donde se requiere el involucramiento de los gobiernos y de las comunidades en la toma de decisiones sobre el manejo de los recursos naturales en diversos escenarios, tanto de aprovechamiento como de conservación. Cuando estamos gestionando o administrando ecosistemas para su aprovechamiento, debemos tomar en cuenta su resiliencia, entendida esta como la capacidad de un ecosistema de recuperarse de un disturbio o de resistir presiones en el curso sin pasar a un estado de calidad inferior para poder comprender hasta qué punto *se puede presionar* el recurso o cuánto lo podemos utilizar.

En 1996, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) definió la co-gestión como *una asociación en la que las agencias gubernamentales, comunidades locales y usuarios de recursos, ONG's y otras partes interesadas comparten la autoridad y responsabilidad del manejo de un territorio específico o un conjunto de recursos.*

Gestión adaptativa: Este enfoque de aprendizaje está dirigido al mejoramiento de la política y la práctica ante la incertidumbre; es una herramienta para enmarcar los retos filosóficos, metodológicos y prácticos asociados con el manejo de los recursos naturales. De este modo, la toma de decisiones maximiza simultáneamente uno o más objetivos y, activa o pasivamente, acumula la información necesaria para mejorar la gestión futura. En resumen, la gestión adaptativa es *aprender haciendo*.

En el 2001, Ruitenbeek y Cartear definieron la co-gestión adaptativa como *una gestión con una estructura a largo plazo que permite a las partes interesadas compartir la responsabilidad de gestión o manejo dentro de un sistema específico de recursos naturales, y aprender de sus acciones.*

Principales características de la co-gestión adaptativa

- Planificación en tiempo real
- Síntesis de diferentes sistemas de conocimiento
- Colaboración y división de poder entre los niveles locales, regionales y nacionales
- Flexibilidad de gestión
- Seguimiento de los procesos territoriales

ESTRATEGIAS - LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE ACTUACION

La propuesta de actuación opera hacia la constitución de un factor inductor de procesos de desarrollo territorial de alcance local y supralocal. Las consideraciones en este sentido incluyen aspectos vinculados a las posibilidades de desarrollo e inclusión social, con énfasis en la economía urbana

y del territorio, propenden a la equidistribución de cargas y beneficios como consecuencia del proceso de planificación y ordenación.

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

Se propone un enfoque que atiende la vulnerabilidad social y ambiental. Esta condición de fragilidad está en función de la capacidad de anticipar, de responder, de resistir y de recuperación del territorio. La evaluación y relevancia de esas capacidades implicará su consideración en los programas y proyectos que este Plan expone.

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

- **ORDENAMIENTO ESTRUCTURAL / REDES DE INFRAESTRUCTURA BASICA (SANEAMIENTO / ESCURRIMIENTO / AGUA POTABLE / DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA)**

-

- **Ordenamiento Estructural**

La consolidación y calificación de las áreas urbanas y suburbanas se integra a la mejora de la conectividad, a la generación o calificación de los espacios públicos, a la definición y valoración de las centralidades y a otras tácticas de fortalecimiento del sistema antrópico.

La propuesta se construye constatando la relación entre las áreas edificadas, el territorio vacante y el modelo de ocupación actual. Se debe, previo a facilitar nuevas áreas suburbanas, proceder a densificar las superficies actualmente fraccionadas sin ocupación, las que resultan en un elevadísimo porcentaje en comparación al área total de la pieza. No se deberá extender la mancha suburbana hasta no promover la densificación de las ya definidas y no ocupadas. (Ver Etapabilidad en Lámina 7).

A su vez, como se desarrolla en el apartado siguiente y particularmente en la Lámina 2, las condiciones de saneabilidad futura de la pieza están seriamente comprometidas, por lo que las definiciones tomadas respecto a la ampliación de las áreas suburbanas se enfrenta a un marco altamente restrictivo que atiende a la propensión del cuidado ambiental.

Resulta fundamental para la conformación de un modelo territorial sostenible la presencia de servicios complementarios a la residencia (preferentemente públicos), capaces de fortalecer y promover la cohesión social.

- **Redes de Infraestructura**
- **Saneamiento y escurrimiento**

Se considera

Se distinguen tres escenarios a considerar:

- La pieza territorial con el uso actual de suelo
- La pieza territorial actual con los proyectos aprobados pero aun no llevados a cabo (suelo suburbano sin ocupación)
- La pieza territorial con una ocupación máxima según lo graficado en la Tabla de Categorización, usos, afectaciones y normas y en la Lámina 7.

Comentarios sobre características de la pieza territorial que influyen en el desarrollo urbano de la misma.

En este apartado, se explica el grado de relación que tiene la trama vial, la topografía del territorio y la ocupación existente, se considera importante mencionarlo porque particularmente para esta configuración urbana, genera algunas limitaciones.

Si se observa la Lámina 3 donde se presenta el territorio y las calles que actúan como comunicadores viales de la pieza con su entorno, se observa que existen dos ejes de conexión principales. Por un lado, Camino de los Horneros, conectando la Ruta Interbalnearia con la Ruta 101 y por el otro el camino Eduardo Pérez (límite de la pieza), conectando la Interbalnearia con camino de los Horneros.

Como vías secundarias, se identifican Avda. a la Rambla Costanera y Cmno. Al Paso Escobar.

Para viabilizar rápidamente su implementación, la infraestructura de los servicios públicos (red de saneamiento, drenaje, agua) debe coincidir y ser instalada en espacios públicos, por lo que los padrones frentistas a dichas vías tendrían mayores posibilidades de ser atendidos por una red de servicios pública que aquellos ubicados en zonas sin caminería cercana existente o proyectada.

Es cierto que pueden establecerse servidumbres sobre padrones privados para pasar los servicios, pero estas soluciones no siempre se justifican si la cantidad de usuarios no lo amerita.

Un aspecto relevante en esta pieza territorial es la topografía del terreno, la cual condiciona algunas soluciones de saneabilidad.

Consideraciones del servicio de saneamiento

La información de base que se utilizó para el estudio fue aportada por el jefe técnico de OSE, sector Canelones Sur y por el portal de información (visor-gis) de dicho organismo.

Cuando se habla de sanear la pieza territorial, se entiende por ello, proponer soluciones para gestionar las aguas servidas (aguas primarias y secundarias) de los predios.

Como se expresa en la Memoria de Información, la pieza cuenta actualmente con dos elementos importantes, de ahora en más se los denominará puntos de descarga de efluentes de la pieza. Por un lado, la planta de tratamiento de líquidos residuales domiciliarios, que recibe efluentes de Ciudad de la Costa, Pando y otras localidades. Por otro lado, existe una estación de bombeo sobre Camino de Los Horneros que actúa como recalque de una línea de impulsión que llega desde el norte (ciudad de Pando), además de recibir un colector de gravedad de 1,184 m de extensión con origen el barrio

Lomas de la Tahona y recibe efluentes de otros barrios de la pieza y todo se bombea hacia la mencionada planta de tratamiento.

Estas dos infraestructuras, se identifican como fortalezas de la pieza, en el sentido que pueden servir como puntos de conexión o disposición final de los efluentes generados dentro del territorio.

Con referencia a las soluciones de saneamiento para la zona, técnicamente existen las soluciones individuales o soluciones colectivas a los predios. Asimismo, las alternativas a evaluar son: soluciones estáticas (pozos impermeables, fosas sépticas) o soluciones dinámicas (colectores).

La pieza territorial cuenta con una línea de bombeo a lo largo de Camino de los Horneros, la cual conecta Pando con la planta de tratamiento. Si bien técnicamente podría ser esta línea, una receptora de efluentes desde otros sectores, inyectando contra presión los mismos, no se considera recomendable esta solución. Dicha posibilidad fue consultada a OSE, quien respondió que bombear a líneas de impulsión no son soluciones que la Institución suela habilitar y no está permitido según los criterios de diseño. Igualmente, dejó abierta la posibilidad de consideración frente a una propuesta concreta. Sin embargo, desde el PP se descarta esta solución en este caso de estudio. Soluciones como las planteadas no solo requieren la instalación de infraestructura (colectores, estación de bombeo) sino que la operación y mantenimiento del sistema es de suma importancia, más que en los casos de saneamiento por gravedad. Por otro lado, dada la importancia de la línea de impulsión sobre camino de los Horneros, la cual transporta efluentes de una extensa zona urbana aguas arriba del sistema, un fallo en la posible interconexión de los bombeos generaría un problema de salubridad a una vasta zona de servicio.

Teniendo en cuenta las fortalezas de la pieza desde el punto de vista de su saneabilidad y considerando una expansión de la ocupación urbana de la misma, **la solución óptima de saneamiento es contar con servicios públicos de saneamiento dinámico por gravedad (colectores), hacia donde cada emprendimiento se conecte para el vertido de sus efluentes.**

No obstante, en un análisis macro de la pieza, acorde a la topografía del sitio, se identifican zonas donde no parece posible extender la red de colectores por gravedad que se conectan a los puntos de descarga antes mencionados. Por lo tanto, se deben evaluar otras opciones.

En el estudio de posibles opciones de saneamiento para la pieza territorial, se identifican en el territorio diferentes situaciones, que por sus características el PP las diferencia en dos grupos (grupo 1 y grupo 2) para un mejor entendimiento. En la Lámina 2 se identifican geográficamente las mismas.

Grupo 1

Este grupo lo conforman los padrones a ambos lados de Camino de Los Horneros y hacia el sur de la pieza territorial.

Por su cercanía a los puntos de descarga y la topografía local, a este grupo se le debe exigir saneabilidad, la conexión al sistema público de colectores, asegurando que los efluentes sean transportados hacia la planta de tratamiento.

Dentro de este grupo, existe infraestructura que actualmente da servicio a varios de los barrios allí instalados y además, brinda la posibilidad de conectar (por gravedad o

bombeo) a los terrenos que en el futuro se urbanicen.

Grupo 2

El otro grupo lo conforma el resto de los territorios de la pieza, que por su posición distante a los puntos de descarga, con pendientes del terreno en sentido opuestos a estas, las soluciones de saneabilidad implican bombeos muy extensos, requiriendo en muchos casos ubicarlos sobre terrenos de terceros.

Esto hace que las posibilidades de conectar estos terrenos a la infraestructura pública no parezcan posibles.

Por lo tanto, este sector del territorio, debe diseñar mediante estudios hidráulico-ambientales específicos, soluciones alternativas de tratamiento y disposición final de efluentes.

El PP analiza algunas soluciones técnicas para el saneamiento a considerar en los terrenos implicados en el Grupo 2.

Soluciones individuales

Se consideran aquí, soluciones independientes a cada padrón. Se refiere a la construcción de pozos impermeables o fosas sépticas para cada unidad habitacional.

Ambas soluciones no serán permitidas en este PP para el uso de suelo suburbano habitacional, mucho menos, en el escenario de crecimiento ocupacional.

Los pozos impermeables a lo largo del tiempo, por falta de mantenimiento o intencionalmente, pierden su carácter de impermeabilidad, generando impactos ambientales al entorno debido a la presencia de focos de contaminación por aporte de aguas servidas al territorio. Por tanto, no se recomienda el uso de los mismos.

Por otro lado, se recuerda que para el caso de las fosas sépticas que descargan el efluente tratado (cuyo tratamiento es la retención de sólidos), rige la normativa nacional Decreto 253/79 y modificativos, que regula los vertidos de efluentes a los cuerpos receptores (colector, curso de agua o infiltración al terreno). El caso particular de infiltración al terreno solo es admitido para suelo rural.

El uso de fosa séptica sólo se habilita para predios unifamiliares rurales o cuando la configuración urbanística de barrios permite una red de colectores interna, en donde varias viviendas se conectaran a un colector por gravedad, el efluente ingresa a una fosa séptica y luego el efluente libre de sólidos es bombeado a un punto de descarga de la pieza.

Soluciones colectivas

Aquí se explican las diferentes alternativas que hay para sanear varios predios o un mismo padrón con varias unidades habitacionales dentro del mismo.

Por un lado, la solución más tradicional es una red de colectores que reciba los efluentes de las diferentes viviendas y vierta los mismos a los puntos de descarga de la pieza territorial.

Al analizar la pieza, considerando a macro escala las curvas de nivel (se usó la carta J-29 del "Servicio Geográfico Militar"), se observa que en líneas generales, la topografía del terreno es más alta hacia el suroeste y desciende en nivel hacia el noreste. Esta topografía del terreno, sugiere soluciones de colectores por gravedad, los que deben tener sus descargas en puntos ubicados a cotas bajas de la pieza.

Sin embargo, los puntos de descarga de efluentes (estación de bombeo y planta de tratamiento) se ubican en puntos altos de la topografía (considerando una escala general de la pieza). Esto implica que ante un crecimiento habitacional, las soluciones de saneabilidad de los predios deben contar con una línea de bombeo hasta dichos puntos de descarga.

Además, de la forma que está establecida la caminería pública, para minimizar las longitudes, las trazas de estos colectores irán por predios privados, lo cual obliga a generar figuras jurídicas de servidumbre.

Estas soluciones, por contar con elementos electromecánicos para su operación y mantenimiento, implican un grado de vulnerabilidad alto del servicio si no se toman las medidas adecuadas para asegurar su correcto funcionamiento. La determinación de quien se hará cargo de la operación y mantenimiento del sistema es un punto clave que el proyectista debe considerar y coordinar con OSE al momento de presentar el proyecto para su estudio y aprobación.

Otro tipo de soluciones colectivas es un sistema de colectores para varios predios o varias unidades habitacionales (de un mismo predio) cuyo punto de descarga es una planta de tratamiento de efluentes (diferente a la existente en la pieza). El agua tratada sería en este caso descargada a un curso de agua. Se debe además de contar con el permiso de OSE, solicitar la viabilidad del proyecto ante DINAMA, organismo ambiental a nivel nacional.

Estas soluciones también requieren la existencia de una figura jurídica que se haga responsable de la operación y mantenimiento del sistema.

Frente a este panorama de análisis, el desarrollador deberá analizar todas las alternativas que implican soluciones colectivas mediante colectores por gravedad con descarga en puntos de la pieza mencionados, soluciones colectivas con bombeo hasta dichos puntos o soluciones colectivas con plantas de tratamiento individuales a cada proyecto de urbanización y realizar una propuesta con justificación y estudio técnico, dentro de estas posibilidades, la que se analiza por la Comisión del Plan y debe ser aprobada por DINAMA. La propuesta debe contemplar una solución colectiva por grupo 1 o 2 y acumulativa, no se aceptarán soluciones aisladas.

Se remarca la importancia de contar con una participación de OSE y DINAMA, en lo que refiere a la operación, mantenimiento y control del sistema. De no ser de ese modo, no se habilita la extensión de la zona suburbana más allá de lo existente.

Por otro lado, durante la etapa de diagnóstico se identificaron vertimientos de efluentes crudos a cursos de agua en el barrio Villa El Tato.

Debido a que ello representa una fuente de contaminación e insalubridad para la zona, se debe construir pozos impermeables y brindar un servicio de barométrica periódico para el barrio, este aspecto se financiará a través de las cargas que se aplican a los nuevos emprendimientos, previa aprobación de la Comisión Administradora del Plan. El PP entiende que esta acción es de carácter inmediato. **Cuando, a través del desarrollo suburbano, se construya alguna solución de saneamiento dinámico en el entorno inmediato, se debe incluir a todo el barrio Villa El Tato al mismo.**

Asimismo, el barrio Viñedos de la Tahona no ha concretado a la fecha la conexión al sistema de colectores existente. La conexión debe realizarse de forma inmediata, previo

estudio Hidráulico presentado a la Comisión del Plan.

Todo análisis realizado se plantea desde la habilitación del desarrollo de residencia de baja densidad. No se permite la incorporación de centros industriales de ningún tipo. En cuanto a los desarrollos comerciales deben contar con tratamiento de efluentes para sus aguas servidas, estudio Hidráulico Ambiental, autorización de OSE y DINAMA.

Consideraciones del aspecto red de abastecimiento de agua potable

En la siguiente imagen se indica la red de abastecimiento de agua potable existente en la pieza.

De la misma se desprende que el abastecimiento a nuevos emprendimientos frentistas o cercanos a Camino de los Horneros, no tendrán inconvenientes de contar con el servicio ya que hay una amplia red de abastecimiento en la zona. Cada caso en particular debe ser evaluado y aprobado por OSE.

Para los predios ubicados al este de Camino de los Horneros, abastecer de servicio de agua implica inversiones más altas debido a que las distancias a la red existente son mayores. Además, debido a pérdidas de presión en el sistema de distribución, podría requerir construir tanques de almacenamientos intermedios para llegar a la presión de servicio adecuada.

Al igual que saneamiento, en algunos casos, la traza de la cañería de suministro de agua se realizaría mediante servidumbres de paso debido al pasaje por terrenos privados.

Por lo antedicho, las zonas identificadas al este de camino de los Horneros y no frentistas a esta vía, tienen más dificultades para ser abastecidas del sistema de OSE de agua potable.

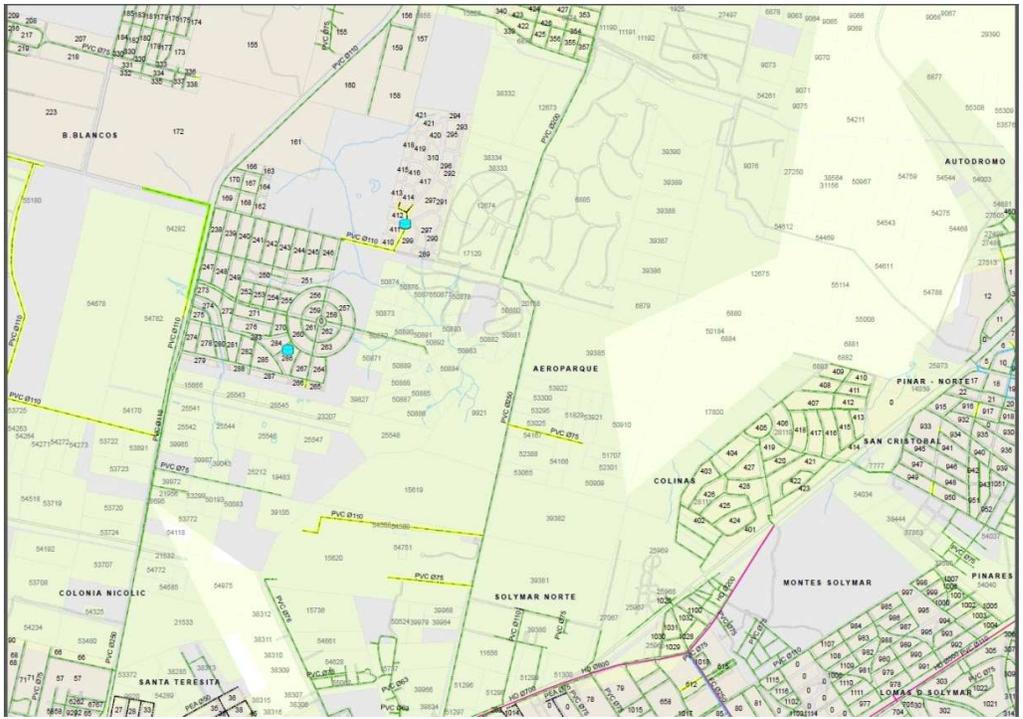


Fig.1 – Red de abastecimiento de agua potable en el entorno (Fuente OSE)

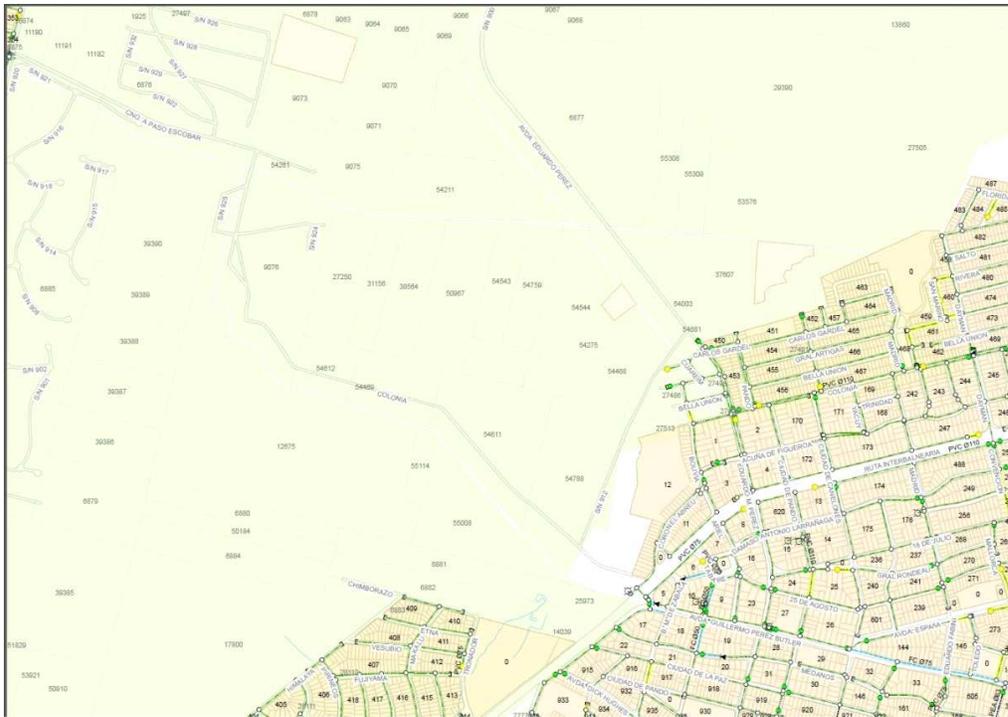


Fig.2 - Red de abastecimiento de agua potable en el entorno (Fuente OSE)

Consideraciones del aspecto drenaje pluvial (macro y micro escala)

En lo que refiere al drenaje pluvial, se han identificado algunas debilidades de la infraestructura hidráulica. Medidas a tomar:

- Verificación del funcionamiento de alcantarillas y puente sobre Camino los Horneros.

Se trata de la vía de tránsito más importante de la pieza territorial y además, su importancia de conectividad se verá incrementada considerando la dinámica esperada del territorio. Por tanto, mediante un proyecto específico se debe verificar o asegurar mediante obras accesorias que la vía permanezca transitable durante eventos de lluvia, considerando para el estudio un período de retorno de la lluvia de diseño de 20 años.

- Verificación del funcionamiento de las alcantarillas existentes en las vías de tránsito secundarias de la pieza territorial, para eventos de lluvia de 5 años de periodo de retorno y para vías terciarias, 2 años.

Se identifica como vías secundarias: Camino Gonzalo Rodríguez, Camino Eduardo Pérez, camino al Paso Escobar, Av. a la Rambla Costanera y calle Secundaria. Las vías intermedias que conforman el resto de la trama vial.

- Presentar a la Comisión del Plan un proyecto hidráulico para el sistema de tajamares y desvíos del curso de agua, identificados en la zona sureste, en Camino de las Higuieritas y camino Montevideo Cricket Club.

Se identificaron situaciones donde la obstrucción y desvíos de la cañada generan inconvenientes de desagües de terrenos, problemas de circulación en camino las Higuieritas y dificultades en el relacionamiento entre vecinos. Se debe realizar un relevamiento de la situación y velar por el cumplimiento del Código de Aguas (Ley [Nº 14.859](#)).

Por otro lado, en esta instancia es importante establecer algunos lineamientos de gestión de escurrimientos para las urbanizaciones de la pieza.

Preservar el sistema hídrico natural, con sus cursos de agua y sus características (traza, calidad y cantidad de agua). Para ello, pensando que urbanizar implica impermeabilizar la superficie, es necesario establecer restricciones a lo que a los escurrimientos refiere.

En el caso de nuevos fraccionamientos habitacionales, el FOV se regula según Tabla de caracterización, uso, afectaciones y normas. En los casos en los que el valor sea menor, el proyecto deberá contar con medidas de amortiguación de caudales previo la descarga por fuera del predio. Otro tipo de emprendimientos, deberán también ajustarse a estas restricciones.

Se entiende por proyectos de amortiguación, la construcción de estructuras que reciban los caudales excedentes y los lamine para que el escurrimiento final cumpla las restricciones establecidas.

Estos proyectos de amortiguación de caudal deben ser elaborados por Ingenieros Civiles con perfil hidráulico-ambiental y ser evaluados para su aprobación por técnicos de igual perfil de la Intendencia de Canelones, como todo estudio vinculado a

saneamiento, ambiente e hidráulica en este PP.

Consideraciones respecto a la gestión de residuos

Respecto a la gestión de residuos, se identificó la convivencia de servicio de recolección municipal y privada, sin detectarse problemas referentes al mismo.

No se identificó en la zona, iniciativas de clasificación de los residuos en origen (clasificación en las viviendas) para recuperar aquella fracción valorizable de los mismos.

Considerando que Canelones lleva adelante conjuntamente con la Cámara de industrias del Uruguay el Plan de gestión de envases, el cual implica circuitos de recolección de envases no retornables, la Comisión del Plan debe estudiar la viabilidad de incorporar esta zona al Plan.

Todo nuevo emprendimiento de todo tipo, así como los emprendimientos residenciales existentes tienen que presentar a la Comisión del Plan un Plan de Gestión de Residuos Sólidos que incluya la clasificación y valorización de residuos como eje de la propuesta.

Consideraciones sobre las habilitaciones ambientales asociadas a fraccionamientos

Se recuerda que mediante el Decreto 349/05, la “implantación de complejos y desarrollos urbanísticos de más de 10 há y aquellos de menor superficie cuando se encuentren a una distancia de hasta 2.000 metros del borde de la suburbana de un centro poblado existente, incluyendo los fraccionamientos con destino a la formación o ampliación de un centro poblado y el establecimiento de clubes de campo o fraccionamientos privados”, **requieren gestionar la Autorización Ambiental Previa ante DINAMA.**

Síntesis

Desde una visión ambiental se constata lo privilegiado que es el lugar en cuanto al paisaje. Se trata de un entorno despejado, donde no hay obstáculos en las visuales por presencia de edificaciones en altura. El aire es limpio y los ruidos de la ruta no llegan a apreciarse al interior de la pieza.

Por tanto, al analizar la misma y sus características topográficas y de presencia de servicios, se identifican algunos aspectos actuales que deben ser mejorados y otros, que resultan limitantes al proceso de desarrollo de la pieza. **Particularmente, el análisis de las soluciones de saneamiento de las nuevas zonas a poblar, refleja un alto grado de vulnerabilidad de la calidad ambiental si la expansión en el territorio no se ve acompañada por soluciones colectivas con un correcto tratamiento de los líquidos residuales.**

Por último, en lo que refiere al abastecimiento de agua potable, también se identifican dificultades para la extensión de la red en algunas zonas, debido a que los servicios existentes más cercanos se ubican sobre Camino de los Horneros y barrio Colinas.

- **Distribución de energía eléctrica**

En cuanto a la conexión a la red de energía eléctrica de los nuevos emprendimientos, cada caso en particular debe ser evaluado y aprobado por UTE.

Energía eficiente

En materia de reconversión energética, rigen criterios urbano-arquitectónicos bioclimáticos y estrategias para el estímulo del uso de fuentes de energía limpia y renovable. Esto se deberá contemplar como parte de los beneficios que el emprendatario brinda a su propio emprendimiento, así como a la pieza en su conjunto. Enmarcado en Ley Solar (Ley 18.585 de promoción de la Energía Solar Térmica).

Se deberá tomar en cuenta tanto para las acciones públicas como privadas la Estrategia Nacional: Hacia una iluminación eficiente y sostenible, promovida por la Dirección Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería (DNE – MIEM), y la Dirección Nacional de Medio Ambiente, del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (Dinama – MVOTMA). Se recomienda a su vez buscar incluirla pieza territorial en Programas nacionales o internacionales vinculados a la eficiencia energética, como los promovidos por el Banco Mundial o las Naciones Unidas.

- **CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD: MEJORA DE LA CONECTIVIDAD TRANSVERSAL A CAMINO DE LOS HORNEROS JERARQUIZACIÓN DE VÍAS Y MOVILIDAD**

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

Se analizan cuestiones problemáticas vinculados con la funcionalidad y la calificación de las vías conectoras; en particular se propone adecuar la situación de Camino de Los Horneros, senda donde se concentran las áreas con más densidad de población y resulta un elemento físico identitario de la zona. Camino de los Horneros presenta un perfil que no se adecua a su uso real, sobre todo en seguridad peatonal (sendas angostas, vía asfaltada hasta Lomas de La Tahona, luego tosca, cuneta, sin sendas peatonales). Se recalifica esta vía, generando espacios para nuevos modos de circular y acondicionando las vías para los mismos.

Ante la categorización que el plan propone, al momento del desarrollo del APT 5, se deberá proyectar con el correspondiente estudio vial, el nodo conformado por la intersección de Camino de los Horneros con la Ruta 101, a modo de proyecto de detalle.

El PP analiza y proyecta la conexión de Camino de los Horneros a la Ruta Interbalnearia, así como otros proyectos de detalle en accesos viales y cruces significativos.

Complementariamente, el ámbito del plan requiere un estudio vial de detalle para la resolución segura y cómoda de los atravesamientos este – oeste. Un

nuevo mapa, un dibujo conector transversal de la Pieza, la competencia directa al Eje Camino de los Horneros.

- **Mejora de la conectividad transversal a Camino de los Horneros**

Se plantea como objetivo la consolidación, complementación y mejora del sistema de conectividad interna del ámbito y mejora de la accesibilidad Este – Oeste, con particular énfasis en la trama vinculante con Ciudad de la Costa, considerando en especial las situaciones de la circulación de peatones y ciclistas, una mejora global de la accesibilidad pública al área de actuación.

Como criterio dominante de la propuesta de conectividad y movilidad, se diseña que los autos permanezcan el menor tiempo posible en el área, pudiendo realizar los recorridos necesarios con los menores efectos nocivos para el entorno (minimizando embotellamientos, ruidos de tránsito, contaminación); priorizando el recorrido del peatón y del ciclista, la velocidad del caminante y la contemplación del paisaje.

Para lograr estos objetivos el PP proyecta la adecuación de las vías principales: Camino de los Horneros y Camino Eduardo Pérez, contemplando la diversidad de vías y sus jerarquías, así como el equipamiento de las mismas para la circulación vehicular, ciclista y peatonal, fortalecer un sistema de conectividad transversal este - oeste con vías Intermedias como Con Al Paso Escobar y Avda a la Rambla Costanera, así como circuitos (loops) para el transporte local colectivo de pasajeros.

Se mantienen los criterios y la pauta de jerarquización de las vías de circulación y de transporte que está definida en el Costaplan: organizadas en vías conectoras, principales, intermedias e internas.

En la trama se realizan propuestas de jerarquización y completamiento que conllevan en algún caso cambios en el perfil y en otro a un trazado nuevo, complementando la trama preexistente.

La red vial, se clasifica según su jerarquía en base a la función que desempeñan y de acuerdo a los siguientes criterios:

- funciones generales actuales y previstas de las vías de circulación
- continuidad y conectividad internacional, nacional, departamental y local
- usos del suelo asociados
- trazado, sección y capacidad de las vías funciones y percepción de escala local.

El sistema se jerarquiza de la siguiente manera:

- **Conectores: estructura vial de escala nacional y metropolitana:**

- Ruta IB
- Ruta 101

- **Calles Principales:** calles que en la actualidad tienen un flujo vehicular mayor,

actúan como vías colectoras, cuentan con áreas comerciales y ancho de faja en general mayor. Destinadas también al tránsito local, al transporte público y contemplan el flujo de peatones y de ciclistas, incluyendo veredas y ciclovías.

- Cno de los Horneros
- Cno Eduardo Pérez
- **Calles Intermedias:** calles destinadas al tránsito local y al circuito local de transporte público. Contemplan también al tránsito de peatones y ciclistas, incluyendo vereda y ciclovía
 - Avda a la Rambla Costanera
 - Avda Al Paso Escobar
 - CnoGonchi Rodríguez
 - Cno Las Higuieritas
- **Calles Internas:** calles de menor jerarquía, destinadas al tránsito local, vecinal y de bajo volumen vehicular.
 - Camino Montevideo Cricket Club
 - Camino Ponce de León
 - Camino de los Portugueses
 - Camino 1
 - Camino 2
 - Camino 3
 - Camino 4
 - Camino 6
 - Camino 7
 - Camino 8
 - Camino 9
 - Camino 10
 - Camino 11
 - Camino 12
 - Camino 13
 - Camino 14
 - Camino 15
 - Camino 16

- Camino 17
- Camino 18
- Camino 19
- Camino 20
- Camino 21
- Camino 22
- Camino 23
- Camino 24
- Camino 25
- Camino 26
- Camino 27
- Camino A
- Camino B
- Camino C
- Camino D
- Camino E
- Camino F
- Camino G
- Camino H
- Camino I
- Camino J
- Camino K
- Camino L
- Camino M
- Camino N
- Camino O
- Camino P
- Camino Q
- Camino R
- Camino S

- Camino T
- Camino U
- Camino V
- Camino W

Calles de nueva creación (Plano N° 11):

Serán calles de nueva creación todas aquellas intermedias o internas que se presentan en la Lámina 3 y que no estén actualmente construidas en el territorio.

Ciclovías Recreativas:

Se proyectan ciclovías como espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles principales en los tramos que indica la Lámina 3. Logrando facilitar el uso de la bicicleta como un medio de transporte en la zona, un medio seguro, saludable y económico.

- **Organización Vial y Movilidad**

Dentro de los lineamientos de transporte colectivo el PP deberá existir una línea “local” que realice un recorrido completo por el interior del área de actuación y que logre optimizar la conectividad de la centralidad local – zonal, con centralidades como Ciudad de la Costa y Pando.

Recorridos de los loops de circulación de transporte público.

El recorrido interno propuesto de transporte público local se realizará con unidades tipo micro, facilitando así la fluidez del tránsito, y minimizando las afectaciones en la zona (ruidos, contaminación, afectación de las vías, enlentecimiento del tránsito). Los loops que se realizan buscan efectivizar la conexión entre las zonas más densamente pobladas del área (Villa El Tato, Aeroparque, Nicolich, Colinas de Solymar) con centralidades de especial interés para los locales (según se relevó en el Taller 1) Pando y el Centro Cívico de Ciudad de la Costa.

Loop 1: (en ambos sentidos)

Tiene como punto de salida la centralidad del área (Pr 3- Activador Público) , para tomar Avda a la Rambla Costanera al Oeste, ingresar por calle de servicio a Aeroparque, recorrida interna, ir hacia el sur hasta Morelli, Morquio, F. Ortogues, Ruta IB (pasando por liceo, UTU) Av Uruguay hasta Gianattasio, y allí al Oeste hasta el Centro Cívico Costa Urbana.

Loop 2: (en ambos sentidos)

Tiene como punto de salida la centralidad del área (Pr 3- Activador Público), toma hacia el oeste por Avda a la Rambla Costanera hasta 101, luego hacia el norte hasta Con Al Paso Escobar, ingresando a Villa El Tato hasta Cno de los Horneros, y al norte hacia Pando.

Ciclovías recreativas:

Se proyectan ciclovías como espacios reservados exclusivamente para el tránsito

seguro de bicicletas a un lado de las calles principales en los tramos que indica la Lámina 3. Logrando facilitar el uso de la bicicleta como un medio de transporte en la zona, un medio seguro, saludable y económico.

El circuito de ciclovías recreativas son diseñados para que las personas puedan hacer recorridos distintos para su retorno al punto de partida, teniendo un circuito deportivo (microparques) que suman un disfrute del paisaje, un recorrido diferente al vehicular. Estas ciclovías tienen siempre un punto de encuentro en la centralidad Pr 3-Activador Público; donde se amplían las posibilidades de actividad física (equipamiento deportivo), estaciones de hidratación, servicios sanitarios, etc. Lámina 5.

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

Se jerarquiza el carácter ecosistémico del paisaje con la puesta en valor y la accesibilidad a los cursos de agua y áreas adyacentes desde la funcionalidad de los corredores biológicos y parches asociados a los mismos.

El fin es potenciar las áreas ambientales y paisajísticamente significativas, actualmente deterioradas y en desuso, lo que genera áreas inmediatas deprimidas.

Se *envuelven* los cursos de agua con espacios públicos de calidad, por ejemplo la relación entre el espacio Activador (ver Proyectos) y la cañada La Rocío conforman un paisaje-soporte único, o las servidumbres públicas a borde de cañadas o cursos de agua. Ver PR 3.

El PP diseña una red de biciesendas y circuitos peatonales como servidumbre de paso a borde de cañadas o atravesamientos en nuevos fraccionamientos. El sumergirse en el territorio habilita el reconocimiento del paisaje y sus particularidades, conocer el mismo y sus valores, es el primer paso para que el habitante o visitante lo preserve. Estas servidumbres son espacios de propiedad privada y de disfrute público, el emprendatario o propietario se responsabiliza del mantenimiento y construcción de los mismos. (Ver Cuadro de Categorización, Usos, Afectaciones y Normas.)

La pieza territorial se encuentra ubicada dentro de la cuenca del arroyo Pando, siendo atravesada por varias cañadas afluentes cuyo escurrimiento es en la dirección SW-NE. Los puntos altos, donde se ubican las nacientes de estos cursos menores se encuentran en las cercanías de la ruta 101 al oeste y en la ruta Interbalnearia al sur. Luego, las cañadas atraviesan toda la pieza, generando una importante malla hídrica bien distribuida dentro de la zona de estudio, para luego encausar las aguas hacia el mencionado arroyo, en una zona que según se observa de las fotografías aéreas tiene características de bañado.

La red hídrica es aquella parte del sistema natural del territorio que aporta el elemento agua a nivel superficial al ecosistema por el cual fluye. El agua, en sus diversos usos, como fuente de vida, como elemento de higiene, como atractivo recreativo, como elemento paisajístico, debe ser considerada como un valor propio del sitio y del sistema de cuenca al cual pertenece. Por tanto, en una planificación de uso de suelo, debe ser tenida en cuenta y se debe asegurar su permanencia tanto en la calidad como en cantidad. Para ello, existe a nivel nacional normativa que regula vertidos, usos y acciones hacia los cursos de agua (Código de aguas, Decreto 253/79).

A lo que refiere a la planificación del territorio, debemos fomentar las condiciones de

uso de suelo que compatibilicen con la protección de esta red hídrica.

Se declara a las cañadas del área de actuación del plan como Bien Ambiental de Interés Departamental.

Para ello, se define una zona de exclusión, para construcciones, ubicada en una franja con eje en la traza media de los cursos de agua y 15 m para cada lado de cada margen. Las márgenes de los cursos de agua, desempeñan un rol importante durante eventos de crecidas como planicies de inundación. Impedir edificaciones sobre esta franja asegura el correcto flujo de agua a lo largo del canal, evitando represamientos y erosiones en los taludes laterales, lo cual generaría aporte de sólidos al cauce y cambios en los patrones de escurrimiento.

Esta franja de exclusión edilicia, fomenta la continuidad y conectividad del sistema de fauna y flora que se establece en las márgenes de los curso de agua. Además, propicia la generación de un ecosistema lineal que acompaña a toda la pieza territorial y le aporta un valor paisajístico y de conservación de los elementos naturales del sitio, e integra paulatinamente las visuales a la intervención urbana que a partir de allí se establezcan.

Esta zona de exclusión tiene por lo tanto, además de un rol de conservación de la red hídrica, un rol mitigador de impactos ambientales que pueden generarse por la intervención antrópica, es un espacio de transición entre el medio natural y el medio urbanizado.

En materia de reconversión energética, rigen criterios urbano-arquitectónicos bioclimáticos y estrategias para el estímulo del uso de fuentes de energía limpia y renovable. Esto se deberá contemplar como parte de los beneficios que el emprendatario brinda a su propio emprendimiento, así como a la pieza en su conjunto. Enmarcado en Ley Solar (Ley 18.585 de promoción de la Energía Solar Térmica).

Respecto a los sectores inundables, se promueve el equilibrio en el sistema de drenaje pluvial amenazado. Los problemas de escorrentía, detectados en el Enfoque Hidráulico Ambiental, se abordan desde el proyecto y la implementación de un plan de gestión y seguimiento para la conservación de este sistema.

La propuesta entiende la visión integral de cuenca en contraposición a las soluciones aisladas. Atención a los inconvenientes de escurrimiento o pluviales y a los de abastecimiento de agua, manejo de residuos sólidos y de efluentes.

Cada emprendimiento a ser aprobado debe realizar el estudios hídrico específico que concluya con una modelización de cuencas y proponga recomendaciones que determinen limitaciones a la modificación de los niveles naturales del terreno y el escurrimiento y a la ocupación e impermeabilización del suelo así como a la conservación y uso del recurso agua, estableciendo las condiciones necesarias para el adecuado funcionamiento del sistema hídrico-ambiental.

Estas condicionantes deberán definirse no sólo a nivel de la parcela o lote sino a nivel global del ámbito, se deberá considerar en cada estudio los impactos acumulativos de la implantación de nuevos emprendimientos en suelo anteriormente no ocupado.

Visuales prioritarias

Se declara las cuencas de visuales prioritarias definidas en el plan como Bien Ambiental de Interés Departamental.

Se liberan las cuencas visuales de puntos de observación altos que habilitan la comprensión transversal de la Pieza, salvaguardando y garantizando la apreciación pública. Los conos de percepción pública definen un área de barrido horizontal y vertical. Este concepto hace referencia al control de las alturas de los cuerpos, las distancias horizontales y verticales entre sólidos. Las áreas afectadas por estos conos deberán liberarse de vegetación de alto porte o cartelería que interfiera con la cuenca. Las alturas de las edificaciones deberán corresponderse en primer lugar con esta exigencia.

Además se diseñan ciclovías y bicisendas que se tejen al interior de la Pieza y se instalan miradores en puntos topográficamente altos donde se descubren puntos de observación y cuencas visuales destacadas a preservar.

El diseño lumínico debe ser proyectado por un especialista, brindando seguridad al tránsito vehicular y peatonal sin interferir con la luminosidad natural propia del paisaje.

Las cuencas visuales indicadas en gráficos deberán cumplir los siguientes requerimientos:

CV1. Referenciaremos este espacio geográfico según el Sistema de Referencia UTM Zona 21, EPSG 31981 para Uruguay según Captura de Coordenadas (x,y) (595977,6151324) Ángulo de protección de 30° horizontal con bisectriz en el noreste geográfico y 90° vertical con lado en el plano de horizonte a 1,80m de altura y el cenit.

CV2. Referenciaremos este espacio geográfico según el Sistema de Referencia UTM Zona 21, EPSG 31981 para Uruguay según Captura de Coordenadas (x,y) (594296,6152159) Ángulo de protección de 30° horizontal con bisectriz en el noreste geográfico y 90° vertical con lado en el plano de horizonte a 1,80m de altura y el cenit.

CV3. Referenciaremos este espacio geográfico según el Sistema de Referencia UTM Zona 21, EPSG 31981 para Uruguay según Captura de Coordenadas (x,y) (593667,6149557) Ángulo de protección de 30° horizontal con bisectriz en el este geográfico y 90° vertical con lado en el plano de horizonte a 1,80m de altura y el cenit.

● **DESARROLLO A NIVEL DEL ÁMBITO DE UNA CENTRALIDAD LOCAL-ZONAL / COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL.**

El PP propone la consolidación progresiva de una centralidad local / zonal de Camino de los Horneros, *Activador* - como referencia identitaria del conjunto del ámbito, incluyendo aspectos de calificación de espacio público, comerciales y un Centro Social con servicios educativos, institucionales y culturales. La propuesta para el espacio público abierto incluye actividades deportivas, recreativas y espacios de convivencia en general.

● **Cohesión social y territorial**

Consolidar la cohesión territorial y social desde la gestión planificada, calificando y reforzando los vínculos dinámicos y activos entre residentes, sus compromisos y sus encuentros.

Implementar un mapa social integrado y menos segmentado, donde los proyectos colectivos y los espacios públicos resultan una estrategia vinculante. Una mejora de la calidad de vida de diferentes sectores sociales, habilitando la apropiación cultural y social de los espacios colectivos. La Comisión del Plan Camino de los Horneros o quien ella designe debe diseñar actividades conjuntas desde una visión integral de la pieza territorial, complementando su rol metropolitano.

Los microparques, el espacio Activador central, los equipamientos, los circuitos de tránsito multimodal, apuntan al relacionamiento y a la inclusión social, habilitando la accesibilidad total a estos espacios gestados desde modalidades, públicos o privados con servidumbre de uso público.

• CALIFICACION URBANA Y TERRITORIAL / SISTEMA VERDE RURALIDAD OTRA / URBANIDAD OTRA

Se trata de practicar un modo de habitar el territorio activo, de relacionamiento, de entendimiento con el entorno escénico y vivencial que brinda la especificidad del paisaje local.

La clave de la propuesta se centra en proyectar los modos de intervenir y potenciar una ruralidad otra cuyo valor específico y particular es el paisaje. Valorizar las particularidades geográficas del lugar complementando los aspectos ecológicos. Entendiendo el mismo como espacio soporte y no marco contemplativo.

Los términos ruralidad y urbanidad otra buscan centrarse en los deslindes conceptuales de esta condición propia de la pieza de trabajo en su estado actual, derivándose tanto especificidades, potencialidades como deficiencias de tal conformación.

En el marco del área de trabajo definida para este PP, este concepto se explica en tanto fenómeno territorial capaz de soportar actividades múltiples, asociadas tradicionalmente a lo urbano o suburbano, con foco en la residencia, pero manteniendo las condiciones de naturalidad propias del ámbito rural, así como de un medio suburbano esponjado. Resulta un fenómeno antrópico que existe en tanto sostiene las pautas no atrópicas de lo prístino o de lo no domesticado. La Pieza resulta así en una conformación de archipiélago con áreas fuertemente definidas en sus programas y ocupación e interfaces blandas vacías, verdes y/o vacantes.

La preeminencia de la vivienda individual en el formato de ciudad verde o jardín que ocupa la Pieza de trabajo, resulta un diferencial sustantivo a la hora de calibrar la relación construido-natural, en comparación con otras actividades y piezas periurbanas como las logísticas o industriales, más características de las áreas vecinas (principalmente las implicadas en la ruta 101). En estas últimas, los intereses no se asientan en el valor paisajístico o productivo de lo originariamente rural, como sí sucede con el modelo de residencia que ocupa la pieza de trabajo.

Las condiciones de naturalidad y de imagen de aparente baja antropización de estos territorios resultan simultáneamente vitales para su propio desarrollo antrópico. La ciudad en el verde derivada de la ciudad jardín inglesa y del suburbio norteamericano, implica esponjamientos verdes, trazados de talante pintorescos y la superioridad del verde por sobre las superficies edificadas. Esto genera por tanto una tensión consiente e incorporada, entre los intereses de tipo inmobiliario y desarrollista, y la conservación de las condiciones de ruralidad, de imagen verde y de sustentabilidad ambiental. Existe por tanto una proporción cuantitativa, objetiva, medible, entre lo construido y lo no construido, luego de cuyo sobrepaso la oferta inmobiliaria no resultaría atractiva.

Toda la propuesta preserva este encanto, proyecta sin invadir el valor real de la pieza, el paisaje.

● **SOLIDARIDAD INTRATERRITORIAL: COOPERACIÓN Y EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS**

El Plan Parcial incluye una definición de los objetivos y las directrices específicas que orientan el ordenamiento de la pieza territorial en múltiples aspectos tales como las categorías de suelo, los usos, parámetros y aprovechamiento de los predios; la generación, ampliación o mejoramiento del espacio público, la calidad del ambiente y el entorno paisajístico, al tiempo que se presentan alternativas de expansión y desarrollo, y las definiciones normativas y eventuales incentivos a la asociación y cooperación de propietarios y promotores así como otros mecanismos para garantizar la distribución equitativa de las cargas y los beneficios asociados a la transformación planteada en un todo de acuerdo con los propósitos de la operación y las prioridades de su desarrollo.

Por otra parte, el PP como instrumento de ordenamiento territorial (IOT) debe ser además un importante orientador de la actuación urbanístico-territorial que permita una buena articulación entre los diferentes niveles de la planificación, la gestión y la financiación-ejecución, en el marco de una gestión asociada del suelo entre la actuación pública y la privada.

Cargas

La Ley 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS) en su Art. 45 consagra el principio de la “distribución equitativa de las cargas y beneficios generados por el ordenamiento territorial entre los titulares de los inmuebles involucrados en las acciones derivadas del mismo y de su ejecución”.

El PP debe en consecuencia establecer mecanismos que propendan a garantizar dicha equidistribución entre los propietarios y/o promotores de los predios involucrados en el desarrollo del ámbito territorial.

En términos generales, la distribución de las cargas y beneficios consiste en agrupar al conjunto de los predios del ámbito, dotarlos de las infraestructuras, servicios y espacio público adecuado, para generar así el nuevo suelo *transformado* y repartir de manera proporcional los costos y beneficios a cada

uno de los predios.

De esta forma se tiende a que cada predio tenga un beneficio proporcional a su superficie o a su valor anterior a la transformación y que cada uno contribuya también de modo proporcional con los costos de la urbanización, las cesiones de suelo, el desarrollo de los sistemas generales y el retorno de las valorizaciones generadas en el proceso.

- Las cargas urbanísticas estarán constituidas por los costos asociados a:
- las inversiones necesarias para la materialización de los componentes públicos de infraestructura vial, suelo para espacios y áreas verdes públicas, y la construcción de equipamientos colectivos
- otras cargas zonales o departamentales en proporción a los beneficios posibilitados por el plan y por la capacidad de aporte de los desarrolladores que eventualmente se podrá acordar

El principio de reparto equitativo de cargas y beneficios consagrado entonces en la normativa nacional y departamental, cuando se materializa en un IOT como lo es un PP, permite planificar y ordenar el desarrollo urbano de una manera integral, superando la escala predio a predio y aglutinando y asociando a los propietarios del área involucrada con el objetivo de compartir no sólo los beneficios de la transformación del suelo sino también las cargas que devienen del desarrollo tales como la construcción de las infraestructuras viales, y la cesión de áreas para la conformación de espacios y equipamientos colectivos.

En cuanto a la construcción de las redes de infraestructuras territoriales, su costo debe ser asumido por todos los beneficiados, es decir que las cargas habrán de abarcar a todos los predios del ámbito de aplicación del PP, y el desafío radica en encontrar un mecanismo eficaz y eficiente que permita recabar la cuota parte de cada uno, sin perjuicio de otros mecanismos de aportaciones a implementar tales como el retorno de valorizaciones, los impuestos inmobiliarios u otros instrumentos de carácter tributario.

Fondo de Gestión Camino de los Horneros, sistema de cooperación público-privada en el marco de una operación concertada, permitiendo repartir de manera equitativa los costos y los beneficios al interior del perímetro de actuación, garantizando la ejecución de las obras de urbanización correspondientes, de conformidad con lo definido por la administración departamental en el marco del PP.

Fondo que asegure el aporte de las cargas, eventualmente capte recursos externos mediante herramientas financieras a evaluar, y gestione la ejecución de las obras necesarias y definidas según las prioridades de la administración conforme a la disponibilidad del Fondo.

El Fondo podría integrarse con los siguientes recursos tales como:

los provenientes de las cargas determinadas para cada predio o conjunto de ellos según el caso;

recursos externos captados mediante instrumentos financieros a proponer por el ámbito institucional administrador del Fondo;

recursos provenientes de otras instituciones públicas;

otras asignaciones de recursos según lo determine el Intendente en el marco de las normas presupuestales vigentes.

Si bien su conducción es de responsabilidad de las administraciones departamental y municipal, se promoverá la constitución de ámbito consultivo con la integración de los propietarios y los desarrolladores involucrados así como otros agentes de relevancia a nivel local

La Comisión Administradora del Fondo Camino de los Horneros en el propio ámbito institucional de la Intendencia de Canelones regulará la determinación de los recursos que lo compondrán, la gestión del Fondo y su asignación a los diferentes destinos según los proyectos y prioridades definidos en el marco del PP.

El Intendente reglamentara sus cometidos y alcance, así como su integración.

En ese contexto, se podría instaurar una entidad gestora para garantizar el desarrollo conjunto del perímetro, en cuyo ámbito los predios que la conforman estarán afectados al cumplimiento de las cargas y al pago de los costos de urbanización, que se podrán materializar mediante aportes en efectivo, cesiones de suelo, u otras según lo determine la aplicación particular del instrumento de gestión.

Asimismo, deberá evaluarse según los predios, los aportes ya realizados para el desarrollo de algunas de las infraestructuras, en particular la construcción del Pr 1 Eje Camino de los Horneros, teniendo en cuenta además la valorización de los predios generada a lo largo del proceso de ocupación y transformación del territorio.

Valorizaciones

Por otra parte, no se puede dejar de considerar que para el ámbito del Presente Plan se prevé el retorno de la valorización conforme a lo establecido en el Plan Estratégico de la Costa, Costaplan

PROGRAMAS

- **PG 01 – Conectividad / Accesibilidad / Movilidad**

-
- **Efectos esperados**
 - *Desdibujar el eje habilitando la franca conectividad transversal*
 - *Mejorar la funcionalidad de las vías*
 - *Completar el sistema de conectividad*
 - *Solucionar problemas de seguridad de peatones y ciclistas*
 - *Brindar accesibilidad al interior del territorio*
 - *Mejorar la accesibilidad y conectividad local y extra local*
 - *Mejorar la seguridad vial*
 - *Vincular y entramar el territorio habilitando loop de transporte público*
- **Estado de situación actual**
 - *Problemática concentrada en las vías conectoras Camino de los Horneros y Camino Eduardo Pérez*
 - *Déficit de conectividad transversal interna a la Pieza, con vías que se interrumpen*
 - *Carencia de accesibilidad al interior del territorio*
 - *Desvinculación entre centros poblados por ausencia de transporte público*

Gestión

• Pública	• Privada	• Nacional	• Departamental
• X	• X	• X	• X

•

•

Prioridad / Magnitud de la inversión

• Prioridad			• Magnitud		
• Alt	• Me	• Baj	• Alt	• Me	• Baj

a

•

•

•

• **Organismos y actores implicados**

Intendencia de Canelones, Municipios, Desarrolladores

• **Acción**

- *Ejecución inmediata del Proyecto 1, Eje Camino de los Horneros*

- *Ejecución del Proyecto 4, Camino Eduardo Pérez*
- *Complementación de vías principales e intermedias según propuesta graficada en Lámina 3.*
- *Ejecución inmediata del Proyecto 2, Intersección Ruta IB y Camino de los Horneros*
- *Ejecución del Proyecto 8, Red de senderos de atravesamiento público*

• **PG 02 – Desarrollo de Infraestructuras: Vialidad / Saneamiento / Iluminación**

•

• **Efectos esperados**

- *Perfiles de vías funcionales con incorporación de infraestructura para el escurrimiento pluvial, vial e iluminación público*
- *Recomendaciones para el puente sobre la cañada La Rocio*
- *Describir, transmitir y diseñar una idea de saneamiento que atienda a la ocupación propuesta de la pieza de estudio*
- *Brindar una visión integral de la infraestructura soporte*

• **Estado de situación actual**

- *Carencia de conexión a saneamiento.*
- *Infraestructura y servicios actuales que resultan escasas y evidencian desigualdad de espacios servidos.*

Gestión

• <i>Pública</i>	• <i>Privada</i>	• <i>Nacional</i>	• <i>Departamental</i>
• X	• X	• X	• X

•

•

Prioridad / Magnitud de la inversión

• <i>Prioridad</i>			• <i>Magnitud</i>		
• <i>Alt</i>	• <i>Me</i>	• <i>Baj</i>	• <i>Alt</i>	• <i>Me</i>	• <i>Baj</i>

a

•

•

• **Organismos y actores implicados**

Intendencia de Canelones, OSE, Municipios, Desarrolladores

- **Acción**
 - *Ejecución inmediata del Proyecto 1, Eje Camino de los Horneros*
 - *Ejecución del Proyecto 4, Camino Eduardo Pérez*
 - *Complementación de vías principales e intermedias según propuesta graficada en Lámina 3.*
 - *Diseño de un sistema integral de evacuación final de efluentes*
 - *Incorporación de energía solar, complemento de la energía eléctrica*
 - *Proyecto de equipamiento urbano que incluye la realización del Proyecto 5 Villa El Tato*
 - *Regulación de la impermeabilización del suelo*

- **PG 03 – Mejora del hábitat / Espacios públicos/ Equipamiento / Inclusión social**

Gráficos asociados

● L 01	● L 02	● L 03	● L 04	● L 05	● L 06
●	● X	● X	● X	●	●

-

-

- **Efectos esperados**
 - *Mejora ambiental y conservación del paisaje*
 - *Mejora de la calidad de vida y de convivencia*
 - *Mayor accesibilidad, conocimiento y conciencia ambiental de la totalidad del territorio, desde su valoración y disfrute colectivo.*
 - *Calificación de áreas públicas de construcción colectiva*
 - *Mejora de la calidad de vida y de convivencia*
 - *Cohesión social*
 - *Fortalecimiento de la identidad local y lugares de referencia a nivel barrial y zonal*
 - *Mejora de la dotación de equipamientos y servicios*
- **Estado de situación actual**
 - *Déficit de espacio público y deficiente calificación de áreas urbanas*
 - *Deterioro de paisaje rural y natural*
 - *Presión especulativa sobre las áreas libres*
 - *Déficit de espacios de referencia colectiva*
 - *Carencia de equipamientos y servicios*
 - *Dificultad de consolidación de una identidad local*
 - *Reclusión social*

Gestión

● Pública	● Privada	● Nacional	● Departamental
● X	● X	●	● X

●

●

Prioridad / Magnitud de la inversión

● Prioridad			● Magnitud		
● Alt	● Me	● Baj	● Alt	● Me	● Baj

a

●

● Organismos y actores implicados

Intendencia de Canelones, Municipios, organizaciones e instituciones locales, Desarrolladores

● Acción

- Ejecución del Proyecto 3, Activador público
- Ejecución del Proyecto 7, Fortalecimiento de la zona deportiva
- Ejecución del Proyecto 8, Red de senderos de atravesamiento público
- Ejecución inmediata del Proyecto 1, Eje Camino de los Horneros
- Ejecución del Proyecto 4, Camino Eduardo Pérez
- Complementación de vías principales e intermedias según propuesta graficada en Lámina 3.
- Proyecto de equipamiento urbano que incluye la realización del Proyecto 5 Villa El Tato
- Regulación de tratamientos de borde de padrones individuales o fraccionamientos
- Apertura de calles públicas con la posibilidad de celebrar un "Convenio de Patrocinio" para que se haga cargo del mantenimiento de las mismas el desarrollador.

- **PG 04 – Conservación y recuperación ambiental / sistema verde / sistema hídrico / paisaje**

Gráficos asociados

• L 01	• L 02	• L 03	• L 04	• L 05	• L 06
•	• X	• X	• X	•	•

-

-

- **Efectos esperados**
 - *Mejora ambiental y conservación del paisaje soporte identitario*
 - *Mejora de la calidad de vida y de convivencia*
 - *Accesibilidad al interior del territorio. Habilitación de nuevos frentes y territorios al disfrute colectivo*

- *Desarrollo de una ruralidad multifuncional*
- *Mayor conciencia ambiental a partir del conocimiento de nuevos lugares*
- **Estado de situación actual**
 - *Presiones de densificación sin previsión sistémica de infraestructuras*
 - *Descuido del paisaje y el ambiente que brinda especificidad al ámbito*
 - *Territorio inaccesible*

Gestión

• <i>Pública</i>	• <i>Privada</i>	• <i>Nacional</i>	• <i>Departamental</i>
• X	• X	•	• X

•

•

Prioridad / Magnitud de la inversión

• <i>Prioridad</i>			• <i>Magnitud</i>		
• <i>Alt</i>	• <i>Me</i>	• <i>Baj</i>	• <i>Alt</i>	• <i>Me</i>	• <i>Baj</i>

a

•

•

•

• **Organismos y actores implicados**

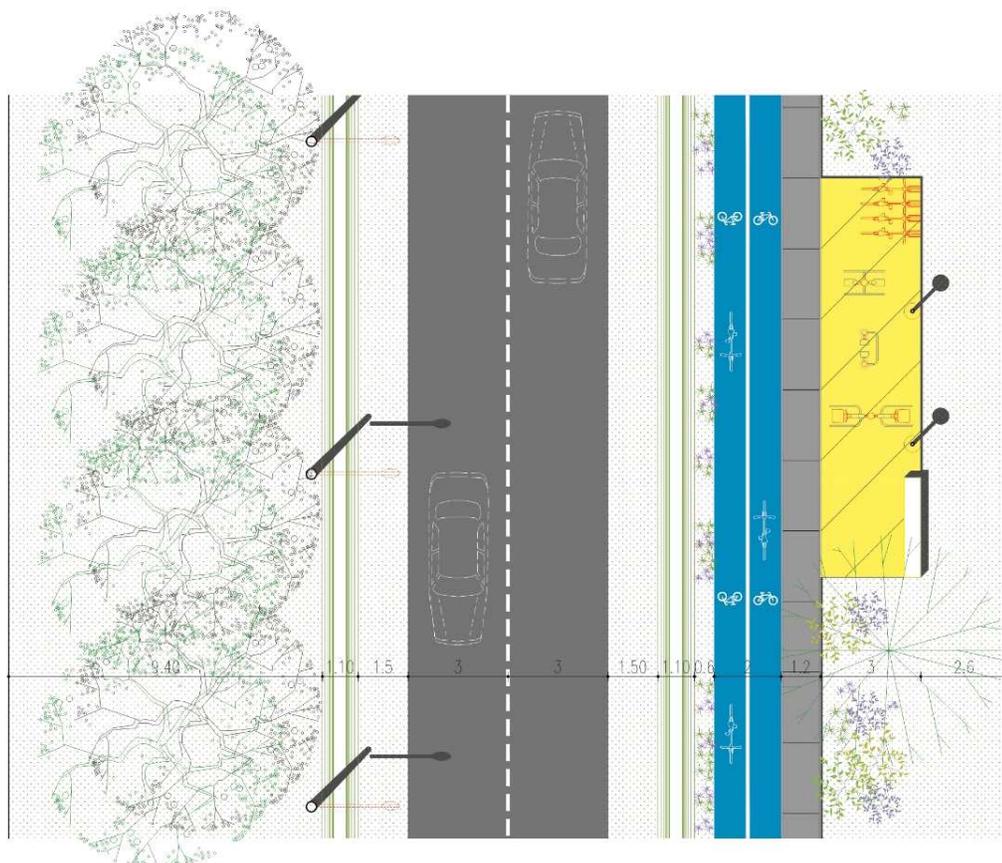
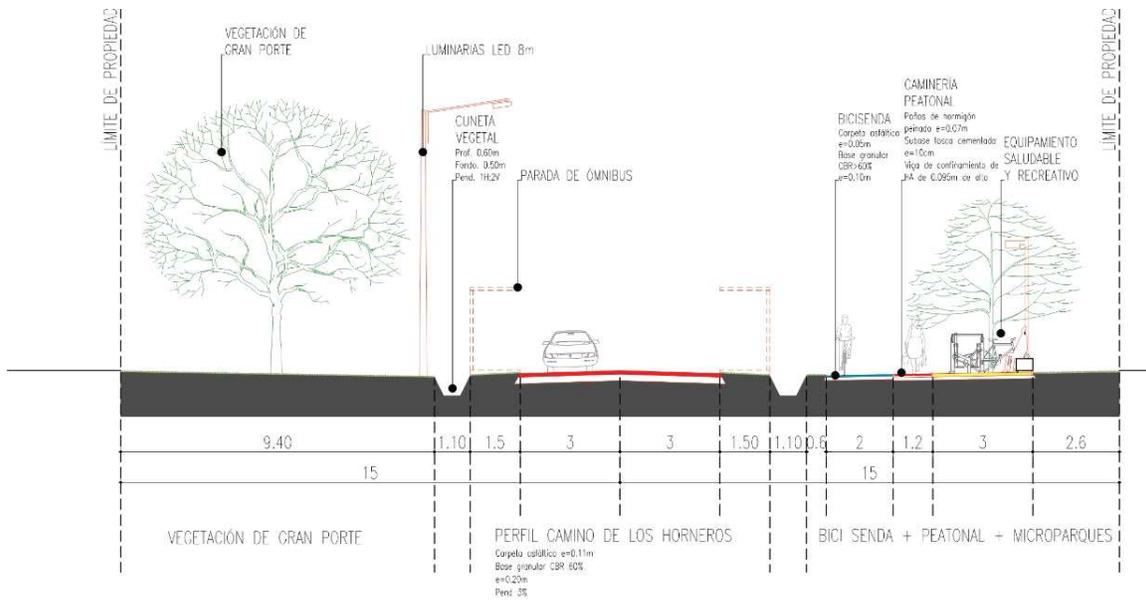
Intendencia de Canelones, Municipios, Desarrolladores

• **Acción**

- *Ejecución del Proyecto 8, Red de senderos de atravesamiento público, microparques, miradores, preservación y valorización de cuencas visuales*
- *Ejecución inmediata del Proyecto 1, Eje Camino de los Horneros*
- *Regulación de la impermeabilización del suelo*
- *Preservar el sistema hídrico natural, la cuenca y sus dinámicas*
- *Control y clasificación de residuos*
- *Diseño de sendas peatonales con pavimentos permeables*

PROYECTOS

• **PR1 - EJE CAMINO DE LOS HORNEROS**



Contexto

Eje de la Pieza de intervención. Camino de los Horneros entre Ruta Interbalnearia y Ruta 101.

Objetivo

Reacondicionar el eje vial de la pieza de intervención del Plan, ajustar su diseño general al flujo de vehículos particulares y a otros sistemas de transporte. Dotar al eje de la Pieza de condiciones paisajísticas y ambientales capaces de calificarlo como un espacio público lineal, vertebrador de un particular sistema antrópico rur/urbano.

Descripción

En todo su desarrollo se califica el perfil del eje según los siguientes criterios:

- Cumplimiento del actual ensanche vigente de 30m.
- Ampliación del ancho de los carriles vehiculares (manteniéndose de 2 carriles).
- Ampliación a 4 carriles en sector de intersección con Ruta Interbalnearia
- Incorporación de sendas peatonales y ciclovías.
- Definición de cunetas.
- Incorporación de vegetación de mediano porte en los laterales.
- Incorporación de cartelería del nomenclátor y señales de tránsito.
- Definición de 5 microparques asociados al eje que contendrán equipamiento deportivo, saludable, acondicionamiento vegetal e iluminación particular.
- Progresiva sustitución de la iluminación actual por sistema led.

En sector Norte, desde el acceso al Barrio Lomas hasta la Ruta 101

- Todas las condiciones detalladas anteriormente.
- Asfaltado de la calle.
- Incorporación de iluminación general en sistema led.

En sector de intersección con Rambla Costanera (ver gráfico en Proyecto 3: Activador Público)

- Bifurcación de carriles al Norte por detrás del centro comercial existente y al Sur por el frente.
- Incorporación de rotonda en giro frente a acceso de Barrio La Tahona.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X	X	X	X		

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MTOP en intersección con las Rutas Nacionales

Otros actores

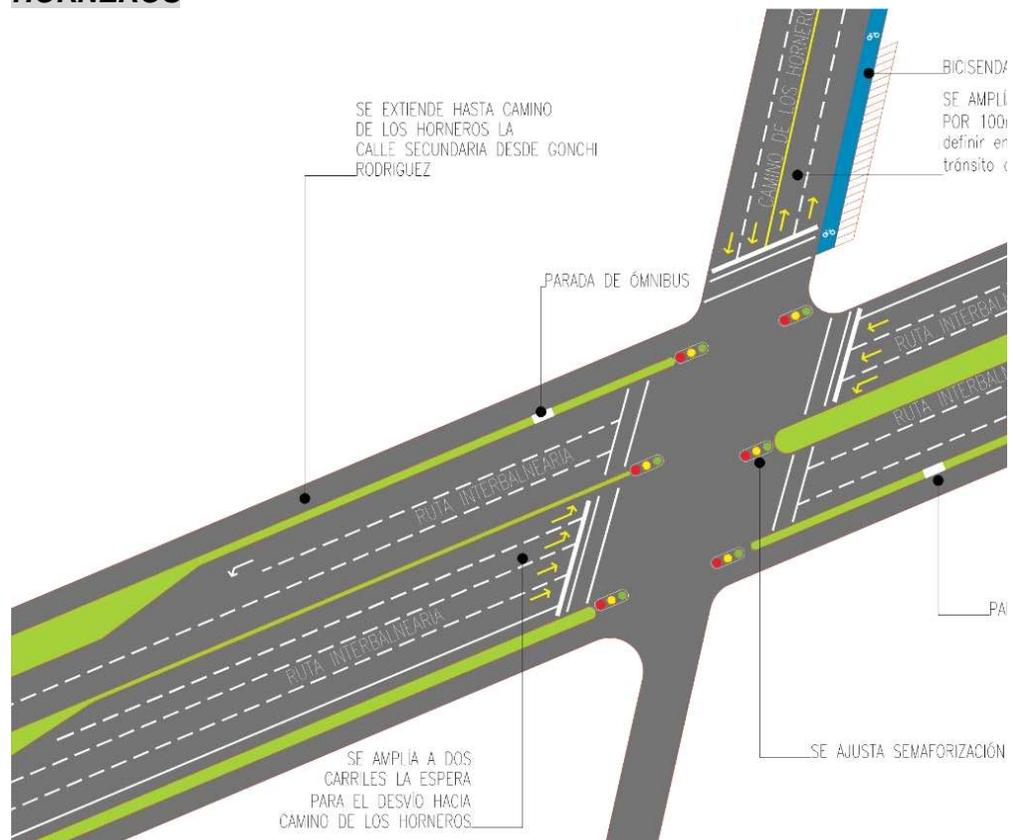
- Desarrolladores, propietarios.

Modalidades:

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Participación público-privada

Temporalidad: Corto Plazo con alta prioridad de ejecución.

• **PR 2 - INTERSECCIÓN RUTA INTERBALNEARIA Y CAMINO DE LOS HORNEROS**



Contexto

Acceso a la Pieza del PP. Intersección entre la Ruta Interbalnearia y Camino de los Horneros.

Objetivo

Mejorar las condiciones de acceso vehicular a la Pieza territorial, a nivel de su funcionamiento, de su identificación y de sus condiciones paisajísticas. Minimizar las interferencias entre el tráfico vehicular, peatonal y birrodado.

Descripción

Las acciones incluyen:

- Aumento de 2 a 4 carriles de giro desde R. Interbalnearia a Cno de los Horneros.
- Aumento de 2 a 4 carriles por 100m (a verificar en proyecto de estudio de tráfico) por Con. de los Horneros al llegar a la R. Interbalnearia.
- Ajuste de la semaforización.
- Incorporación de semaforización peatonal y de bicicletas.
- Sistema de Intercambiador modal
- Mejoramiento de la cartelería indicadora.
- Incorporación de iluminación particular.
- Proyecto vegetal.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X	X		X		

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- MTOP

Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública

Temporalidad

- Corto Plazo

- **PR 3 - ACTIVADOR PÚBLICO**



Contexto

Espacio ubicado en la intersección entre Camino de los Horneros y Av. a la Rambla Costanera.

Objetivo

Generar de un parque de uso público de escala regional, capaz de resultar un pulmón de convivencia ciudadana, con servicios y prestaciones diversas para fines y públicos variados.

Integrar los centros poblados de Colinas de Solymar, Villa El Tato, Aeroparque y los sectores suburbanos residenciales del PP en un espacio baricéntrico público de calidad.

Promover una gestión participativa y activa de este espacio con actividades que trasciendan la lógica local.

Descripción

Parque público calificado S1. Sector ubicado al Oeste del actual centro comercial. Sector de 2,5ha.

- Incorporación caminería, sectores deportivos y de recreación.
- Incorporación de Ciclovía.
- Construcción de Centro multipropósito cubierto de 500m² con perfil social.
- Acondicionamiento paisajístico.
- Definición de sectores de estacionamiento para vehículos y bicicletas.

- Incorporación de cartelería indicadora.
- Incorporación de iluminación particular.

Parque de público S2, reserva de suelo al Oeste del sector anterior, hasta intersección de Rambla Costanera con la Cañada. Sector de 7,5ha.

- Incorporación de caminería.
- Acondicionamiento paisajístico en el perímetro de la cañada.
- Incorporación de Ciclovía en el borde de la cañada.
- Incorporación de ejemplares vegetales.
- Incorporación de iluminación particular.
- Posibilidad de instalación de edificios de actividades públicas, culturales o administrativas, o privados de uso público.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X		X	X	X	X

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Secretaría de Deporte, PE.
- Desarrolladores
- Actores locales

Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Concurso de Anteproyectos
- Participación público-privada
- Llamado a propuestas de interés

Temporalidad

- Corto y Mediano plazo: Sector S1
- Largo plazo: Sector S2

Viabilidad

La realización de un ámbito público calificado de mediana escala genera la

valorización de los predios perimetrales, los que a su vez gozarán de mayores niveles de Factor de Ocupación Total y similares Factores de Ocupación de Suelo que el resto de la pieza, habilitando por tanto construcciones con mayor altura. Tanto el Sector S1 como el S2 podrán habilitar en el futuro edificios destinados a la actividad pública, especialmente aquella que tenga cometidos culturales, sociales, educacionales, comunitarios o centros culturales de gran escala. Asimismo y a modo de segundo círculo de interés y valor, se podrían prever espacios para programas de vivienda de interés social o de cohousing-rural.

Este núcleo central para actividades públicas asegura de manera razonable la apropiación de las plusvalías para el interés general.

Modalidad 1- aplicando fundamentalmente el artículo 60 de la ley 18.308 sobre mayores aprovechamientos.

Modalidad 2- aplicando en lo pertinente los artículos 282 y 283 de la ley 19.149 de 24 de octubre de 2013.

A su vez el PP el recorte territorial ubicado al sur del Activador se categoriza como Área de Renovación Suburbano (ARS 2) como beneficio por la cesión de tierra, valorizando el propio suelo y generando plusvalía de las construcciones privadas a borde del parque a causa de su entorno calificado.

- **PR 4 - CAMINO EDUARDO PEREZ**

Objetivo

Optimizar las condiciones de circulación vehicular y peatonal en el Camino Eduardo Pérez.

Descripción

En todo su desarrollo se califica el perfil del eje según los siguientes criterios:

- Mejoramiento de la sub base y base según perfil Tipo I de la Intendencia de Canelones.
- Incorporación de iluminación con tecnología led.
- Incorporación de cartelería indicadora

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X	X	X	X	X	

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MTOP en la intersección con las Rutas Nacionales.

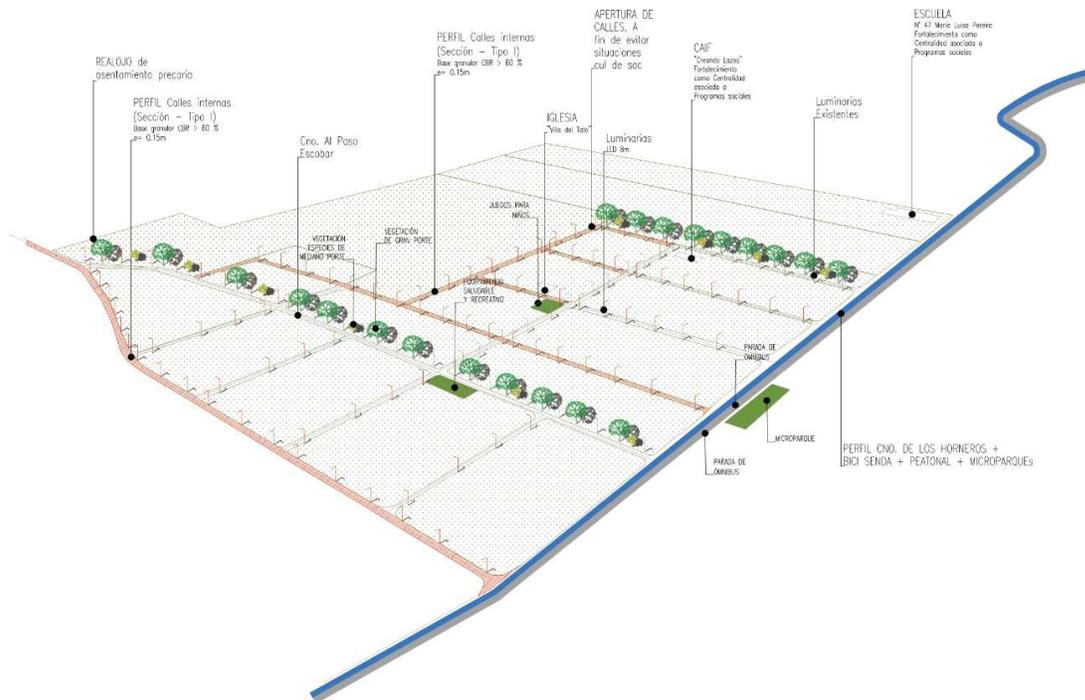
Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Participación público-privada

Temporalidad

Corto plazo

- **PR 5 - PROYECTO VILLA EL TATO**



Contexto

Centro poblado Villa El Tato.

Objetivo

Mejorar el hábitat, dignificar las condiciones físicas y sociales del Centro poblado

Descripción

Desarrollo de una serie de acciones que implican aspectos físicos:

- Evaluación de realojo del asentamiento irregular al Oeste de Villa El Tato
- Categorización de suelo del barrio como Urbana no consolidado
- Mejoramiento del estado de las calles internas y sistema de cunetas
- Asignación de nombres a las calles internas. Incorporación de cartelería del nomenclátor.
- Incorporación de iluminación urbana.
- Apertura de calles a fin de evitar las situaciones cul de sac.
- Incorporación de vegetales de mediano porte y de especie adecuadas en escala que brinde particular reconocimiento a la zona, en sectores a definir con la comunidad.
- Definición de dos espacios públicos de pequeña escala con equipamiento saludable y juegos para niños., uno de ellos será ubicado en padrón municipal sugerido por Alcalde de Pando, (Proa de Camino al Paso Escobar) , el 2do espacio deberá estar fuertemente vinculado a la Escuela pública que es el concentrador de la población infantil y un centro

de referencia de la comunidad.

- Fortalecimiento del entorno del Centro Caif como centralidad.
- Fortalecimiento del entorno de la Escuela Pública como centralidad; esta ya cuenta con cancha de futbol y proyecto de huerta comunitaria que se estimulara su uso y desarrollo.
- Se priorizará en el plan de ciclovías y sendas peatonales en una primera etapa el sector de la escuela pública y las manzanas de la villa por seguridad de los peatones para que no deban transitar por las senda vehicular.

Se desarrollarán una serie de acciones que implican aspectos sociales:

- Programa de fortalecimiento de la identidad y redes sociales internas.
- Programa de escuela a puertas abiertas.
- Programa de apoyo educativo y laboral.

Orientación estratégica / Lineamientos estratégicos y programas:

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
x		x	x	x	

Responsabilidad del proyecto:

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MIDES
- Actores locales

Modalidades:

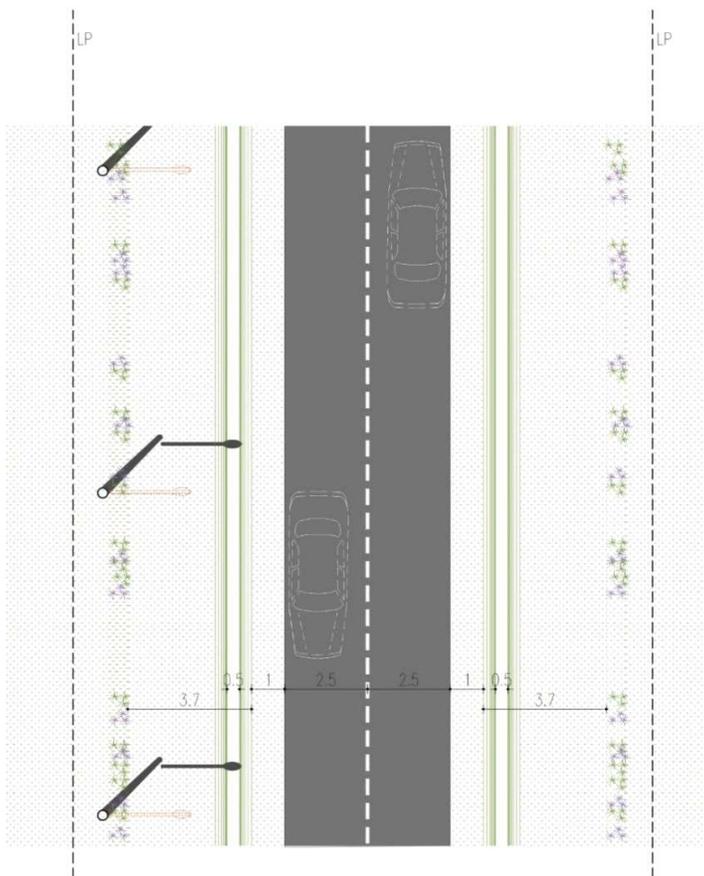
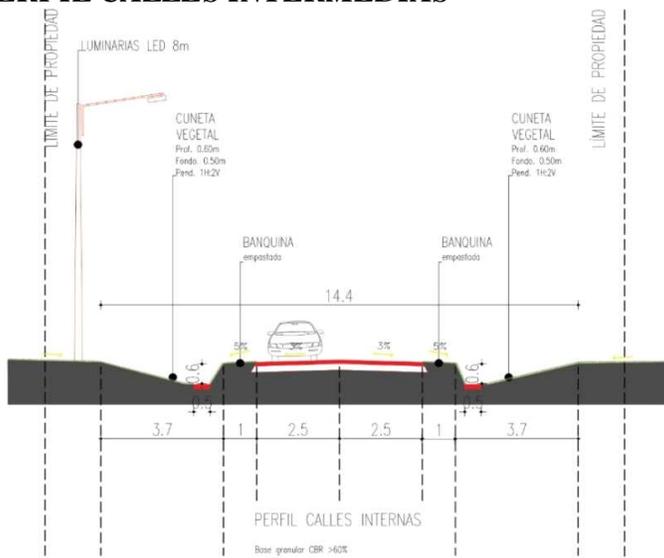
- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Concurso de anteproyectos

Temporalidad:

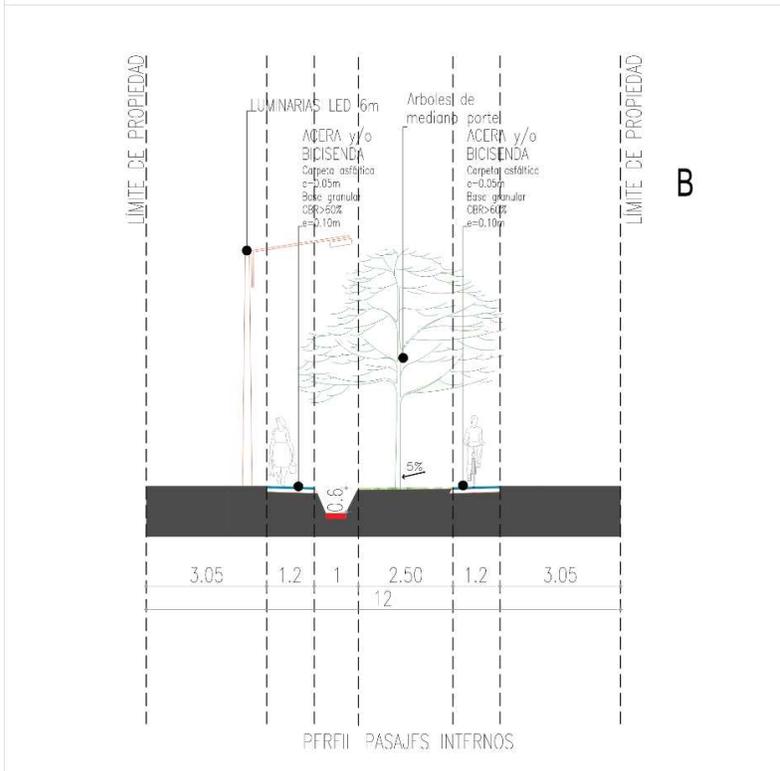
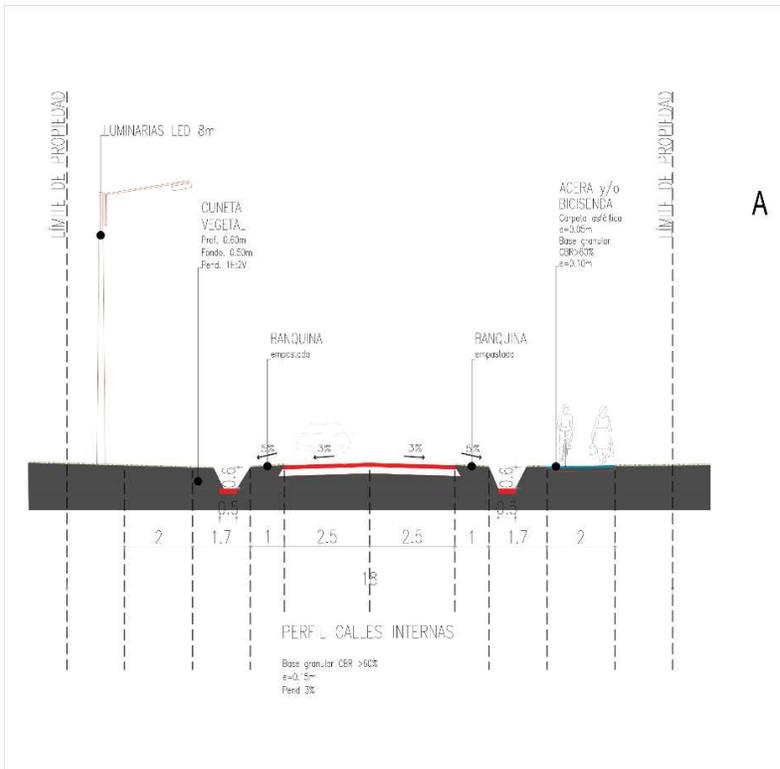
Corto y Mediano plazo

- **PR 6 - CALLES INTERMEDIAS E INTERNAS**

PERFIL CALLES INTERMEDIAS



PERFIL CALLES INTERNAS



Contexto

Sistema de calles Intermedias e Internas mencionadas en el Punto 2.2 del

presente documento.

Objetivo

Mejorar las condiciones de circulación vehicular, birrodado y peatonal. Estructurar la conectividad y la accesibilidad pública del territorio.

Descripción

En las arterias indicadas como A

- Mejoramiento del estado general de sub-base, base y sistema de cunetas. Definición del perfil Tipo I de la I. de Canelones.
- Incorporación de iluminación pública.
- Incorporación de cartelería del nomenclátor y señales de tránsito.
- Mantenimiento de las áreas verdes perimetrales.
- Definición de nombres de calles y caminos de las vías que no cuenten con ellos o en los nuevos trazados.
- Incorporación de cartelería del nomenclátor y señales de tránsito.
- Mantenimiento de las áreas perimetrales.
- Apertura de calles públicas, a partir de los PAI necesarios para la recategorización de suelo en las áreas indicadas como APT o en el marco de las ARS.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X	X		X	X	

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MTOP
- Desarrolladores

Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Participación público-privada

Temporalidad:

- Corto, Mediano y Largo plazo.

- **PR 7 - FORTALECIMIENTO DE LA ZONA DEPORTIVA**



Contexto

Sector con eje en el Camino Montevideo Cricket Club.

Objetivo

Mejorar de las condiciones públicas del sector deportivo conformado por Clubes privados. Ampliar las posibilidades de uso del sector. Resolver los problemas de escurrimiento hídrico del Camino Montevideo Cricket Club.

Descripción

Aspectos físicos del eje Camino Montevideo Cricket Club:

- Mejoramiento del estado general de sub-base, base y sistema de cunetas. Definición del perfil Tipo I de la I. de Canelones.
- Incorporación de iluminación pública.
- Incorporación de cartelería del nomenclátor y señales de tránsito.
- Mantenimiento de las áreas verdes perimetrales.
- Definición de un área de vereda calificada con pavimentación, ciclo vía y

estaciones deportivas públicas.

- Volver al curso natural de las cañadas para evitar las zonas de estancamiento de agua

Aspectos de gestión:

- Acuerdo, a través de la Comisión del Plan, de incorporar beneficios para el uso de las zonas deportivas de habitantes de la zona.
- Acuerdo, a través de la Comisión del Plan, de abrir al público el área en temporalidad a definir con los propietarios.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X		X	X	X	

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MTOP
- Actores locales

Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Participación público-privada

Temporalidad

- Mediano plazo.

Viabilidad

Es posible establecer acuerdos entre los Clubes y la Intendencia de Canelones para lograr inversiones públicas en contrapartida de sistemas de gestión que posibilite la apertura al uso y disfrute público, en determinados momentos, a los habitantes de la zona, apuntando a la integración social. Así mismo y en el marco de la Comisión, diseñar un sistema de beneficios para que el actor privado contribuya al mejoramiento de las áreas públicas cercanas.

- **PR 8 - RED DE SENDEROS DE ATRAVESAMIENTO PÚBLICO**



Bf1 Buffer



Bf2 Buffer



CV1 Cuenca Visual



Cv2 Cuenca Visual



Contexto

Áreas buffer asociadas al sistema de cañadas y cuencas visuales identificadas, se declaran como Bien Ambiental de Interés Departamental. BIAD

Ver Punto 5.

Objetivo

Mejorar las condiciones ambientales generales, paisajísticas y vinculadas al escurrimiento del sistema hídrico de la zona.

Descripción

- Definición de un área non edificandi en el borde de cañadas.
- Afectación pública de dicha área aplicada a nuevos desarrollos.
- Definición de un sistema de circulación pública asociada a la misma área.
- Calificación con intervenciones blandas de caminería que permitan el pasaje peatonal y de bicicletas, según trazado en Lámina 3.
- Mantenimiento y aumento de la vegetación natural.
- Incorporación de elementos significativos como miradores en altura y remansos en puntos de preservación de las cuencas visuales.

Estrategias vinculadas

<i>E01</i>	<i>E02</i>	<i>E03</i>	<i>E04</i>	<i>E05</i>	<i>E06</i>
X		X	X	X	

Responsabilidad del proyecto

- Intendencia de Canelones
- Municipios de Nicolich y Pando
- MVOTMA
- Actores locales

Modalidades

- Proyecto Urbano
- Licitación Pública
- Participación público-privada
- Concurso de Anteproyectos

Temporalidad

- Mediano y Largo plazo.

LECTURA PROPOSITIVA DEL TERRITORIO Y PAUTAS DE ORDENACIÓN

- CATEGORIZACIÓN, USOS, AFECTACIONES Y NORMAS**

MAPA DEL PLAN

LÍNEAS DE ACCIÓN	ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS
LA1. Completamiento y compactación de la trama	E1. Ordenamiento estructural / redes de infraestructura básica (saneamiento / escurrimiento / agua potable / distribución de energía eléctrica)	PG 01 – Conectividad / Accesibilidad / Movilidad	Pr1 - Eje Camino De Los Horneros
LA2. Calificación paisajística	E2. Conectividad y accesibilidad: mejora de la conectividad transversal a camino de los horneros jerarquización de vías y movilidad	PG 02 – Desarrollo de Infraestructuras: Vialidad / Saneamiento / Iluminación	Pr 2 - Intersección Ruta Interbalnearia y Camino De Los Horneros
LA3. Co-planificada adaptativa	Gestión y valorización ambiental: protección del paisaje rural, ecosistemas valiosos y prestación de servicios ambientales	E3. Recuperación y valorización ambiental: protección del paisaje rural, ecosistemas valiosos y prestación de servicios ambientales	PG 03 – Mejora del hábitat / Espacios públicos/ Equipamiento / Inclusión social
	E4. Desarrollo a nivel del ámbito de una centralidad local-zonal / cohesión social y territorial.	PG 04 – Conservación y recuperación ambiental / sistema verde / sistema hídrico / paisaje	Pr 4 - Camino Eduardo Pérez
	E5. Calificación urbana y territorial / sistema verde. Ruralidad otra / Urbanidad otra	PG 05 – Modo de desarrollo urbano suburbano / Usos Rurales	Pr 5 - Proyecto Villa El Tato
	E6. Solidaridad intraterritorial: cooperación y equidistribución de cargas y beneficios	PG 06 – Cargas y beneficios	Pr 6 - Calles Intermedias e Internas

Pr 7 -
Fortalecimiento de
la Zona Deportiva

Pr 8 - Red de
Senderos de
Atravesamiento
Público